

Un acercamiento desde la arqueología industrial a los remanentes de la estación del ferrocarril de Coatepeque y de la finca El Chagüite, Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala

Evelyn Mejía¹

evenethmejia@gmail.com

Recibido: 30-03-2020

Aceptado: 20-05-2020

Resumen

La arqueología maya presenta, entre otros, el obstáculo de no poder corroborar los datos materiales con el testimonio de algún sobreviviente de aquella época. Para evitar que suceda lo mismo con eras más recientes, algunos estudiosos han comenzado a investigar la etapa de industrialización en Guatemala. Por esta razón, con el objetivo de documentar los remanentes industriales albergados en la estación de ferrocarril de Coatepeque y en la finca El Chagüite, se realizó un registro arqueológico de sus colecciones. Asimismo, se recuperaron memorias de extrabajadores y exusuarios de las industrias ferroviaria y cafetalera, para complementar la información brindada por los objetos.

Para alcanzar los objetivos, se combinaron las ideas propuestas por la arqueología contextual y la industrial. Ambos grupos de piezas presentan características distintas, dando como resultado situaciones diferentes en su estado actual. Al finalizar la investigación se pudo evidenciar el impacto que tienen en la conservación de estos objetos aspectos como el material de producción, el uso o abandono de las piezas, la cantidad de personas que tienen acceso a ellas y si

¹ Graduada de la Licenciatura en Arqueología de la Escuela de Historia. Miembro fundador del Seminario de Investigación Permanente de Procesos de Industrialización en Guatemala.

la colección es de carácter público o privado. Conviene resaltar que el presente artículo constituye un resumen de la tesis de licenciatura de la autora.

Palabras clave: arqueología industrial, Coatepeque, ferrocarril, café, patrimonio industrial.

Abstract: Mayan archaeology shows, among other aspects, the obstacle of not being able to compare physical evidence to testimony of any surviving people of such era. To avoid this situation with more recent times, some researches have started to study the industrialization process in Guatemala. For this reason, archaeological data has been recorded with the aim of documenting the industrial remains found in Coatepeque's train station and El Chagüite farm. In addition, memories of former workers and users of the train and coffee industries were collected to complement the information given by such objects.

In order to achieve the objectives, the ideas proposed by contextual and industrial archaeology were combined. The pieces of both groups display different characteristics, therefore showing diverse situations in their current status. By the end of this study, it was possible to show how the preservation process of these objects has an impact in aspects such as: production material, the use or disuse of the pieces, the number of people who have access to them, and whether the collection is public or private. It is worth to point out that this article is a summary of the author's undergraduate thesis project.

Key words: industrial archaeology, Coatepeque, railway, coffee, industrial heritage.

Introducción

Coatepeque es un municipio de la costa suroccidental de Guatemala. Cuenta con una ubicación privilegiada geográfica y económicamente, inmerso en una ruta de comercio que une a Tapachula, México, con algunos departamentos del pacífico guatemalteco como San Marcos y Retalhuleu. Además, cuenta con una rápida conexión con la ciudad de Quetzaltenango. Esto ha permitido que a lo largo del tiempo se hayan instalado diversas industrias en ese territorio.

Como resultado de lo anterior, han quedado remanentes que evidencian el proceso de industrialización del municipio, y estos albergan recuerdos y experiencias de los que tuvieron contacto directo con esas industrias. Tal es el caso de las empresas cafetalera y ferroviaria, que fueron el objeto de estudio de

esta investigación, tomando como muestra la antigua estación del ferrocarril (figura 1) y el beneficio de café de la finca El Chagüite.

Por otro lado, la población coatepecana tiene sus orígenes en diversos puntos geográficos, tanto de Guatemala como de otros países como China y Alemania, cuyos habitantes han llegado al municipio por medio de distintas migraciones a lo largo del tiempo. Aunado a lo anterior, debido a que en Guatemala el tema del patrimonio cultural es algo incipiente, es común encontrar casos de abandono, uso inadecuado o destrucción del mismo. Pese a ello, existen evidencias de edificaciones, monumentos y vestigios que forman parte de su patrimonio tecnológico y cultural que logran despertar preocupación y búsqueda de información en los habitantes. Es indudable que la presencia de dichos extranjeros y la manera en cómo ellos lograron prosperar a través del comercio, ha dejado una huella en los pobladores originales, quienes dan la impresión de privilegiar el funcionamiento de establecimientos comerciales, antes que valorar los aspectos histórico-culturales en la región.

El progresivo deterioro que está sufriendo el patrimonio cultural en el país es preocupante y es resultado de varios factores, entre los que figuran el desconocimiento de la importancia del mismo debido a la baja escolaridad de la población en general y por ser un tema relativamente nuevo en el país, la falta de presupuesto dedicado a la cultura y el débil o carente vínculo afectivo entre la población y su patrimonio. Es ahí donde radica la motivación principal para realizar esta investigación: generar un documento que le permita a la población coatepecana conocer, apreciar y valorar dos elementos de su patrimonio industrial. Se busca no solo conservar la evidencia histórico-cultural, sino generar conciencia acerca de su importancia para evitar, de alguna manera, la aceleración del proceso de deterioro de la misma.



Figura 1: estación del ferrocarril de Coatepeque. Fotografía por Evelyn Mejía, 2015.

Antecedentes de la investigación

Bibliografía internacional referente a arqueología industrial: el estado del arte respecto a la arqueología industrial ha quedado detallado en la tesis de licenciatura de la autora de este artículo, titulada *Vestigios arqueológico-industriales de la estación del ferrocarril y del beneficio de café de la Finca El Chagüite, Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala (1915-1995): un acercamiento desde la arqueología industrial* (Mejía, 2019). A continuación, se sintetiza dicha información con el objetivo de brindar un panorama claro de lo que se ha trabajado y lo que falta por trabajar.

Entre la bibliografía internacional es menester nombrar al TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial), creado en la década de 1970. Por otra parte, se encuentra el ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), del cual el TICCIH es asesor en cuestiones de patrimonio industrial. Así, la Asociación Industria, Cultura, Naturaleza (INCUNA) surge en España en 1999 como “asociación para el estudio de la arqueología industrial y el patrimonio cultural y natural”.

En cuanto al tema de memoria y patrimonio se encontraron diversas publicaciones españolas, entre las que se pueden mencionar las siguientes: *Patrimonio industrial y memoria colectiva. El caso de Puerto de Sagunto* (Martínez, s.f.); *Patrimonio industrial. Lugares de la memoria: proyectos de reutilización en industrias culturales, turismo y museos* (INCUNA, 2002); *La fábrica de la memoria. La reutilización del patrimonio arqueológico industrial como medida de conservación* (Cano, 2007) y *La memoria a los museos: identidad cultural y patrimonio industrial en El Bierzo* (Montes, 2018). Además, un evento realizado en Chile que buscaba exponer más que las máquinas y restos materiales, la influencia de estos en la vida de los obreros y demás pobladores de la comunidad en que se encontraban las fábricas; este fue el “Coloquio: patrimonio industrial y memoria obrera en la Región de Los Ríos”, realizado el 2 de diciembre de 2016².

Bibliografía nacional referente a arqueología industrial: la primera vez que se escribe respecto a la relación entre la industria y la arqueología en Guatemala es en agosto de 1988, en un ensayo escrito por Edgar S. G. Mendoza, publicado en el Boletín n.º 10 del Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas (Gutiérrez, 1988). Posterior a este, se cuenta con estudios y eventos relacionados con el patrimonio industrial en Guatemala.

² Se puede consultar el programa de paneles en <https://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2016/11/programa-coloquio-patrimonio-industrial-y-memoria-obrera.pdf> (recuperado el 22 de septiembre de 2017).

Luego de revisar las tesis, los artículos publicados y ponencias brindadas en Guatemala con relación al tema de la industria, es posible obtener algunas perspectivas respecto a la tendencia de investigación industrial en el país. En general, es evidente la preferencia por determinadas industrias como la ferroviaria y la cafetalera. Asimismo, sobresale el abordaje desde la arqueología, por encima de la historia, etnoarqueología y arquitectura, entre otras ciencias.

Entre las investigaciones se cuenta con seis tesis de licenciatura de la Escuela de Historia, donde el 50 % aborda el tema de la industria ferroviaria; por otra parte, la artillería, los machetes y las hidroeléctricas cuentan únicamente con un estudio (16.7 %) cada una. Posiblemente esta preferencia se debe a que los ferrocarriles constituyen una industria ampliamente difundida y conocida; este se podría sugerir como un tema “tradicional” en la historia industrial de Guatemala. Vale la pena mencionar que dos de ellas tienen un enfoque histórico en la búsqueda y presentación de hallazgos, mientras que las otras tres abordan el tema desde un enfoque arqueológico.

Por otra parte, los estudiantes de Arquitectura de la USAC y la UNIS también han realizado investigaciones referentes a la industria. Al igual que en la Escuela de Historia, el tema predilecto son los ferrocarriles (94.4 %); solamente una tesis aborda como objeto de estudio la arquitectura en las fincas cafetaleras (5.6 %). Además, la mayoría de estas tesis constituyen planes de restauración y revitalización de tramos ferroviarios y antiguas estaciones del ferrocarril, debido a que corresponden a un proyecto promovido por la Facultad de Arquitectura de la USAC, con el objetivo de documentar los vestigios de esta industria y plantear la forma de conservarlos.

El Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas produce y edita la *Revista Estudios*. En esta publicación solamente se han escrito dos artículos de arqueología industrial: uno respecto al ferrocarril y otro al café y azúcar. Es importante evidenciar la carencia de estudios referentes a la industria desde otras disciplinas (como historia y antropología), desaprovechando datos y objetos de estudio como archivos históricos, arquitectura y tradición oral vinculados al tema. Así, el Simposio de Investigaciones Arqueológicas, que se realiza año con año en Guatemala, como producto final publica una compilación de los textos correspondientes a las ponencias presentadas en el evento. Se encontraron únicamente seis ponencias vinculadas a la investigación del tema industrial. Nuevamente, el ferrocarril figura como uno de los tópicos preferidos (33.3 %), en esta ocasión, equiparado con la industria del añil (33 %). El porcentaje restante se divide entre la industria cafetalera (16.6 %) y la industria azucarera (16.6 %).

Por otro lado, el evento que más investigaciones del tema industrial ha reunido en el país es el Encuentro sobre Patrimonio Industrial; sin embargo, es lamentable que la recopilación de los textos correspondientes a las ponencias presentadas en este encuentro no sea de dominio público, ya sea de forma impresa o en una plataforma digital. Al revisar las temáticas abordadas es evidente que la tendencia de investigación nuevamente se inclina hacia la industria ferroviaria (14 %) y la cafetalera (7 %), lo que permite inferir que las industrias “no tradicionales” han sido escasamente investigadas. Vale la pena mencionar que en el V Encuentro sobre Patrimonio Industrial figura la ponencia titulada *Tomando y retomando el caldo de frutas*, en el que sus autores Byron Hernández y María Belén Méndez (2014) realizan un análisis de tendencias en las investigaciones presentadas en dicho evento y en otros de arqueología industrial.

Se puede decir que la tendencia de investigación en torno a la industria en el país se inclina principalmente hacia el ferrocarril, el café, el azúcar y el añil. Posiblemente este fenómeno corresponde a lo que sucede en la arqueología prehispánica, cuando se prefiere estudiar sitios monumentales u objetos tradicionales y comunes. Después de esta revisión de los antecedentes de investigación, es evidente que hace falta realizar estudios que vinculen dos o más industrias, o que aborden la historia de productos no tradicionales o poco comunes. Asimismo, es necesario incluir en los temas a investigar los aspectos sociales, económicos y la tradición oral relacionados a la industria, para lo cual se deben generar más investigaciones multidisciplinarias.

Por otro lado, el 9 de septiembre de 2011, el historiador Gustavo Becerril fundó en la Ciudad de México el Seminario Procesos de Industrialización en México; su extensión en Monterrey, Nuevo León se inauguró oficialmente en el 2017. En el 2016 en Monterrey, Nuevo León, México, Gustavo Becerril y Byron Hernández empiezan a trabajar la idea de extender el seminario de investigación permanente a Guatemala, pero es hasta junio de 2018 cuando se acuerda formalmente dar inicio al plan³.

Finalmente, el 1 de octubre de 2018 se inició la formación y organización del Seminario Procesos de Industrialización en Guatemala por el arqueólogo Byron Hernández, quien es el coordinador del mismo, la arqueóloga Anaité Galeotti, el historiador del arte Luis González y la autora de este artículo. Esta red de seminarios ha sido creada con el objetivo de generar un espacio de investigación, intercambio y debate académico multidisciplinar respecto a los procesos de industrialización. El propósito es que los integrantes indaguen en

3 Comunicación personal con Byron Hernández.

el tema industrial desde diversas perspectivas de análisis para documentar esta parte de la historia de una manera más completa. En noviembre del 2019 tuvo lugar el IX Coloquio Iberoamericano de Patrimonio Industrial, en la ciudad de La Antigua Guatemala, Sacatepéquez, Guatemala. En ese momento, Marlen Garnica y Lorena Miguel pasaron a formar parte del equipo de trabajo.

Bibliografía nacional referente a Coatepeque: por otra parte, respecto a las fuentes documentales acerca de la historia de Coatepeque, el libro de Regina Wagner, *Los alemanes en Guatemala: 1828-1944* publicado en 2007, fue leído y consultado. En dicho libro se habla acerca de los motivos de la migración alemana a Guatemala, el desarrollo de complejos finqueros e industriales, la tecnología que importaron y los cambios que esta supuso en diferentes regiones de Guatemala. Pero la información más importante para los objetivos del presente estudio contenida en dicho libro es la que se dedica a explicar las actividades comerciales y agrícolas que desarrollaron los alemanes en la Costa Sur. Sin embargo, es necesario aclarar que una limitación de esta fuente es la subjetividad de la autora al presentar los datos, puesto que su ascendencia es de origen alemán. Es importante mencionar dos de las tesis de licenciatura producidas en la Facultad de Arquitectura de la USAC, ya que entre su objeto de estudio figuran la vía férrea y la estación del ferrocarril de Coatepeque; estas son las investigaciones escritas por Monroy y Tillit (2005) y Ramírez y Toribio (2005).

Bibliografía local referente a Coatepeque: se pudieron ubicar varios documentos que presentan información general del municipio y que se relacionan con el patrimonio cultural de Coatepeque. En la Biblioteca Municipal Gilberto Matamba Alvarado se hallaron dos monografías. La primera, elaborada por Alejandro Enríquez Armas, explica el nombre de la localidad, cómo se llegó a la categoría de municipio, la división política para la época, servicios con que contaba, las principales actividades económicas, el uso del ferrocarril y la presencia de algunas instituciones de importancia para la localidad como Conalfa, la Casa de la Cultura y el museo local. La segunda monografía encontrada corresponde a una reedición en donde Guillermo Galindo Reyna actualiza y añade más información a la misma. Ambas monografías presentan algunos datos ya obsoletos.

También se revisaron dos revistas que se publican en la población; se trata de la revista *Mi Coatepeque* dirigida por el señor Ángel Castillo, y *La Costa*, editada por el corresponsal de Prensa Libre, Edgar Girón Castillo. Ambas publicaciones se han encargado de divulgar valiosa información de tipo histórico y cultural, entre las que destacan notas relacionadas con el ferrocarril y los beneficios de café que

del informe. A continuación se detallan cada una de estas fases, las herramientas, métodos y técnicas utilizadas, así como las dificultades encontradas en cada una.

Primera fase, prospección y trabajo bibliográfico/documental: en esta primera aproximación a los dos sitios arqueológico-industriales⁵ se tomaron en cuenta los siguientes datos:

- Ubicación
- Posibilidad de acceso para documentación
- Estado de conservación general
- Función actual
- Delimitación y protección del sitio
- Qué personas visitan o trabajan en el sitio

Posterior al proceso de prospección se buscó información publicada en libros, tesis, revistas locales, blogs y sitios de internet para determinar qué datos ya se habían explorado, qué hacía falta documentar y la información general tanto del municipio y los dos sitios arqueológico-industriales estudiados, así como de la historia de las dos industrias abordadas; estos se encuentran detallados en los antecedentes de investigación. Durante este proceso se visitaron las siguientes bibliotecas:

- Biblioteca municipal de Coatepeque Gilberto Matamba Alvarado
- Biblioteca central de la Universidad de San Carlos de Guatemala (USAC)
- Biblioteca de la Facultad de Arquitectura de la USAC
- Biblioteca de la Escuela de Historia de la USAC
- Bibliotecas privadas
- Biblioteca personal

Segunda fase, trabajo de campo: corresponde a la recolección de datos. Consistió en una serie de visitas de campo para documentar tanto los vestigios industriales como las vivencias de los entrevistados. A continuación se describen los campos utilizados en cada instrumento de recolección de datos:

- **Ficha de registro arqueológico:** para sistematizar el proceso de registro y asegurar una documentación adecuada de cada pieza, se diseñó una ficha que se describe a continuación.

⁵ En este estudio se nombra como "sitio arqueológico-industrial" a cada uno de los espacios delimitados que albergan una colección de piezas vinculadas a una industria; en este caso se trabajaron dos sitios: la estación del ferrocarril de Coatepeque y el beneficio de café de la finca El Chagüite.

- **Encabezado:** en este apartado se incluyó el escudo del municipio de Coatepeque y se especificó que la ficha serviría para registrar el patrimonio industrial de dicho lugar.
- **Datos generales:** código de registro y el nombre común de la pieza. El código podía ser EFC y un número correlativo (estación del ferrocarril de Coatepeque), o bien FEC y un número correlativo (finca El Chagüite). Se anotaron códigos anteriores para identificar mejor la pieza. Finalmente, se estableció si el objeto registrado era un bien mueble o inmueble.
- **Clasificación:** las opciones propuestas fueron: equipo, mobiliario, medio de transporte, infraestructura, utensilio, herramienta, arquitectura y se dejó la opción de marcar “otro” en caso de que la pieza no encajara dentro de ninguno de los rubros mencionados.
- **Materiales:** se anotaron las siguientes opciones para poder seleccionar las correspondientes a cada objeto: metal, vidrio, madera, textil, plástico, piedra, papel y la casilla “otro” en caso de ser necesaria.
- **Otros datos:** información acerca el origen y propietarios de las piezas. Los datos registrados fueron: autor o fabricante, marca, modelo, temporalidad, país de fabricación y los propietarios actuales.
- **Dimensiones:** en este apartado se registraron las principales medidas de cada pieza. Todas las medidas se plasmaron en el sistema métrico decimal.
- **Estado de conservación:** las opciones en este rubro eran: faltante (pieza incompleta), fractura, erosión, quemaduras, desajuste en ensambles, manchas (líquido), decoloración, fisuras, ataque biológico (moho, hongos, animal, etcétera), óxido, abrasión, ataque antrópico (grafiti, vandalismo, etcétera) y la categoría “otro” en caso de que se identificara un daño distinto a los anotados.
- **Observaciones generales:** en este espacio se anotaron otros rasgos distintivos como colores, similitud con otros y demás datos descriptivos que complementarían lo arriba expuesto.
- **Croquis:** para plasmar la ubicación de las piezas y en el caso que se considerara necesario, incluir un dibujo de la pieza para explicar mejor la descripción de la misma.
- **Ficha para la caracterización de los informantes:** se diseñó para documentar la información más relevante de cada entrevistado durante la investigación. Esta incluyó los siguientes datos:

- Código: se utilizó el mismo sistema que en la ficha de registro de las colecciones, pero se agregó la letra E al inicio para indicar que es una entrevista: E-EFC y E-FEC.
 - Nombre
 - Sexo
 - Grupo etario
 - Residencia
 - Oficio u ocupación actual
 - Relación con industria: se anotó qué puesto, labor, parentesco u otro aspecto vinculaba al informante con la industria acerca de la cual se buscaba información
 - Fecha de entrevista
- **Guía de entrevista:** se utilizaron entrevistas semiestructuradas, con preguntas abiertas y de estilo informal con el objetivo de brindar un ambiente más natural y cómodo al informante durante la recolección de datos.

Selección de los informantes: el criterio de selección que se utilizó fue que hubieran tenido un contacto directo con alguna de las dos industrias a estudiar; podrían ser dueños, administradores o celadores en esa industria, usuarios de una de ellas o bien participantes en alguno de los procesos productivos. Se entrevistó a 20 personas mayores de 30 años. La recuperación de información se llevó a cabo entre diciembre de 2013 y agosto de 2018, durante diversas visitas de campo, procurando mantener el contacto con los informantes.

Tercera fase, procesamiento de datos: esta etapa consistió en las siguientes fases:

- Vaciado y transcripción de los datos de campo
- Organización y ordenamiento de la información documental y de campo
- Caracterización del objeto de estudio: descripción y clasificación de cada pieza
- Tabulación y gráfica de los hallazgos
- Vinculación de los datos: se buscaron relaciones, y conexiones entre piezas y colecciones; además, se vinculó la información extraída de documentos revisados en la primera fase de investigación, los datos recopilados en el registro arqueológico y las memorias y vivencias relatadas por los informantes
- Análisis: se compararon los datos tabulados y graficados, se contrastaron los fenómenos documentados en ambas colecciones y se buscó responder a las preguntas de investigación y la hipótesis a través de estos datos

Cuarta fase, redacción y revisión del informe final: con fines explicativos se identificaron tres etapas:

- Redacción por capítulos
- Unir y vincular capítulos
- Revisar y corregir el informe

Marco teórico

En ocasiones, la arqueología es percibida a simple vista como una cuestión meramente práctica, de campo y empírica. Sin embargo, es importante colocarla en la perspectiva adecuada y reconocerla como una disciplina derivada de la antropología, por lo tanto, como una ciencia social auxiliar de la historia, como indica Gutiérrez (2006, p. 2). Se afirma lo anterior porque se basa en evidencias que proceden de contextos humanos socialmente producidos y culturalmente desarrollados.

Por otra parte, Vergara (2011, p. 168) afirma que “los arqueólogos no han empezado a darse cuenta de la necesidad de hacer arqueología de los tiempos ‘cercaños’ hasta hace muy poco”, haciendo referencia a la exploración de nuevas ramas de esta disciplina, estudiando una época más reciente de la historia. Tal es el caso de la arqueología industrial, que a diferencia de lo que expone Johnson (2000, p. 25) respecto a la arqueología tradicional, cuenta con la ventaja de que busca entender a una sociedad con la cual se puede entablar un diálogo porque algunos de sus actores primarios aún viven.

Partiendo de la idea de que es necesario entender el presente para comprender el pasado, es menester ir eliminando esas barreras que se han interpuesto entre disciplinas. La arqueología debe trabajar de la mano de otras áreas de conocimiento, procurando dejar la menor cantidad de espacios vacíos en la reconstrucción de la historia de la sociedad que se investiga. Gutiérrez (2006, p. 2) concluye en que “Guatemala necesita de arqueólogos como científicos sociales que conozcan su realidad y no vivan en el pasado sin conocer su presente. No necesitamos una arqueología romántica ni turística sino una arqueología como Ciencia Social”.

Tomando en cuenta el contenido de la Carta de Nizhny-Tagil, Vergara (2011, p. 174) “se considera patrimonio industrial que ha de ser estudiado por la arqueología industrial a todo aquello que esté relacionado con la vida laboral y social de la industria y sus trabajadores”. Apoyando esta idea, el TICCIH,

Arqueólogos Industriales de Guatemala (Arquindugua) y algunos investigadores independientes han asegurado que la arqueología industrial debe considerar también el factor humano; sin embargo, en la práctica, este aspecto ha quedado fuera de los elementos estudiados en la mayoría de investigaciones mencionadas en los antecedentes de investigación.

Arqueología contextual: se utilizó como base de este trabajo el respaldo teórico correspondiente a los postulados provenientes de la arqueología contextual. Ian Hodder recalcó la importancia existente entre las creencias de la gente y su capacidad de simbolización; además, aseguró que la visión de la comunidad acerca del mundo que les rodea era importante en la interpretación de los restos dejados por ese grupo de individuos (Johnson, 2000, p. 133). Hodder (1994, p. 20) agrega que “la cultura material no existe porque sí. Alguien la produce. Y es producida para algo. Por lo tanto no refleja pasivamente la sociedad”, evidenciando entonces la necesidad de comprender no solamente al objeto sino al sujeto que lo produjo o lo utilizó y el contexto en que estos se encontraban inmersos.

Además, Hodder (1994) asegura que el quehacer arqueológico consiste en “leer” los vestigios materiales en su propio “texto”, haciendo referencia así al *contexto*. Expresa lo anterior ya que para él un objeto por sí solo es “mudo”, pero adquiere un lenguaje al ubicarlo y analizarlo con otros objetos de estudio relacionados al mismo. En adición, Cruz (s. f.) sintetiza que “el enfoque contextual se basa en la convicción de que los arqueólogos necesitan todos los aspectos posibles de una cultura arqueológica para poder comprender el significado de cada una de las partes que la componen”. Considerando que mientras más piezas o perspectivas se tienen de una misma historia, esta se enriquece más, la presente investigación fue guiada por la arqueología contextual al complementar los vestigios arqueológicos analizados en conjunto, con datos históricos y la memoria de quienes tuvieron una relación directa con los vestigios de las dos industrias a estudiar.

Discusión: si bien es cierto, la parte más conocida y difundida del quehacer arqueológico es el trabajo de campo, específicamente las excavaciones, esto no constituye la totalidad de tareas de esta ciencia. Con la finalidad de comprender los hallazgos materiales desde la perspectiva de los actores sociales que tuvieron contacto con ellos, esta debe apoyarse en los datos que pueden brindarle otras disciplinas como la antropología, la historia y la archivística. Asimismo, tomando en cuenta lo expuesto por el TICCIH, Hodder y Binford (1964), es primordial llevar a la práctica la idea de tomar en consideración el dato oral y la información relacionada al factor humano dentro de la industria; por ejemplo,

las condiciones laborales, vivencias y relaciones sociales entre patrones y obreros, entre otras cosas.

En este sentido, también vale la pena resaltar la importancia de aprender a escuchar a los actores sociales que participaron en los procesos de producción industrial, que a pesar de no tener títulos universitarios, tienen la experiencia y las vivencias que permiten transmitir a las nuevas generaciones un panorama más general y apegado a la perspectiva de la sociedad que estuvo en contacto con determinada industria. Así, en el proceso de investigación, se procuró recopilar la memoria y relatos de algunos sujetos vinculados a la producción de café y al ferrocarril en Coatepeque.

Siguiendo con los aportes de Hodder y Vergara, es de suma importancia interpretar los hallazgos en su contexto, tanto físico como geográfico, histórico y económico. Con esto se minimizará la tendencia a suponer o generar conjeturas desviadas de la realidad alrededor de la evidencia material. Por esta razón, en la presente investigación se han tomado en cuenta el momento histórico y el contexto geográfico en que se desarrollaron las industrias investigadas. A pesar de que el proceso de industrialización en distintos puntos del país se da de formas similares, no se debe generalizar la interpretación de los hallazgos porque es importante identificar variaciones en los procesos, en los contextos y en las relaciones entre la cultura material y las organizaciones sociales, como sugiere Hodder. Es por esto que en la presentación de resultados solamente se habla del caso de Coatepeque y estos no se amplían a nivel departamental, regional o nacional.

Resultados

Registro de los vestigios de la estación del ferrocarril de Coatepeque:

se hizo notar si el objeto correspondía propiamente a la fábrica o industria que se estudia o bien, si pertenecía a una labor de oficina.

Industria: englobará a todas aquellas piezas que hayan estado involucradas en el proceso industrial ferroviario. Este rubro incluirá las siguientes categorías:

- Herramienta/utensilio
- Medio de transporte
- Infraestructura
- Arquitectura

Oficina: objetos útiles en las labores de oficina de la estación del ferrocarril. Este rubro se dividirá en tres categorías:

- Equipo
- Mobiliario
- Utensilio

La antigua estación del ferrocarril de Coatepeque actualmente ya no cumple la función para la cual fue creada; sin embargo, sigue siendo un punto de reunión y de referencia importante para los habitantes de dicho municipio.

Estación del Ferrocarril: propietario actual: todas las piezas e infraestructura localizada dentro del área circundada por el muro perimetral, pertenecen a Ferrovías (ver Figura 3).

Encargado de actividades culturales: Dr. Héctor Samayoa (+)⁶ (entrevista, 2013).

Celador: Justo Guzmán (entrevista, 2016–2017).

Informante principal: Francisco Morfín⁷ (entrevista, 2016).



Figura 3: estación del ferrocarril y vía férrea. Fotografía por Evelyn Mejía, 2015.

La muestra de vestigios arqueológico-industriales albergados en la Estación del Ferrocarril, se compone principalmente de piezas de patrimonio cultural tangible mueble (PCTM); únicamente dos de ellas constituyen patrimonio

⁶ Lamentablemente fue asesinado el 20 de diciembre de 2017 (q. e. p. d.).

⁷ Fue agente, bodeguero y taquillero en la estación del ferrocarril de Coatepeque. Trabajó también en las estaciones de Tecún Umán (San Marcos), Retalhuleu y Champerico (Retalhuleu).

cultural tangible inmueble (PCTI). En los años anteriores a la asignación de un celador en este lugar, el factor en cuestión fue determinante para facilitar el hurto de algunos de los objetos que componían dicha colección.

Los entrevistados recuerdan especialmente dos de las piezas que ya no se encuentran en la estación, estos son una campana que se ubicaba en el pasillo sur del edificio y el telégrafo. Sin embargo, otros bienes como la vía férrea también se han visto afectados por el vandalismo. De acuerdo con la información recopilada por medio de entrevistas, algunos rieles han sido robados con la finalidad de venderlos como chatarra, o bien para fundirlos y realizar otro tipo de objetos; por otra parte, los durmientes han sido sustraídos con el objetivo de utilizarlos ya sea en construcción o bien como leña.

Además, es necesario mencionar que tanto el edificio de la estación, como la casa del agente y la construcción que hospedaba a los relevos, a pesar de ser bienes inmuebles, también sufrieron de alguna manera el fenómeno de pasar a manos ajenas. En el caso del inmueble principal, objeto de este estudio, durante un tiempo entre el cierre de operaciones y la llegada de Justo Guzmán como celador, los pandilleros usurparon ese lugar, llevándose con ellos varias piezas de la colección (Morfín, entrevista, 2016 y Guzmán, entrevista, 2017).

Las piezas de la muestra se dividen en bienes de oficina (57 %) y los propios de la industria ferroviaria (42 %). Tomando en cuenta estos resultados y los artefactos que comúnmente se encontraban en una estación de ferrocarril, es lamentable verificar que ya no se cuenta con piezas como el telégrafo, cajas fuertes, carretas para cargar el equipaje ni vestigios de la boletería, entre otras cosas. Una causa probable de estas carencias radica en el abandono en que estuvo el inmueble durante algunos años, hecho que propició el hurto de algunos objetos y el daño de otros.

No obstante, los vestigios clasificados como “objetos de oficina” no dejan de estar relacionados con la industria ferrocarrilera gracias a la función que cumplían dentro de la misma. Un ejemplo de esto son las máquinas de escribir que permitían llenar los formularios destinados a documentar las encomiendas y exportaciones que salían desde Coatepeque. Asimismo, el sobre de cuero que era utilizado para enviar el dinero y el reporte diario generado en la estación del municipio en cuestión hacia las oficinas centrales.

La categoría con más ejemplares en el registro arqueológico de este estudio es la de equipo (25 %), seguida del mobiliario (21.43 %), y las de menor frecuencia son las herramientas y la arquitectura, con 4 % cada una; lastimosamente, no quedan muchos vestigios exclusivos de la industria ferrocarrilera, como los que

se mencionaron arriba. Aunque la arquitectura sí se conserva, en este estudio solamente se registró uno de los tres edificios⁸ ya que es el único que se encuentra dentro del perímetro circulado de la estación de ferrocarril. Por otra parte, debido a que el equipo requiere cierto cuidado en el manejo y almacenamiento, estas piezas han sufrido deterioro y han quedado muy vulnerables a dejar de funcionar; sin embargo se mantienen.

Según Valdés-Ugalde (2004, p. 159), “tres áreas estratégicas de la economía [guatemalteca estaban] en manos extranjeras”, siendo estas la Empresa Eléctrica Guatemalteca (EEG), con 81.8 % de sus acciones pertenecientes a otra institución de Estados Unidos; la International Railways of Central America (IRCA), que era la propietaria de las vías férreas del país; y la United Fruit Company (UFCO), gran terrateniente con plantaciones de banano.

Si bien es cierto que la industria ferrocarrilera con el tiempo pasó a manos de empresarios nacionales, las máquinas utilizadas en ese trabajo proceden en su mayoría de Estados Unidos. Por otro lado, del 42.86 % (12 piezas) de la muestra no se pudo determinar su lugar de origen ya que no cuentan con una impresión, etiqueta o placa que indique su marca, modelo o lugar de fabricación. A pesar de que esto es una muestra de la intervención extranjera, este aspecto también tenía su lado positivo ya que beneficiaba a los usuarios y los trabajadores de la empresa ferroviaria porque la maquinaria era de buena calidad y su funcionamiento era bueno.

Para la mayoría de artefactos registrados no se pudo definir la fecha de fabricación de forma exacta; sin embargo se anota una temporalidad aproximada por tener similitud con otros objetos encontrados en Internet o dentro de la misma colección. Lamentablemente, solo algunas piezas conservan la impresión o etiqueta que indica su procedencia y fecha de elaboración; los elementos que no se lograron fechar son 13, representando el 48 % de la muestra. Los elementos fechados fueron elaborados entre 1900 y 1960. La temporalidad establecida para las piezas registradas, cobran sentido si se toma en consideración la época en que sucede el proceso de industrialización en Guatemala, y la del auge del café, que se encontraba estrechamente ligado a la industria ferrocarrilera. Al no tener una fecha de fabricación tan lejana, los objetos de la muestra se encuentran aún casi completos; sin embargo, al haber estado expuestos a diversos agentes de deterioro, su conservación no es buena.

8 Edificio principal de la estación, la casa del agente y la casa que servía de hospedaje a los “relevo”.

Al ser el metal el material más común en la constitución de las piezas registradas en esta investigación (82 %, correspondiente a 23 objetos), resulta lógico que el agente de deterioro que más les ha afectado a estas sea el óxido. Empero, cabe resaltar que no es el único efecto visible; se encontraron también casos de grafiti, fractura, polilla, resequedad y partes faltantes. Por otra parte, se cuenta con casos aislados que en su composición tienen materiales únicos en la muestra y que presentan daños. Es por esta razón que resulta importante iniciar un proceso de estabilización de este patrimonio arqueológico-industrial para evitar su inminente desaparición y así empezar su protección y difusión, involucrando a la comunidad en que se encuentra.

Finalmente, conviene resaltar que la colección albergada en la estación del ferrocarril de Coatepeque se vio afectada principalmente después del cierre de funciones, después de la cual las piezas se vieron expuestas a diversos agentes de deterioro, sumados al hurto y huellas de vandalismo. Un factor determinante en este detrimento ha sido el hecho de que este sitio arqueológico-industrial ha estado abierto al público y no ha contado con personal que le brinde seguridad de forma permanente; esta situación ha mejorado desde que el señor Justo Guzmán se convirtió en el celador de la estación y desde que Ferrovías asignó a dos agentes de seguridad. Tomando en cuenta que el desuso también produce deterioro, se considera importante apoyar y dar seguimiento al proyecto de revitalizar este espacio, convirtiéndolo en un museo o zona cultural, promoviendo la investigación, conservación y difusión de los vestigios de esta industria.

Registro de los vestigios del beneficio de café de la finca El Chagüite:

el beneficio de café que se encuentra dentro de esta finca se eligió como muestra a registrar debido a que la maquinaria del mismo, aún está en funcionamiento. A diferencia del caso de la Estación de Ferrocarril, en este se realizó un registro fotográfico, con el objetivo de explicar cómo las máquinas forman parte de un todo y se complementan en el proceso de producción.

Beneficio de café, finca El Chagüite: (figura 4) propietarios anteriores:

Familia Ortiz (Carlos y su hijo José)

Propietarios actuales: José Fernández Widmann

Administrador: Ing. Julio César Barrios

Informante principal: Ismael Silvestre Monzón Bámaca (entrevista, 2017)

En este caso, solamente se utilizarán dos categorías taxonómicas:

- Tipo de patrimonio: pudiendo ser tangible mueble o inmueble
- Clasificación: donde las opciones son infraestructura, máquina, herramienta o utensilio



Figura 4: entrada a la finca El Chagüite. Fotografía por Evelyn Mejía, 2017.

Predomina el patrimonio cultural mueble, aunque no por una gran diferencia, puesto que son solamente dos elementos más que los clasificados como inmuebles. A diferencia de la muestra de la estación de ferrocarril, en esta sí se encuentra en funcionamiento la mayoría de piezas registradas (80 %). Como consecuencia de esto, la infraestructura, máquinas y herramientas del beneficio reciben mantenimiento y cuidado que han propiciado un buen estado de conservación. Sin embargo, hay elementos que ya no se utilizan, pero aún se almacenan como parte de la historia del lugar; dos ejemplos de esta situación son el recibidero de café y la secadora antigua.

El 40 % de las piezas registradas corresponde a la categoría de “infraestructura” y la mayoría de estas continúa en funcionamiento dentro del beneficio. El siguiente rubro en cantidad es el de las herramientas (30 %); de estas, el recibidero y la balanza de madera ya no están en uso, pero aún se conservan aunque con evidencias de la acción de diversos agentes de deterioro, como se detalla en la descripción de cada elemento. Por otra parte, quizás el grupo de piezas que más cuidado y mantenimiento recibe es el clasificado como “máquina” (25 %), puesto que aún se utilizan en la producción de café y estas deben estar limpias y funcionando correctamente para lograr el objetivo. Es importante mencionar que la suerte con que corren las piezas de esta colección dista mucho de los objetos registrados en la estación de ferrocarril debido a que la finca no se ha quedado en abandono y sin funcionamiento nunca, por tanto, siempre ha habido personal a cargo de ellas.

De las 20 piezas registradas en esta investigación, 16 (80 %) tienen origen nacional, dos (10 %) fueron fabricadas en el extranjero y de dos no se logró

determinar la procedencia. Estos porcentajes responden a que muchos de los elementos de la muestra constituyen obras de infraestructura que se han construido en el mismo lugar en el que están actualmente, tal es el caso de los diversos canales, las pilas de fermentación y el patio de secado.

Al igual que en la colección de la estación de ferrocarril, en el beneficio de café de la finca El Chagúite predomina el uso de los metales para la fabricación de los bienes registrados; por lo tanto, el factor de deterioro más frecuente es el óxido. Difiere del otro sitio arqueológico-industrial en que el concreto también está presente en la constitución de varias piezas, razón por la cual aparecen manchas de humedad y en algunos casos evidencia de moho. Finalmente, otros agentes que pone en peligro la conservación de estos objetos son la polilla, la humedad y el desgaste de la madera que está presente en seis de los 20 elementos registrados.

Relatos

Esta fase de la investigación resultó sumamente enriquecedora porque se recopilaron datos que complementaban la información hallada en la evidencia material. Como es natural, cada actor social recuerda aspectos distintos asociados a la industria (figura 5). Sin embargo, al analizar las entrevistas realizadas, se pudieron determinar algunos factores comunes en sus recuerdos. Con fines explicativos, las remembranzas se agruparon en cuatro rubros.

- **Los empleados:** quienes recuerdan los valores transmitidos por sus jefes, como la puntualidad y la honradez. Además, hacen énfasis en el estilo de vida que incluye rutinas, la capacitación y uso de máquinas y herramientas. Asimismo, mencionan algunas tradiciones (especialmente los informantes asociados a la industria cafetalera) como procesiones y fiestas dentro de la finca. Finalmente, no escapa a la memoria de estos personajes, el racismo con que eran tratados los empleados que llegaban del altiplano hacia la costa.
- **Propietarios (de la finca):** al preguntar respecto al pasado, el estilo de vida y momentos memorables, estas personas destacaron principalmente la protección que le brindaban a sus empleados al ofrecerles alimentos y donde vivir mientras trabajaban para ellos. Asimismo, mencionan sus aportes a la economía del municipio a través de la inversión en tecnología y la generación de fuentes de trabajo.
- **Niños:** los que tuvieron la oportunidad de tener un contacto con estas industrias durante su infancia, traen a la memoria los juegos y rondas

infantiles al ritmo de las ruedas del tren. También hacen alusión a los aromas tanto de los cultivos, como de las comidas que se ofrecían en la estación del ferrocarril. Por último, todos mencionan con cierta nostalgia y emoción en el rostro, el asombro con el que veían “tan grandes” máquinas, refiriéndose a las utilizadas para procesar el café, y por supuesto, a las locomotoras y vagones.

- Contexto: en este rubro convergen recuerdos de los tres grupos sociales anteriores. Todos, tanto los informantes asociados al café como los que tuvieron contacto directo con la industria ferroviaria, recuerdan el escenario que se vivía en la estación del ferrocarril. Ya sea como usuarios del tren o como observadores, todos hacen alusión a ciertos personajes que dejaron una huella en su memoria. Tal es el caso de doña Audelia, la señora que vendía comida en la estación. Cabe resaltar que varias de las entrevistadas describen este ambiente como el mejor mercado, pues se encontraban verduras y mariscos frescos. Por otra parte, todos mencionan que en alguna ocasión vivieron o fueron testigos de la alegría o la tristeza que provocaban la bienvenida o la despedida de un ser querido, que viajaba a otra parte del país. Finalmente, el 100 % de los entrevistados mencionó el inolvidable sonido de la campana que estaba en la estación y que, lamentablemente, ha desaparecido. En este mismo sentido, muchos comentan el bullicio y la forma en que los comerciantes ofrecían sus productos a los viajeros y a los acompañantes. El sonido no está desligado de la industria cafetalera. Los individuos asociados a esta mencionan también los sonidos de diversas máquinas, el sonido emitido al chocar granos de café tostado y la campana (que después se cambió por un silbato) que anunciaba la hora de entrada, comida y salida.



Figura 5: Neftalí Recinos y Vitalina Morales. Fotografía por Evelyn Mejía, 2018.

Nota: el propósito de incluir los recuerdos y relatos de algunos pobladores de Coatepeque fue para visibilizar el trabajo de los obreros y la interacción de la comunidad con los objetos y espacios estudiados. Así mismo, como se mencionó antes, esto sirvió para complementar los datos obtenidos a través de la evidencia material de las colecciones de piezas registradas. Consciente de la importancia preponderante del factor humano, se espera que esto sirva para honrar la vida de los abuelos de la autora, y de quienes de alguna manera han dejado parte de su vida y su trabajo en las industrias ferroviaria y cafetalera.

Conclusiones

Como se mencionó, se utilizó como eje teórico central lo expuesto por Ian Hodder respecto a la arqueología contextual, debido a la naturaleza del abordaje. Además, la investigación se apoyó de manera periférica en el contenido de la carta de Nizhny Tagil, sin menospreciar los aportes y propuestas de Binford (1964) y Casado (2009). Lo anterior se hizo con el fin de realizar un estudio más holístico y recuperar la información con la mayor fidelidad posible y minimizando los espacios en blanco dentro del análisis.

Se pudo establecer la viabilidad y vigencia de las propuestas de Hodder en cuanto a su planteamiento de que se debe estudiar cada objeto en relación con su contexto y no de forma aislada. Asimismo, cuando indica la importancia de que el sujeto figure en los hallazgos y se trate de explicar esa organización humana que hay detrás de la colección de vestigios materiales, se corroboró que este precepto teórico es aplicable porque durante el trabajo de campo se pudo apreciar la relevancia capital que representó el aporte de los informantes. La memoria de ellos fue de mucho valor para comprender los diferentes contextos industriales abordados.

Los pobladores coatepecanos guardan en su memoria recuerdos y vivencias relacionadas con ambas industrias. Hay algunos ejemplos de memoria individual que se refieren a experiencias muy personales como una historia de amor, los juegos dentro de estos espacios y el aprendizaje respecto a la responsabilidad y honestidad adquiridos durante su jornada laboral. Por otra parte, resaltan algunos aspectos comunes en los relatos; por ejemplo, la añoranza y nostalgia que les genera la antigua estación del ferrocarril, el asombro producido por las locomotoras, la discriminación hacia los cuadrilleros que llegaban del altiplano a trabajar en las fincas cafetaleras y la emoción de aprender a utilizar la tecnología que se estaba introduciendo en procesos que ellos sabían hacer de forma manual.

Del mismo pensamiento de Hodder y por lo ya expuesto, es apreciable su propuesta de que se debe buscar apoyo en otras disciplinas como la antropología y especialmente la historia. Esto denota que para esta investigación, el pensamiento de Hodder es viable como referente teórico ya que por medio de este enfoque, a través de acercamiento antropológico se pudo conocer el contexto social, no solo el material que se apreciaría desde la arqueología aisladamente. Al estudiar un contexto no se puede generalizar que los mismos fenómenos sucedan de igual manera en otros espacios geográficos y temporales ya que cada uno tiene sus propias características y variantes que merecen la pena ser estudiados.

En el caso de la industria ferroviaria, los informantes sí evidenciaron en su relato cierta identificación con dicho contexto (no con un objeto específico) al exponer su deseo de preservar ese entorno que sirvió de escenario a diversos recuerdos que ellos guardan en su memoria. Este fenómeno responde a que todos ellos tuvieron contacto directo con dicho entorno ya sea porque trabajaron en la estación del ferrocarril, utilizaron este servicio de transporte, o bien llegaban a pasear, a comer, a esperar o a despedir a alguien al mencionado lugar. Esto resultó en el fortalecimiento de un vínculo afectivo e identitario entre la comunidad y el contexto ferroviario.

Se identificó una situación diferente para el caso del beneficio de café estudiado. Únicamente las personas que trabajaron en una finca cafetalera denotaron un sentido de identidad con respecto al contexto en que se desarrollaban las actividades de producción de este grano. Sin embargo, los que no estuvieron vinculados directamente con esta industria solamente mencionaron la importancia económica de esta asociada a su traslado por medio del ferrocarril hacia los puertos marítimos para la posterior exportación.

En el desarrollo de esta investigación se documentaron las máquinas, herramientas y demás objetos que conforman las colecciones de la estación del ferrocarril de Coatepeque y del beneficio de café de la finca El Chagüite, completando la información con el dato oral y el histórico, tomando en cuenta el factor humano inmerso en la industria. La mayor parte de teorías de interpretación arqueológica provienen de Europa y, por lo tanto, se adaptan al entorno y procesos europeos, pero no completamente al caso guatemalteco. A pesar de esta procedencia extranjera de la teoría, se considera que esta fue útil como guía para esta investigación, aunque fue necesario realizar algunas adaptaciones y combinarla con la línea de pensamiento de la arqueología industrial para que el resultado fuera más apegado al contexto industrial guatemalteco y a las características de las colecciones registradas.

Con respecto a la arqueología como disciplina auxiliar de la antropología, conviene subrayar que estas dos se consideran ciencias auxiliares de la historia; por lo tanto, no deben aislarse y trabajarse de forma independiente sino procurar generar estudios interdisciplinarios que brinden un resultado más completo, con perspectivas diferentes y con la posibilidad de corroborar, contrastar y complementar los datos generados por cada rama del conocimiento. En este sentido sería oportuno crear más espacios académicos como el Seminario de Procesos de Industrialización en Guatemala, que brinden la oportunidad de compartir experiencias, métodos, técnicas y perspectivas desde diversas disciplinas respecto a un asunto en común, permitiendo el aprendizaje y enriquecimiento de la ciencia.

Gracias a la recolección de datos a través de entrevistas se pudo documentar el efecto plasmado en la memoria de la población coatepecana, tanto respecto a relaciones sociales y laborales, como en aspectos más personales. Con esta información se pudieron identificar algunos objetos y su función real, evitando caer en suposiciones y conjeturas sin fundamento en cuanto a las relaciones interpersonales, lo cual hubiera sido difícil, si no imposible, si solo se limitara el estudio a la elaboración de un simple inventario de objetos, como ha solido ser el caso en diferentes estudios arqueológicos enfocados a temáticas industriales.

Se considera de suma importancia corroborar información y no brindar una interpretación o identificación de piezas solo porque “se parecen” a algo que ya se conoce. Con esto puede entenderse la importancia de las lecturas hechas en Binford (1964) respecto a la articulación de los espacios, herramientas y tareas específicas de segmentos sociales; esto puede interpretarse como una división social del trabajo, que a su vez podría reflejar estratos sociales. Lo anterior se consiguió conocer por medio de las narraciones de los informantes, no por el objeto *per se*.

Vale la pena enfatizar la responsabilidad científica de planificar cada investigación desde el reconocimiento y acercamiento con las comunidades que viven en el entorno a estudiar hasta la metodología y elementos teóricos que se adapten a las características del contexto específico que se busca investigar. Desde el mismo análisis realizado durante el proceso de investigación, es notorio que un elevado porcentaje de los trabajos efectuados a la fecha en Guatemala responden a momentos coyunturales o hechos fortuitos en los cuales los autores han visto la posibilidad de generar una tesis o un artículo, que si bien son de interés, carecen de propuestas metodológicas. Esto encaja en lo descrito por Wheeler (1995) cuando dice que: “como arqueólogos estamos demasiado propensos al oportunismo: no planeamos ni creamos lo suficiente nuestras oportunidades”.

En el análisis estadístico de los antecedentes de investigación es evidente no solo que se está enfocando principalmente en el objeto, sino también se observa una tendencia a indagar acerca de industrias muy conocidas, grandes y “comunes”; por ejemplo, el ferrocarril. Conviene destacar la importancia de generar estudios desde perspectivas innovadoras respecto a estos temas, o bien, incursionar en la investigación de otras industrias menos conocidas y estudiadas. Por otro lado, se tuvo un acercamiento a las fuentes de información generadas en Coatepeque, donde sí existe un intento por difundir cuestiones de tipo histórico-cultural. No obstante, cabe mencionar que algunos datos hallados en este proceso necesitan ser actualizados ya que han quedado obsoletos. Asimismo, hay publicaciones que muestran datos aislados que no permiten su fácil asociación con otros.

Durante el registro arqueológico al principio se tuvo acceso ilimitado a las dos colecciones de piezas registradas; sin embargo, en los últimos meses el ingreso a la estación del ferrocarril se vio restringido debido a que algunos jóvenes visitantes habían realizado inscripciones en sus paredes. En este proceso se obtuvieron diversos datos por medio del contacto directo con las piezas, entre estos se encuentran el estado de conservación, características físicas y en algunos casos, procedencia, temporalidad y fabricante. En contraparte, se hallaron objetos que carecían de esta información, o bien estaban incompletos o aislados de las piezas que los complementaban y se dificultó determinar cuál era su función.

A pesar de las adversidades mencionadas, el rumbo de la investigación no presentó alteraciones abruptas debido a la metodología planteada, específicamente la fase antropológica y las entrevistas previstas. Esta recolección del dato oral resultó sumamente enriquecedora, ya que aportó valiosa información que complementó el registro arqueológico, situación que se hubiera tornado desfavorecida si únicamente se hubiera propuesto un mero registro de objetos ya que con el imprevisto de limitarse el acceso a la estación del ferrocarril por los hechos ya descritos, habría sido un obstáculo casi infranqueable.

Otra situación por aclarar es el caso de que algunos objetos que estaban en desuso solamente se lograron vincular con otras piezas o asociar a un proceso específico gracias a la investigación bibliográfica y antropológica. Con la pérdida del funcionamiento, muchas piezas son desechadas, dejando sin contexto o con un entorno incompleto a otras. Nuevamente es notable la utilidad de la teoría seleccionada ya que permitió reconstruir los procesos y contextos en que las colecciones de piezas estaban inmersas apoyándose en otras ciencias sociales como la historia, según lo que sugiere Hodder (1988).

Tomando en cuenta que el sistema capitalista responde a los intereses de los dueños de los medios de producción, no resulta extraño que la IRCA, con el apoyo del Gobierno, haya extendido sus líneas férreas hasta Coatepeque, donde se asentaron algunos de estos alemanes que necesitaban trasladar sus productos agrícolas de forma más efectiva y pronta desde las fincas hacia los puertos marítimos para su exportación; cabe mencionar que algunas fincas tenían sus propios ramales o vía férrea interna para el transporte efectivo de la producción. Un caso que ejemplifica esta situación es la finca San Francisco Miramar, localizada en Coatepeque.

El impacto de estas dos industrias en la economía fue beneficioso para la población local, puesto que se generaron fuentes de trabajo tanto en las fincas cafetaleras como en la estación del ferrocarril. Además, en las guías de encomienda y exportación albergadas en este último recinto se evidencia el envío de productos locales tanto hacia otras regiones del país, como al extranjero. El uso del ferrocarril para trasladar con mayor prontitud la producción de café y banano desde la citada localidad hacia puertos marítimos facilitó la participación del municipio en la economía internacional.

La implementación de tecnología produjo, en el caso del café, una mayor producción, en menos tiempo y a un costo más bajo; mientras tanto, en el tema de transporte, el ferrocarril permitió un traslado más rápido y eficiente de los productos agrícolas, resultando entonces en menores pérdidas de estos ya que no se podría ni se maduraba de más en su trayecto entre las fincas y su destino. Por supuesto, también benefició a los pobladores coatepecanos al permitirles un medio de transporte que conectaba con la frontera mexicana, con la capital guatemalteca y con Puerto Barrios, Izabal.

En cuanto al ocaso de estas industrias en Coatepeque se puede decir que la demanda de los servicios prestados por el ferrocarril disminuyó cuando llegaron al municipio las camionetas y camiones que transportaban personas y productos a una velocidad mayor. Después de este fenómeno, solo era cuestión de tiempo para que ya no fuera rentable mantener activa esta línea de transporte. En marzo de 1996, el entonces presidente Álvaro Arzú, “suspende las adjudicaciones ferroviarias aduciendo que causaban pérdidas al Gobierno, calculando pérdidas de Q.150.00 por tonelada transportada”, y dio la orden de cerrar operaciones en todas las estaciones, menos la de Tecún Umán, Puerto Barrios y la Central (Ramírez y Toribio, 2005, p. 33). Por otro lado, en el caso del café, la producción y demanda disminuyeron al verse afectadas por las grandes crisis a nivel mundial, siendo la del 2002 una de las más recientes; en este momento este grano deja de ser el producto agrícola líder en exportaciones, compitiendo con el azúcar y otros productos no tradicionales (Anacafé, s. f.).

Tanto para el caso de la colección registrada en la Estación del Ferrocarril como la del beneficio de café de la finca el Chagüite, se propuso la siguiente tipología de piezas: equipo, mobiliario, medio de transporte, infraestructura, utensilio, herramienta y arquitectura. En el primer grupo analizado predominaba la presencia de objetos clasificados como equipo, mientras que en el beneficio de café el rubro con más elementos era el de infraestructura. Por otra parte, en la estación, casi el 50 % de vestigios materiales procedían de Estados Unidos, el resto era de origen indeterminado, salvo el inmueble que fue fabricado en Guatemala. En el beneficio de café el resultado varía puesto que la mayor parte de objetos eran de fabricación local.

Respecto a la colección de piezas de la Estación del Ferrocarril y la de la finca El Chagüite, registradas en esta tesis, con base en la muestra descrita, es importante tomar en cuenta que ambas presentan condiciones diferentes. La primera dejó de estar en funcionamiento en 1996, mientras que el beneficio de café de la finca mencionada aún se mantiene activo (aunque con menor producción debido a la baja en la demanda de este grano), teniendo como consecuencia la continuidad de los cuidados y mantenimiento constante a los objetos analizados, lo cual permite una mejor preservación de estos.

En lo que se refiere al estado de conservación de las piezas el daño más recurrente es el óxido ferroso, debido a que el metal es el material más común en la fabricación de estas. Sin embargo, también se registraron casos de grafiti, fragmentos faltantes, fracturas, polilla, decoloración y manchas de humedad y polvo. Estas señales de detrimento son producto del desuso, abandono y la exposición de los objetos a diversos agentes de deterioro como humedad, polvo, luz solar, y el más peligroso de todos: el ser humano.

Adicional a lo anterior, se debe reconocer el efecto producido por el carácter público o privado de cada colección analizada. En el caso de la estación del ferrocarril, al haber estado abierta al público, además de los empleados de este lugar tenían acceso los viajeros, comerciantes y visitantes, encontrándose más expuestas al contacto humano; además, esta no contaba con un sistema de seguridad y durante el tiempo posterior a su cierre de labores, se vio afectada por acciones vandálicas como el hurto de algunas piezas y la realización de grafitis sobre otras. Este estancamiento generó el deterioro de las piezas por desuso y mal almacenamiento. Por otro lado, al beneficio de café estudiado tenían acceso únicamente los dueños y empleados del lugar; por ser una institución privada, su colección de piezas se encontraba bajo mayor resguardo. Esto continúa así ya que es un espacio que sigue vivo, sigue en funciones y sigue bajo el cuidado de sus propietarios y trabajadores.

Por otro lado, se puede decir que el sistema capitalista imperante en los dos contextos estudiados no afectó a todos por igual: los dueños de las fincas y sus familiares hablan acerca de los privilegios que recibían sus empleados en cuanto a vivienda y alimentación, por ejemplo; mientras que estos últimos, representados por trabajadores de campo, una niñera, el ama de llaves de la casa patronal y un planillero, traen a la memoria experiencias que les brindaron alegría, satisfacción, crecimiento profesional (por el uso de tecnología) y agradecimiento hacia sus patrones ya que, según recuerdan, les dieron trabajo, cuidados médicos y otros privilegios.

Empero, estos actores sociales coinciden al recordar que no todos los obreros corrían con la misma suerte, pues las cuadrillas que llegaban desde el altiplano a realizar trabajos de campo, recibían un trato diferente: la discriminación y restricciones para ellos eran evidentes y constantes. En el caso del ferrocarril, los entrevistados también concuerdan en el sentimiento de gratitud y admiración por el liderazgo y los valores de sus jefes.

Finalmente, se confirma la existencia de lazos identitarios en las memorias relacionadas con el Ferrocarril del sur y el beneficio de café de la finca El Chagüite. No obstante, se refuta que los coatepecanos no tienen interés en conservar los vestigios de su patrimonio arqueológico-industrial, puesto que a través de las entrevistas realizadas se pudo conocer el deseo de preservar ambos sitios y su colección de piezas, aunque los pobladores carecen del conocimiento necesario para involucrarse en este proceso.

Referencias

- Anacafé (s.f.). *Historia del café*. Recuperado de <https://www.anacafe.org/conozcanos/historia> el 4 de abril de 2017.
- Barrios, J. C. (15 de enero de 2017). *El café en Coatepeque*. Entrevista por E. Mejía. Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala.
- Binford, L. (1964). "A consideration of archaeological research design". *American Antiquity*. Vol. 29. Núm. 4, p. 425-441.
- Casado, I. (2009). *Introducción a la arqueología industrial: origen de la disciplina y metodología*. Granada, España: IES Alhambra.
- Cruz Mostacero, I. (s.f.). *La arqueología contextual*. Perú: Universidad Nacional de Ancash "Santiago Antúnez de Mayolo".
- Enríquez Armas, A. (s.f.). *Pequeña monografía del municipio de Coatepeque*. Guatemala: Imprenta Gráfica Industrial.
- Galindo Reyna, G. (s.f.). *200 años de historia en la vida de la ciudad de Santiago de Coatepeque: 1770-1970 y segunda parte, 27 años de la vida moderna de la ciudad de Coatepeque: 1970-1997*. Guatemala.
- Gutiérrez Mendoza, E. (1988). Arqueología industrial en Guatemala. *Boletín Núm. 10. Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas*, p. 1.
- Gutiérrez Mendoza, E. (2006). La construcción teórica en arqueología, un regreso a las teorías observacionales. *Revista Estudios*, p. 1-14.
- Guzmán, J. (12 de diciembre de 2016). *El ferrocarril en Coatepeque*. Entrevista por E. Mejía. Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala. [Entrevista]
- Hernández, B. y Méndez M. B. (2014). *Tomando y retomando el caldo de frutas*. En *Congreso de Patrimonio Industrial* llevado a cabo en la ciudad de Guatemala, Guatemala.
- Hodder, I. (1988). *Interpretación en arqueología: corrientes actuales*. (M. J. Aubet, Trad.) Barcelona: Editorial Crítica.
- ICOMOS (2005). *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial*. Recuperado de <https://www.icomos.org/xian2005/ticcih-nizhniy-sp.pdf> el 3 de marzo de 2017.

INCUNA (s.f.). *INCUNA - Industria, Cultura, Naturaleza: Asociación de arqueología industrial*. Recuperado de <http://incuna.es/> el 23 de marzo de 2018.

Johnson, M. (2000). *Teoría Arqueológica*. Barcelona: Editorial Ariel.

Mejía, E. (2019). *Vestigios arqueológico-industriales de la estación del ferrocarril y del beneficio de café de la Finca El Chagüite, Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala (1915-1995): un acercamiento desde la arqueología industrial*. Tesis de Licenciatura, Escuela de Historia, Universidad de San Carlos de Guatemala.

Monzón, S. (4 de marzo de 2017). *El café en Coatepeque*. Entrevista por E. Mejía. Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala.

Morfín, F. (27 de diciembre de 2016). *El ferrocarril en Coatepeque*. Entrevista por E. Mejía. Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala.

Municipalidad de Coatepeque (s.f.). *Gobierno Municipal Coatepeque, Quetzaltenango*. Recuperado de <http://municocatepeque.gob.gt/> el 30 de marzo de 2017.

Ramírez, K., & Toribio, O. (2005). *Restauración y reciclaje de las estaciones del ferrocarril de Coatepeque y Génova y vía verde a San Miguelito*. Tesis de Licenciatura, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala.

Samayoa, H. (15 de julio de 2013). *Ferrocarril de Coatepeque*. Entrevista por E. Mejía. Coatepeque, Quetzaltenango, Guatemala.

TICCIH (s.f.). *TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*. Recuperado de www.ticcih.org el 3 de marzo de 2017.

Valdés-Ugalde, J. L. (2004). *Estados Unidos, intervención y poder mesiánico, la Guerra Fría en Guatemala, 1954*. México, D.F. Universidad Nacional Autónoma de México.

Vergara, O. (2011). Conociendo el pasado industrial. Perspectivas desde la arqueología. *Ab initio*, número 3, p.165-197.

Vida en Coatepeque. (s. f.). Recuperado de <https://vidaencoatepeque.wordpress.com/> el 30 de marzo de 2017.

Wagner, R. (2007). *Los alemanes en Guatemala 1828-1944*. Guatemala. Afanes, S. A.

Wheeler, M. (1995). *Arqueología de campo*. España: Fondo de Cultura Económica.