Los Reyes y Reinas enterrados son los siguientes:

Carlos V (Emperador) ..	1506-1558	Francisco de Asís . . .	1822-1902
Felipe II	1527-1598	Isabel (Emperatriz) . .	1503-1539
Felipe III	1578-1621	Ana	1549-1580
Felipe IV	1605-1665	Margarita	1584-1611
Carlos II	1661-1700	Isabel	1603-1644
Luis I	1707-1724	María Ana	1634-1696
Carlos III	1716-1788	María Luisa	1668-1714
Carlos IV	1748-1833	María Amalia	1724-1740
Fernando VII	1784-1833	María Luisa	1751-1819
Isabel II	1831-1904	María Cristina	1806-1878
Alfonso XII	1857-1885		

Faltan Felipe V que está enterrado en la Granja, con su esposa. Isabel de Farnesio y Fernando VI, que está con su mujer, doña Bárbara de Braganza, en las Salesas Reales de Madrid.

Continuará

Relaciones entre los Estados Unidos y Guatemala durante la época de Justo Rufino Barrios

Por J. Fred Rippy

Traducción del Profesor Don José Dávila S.

Las relaciones entre los Estados Unidos y Guatemala fueron íntimas durante los catorce años que siguieron al apoderamiento del gobierno guatemalteco por Miguel García Granados y Justo Rufino Barrios en 1871. Estos dos caudillos debieron el buen éxito de su acometida para adueñarse del poder en gran parte a los rifles Remington y Winchester importados de los EE. UU., (1) y por esto tenían buenas razones desde el principio para apreciar las proezas tecnológicas de su vecino anglosajón. Barrios pronto comenzó a admirar la habilidad, pericia y vigor del ramo industrial de los EE. UU. Su actitud hacia los norteamericanos, como él los llamaba, pronto llegó a ser de cordial estimación. Estaba anheloso de su ayuda para la modernización de Guatemala. El deseaba también obtener su auxilio en el arreglo de la cuestión de límites con México y para realizar su acariciado plan de unir transformando las cinco repúblicas de Centroamérica en una sola nación.

Barrios no era hombre que esperaba favores de balde: él dió por sentado que sería solicitada reciprocidad. Esperaba obtener, ganarse el apoyo de

(1) Casimiro D. Rubio—*General Justo Rufino Barrios* (Guatemala City 1935) página 81. Víctor Miguel Díaz. *Bronces patrios; Barrios ante la posteridad.* (Guatemala City 1935) página 49; Paul Burgess, *Justo Rufino Barrios.* Philadelphia 1926, páginas 69/72.

los EE. UU. dándoles auxilio en la adquisición de bases navales y la vía de un canal, ofreciendo a norteamericanos provechosas y lucrativas oportunidades de emplear su dinero y talentos en Guatemala.

Es innecesario espaciarse en el aspecto estratégico de estas relaciones. Barrios ofreció ceder a los EE. UU. la bahía de Ocós en las costas del Pacífico de Guatemala, para una base naval. El reveló también disposición a prestar su ayuda para efectuar la adquisición por los EE. UU. de las islas de la bahía de Honduras y una concesión para el canal de Nicaragua. Esa parte de la Historia es claramente conocida. (2).

El propósito principal de este artículo es tratar de una fase, omitida de esta materia, y presentar un resumen de las importantes relaciones económicas entre los dos países durante el período de Barrios.

Los inventos tecnológicos comenzaron a afluir de los EE. UU. a algunas partes de la América Latina antes de la mitad del siglo XIX; por los años de 1870 a 1880, el torrente se había ensanchado. Se extendía no solamente en México; había alcanzado a Guatemala y los países allende éstos. No grandes sumas de capital norteamericano estaban empleadas porque aún no había un excedente acumulado. La inversión era principalmente de habilidad en tecnología y manejo de negocios.

Cuando García Granados y Barrios se hicieron cargo del gobierno de Guatemala al principio de 1871, Guatemala no tenía ferrocarriles ni vapores en sus lagos y ríos ni instalaciones de cañerías, ni maquinaria agricultural pequeña, ni cercas de alambre de púas, ni telégrafos y por supuesto ni teléfonos o luz eléctrica, pues estos aún no habían sido inventados. Cuando Barrios fué muerto en el campo de batalla en abril de 1885 todos estos inventos tecnológicos habían sido introducidos en Guatemala gracias a sus esfuerzos y a los de sus colegas guatemaltecos, con el auxilio de extranjeros y especialmente de norteamericanos.

Actividades secundarias y contribuciones de ciudadanos de los EE. UU., pueden ser consignadas en unas pocas frases. Un médico de los EE. UU. estaba encargado del hospital del ejército en la ciudad de Guatemala. (3) Un juez de policía (perito) de New York ayudaba en el entrenamiento y reorganización de la fuerza de policía de Guatemala. (4) El capitán V. S. Storm, auxiliado por una tarifa especial de concesión, trabajó enérgicamente para introducir la valla de alambre de púas. El también importó maquinaria para las industrias del café, arroz y la caña de azúcar, y utensilios de labranza. (5) El

---

(2) J. Fred Rippy. "Justo Rufino Barrios y el canal de Nicaragua" (en inglés) The Hispanic American Historical Review XX (Mayo 1940) 190-197. Cornelius A. Logan to James G. Blaine Nº 183 Guatemala City, Mayo 27, 1881. Despatches Central America Vol. 17 (National Archives, State Department).

(3) Díaz Op. cit—Pág. 371.

(4) Díaz Op. cit.—Pág. 382. Rubio op. cit.—Pág. 405; Burgess op. cit.—Pág. 201.

(5) Leyes emitidas por el gobierno democrático de la República de Guatemala, 4 volúmenes, Guatemala City 5 (1881-1886) III 14 citadas como leyes después. Véase tam-

capitán Roberto Cleves estableció en Guatemala una granja o hacienda modelo diversificada e importó de los EE. UU. recientes invenciones como arados de reja múltiple, sembradoras, escarificadoras, segadoras, guadañadoras y trilladoras mecánicas. Hizo importar también animales como vacas Jersey, ganado merino y cerdos Berkshire. (6) Los animales fueron traídos de California; donde Rollin S. Saxe estaba solícitamente ocupado en persuadir a los visitantes guatemaltecos a que introdujeran en su país las mejores razas de caballos, ganado, rebaños de ovejas, carneros y cerdos, y aves de corral. (7) A W. J. Forsyht le fué concedido un subsidio por Barrios para ayudarle en la importación y cultivo de árboles de quinina. (8) Al Dr. John Prottherve de California se le dió terreno para una finca con cría de avestruces y una recompensa de 250 pesos por cada avertruz introducido. (9). Ingenieros de los EE. UU. fueron empleados en el deslindamiento de los límites entre Guatemala y México. (10)

En el campo de utilidades públicas ciudadanos de los EE. UU. hicieron contribuciones importantes. Esto fué notablemente cierto en el caso de la contribución ferroviaria.

La primera línea telegráfica fué construída en Guatemala en 1873. Conectó la ciudad de Guatemala con el puerto del Pacífico, San José, pasando a través de un número de ciudades intermedias (11) en su camino. Por el año 1882, Guatemala tenía más de mil doscientas millas de alambre telegráfico y más de sesenta oficinas. (12) Aunque Stanley Mc Nider de quien se dice que era canadiense tiene títulos para más crédito que ningún otro extranjero (13) respecto del sistema: una gran longitud en millas fué construida por peritos de los EE. UU. en conexión con los ferrocarriles. A principios del año 1880, Guatemala obtuvo el beneficio de una conexión por cable con el mundo exterior a través del puerto de La Libertad, de El Salvador. Esta conexión fué provista por la Compañía telegráfica de Centro y Suramérica, corporación situada en los EE. UU. En virtud de un convenio firmado con Jacob A. Scrymser, presidente de esta Compañía el 13 de enero de 1880, Barrios obtuvo un voto en la fijación de precio de las concesiones en pago o recompensa por el uso de las aguas territoriales guatemaltecas. (14).

---

bién Documentos del Poder Ejecutivo Nº 50. 49 Cong. 1 Sess (serial Nº 2392) pag. 199. Este documento del Gobierno contiene informes de la comisión enviada por los EE. UU. a Centro y Suramérica en 1884 y 1885 para investigar condiciones de comercio. Otro informe que será citado más abajo fué publicado como Documento del Ejecutivo Nº 336-48. Cong. 2 Sess (Serial Nº 2304) Storm apareció ante esta comisión cuando llegó a la ciudad de Guatemala.

(6) House Excecutive Document Nº 50. 49 Cong. 1 Sess pp. 215-216.
(7) Ibid. Nº 226, 48 Cong. 2 Sess P. 230 Díaz op. cit. 314-315.
(8) Leyes III 379-380. IV 179-180.
(9) Ibis Iv. 16-17.
(10) Ibis IV 67-127.
(11) J. Méndez. Guía de inmigrantes en la República de Guatemala (Guatemala City 1895, Pág. 64.)
(12) Díaz op. cit. Pág. 242.
(13) Ibid Leyes III 16-17, 45-50.
(14) Leyes. II 425-429.

Ciudadanos de los EE. UU. desempeñaron un papel importante en la modernización de la ciudad de Guatemala. Californianos instalaron un sistema de iluminación de calles en 1879 usando gas de nafta; pero su sistema no resultó satisfactorio y su contrato fué anulado en 1881. (15) Luces eléctricas fueron instaladas en 1884-1885, por guatemaltecos colaborando expertos extranjeros. El espíritu que dirigía esta empresa era un ingeniero polaco apellidado Piatkwoski, quien fué quizás naturalizado en los EE. UU. (16). El sistema telefónico fué establecido en 1885 por una compañía compuesta de guatemaltecos. El administrador de la compañía era J. D. Traccy. (17) Los tranvías fueron instalados por J. B. Bunting y D. M. Fenner, ciudadanos de los EE. UU. bajo un contrato fechado el 6 de agosto de 1878. (18) Los carros tirados por caballos comenzaron a correr en octubre de 1882 y el 1º de marzo de 1885, el sistema abarcaba, casi cinco millas de trayecto. (19) Por contrato firmado el 12 de octubre de 1883, Roderico Toledo asumió la responsabilidad para mejorar las obras hidráulicas de la capital de Guatemala e instalar un sistema de cloacas. (20) Es probable que organizó una compañía compuesta de extranjeros, así también como de nacionales y empleó expertos norteamericanos. Toledo tenía contactos íntimos con California y la visitaba frecuentemente y puesto que había asociado a californianos así mismo y a otros guatemaltecos en la compañía de teléfono, parece lógico que hubiera también empleado a californianos en conexión con este nuevo sistema de provisión de agua y construcción de cloacas. (21).

Ingenieros de construcción de los EE. UU. tuvieron a su cargo la de todos los edificios del ferrocarril en Guatemala durante toda la época de Barrios. Apenas más de cien millas de ferrocarril estaban en uso en el tiempo de la muerte del dictador; pero la construcción de vías férreas en Guatemala no era una fácil tarea y bien más de 400 millas adicionales habían sido pro-

---

(15) (En inglés) Correspondencia tocante a las operaciones y dificultades de esta Compañía de Gas se hallará en los Archivos Nacionales de los EE. UU. Archivo del Departamento del Estado. Despachos de Centro América. Volúmenes 17, 18, 19, 27, y 32. Véase especialmente Logan a Blaine. Nº 167, Abril 2 de 1881. Nº 170, Abril 18, 1881 y Nº 219, Agosto 2, 1881. Para los términos finales del arreglo con la Compañía véase Mizner a Blaine Nº 71 Febrero 2, 1890.

(16) Consultar Leyes III 374-376. IV 163-164 para el contrato y una extensión del límite del tiempo para la instalación del sistema.

(17) Ibid. IV 241-242. 309-367-369.

(18) (En inglés) Para el contrato original y las primeras relaciones entre el Gobierno de Guatemala y esta compañía de tranvías (o ferrocarril urbano) véase Leyes III 12-13, 42-43 y IV 67-131. 167-181. 620-621 Leyes II 468 dada el 6 de Agosto de 1879 como la fecha del primer contrato pero la fecha de este contrato publicado en Leyes IV 620-621. Agosto 6, 1878.

(19) Díaz op. cit. pág. 404 Rubio Op. cit. Pág. 545.

(20) Leyes IV 8-10. 233-236.

(21) Díaz op. cit. Pág. 243-244 Documentos del Poder Ejecutivo Nº 2 26-48 Cong. 2. Sess Pág. 320. Toledo apareció ante la Comisión de Centro y Suramérica durante sus sesiones en San Francisco.

yectadas. Aunque los primeros contratos fueron firmados en el principio de los años 1870 y siguientes, la construcción no comenzó hasta 1878.

El primer ferrocarril guatemalteco abierto al tráfico fué una línea corta de 26 millas aproximadamente entre San José y Escuintla. Fué construído por contrato firmado con William Nanne, el 7 de abril de 1877 y completado en junio de 1880.

La empresa fué dada como garantía del gobierno de un rédito neto de un 15 por ciento anual sobre un millón de pesos; pero en consideración a los adelantos del gobierno para la construcción, esta garantía fué traspasada en 1880. El ferrocarril fué de propiedad de una corporación organizada por Nanne en California; dicha corporación manejó el ferrocarril y se llamó "Compañía del Ferrocarril Central de Guatemala". (22).

El objetivo último de este ferrocarril era la ciudad de Guatemala, unas 46 millas más allá de Escuintla; y el 13 de julio de 1880 Guillermo Nanne y Luis Schlesssinger firmaron un contrato para construir esta línea. Guatemala convino en pagar una subvención anual de 125.000 pesos durante 25 años y adelantar medio millón de pesos inmediatamente en bonos del Tesoro Público. Una concesión de 1,500 *caballerías* (una *caballería* guatemalteca era, en aquel tiempo por lo menos el equivalente de cerca de 112 acres) de terrenos baldíos iba también incluída. La medición había ya sido hecha por Alberto J. Scherzer, ciudadano de los EE. UU. y el ferrocarril estaba virtualmente completado cuatro años más tarde. De todos modos el primer tren hizo la carrera de San José a la ciudad de de Guatemala en julio de 1884 con Barrios en el tren. (23).

Mientras tanto las dos líneas de unas setenta y dos millas de longitud, habían sido unidas bajo una misma compañía: "Compañía Centroamericana Ferroviaria y de Transportes del Pacífico", (The Central American Pacific Railway and Transportation Company). Esta parece haber sido una compañía de New York; pero había pasado a ser ampliamente propiedad de Archer P. Huntington, Celand Stanford y Charles Crocker, quienes fueron célebres por la construcción de las partes del centro y Sur del ferrocarril del Pacífico de los EE. UU. (24). El empleo de la palabra 'transporte" en el nombre de la compañía, indica que ésta probablemente proyectaba también la adquisición de navíos de vapor. El 7 de julio de 1884 la corporación obtuvo de Guatemala un contrato para colocar un buque de vapor en el lago de Amatitlán y la instalación de un hotel en la orilla del lago. (25).

---

(22) Consultar Leyes II 481-483-544-588, para el contrato original y su modificación. Aquí se da el nombre al ferrocarril y se declara que la línea fué abierta al tráfico el 18 de Junio de 1880, lo que se hallará en la página 482.

(23) Leyes II 482-488 Díaz, op. cit. pp. 459-465. Rubio op. cit. 506-507. El tren llegó a la capital el 19 de Julio, día del cumpleaños de Barrios; el acontecimiento fué seguido de una semana de celebración. Las fiestas están descritas por Rubio y Díaz. Hubo banquetes, vino en abundancia, oratoria, poesía y música.

(24) Leyes III 223 Documentos del Poder Ejecutivo Nº 226. 48 Cong. 2. Sess. pág. 333.

(25) Leyes IV 225-226| Ya Barrios había hecho concesiones para colocación de vapores en el Polochic y Motagua, ríos del Este de Guatemala. Un contrato para navegar con vapores

Antes que la primera locomotora de vapor pasara triunfalmente por la ciudad de Guatemala, con excitación y regocijo de los que en ella residían, otro ferrocarril corto había sido construído en Guatemala por ingenieros de los EE. UU. Era una vía de unas 27 millas de longitud entre el puerto del Pacífico de Champerico y la rica región cafetalera al rededor de Retalhuleu. El 12 de marzo de 1881, J. H. Lyman, D. P. Fenner y J. B. Bunting, obtuvieron un contrato para construir este ferrocarril. El gobierno de Barrios convino en pagar un subsidio de 700.000 pesos y conceder a los contratistas un millar de caballerías de terreno baldío que escogerían en cualquiera parte del país. La línea fué terminada y abierta al tráfico el 4 de julio de 1883. Fué construída por Thomas Bell de Falker, "Bell y Compañía" domiciliada en San Francisco, California, y Sanford Robinson fué un prominente miembro de la compañía. El ferrocarril fué comprado y administrado por una compañía californiana: la "Champerico and Northern Transportation Company". (26) Lo que en aquel tiempo parecía ser una empresa ferroviaria mucho más importante que cualquien otra emprendida, hasta la fecha en Guatemala fué considerada en un contrato firmado por Barrios con Ulysses S. Grant el 6 de octubre de 1882, cuando el Jefe del Poder Ejecutivo de Guatemala estaba en los EE. UU Grant y sus asociados habían asegurado ya una concesión ferrocarrilera del Gobierno Mexicano y el propósito de este contrato guatemalteco fué obtener una extensión a través de Centro América. Grant convino en construir 250 millas de ferrocarril en Guatemala, con un plazo de dos años y medio desde el momento en que la línea mexicana llegara a la frontera de Guatemala; pero los reveses financieros con que tropezó pronto a causa de la guerra civil general, dieron por resultado el fracaso de sus empresas ferroviarias. (27) Una conexión por ferrocarril entre la ciudad de Guatemala y la costa del Caribe de esta nación era un proyecto caro para el corazón de Barrios. Había iniciado planes para tal ferrocarril desde el año de 1880 y tratado en vano de conseguir un empréstito en Francia para este objeto. (28).

Más tarde exigió una contribución por cabeza de casi todos los adultos varones de Guatemala y colectó fondos suficientes para pagar una comisión de ferrocarril, hacer supervigilancia y comenzar la construcción. (29).

---

en el Polochic fué obtenido por J. F. Anderson y William Owen, el 11 de Marzo de 1881 y tuvieron un vapor en este río en 1882 (Leyes II 528-529). El contrato para emplear vapores en el Motagua fué cedido a William Weber el 4 de Octubre de 1882. (ibib. III 267-268). Véase también en Díaz, op. cit. pág. 418.

(26) Leyes II 528-542 IV 94-98-99: Burgess, op. cit. p. 226. Rubio, op. cit. pp. 540-441, House Excutive Document Nº 226. 48 Cong. 2 Sess. p. 333.

(27) Ver Leyes III 268-271. Para el contrato. Burgess op. cit. pp. 213-214 da un resumen completo de los términos de este contrato.

(28) Leyes II. 516-522. III 208.

(29) Ibis IV. Contiene los varios decretos emitidos a fin de preparar la construcción de este ferrocarril. El arzobispo de Guatemala publicó también una pastoral a fin de excitar a contribuir para el proyecto. Díaz, op. cit. p. 466.

Sylvanus Miller, norteamericano, encabezaba el cuerpo de ingenieros que inspeccionaba la ruta. (30).

En 1884 Barrios aprobó dos contratos para construir la línea principal y sus ramales, siendo estimada la longitud total del ferrocarril en unas 240 millas. El primer contrato fué firmado el 1º de mayo de 1884 con Tully R. Cornick, quien representaba la firma constructora de Shea, Cornick y Cº de Knoxville, Tennessee. Esta compañía convino en la construcción de un muelle en Puerto Barrios, en el mar Caribe y 62 millas de trayecto ferroviario partiendo de ese puerto que recientemente había sido denominado así en honor al dictador guatemalteco. Los contratistas iban a recibir 30.000....en efectivo por cada milla construída y aceptada por el gobierno de Barrios. Siete días después era firmado un contrato con J. Lyman y J. B. Gordon, de New York, quienes asumieron la responsabilidad de la constucción del ferrocarril entero, incluyendo la parte ya asignada a la compañía constructora de Tennessee y pago a esta compañía por su trabajo. Lyman y Gordon habían de recibir 50.000 pesos en bonos guatemaltecos por cada milla de ferrocarril construída en conexión con la empresa entera. Les fueron también concedidas 2.500 *caballerías* de terreno baldío que habían de ser elegidas cuando el ferrocarril estuviera concluído y fuera aceptado por el Gobierno de Guatemala; y ellos convinieron en completar la línea principal y sus ramales para el 30 de junio de 1888. (31) Lyman y Gordon también obtuvieron un contrato el 12 de mayo de 1884 para establecer una línea férrea desde Cobán hasta el manantial ya navegable del río Polochic en el Noreste de Guatemala. (32).

Ellos quebraron sin embargo, y dejaron de cumplir con las estipulaciones de sus contratos y ambos fueron penados, con pérdida de sus derechos a principio del año siguiente. En efecto Lyman y Gordon ni siquiera comenzaron a construir el uno o el otro ferrocarril, aunque se dice que organizaron en New Jersey una corporación llamada la "Compañía del Ferrocarril del Norte de Guatemala". (33) Shea, Cornick y Compañía comenzaron a trabajar pronto, después de haber obtenido su contrato, pero la guerra entre Guatemala y El Salvador, la muerte de Barrios y el déficit en los fondos públicos interrumpieron sus operaciones durante doce meses o cosa así. (34). La construcción de ferrocarril en esta parte de Guatemala era extraordinariamente difícil, porque se tropezó con fuertes lluvias, pantanos y selva virgen enmarañada. Los trabajadores introducidos de New Orleans y otras partes de los EE. UU., por Shea, Cornick y Cº, estuvieron pronto extenuados, por el calor húmedo

---

(30) Ibis IV 6673 Documento del Poder Ejecutivo Nº 50. 49 Cong. 1 Sess. p. 216. Miller fué *entrevistado* por la Comisión de Centro y Suramérica cuando estuvo en Guatemala.

(31) Leyes IV. 181-188, 191-197.

(32) Ibis IV. 197-199.

(33) Ibis IV. 317-318 324-325. Rubio op. cit. pp. 541-542 Documentos del Poder Ejecutivo Nº 50 49 Cong. 1 Sess. pp. 209-210-211.

(34) Leyes IV 345, 347, 476. Esta compañía constructora continúa su obra intermitentemente de Mayo de 1884 hasta el fin de Julio de 1885 cuando su contrato fué anulado.

y las fiebres tropicales. Las autoridades de Washington enviaron un buque del gobierno a Puerto Barrios en la primavera de 1885 a traer a su casa a algunas de las víctimas. Muchas otras fueron enterradas en Guatemala, algunos inmigrantes hallaron empleo en las plantaciones situadas a lo largo de la costa del Caribe. (35) El Ferrocarril del Norte de Guatemala no fué completado hasta 1908. (36) Barrios otorgó un número de concesiones mineras a norteamericanos. Los ríos y collados del Norte de Guatemala contenían cantidades considerables de oro. William recibió dos concesiones: una el 31 de mayo de 1881 y otra en el mismo mes del año siguiente. Tomás J. Potts y John W. Knight obtuvieron una concesión similar el 30 de junio de 1883. Ambas cubrieron distritos enteros de lavaderos de oro en el departamento de Izabal. (37).

Barrios estaba ansioso de atraer inmigrantes para hacer cultivar vastos trechos de terrenos ricos, pero no aprovechados y prefirió atraerlos de los EE. UU. Ofreció adehalas, de unos treinta acres cada una a trabajadores del ferrocarril del Norte (38) e hizo por lo menos unas pocas concesiones para colonizar a ciudadanos de Norteamérica. El 26 de septiembre de 1882 al Dr. Byron H. Kilbourn de Milwokee, Wisconsin, le fueron concedidas 1,800 hectáreas (unos 4.500 acres) de tierras en el departamento de Izabal, bajo la condición de que introdujera suficientes colonos dentro de cinco años para cultivar la mitad de la región concedida. "El 21 de junio de 1883 le fueron otorgadas 225 hectáreas a F. F. Millen por cada 100 adultos inmigrantes, que pudiera introducir del exterior y cada inmigrante había de recibir del Gobierno Guatemalteco una hacienda de 45 hectáreas. El 7 de diciembre de 1882, Charles W. Luck, que representaba a la Compañía de Productos Tropicales de Boston, compró un trecho de terreno de 2.000 hectáreas por 60 cs. cada una, al que añadió el 17 de diciembre de 1883 otro bloque de 3.000 hectáreas, comprado a igual precio y fué informado en 1885 de que la Compañía Agricultora de los Andes, había adquirido 250.000 acres, todas estas tierras estaban situadas en los departamentos de Izabal, Livingston, o del Alta Verapaz. (39) Comparativamente fueron pocos los colonos que llegaron durante el período de Barrios; pero los cimientos de la futura próspera industria bananera en el Este de Guatemala fueron fabricados en ese tiempo. (40) En general las relaciones

---

(35) Documento del Poder Ejecutivo Nº 50 49 Cong. 1. Sess. p. 183 William T. Brigham *Guatemala* (Londres 1887) pp. 60-63 Brigmham visitó a Puerto Barrios en Marzo de 1885 y notó lo lento del progreso que se había hecho, algunas de las dificultades con que tropezaron y las desgracias de los trabajadores. En este tiempo seis millas habían sido niveladas y cuatro de trayecto de rieles habían sido colocadas en la extremidad Este del camino. Algunas nivelaciones habían sido también ejecutadas en la extremidad del Oeste del trecho de 62 millas incluídas en el contrato Shea Cornick.

(36) Chester Lloyd Jones *Guatemala*. Pasado y presente (Minneápolis 1940) p. 233.

(37) Leyes III 55. 221-222. IV 14-16.

(38) Ibid IV 217.

(39) Ibid III 265-266, 339-340. 407-409 IV. 105-106 391. Documento del Poder Ejecutivo Nº 50 Cong. 1 Sess. p. 212.

(40) Informes consulares de los EE. UU. Vol. 27, 1888, 417-427.

entre Barrios y ciudadanos de los EE. UU. fueron mutuamente satisfactorias. El Gobierno de Guatemala elevó quejas respecto de accidentes en el ferrocarril entre San José y la ciudad de Guatemala y por no haberse ajustado al compromiso escrito anexo al contrato respecto a los trenes, (41) pero la construcción y el manejo de los de Champerico y Norte no provocó ninguna crítica ni hubo dificultades en lo que se refiere a la fijación de tarifas en estas dos líneas. La anulación de las concesiones hechas a Lyman y a Gordon fué hecha en estricta conformidad con los términos de los contratos Shea, Cornicky Cº, sufrieron por la demora en el pago de sus cuentas, pero un arreglo favorable y honroso fué pronto efectuado. (42) La compañía de California, que emprendió el alumbrado de las calles y plazas de la ciudad de Guatemala con gas, perdió su contrato y su propiedad; pero al fin fué pagada una compensación en 1890. (43) Ciudadanos de los EE. UU. comunmente expresaban admiración por Barrios (44) y Barrios nunca cesó de apreciar y admirar la eficiencia y empuje de los norteamericanos. Poco tiempo antes de su muerte proclamó su confianza en los EE. UU. y declaró su convicción de que un contacto más estrecho entre el pueblo de ambas naciones resultaría beneficioso en todo sentido para Guatemala. (45) Las relaciones entre los EE. y Guatemala durante la época de Barrios fueron guiadas en la mayor parte con el espíritu del buen vecino y parecen haber contribuído el bienestar de ambos paises.

J. Fred Rippy.

Universidad de Chicago.

Tomado de The Hispanic American-Historial Review Nº 4. Vol. XXII. Noviembre de 1942. Págs. 595-605.

---

(41) Véase la carta de Francisco Lainfiesta, Ministro de Fomento, a A. J. Finlay, Administrador del Ferrocarril. 29 de Octubre de 1884. Leyes IV 254-256.

(42) Ibid IV 473-476, 565-566. Este arreglo fué definitivamente efectuado en Noviembre de 1885 varios meses después de la muerte de Barrios.

(43) Véase la nota 15.

(44) Los comisionados por los EE. UU. para Centro y Suramérica escribieron de Barrios a principios del año de 1885: "No hay hombre público en Centro América con ideas más progresistas o más ardiente ambición por el adelanto de su conciudadanos". Los miembros de la comisión se espaciaron en el progreso económico y educacional que Guatemala había hecho durante la última década y mencionaban con aprobación la reciente llegada de un misionero presbiteriano. (Documento del Poder Ejecutivo Nº 50, 49 Cong. 1 Sess. pp. 185-186). Robert Cheves esperaba que la Comisión daría del gobernante guatemalteco "un buen nombre", pues Barrios lo merecía. "La opinión que he dado, decía Cheves, es la de todos los americanos con quienes estoy relacionado". (Ibid pp. 216-217).

El nombre del misionero presbiteriano quien se dice que acompañó a Barrios a su regreso de los EE. UU. a fines de 1882 era John J. Hill. Barrios después envió sus hijos a la escuela de la misión, revelando así su aprecio por los educadores norteamericanos. (Burgess op. cit. pp. 214-216. William Elery Curtis). Las capitales de la América Española. (en inglés) Curtis era miembro de la comisión enviada a Centro y Suramérica en 1884-1885.

(45) Díaz op. cit. pp. 471-474. Barrios expresa estos sentimientos en cartas de Junio de 1884 escritas a los Jefes del Poder Ejecutivo de 3 de las repúblicas centraomericanas.