

# Special Events in Guatemala



> Baldwin 2-8-2 No. 204 (74134/48) heading south at MP 139.6 with Ferrovías Guatemala's annual customer special. The grade at this point, just south of El Rancho, is 3.3 per cent, the steepest on the Puerto Barrios-Guatemala City line.

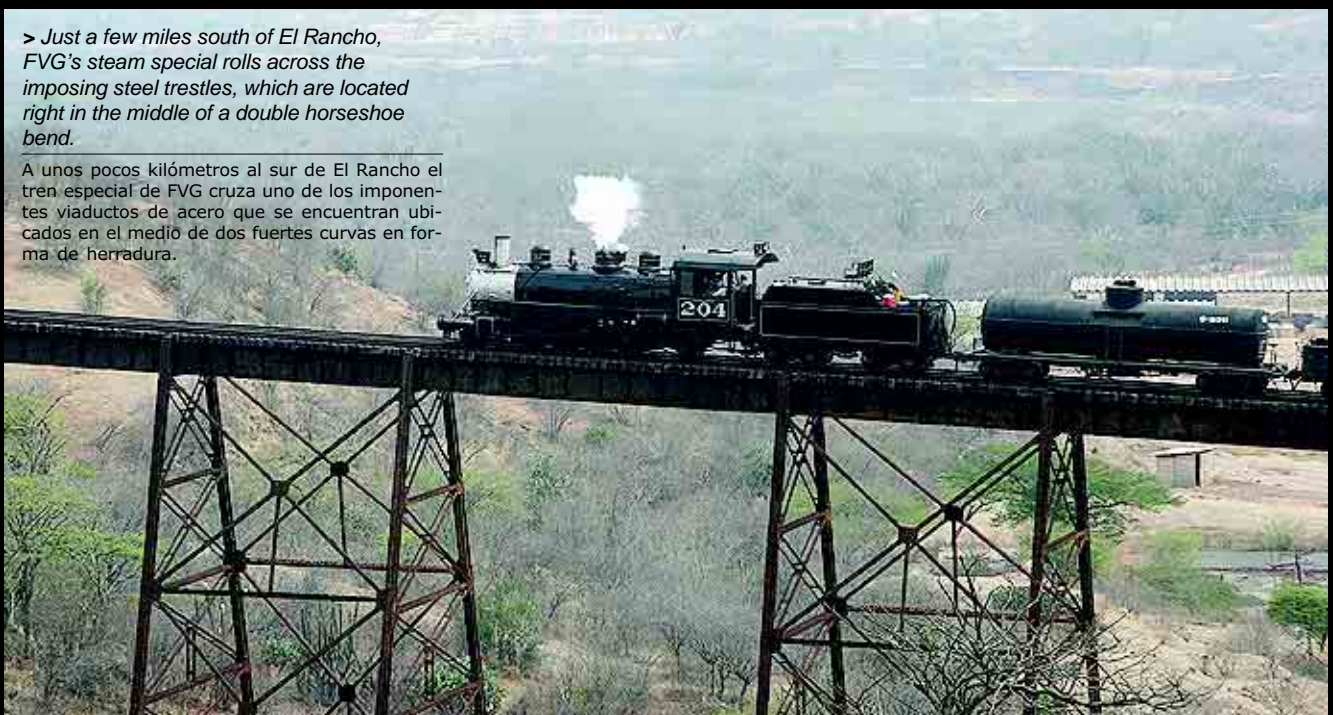
La locomotora Baldwin 2-8-2 No. 204 (74134/48) a la cabeza del tren especial de Ferrovías Guatemala rumbo al sur en el Km 223. La pendiente en este punto, a unos pocos kilómetros al sur de El Rancho, es del 3.3 por ciento, la más fuerte en la línea que une a Puerto Barrios con la ciudad de Guatemala.

Ferrovías Guatemala (FVG) operated its annual customer special on March 18, 2005, with Mikado No. 204 handling the extra from El Rancho (MP 136,0) to Guatemala City (MP 197.4). Guests included local business people, railroad officials from a number of countries, and other friends of Ferrovías Guatemala. The following day a diesel hauled employee picnic train operated from Guatemala City (MP 197.4) to the riverside park at Agua Caliente (MP 176). Nos. 907/917 proved so popular, with over 500 riders that Ferrovías had to hire buses to handle the load, but all passengers got at least a one-way train ride. Ferrovías' business continues to climb, with 2004 traffic passing the 120 thousand ton mark, more than double the numbers from just four years ago. Steel products and containers make up the majority of the traffic. The resurrection of this formerly moribund railroad is truly one of the more interesting stories of railway privatization in the New World, and while it still has a long way to go to achieve its own goals, Ferrovías has proved that a small group of dedicated employees, backed by good marketing and customer relations, can survive in a competitive world that is today still dominated by over the road trucking.

Como todos los años, el 18 de marzo de 2005, Ferrovías Guatemala (FVG) corrió un tren especial para sus clientes e invitados. El tren fué remolcado por la Mikado No. 204 desde El Rancho (Km. 217) hasta la Ciudad de Guatemala (Km. 316). Los invitados incluyeron a empresarios locales, dignatarios ferroviarios de diversos países, y otros amigos de Ferrovías Guatemala. Al día siguiente, dos locomotoras diesel remolcaron un tren para los empleados desde la ciudad de Guatemala hasta un parque ubicado en Agua Caliente (Km. 282). Las dos máquinas probaron ser tan populares que Ferrovías debió alquilar varios ómnibus para poder transportar a más de 500 personas, cada una de las cuales pudo por lo menos disfrutar del viaje en un sentido. Los negocios de Ferrovías Guatemala siguen creciendo. En 2004 el ferrocarril rompió la marca de las 120 mil toneladas, más del doble que hace cuatro años atrás. La mayoría del tráfico consiste en productos siderúrgicos y contenedores. La resurrección de este anteriormente moribundo ferrocarril es realmente una de las más interesantes historias de privatización ferroviaria en el nuevo continente, y mientras todavía tiene mucho camino por recorrer y lograr sus objetivos, Ferrovías Guatemala ha probado que un pequeño grupo de empleados dedicados, respaldados por un buen departamento comercial y de relaciones públicas, puede sobrevivir en un mundo muy competitivo, que hoy se encuentra dominado por el transporte automotor de cargas.

> Just a few miles south of El Rancho, FVG's steam special rolls across the imposing steel trestles, which are located right in the middle of a double horseshoe bend.

A unos pocos kilómetros al sur de El Rancho el tren especial de FVG cruza uno de los imponentes viaductos de acero que se encuentran ubicados en el medio de dos fuertes curvas en forma de herradura.





> Photo stop on the southernmost horseshoe bend. Note the bench fixed on the loco's tender. Rides on the locomotive are permitted "at your own risk", says FVG.

Parada fotográfica en la curva herradura más austral. Nótese el banco sujeto al tender de la locomotora. Se permiten los viajes en la locomotora, pero a "propio riesgo", dice FVG.



> GE U10B's Nos. 907 and 917 (B&W 1042 & 1052/71) roll onto the Agua Caliente siding, prior to picking up their return load of Guatemala City bound passengers. Both locos were built new for FEGUA by GE-Babcock & Wilcox of Bilbao, Spain, in 1971.

Las GE U10B Nos. 907 y 917 (B&W 1042 y 1052/71) toman la vía auxiliar en Agua Caliente, antes de embarcar a los pasajeros con destino a la ciudad de Guatemala.



> FVG's special train takes water at Cucojol, MP 169.4. **Inset:** Ricardo Girón, FVG Operations Manager, places a Guatemalan flag on the front of No. 204.

El tren especial de FVG toma agua en la estación Cucojol (Km 271). Ricardo Girón, el gerente de operaciones de FVG, coloca una bandera guatemalteca en el frente de la No. 204.

