

UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE SALAMANCA

Facultad de Ciencias Políticas y Sociología

El ferrocarril en Guatemala: El caso de Ferrovías



TESIS DOCTORAL

Astrid Zosel Gantenbein

Director: Dr. D. Fernando Martínez Vallvey

Co-directora: Dra. D^a Noa María Carballa Rivas

Madrid, 2015

AGRADECIMIENTOS

A mi madre, María Ingart Alice Gantenbein de Zosel, quien ha sido mi soporte, inspiración, guía y aliento a lo largo de toda mi vida y sin su ayuda y apoyo ni siquiera me hubiera embarcado en esta aventura del doctorado.

A mi padre, Antonio Zosel Bojórquez, por su apoyo y ejemplo de amor al estudio y al trabajo.

A mi esposo, Justo Ricardo Díaz de León Regil, por ser mi compañero de viaje, el testigo de mi existencia y la persona que me hace entender que, aunque el camino sea difícil, el trabajar y esforzarse siempre vale la pena.

A mis hijos, Sofía del Pilar, Andrea Isabel, Ricardo Antonio + y Emma Ivana, por ser ese motor que me ha inspirado a seguir adelante en mi vida.

A mis hermanas, Ingrid y Karen, por ser mis mejores amigas, por su cariño y apoyo incondicional en todos los momentos de mi vida.

A mis queridos sobrinos, Annelisse, Ingrita, Elisa +, Marcela y Martin, fuentes inagotables de amor y felicidad.

A todos los profesores de la Universidad Pontificia de Salamanca que vinieron a Guatemala durante los años que duró este doctorado, quienes dejaron en nosotros no solo sus conocimientos, sino que además nos motivaron para que nos interesamos en los problemas sociales y continuar investigando para poder dar soluciones.

A mi asesor de tesis, el doctor D. Fernando Martínez Vallvey, por ser un ángel en mi camino y por su colaboración en la dirección de este trabajo.

Al personal del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y de Ferrocarriles de Guatemala, que me permitieron un espacio en sus agendas laborales para poder desarrollar esta tesis.

Agradecimientos

A todos mis amigos que, con su cariño, me alentaron durante todos mis días de estudio y durante la elaboración de esta tesis, en especial a mi querida amiga Ingrid Ivonne Godoy de Chacón.

A la Escuela República de Centro América, al Instituto Betania y a la Universidad Rafael Landívar, porque han sido mis casas de estudios, de formación académica y de la vida, y a mis profesores y catedráticos.

Índice

AGRADECIMIENTOS	3
INTRODUCCIÓN.....	13
Capítulo I. La investigación: objetivos, hipótesis y metodología.....	17
1. Planteamiento general.....	19
1.1. Antecedentes del problema.....	19
1.2. Objetivos de la tesis.....	21
1.2.1. Objetivo general	21
1.2.2. Objetivos Específicos	21
1.3. Las hipótesis sostenidas dentro de la presente tesis	21
1.4. Identificación de los problemas que motivan la presente tesis doctoral.....	22
1.5. Justificación de la investigación	23
1.6. Metodología.....	24
1.6.1. Investigación bibliográfica	24
1.6.1.1. Bases de datos, documental	24
1.6.1.2. Biografías	24
1.6.2. Investigación de campo	25
1.6.2.1. Entrevistas en profundidad	25
1.6.2.2. Encuestas	26
1.7. Tipo de investigación	26

Capítulo II. Marco teórico.....	29
1. Movilidad humana.....	31
1.1. Clases de movilidad por las condiciones de las personas o por el medio usado para el efecto.....	32
2. Medios de transporte	33
2.1. Situación del transporte en Guatemala	43
Capítulo III. Historia del ferrocarril en Guatemala.....	51
1. Los orígenes del ferrocarril.....	53
1.2. Período de los gobiernos conservadores en Guatemala.....	54
1.2.1. Presidente Rafael Carrera (1844-1848).....	55
1.2.2. Presidente Vicente Cerna Guzmán (1865-1871).....	57
1.3. Período de los gobiernos liberales en Guatemala.....	59
1.3.1. Gobierno del presidente Miguel García Granados y Zabala (1871-1873)	59
1.3.2. Gobierno del presidente Justo Rufino Barrios Auyón (1873-1885).....	63
1.3.3. Gobierno del presidente Manuel Lizandro Barillas Bercián (1885- 1892) ...	77
1.3.3.1. La consolidación de las relaciones del gobierno de Guatemala con empresas extranjeras para construir el ferrocarril en el país	79
1.3.4. Gobierno del presidente José María Reyna Barrios (1892-1898)	82
1.3.4.1. El ferrocarril de la Verapaz (Ferropazco).....	89
1.3.5. Gobierno del presidente Manuel Estrada Cabrera (1898-1920).....	93
1.3.5.1. El inicio del ferrocarril de Los Altos	113

Índice

1.3.6. Presidente Carlos Herrera (1920-1921).....	115
1.3.6.1. El ferrocarril de Los Altos en el periodo presidencial de Carlos Herrera	115
1.3.7. Gobierno del presidente José María Orellana Pinto (1921-1926).....	116
1.3.7.1. El ferrocarril de Los Altos en tiempo de José María Orellana Pinto....	117
1.3.8. Gobierno del presidente Lázara Chacón González (1926-1930).....	119
1.3.8.1. El ferrocarril de Los Altos en tiempo del general Lázaro Chacón	120
1.3.9. Gobierno del presidente Jorge Ubico Castañeda (1931-1944).....	124
1.3.9.1. El fin del ferrocarril de Los Altos en tiempo del general Jorge Ubico.	127
1.3.10. Los gobiernos que funcionaron entre Jorge Ubico y Jacobo Arbenz Guzmán	128
1.3.11. El gobierno del coronel Jacobo Arbenz Guzmán (1951-1954).....	129
2. Los primeros contratos ferrocarrileros	132
2.1. Análisis del contenido de las cláusulas de los contratos de 1904, 1908 y 1923.	138
2.1.1. Objeto del contrato de 1924.....	139
2.1.2. Exoneración de impuestos	141
2.1.3. Cesión de tierras	144
2.1.4. Otras garantías operacionales, granjerías y subvenciones.....	146
2.2. Contratos de 1908 y 1923	163
3. Disposiciones de orden general que regularon los ferrocarriles en Guatemala.....	168

3.1. Reglamento sobre ferrocarriles del 17 de noviembre de 1884	168
4. Las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios y bananeros	169
5. Periodo contemporáneo del ferrocarril en Guatemala.....	171
5.1. La United Fruit Company (UFCO) y su relación con el final del ferrocarril en Guatemala.....	171
6. El fin del ferrocarril de Guatemala operado por la Internacional Railways of Central América (IRCA) durante el gobierno de Julio Méndez Montenegro	173
7. La creación de la empresa de ferrocarriles de Guatemala (FEGUA)	175
8. El proceso de licitación internacional por medio del cual se otorgó el contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria.....	180
9. De la relación comercial establecida entre el Estado de Guatemala y la entidad Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. de nombre Comercias CODEFE/FERROVÍAS, filial de Railroad Development Corporation (RDC)	183
9.1. Contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria propiedad de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA- para la prestación del transporte ferroviario (contrato 402)	184
9.2. El contrato de fideicomiso de administración y pago (contrato 820).....	187
9.3. El contrato de usufructo oneroso de equipo ferroviario (el contrato declarado lesivo)	188
10. De la declaratoria de lesividad del contrato de usufructo oneroso de equipo ferroviario	189
11. Ferrovías y su intención de demandar al Estado de Guatemala por la cantidad de 65 millones de dólares	193

**Capítulo IV. Las diferencias judiciales suscitadas entre FEGUA y la
Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. 199**

1. Procesos locales promovidos por Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.	201
2. La suscripción del tratado de libre comercio entre Centroamérica, Estados Unidos de Norteamérica y República Dominicana.....	201
3. Del proceso arbitral promovido por Railroad Evelopment Corporation en contra del Estado de Guatemala ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI)	203
3.1. Conformación del tribunal arbitral y de las partes en el proceso arbitral.....	204
3.1.1. El Presidente del Tribunal Andrés Rigo Sureda.....	205
3.1.2. El Profesor James Crawford.....	205
3.1.3. El honorable Stuart Eizenstat	206
3.2. Representación de la parte demandante.....	206
3.3. Representación del Estado de Guatemala.....	207
4. Etapas procesales llevadas a cabo dentro del procedimiento de arbitraje promovido por compañía Railroad Development Corporación en contra del Estado de Guatemala	207
4.1. Parte general del proceso.....	207
4.2. Rectificación y complementario. Decisión Procedimiento	213
5. De los hechos que motivaron a la entidad Railroad Development Corporation a interponer el arbitraje internacional en contra del Estado de Guatemala	213
5.1. Argumentos de la demandante	213

5.2. De los argumentos presentados por el Estado de Guatemala	218
6. De los fallos emitidos dentro del proceso arbitral respecto a la jurisdicción del Tribunal	220
7. Del contenido del Laudo Arbitral.....	222
7.1. En el número V referente a la demanda de la expropiación.....	222
7.2. En referencia al número VI del Laudo el Tribunal analizó la demanda por trato nacional.....	224
7.3. En el numeral VII, el Tribunal analizó la demanda de la entidad por Railroad Development Corporation respecto a las normas mínimas de trato	225
7.4. De la condena en daños dictada en contra del Estado de Guatemala.....	229
7.4.1. Análisis de la condena que recibió el Estado de Guatemala en virtud de considerar el Tribunal Arbitral una violación al trato justo y equitativo.....	230
7.4.2. Algunos comentarios respecto a lo resuelto por el Tribunal Arbitral.....	234
8. Solicitud de Suplementación y Rectificación.....	238
9. Comentario y opiniones generadas después de que se conociera la suma real que debía cancelar el Estado de Guatemala	240
10. Del cumplimiento de la obligación por parte del Estado de Guatemala	246
11. El futuro del ferrocarril en Guatemala.....	246
11.1. Tren de cercanías e Interconexión Vial de la ciudad de Guatemala.....	247
11.2. El Puerto Seco Intermodal en la Frontera entre Guatemala y México	249

Capítulo V. Entrevistas realizadas a funcionarios y exfuncionarios del Gobierno de Guatemala que participan, directa o indirectamente, en la

puesta en práctica de las políticas públicas en materia de transporte ferroviario	253
1. Las entrevistas	255
1.1. Entrevista al interventor de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, licenciado Carlos Samayoa Flores	261
1.2. Entrevista al director financiero de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, licenciado José Miguel Carrillo Chinchilla	262
1.3. Entrevista al exinterventor de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, doctor Arturo Gramajo	263
1.4. Entrevista a un asesor técnico del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y vivienda, licenciado Cluadio Rodríguez.....	265
1.5. Entrevista a un funcionario del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda que no tiene relación directa con el tema ferroviario.....	266
1.6. Entrevista a la jefa de la unidad de concesiones y desincorporaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, ingeniera Silvia Lucrecia Rivas Amaya	266
2. Análisis e interpretación de la información obtenida	267
2.1. Resultados de la encuesta	280
CONCLUSIONES	285
BIBLIOGRAFÍA.....	291

INTRODUCCIÓN

Para poder entender el presente trabajo de investigación, es necesario hacer una pequeña reseña de la República de Guatemala la cual se localiza en el Istmo Centroamericano, mismo que es una formación geográfica que une el norte con el sur del continente americano, y es bordeado tanto por el Océano Pacífico como por el Océano Atlántico. Colinda al norte con México, al sur con Honduras y Belice y al oeste con El Salvador.

Las migraciones humanas y de diferentes especies de animales, plantas y fenómenos naturales la convierten en un espacio de gran riqueza biológica con variedad de climas y formaciones geológicas. En el área de su territorio, que posee una extensión de 108,9 mil kilómetros cuadrados y 402.8 kilómetros de costas, se encuentran regiones desde el nivel cero hasta los 4.2 mil metros sobre el nivel del mar. Como ya se ha dicho, limita tanto con el océano Pacífico como con el Atlántico, lo cual favorece la existencia de ecosistemas muy diversos y microclimas que permiten la formación de manglares en sus costas y bosques nublados en las altas montañas. Por su formación geológica estructurada sobre placas tectónicas, cordilleras y volcanes, su historia está determinada por erupciones, terremotos, huracanes, inundaciones y fenómenos naturales que han destruido, en varias ocasiones, sus edificaciones y han causado graves tragedias humanas. Para facilitar la administración del país, Guatemala se encuentra dividida en 22 departamentos. La máxima autoridad de cada departamento es el gobernador, quien es nombrado por el Presidente de la Republica. Cada departamento, a su vez, se divide en municipios. La máxima autoridad de cada municipio es el alcalde que es elegido a través del voto popular; en la actualidad existen 339 municipios en Guatemala. Los 22 departamentos son: Alta Verapaz, Baja Verapaz, Chimaltenango, Chiquimula, El Progreso, Escuintla, Guatemala, Huehuetenango, Izabal, Jalapa, Jutiapa, Petén, Quetzaltenango, Quiché, Retalhuleu, Sacatepéquez, San Marcos, Santa Rosa, Sololá, Suchitepéquez, Totonicapán y Zacapa.

La Civilización Maya se desarrolló en una vasta región que, hoy en día, ocupa los territorios del sureste de México, toda Guatemala, el oeste de Honduras y parte del territorio de El Salvador. Actualmente, Guatemala es un país multilingüe y pluricultural puesto que, gracias a su riqueza ancestral, hay más de 23 etnias registradas oficialmente

que habitan el territorio nacional: Kaqchiqueles, Pocomchies, Tz'utujiles, Pocomames, Chorties, Uspanteko Sipakapenses, Xincas, Kichés, Mames, Chuj, Akatecos, Awacatecos Maya mopán e itza, Sakapultecos, Chalchitecos, Qeeqchies, Qanjobales, Ixiles, Jakaltecos, Achies, Tektiteko, Garífuna. Con excepción de los garífunas, las demás etnias eran oriundas de la región y se encontraban con anterioridad de la llegada de los españoles.

La colonización del territorio Maya se inició en 1520 en el sureste mexicano y penetró hasta el territorio actualmente guatemalteco. Estuvo al mando de Pedro de Alvarado, capitán de los ejércitos españoles, acompañado por indígenas mexicanos, especialmente de origen náhuatl. En 1524, establecieron la primera ciudad en las cercanías de la capital de los kaqchikeles (Iximché), a la que denominaron Santiago de Goathemala. Ésta fue abandonada en 1527 después de confrontaciones con los indígenas. Posteriormente, se trasladó al Valle de Almolonga, ciudad que fue destruida por una inundación causada por un rebalse de agua y lodo proveniente del cráter del Volcán de Agua, el 11 de septiembre de 1541. Así, la ciudad se trasladó nuevamente al Valle de Panchoy con el nombre de Santiago de los Caballeros de Guatemala, hoy conocida como la Ciudad de La Antigua Guatemala. Esta fue sede de la Capitanía General del Reino de Guatemala, declarada por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad. A partir de 1812, como consecuencia de los múltiples movimientos independentistas en América y de la Constitución Española (Constitución de Cádiz , promulgada el 19 de marzo de 1812 por las Cortes Generales de España, abolida por Fernando VII en 1814 y vuelta a su vigencia de 1836 a 1837), se generó un estado de anarquía en las colonias que, habiendo abolido la inquisición, aprobado la libertad de imprenta e industria y establecido los nombramientos de las autoridades por medio de elecciones, grupos de criollos con el poder económico y político en acuerdos con el religioso, acordaron declarar la Independencia de Centroamérica el 15 de septiembre de 1821. El primer presidente fue el General Vicente Filísola. Pocos días después, acordaron la anexión al Imperio Mexicano (1822). Sin embargo, pocos fueron los resultados alcanzados políticamente por la débil sustentabilidad del imperio constituido en México. De esta forma, las Provincias Unidas de Centroamérica se separaron, quedando anexado únicamente el Estado de Chiapas a México.

Desde los primeros días de la vida independiente de Guatemala, el sueño de tener un Ferrocarril en Guatemala se acarició en el país, pero no fue hasta la llegada del presidente Justo Rufino Barrios, en el año 1876, cuando se inició formalmente la era del Ferrocarril en Guatemala. Entre una de las anécdotas históricas del país ha quedado que el gobernante estaba tan orgulloso de su obra que hizo coincidir el día de su cumpleaños con la inauguración de la primera línea ferra en Guatemala.

La motivación por la construcción de un ferrocarril en el país era la de poder mejorar las vías de comunicación a efecto de poder movilizar, con más eficiencia, las cosechas de café desde los grandes latifundios, ubicados en el interior del país, a los puertos de la República y de allí poder acceder a los principales mercados económicos del mundo.

Para poder construir el ferrocarril en Guatemala, diferentes gobiernos suscribieron una serie de contratos y otorgaron una serie de concesiones exageradas a diferentes entidades extranjeras. El único propósito era poder tener un medio de transporte terrestre colectivo que abaratara los costos del transporte de los productos agrícolas guatemaltecos.

Por lo anteriormente relacionado, la historia del ferrocarril en Guatemala está estrechamente relacionada a la de las relaciones internacionales del país con entidades y gobiernos extranjeros.

La relación internacional del ferrocarril en Guatemala se ha seguido dando hasta la fecha con la suscripción de Tratados de Libre Comercio, con el suscrito con todos los países Centroamericanos, Estados Unidos de Norte América y la República de Dominicana DR-CAFTA. Guatemala se ha comprometido a adoptar un conjunto de reglas que estimulan la expansión y diversificación del comercio entre los países suscriptores. De esta manera, se eliminan los obstáculos al comercio y facilita la circulación transfronteriza de mercancías y servicios entre los territorios de las partes, así como la adopción de procedimientos que mejoran la aplicación y el cumplimiento del propio tratado para su administración conjunta y para la solución de controversias.

Por lo anterior, el presente trabajo de investigación comprende dos grandes áreas. La primera pretende hacer una reseña historia de la evolución y el decaimiento del ferrocarril

en Guatemala; desde la construcción de la primera línea férrea hasta nuestros días. La segunda parte es una investigación del primer proceso arbitral de carácter internacional con fundamento en el DR-CAFTA que se dio en la historia y al que denominaremos ‘El Caso Ferrovías’. Éste se refiere a la relación jurídica entre el Estado de Guatemala y la entidad Ferrovías de Guatemala S.A. en virtud de la licitación que se realizó para otorgar el contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria y el fracaso de dicha relación comercial que terminó cuando la entidad Ferrovías de Guatemala, S.A., en el ejercicio de los derechos otorgados por el Tratado de Libre Comercio antes relacionado, promovió un Proceso de Arbitraje Internacional ante el Centro Internacional de Arreglos de Diferencias Relativas a Inversiones –CIACI- del Banco Mundial en contra del Estado de Guatemala. En él se condenó al Estado de Guatemala a pagarle a dicha entidad la cantidad de 14 millones 600 mil dólares de los Estados Unidos de América.

El desarrollo de la investigación histórica es eminentemente cualitativa y la fuente de información fue documental (obtenida de libros, hemerotecas, recopilación legislativa y publicación en Internet). En la parte de desarrollo del proceso arbitral se utilizó, como fuente principal de información, todos los documentos que fueron publicados por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI-. Todas las pruebas (escritos de las partes, declaraciones testimoniales, fallos, laudos e inclusive audiencias realizadas dentro del referido proceso arbitral objeto de análisis) fueron publicadas en las páginas oficiales del -CIADI- y del Ministerio de Economía de Guatemala. Ambas instituciones han difundido ampliamente lo referido al proceso por medios electrónicos y su acceso es libre para cualquier persona que desea consultarlos, tal y como lo acordaron las partes en el momento procesal correspondiente.

Además, en el presente trabajo de investigación, se han realizado una serie de entrevistas a altos funcionarios del Gobierno de Guatemala que tuvieron una relación directa con las entidades que tienen a su cargo aplicar las políticas pública de los medios de transportes, tales como el ferrocarril. Parte de los objetivos del mismo es establecer, desde la visión de dichos funcionarios, recomendaciones para poder impulsar de nuevo el ferrocarril en Guatemala, pero sin olvidar el pasado ya que un pueblo que no aprende de los errores del pasado está condenado a volver a cometerlos.

Capítulo I. La investigación: objetivos, hipótesis y metodología

1. Planteamiento general

1.1. Antecedentes del problema

La movilidad de personas y de carga ha sido una necesidad cubierta de muchas formas a lo largo de la historia de la humanidad. Al principio de la vida independiente de Guatemala, una de tantas carencias que había en el país era la falta de vías de comunicación. A finales del siglo XIX, en Guatemala, solamente existían caminos vecinales de herradura, veredas y algunos empedrados (la gran mayoría de terracería que solo permitían el paso, con mucha dificultad, de carretas, caballos, cargadores indígenas y de mulas).

Esta situación hacía difícil el traslado de productos de gran volumen, como lo es el café, a los puertos existentes en la época. Por esta razón, los grandes finqueros que se dedicaban a la siembra, cultivo y exportación de café se quejaban ante las autoridades gubernamentales (en su mayoría también eran terratenientes y entendían y compartían la preocupación por la falta de caminos, carreteras o puentes para transportar el café).

Los caminos carreteros que existían eran los que unían a la ciudad de Guatemala con Amatitlán y la antigua Guatemala, que eran los principales centros de producción de cochinilla. Por esto, los finqueros demandaban crear toda una infraestructura apta para el comercio así como la construcción y la mejora de las vías de comunicación.

En ese sentido, los objetivos del Gobierno eran establecer una vía rápida en el sur del país que partiera del puerto de San José hacia el departamento de Escuintla y, posteriormente, desplazarla hasta la capital. Otra en el norte que beneficiara a los departamentos de Zacapa e Izabal, comunicando hasta Puerto Barrios y, por último, una vía que uniera los centros poblados importantes del territorio de la República poniéndolos en comunicación con los países vecinos y con los océanos Pacífico y Atlántico, que eran los principales puntos a efecto de poder motivar a las empresas constructoras a continuar con esta obra de infraestructura.

Posteriormente a su construcción, el ferrocarril de Guatemala se utilizó para el desarrollo de la producción bananera nacional por lo que conectaba los grandes poblados con las fincas bananeras y el atlántico.

No obstante, con el devenir de los años, el valor y la utilidad del ferrocarril cayeron y empezó a perder fuerza ya que se fueron mejorando las carreteras del país. Se unieron las malas prácticas comerciales, la falta de inversión en el sistema ferroviario y los problemas laborales para que se dejara de usar este medio de transporte.

La entidad Internacional Railway of Central América –IRCA-, que operó bajo contratos y concesiones establecidas por los gobiernos de Guatemala, decidió devolver el dominio del ferrocarril al Estado a cambio de cubrir cuentas que tenía pendientes con sus trabajadores. La situación no mejoró como se esperaba al pasar el ferrocarril a manos del Estado; los escándalos de corrupción empañaron el manejo estatal del ferrocarril a los que se sumaron las malas prácticas comerciales y, sobre todo, la falta de inversión en la modernización del sistema ferroviario. Esta situación provocó el abandono de la infraestructura ferroviaria a nivel nacional lo que estimuló el deterioro generalizado de la misma, principalmente por falta de políticas públicas, lo que llevó a Ferrocarriles de Guatemala -Fegua- a la quiebra y al cierre del servicio del tren en el país.

Después de algún tiempo, dicho servicio volvió a ser concesionado; esta vez a la entidad Ferrovías de Guatemala S.A. Esta entidad tuvo serios problemas legales con el Estado. Ambas partes se acusaban de incumplimientos contractuales por lo que, con fundamento a los derechos que le otorgaba el Tratado de Libre Comercio, la entidad Ferrovías de Guatemala S.A. promovió un Proceso de Arbitraje Internacional ante el Centro Internacional de Arreglos de Diferencias Relativas a Inversiones –CIACI- del Banco Mundial en contra del Estado de Guatemala. Este proceso terminó condenando al Estado de Guatemala a pagarle a dicha entidad la cantidad de 14 millones 600 mil dólares de los Estados Unidos de América a cambio de recibir más del 80 por ciento de las acciones de dicha sociedad, pues aún faltaban más de 30 años para finalizar el contrato suscrito entre las partes en conflicto.

1.2. Objetivos de la tesis

1.2.1. Objetivo general

Reunir, examinar, seleccionar, verificar clasificar y analizar los hechos históricos del ferrocarril en Guatemala y la relación legal entablada entre Ferrovías de Guatemala S.A. y el Estado de Guatemala que culminó con una condena impuesta por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI-, contra del Estado de Guatemala.

1.2.2. Objetivos Específicos

- a.) Recolectar las experiencias pasadas del ferrocarril en Guatemala de una forma sistemática. Realizar una búsqueda crítica del significado que tiene para Guatemala contar con un sistema ferroviario.
- b.) Realizar un listado de los problemas que se suscitaron entre las partes durante la vigencia de los contratos suscritos entre el Estado de Guatemala y la entidad Ferrovial de Guatemala.
- c.) Conocer las opiniones que el laudo arbitral emitido por el Tribunal Arbitral encargado de dilucidar la demanda promovida por la entidad Ferrovías de Guatemala S.A. en contra del Estado de Guatemala ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI- ha causado tanto a nivel nacional como internacional.
- d.) Establecer recomendaciones desde la visión de funcionarios y antiguos trabajadores del Transporte de Guatemala para poder reimpulsar nuevamente el ferrocarril en Guatemala.

1.3. Las hipótesis sostenidas dentro de la presente tesis

- a.) El ferrocarril en Guatemala ha sido un factor de cambio social en el país tanto a nivel político, social y cultural.

- b.) El laudo arbitral dictado dentro del proceso seguido por la entidad Ferrovías de Guatemala S.A. en contra del Estado de Guatemala ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI- está bien fundamentado conforme a las constancias procesales y a las pruebas aportadas al proceso.
- c.) El laudo arbitral dictado dentro del proceso seguido por la entidad Ferrovías de Guatemala S.A. en contra del Estado de Guatemala ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI- servirá como una lección para Guatemala a efecto de poder desarrollar planes y proyectos que puedan activar el sistema ferroviario en el país.

1.4. Identificación de los problemas que motivan la presente tesis doctoral

A través de los elementos descritos con anterioridad, se identificaron una serie de preguntas que motivaron la investigación. Estas cuestiones tenían la finalidad de ser respondidas y así contribuir con la sociedad guatemalteca.

- a.) Por qué a pesar de que varios gobiernos Guatemaltecos, a lo largo de la historia del país, invirtieron muchos recursos nacionales y extranjeros para la puesta en marcha de un ferrocarril en el país, no fueron capaces de volver a este medio de transporte masivo competitivo, sostenible y sustentable.
- b.) Por qué el ferrocarril en Guatemala ha suscitado tantos conflictos de carácter legal y político a lo largo de su historia.
- c.) Cuáles fueron los motivos por los cuales Ferrovías de Guatemala S.A. demandó al Estado de Guatemala.
- d.) Las razones por las cuales Ferrovías demandó al Estado de Guatemala, ¿fueron totalmente consideradas en el documento emitido por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI?

- e.) Cuáles fueron los principios de derecho internacional alegados por Ferrovías en el proceso de mérito y qué criterio siguió el Tribunal Arbitral para la resolución del conflicto suscitado entre Ferrovías de Guatemala S.A. y el Estado de Guatemala.
- f.) ¿Se puede dar otra privatización del ferrocarril aprendiendo del conflicto legal suscitado entre Ferrovías de Guatemala S.A. y el Estado de Guatemala?
- g.) ¿Los estudiantes universitarios conocen el último conflicto legal de carácter internacional suscitado en torno al servicio ferroviario?
- h.) ¿El proceso de privatización del ferrocarril de Guatemala tuvo incidencias en el fracaso empresarial que llevo a la conflictividad entre las partes?
- i.) ¿Le interesa a la juventud Guatemalteca el contar con un servicio ferroviario en el país?

1.5. Justificación de la investigación

El aporte de este trabajo ayudará a entender las necesidades originarias que motivaron el crecimiento de un sistema ferroviario en el país, así como el decaimiento del mismo y los intentos por hacerlo funcionar de nuevo. Esta investigación pretende analizar la conflictividad de tipo legal que se suscitó entre Ferrovías de Guatemala S.A. y el Estado de Guatemala, a efecto de poder enumerar los problemas que se dieron en dicho proceso y entender, de una forma sistemática, el conflicto y cómo fue resuelto por un Tribunal Arbitral con jurisdicción extraterritorial. Esta situación debe entenderse dentro de un contexto de naciones que deben respetar los derechos y las obligaciones que poseen los inversionistas extranjeros en un país amparado por los Tratados Comerciales, los cuales pretenden explicar y determinar los errores del pasado, pero con la vista en el futuro de una nación que necesita expandir sus frontera comerciales, llevar sus productos a otros lugares de una forma más económica para que sean competitivos a nivel mundial y ofrecerle a la juventud guatemalteca nuevas fuentes de trabajo que les proporcionen una calidad de vida digna.

1.6. Metodología

La metodología de la investigación está dividida en dos partes:

- 1.- Investigación documental (bibliográfica) y biografías.
- 2.- Investigación de campo a través de entrevistas en profundidad y encuestas.

1.6.1. Investigación bibliográfica

La investigación se inició con la búsqueda de la bibliografía necesaria para cubrir el contenido y, posteriormente, ordenar la información recabada. A continuación, se prosiguió con la búsqueda continua de cualquier fuente de datos relativa al objeto de estudio; esto llevó a realizar visitas a las instituciones que podrían estar relacionadas al ferrocarril. La información fue recabada y ordenada, depurada para su incorporación al texto y se clasificó por temas la información bibliográfica recopilada. También se utilizaron planos, fotografías, reportajes e información electrónica publicada en la página oficial del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI- respecto a todo el proceso arbitral promovido por Ferrovías de Guatemala S.A. en contra del Estado de Guatemala.

1.6.1.1. Bases de datos, documental

Una vez recopilada toda la información se clasificó por período de tiempo en que sucedieron los acontecimientos. Esta categorización permitió contar con una narración cronológica de los hechos que sucedieron antes de la construcción del ferrocarril hasta después de que finalizó el proceso arbitral promovido contra del Estado de Guatemala.

1.6.1.2. Biografías

Se consultaron las biografías de los presidentes que tuvieron una participación directa en la construcción, mantenimiento y disolución del sistema ferroviario en Guatemala.

Se hace una diferenciación respecto a la bibliografía. Es trascendental para un trabajo de investigación el poder entender que lo biográfico es predominante en cualquier trabajo

humanístico o científico-social orientado al establecimiento de trayectorias o contribuciones personales ya sea en base a fuentes orales o escritas pues, aunque las biografías forman parte del género histórico literario, lo específico es que el investigador analice y conozca la trayectoria del individuo analizado basándose en documentación de preferencia escrita y con la ayuda eventual de fuentes orales (en el caso de que se trate de la biografía de una persona que aún viva).

Habitualmente, el género biográfico se orienta hacia personajes históricos notables, públicos, con gran aporte en la política, la ciencia o el arte, entre otros campos. Para el presente trabajo se realizó, como ya se dijo, un análisis biográfico de los presidentes que estuvieron directamente vinculados al ferrocarril en el país.

1.6.2. Investigación de campo

1.6.2.1. Entrevistas en profundidad

La entrevista en profundidad es denominada por algunos autores como entrevista abierta. Generalmente, la entrevista suele cubrir solamente uno o dos temas, pero en mayor profundidad. El resto de las preguntas que el investigador realiza van emergiendo de las respuestas del entrevistado y se centran, fundamentalmente, en aclarar los detalles con la finalidad de profundizar en el tema objeto de estudio.

“...Una entrevista es una pieza de la interacción social en la cual una persona responde a otra una serie de preguntas sobre un tópico específico, en sí representa una interacción cara a cara entre dos o más personas. La entrevista representa una excelente técnica de recolección de la información. La administración de las preguntas se hace en base a una cédula de entrevista o programa de entrevista, las respuestas que se obtienen pueden ser registradas por medios electrónicos o por escrito” (*Introducción a la Metodología de la Investigación*, de Héctor Luis Ávila Baray. Extraído de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2006c/203/2e.htm>, el 12 de junio de 2015).

En el presente trabajo de investigación se han entrevistado a funcionarios y antiguos funcionarios de la empresa estatal Ferrocarriles de Guatemala y a empleados y funcionarios del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

1.6.2.2. Encuestas

“La investigación por encuesta es considerada como una rama de la investigación social científica orientada a la valoración de poblaciones enteras mediante el análisis de muestras representativas de la misma (Kerlinger, 1983). De acuerdo con Garza (1988) la investigación por encuesta “... se caracteriza por la recopilación de testimonios, orales o escritos, provocados y dirigidos con el propósito de averiguar hechos, opiniones actitudes,” (p. 183). Para Baker (1997) la investigación por encuesta es un método de colección de datos en los cuales se definen específicamente grupos de individuos que dan respuesta a un número de preguntas específicas.” (*Introducción a la Metodología de la Investigación*, de Héctor Luis Ávila Baray. Extraído de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2006c/203/2e.htm>, el 12 de junio de 2015)

Del análisis de los conceptos doctrinarios anteriormente transcritos, se puede inferir que una entrevista es un método de investigación a través del cual los investigadores se valen para conocer y evaluar a un grupo poblacional previamente definido, a fin de explicar algunas variables que necesiten ser medidas en un estudio determinado.

En el presente trabajo de investigación se pasó una entrevista conformada únicamente por tres preguntas a un grupo de estudiantes de la Universidad de San Carlos de Guatemala para conocer si los jóvenes guatemaltecos universitarios conocen el conflicto legal suscitado en torno al ferrocarril y si es de su interés el contar con este tipo de transporte en el país.

1.7. Tipo de investigación

Por todas las características antes definidas, se puede determinar que el presente trabajo de investigación es de tipo cualitativo. La metodología cualitativa, como su propio nombre hace indica, únicamente tiene por objeto la descripción de las cualidades de un fenómeno.

No busca probar o medir en qué grado una cierta cualidad se encuentra en el acontecimiento investigado, sino que, al contrario, pretende poner de manifiesto todas las cualidades del hecho investigado así como sea posible, como sucede dentro del presente trabajo de investigación.

Capítulo II. Marco teórico

1. Movilidad humana

Según el Diccionario de la Real Academia Española la palabra ‘movilidad’ proviene “Del lat. *Movilitas, -ātis.*” significa 1. “f. Cualidad de movable” (Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, 21^a. Edición, Madrid España, Talleres Gráficos de Brosnac, S.L 1992.) De esta definición se puede establecer que ‘movilidad’ se refiere a la capacidad de moverse, trasladarse, dirigirse, transportarse de un lugar a otro.

Por lo tanto, la movilidad es una facultad inherente del ser humano y es, en consecuencia, un derecho reconocido como libertad de locomoción. Este derecho está consagrado en la Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 26, el cual determina que: “Toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por la ley. No podrá expatriarse a ningún guatemalteco, ni prohibírsele la entrada al territorio nacional o negársele pasaporte u otro documento de identificación. Los guatemaltecos pueden entrar y salir del país sin llenar el requisito de visa. La ley determinará las responsabilidades en que incurran quienes infrinjan esta disposición”.

El derecho humano de la libertad de locomoción, también conocido en otras legislaciones como el derecho de libertad de movilización, derecho a libertad ambulatoria, derecho a la libertad de tránsito o derecho de circulación y de residencia. Se trata de un derecho humano que reconoce una serie de libertades, es decir, es un derecho múltiple. De conformidad con lo establecido por la Constitución Política de la República de Guatemala, él mismo reconoce, no solo la libertad de locomoción, entendiendo está como la libertad de trasladarse de un lugar a otro, sino que además incluye la libertad a la residencia y la libertad de domicilio, entendiendo así el artículo 32 del Código Civil, como aquel que se “constituye voluntariamente por la residencia en un lugar con ánimo de permanecer en él”. Este texto normativo se encuentra en una explicación doctrinaria de Cabanelas quien define el domicilio como “el lugar (casa, en el sentido estricto, y población o radio de la misma, en el sentido más amplio) en que se halla establecida una persona para el cumplimiento de sus deberes y el ejercicio de sus derechos. Constituye, pues, una relación de persona y lugar, con ánimo de nexo duradero en los aspectos familiares, patrimoniales,

laborales, vecinales, etc.” (Cabanelas, Guillermo, *Diccionario de Derecho Usual*, 6ª Edición corregida y actualizada, Tomo I. Buenos Aires. Argentina, Bibliográfica Ameba, 1968, p. 744.)

El derecho a la libre locomoción no solamente está protegido y sometido a jurisdicción y competencia del Estado de Guatemala, en virtud de la Garantía Constitucional antes referida, sino que además trasciende a la esfera del derecho internacional en materia de Derechos Humanos por estar reconocido y protegido por normas internacionales tales como la Declaración Universal de Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de Naciones Unidas y la Convención Americana de Derechos Humanos, entre otros.

Por lo que se refiere a la movilidad o locomoción, al ser un derecho de las personas, los Estados están obligados a velar por el respeto y facilitación del ejercicio de dicho derecho el cual solo puede ser limitado en casos establecidos por la propia ley, como sería el caso de la privación de libertad.

1.1. Clases de movilidad por las condiciones de las personas o por el medio usado para el efecto

Movilidad reducida: Es la capacidad de moverse, trasladarse, dirigirse, transportarse de un lugar a otro de forma limitada por las condiciones físicas de la persona. Representa a la persona discapacitada que se desplaza en silla de ruedas, muletas, andadores, bastones y las personas de la tercera edad.

Movilidad ligera: capacidad de moverse con agilidad de un lugar a otro. Esta movilidad es practicada por ciclistas, jinetes, patinadores, etc.

Movilidad lenta: capacidad de moverse o desplazarse de modo lento, pausado, de un lugar a otro; estos son los caminantes.

Movilidad por medio de un medio de transporte: es el modo de desplazarse que utiliza un individuo con ayuda de un medio de transporte como los vehículos, buses, camiones, motocicletas, bicicletas, patines, ferrocarriles, etc.

2. Medios de transporte

Según el diccionario de la Real Academia Española la palabra ‘transporte’ significa “Tb. trasporte. 1. m. Acción y efecto de transportar o transportarse. 2. m. Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. El transporte público” (Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, 21ª Edición, Madrid España, Talleres Gráficos de Brosmac, S.L 1992).

El transporte es una actividad del sector terciario entendida como el desplazamiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Ésta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos debido a la industrialización, al aumento del comercio y a los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional, así como a los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y en un menor coste de los transporte (Extraído de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>, el 7 de febrero de 2015).

Por lo tanto, se puede resumir que un medio de transporte es un vehículo a través del cual se realiza el traslado o la movilización de personas, animales o cosas mediante la utilización de diferentes vías de comunicación que enlazan los centros de la población, ya sean estos rurales o urbanos.

Los medios de transporte son los diferentes sistemas o maneras de desplazar un determinado contenido de un lugar a otro. Los medios de transporte se clasifican según el espacio por el que se desplacen. Existen medios de transporte terrestres (ferrocarril, automóvil), aéreos (avión) o acuáticos (fluviales o marítimos) y cada uno de los diferentes medios de transporte necesitan diferentes clases de infraestructuras para su funcionamiento; por ejemplo, los ferrocarriles necesitan vías férreas y estaciones para el tren; los buses, automóviles, camiones y otros vehículos automotores se desplazan por carreteras y los aeropuertos sirven de punto de llegada y de partida para los aviones, al igual que los puertos náuticos para los barcos.

La red de transporte es la infraestructura necesaria para la circulación de los vehículos que transportan las mercancías o las personas. Suelen estar dispuestas en el territorio conectando los núcleos de población, como ya se dijo anteriormente, de tal manera que forman una red o tendido de diferentes densidades, dependiendo del tráfico generado en la zona. Normalmente, las redes más densas se desarrollan en las cercanías de los sitios en los que se conectan varios ejes o sirven de estaciones de intercambio entre medios de transporte diferentes (carretera-aeropuerto; carretera-puerto; ferrocarril-carretera...).

La existencia de unas u otras redes de transporte, o de mayor o menor densidad de las mismas, viene determinada por una serie de condicionantes históricos, naturales o espaciales.

Los condicionantes históricos son aquellas decisiones tomadas en el pasado. La localización de la capital estatal, políticas más o menos centralistas, conflictos internos y externos, etc. pueden haber influido en el diseño de la red de transporte.

Condicionamientos naturales se refiere a la tipografía o el clima de una región determinada que influye directamente en los ejes de transportes. Así pues, el ferrocarril o la carretera se han de adaptar al relieve de los terrenos y, por lo general, siguen el paso natural de los accidentes geográficos de una región tal como la montaña, lagos o ríos.

El clima también es una condicionante para las formas de transporte ya que hay que tener en cuenta la época del año en que se realice.

Condicionamientos espaciales se refiere a la distribución de los asentamientos de la población en el territorio, así como a la ubicación de los centros de desarrollo industrial, de la producción de materias primas y de las fuentes de energía que influyen de manera determinante en la red de transportes, tanto en la densidad de la misma como en la conectividad de sus bielas.

En los medios de transporte, el que se lleva a cabo por carretera es el más importante en la actualidad a nivel mundial, tanto para el traslado de personas como para el traslado de mercancías, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados, (automóviles,

camiones o autobuses) y al servicio que se presta de puerta a puerta. Esto significa una comodidad para el usuario.

“No obstante, el transporte por carretera presenta alguna desventaja. El costo de construcción y de mantenimiento de la infraestructura vial de la carretera es sumamente elevado; además, la utilización masiva de ciertos tramos provoca una considerable congestión vial que puede llegar a ser abrumadora e incluso peligrosa, entre otros percances automovilísticos.

»Esas desventajas son los llamados costes externos en España y, según un documento conjunto emitido por el Ministerio de Fomento y por el Ministerio de Medio Ambiente y medio Rural y Marino, respecto a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (29/04/2009), indica que el fuerte crecimiento de la demanda (viajeros y mercancías), que se ha canalizado preferentemente hacia la carretera y el transporte aéreo, ha provocado situaciones de congestión en ambos modos de transporte, y que tiene como resultado el deterioro de la calidad del aire, especialmente en el ámbito urbano, donde, los PM10, como 2,5 provocan un deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico (se estima afecta al 26,7 % de los hogares), a la sedentarización producida por los nuevos hábitos sociales y a los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico; la siniestralidad y las víctimas causadas por los 50.688 (año 2007) accidentes de tráfico urbano tuvo como consecuencia 62.733 heridos y 741 muertos; el tiempo perdido en atascos (congestión del tráfico) y sus repercusiones económicas en el sector productivo”. (Conferencia impartida por José Julián Mendoza Fernández, en *Taller Internacional sobre Planificación Intermodal para una Cadena Logística Eficiente en Mesoamérica*, impartido en la ciudad de ANTIGUA (Guatemala), julio 2009).

El transporte terrestre que se genera por ferrocarril tiene la ventaja de transportar grandes volúmenes de mercancías. Un aspecto que se contrapone con la inflexibilidad de tener que circular por una vía predeterminada e inamovible, pues únicamente puede alcanzar los lugares a los que lleguen las vías férreas

Cuadro comparativo del costo del transporte por distintos Modos

MODO	PRECIO (\$ / Ton - km)	Comparativo v/s aéreo	
Aéreo	61,2	1,00	100,0%
Carretera	26,19	2,34	42,8%
Ferrocarril	2,28	26,84	3,7%
Ductos	1,46	41,92	2,4%
Marítimo	0,74	82,70	1,2%

- Aunque estos costos de transporte promedio pueden utilizarse para comparaciones generales, la comparación de costos para el propósito de selección de servicios de transporte se deben hacer en base a los costos reales que reflejan las mercaderías enviadas, la distancia y dirección, así como cualquier manejo especial requerido.



Fuente <http://es.slideshare.net/didastours/elementos-de-la-logistica->

Transportes especiales: estas redes son exclusivas para transportar un único producto como el petróleo a través de oleoductos, el gas a través de gaseoductos, la energía eléctrica a través de las redes de alta tensión o la información a través de la red telefónica.

El transporte aéreo: en un principio su uso era casi exclusivamente para el transporte de pasajeros y de mercancías poco voluminosas, aunque con el paso del tiempo y al mejorar de los costos y las capacidades de las aeronaves se ha utilizado con mayor frecuencia para el transporte de productos perecederos que necesitan desplazarse con rapidez. La presencia de aeropuertos induce a la localización en torno a ellos de una serie de actividades económicas relacionadas con él tales como hoteles, empresas de alquiler de vehículos, empresas de transporte urgente o centros de negocios que generan una dinámica económica muy importante en la zona.

El transporte acuático: realizado mediante barco pudiéndose distinguir entre el transporte fluvial (por ríos y canales) y marítimo. Su principal ventaja radica en poder transportar mercancías voluminosas a bajo costo, aunque presenta una desventaja, la velocidad. Ésta ha provocado la decadencia del transporte de viajeros de larga distancia (copado por el transporte aéreo), mientras que en las cortas distancias se mantienen en ferry (barcos relativamente rápidos que cubren frecuentemente líneas de pasajeros de corta distancia).

Tanto el transporte fluvial como el marítimo necesitan de la creación y funcionamiento de puertos para prestar sus servicios; estas infraestructuras sirven para la interconexión entre diferentes medios de transporte, por lo que deberán tener las edificaciones y almacenes necesarios para el desarrollo de su actividad.

Transporte multimodal: en la actualidad se considera necesario la interacción entre los diferentes medios de transporte a efecto de hacer más eficiente y económico el transporte de las mercancías. Se puede definir al transporte intermodal como la coordinación de todas las operaciones y medios de transporte para llevar una mercancía de su lugar de origen a su destino, en un centro de transformación o consumo, en el menor tiempo y al mejor costo posible.

Durante el siglo XX y principios del siglo XXI, las redes de transporte de mercancías en los distintos continentes han compartido un fenómeno común consistente en un predominio progresivo de la carretera para cumplir con la demanda de transporte de sus ciudadanos.

Los servicios de transporte por carretera, en especial para el traslado de mercancías, han sido tan agresivos que en algunos lugares dicho medio de transporte se presenta como exclusiva. En algunos territorios, el transporte por carretera ha dejado en desuso otras redes como las ferroviarias o las vías navegables hoy día en franco retroceso.

No cabe duda de que las carreteras tienen mucho mayor alcance geográfico que el resto de infraestructuras; llegan a más sitios. Por tanto, permiten configurar cadenas con un solo medio de transporte en el servicio de transporte de carga el cual, por lo general, es prestado de 'puerta a puerta' sin necesidad de intercambio de la mercancía entre distintos modos de transporte. Esta ventaja, unida a su flexibilidad y a un precio reducido (a veces por debajo

del costo real), ha convertido a esta opción de transporte de carga en la preferida por los cargadores, es decir, por los agentes que encargan el transporte de sus mercancías.

Esta situación crea una clara diferenciación con otros medios de transporte como el ferrocarril, las vías navegables y el transporte aéreo ya que éstos requieren conectarse con la carretera para dar el mismo servicio ‘puerta a puerta’. Una cadena multimodal en la que se combinan varios modos de transporte para prestar un mismo servicio de movilidad. Esto implica la dificultad de tener que compatibilizar servicios con características a veces muy distintas de transporte que concurren para formar la cadena multimodal o intermodal. Y cuando se intenta su acoplamiento, en algunos momentos, se tiene que lidiar con problemas como la rigidez histórica de cada modo de transporte, tradicionalmente hecho a sí mismo sin tener en cuenta la evolución de los demás y, en consecuencia, preso de su propio recogimiento endogámico.

Por lo que: “no siempre es posible compatibilizar los diferentes modos entre sí para formar una cadena de transporte. Y sin embargo, el ferrocarril, las vías navegables y el transporte aéreo o marítimo son modos con una gran capacidad de transporte, reconocida por todos. Por poner un ejemplo, en el movimiento de contenedores, la carretera requiere una unidad tractora o camión por cada contenedor a transportar, mientras que el ferrocarril puede llevar en un solo desplazamiento más de 50 y los buques más de 1.000 contenedores. Teóricamente, cuando se eleva de esta manera la capacidad de transporte se reducen en gran medida los costes del transporte (medidos por tonelada y kilómetro recorrido), hecho que haría posible aplicar precios más competitivos. Pero en la práctica no ocurre así con el ferrocarril o el transporte marítimo intercontinental. La pregunta es: ¿cómo es posible que con esas diferencias de capacidad, la carretera gane la partida al ferrocarril o al marítimo en el transporte interior en un territorio? Ya se ha dicho antes: la carretera goza de una envidiable versatilidad para dar un servicio “puerta a puerta”, algo que compensa con creces su relativa baja capacidad de transporte. Los servicios de transporte “puerta a puerta” que proporciona la carretera permiten tejer una malla más amplia y más densa, en la cual se dispersan los encaminamientos de las mercancías. Esta dispersión geográfica actúa en contra del ferrocarril, del barco o del avión, sujetos a itinerarios y calendarios fijos. El ferrocarril y el barco viven de la concentración del tráfico en determinadas líneas y

corredores y no precisamente de la dispersión indiscriminada de tráfico. En la práctica, se genera un círculo vicioso negativo para estos modos de transporte. A medida que pierden tráfico y se reducen sus coeficientes de ocupación, deben incrementar sus tarifas si quieren cubrir tanto costes variables como fijos (son muy intensivos en capital), hasta el punto de perder su principal potencialidad, que es la del precio. Hoy día, el ferrocarril es el modo que más ha sufrido este proceso regresivo. En muchos corredores geográficos donde tradicionalmente existe una línea ferroviaria, y por tanto se está en condiciones de dar un servicio ferroviario, no se alcanza la masa crítica suficiente como para que el ferrocarril se asegure una mínima rentabilidad financiera, económica e incluso social. Y se termina por perder cuota a favor de la carretera, inequívocamente más dinámica y flexible. La carretera, pues, ostenta una privilegiada posición en el transporte interurbano de mercancías. Allá donde se extienda a lo largo y ancho de un territorio intra-continental amplio (país, región o continente) es la preferida por la demanda de transporte. Año tras año, las nuevas cargas que van contratándose entre las distintas zonas que estructuran los territorios, son canalizadas a través de servicios de transporte por carretera. Su éxito es hoy día evidente. Los ecos de su potencialidad han provocado un poderoso efecto llamada, fundamentalmente en aquellos territorios sujetos a las reglas de un mercado abierto a la concurrencia en la prestación de servicios de transporte por carretera, como es el caso europeo. Basta con cumplir unos requisitos mínimos de capacitación profesional y garantías legales para poder acceder a este mercado con la oferta de servicios que se es capaz de proporcionar. Con el tiempo, a este sector han acudido gran número de personas procedentes de otros sectores sumidos en un proceso de crisis, en busca de un nuevo empleo, generando una oferta súper-abundante y muy atomizada, que compite fuertemente en precios, hasta el punto de fijarse tarifas por debajo del coste real del servicio (en ocasiones, no se tiene en cuenta por ejemplo la amortización del vehículo). En estas condiciones de sobre-exposición, una subida de los costes de combustible puede significar la inmediata ruina de muchos de estos transportistas, acostumbrados a operar por encima del límite de sus posibilidades. Las últimas elevaciones del precio del petróleo han ocasionado graves problemas en este sector, sobre todo al segmento de transportistas con poca dimensión de flota. Otro problema que afecta a la salud de la carretera es la congestión. Este problema es ahora objeto de atención preferente. El empleo masivo de la

carretera, para atender las necesidades de transporte a escala continental, ha llevado con el tiempo a una elevación en exceso de las cargas de tráfico de vehículos pesados en muchos tramos de la red. Esta elevación lleva a volúmenes de tráfico próximos a la capacidad de las carreteras, es decir, a grados de utilización muy altos. El resultado es la congestión, cuya percepción inmediata es una pérdida del nivel de servicio de las carreteras. Las situaciones de congestión de las carreteras interurbanas en los diversos continentes son bien conocidas y son objeto de atención de las diversas políticas de transporte. Los efectos principales de la congestión en las carreteras se pueden medir en términos de elevación de los costes del transporte, entendidos éstos en sentido amplio, tanto los que sufren los usuarios de las carreteras (costes “internos”), como los que padece el resto de la sociedad (costes “externos”): - Con la congestión se produce una elevación de los costes “internos” del transporte, que desemboca en un alza del precio del transporte y una reducción de la calidad del servicio (fallos en las entregas, demoras excesivas, imposibilidad para rotar adecuadamente, etc.).

La congestión de las carreteras recae tanto sobre los transportistas como los viajeros, dado que camiones, coches y autobuses, comparten la misma infraestructura. Un tráfico excesivo de camiones afecta al nivel de servicio percibido por los viajeros que van en vehículo ligero o en autobús y viceversa. Estas alteraciones del transporte pueden expandirse en el territorio de forma generalizada, o afectar de maneras singular a una zona determinada (país, región o territorio). Cuando una zona se ve especialmente afectada, se presenta un problema de accesibilidad a la misma. La congestión en la trama viaria de acceso a una zona debilita sus vínculos con otras zonas y, en último extremo, en un escenario de saturación total, podría hacer llegar a perder tales vínculos. En tal caso, es como si no existieran las carreteras puesto que no sirven para su cometido principal, que es dar soporte al transporte. En síntesis, las condiciones de tráfico puede llegar hacer inviable el transporte hacia o desde una zona y provoquen su hundimiento económico. Pero no hace falta irse a un extremo. En una situación de congestión habitual, generalmente aceptada por todos hoy día como normal, la elevación de los precios del transporte de mercancías con origen o destino en una zona, suele traducirse en una elevación de los precios de los productos que se exportan o importan en dicha zona. Esta elevación se produce de forma

gradual y parece no notarse año a año, pero transcurrido un tiempo mayor su efecto es pernicioso. Un alza de los precios de los “inputs” procedentes de otras zonas, atenúa - si no elimina – las ventajas competitivas que puede tener la zona con base en su especialización. Por su parte, el encarecimiento de los “outputs” propios dirigidos a otras zonas debido a un transporte más costoso, pone en peligro también la competitividad de la zona para poner en valor sus productos. Esta situación de pérdida económica se aprecia en ciertas zonas de la Unión Europea. En particular, ya se está produciendo ya en las relaciones económicas entre España y Portugal y el resto del Continente Europeo.

Desde siempre, la Península Ibérica ha estado separada del resto de Europa por los Pirineos. Simplemente, desde un punto de vista físico, la presencia de esta barrera orográfica hace que de cara a la conectividad del sistema de transporte, la Península Ibérica sea más parecida a una isla que a una península. Los Pirineos impiden que la frontera sea en la práctica una línea permeable. Existen solamente dos puntos de conexión en los extremos de los Pirineos (carretera y ferrocarril) y muchas dificultades para atravesar su tramo central, a pesar de ser éste un proyecto planteado sucesivamente en diferentes foros y figuras de la política de transporte. El aislamiento que produce esta barrera orográfica se agrava cuando se añade la congestión en los dos principales pasos fronterizos (Irún y La Junquera). A través de cada uno de ellos pasan ya diariamente unos 10.000 vehículos pesados, un tráfico que pone en jaque la capacidad misma de las carreteras, a pesar de sus sucesivas ampliaciones. Hoy día, ya se están detectando síntomas de elevación de precios de los productos que se compran y se venden en España y Portugal, no solamente por la elevación del precio del combustible empleado en el transporte, sino como consecuencia de la congestión de las carreteras que atraviesan los Pirineos. - Por otro lado, la congestión incrementa los costes “externos” del transporte, sobre todo con el empleo indiscriminado de la red de carreteras, incluso por encima de su propia capacidad. Estos costes externos son los que el propio transporte repercute directamente en el resto de la sociedad y se convierten en pérdidas económicas en los clientes finales como consecuencia de las demoras provocadas por la congestión (las mercancías también tienen “valor del tiempo”), y también por el efecto barrera, ruido y accidentabilidad, así como emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero tales como el CO₂. Este problema es común en

todos los continentes y, en realidad, afecta al planeta en su conjunto. Las políticas de transporte muestran una plena coincidencia en subrayar la congestión de las carreteras como el problema más acusado del transporte. Su tratamiento se aborda desde el principio de la movilidad sostenible. Se trata de actuar hoy para hacer posible el transporte de mañana. En Europa, es una cuestión que se enfatiza en el Libro Blanco del Transporte del año 2001, y en su revisión en el año 2006. Aun así, este diagnóstico no debe concluir atribuyendo a la carretera los males del transporte. Sus servicios siguen siendo hoy día los más competitivos a la hora de atender las necesidades de transporte en gran parte de las relaciones origen-destino en un continente. El desarrollo tecnológico del sector de la carretera está logrando que los camiones reduzcan significativamente los consumos de combustible y las emisiones de gases contaminantes por kilómetro recorrido. En la práctica, la adaptación de la carretera al cambio está sobradamente contrastada a lo largo del siglo XX. Pero ello no debe hacer olvidar el problema de la congestión excesiva en las carreteras...” (Conferencia *Experiencias europeas y españolas de Intermodalidad*; impartida por Álvaro Rodríguez Dapena, Director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado, del Gobierno de España en la ciudad de Guatemala. Agosto, 2009, en el Taller Internacional sobre Planificación Intermodal para una Cadena Logística Eficiente en Mesoamérica).

Una de las respuestas actuales para solventar los problemas producidos por el uso excesivo de las carreteras es tan simple con la de diversificar la oferta en medio de transporte o, como podría ser para el caso de Guatemala y otros lugares del mundo, restablecer el servicio de transporte colectivo por medio del ferrocarril. Estos últimos, tuvieron mayor desarrollo en el siglo XIX en el seno de los países desarrollados, concretamente durante la época de la primera revolución industrial, por lo que la mayor parte de la infraestructura ferroviaria mundial procede de ese período de la historia y no fue hasta el siglo XX que surgieron otros competidores a dicho medio de transporte en la prestación de este servicio como por ejemplo el avión para el transporte de viajeros de larga distancia o el transporte por carretera para la corta distancia y las mercancías.

No obstante, lo anterior del ferrocarril se ha adaptado a las nuevas circunstancias desarrollando más velocidad, mayor confort y especialización en el tráfico de mercancías

(contenedores, cisternas, vagones frigoríficos...). El futuro del ferrocarril está en las redes de alta velocidad que actualmente se están diseñando, como es el caso de la red europea o la asiática.

2.1. Situación del transporte en Guatemala

Los medios de transporte en Guatemala están protegidos por disposición contenida en el artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual determina que: “Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios. Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de usos público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del Ejército Nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten servicios de transporte. Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente”.

Dicha norma constitucional ha sido interpretada en varias ocasiones por la Corte de Constitucionalidad de Guatemala que, en sentencia contenida en la Gaceta No. 39, expediente No. 180-94, página No. 29, sentencia: 24-01-96, determina que “esta Corte estima que la protección al servicio del transporte comercial que la Constitución encarga al Estado, como se establece en el artículo 131, implica que deben tomarse todas las medidas que propicien de un modo que otro, el fortalecimiento de esta actividad económica en beneficio de la colectividad a quienes va dirigida, pero no lo faculta para que con ese objeto se impongan limitaciones a quienes participan de esa actividad económica, ya que la misma no pone en peligro la economía nacional sino, más bien, es una expresión de la libertad de comercio e industria que la Constitución establece y que el Estado está obligado

a garantizar y a fortalecer. Limitar ese derecho a través de una disposición reglamentaria, es contradecir lo que la Constitución dispone...”.

A pesar de la protección legal que tienen, los medios de transporte en el país son muy deficientes y presentan, en la actualidad, una serie de retos por mejorar lo que ha puesto de manifiesto en el análisis que se hizo del *Sistema de Transporte Colectivo Masivo para la Ciudad de Guatemala, en 2004*, donde se determinó que el mismo presentaba una serie de dificultades que fueron enumeradas por la Municipalidad de Guatemala, la cual determinó, después de la elaboración de una serie de dictámenes técnicos, que *“el sector movilidad urbana muestra severas deficiencias que impactan negativamente a la región del Área metropolitana de Guatemala (AMG). El sistema de transporte colectivo es parte integral de estas deficiencias, que muchas veces se dan a notar por los altos niveles de congestión o la alta inseguridad vial”*. La problemática del sector, según el Plan de Movilidad Urbana para el año 2020, es la siguiente: *“Ineficiencias, inseguridades y disparidades en el sistema de transporte del AMG causan altos índices de congestión y accidentalidad, así como inequidades sociales que, finalmente, se traducen en una baja competitividad económica, una degradación del medio ambiente y un alto costo social para la región. En la región metropolitana existe una fuerte centralización de problemas de movilidad, que contrasta enormemente con las condiciones en el interior del país: De todos los vehículos registrados, el 62% está registrado en el Departamento de Guatemala, y durante los últimos años el parque automotor ha sufrido aumentos anuales de 5,6% en promedio. Por su parte, se estima que la red vial en la Ciudad de Guatemala ha aumentado únicamente al ritmo del 1,2% anual en los últimos 25 años. El transporte colectivo no es ajeno a la problemática del crecimiento desmesurado del parque vehicular, pues es afectado directamente por los niveles de congestión causados por éste. De hecho, buena parte de los recorridos de buses ya tenían en 1992 secciones con velocidades de operación menores a 4 km/h y se calcula que la velocidad de operación promedio actual de buses es entre 6 y 10 km/h, según la ruta. Aunque sólo el 23% de los viajes realizados en el AMG se realizan en automóvil particular, este modo de transporte ocupa el 76% del espacio disponible de circulación sobre las vías públicas. Por su parte, el transporte colectivo, que es utilizado para realizar el 68% de los viajes dentro*

del AMG, utiliza únicamente el 22% del espacio de las calles. Esto es un fenómeno al que los expertos llaman inequidad modal, pues la mayor cantidad del recurso espacio público es utilizado de manera ineficiente para transportar a la minoría de la población. Para transportar a una persona en automóvil privado se requiere, en promedio, de 100 m² de espacio vial, mientras que para transportar a la misma persona en un sistema de buses, se requiere de 20 m². No obstante, el sistema de transporte colectivo actual de la Ciudad de Guatemala presenta varias deficiencias internas, que han sido identificadas por varias fuentes. Las deficiencias identificadas muchas veces son consecuencia de un problema y a la vez causa de otro problema, por lo que no pueden verse aisladamente, sino deben comprenderse como un sistema de deficiencias interrelacionadas. Los problemas claves y en común de los distintos documentos pueden resumirse en los siguientes puntos: Operación deficitaria, muchas veces relacionada a las fugas no contabilizadas; tarifas politizadas y no relacionadas a los costos reales de operación; reducida capacidad económica de empresarios y autoridades para invertir en el sistema; inseguridad vial y ciudadana para los usuarios del transporte colectivo; tarifas no integradas entre los distintos prestadores del servicio; organización y administración empresarial inadecuada e ineficiente; flota de buses antigua, en mal estado y de baja capacidad; altos costos de operación; no se utilizan las ventajas de economías de escala; servicio y frecuencias irregulares, particularmente de noche; bajas velocidades de operación que implican tiempos de viajes excesivamente largos; servicios no diferenciados entre buses urbanos, extraurbanos cortos (suburbanos) y extraurbanos largos; competencia por el pasaje entre unidades de transporte colectivo; altos niveles de contaminación del aire y de ruido; en esencia, puede decirse que el servicio prestado por el sistema de transporte colectivo actual es deficiente. Debido a este hecho, existe el siguiente círculo vicioso cada vez que es necesario ajustar la tarifa: por un lado, la población y las autoridades sólo están dispuestas a un aumento de tarifa si se mejora el sistema, y por otro, los operadores sólo están dispuestos a una mejora del sistema si se aumenta la tarifa. Cualquier propuesta de reestructuración del sistema que pretenda resolver de fondo el problema debe incluir una estrategia de cómo romper este círculo vicioso. (Municipalidad de Guatemala, 2002). Plan Guatemala 2020: Sector Movilidad Urbana. Guatemala, n.p. Datos para 2004 provenientes del sitio web de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT):

<<http://www.sat.gob.gt/estadisticas/prueba/Parque%20vehicular%20por%20Departamento.htm>>. El número de vehículos registrados en el país para este año es de 1.2 millones, de los cuales aproximadamente 769,000 corresponden a los que circulan en la Región Central. El estudio de 1992 de JICA que estimaba que en el año 2010 irían a haber 1.5 millones de vehículos en el país, lo cual indica que el parque vehicular ha crecido más rápido de lo proyectado.

De los 300 km nuevos de red vial creados entre 1976 y 2001 en el Municipio, sólo una muy baja proporción corresponde a nuevas arterias que interconectan distintas áreas de la ciudad (Calzada Los Próceres, Puente El Naranjo, Calzada La Paz, Calzada Atanasio Tzul, Bulevar del Austriaco, Bulevar Rafael Landívar, Paralela al San Juan). JICA (1992). Estudio de plan maestro para el sistema de transporte urbano en el área metropolitana de Guatemala. Tokio: JICA; y estimaciones de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA), basadas en tiempos y longitudes de recorrido (2003). Los datos de la composición modal provienen del Estudio Origen-Destino realizado en 2001 por la Municipalidad de Guatemala, mientras que la ocupación de Calles es una estimación promedio de ocupación de la vía pública en base a conteos de tránsito, realizado por el Departamento de Planificación y Diseño de la Dirección de Infraestructura de la Municipalidad. (Extraído de <http://www.nuestramuni.com/index.php/transmetro/85-temas/5402-dictamentecnico> e, 9 de septiembre de 2014).

Las carreteras son la principal vía de comunicación de un país. Existe el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, institución encargada de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, para que Guatemala cuente con infraestructuras y comunicaciones adecuadas. El Ministerio de Comunicaciones fue creado un 24 de agosto de 1871, con el nombre de Ministerio de Fomento, Decreto No.14. Posteriormente, el 17 de agosto de 1999, el CIV se reglamenta con el acuerdo gubernativo 520-99, convirtiéndolo en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Durante más de un centenar de años, el Ministerio de Comunicaciones ha llevado al desarrollo a diferentes regiones; Guatemala cuenta hoy en día con más de 1000 puentes a

nivel nacional y más de 6500 kilómetros de carreteras asfaltadas. (Reseña histórica; extraída de <http://www.civ.gob.gt/web/guest/41>, el 5 de julio de 2014).

La longitud total de la red carretera del país alcanzó en el año 2000 la cifra de 4269,9 kilómetros, lo que corresponde un aumento de 151,9 kilómetros con respecto a 1999, equivalente a un porcentaje de 1,1%. Según su clasificación, la red vial se integró así: Carreteras centroamericanas con el 15,0%, nacionales con el 16,0%, departamentales con el 46,6%, y caminos rurales con el 22,4%. En relación a su tipo de rodadura, la red carretera registró, en el año 2000, el siguiente comportamiento: el 34,9% equivalente a 4977 kilómetros corresponde a carreteras asfaltadas y el restante 65,1% a las de terciaria que se componen de 6100 km (42,7%) de carreteras y 3193 Km (22,4%) de caminos rurales. El tránsito vehicular en las principales carreteras del país se controla por medio de seis estaciones de conteo: dos en la carretera CA-1 Oriente con TPDA (tránsito promedio diario anual) de 35932; seguido de la CA-9 Sur con un TPDA de 16854, la CA-9 Norte con 14183, la CA-1 Occidente con 12262, la CA-2 Occidente con 8735 y la CA-2 Oriente con 4893. (*Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Comisión de estadística del Transporte, Unidad Sectorial de Planificación, Estadísticas de transporte de Guatemala, 2000* págs. 17-20).

El transporte Ferroviario en Guatemala. Actualmente no se presta el servicio de transporte por ferrocarril ni de carga ni de pasajeros. La línea ha sufrido una depredación por parte de las personas que negocian con la chatarra de forma ilegal en el país; depredan de forma clandestina tramos completos de material ferroso. Además, las invasiones de pobladores de escasos recursos tiene tomada gran parte de los tramos ferroviarios que existían en el pasado.

“En su momento de mayor desarrollo la línea férrea en el país llegó a tener una longitud de 1139,2 kilómetros, divididos en 783 kilómetros de vía principal y 356,2 kilómetros de otras vías (desvíos, patios y laderos). El tipo de vía construido en Guatemala es el de trocha angosta de 0,914 metros de ancho, por lo que no es compatible con otros países vecinos como México, que usan una vía más ancha denominada vía estándar, su grado de curvatura crítico es de 20°, con un radio de 87,75 metros; la pendiente máxima es de 3,7% en el

tramo de Palín – Escuintla y Guatemala – El Rancho, con Rumbo Norte. La capacidad máxima de diseño era de 20 toneladas por eje. La densidad de vía es de 10462 Km por cada 1000 km cuadrados de superficie y de 0,1 Km por cada 1000 habitantes, considerando para el año 2000 que la población total del país es, según proyección del censo de 1994 del I.N.E., de 11.385.337 habitantes. En 1994 se contaba con una red principal de 791 kilómetros, de los cuales 648,79 kilómetros enlazaban los principales puertos del país: Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios en el Distrito Atlántico; Puerto San José y Puerto Quetzal en el Distrito Pacifico La red llegaba a México, por la frontera de la Ciudad Tecún Umán. Además, de otras líneas que no funcionaban como la del Puerto de Champerico con 29,61 kilómetros (invadida y depredada parcialmente) y la de la frontera con el Salvador, Anguiatú con 112,63 kilómetros en el Distrito Atlántico. Contaba con 324 puentes con estructuras permanentes de acero, hormigón y acero-hormigón con madera, 14 túneles, operan únicamente tres entre Puerto Barrios y Guatemala. En el año 2000 hubo tráfico ferroviario de pasajeros (suspendido en octubre de 1994) pero el de carga (suspendido en marzo de 1996) se reinició a partir de enero. Se movilizaron 61,5 miles de toneladas de carga las que representaron 22074,7 miles de toneladas-kilómetros a una distancia media recorrida de 359 km. En cuanto al tipo de movimiento en la distribución de la carga, en el año 2000 la carga de exportación consistió en 312 TEUS (contenedores de 20') en tanto que la de importación se integró por 32,4 miles de toneladas en carro entero y 2376 TEUS. Entre los principales orígenes y destinos de la carga movilizada, en el año 2000 sólo se operó el tramo Guatemala-Puerto Barrios con 300 toneladas de café para exportación y el tramo Puerto Barrios Guatemala con 61149 toneladas de importación integrada por 32049 toneladas de hierro y 29100 toneladas de contenedores. El coeficiente de explotación de los ferrocarriles (relación entre egresos e ingresos) se situó en 0,87 en el año 2000. En relación a la carga movilizada por mes en el año 2000, puede observarse que los meses de mayor movimiento fueron junio con 8,610 toneladas y octubre con 6,960 toneladas; en tanto que los meses de menor movimiento fueron enero con 1,430 toneladas y abril con 1,525 toneladas.” (Ortega Martínez, Luis José. Tesis *Valorización de estaciones ferroviarias y vía verde entre Melimar y Cuyotenango*. Universidad San Carlos de Guatemala. Facultad de Arquitectura, 2008, págs. 22 y 23).



Fotografía Ferrocarril de Guatemala.

Registró digital proporcionado por Fegua.

Capítulo III. Historia del ferrocarril en Guatemala

Con el objeto de describir el proceso de introducción de este medio de transporte en la República de Guatemala se realizó a una reseña histórica, de conformidad con la perspectiva interpretativa de distintos autores que se citan en lo sucesivo. El punto de partida es la creación de este medio de transporte a principios del siglo XVIII.

1. Los orígenes del ferrocarril

“Este medio de transporte fue el diseñado por el inglés Richard Trevithick. Asimismo, siendo el ferrocarril, el primer transporte que usó ruedas montadas sobre rieles, que utilizaba la fuerza motriz, que era proporcionada por una máquina de vapor. El 24 de febrero de 1804, al adaptar la máquina de vapor utilizada desde principios del siglo XVIII; para bombear agua y así tirar de una locomotora, misma que circuló a una velocidad de 8 kilómetros por hora. Con lo que este se puede considerar fue el primer tren, siendo usado para transportar 10 toneladas de acero y 70 hombres, que hizo su recorrido sobre una vía de 15 kilómetros, gracias a la locomotora “South Wales”, la primera locomotora funcional del mundo. En 1829 apareció la locomotora "Rocket" (50 km/h), base de las siguientes locomotoras a vapor. Los ferrocarriles requerían de guías para el transporte de los vagones; era necesario tener una línea metálica sobre la cual montar los vagones y que estos fuesen arrastrados por la locomotora. Estas líneas férreas se construyeron como líneas paralelas separadas por una medida específica. En Europa y Estados Unidos esta medida fue de 1,435 mm (56 pulgadas y media), como estándar mundial, por ser el más óptimo energéticamente, salvo en España, donde se estableció el ancho de 1,668 mm, por razones estratégicas (rivalidad con Francia) y orográficas (alta concentración de elevaciones montañosas, lo que implicaba locomotoras de mayor potencia y con ello de mayores dimensiones”. (Definición extraída el 25 de marzo de 2013. www.es.wikipedia.org/wiki/richard_trevithick).

Para hacer una descripción cronológica del desarrollo del ferrocarril en Guatemala se han tomado como parámetros para la exposición los periodos en los que ejercieron la presidencia de la República de Guatemala, a partir del año 1821 hasta el año 1953, y de allí en adelante se tomó como parámetro para continuar desarrollando la historia del ferrocarril

en Guatemala los principales hechos que han ocurrido en la historia contemporánea del ferrocarril en Guatemala.

1.2. Período de los gobiernos conservadores en Guatemala

El 15 de septiembre del año 1821, Guatemala se declaró independiente de España. No obstante, los ideales de libertad no estaban perfectamente definidos en la país por lo que, con dicha declaración, también se inició una etapa de confrontación directa entre los grupos más conservadores de la sociedad Guatemalteca, los cuales después de haberse afiliado en el Partido Conservador se enfrentaron al grupo de ideólogos del liberalismo político que formaron el Partido Liberal. Las pugnas de poder entre el grupo de liberales y el grupo de conservadores complicaron la escena política durante los primeros años de la independencia y el Congreso Federal de 1823 fue el escenario de los intentos para conquistar el poder político y económico del país. De esta época, los Gobernantes sobresalientes fueron: Presidente Mariano Gálvez y Mariano Rivera Paz, pero no fue hasta que asumió la presidencia del país el presidente Rafael Carrera cuando se iniciaron los esfuerzos por mejorar la vías de comunicación en el país dado que las estructuras de poder tradicional, no conformes con una doctrina liberal y de alcances democráticos y pluralistas, provocaron la desmembración y una serie de enfrentamientos que duraron de 1838 a 1840. Estos acontecimientos impidieron que se introdujeran mejoras significativas para el país durante esa época.

1.2.1. Presidente Rafael Carrera (1844-1848)



Fotografía: General Rafael Carrera

Imagen extraída de http://es.hartmann.info/images/Fases_de_curacion_MedicalEdition.pdf.

5 de enero de 2015

Rafael Carrera fue electo jefe político para el período 1844-1848. Carrera combatió a las bandas armadas rebeldes que seguían activas en el Oriente y logró imponer un poco de paz en el país. El 21 de marzo de 1847 creó la República de Guatemala. En 1851, en la Batalla de La Arada, Carrera derrotó una invasión militar de los países centroamericanos. En octubre de ese año fue nombrado presidente de Guatemala y, tres años después, elevado al rango de presidente Vitalicio (Polo Sifontes, Francis: 1988, pp. 198-205).

En esta época en Guatemala aún se explotaba la Grana Cochinilla, un tinte de telas de carácter natural, que proviene del insecto *Coccus Cacti*, parásito del nopal que se cría de un modo silvestre y permite también ser cultivada. Este tinte, que se obtiene de la desecación y molienda de las hembras de esta especie, produce el rojo carmín, también llamado rojo fino. Cuando han alcanzado su desarrollo (unos 8 milímetros) se recogen con un cepillo y se colocan al sol o se secan en hornos. El producto final se utiliza para teñir tejidos de grana y carmín. La aparición de los tintes sintéticos hizo que su cultivo disminuyera

bruscamente. Al ser un producto natural, es preferido por muchos consumidores como alternativa de los tintes industriales, pero en 1850 se descubrió los tintes a base de anilinas mucho más baratas y puras, lo cual provocó un derrumbe en los mercados productores de cochinillas como Guatemala, haciendo migrar a los terratenientes al cultivo del café.

Además, en dicho período de la historia, las vías de comunicaciones en Guatemala eran muy precarias; no obstante, otros países centroamericanos como Costa Rica ya explotaban plantaciones de café lo que motivó a ese país a innovar sistemas de transporte terrestre de larga distancia, pero contando con bajos recursos financieros, como el burrocarril.

“...en Costa Rica existió el burrocarril, sistema de transporte que utilizaba burros o mulas entre Puntarenas y Barranca, trayecto de 15 kilómetros concesionado por el gobierno costarricense a un tal Richard Farrer, según se publicó en un medio oficial el 30 de marzo de 1854. Ante la realidad espantosa que, para transportar por tren un quintal de café, por ejemplo, el costo sería similar al pago por su traslado a través del todo el territorio costarricense, la idea con todo y concesión se hizo nada, por lo que el trayecto fue cubierto en la forma descrita de tracción animal”. (Coronado Luna, M.: 2011, pág. 390). De 1825 a 1839, el gobierno centroamericano funcionó como la República Centroamericana, período en el cual se amplió la cobertura educativa, se crearon bibliotecas y el primer museo; se establecieron el matrimonio civil y el divorcio.

A Rafael Correa se le considera como el mayor representante de la tendencia conservadora en Centro América del siglo XIX. Se le conoce como el causante de la desintegración de la Federación Centroamericana dirigida por Francisco Morazán. Durante su gobierno, Rafael Carrera contó con el apoyo de religiosos y conservadores por ello logró gobernar Guatemala y mantener su cargo hasta el día de su muerte.

1.2.2. Presidente Vicente Cerna Guzmán (1865-1871)



Fotografía: Retrato de Vicente Cerna

Imagen Extraída de http://www.encyclopediaguatemala.org.gt/index.php?title=Vicente_Cerna, el 5 de enero de 2015,

“El mariscal Cerna era originario de Chiquimula, nació en el municipio de Ipala a principios del siglo XIX, donde ejerció como procurador. Era seguidor de Rafael Carrera y fue oficial de su ejército con resultados satisfactorios, lo cual le permitió aspirar al puesto de presidente tras el fallecimiento de este. Fue electo para gobernar de 1865 a 1869, fue reelecto para un segundo período, el que ya no pudo terminar porque lo derrocó la sublevación liberal de 1871. La asamblea se reunió el 3 de mayo para elegir al hombre que debería sustituirlo en la presidencia de la República, saliendo destinado el mariscal Cerna, quien aún desempeñaba el puesto de corregidor de Chiquimula. El consejero de Estado, Manuel Francisco González no logró superar los 26 votos. Entre los logros de su mandato se encuentran la introducción del telégrafo, el estudio de líneas de ferrocarril y la construcción del puerto de San José en el Pacífico. Sin embargo, no fue capaz de prever la transición de la exportación del añil hacia la del café, manteniendo el país en un estado de

feudalismo”. (Chinchilla, E. El Ferrocarril en Guatemala. *La vida Moderna en Centroamérica*. 1977, pp. 171-176. Guatemala. José de Pineda Ibarra).

Durante el período presidencial de Vicente Cerna se realizaron los primeros estudios técnicos y financieros para la introducción al país de un nuevo sistema de transporte conocido como el ferrocarril.

“... el principal motivo de la introducción del ferrocarril en Guatemala, al igual que en el resto del mundo, era comercial, principalmente para la exportación, encabezando los productos nacionales el café, que ya por entonces había sustituido definitivamente al añil, y el banano. En Tiquizate, Escuintla, utilizando las primeras locomotoras que combustionaban leña, las primeras fincas empezaron a transportar la producción agrícola hacia los viejos caminos de herradura. Aunque a la presencia del ferrocarril en Guatemala siempre se le ha puesto apellido liberal, su introducción se inició con el gobierno anterior, el del Mariscal Vicente Cerna Guzmán, durante cuyo mandato “... se hicieron estudios para la construcción de un ferrocarril, imitándose las empresas que habían abierto el ferrocarril de Panamá (1849-1855) y los trabajos que comenzaban a hacerse en Costa Rica”. (Chinchilla, N. (1986) Decreto de Concesión. *La Vida Moderna en Centro América*. pp. 387-389. Guatemala. José de Pineda Ibarra. (1977). Guatemala).

Las primeras intenciones de construir un ferrocarril para Guatemala tuvieron su paso inicial el día el 4 de febrero de 1868, cuando el presidente de la época emitió un decreto en el cual anunció: “... una concesión para construir el ferrocarril entre la Villa de Escuintla y el Puerto de San José, a favor de don Manuel García Granados, comerciante prominente de la época”.

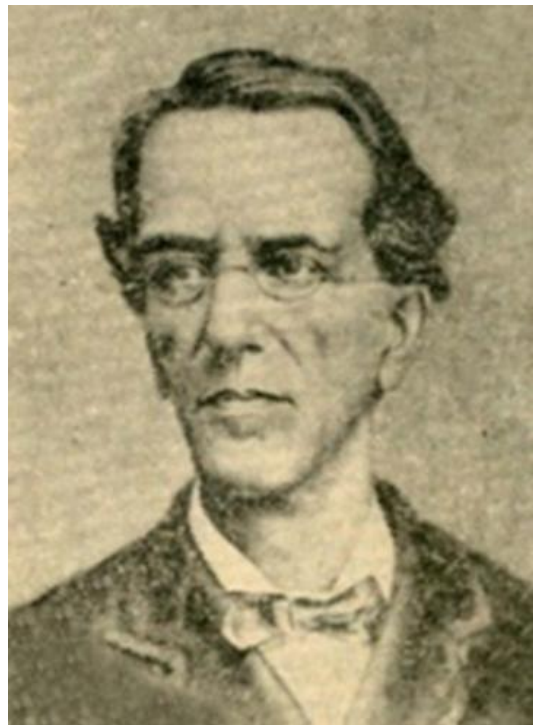
De conformidad con el citado, el Decreto de Concesión, cuya fuente documental es la Gaceta de Guatemala, Tomo XV, número 70, Guatemala, 14 de febrero de 1868; se cita textualmente la parte conducente de este: “...Habiendo examinado el proyecto de concesión formulado por el Consulado de Comercio, contratando con don Manuel García Granados, el establecimiento de un camino de hierro entre la Villa de Escuintla y el Puerto de San José en la costa del Pacífico; considerando que corresponde al gobierno favorecer la construcción de una ruta destinada a dar grande impulso al comercio y a la agricultura de la

República...”. (Guerra, A. (1995). Desde la República Federal hasta 1898. *Historia General de Guatemala Tomo IV* (pp. 552) Guatemala. Editorial Amigos del País).

Lamentablemente dicho decreto nunca fue puesto en práctica y quedo como letra muerta, dejando dicho documento meramente como una manifestación de intención por construir un ferrocarril en Guatemala.

1.3. Período de los gobiernos liberales en Guatemala

1.3.1. Gobierno del presidente Miguel García Granados y Zabala (1871-1873)



Fotografía de Miguel García Granados extraída de 12-1-2015

<http://quizlet.com/5345516/planet-3-lektion-33-flash-cards/>

Con Miguel García Grandos y Zabala comenzó el periodo de los Gobiernos Liberales en Guatemala que marcaron el inicio de la ‘Era Ferroviaria en el País’.

Antes de que éste asumiera el poder, el país estuvo gobernado por conservadores. Miguel García Granados, junto con Justo Rufino Barrios, encabezaron la revolución de 1871 por medio de la cual introdujeron cambios radicales tanto en la vida cotidiana de los guatemaltecos como en la estructura de poder de Guatemala. Dicho cambio no se logró de forma pacífica, sino que todo lo contrario; se logró a través del uso de la fuerza y con la participación de extranjeros tales como el señor F. W. Kelly quien fue una pieza clave en la construcción del ferrocarril de Guatemala. A continuación se narran parte de las luchas sostenidas para derrocar al presidente Vicente Cerna Guzmán.

“...la lucha desencadenada por un caudillo rural de la zona occidental, llamado Justo Rufino Barrios quien enfrentó a las tropas guatemaltecas en varias batallas en su ruta hacia la ciudad de Guatemala, derrotándolas definitivamente en la batalla de los llanos de San Lucas, Sacatepéquez, el 29 de junio de 1871, triunfo que le entregó la somnolienta ciudad de Guatemala en bandeja de plata. Hemos leído (o escuchado) también que Vicente Cerna “Huevo Santo”, que carecía del carisma y del liderazgo de Rafael Carrera no logró sostener el apoyo de su Gobierno, y que se enfrentó con un ejército mal entrenado y mal equipado a una fuerza pequeña y eficaz, que gracias a las gestiones realizadas por Miguel García Granados, venía equipada con armas de última generación, compradas al señor F. W. Kelly, a través de su representante Diego Meany, consistentes en 1,000 fusiles de repetición Remington y 30 carabinas Winchester modernas.” (Extraído de: <http://educacion.ufm.edu/llego-la-hora-del-progreso/#sthash.TvN8ifnm.dpuf>, el 12 de octubre de 2013).

De lo anterior se deduce categóricamente que García Granados buscó una alianza con Justo Rufino Barrios, al cual dotó de un conjunto de armas modernas para su época con lo que pudieron derrocar al entonces presidente, Vicente Cerna, por su campaña ilegal de represión.

Las batallas encabezadas por Justo Rufino Barrios, el cual es reconocido en los libros de Historia como ‘El Libertador’, resultaron virtualmente imparables. Para el gobierno de Vicente Cerna, según el acta levantada en el municipio de Patzicía, del departamento de Chimaltenango, los entonces rebeldes no conocieron al gobierno del general Vicente Cerna

y nombraron como presidente provisional al general Miguel García Granados; se le encomendó la convocatoria para una Asamblea Constituyente que decretara una Carta Fundamental.

“... Los líderes de la revolución tomaron una medida que roza lo genial: enviaron copias del Acta de Patzicía, como se denominó al documento, a las municipalidades del país, para esperar la adhesión de las comunidades al nuevo régimen político. En un virtual golpe de Estado, las municipalidades fueron remitiendo su adhesión al plan de Patzicía, legitimando en cierta forma el movimiento liberal, y desconociendo la autoridad del general Cerna”. (Extraído de <http://educacion.ufm.edu/llego-la-hora-del-progreso/>, el 6 de enero de 2014).

Como ya se dijo, el período de los gobiernos liberales en Guatemala marcó un icono en la adquisición ferroviaria para Guatemala.

Los primeros intentos por iniciar la construcción de estas obras de infraestructura en materia de transporte terrestre fueron ejercidas en tiempos del presidente Miguel García Granados y Zabala, el cual nació en Sevilla, España, el 29 de septiembre de 1809. Cuando tenía dos años de edad su familia emigró a Guatemala. Su primer cargo en el Gobierno fue de diputado de la Asamblea Legislativa de Guatemala, durante la década de 1860. Con el paso del tiempo se convirtió en el principal dirigente del partido liberal que se oponía al gobierno conservador del mariscal Vicente Cerna Sandoval; provocó graves problemas hasta el grado que tuvo que marcharse al exilio a México.

“En 1871, encabezó junto con Justo Rufino Barrios, a las tropas liberales que invadieron Guatemala, para deponer al Mariscal Cerna, en el movimiento conocido como la Revolución Liberal de 1871. El 3 de junio de 1871 llegó con sus tropas a Patzicía, departamento de Chimaltenango, donde levantaron el ‘Acta de Patzicía’, desconociendo al gobierno de Vicente Cerna. El 30 de junio de 1871, el ejército liberal entró en la Ciudad de Guatemala y García Granados se convirtió en Presidente Provisional, gobernando hasta el 4 de junio de 1873. Su gobierno puso en marcha la llamada "Reforma Liberal de 1871" y decretó la libertad de prensa y la libertad de cultos, la supresión de los diezmos y de las órdenes religiosas y la expulsión de los jesuitas, además de impulsar la educación laica. García Granados fue sucedido en el poder por Justo Rufino Barrios”. (Extraído de

<http://cultura.muniguate.com/index.php/component/content/article/66-garcia-granados/420-biografiagranados>, el 14 de noviembre de 2012).

El gobierno liberal asumió el poder en 1871 y dio prioridad a la apertura de vías modernas de comunicación. Miguel García Granados y Zabala el día 24 de agosto de 1871 emitió el Decreto Número 14 por medio del cual creó el Ministerio de Fomento, lo cual constituyó la piedra angular para el impulso de la construcción del ferrocarril en Guatemala. Se estableció que “considerando que para dar al comercio, agricultura, industria, artes y vías de comunicación todo el impulso y protección debidos, es muy conveniente la creación de un Ministerio de Fomento, que dedicándose a tan importantes ramos, les preste toda la atención que demandan el interés, progreso y mejora de la República.” (Recopilación de *Las Leyes* emitidas por el Gobierno Democrático de Guatemala, Tomo I, Tipografía de “El Progreso”. Guatemala, 1881, pp. 12).

Una vez constituida dicha dependencia Estatal y asignados los fondos estatales para su funcionamiento, el Ministerio de Fomento inició el desarrollo de estudios y otras actividades para poder construir el primer ferrocarril en Guatemala.

“A finales del Siglo XIX, un movimiento revolucionario liberal dirigido por los Generales Miguel García Granados (1871 – 1873) y Justo Rufino Barrios, asumió el gobierno, expropió los conventos, orientó políticas hacia los indígenas ordenando la ladinización y el trabajo forzado (una decisión que siempre ha sido criticada por las poblaciones Mayas), fundó la Escuela Politécnica para la formación de los oficiales del ejército, creó el Ministerio de Fomento, decretó la mayoría de edad en los 21 años, declaró la libertad de imprenta, creó el Registro de la Propiedad y el Registro de Ciudadanos, promovió la siembra intensiva de café, fortaleció el derecho a la educación y construyó vías de comunicación para integrar las diferentes regiones del país, con excepción del departamento de Petén, por obvias dificultades financieras y técnicas”. (*La UNESCO en Guatemala. Una historia de 60 años de cooperación*. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura Serviprensa, S.A. Guatemala 2010, pp. 38).

1.3.2. Gobierno del presidente Justo Rufino Barrios Auyón (1873-1885)



Justo Rufino Barrios

“Justo Rufino Barrio nació en el municipio de San Lorenzo, departamento de San Marcos, 19 de julio de 1835. Fue militar y político guatemalteco además de presidente de la República de 1873 a 1885. Durante su gestión continuó la política iniciada en la anterior presidencia emprendiendo un vasto programa de reformas que abarcaron, entre otros aspectos, a la Iglesia, la economía y la educación. Fundó el Banco Hipotecario, el llamado hospital de Oriente, y la Escuela Politécnica. Mandó construir el cementerio general de Guatemala. Además, durante su presidencia, se tendieron las primeras líneas telegráficas y ferroviarias, firmándose el contrato para la construcción del ferrocarril del Sur”. (Extraído el 20 de marzo de 2013. <http://www.cofimsa.com/historia%20de%20los%20presidentes%20>).

Con la llegada de Justo Rufino Barrios se inició formalmente la era del ferrocarril en Guatemala. El gobernante estaba tan orgulloso de su obra que hizo coincidir el día de su cumpleaños con la inauguración de la primera línea ferra en Guatemala. El acontecimiento se celebró de forma fastuosa y asistieron como invitados especiales los presidentes Rafael

Zaldívar (El Salvador) y Marco Aurelio Soto (Honduras), como más adelante se hará referencia.

También con la llegada de Justo Rufino Barrios se experimentó un cambio en la política de atracción de migración extranjera la cual cambió radicalmente con la llegada del político pues, tras el triunfo de la revolución de 1871, se consiguió, en buena medida, por la obtención de mejor armamiento extranjero. El presidente Justo Rufino Barrios, fervoroso creyente del beneficio que la presencia de extranjeros daría a la República, emitió la Ley de Inmigración mediante el Decreto Gubernativo 234, publicado el 27 de febrero de 1879 (Recopilación de Leyes de Guatemala, Tomo II, p. 244 Tipografía: El Progreso, Guatemala, 1881).

Dicha ley fue posteriormente modificada mediante la emisión del Decreto Gubernativo 520, publicado el 25 de enero de 1896 (Recopilación de Leyes de Guatemala, Tomo XIV, p. 219. Tipografía Nacional de Guatemala, 1897). En su artículo 1 decía: “Se reputará como inmigrado, para los efectos de este decreto, a todo extranjero que tenga profesión, bien sea jornalero, artesano, industrial, agricultor o profesor que, abandonando su domicilio para establecerse en Guatemala, acepte el pasaje que le proporcione el Gobierno o las empresas particulares, desde el puerto de su embarque en el exterior hasta su embarque en el país”. Y en su artículo 4 disponía: “Se reputará también como inmigrado a todo extranjero que, sin aceptar el pasaje a que se refiere el artículo anterior, manifieste voluntariamente antes de embarcarse, ante el Cónsul de Guatemala, ser su voluntad acogerse a los beneficios que concede este decreto y cumplir las obligaciones que impone” Dentro de esta corriente amistosa para el extranjero, del que se presumía aportaría en beneficio del país, cultura, tecnología y ejemplo de trabajo, en el año de 1895 se publicó un interesante libro, titulado Guía del inmigrante en la República de Guatemala, firmado por el señor J. Méndez, quien dedica el volumen al presidente Reina Barrios, y quien en su introducción nos ofrece un interesante muestrario de las ideas del momento. Expresa el señor Méndez (se respeta la ortografía original). (Extraído el 18 de febrero de 2014 de: <http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-miel/#sthash.UTgiftB.dpuf>).

Esta política de atracción de migración extranjera se vio consolidada con la creación de la Sociedad de Inmigración. Una entidad que, a tenor del Decreto de 20 de enero de 1877, estaría formado por diez individuos “mitad nacionales y mitad extranjeros” como socios propietarios y otros tantos honorarios. Cosmopolita colegio que le delinearía al Gobierno un sistema inmigratorio que diera el fruto deseado”. (Decreto 171. Recopilación de Leyes. Tomo II, p.17. Tipografía Nacional de Guatemala, 1881).

Los intentos de Justo Rufino Barrios para impulsar la construcción del ferrocarril se iniciaron antes de que dicho gobernante asumiera el poder puesto que: “El 19 de marzo de 1873, cuando el General Justo Rufino Barrios estaba interinamente a cargo del gobierno, se emitió un acuerdo en el que indicaba que el Gobierno de Guatemala se halla en disposición de contratar varias líneas férreas que crucen el territorio de la República y liberará, desde luego, las propuestas que nacionales y extranjeros quieran hacer para la construcción de las siguientes: Una de la Ciudad de Guatemala al Puerto San José en el Pacífico. Una del Puerto de Champerico, en el Pacífico, que tocará la villa de Retalhuleu y seguir a unirse con alguna de las líneas férreas mexicanas. Una de la Ciudad de Guatemala a la Ciudad de Salamá, cabecera del Departamento de Verapaz. Una de la Ciudad de Guatemala a los Puertos de Izabal o Santo Tomás en el Atlántico.” (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV, p. 550. Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).

La mención de las cuatro líneas férreas que el Gobierno deseaba construir dejaba ver que lo que perseguía era que Guatemala estuviera intercomunicada por ferrocarril de sur a norte y de oriente a occidente. Sin embargo, el más necesario de los cuatro proyectos era el primero, porque permitiría unir la ciudad de Guatemala con el principal puerto del país.



Fotografía de la Estación Central del Ferrocarril en la Ciudad de Guatemala con la estatua de Justo Rufino Barrios a caballo. Formato digital proporcionado por FEGUA.

“El 21 de abril de 1873, pocos días después de publicarse el Acuerdo mencionado, el gobierno y el ciudadano norteamericano D.W.F. Kelly firmaron un contrato de construcción del ferrocarril entre el puerto San José y la ciudad de Guatemala. Este instrumento se modificó poco después y Kelly se comprometió a construir solamente un tramo, entre San José y Escuintla, es decir, aproximadamente una tercera parte del proyecto original. A pesar de esta modificación Kelly no pudo reunir el capital necesario para la obra y, por esta razón, se rescindió el contrato”. (Guerra, A. (1995). *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV, p.550. Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).

A pesar del revés que había tenido Justo Rufino Barrios respecto al fallido contrato, el interés por el ferrocarril no había decaído y él mismo se consolidó, años después, con el nombramiento del señor Manuel María Herrera como Ministro de Fomento; asumió dicho cargo el 2 de octubre de 1876.

“Contrario a lo que corrientemente ocurre en las personas que escalan esas cimas, el nombramiento para el señor Herrera no fue motivo de alegría ni de envanecimiento. Don Manuel hasta la fecha había cumplido sus “deberes para con la patria” en comisiones esporádicas y casi siempre inocuas. Nunca de empleo fijo y menos en las proximidades y a las órdenes de un irascible gobernante... Herrera era reacio a los empleos no por escrúpulos ideológicos sino por vivir absorto en sus prósperos negocios. Pero también, como la mayoría de los hombres de plata. Don Manuel era fiel a la divisa de “Antes la vida que la bolsa”, y aceptó sin resistencia el sacrificio que le imponía el General presidente introduciéndolo a su equipo, sabiendo que negarse provocaría el enojo del omnipotente don Rufino quien si tal placiese, de una plumada podría echar al traste sus negocios, no obstante” que su imperio abarcaba una buena porción del territorio nacional que con mucho éxito y diligencia explotaba con café, pastizales, caña de azúcar y la correspondiente destilería, la productora de un chorro de monedas...Su designación como ministro no fue, pues, hostigoso para nadie. Antes bien, su nombramiento se tuvo como un acierto del señor Barrios, aunque se entiende que la razón de don Rufino para escoger a Herrera ...no fue para quedar bien con ninguno...Si lo nombró fue por condición de prospero finquero que por nadar en plata, se infería que conocía los secretos de abundarla. Tarea en la que precisamente estaba empeñoso el General Presidente tanto en lo oficial como en lo privado. Don Manuel María por su parte, para mitigar su “desventura” cavilaba la manera de sacarle beneficio al cargo que el destino ponía en su camino. Dos carencias constreñían los negocios a los que estaba fervorosamente consagrado. Uno de esos obstáculos era la escasez de brazos en el campo, y el otro, la falta de caminos. Obviamente esos estorbos fue la meta que se impuso el señor Herrera desde el sitial del ministerio...Don Manuel María Herrera no era optimista en canto a caminos en tanto se tratara de las veredas de “herradura” donde las acémilas durante la época de lluvia se sumían hasta las barrigueras, o de los “de rueda”, un poco más anchos, donde igualmente se atascaban carruajes y carretas hasta los ejes, Herrera como todo los “visionarios” de su tiempo fincaba sus esperanzas de “mejor vida” en la novedad de la locomotora...Sobre esa esperanzas de rieles. Don Manuel guardaba en carpeta especial, los estudios realizados para el tendido de la línea férrea entre el puerto de San José sobre el Pacífico y la Villa de Escuintla, la más urgente para evitar el uso del camino de tierra que invariablemente se

convertía seis meses al año cuando menos, en fangal donde quedaban atrapadas recuas y carretas, entre ellas las del propio don Manuel, paralizando sus negocios y el comercio en general con el consiguiente encarecimiento de fletes, seguros y restantes gastos a los que estaban sujetos los sacrificados comerciantes, aunque era bien sabido que quien pagaban esas alzas y hasta con creces, era el consumidos final” (José Santacruz Noriega, Barrios. Dictador, Gobierno del General J. Rufino Barrios (1876-1879). Tomo III, 1996. Tipografía Nacional de Guatemala. pág. 152 a la 155).

El interés por la construcción de la línea ferroviaria estuvo empañada desde sus orígenes por intereses capitalistas, personales, espurios, originados desde la cúpula del Gobierno.

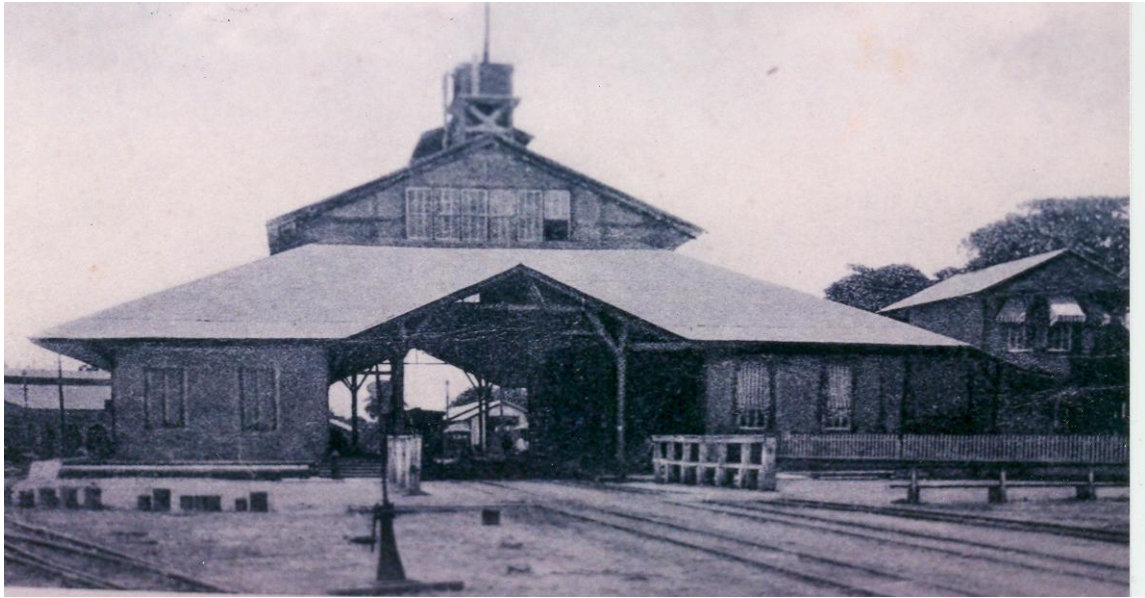
“Cuando don Manuel, puso por primera vez sus pies en el despacho...la obra vial más importante en ejecución era el camino al Norte...sin el ñeque que demandaba la empresa. Y se obraba sin diligencia no tanto por la circunstancia de haber estado don José María Samayoa tan vinculado al proyecto, como por la razón más sensible de que el señor Barrios había distraído los fondos destinados al camino para financiar aquella empobrecedora e inútil guerra del 76 con El Salvador...El Ministro poco entusiasmado con este camino alejado de sus bienes raíces, dejaba hacer al director, pero sin prestarle auxilio para darle seguimiento al trabajo, porque don Manuel en lo oficial y lo privado, solo tenía espacio para cabildear sobre la forma de cómo hacer realidad el sueño del camino de hierro al puerto de San José en el Pacífico que ese sí, sobre factible y moderno, favorecería y de qué manera, sus feraces fundos enclavados en ese litoral, tanto como a sus fincas de lugares prominentes donde granaba el café que daba gusto. Sobre eses sueño ferroviario, Herrera apenas ocho días después de asumir el cargo, había tomado la primera providencia. El 10 de octubre comisiono a los señores de la iniciativa privada Juan Serigiers, Francisco Camacho y Gregorio Urruela para que estudiaran la factibilidad del proyecto y buscaran la plata necesaria para hacer tangible eses camino de hierro al puesto de San José”. (José Santacruz Noriega, Barrios. Dictador, Gobierno del General J. Rufino Barrios (1876-1879) Tomo III, 1996. Tipografía Nacional de Guatemala, págs. 166 y 167).

Aunque la referida comisión trabajaba incansablemente para cumplir lo requerido por el señor Ministro, no fue sino por iniciativa propia que el señor “Guillermo Nanne quien el 15

de marzo de 1877, se presentaba ante don Manuel María con la oferta más realista de construir y explotar por su cuenta convenientemente asociado, la vía férrea soñada, pero limitada del puerto a la Villa de Escuintla... La meditada oferta del señor Nanne que llegaba al gobierno cuatro años exactos después de la frustrante experiencia de Kelly, fue lluvia para las marchitadas ambiciones del Ministro y del señor Barrios. Circunstancia que evitó el regateo prolongado para que don Guillermo recogiera firmado y sellado, y a su gusto El derecho de construir y explotar un ferrocarril con máquinas de vapor del Puerto de San José hasta la Villa de Escuintla, sujeta las partes veinticinco estipulaciones consignadas en un contrato que firmaron el 7 de abril, los señores Nanne y Herrera”. (José Santacruz Noriega, Barrios. Dictador, Gobierno del General J. Rufino Barrios (1876-1879) Tomo III, 1996. Tipografía Nacional de Guatemala, p. 168).

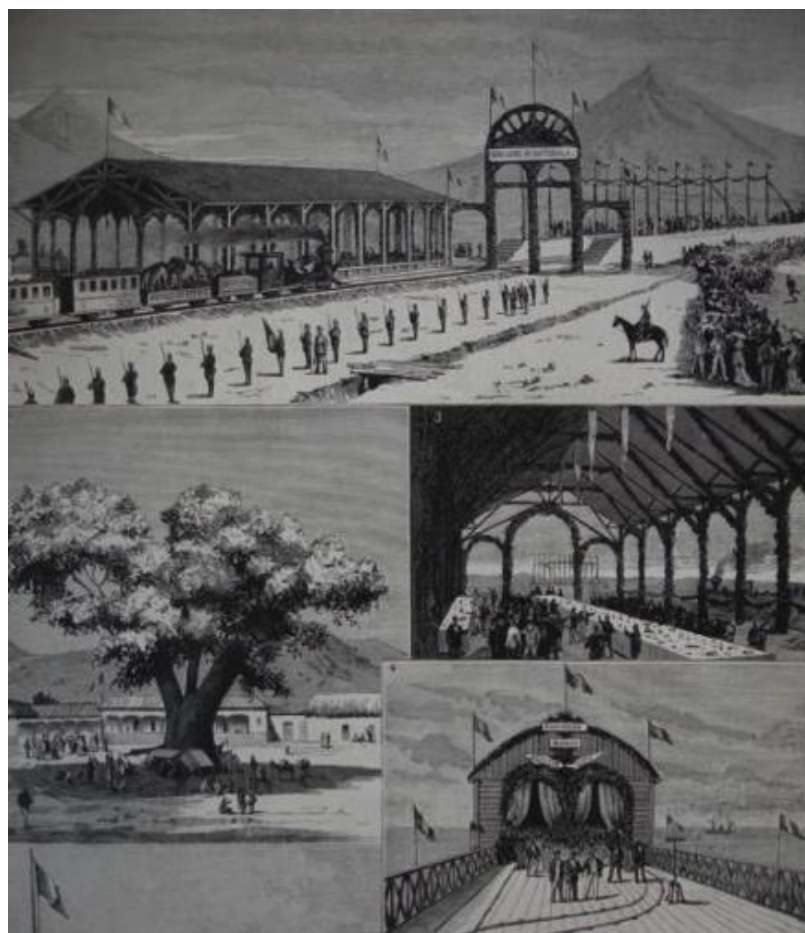
“El 17 de abril de 1877 se suscribió un nuevo convenio, esta vez entre Manuel Herrera, Ministro de Fomento, y Henry F.W. Nanne, un ciudadano de origen alemán que residía en Costa Rica y a quien se invitó a venir a Guatemala. Nanne se comprometió a construir una vía férrea entre San José y Escuintla, siguiendo en general la dirección marcada en los planos levantados por los ingenieros W.P. Collins y N.M. Cosom. Conforme el artículo 10 del contrato, el gobierno se comprometió a garantizar a Guillermo Nanne, nombre con el que generalmente aparece citado el empresario, un 12% de interés anual sobre el capital de 1,200,000 pesos, por el termino de 25 años, que se contarían a partir de la fecha en que oficialmente se entregara la vía para el uso público. La mitad de dicha garantía se haría efectiva al llegar la línea férrea a la estación El Naranjo, situada a la mitad del camino, con el fin de proporcionar a la empresa algún interés de sus capitales invertidos durante la construcción. Según el artículo 14, la garantía ya mencionada cesaría antes de 25 años, en el supuesto de que el camino arrojara, durante tres años consecutivos, un rendimiento superior al 12% neto del capital de 1,200,000 pesos. El Gerente de la compañía, el ciudadano guatemalteco, también de origen alemán, Luis Schlesinger. Este último suscribió posteriormente otros contratos de construcción y operación de ferrocarriles. En cuanto a la forma de pago y la fuente de los recursos, el artículo 11 del contrato disponía lo siguiente: El pago, durante el tiempo de privilegio, de un veinte por ciento (20%) de las pólizas de Aduana, por medio de bonos denominados “Impuestos del Ferrocarril Central de

Guatemala” y se emitirán de estos bonos cada año la cantidad de ciento cuarenta y cuatro mil pesos (144,000) que se entregaran a la empresa del ferrocarril por mitades adelantadas al principio de cada semestre en la forma expresada en el artículo 10. El artículo 3 del citado instrumento legal disponía: Guillermo Nanne tiene el derecho de formar una compañía anónima, ya sea mixta del país y del exterior, o sólo del interior, según mejor le convenga, para obtener los fondos necesarios. En uso de tal derecho, Nanne organizó una compañía para la construcción y operación del ferrocarril, la cual fue inscrita el 9 de octubre de 1878 conforme a las leyes del Estado de California, bajo el nombre de Guatemala Central Railroad Company. El capital social autorizado era de 1,000,000 de dólares aunque, al momento de constituirse la empresa, el capital suscrito fue de 28,000 dólares solamente. Como Director Gerente de la compañía se nombró a Luis Schlesinger. Esta garantía quedó sin efecto en virtud de las modificaciones que se hicieron al contrato el 12 de julio de 1880, oportunidad en que ya aparece junto a Nanne, como Director El ferrocarril entre San José y Escuintla entró en operación el 18 de junio de 1880, pero se inauguró oficialmente hasta el 19 de julio, fecha del cumpleaños del Presidente Barrios. El acontecimiento se celebró en forma fastuosa, y asistieron como invitados especiales de los Presidentes Rafael Zaldívar de El Salvador y Marco Aurelio Soto de Honduras. El 13 de julio de 1880 se suscribió un nuevo contrato con Guillermo Nanne y Luis Schlesinger para construir la vía férrea entre Escuintla y la ciudad de Guatemala. La obra presentaba dificultades importantes, pues desde Escuintla, a unos 350 metros sobre el nivel del mar, se sube hasta alcanzar el valle de Guatemala, situada a 1500 metros de altitud. Los compromisos financieros asumidos por el gobierno consistieron básicamente en el pago de una subvención de 500,000 pesos al estar niveladas las primeras tres millas (4.5 kilómetros). (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV, p. 550-554. Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).



Fotografía de la Estación de Escuintla. Formato digital proporcionado por FEGUA.

El ferrocarril de sur, llamado también el Ferrocarril Central, recorría el centro de la nación al comunicar el puerto de San José, en el departamento de Escuintla, el litoral del Océano Pacífico con la ciudad capital de la República de Guatemala. Dicha vía ferroviaria tenía una longitud es de 74.5 millas. En su momento histórico, esta línea férrea fue considerada como una de las mejores de América Latina tanto por su buena construcción como por su material rodante, el servicio exacto y hermosas estaciones, especialmente las de San José, Escuintla y Guatemala. El precio del pasaje de un extremo a otro de la línea era para los pasajeros de primera clase \$6.00 pesos y en segunda clase de \$3.00 pesos. Fue utilizada especialmente para el transporte de y para los departamentos ubicados en el sur del país, y para parte del Centro y parte de Oriente. (Extraído de: <http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-miel/#sthash.q5lpmkli.dpuf> el 18 de enero de 2015).



Postal conmemorativa de la inauguración de la línea Puerto San José-ciudad de Guatemala, en 1883. (<http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-miel/#sthash.q5lpmkli.dpuf>).

Los esfuerzos políticos impulsados por las ambiciones personales tanto del señor presidente Justo Rufino Barrios y del Ministro de Fomento, Manuel Herrera, se vieron compensados el día en el que la primera línea férrea del país, construida por el ciudadano británico William Nanne, fue inaugurada el 18 de junio de 1880, día que fue llamado el día de *la Fiesta del Progreso*, según señalaba en su crónica el periódico guatemalteco *El Horizonte* que subrayaba: “el júbilo con que el pueblo (...) ha escuchado el silbido de la locomotora, turbando el silencio de los campos que ha nueve años asolaba la guerra civil”. “El ferro-carril de Escuintla a San José” señalaba *La Ilustración Española y Americana* será la base del que más tarde cruzará el territorio de Guatemala, desarrollando los elementos de prosperidad que encierra (...) un país que, aún sin tener buenas vías de

comunicación, exporta anualmente 17 millones de libras de café, 700.000 de cochinilla, 160.000 cueros, y por valor de muchos miles de pesos fuertes en maderas finas, zarzaparrilla, añil y goma”. El día anterior a la inauguración llegaron a la ciudad de Amatitlán el general Barrios, presidente de la República, el ministro de Estado, los magistrados del Tribunal Supremo, miembros del Consejo de Estado y del Cuerpo Diplomático. En la tarde del mismo día, el cortejo se dirigió a Escuintla cuyas calles se encontraban, según *El Horizonte*, “lujosamente engalanadas” y llenas de gente que daban “evidentes muestras de regocijo”. “El día 18 tuvo lugar la inauguración del ferro-carril, precediendo al acto un pequeño lunch con que la empresa obsequiaba a la comitiva, y en el cual, como en el banquete del día anterior, se brindó calurosamente por la felicidad del país y por el digno Gobierno que rige sus destinos. La estación estaba adornada con primor, y de ella partió el tren en medio de una salva de aplausos y de atronadores bravos, manifestación de un entusiasmo que rayaba en los límites del frenesí. Hora y media después de su salida, el convoy llegó a San José y los viajeros saludaron las azuladas ondas del mar Pacífico, que también parecían sonreír y estar de gala por el infausto suceso que se solemnizaba. Allí igualmente los expedicionarios fueron sorprendidos por el más espléndido recibimiento, y atentamente obsequiados por la Compañía del ferro-carril con un banquete en el cual reinaron la animación y la cordialidad, hermanados con el buen gusto, con el orden y con la finur” (*La inauguración de la primera línea férrea de Guatemala. Entre la ciudad de Escuintla y el Puerto de San José en El Pacífico*. Extraído <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1183&cs=hist>, el 8 de mayo de 2015).

La alegría que produjo en la población y en los gobernantes de la época la inauguración del primer tramo ferroviario en el país se debió, en gran medida. Al trabajo de don Manuel por impulsar el ferrocarril y no dejar que se alejara de sus tierras. También el ministro de Fomento se preocupó por el deterioro que se produjo por la falta de mantenimiento en los caminos existentes hasta ese entonces pues estos últimos eran complementarios al ferrocarril. Por este motivo se crearon normal legales para imponer el pago de impuestos para la reparación de los caminos y, en caso de que no se pagara, se contaba con la posibilidad de retribuir dicha carga tributaria con trabajo persona. También se promovió el

trabajo forzado en los caminos vecinales por parte de los presos que había en las cárceles de esa época.

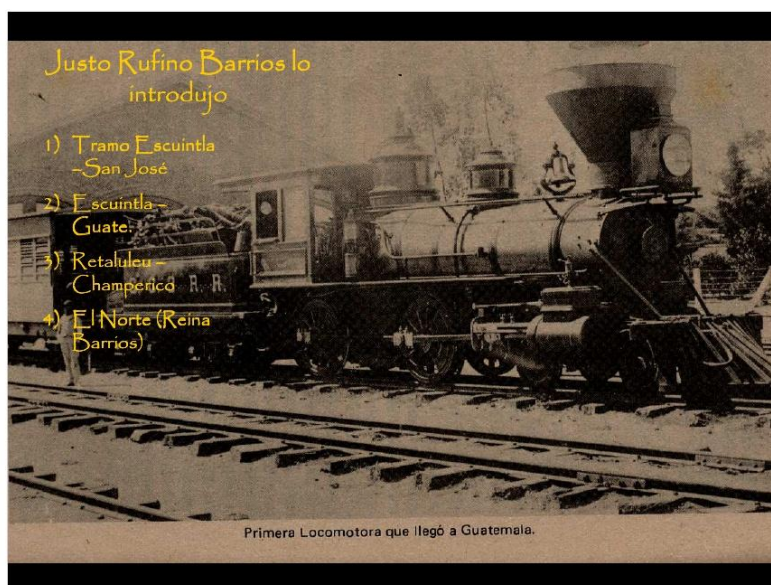


Imagen de 5 pesos. Tesorería Nacional de Guatemala. En la emisión de 1880. Contiene la poderosa imagen de una locomotora. (Extraída el 4 de marzo de 2015 de <http://educacion.ufm.edu/con-el-discurso-en-los-bolsillos/#sthash.R99xssG4.dpuf>).

Además de las glorias proclamadas por don Manuel en la mejora de las vías de comunicación terrestre, y en especial por la joya de ingeniería que resultó para su época el ferrocarril de Sur, como ya se dijo éste último también estaba propiciando "...los ideales de Barrios, no estaba solo en crear el ferrocarril del Pacífico, sino también de unir la Ciudad de Guatemala al Océano Atlántico, con lo que quedaría unido todo el país, por medio de un tren interoceánico. "Así en el año de 1883, el Presidente Barrios anunció el proyecto de una suscripción popular obligatoria a fin de establecer el ferrocarril Nacional del Norte. Cada ciudadano que ganase ocho pesos o más al mes, debería comprar una acción de cuarenta pesos en la Empresa constructora, a pagarse a un peso por trimestre durante diez años. Observando el ejemplo de Barrios, extranjeros prominentes, no sujetos a la suscripción y guatemaltecos ricos se adelantaron a prometer participaciones extras, aunque manifestaron poca prisa en pagarlos. Así, en el año de 1883 se inicia la construcción del Ferrocarril del Norte, con inversión aportada por la población

guatemalteca (McCreery 1969). En la primavera de 1885, la nueva línea apenas había avanzado cuatro millas hacia el interior, en esta fecha los fondos reunidos fue desviada hacia preparativos militares. Cuando Barrios murió en la invasión de El Salvador, lo que quedaba del dinero del Ferrocarril del Norte desapareció en los bolsillos de políticos liberales que huyeron del país”. (Guerra, A. Desde la República Federal hasta 1898. *Historia General de Guatemala*. Tomo IV, pp. 550-554. Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).

Por otra parte, desde el Ministerio de Fomento y con la ayuda de prominentes extranjeros llegados al país se impulsó la restructuración de la Dirección General de Correos y Telégrafos, la implementación del cable subterráneo, la modernización del puerto. Algunas empresas inspiraron una serie de escritos dentro de los cuales destaca el libro *Guía del inmigrante en la República de Guatemala* en el cual se lee: “Dentro de esta corriente amistosa para el extranjero, del que se presumía aportaría en beneficio del país, cultura, tecnología y ejemplo de trabajo, en el año de 1895 se publicó un interesante libro, titulado *Guía del inmigrante en la República de Guatemala*, firmado por el señor J. Méndez, quien dedica el volumen al presidente Reina Barrios, y quien en su introducción nos ofrece un interesante muestrario de las ideas del momento. Expresa el señor Méndez. Es de hacer notar que todos “la situación del país ha cambiado radicalmente. Hace cincuenta años, casi no había caminos: hoy los tenemos, poseemos ferrocarriles, telégrafos y cable submarino, y varias líneas de vapores nos comunican con todo el mundo. Hace cincuenta años, efímeras leyes progresivas habían sido sustituidas por instituciones propias de la Edad Media: hoy nuestra legislación nos asimilan a los pueblos más cultos. Presentase, pues, el verdadero momento histórico: la paz nos sonríe; el orden consolida los adelantos implantados desde 1871; una actividad fecunda absorbe los brazos disponibles: es la oportunidad de que una inmigración honrada y laboriosa, espontánea y asimilable, venga a compartir con los regnícolas, tantos recursos y tantas ventajas, a cambio de ampliar nuestras empresas, iniciar otras nuevas y propender con las energías existentes al mayor progreso de Guatemala...”. (Extraído de: <http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-miel/#sthash.UTgiftB.dpuf>, el 3 de enero de 2015).



Fotografía Tren de Guatemala Extraída el 15 de enero de 2015 de

<http://es.slideshare.net/Regina250164/reforma-liberal-y-justo-rufino-barrios>

Al final del Gobierno del General Barrios los ferrocarriles existentes en el país eran los siguientes: “...en explotación dos líneas férreas: la del Sur y la Occidental; y de la del Norte, muy en breve se abrirán al tráfico los dos primeros tramos. La del Sur, llamada también ferrocarril Central, pone en comunicación el puerto de San José con la ciudad capital de la República. La longitud es de 74.5 millas (...) Esta línea es considerada como una de las mejores de América Latina, tanto por su buena construcción como por su material rodante, servicio exacto y hermosas estaciones, especialmente las de San José, Escuintla y Guatemala. El precio del pasaje de un extremo a otro de la línea, es: 1ª clase \$6.00 y en 2ª \$3.00. Por esta vía se hace el transporte de y para los departamentos del Sur, Centro y parte de Oriente. Pertenece a una compañía americana. La línea de Occidente, llamada ferrocarril Occidental, tiene una longitud de 41 millas, entre el puerto de Champerico y San Felipe (...) Este ferrocarril transporta gran parte de la producción de café de aquella riquísima región, y las mercaderías extranjeras que se introducen para los departamentos occidentales. Pertenece a capitalistas del país, y se tiene el proyecto de

continuarlo hasta Quetzaltenango. Se encuentra en vísperas de concluirse el ramal del ferrocarril del Sur entre Escuintla y Patulul, el cual permitirá una rápida comunicación entre el Pacífico y aquella zona agrícola, en el departamento de Sololá, una de las más importantes. Un ingeniero comisionado por el Gobierno, estudia el trazo de una línea férrea entre el puerto de Iztapa y la estación del Naranjo, ferrocarril Central. Esta vía facilitará más las comunicaciones del Pacífico. Del lado de la costa del Atlántico, se ha iniciado una obra de trascendental importancia: el ferrocarril del Norte. Parte de Puerto Barrios, uno de los más bien abrigados y accesibles del globo, y se dirige hacia la capital. Están muy próximas a abrirse al servicio público las primeras 60 millas, hasta Los Amates, y se halla en construcción el tercer tramo, el cual incluye un gran puente de hierro sobre el río Motagua. También por el lado de la capital se construye esta línea, la cual, al unirse con la del Sur, proporcionará a Guatemala una vía interoceánica. Se construye con fondos del Estado, por medio de contratas. Cuando el ferrocarril del Norte esté terminado, la capital de Guatemala quedará a cuatro días de los Estados Unidos y doce de Europa...” (*Páginas 47 y 48*) (Extraído de <http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-miel/#sthash.UTgiftpB.dpuf>, el 3 de enero de 2015).

1.3.3. Gobierno del presidente Manuel Lisandro Barillas Bercián (1885-1892)

El señor Manuel Lisandro Barillas Bercián fue un reconocido político guatemalteco que nació en la ciudad de Quetzaltenango en el año de 1845. Pertenecía al grupo político conservador del país y asumió el cargo de presidente interino del país del día 6 de abril 1885 hasta el 15 de marzo 1886 y, posteriormente, fue nombrado presidente de la primera República de Guatemala, desde el día 16 de marzo de 1886 al 15 de marzo de 1892.

“Lo enmarcado dentro de la ley era la obligación que tenía, ya como provisorio, de convocar a elecciones en un tiempo posterior, aspecto que ha obviado para quedarse en el poder imponiendo un gobierno dictatorial. Según sus biógrafos, su gobierno fue un desastre total que afectó la economía del país. Para perpetuarse en el poder cambió la Constitución de la República a su sabor y antojo y prolongó el mandato constitucional por espacio de seis años. Lógicamente, cuando convocó a elecciones las ganó. Durante aquel

gobierno se fusilo a numerosos enemigos del régimen y se expulsó del país a mucha gente que no compartía el pensamiento político de Barillas. Dentro de las rebeliones que sofoco a sangre y fuego se anota históricamente la de Huehuetenango en el año de 1887, que le dio oportunidad de suspender las garantías constitucionales y disolver la constituyente para luego formar otra a su manera. Otro de los grandes errores del General Barrillas fue la guerra de 1890 que afectó más la economía del país. Por aquellos días ya el general don José María Reina Barrios se movía en el tinglado político promoviendo su campaña presidencial. Al enterarse Barillas de aquella promoción urde otra de sus tretas para salir de Reina Barrios, quien es enviado a Alemania con un cargo diplomático, pero al llegar, aquel nombramiento no existía y el general Reina Barrios se queda varado en aquellas lejanas tierras”. (*Barillas hubo educación laica, gratuita y obligatoria y fundación de bancos*’. Extraído de <http://www.lahora.com.gt/index.php/opinion/opinion/cartas-del-lector/68316-estudiando-al-presidente-manuel-lisandro-barillasarrillas>, el 19 de abril de 2013).

Durante el período presidencial de Barrillas fueron muy pocos los avances ferroviarios del país. No obstante, el ferrocarril se había constituido para la época como un elemento transformador de la sociedad guatemalteca, además de un generador de fuentes de trabajo y riqueza para todos los servicios complementarios que empezaron a ofrecerse tanto para la carga de mercancía como para los pasajeros dentro de los cuales se puede mencionar: el crecimiento de la industria turística y hotelera, pues además de sus beneficios como medio de transporte había empezado a generar una industria floreciente a su alrededor, lo cual no le importó a Barrillas quien quiso alejarse del proyecto de ferrocarril en Guatemala, y según el Auditor de Guerra del presidente Manuel Estrada Cabrera -enemigo personal de Barillas-, en su obra *Paralelo entre dos administraciones (1907)* se deja claro que Barillas dejó abandonadas las obras del ferrocarril del Norte que había iniciado Justo Rufino Barrios y para las que éste último habría dejado suficientes fondos; según Vidaurre, Barillas en lugar del ferrocarril se dedicó a la canalización del río Motagua, obra en la que habría ocurrido un alto nivel de corrupción y que no permitió que se hicieran vías de comunicación adecuadas durante la gestión de Barillas.

1.3.3.1. La consolidación de las relaciones del gobierno de Guatemala con empresas extranjeras para construir el ferrocarril en el país

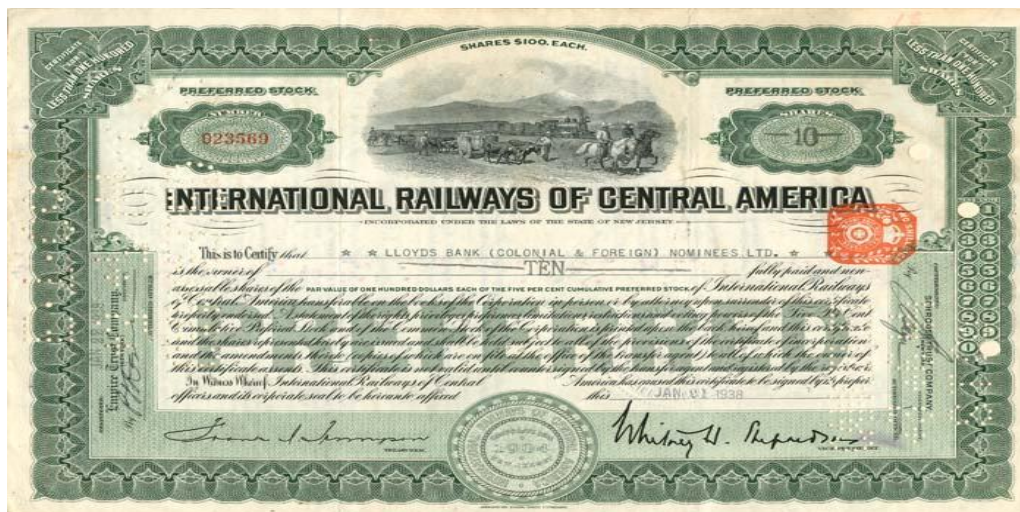


Imagen digital de Una acción de la Irca del año 1938. Extraída del 3 de marzo de 2015.

“Los convenios celebrados para la construcción de los Ferrocarriles... permitían a los concesionarios ceder sus derechos y formar sociedades anónimas, dentro y fuera de la República, para agenciarse los fondos necesarios destinados a la construcción de las obras. El dinero así obtenido era ampliamente recompensado con subvenciones, dádivas de tierras y otras riquezas naturales, e exoneración de impuestos. Los concesionarios, al final de cuentas, apenas si traían fondos extranjeros. Esas cláusulas se estipularon para permitir la penetración de grandes consorcios de Estados Unidos. Un ejemplo aclarará esta afirmación. El contrato celebrado el 3 de julio de 1880 para construir el ferrocarril de Escuintla (litoral del Pacífico) incluyó como garantía la cesión de 1,500 caballerías de tierras situadas al Norte de la República. Ahora bien, ¿hay alguna relación lógica entre las actividades industriales de un servicio ferroviario y las de índole agrícola? ¿Qué razón había para que los concesionarios solicitaran grandes extensiones de tierras feraces? La razón es muy sencilla: las compañías concesionarias estaban no solo interesadas en acaparar las concesiones ferrocarrileras, sino también en sentar sus reales en Guatemala con otros fines. Las concesiones tenían por objeto crear condiciones favorables para el establecimiento de otro monopolio más amplio y poderoso que el ferrocarrilero. Las tierras así obtenidas por los concesionarios fueron la “cabeza de playa” del imperio bananero. Las

compañías ferrocarrileras no tienen por objeto formar activos de bienes rústicos y menos adquirir, en grandes cantidades, tierras ubicadas en regiones distantes y por completo ajenas a su zona de operación. Tal el caso que analizamos. En aquella época no había comunicación directa entre la región central del país y la zona atlántica y, sin embargo, la “Compañía Centro Americana del Ferrocarril del Pacífico y de Transportes” obtuvo gratuitamente 1,500 caballerías en el norte de Guatemala por construir un ferrocarril en la costa meridional, a muchos cientos de kilómetros de distancia. El origen de esta cuestión lo explica el texto siguiente del acuerdo gubernativo fechado el 16 de mayo de 1884. “Palacio del Gobierno, Guatemala 16 de mayo de 1884. CONSIDERANDO: que por el artículo 15 del contrato celebrado el 13 de julio de 1880, la Compañía Constructora del Ferrocarril de Escuintla a esta capital tiene el derecho a que le sean destinadas mil quinientas caballerías de los terrenos baldíos de la República, para usos agrícolas o de colonización; que habiendo llegado la época fijada en el mismo artículo 15 para hacer la designación de las tierras, el representante de la Compañía ha solicitado se acuerde verificarlo así: y que haciéndose una reforma a lo estipulado en la parte respectiva a que dichas tierras deban designarse en secciones alternadas, en dos cuerpos, de setecientas cincuenta caballerías cada uno, porque de esa suerte, los terrenos se prestaran mejor a los designios de la Compañía de establecer en ellos cultivos en grande escala; que para acceder a la modificación que se solicita, el Gobierno no haya inconveniente alguno, y antes bien juzga que será provechosa a los intereses del país, si por este medio se estipula el establecimiento de grandes cultivos; el GENERAL PRESIDENTE, ACUERDA: 1º.- Autorizar a la “Compañía Centro Americana del Ferrocarril del Pacífico y de Transportes” para que proceda a designar en los terrenos baldíos del Norte de la República y en dos secciones de setecientas cincuenta caballerías cada una, las mil quinientas caballerías a que el artículo 15 del contrato tiene derecho; y cuya posesión le será dada oportunamente con el título respectivo de propiedad. 2º.- Que dichos lotes de tierra puedan ser designados: uno en los baldíos que haya a la orilla derecha del Motagua, entre este río como límite Norte, y la frontera de Honduras como límite Sur, tomando aproximadamente el grado de o., longitud 88° 30’, como límite Este, y el grado de o., longitud 89° como límite Oeste; y el otro en los baldíos del este de la confluencia de los ríos Sarstoon y Gracias a Dios, hasta el río Cahabón, sobre la línea divisoria, aproximadamente, de los departamento de Izabal y de

Alta Verapaz; 3°.- Que la designación se haga de Acuerdo con las autoridades departamentales a donde las tierras radiquen, debiendo ser nombrado por la Secretaría de Fomento el ingeniero que practicará la medida. El Acuerdo Gubernativo contiene tres puntos sobresalientes: Primero, El otorgamiento de tierras a la compañía ferrocarrilera “para usos agrícolas o de colonización”, segundo, la ubicación y el aprovechamiento de las mismas serían determinados por la concesionaria conforme a sus “designios”; y tercero, las tierras estarían ubicadas en una zona ajena a la de explotación ferroviaria, precisamente a las orillas del Río Motagua, departamento de Izabal, frontera con Belice y Honduras. Las concesiones anteriores demuestran la intención perversa de los concesionarios y su determinación de absorber, en provecho propio, gran parte de la actividad económica de Guatemala. Es evidente la improcedencia de una solicitud para prestación de un servicio público de transporte por una empresa que al mismo tiempo desea realizar actividades agrícolas en gran escala y lucrativamente. A una empresa de ese género no se le deben otorgar franquicias y privilegios, pues aquellos solo se justifican por el servicio público”. (Bauer, A. (Editor). *La Infiltración Imperialista. El Capital Yanqui en Centroamérica*, pp. 129-132. Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

Durante este gobierno se elabora un contrato para el tramo del Puerto del Atlántico a los Amates en Izabal, con la empresa Sea Tornich & Co. Este contrato no se cumplió. Por lo que el año de 1887, se elabora un contrato con J. Anderson, para la construcción del Puerto del Atlántico a los Amates, Izabal. El que tampoco se cumplió.

Por otro lado, hubo un manifiesto descuido en los cumplimientos de los contratos de construcción, por ejemplo, cuando luego de que el señor Nanne se había obligado a instalar un ferrocarril de vía ancha, de 4 pies y 8.5 pulgadas, con riel de 50 libras por yarda, se aceptó en este año a que fuese de vía angosta, de solo un metro de ancho, con riel de 35 libras por yarda, al final, no fue de un metro, sino solamente de una yarda (0.914 metros). Se exoneró a las empresas de alcabala marítima por 120,000 pesos.

En Julio de 1889 la Compañía del Ferrocarril Occidental, la cual compra la línea Retalhuleu-Champerico a la Compañía de Transporte de Champerico y del Norte de

Guatemala, la cual a su vez la recibió de Lyman, Fenner y Buting, que eran los concesionarios originales.

En febrero 12 de 1890, la compañía Anónima del Ferrocarril Occidental, dio inicio al tramo de Retalhuleu a San Felipe, el cual se concluyó el 9 de Marzo de 1890. Con un recorrido 13.6 y fue desmantelado por Ferrocarriles de Guatemala, el 9 de Marzo de 1969 por estar en desuso. Las empresas cobraban peajes sobre carga transportada de 1888 a 1893 de 50,000 pesos anuales”.

Todos los párrafos han sido tomados de Guerra, A. Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala. Tomo IV., p. 552. Guatemala. Editorial: Amigos del País, 1995).

1.3.4. Gobierno del presidente José María Reyna Barrios (1892-1898)



José María Reyna Barrios. Extraída de cultura.muniguate.com/index.php/section-blog/71-monumentobarrios/441-biografiabarrio el 15 de enero de 2015.

El general José María Reyna Barrios era un hombre refinado, formado profesionalmente en los Estados Unidos y en Europa. Cuando asumió el poder tenía una ambición personal que consistía en sacar al país de su estilo provinciano y rústico y engalanar los centros urbanos a los cuales llevaría el progreso, aunque al principio dichas mejoras solo fueran decorativas y estéticas.

Otro de los objetivos que poseía era atraer al país inversiones extranjeras y continuar con las políticas migratorias que fueron impulsadas por los otros gobiernos liberales de la época y así obtener un desarrollo progresivo para el país.

No obstante, a pesar del grotesco estilo presuntuoso que diversos historiadores le inculpan, el general Reyna Barrios es el primer presidente que se interesa por la estructura y belleza de los lugares públicos utilizados por los ciudadanos guatemaltecos, en especial por las áreas que conformaban la ciudad de Guatemala a la que pretendía agrandar de una forma planifica, extendiendo sus linderos fuera de sus límites originales, en especial hacia el lado sur que en esa época se encontraban desolados, y así poder trabajar y desarrollar espacios abiertos y verdes que rompieran la monotonía del cuadrulado árido de las calles empedradas que eran las únicas que se encontraban en la capital.

“José María Reyna Barrios, nació en San Marcos, 24 de diciembre de 1854; fue Presidente de Guatemala del 15 de marzo de 1892 al 8 de febrero de 1898. Había nacido en San Marcos y era apodado Reinita por su baja estatura. Políticamente era uno de los moderados del Partido Liberal de Guatemala, que trabaja por asegurar las menos controvertidas de las reformas del presidente Justo Rufino Barrios. El poder de los terratenientes sobre los campesinos se acentuó bajo su mandato. También destaca de su gobierno la reconstrucción de la Ciudad de Guatemala, a la que dotó de grandes avenidas siguiendo el ejemplo de París. Influyó en la política centroamericana, organizando la primera Exposición Centroamericana en 1897 y presionó a Ponciano Leiva para que dejara la presidencia de Honduras ganada en un golpe de estado. La gran cantidad de moneda que acuñó para sus proyectos causó inflación y le hizo impopular”. (Extraído. De <http://www.cofimsa.com/historia%20de%20los%20presidentes%20>, el 20 de marzo de 2013).

“José María Reina Barrios, sobrino del general Justo Rufino Barrios, militar culto y educado en el extranjero -, había llegado a la presidencia el 15 de marzo de 1892, luego de derrotar en las urnas al general Manuel Lisandro Barrillas, a la edad de 38 años. Su presidencia estuvo marcada por un deseo de modernización del país, de construcción de obra pública y de enaltecimiento de la Revolución Liberal. Sin embargo, poco tiempo antes de su muerte el presidente había ido perdiendo popularidad. El endeudamiento contraído para la realización de la Exposición Centroamericana, seguido de la caída de los precios del café en 1897, con la irrupción de Brasil en el negocio del estimulante, dejó al país sumido en la crisis económica, con una deuda que ascendía al millón de dólares de aquella época. Para colmo, Reinita, como le decían quienes lo querían, había decidido quedarse en el poder, y como relatamos en alguno de los anteriores artículos convocó a una Asamblea Constituyente para modificar la Constitución de 1879 (promulgada durante el gobierno de su tío) para prorrogar su mandato presidencial hasta los primeros años del siglo XX. Para neutralizar a sus enemigos les ofrece puestos en el gobierno, sin embargo, el 7 de septiembre de 1897 estalla la revolución en Quetzaltenango, que busca derrocarlo. De acuerdo al historiador Jorge Luján Muñoz, “...A las 15:15, de acuerdo al relato de Gramajo, ‘varios grupos de hombres’ comandados por los jóvenes coroneles Salvador Ochoa y Víctor López R., ‘y un hombre de edad madura, Timoteo Molina’, se dirigieron al cuartal de aquella población, donde había 300 soldados. Los tres, revólver en mano, conminaron al jefe de la guarda al grito, ‘Ríndase y viva la revolución’. El jefe del cuartel ‘cedió su puesto lleno de pánico...” Los rebeldes tomaron la oficina del telégrafo y conformaron un triunvirato llamado a sustituir a Reina Barrios. El Presidente se enteró del alzamiento un día después, el 8 de septiembre mientras cenaba en el recién inaugurado Hotel Gran Central, e inmediatamente se dispusieron las medidas para sofocar el levantamiento. En la madrugada del día 13 de septiembre tropas leales al Presidente Reina Barrios tomaban por asalto la ciudad de Quetzaltenango y a las 11:30 am se fusilaba sumariamente al señor Juan Aparicio Mérida y al Licenciado Sinforoso Aguilar, considerados los cabecillas de la rebelión y capturados pocos días antes. Al parecer, Manuel Estrada Cabrera, a la sazón Secretario de Gobernación, ordenó telegráficamente la ejecución. **EL ASESINATO.** Los hechos los relataba con cierto aire de misterio el recordado periodista Héctor Gaitán en su primer tomo de La calle donde tú vives,

acercando el hecho histórico a ciertas inexplicables circunstancias: "...La numerología trágica persiguió al General-Presidente, murió el 8 de febrero de 1898 a las 8 de la noche en la 8ª calle, frente a la casa número 8, nomenclatura antigua." Lo cierto es que asesinado mientras caminaba por la quinta avenida de la ciudad capital moría asesinado el Presidente de la República, luego de abandonar, cerca de las 19.30 horas, la residencia de la cantante española Josefina Roca, cerca de la iglesia de Guadalupe, con quien sostenía una relación amorosa y quien se presentaba en esos días en el majestuoso Teatro Colón. Cuenta don Jorge Luján que al Presidente lo acompañaban esa fatídica noche dos miembros de su Estado Mayor, el coronel Julio Roldán y el capitán Ernesto Aldana, quienes lo seguían pocos pasos atrás. Al parecer también le acompañaba el inspector de policía Trinidad Dardón y otro agente. Un hombre lo esperaba en la sombra, en el vano de una puerta, y al ver que el Presidente se acercaba salió a su encuentro, muy educadamente diciéndole en inglés, "Good night Mister President", sacando a continuación su revólver y disparándole a quemarropa. Al parecer, el Presidente había querido responderle el saludo, pues la necropsia reveló que el disparo entró por la boca abierta del caballero Reina Barrios. A continuación el asesino huyó por la quinta avenida sur, mientras el capitán Aldana atendía al Presidente y el coronel Roldán y los agentes de policía corrían tras el fugitivo. El hombre parecía que iba a lograr escapar, pero los gritos de que se detuviera alertaron a un policía de ronda por la décima calle, quien detuvo al hombre de un garrotazo, derrumbándolo, y presa del entusiasmo por su hazaña, al parecer lo mató a golpes". (Extraído de <http://educacion.ufm.edu/disparos-en-la-oscuridad-el-asesinato-del-presidente-jose-maria-reina-barrios/>, el 15 de octubre de 2014).



El puente de la Barranquilla para el paso del ferrocarril, su construcción en 1894, en el cual sobresalen las iniciales JMR BARRIOS, que se refiere al periodo de gobierno de José María Reyna Barrios http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950

La vinculación del Gobierno del General José María Barrios y la evolución del ferrocarril en Guatemala se debe a que: "...durante el periodo de Gobierno del General José María Barrios este último junto con prominentes terratenientes y comerciantes de la época que formaban parte de la iniciativa privada del aquel entonces llegaron al acuerdo de contribuir para la finalización del tramo del Puerto del Atlántico a Tenedores, Izabal, el cual tenía un recorrido de 20.1 millas; y un trecho de línea ferroviaria que unía los poblados entre Los Amates y Tenedores en el departamento de Izabal, con un recorrido de 41.0 millas. En aquella época las empresas que se dedicaban al transporte ferroviario, cobraban 24 mensualidades de 12,362.62, que equivalían a 296,703 pesos anuales. En el mes de septiembre del año de 1893, con impuso del gobierno central se inició la construcción del tramo proveniente del poblado de Ocos al poblado de Ayutla (Tecún Umán), el cual fue inaugurado el día 15 de Septiembre del año 1898. Con un recorrido de 13.0 millas. Dicho tramo no contaba con un mercado de usuarios, lo que lo hacía económicamente poco

atractivo para las empresas ferroviarias, por lo que unos años después de su construcción fue desmantelado por la International Railways of Central América (IRCA) por falta de uso. Las empresas cobraban por concepto de peajes desde 1893 a 1917 de 84,375 pesos por año. Siguiendo con los planes de expansión de la línea férrea el día 14 de octubre del año 1893, se construyó el tramo que unía el poblado de Santa María de Jesús en el departamento de Quetzaltenango con el poblado de Patulul en el departamento de Suchitepéquez, y el cual fue terminado el día 15 de Septiembre del año 1897, con un recorrido de 32.8 millas .El 19 de Julio de 1895, se fundó la Ciudad de Puerto Barrios, según Decreto Gubernativo N° 513. La compañía del ferrocarril, eleva su capital de millón y medio a tres millones. Asimismo, en diciembre de 1895, da inicio al tramo de Muluá en Retalhuleu a Mazatenango en Suchitepéquez, con un recorrido de 9.4 millas. Muluá, tenía un subsidio de 18.000 por milla a cobrar con peaje a Champerico, que equivalía a 183,600 pesos anuales. Ocosingo tenía un subsidio de 15.000 por milla a cobrar, que equivalía a 193,000 pesos anuales. En enero de 1896, da inicio al ramal del Ferrocarril Verapaz (Ferropazco). Fue suspendida su operación en 1958. En noviembre de 1896, se inaugura el tramo de Gualán a Zacapa, proyecto desarrollado por el Gobierno del General José María Reina Barrios, con un recorrido de 20.9 millas. Se completa en 1897, con un recorrido de 28 millas, partiendo de Pancajché a Panzós en el departamento de Alta Verapaz, construido y operado por alemanes, en las riveras del Río Polochic. En 1898, la construcción de la línea férrea llegó hasta la aldea El Rancho del municipio de San Agustín Acasaguastlán, siendo Presidente de la República el General José María Reyna Barrios”. (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV, p... 554, Guatemala. Editorial: Amigos del País, 1995).

Cuando José María Reina Barrios fue asesinado, el país contaba con las siguientes líneas de ferrocarril:

Líneas privadas:

Champerico –Retalhuleu- San Felipe.

San José- Escuintla- Guatemala.

Ferrocarril Central –Patulul (Cocales).

Muluá-Mazatenango.

Ocós-Ayutla.

Líneas estatales:

Puerto Barrios- El Rancho (faltando un puente sobre el Rio Motagua).

Por lo tanto faltaban solamente los siguientes tramos:

Unir Mazatenango con Patulul (Cocales).

Unir Guatemala con el Rancho.

Unir Ayutla con las Cruces.

Unir Zacapa con la frontera de la República de El Salvador.

El Estado apenas contaba con reducidos ingresos que empleaba en los sueldos de sus empleados, reparación de caminos y algunas obras públicas como la construcción de la línea a Puerto Barrios –El Rancho. Esta decisión obligó a ceder a empresas privadas la construcción del resto de las líneas férreas que hacían falta para cumplir con los planes del gobierno de unir por ferrocarril el puerto del Océano Atlántico con el puerto del Océano Pacífico, costa y frontera de México con la del Salvador. Sin embargo, en todos los contratos (excepto los de los muelles de San José y Champerico) firmados por los dos generales Barrios estableció que los ferrocarriles pasarían a propiedad de la Nación después de transcurridos 99 años, es decir, que consideró conveniente para el Estado concederlos por casi un siglo y recuperarlos antes del año 2000 en compensación de los diversos aportes para el país.

1.3.4.1. El ferrocarril de la Verapaz (Ferropazco)



Miembros de Colonia Alemán de Cobán. Los inmigrantes llegaron a construir la línea de ferrocarril llamada de la Verapaz. Extraída <http://es.hartmann.info/images/Fases de curacion MedicalEdition.pdf> 157172015

Durante la gestión del presidente Reyna Barrios se inauguró el ferrocarril de la Verapaz. Como ya se dijo anteriormente, los gobiernos liberales de Guatemala tenían como política atraer extranjeros al país para poder mejorar la economía del mismo. Tal es así que las leyes de la época otorgaban una serie de beneficios que incluían la adquisición de tierras para esto extranjeros colonos.

La colonización de la región de alta y baja Verapaz fue fomentada por el régimen del presidente Justo Rufino Barrios mediante las leyes de parcelización, las mismas que trajeron a la región a las compañías deslindadoras y, tras ellas, a varias olas de inmigrantes entre las fronteras guatemaltecas y mexicanas. Llegaron así franceses, corsos, ingleses y españoles. Pero fueron los colonos de origen alemán quienes, atraídos por las grandes

extensiones de terreno aptas para el cultivo del café, le dieron el mayor aliento al cultivo aromático en la región de Cobán.

Los alemanes que colonizaron alta y baja Verapaz provenían, en su mayoría, del sur de Alemania, aunque otros eran originarios del occidente de Alemania.

La inmigración extranjera la propició el gobierno liberal de Justo Rufino Barrios (1873-1885) quien invitaba a todos los extranjeros a venir a Guatemala. Aunque se dice que dicho gobernante tenía preferencia por los colonos originarios de Alemania, quienes eran conocidos por su disciplina y tesón en el trabajo.

La invitación para colonizar las Verapacez fue bien acogida por el pueblo Alemán pues muchos de ellos aceptaron venir a residir a Guatemala teniendo como mayor motivación el ofrecimiento de tierras fértiles aptas para el cultivo del café.

“La inmigración alemana empezó con Rodolfo Dieseldorff, en 1863. Muchos más alemanes siguieron su ejemplo ya que se hablaba muy bien del lugar y lo que más les gustaba a los alemanes, de la Verapaz fue su: "natural aislamiento, su clima templado y su suelo fértil, y las posibilidades de desarrollo agrícola y comercial". Les fue bien, porque a finales de 1890, dos terceras partes de la producción cafetalera de ese departamento estaban en manos de alemanes. Los primeros colonos alemanes eran jóvenes que traían recursos propios, apoyo económico de familiares o garantías crediticias de firmas comerciales de su país para iniciar empresas agrícolas o comerciales, además de facilidades que incluían el transporte de sus productos agrícolas por medio de líneas navieras hasta el comprador en Alemania, según el libro Almas Gemelas. Vida en la colonia Los alemanes se organizaron en una comunidad muy unida y solidaria. Hacían sus actividades sociales en el Club Alemán o Deutsche Verein, en Cobán, fundado en 1888. Actualmente es la Sociedad de Beneficencia. En sus inicios, este grupo tenía sólo socios germanos. El lugar fue remodelado y equipado para dar un ambiente agradable en donde los alemanes se sintieran como en su país, había una biblioteca con libros y revistas donados por quienes viajaban a Alemania”. (Extraído http://es.hartmann.info/images/Fases_de_curacion_MedicalEdition.pdf, el 20 de noviembre de 2014).

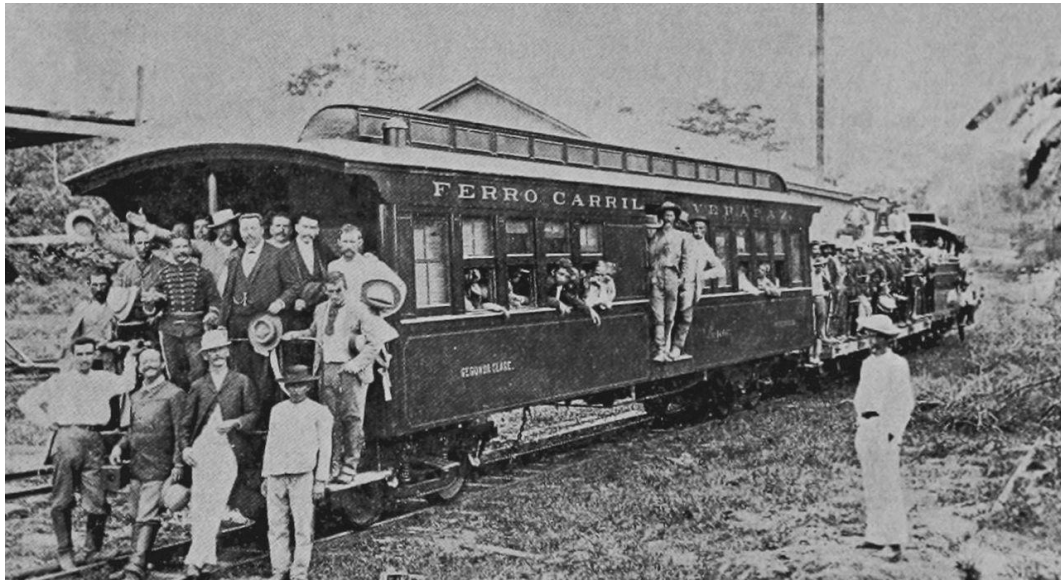
Es así como la fuerte colonia Alemana constituida en Cobán Alta Verapaz también inicia las gestiones para la construcción de su propio ferrocarril el cual era muy necesario para ellos pues debían mover con más eficiencia sus cosechas de café ya que habían alcanzado una gran importancia para el país en esta época.

Aunque la piedra inaugural para la construcción del ferrocarril de la Verapaz fue colocada originalmente por el propio Justo Rufino Barrios, no fue hasta el gobierno de su sobrino cuando se inician las primeras gestiones serias para su construcción.

“El 15 de enero de 1894 mediante la firma de un contrato por noventa años entre el Estado de Guatemala -presidido por el General José María Reina Barrios- y el señor Walter Dauch, representante de la compañía «Ferrocarril Verapaz & Agencia del Norte Limitada». Este contrato preveía la construcción, mantenimiento y explotación de un tramo de ferrocarril entre el Puerto Fluvial de Panzós y el paraje de Pancajché, de treinta millas de extensión. El tren de pasajeros hacía sus servicios dos veces a la semana, los días lunes y jueves; además los días miércoles de cada semana llegaba al municipio de Panzós un barco de correos con pasajeros y carga procedente de Livingston (Izabal), Izabal. Además de las terminales en Panzós y Pancajché, había estaciones en Santa Rosita, La Tinta, y Papalhá. En 1898, se reportó que dada la riqueza del café producido en Cobán, que en ese entonces era la tercera ciudad más grande de Guatemala, se estaba ampliando el ferrocarril desde Panzós hasta esa ciudad. El ferrocarril estuvo en uso continuo hasta 1965”. (Extraído de https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Verapaz_de_Guatemala#CITAREFLa_Ilustraci.C3.B3n_del_Pac.C3.ADfico15_de_marzo_de_1898, 20 de enero de 2015).

“El acto inaugural, en representación del Señor Jefe Político del departamento de Alta Verapaz, al licenciado don Juan Barrios M., En su elocuente discurso, dijo entre otras palabras...” Estamos en estos momentos en la inauguración oficial de la empresa más importante que se ha llevado a cabo en esta rica sección. Para concluir, séame permitido felicitar en primer término, al Señor Presidente de la República, porque la inauguración del Ferro-carril Verapaz, es un nuevo timbre de honor que hoy se une a los muchos que tiene ya su progresista administración. Al Señor Jefe Político...y a la Empresa representada por

el Señor don Guillermo Dieseldorff..." (Extraído de <http://mariomaazbol.blogspot.com/> el 15 de enero de 2015).



Viaje inaugural del Ferrocarril Verapaz en 1894. (Extraída del 15 de enero de 2015).

El ferrocarril sirvió al departamento de Alta Verapaz entre 1894 y 1965. Su principal objetivo era el transporte de café de las fincas alemanas en Alta Verapaz hasta la costa del Atlántico a través de un ferry que zarpaba del puerto fluvial de Panzós y navegaba por el río Polochic hasta el Lago de Izabal y de allí a Puerto Barrios. (https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Verapaz_de_Guatemala#CITAREFLa_Ilustraci.C3.B3n_del_Pac.C3.ADfco15_de_marzo_de_1898, el 20 de enero de 2015).

El final del ferrocarril se inició después de la segunda Guerra Mundial cuando el Estado de Guatemala le declaró la guerra a Alemania y expulsó del territorio nacional a los inmigrantes alemanes a los cuales también despojo de sus bienes. Esta situación marcó el destino de Cobán y de su ferrocarril, del cual solo quedan recuerdos fotográficos.

1.3.5. Gobierno del presidente Manuel Estrada Cabrera (1898-1920)



Fotografía de la fachada de la Estación Central en Guatemala, Extraída el 15 de enero de 2015 de

www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950

Manuel Estrada Cabrera nació el día 21 de noviembre de 1857. Originario de la Ciudad de Quetzaltenango, se graduó de abogado y notario en la Universidad de San Carlos de Guatemala y fundó su despacho profesional para ejercer derecho en su natal Quetzaltenango, donde más tarde llegaría a ser alcalde.

Durante el gobierno de José María Reina Barrios, Manuel Estrada ejercía el cargo de Ministro de Gobernación. Al ser asesinado Reina Barrios, asumió el cargo de presidente de la República, tomó el cargo la misma noche del asesinato del anterior presidente, hecho al que se le vincula directamente como se explicara más adelante, y desde esa misma noche constituyó una dictadura.

“Durante su gobierno se finaliza la obra ferrocarrilera interoceánica; tuvo predilección por la juventud estudiosa e instituyó las Fiestas de Minerva, con las que finalizaba el ciclo lectivo anualmente; se fundaron las Escuelas Prácticas. Se construyó el Mapa del Relieve; fundó la primera universidad para obreros en la ciudad de Guatemala Su administración tuvo que hacer frente a las destrucciones causadas por los terremotos de 1902 en Quetzaltenango, 1913 en Cuilapa y 1917 - 18 en Guatemala. Desde que asumió el cargo del País, se desencadenó una serie de crímenes políticos, aplicándose la ley fuga y fueron fusiladas varias personas que militaban en la política; un ejemplo de esto fue el asesinato del General Daniel Marroquín, el 9 febrero de 1898, un par de horas después de haber asumido el cargo. Sufrió varios atentados como el que ocurrió el 20 de abril de 1908 cuando el Cadete Víctor M. Vega le hizo un disparo a quemarropa que logró alcanzarle únicamente el dedo meñique; dicho atentado fue seguido de fusilamientos en la Escuela politécnica, llevándola así a su cierre permanente. Logró escapar de otro atentado cuando se conducía en automóvil y le dispararon desde un chalet de la Avenida Reforma. El Partido Unionista organizó una manifestación popular el 11 de marzo de 1920 donde pedían la unidad centroamericana; en dicha manifestación fueron hechos varios disparos hiriendo a uno de los manifestantes. Dicho tiroteo dio pie a que el movimiento en contra del Presidente creciera aún más”. (Extraído el 20 de marzo de 2013. <http://www.cofimsa.com/historia%20de%20los%20presidentes%20>).

Según los datos históricos recopilados por el departamento de Historia de la Universidad Francisco Marroquín se puede determinar que la muerte de José María Reina Barrios facilitó que Estrada Cabrera asumiera el poder de la presidencia de la República, tal y como se demuestra con la recopilación de relatos testimoniales y documentales que se muestran a continuación:

“Disipado el humo del disparo que se llevó la vida del presidente José María Reina Barrios, la vida del país y de su familia habrían de cambiar para siempre. Edgar Zollinger yacía en el suelo asesinado también por un agente de la policía y rematado por “Matamuertos”, a pocas cuadras del sitio en donde se desplomó el presidente. ¿Qué pasó en los días inmediatos al asesinato? ¿Qué suerte corrió la familia del general Reina Barrios? ¿Cómo les cambió el destino ese crimen? No tenemos información de quién llevó

la noticia del asesinato de su esposo ni del impacto que esta causó en doña Algeria. Solo sabemos que perdió la razón. Don Antonio Batres Jáuregui, protagonista principal de los hechos que abordaremos aquí, relata que el cuerpo sin vida del presidente fue llevado de inmediato a la Casa Presidencial y colocado sobre la mesa de uno de sus salones. Podemos imaginar el desconcierto, el caos desatado por el crimen. Imaginamos portazos, órdenes y contraórdenes en los pasillos, pasos apresurados. Algún llanto y lamentos. Quizás no hay noticias porque al momento de su muerte, el presidente Reina llevaba diez meses de haberse separado de doña Algeria, quien además, parece que era medio enfermiza, con frecuentes viajes al extranjero para “curar su salud”, según ha documentado el investigador Rodolfo Sazo en los periódicos de la época. Tenemos, sí, el recuento en primera persona de don Antonio, que relata: “...Era la noche del 8 de febrero del año 1898. Me encontraba yo, a las 8, en casa de mi amigo Agustín Gómez Carrillo, cuando el doctor don José Matos, Subsecretario de Relaciones Exteriores, acompañado de mi hijo Carlos, entró diciendo en alta voz: ‘¡Don Antonio acaban de asesinar al Presidente Reyna Barrios!’ Salí al instante, embozado en una capa, sin arma alguna, y en dirección al palacio. Llegamos corriendo. La guardia estaba dispersa. El Jefe del Estado Mayor, general Toledo, se había ido al teatro; ningún otro de los ministros se encontraba aún. El cadáver del infortunado caballero, del valiente militar, del Jefe de la Nación, tendido sobre una mesa en el mayor desamparo y abandono. Tal el triste cuadro que allí se veía...” Esa noche de febrero todo es confusión. Lo relata también Rafael Arévalo Martínez en su ¡Ecce Pericles! Al saberse del asesinato del mandatario se reúne en palacio el consejo de ministros, compuesto por el licenciado Mariano Cruz de Gobernación, Justicia e Instrucción Pública, el licenciado Antonio Batres Jáuregui de Relaciones Exteriores, Francisco Castañeda de Hacienda y Feliciano García de Fomento. El ministro de Guerra, Gregorio Solares, nos informa don Rafael, siempre acucioso, no estaba en la ciudad. Andaba de descanso en el Puerto San José. Los ministros discutían qué hacer con la vacante de la presidencia, sabiendo todos que el Primer Designado para cubrirla era el licenciado Manuel Estrada Cabrera, ex ministro de Reina Barrios y quien había pasado los últimos meses retirado de la política. Refiere don Rafael que Estrada Cabrera, al enterarse de la muerte del presidente corrió al palacio para enterarse de la situación, y cuando ingresó al salón en donde discutía el Consejo de Ministros, que supuestamente ya había llegado a un acuerdo en asumir en comité la

primera magistratura. Le cedo la palabra a Arévalo Martínez: “-No puede ser- les dijo con énfasis. Es inconstitucional. Yo soy el que en calidad de primer designado debo ser el Presidente interino. Hagan otro acuerdo. Hubo resistencia y se elevaron las voces y con más vehemencia que nadie el que ya se creía presidente. Saqué la pistola del pecho, los encañoné a todos y les afirmé levantando la voz: -Estoy dispuesto a matar a todo el que no firme. En ese mismo instante entró el Jefe del Estado Mayor de Reyna Barrios y me dijo: -¿Llamaba usted, Señor Presidente? Aunque a regañadientes doblemente compelidos firmaron los circunstantes...”. Así que ya ven ustedes cómo se hacía política en aquellos años. Al parecer don Manuel era hombre de armas tomar y de no dejarlas sino hasta muchos años después. Además del impacto del asesinato, esa misma noche, nos relata el siempre sospechoso Adrián Vidaurre en su libro de memorias, se sublevaron los hombres de la comandancia de armas, pero estos no quisieron enfrentarse con los caballeros cadetes que vigilaban el palacio presidencial, por lo que rápidamente se disolvió el levantamiento, no sin cobrarse un saldo de vidas humanas. Sus cabecillas, el general José Nájera, comandante y el coronel Salvador Arévalo ante su fracaso, huyeron a El Salvador, dejando muerto al general Daniel Marroquín, fiel a Estrada Cabrera. El nuevo presidente publicó un manifiesto a la población al día siguiente de asumir el despacho en el que aseguraba: “Llamado por ministerio de la ley a ejercer la presidencia, es su deber declarar que nunca hubiera aceptado tal designación si hubiese sabido que tendría que ejercerla; pero que no desfallecerá porque está convencido de que para gobernar a Guatemala sólo se necesita cumplir con la ley, fija la vista en un punto único: la Constitución de la República. Corta y de carácter interino será su administración”. Imagínense ustedes si 22 años se le antojan cortos, cómo les habría ido a nuestros abuelos si no se rebelan en abril de 1920”. (Extraído de <http://educacion.ufm.edu/la-suerte-de-los-que-se-quedan/> el 15 de marzo de 2015).

Es decir, el gobierno de Estrada Cabrera estuvo marcado, desde sus inicios, por una serie de incidentes violentos y oscuros. Constituyó una dictadura que duro más de 22 años. Además, durante su periodo presidencial, Guatemala fue assolada por una serie de terremotos que destruyeron o dañaron gran parte de la infraestructura existente en la zona central de país, lo que incluyó grandes edificaciones, lo que provocó una devastación en el país que, unido a una serie de señalamientos de corrupción, nepotismo, y crueldad, le causó

al presidente Cabrera grandes acusaciones y detractores. Llegó incluso a inspirar obras literarias que han sido dignas de ganar el premio Nobel de Literatura como *El Señor Presidente*, del laureado escritor Guatemalteco Miguel Ángel Asturias, Nobel de Literatura 1967, en la cual se resalta su crueldad e injusticia frente al gobierno. En dicha obra literaria se hace alusión a la época en que gobernaba Estrada Cabrera y los múltiples vejámenes que cometía en el ejercicio del poder.

En *El Señor Presidente* se dice “el último lugar donde quisiéramos estar es en la locura del Pelele, en el basurero o en la cárcel de Estrada Cabrera. La ciudad está llena de lugares lúgubres, lugares comunes extendidos y estirados que recorren la historia de Guatemala. En la novela todos los lugares son controlados y están bajo el dominio del poder de la época. El mundo onírico revelado por Asturias nos hace pensar que toda la trama es una pesadilla como cualquier otra de cualquier época de quienes viven en Guatemala. Curiosamente es este mismo escenario de la ciudad donde han ocurrido una serie de acontecimientos de protesta e indignación popular como el ocurrido cuando fue forzado Estrada Cabrera a salir del gobierno....El gobierno mismo, la corrupción, la violencia es un lugar de injusticia e inmundicia, el lugar de descarga de la avaricia y de los impuestos de la gente, de los sueños de la gente y de la vida de la gente. Finalmente el lugar de las creencias y del miedo es un lugar de disputa, y es el lugar privilegiado que ocupa el dictador o su aprendiz”. (Extraído del <https://comunitariapress.wordpress.com/2015/10/19/miguel-angel-asturias-el-senor-presidente-y-la-ciudad/> el 20 de junio de 2014).

No obstante, la figura dictatorial y déspota de Estrada Cabrera provocó una serie de detractores, pero también tuvo admiradores profundos como el literato Gómez Carrillo quien profesaba una profunda admiración por este presidente tal y como se descubre de la transcripción del siguiente texto “... confirma que Gómez Carrillo se hizo partidario de Estrada Cabrera a partir de su campaña electoral en 1898. En un escrito de esta primera campaña electoral, es arrastrado e ignorante del tema político de Gómez Carrillo apuntó que Cabrera era “un hombre convencido, de buena voluntad y de fe entera.” Durante los años electorales, el cronista elaboró toda una serie de escritos elogiando al tirano. En 1910, por ejemplo escribió: “Estrada Cabrera, en efecto, es en Centro-América el mandatario

ideal. ¡Cuántas veces lo hemos dicho!... Porque realmente si hay un hombre lleno de grandes, de nobles, de inquebrantables cualidades, es éste... la gloria de Estrada Cabrera en la historia estribará en haber sido el único que ha sabido reunir la energía de un militar a la inteligencia de un filósofo y a la bondad de un apóstol"... Como los bombos y platillos debían llegar a los propios oídos del dictador de la forma más clara y directa, Carrillo, pese a un miedo irracional de hablar en público, pronuncia una conferencia (nada más y nada menos) en la Sorbona, el 23 de abril de 1902. Al parecer, según Ulner, de estas páginas surgiría la que sería posteriormente, su Historia del gobierno de D. Manuel Estrada, que aparece sin año de edición y que llena 237 páginas de loas inmerecidas y sin fundamento a uno de los períodos más oscuros de la historia nacional (que vaya si ha tenido momentos oscuros). "La conferencia se publicó bajo el título Guatemala y su gobierno liberal: Conferencia leída en la Sorbona de París (23 de abril de 1902) (Barcelona, 1902). Aquí repasó la historia de Guatemala después de ganada la independencia y acabó por loar a Estrada Cabrera por instituir en Guatemala 'la fiesta de Minerva'. Interesa notar que Gómez Carrillo informó más tarde a Camille Pitoulet que 'je n'ai jamais parlé en public". Lo que resulta más lamentable aún, más que la adulación interesada, es que inevitablemente, las loas forzosamente tenían que ser mentiras, pues el gobierno de Cabrera fue esencialmente una cleptocracia. Explica Horwinski: "...In Arévalo Martínez's assessment, "la administración de Estrada Cabrera se caracterizó antes que todo por el estancamiento de todo progreso". On the contrary, according to Gómez Carrillo, through Estrada Cabrera Guatemala became the Athens of the New World, with Minerva, goddess of wisdom and the arts, reigning supreme. Gómez Carrillo was, when it suited his purposes, an undeniably able propagandist..." Es un lambiscón consumado, pero no hacía sino seguir la corriente. Ese mismo año de 1902, apunta Oscar Peláez Almengor: "...la Municipalidad de Guatemala (...), aún con la negativa de Estrada Cabrera de celebrar su natalicio, mandó 'iluminar y adornar el portal de su edificio pues no era posible dejar pasar desapercibida aquella fecha.'" [11] Así que el escritor no tenía por qué quedarse atrás, y su delirio poético lo lleva a hacer afirmaciones que rayan en lo ridículo. Recorro a Horwinski otra vez, a quien cito en extenso: "...In Zelaya y su libro, for example, he gushes: "Estrada Cabrera, en efecto, es en Centro-América el mandatario ideal. ¡Cuántas veces lo hemos dicho!... Porque realmente si hay hombre lleno de grandes, de nobles, de inquebrantables

cualidades, es éste... La gloria de Estrada Cabrera en la historia estribará en haber sido el único que ha sabido reunir la energía de un militar a la inteligencia de un filósofo y a la bondad de un apóstol...” (Zelaya y su libro (1910) was written in response to a book by José Santos Zelaya, expresident of Nicaragua, in which he blamed the coup which removed him from power on a conspiracy between Estrada Cabrera and the United States government (...). Here Gómez Carrillo responds to Zelaya’s boast that he brought only peace and advancement to his country: “Mas ¡ay! Frente a ese cuadro fantástico, la realidad se alza siniestra. Lo que el ex presidente nos pinta cual un edén, es, en verdad, un infierno. El pueblo oprimido no puede vivir; los monopolios arruinan al país; el estado de perpetua alarma, paraliza la agricultura” (...) “Si hay países que no han tenido hasta hoy quejas de los Estados Unidos y que en cambio tienen mucho que agradecerle, son los países de la América Central, cuya independencia moral y –aun material. No tiene baluarte tan fuerte como la Doctrina Monroe...” Subraya atinadamente Horwinski que la adulación al poder por parte de nuestro cronista se debía a su deseo de asegurar su permanencia en París, de ser posible logrando una posición estable. Los esfuerzos propagandísticos del escritor a favor del brutal dictador en su campaña electoral de 1898 fueron recompensados con el nombramiento de Cónsul General en París. En un arranque de politiquería populista, gritaba el cronista en un panfleto del Partido Liberal: “Votaré en fin, a favor de Estrada Cabrera, para votar con el Pueblo y por el Pueblo”. Lo que no previó don Enrique, es que el dictador era un político habilísimo, aventajándolo por mucho en el campo del juego político, pues conocedor de las más bajas pasiones del hombre, conocedor de las ambiciones y de los miedos íntimos de sus gobernados, este conocimiento le serviría para asegurarse la aparente fidelidad de nuestro vanidoso escritor durante su larga y despiadada tiranía. Prueba de ello es que en 1902 es nombrado Cónsul General de Guatemala en Hamburgo y encargado de negocios en Berlín, lo que implicaba el traslado de residencia del cronista a Alemania; circunstancia que éste trató de evitar hábilmente mediante ardides de todo tipo. Cabrera sabía jugar con la inestabilidad económica de Carrillo y sacaba partida de ella. Y cuando al fin lo consigue, su trabajo a la cabeza de la representación diplomática habrá dejado mucho que desear, puesto que comenta su biógrafo Mendoza, quien además fue amigo del escritor, que “El consulado no siempre trabajaba. Se calcula que seis meses por año estaba cerrado, aunque solía abrirse por las noches a horas

imposibles.” No obstante a que sueña con un puesto diplomático que le otorgue estabilidad y le sufrague su ritmo de vida, en una carta fechada en 1896 que Carrillo le escribe a su amigo Rubén Darío, se queja, ignoramos si por costumbre o sinceramente: “No crea usted que los consulados, como el mío, son minas. Lo que el mío me produce me basta apenas para vivir, y, si no fuera porque dos periódicos de Caracas y uno de Santo Domingo me pagan mis crónicas a treinta francos y me toman (entre los tres) seis al mes, estaría tan mal como antes.” Por eso el pacto cada vez se estrecha más. Es necesario adular más, para conseguir más favores. Si antes era poner al presidente Lisandro Barillas, en el cielo, ahora será al candidatillo de turno. En un folleto que escribió a favor de la candidatura de 1898 a la presidencia de Estrada Cabrera, Carrillo, con imprudencia esboza su retrato en estos poéticos términos: “Los que sólo han visto a Estrada Cabrera en los días de lucha electoral, de manifestaciones callejeras, de gritos contradictorios y de rudas polémicas, no le conocen, pues. Pero le conocen, en cambio, y le conocen a fondo, los que le han visto más tarde .Durante los días de solemne silencio, cuando la prensa dejó de vocear, cuando todo el mundo pedía más silencio aún (...) cuando dejó de pensarse en las personas para soñar en la Patria, la silueta del mandatario liberal destacóse claramente. Y el pueblo le pudo ver, entonces, en la grave serenidad de su gabinete de estudio, siempre sereno, siempre energético, siempre preocupado por el bien del país.” A cambio de su alma, Enrique Gómez Carrillo esperaba cobrar un salario mensual y cumplir su sueño de vivir en la capital parisina con un trabajo estable, además de prestigioso, pues la diplomacia le permitiría conocer y rozarse con sus pares extranjeros, logrando negocios, recomendaciones, aventurillas... Esas ambiciones lo llevan a cometer los más grandes excesos intelectuales, como el que sigue: “Conversador agradable y profundo. Estrada Cabrera sabe seducir a sus auditores sin buscar efectos de frases. Todo lo que sale de sus labios, está impregnado de cierta gravedad sonriente, melancólica y discreta. Es un hombre sincero. También es un hombre convencido, de buena voluntad y de fé entera...”. Parece mentira que ese bonachón personaje que dibuja la pluma enamorada de Gómez Carrillo sea el mismo brutal dictador que la máquina de escribir de Arévalo Martínez y Wyld Ospina nos esbozan en El Señor Presidente o en El Autócrata. Parece mentira que ese señor de “buena voluntad y de fé entera” ordene la tortura y fusilamiento de cientos de opositores, firme órdenes de prisión sin respaldo alguno, que esa voz “melancólica y discreta” haya ordenado que dos

jovenzuelos de 18 años apuñalaran en una calle transitada de Ciudad de México a un Manuel Lisandro Barillas de 66 años, el 7 de abril de 1907, [17] calle que por esta razón se llama Guatemala. Ese señor al que nuestro cronista lastimosamente califica de “pensador”, sólo tuvo talento para corromper el sistema político y judicial de Guatemala por veintidós años, dejando daños irreparables para la institucionalidad de la joven república. De sus tácticas electorales da cuenta Rafael Arévalo Martínez en su monumental ¡Ecce Pericles!, cuando relata los incidentes de la primera contienda electoral, en la misma en la que Carrillo cantaba loas celebrando al gobernante-filósofo. (Extraído de <http://educacion.ufm.edu/de-algo-hay-que-vivir-o-gomez-carrillo-y-el-tirano-estrada-cabrera/#sthash.vYwfdj6U> el 30 de noviembre de 2014).

“El secretario del gobernante, el General José Letona, arribó a la Asamblea manifestando que el presidente tenía sus facultades mentales alteradas, por lo que el 8 de abril de 1920, se emitió el Decreto 1022 donde declaraban al presidente en estado de Interdicción, es decir restricción de derechos debido a las anomalías de sus facultades mentales. No tuvo más que renunciar a su cargo el 14 de abril de 1920 y fue hecho prisionero en su propia casa y luego fue trasladado a un calabozo de la segunda sección de la Policía Nacional, ubicado entonces donde hoy es el Palacio Nacional. Estrada Cabrera poseía un capital de \$ 306,000 dólares al momento de dejar el poder. Su período de gobierno fue del 9 febrero 1,898 al 8 abril 1,920, gobernando por 22 años y dos meses. Falleció el 24 de septiembre de 1924 en la ciudad de Guatemala y luego sus restos fueron enterrados en el Cementerio General de Quetzaltenango”. (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV, p... 552. Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).

En cuanto a la relación del presidente Estrada Cabrera y el desarrollo del ferrocarril se puede establecer que: “El Gobierno de Estrada Cabrera construyó el tramo de Zacapa a El Rancho, inaugurado en 1903 con la colaboración de la Compañía Central American Improvement Inc., como usufructuarios. Con un Recorrido de 38.7 millas. Con un recorrido de 38.7 millas. El 11 de Noviembre de 1903, se inaugura oficialmente el tramo ferroviario de Guatemala a Mazatenango, en un discurso pronunciado por el Sr. Manuel

Valle.” (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV., pp. 554, Guatemala: Editorial Amigos del País, 1995).

El 31 de octubre de 1903, el presidente Manuel Estrada Cabrera emitió un Acuerdo Presidencial por medio del cual declaró: “*rescindidos de hecho y de derecho los contratos celebrados con “The Central América Improvement Company Inc, para la construcción, explotación y mantenimiento del Ferrocarril del Norte, y que esta Empresa nacional pase al manejo directo del Gobierno”*”. (Recopilación de Leyes, Cesar G. Solís. *Los Ferrocarriles en Guatemala*. Primera Parte. Guatemala, 1952, p. 421).

El anterior acuerdo presidencial tuvo como motivación, según lo establecido en su parte introductoria, que el 28 de octubre de 1903 había expirado el plazo concedido a la entidad The Central América Improvement Company Inc para llevar a cabo la terminación del ferrocarril del Norte de conformidad con los contratos que dicha compañía había celebrado con el Gobierno de Guatemala el 31 de agosto y 28 de noviembre de 1900, el 23 de octubre de 1902 y el 28 de abril de 1903, pero que, por falta de fondos, no había podido cumplir con los compromisos que contrajeron en los referidos contratos.

Pero fue durante este régimen de gobierno que la historia del ferrocarril en Guatemala tuvo uno de sus principales cambios. El Gobierno de Estada Cabrera, en acuerdo de fecha 5 de abril de 1904, resolvió “aprobar el contrato celebrado ad referéndum, con instituciones del Jefe del Ejecutivo, entre el Sub-secretario General del Gobierno, encargado del Despacho de Fomento, y Mr. Percival Farquhar, en representación de Minor C. Keith, de Nueva Cork, y William C. Van Horne, de Montreal Canadá, sobre la explotación, construcción y terminación del Ferrocarril del Norte, y cuyo contrato, ratificado por estos últimos señores, se encuentra contenido en veintidós artículos principales y uno transitorio.” (*Recopilación de Leyes*. Cesar G. Solís. *Los Ferrocarriles en Guatemala*, Primera Parte, Guatemala, 1952, p. 436).

Este contrato fue aprobado por la Asamblea Nacional Legislativa de la República de Guatemala, mediante la emisión del Decreto Número 581 de fecha 9 de abril de 1904. (*Recopilación de Leyes*, Cesar G. Solís. *Los Ferrocarriles en Guatemala*, Primera Parte, Guatemala, 1952, p. 437). La cláusula tercera del referido contrato establecía que: “La

parte construida de la línea, o sea de Puerto Barrios á El Rancho, con las anexidades ya mencionadas, y la vía férrea que se construya de El Rancho a esta Capital y que todo se denomina “ Ferrocarril del Norte de Guatemala”, pertenecerán a los contratistas como propiedad absoluta, conforme el artículo 28 de la actual ley de Ferrocarriles; obligándose los Contratistas o sus sucesores, después de noventa y nueve años contados desde la fecha de la aprobación de este convenio, a traspasar al Gobierno previo pago por éste del valor que entonces tenga...”]. (Artículo tres. Contrato Acera del Ferrocarril del Norte, *Recopilación de Leyes*, Cesar G. Solís. *Los Ferrocarriles en Guatemala*, Primera Parte, Guatemala, 1952, p. 428).

Mediante la suscripción del contrato antes referido se entregó a la entidad norte americana denominada Guatemala Railways Company Co. el control del ferrocarril del Norte y, posteriormente, se le otorgó la propiedad del ferrocarril del Sur.

El gobierno dispuso otorgarle a la misma entidad concesionaria una serie de inmuebles e inclusive las líneas de Correos y Telégrafos del país.

“En el régimen de Estrada Cabrera, no solo excluyó la cláusula citada el Contrato de 1904 en lo que concierne a los plazos, sino que le obsequio a la IRCA la línea estatal de Puerto Barrios - El Rancho, con otros valiosos activos nacionales”. (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV. (pp. 554) Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).

La entidad ferrocarrilera fue conocida en Guatemala como la IRCA, pero “originariamente dicha entidad inició sus trabajos en Guatemala del ferrocarril, con otro nombre comercial, y no fue sino hasta el año de 1912, cuando el señor Fred Gooding Williamson, le solicitó al Estado de Guatemala, que reconociera la enmienda de la escritura de incorporación del Ferrocarril de Guatemala y de su cambio de nombre, en donde se consignó que la Guatemala Railway Company fue establecida de acuerdo con las leyes del Estado de New Jersey, el 8 de junio de 1904, y que el 9 de abril del 1912 el nombre de dicha compañía fue cambiado conforme a las leyes de New Jersey, por el de “Internacional Railways of Central América”, según consta en el certificado extendido por el Ministro de Guatemala en Washington, y apareciendo de los documentos dicha compañía había resumido las

propiedades y negocios establecidos en Guatemala por la entidad “Guatemala Central Railway Co”, Sociedad Anónima domiciliada en San Francisco, California, y que propone adquirir y extender otras líneas férreas en el este país”. Petición que fue otorgada por el Gobierno de Guatemala mediante la emisión del Acuerdo de fecha 30 de noviembre de 1912 suscrito por el Presidente Estrada Cabrera (Recopilación de Leyes. Cesar G. Solís, secretario general de la presidencia de la República de Guatemala. Primera Parte. *Los Ferrocarriles en Guatemala*, p. 91, 1952).

“La empresa estadounidense Internacional Railways of Central América (IRCA) tomó rápidamente el control del ferrocarril en Guatemala. La United Fruit Company (UFCO) era la accionista mayoritaria de la IRCA. La compañía frutera también tenía el monopolio sobre las vías de transporte del Atlántico al Pacífico. La Empresa Eléctrica de Guatemala, S.A. originalmente de dueños alemanes, pero que les fue expropiada, en virtud de la declaratoria de Guerra que hizo el Estado de Guatemala a Alemania, durante la Primera Guerra Mundial, por lo que después de su expropiación dicha empresa fue concedida a la United Fruit Company (UFCO). “Como culminación [de los monopolios de la United Fruit Co.], al llegar al puerto de la Frutera, en un barco de la Frutera, el guatemalteco toma el ferrocarril de la Frutera. En consecuencia, no hay modo de escapar a la ubicua compañía Frutera”. (Cardoza y Aragón, Luís. *La Revolución Guatemalteca*. Segunda edición. México. Talleres De Ediciones Don Quijote, S.A., 1955, p. 35).

En el año de 1904, se concedieron 448 caballerías diáfanas para la United Fruit Company y 1.000 caballerías en la rivera del Río Sarstun. Lo cual quedó estipulado en el Contrato de 1881.

El Estado de Guatemala le garantizó a la United Fruit Company una ganancia del 12% anual y se erogaron subsidios por milla construida. Asimismo, todas las empresas del conglomerado norteamericano fueron exoneradas de todo tipo de impuesto, presentes y futuros, renunciando el Estado al derecho de Estados Soberanos constituyéndose así la tristemente denominada Banana Republic.

El término Banana Republic, o República bananera o Nación bananera, es usado en la ciencia política para referirse a un país políticamente inseguro cuya economía depende

considerablemente de producir productos de valor limitado como las bananas con un sistema de clases estratificado que incluye una empobrecida clase trabajadora enorme y una clase gobernante de poderosos formada por élites, empresarios, políticos y militares que ejercen el control de la nación.

El contrato suscrito entre el gobierno de Estrada Cabrera en 1904 constituye el instrumento legal y político que permitió que Guatemala se transformara en un espacio semi-colonial utilizada en beneficio de intereses extranjeros. Por dicho contrato, Keih y sus asociados obtuvieron ventajas como:

1. Recibir 136 millas de ferrocarril, un puerto, material rodante, edificios y otros valiosos activos, a cambio de edificar, aproximadamente, 62 millas que aún hacían falta para terminar el tramo ferroviario de Guatemala al Rancho; era un negocio extraordinario para el norteamericano Keith.
2. Asimismo, se otorgó a Keith el poder absoluto sobre el ferrocarril del Norte y sobre Puerto Barrios, el cual era la entrada natural de acceso a Europa y ciudades del Este de Estados Unidos, donde se generaba la principal demanda de café y se reemplazaban las principales mercancías que Guatemala importaba, es decir, era un viaje redondo de las navieras, lo cual ponía a dicho empresario en una situación de gran ventaja para obligar a los propietarios de las otras líneas de ferrocarril a aceptar su fusión en una sola empresa como así ocurrió. Esta empresa fue la Internacional Railways of Central América (IRCA) de la que Keith, como primer vicepresidente de la UFCO (de 1899 a 1921) pasó a ser presidente de 1921 hasta 1929, año en el que falleció y A. W. Palmer fue presidente y secretario de la UFCO desde que se fundó.
3. Por último, otro de los grandes beneficios que el señor Keith obtuvo de dicho contrato fue las bases para desenvolver la producción a gran escala de banano en una región estratégicamente ubicada para ello, con grandes recursos de agua, una tierra fértil y muy cercana a Puerto Barrios, de donde partirían a los Estados Unidos de Norte América.

Es decir, para que el señor Keith construyera 62 millas que faltaban del Rancho a Guatemala y colocara un puente sobre las aguas del Rio Motagua, el señor presidente Estrada Cabrera y no la Nación, le entregó al señor Keith la Línea Norte y otros activos como los siguientes:

1. Ferrocarril de Puerto Barrios - El Rancho, con 136 millas.
2. Muelle de Puerto Barrios.
3. Línea que conectaba la Aduana con el Ferrocarril Central y que llegaba a Puente Las Vacas.
4. Rieles, material rodante y otros materiales en la capital.
5. Propiedades, edificios, almacenes de depósito, estaciones, tanques, terrenos y líneas telegráficas.
6. Manantiales calientes cercanos a Zacapa, con 28000 m² de terreno.
7. Faja de 100 pies de ancho, o más, si fuere necesario de Puerto Barrios a la Capital, más desvíos y espuelas.
8. 30 manzanas de terrenos urbanos en Puerto Barrios.
9. 1500 caballerías en Los Andes, Izabal, a libre elección de los contratistas.
10. Una milla de playa de 100 yardas de ancho a cada lado del muelle, la cual no puede nunca ser expropiada. (Mediante un pago anual de Q.1.00 la IRCA, cedió el uso de esta faja desde el año de 1941 hasta el 2003, excepto algunos lotes de la UFCO).
11. Se expropiaron los terrenos que necesitaba la Compañía en las cercanías de lo que fue el Convento de Santo Domingo.

12. Se otorgó el derecho de cambiar el cauce de los ríos, inundar terrenos, hacer diques, tomas, etc. para instalar sistemas de fuerza hidráulica.
13. Si todo lo anterior no era suficiente, el Contrato disponía también: "...dentro de un periodo de quince años, el Gobierno garantiza las ganancias netas de la Compañía y la cantidad necesaria para cubrir un interés de 5% sobre \$ 4.5 millones, en bonos emitidos por los contratistas". (Art. III)

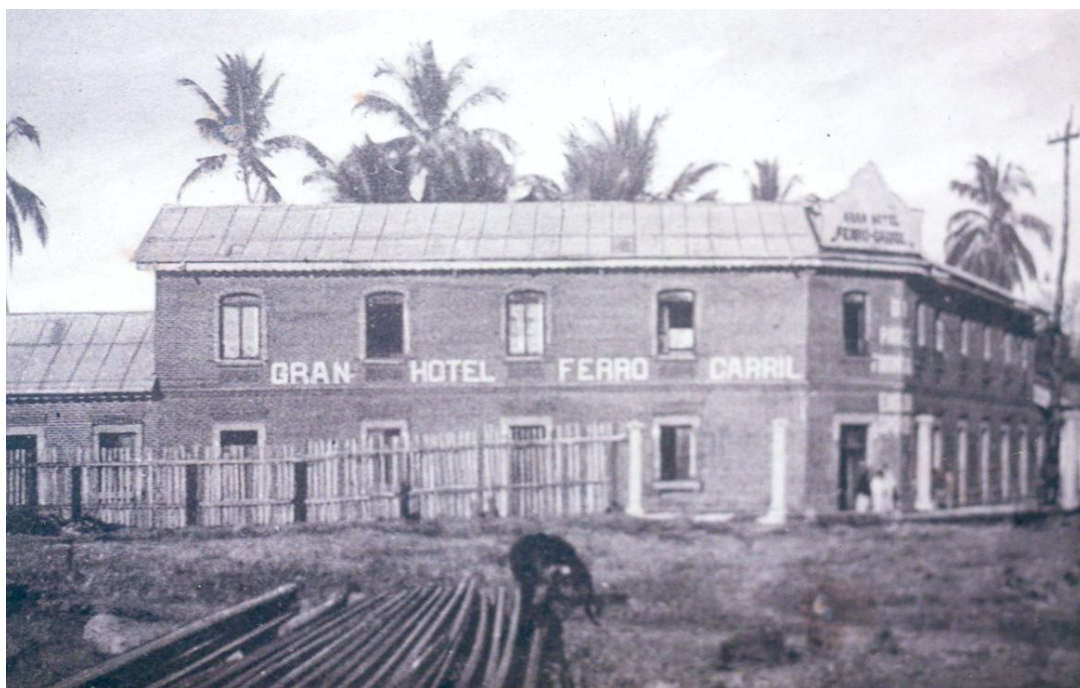
Dentro del espíritu entreguista que caracterizó a Cabrera, y a diferencia de todos los contratos anteriores que no permitían recurrir a la vía diplomática, éste de 1904 la acepta después de agotados todos los recursos. (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV, pp. 557 Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).

“En el año de 1904, un representante de Mynor C. Keith, fue enviado por éste a Guatemala para plantearle al régimen de Estrada Cabrera, un proyecto tendiente a terminar de construir el último tramo de la vía del ferrocarril del Norte, tuvo éxito completo. Se celebró entonces un convenio por medio del cual el Gobierno, en consideración de la oferta de Keith de concluir la vía férrea, le concedía la construcción con título de propiedad a nombre de su empresa, del último tercio de Guatemala a Puerto Barrios y le regalaba los otros dos ya construidos, el muelle de Puerto Barrios, todo el material rodante existente, las bodegas del ferrocarril, una franja de playa de una milla 500 yardas de ancho a cada lado del muelle, 170,000 acres de las mejores tierras agrícolas de la región, a ser escogidas por la empresa de Keith. Los beneficios para Guatemala en el contrato eran que al final de 99 años, la empresa quedaba obligada a devolverle al gobierno de Guatemala lo que el gobierno no le había regalado, más un tercio de la línea, a un precio que se fijaría por arbitrios. Así en el año de 1904, Mynor C. Keith y otros consorcios de la "United Fruit Company" (UFCO), fundaron en New Jersey, la "Guatemala Railway Company" como sociedad anónima independiente. (Guerra, A. *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV, pp. 558. Guatemala. Editorial Amigos del País, 1995).

El aumento de producción y el gran tráfico de viajeros hicieron sentir a los empresarios ferrocarrileros la necesidad de construir algunos ramales que comunicaran la línea principal con las zonas más fértiles y productivas de la zona costera del sur. En el año de 1893, se firmó el contrato a través del cual se construiría el ramal que salía de Santa María hasta el pueblo de Patulul; esta línea se colocó al servicio del público el 15 de septiembre de 1897, pero no fue hasta el Gobierno del Licenciado Manuel Estrada Cabrera cuando se suscribiera un nuevo contrato, el 1 de enero de 1901, para que comenzara el tendido de la línea férrea entre Patulul y Mazatenango. El 21 de noviembre de 1903, el presidente de la República, Estrada Cabrera, ponía en la ciudad de Mazatenango el último clavo de la línea férrea que, a su vez, en esa fecha se unía con la del ferrocarril Occidental enlazando a Mazatenango con el Puerto de Champerico.

Para la fecha, la industria que crecía en paralelo al ferrocarril ya tenía mayor demanda, tales como los hoteles, restaurantes y otros servicios que se prestaban para la carga como bodegas y almacenes de despacho.

A lo largo de la vía férrea ya se daban fenómenos sociales que giraban en torno al ferrocarril como, por ejemplo, la ciudad de Escuintla en donde fue construido uno de los primeros centros hoteleros; fue llamado 'El Gran Hotel del Ferrocarril'; fue uno de los primeros en ser ignorados y uno de los más importante de su época para la costa Sur del país.



Fotografía Gran Hotel del Ferrocarril Escuintla. Formato digital proporcionado por FEGUA.

El 9 de abril de 1912, se modificó el nombre original de la empresa ferrocarrilera por el de ‘International Railway of Central América’ (IRCA). Ese mismo año celebró contrato con la ‘Guatemala Central Railway Company’ (Ferrocarril Central) por medio del cual esta compañía le cedió todas las líneas con todas sus prerrogativas (de León Aragón 1950:60). Posteriormente, el monopolio de las comunicaciones que tenía la IRCA se extendió aún más comprándole sus derechos a otra compañía concesionaria en Guatemala. De esta forma llegó el ferrocarril del Sur. Esta empresa pasó a ser la única propietaria de las principales vías férreas de Centroamérica.

“Estrada Cabrera autorizó que empresas estadounidenses establecieran el transporte de ferrocarriles, puerto en el Atlántico, y la generación, transporte y distribución de energía eléctrica (en los departamentos de Guatemala y Escuintla). Todo empezó con una operación sencilla en 1901: permitió a la United Fruit Company, UFCO, la exclusiva en la transportación del correo entre Guatemala y Estados Unidos. Esta relación permitió que en 1904 firmara un contrato con la UFCO para terminar la vía férrea entre El Rancho en el

Departamento de El Progreso, y la Ciudad Capital, otorgando por el período de 99 años la propiedad de la línea férrea; además, las reglas existentes en ese entonces en Centroamérica, para atraer la inversión extranjera destinada al transporte de ferrocarriles, consistía en otorgarles tierras cultivables, y se le dieron 1,500 caballerías (96,760 manzanas, equivalentes a 67,500 hectáreas) de tierra cultivable a lo largo del Río Motagua. También se le entregó la administración del muelle de Puerto Barrios, y exención de impuestos de exportación de banano a lo largo de 35 años. En 1912, la UFCO adquirió las acciones del Ferrocarril Central, Occidental y de Ocós, con lo cual formó la International Railways of Central América (IRCA), iniciando el cultivo de banano en Izabal. También les concedió a los mismos accionistas el contrato para colocar la línea de telégrafo de la Ciudad Capital a Puerto Barrios. Al terminar la I Guerra Mundial (1914-1918), Guatemala había roto relaciones con Alemania, e intervino la Empresa Eléctrica de Guatemala, S. A., y confiscó acciones y bienes de origen alemán. En 1920 esa empresa fue nacionalizada y se vendió a una compañía vinculada a la General Electric, la Electric Bond and Share Company. La ciudad capital sufrió un terremoto el 25 de diciembre de 1917, cuya reconstrucción el presidente no supo administrar”. (María Elena Schlesinger, en un artículo publicado en el diario *El Periódico*, Guatemala, Edición 40,236, 02 de junio de 2007, analiza el presente tema).

“De esta forma, el ferrocarril, el vapor y el telégrafo, redujeron el tiempo y la distancia para dinamizar el progreso comercial y económico de Guatemala con el mundo. Con esto el país entró en la era de la revolución industrial”. Schlesinger, M. (2007). (El Primer Ferrocarril. *El Periódico*. Extraído el 15 de marzo de 2013. <http://www.elperiodico.com.gt/es/20070602/12/40236/>).

Todas las anteriores medidas permitieron que durante el periodo de Estrada Cabrera a casi “25 años después de la llegada de la primera locomotora del Sur, el 19 de enero de 1908, fue la fecha en la que se completó el sueño de Barrios, al ver los guatemaltecos el ingreso de la primera locomotora proveniente del Norte, la que fuera recibida con gran regocijo popular. Dichas celebraciones tuvieron sus particularidades, algunos abuelos aún recuerdan que cuando vino el tren del norte, el Presidente Estrada Cabrera venía en la locomotora ondeando la bandera de la República y saludando a la gente que a lo largo de la línea férrea

se apostó para verlo pasar. Además se acuñaron monedas conmemorativas y sobre la séptima avenida, desde la Plaza de Armas hasta la mansión presidencial, fueron colocados arcos por comerciantes, familias acomodadas, colegios y otras instituciones nacionales, hechos de materiales perecederos y con motivos específicos para conmemorar tan importante acontecimiento”. (Bailey, B, Putzeys, Y, y Larios, R. *El caso del Ferrocarril en Guatemala*. Diario *Prensa Libre*, 1991. Extraído el 15 de marzo de 2013).

“El ingreso de la locomotora del Norte a la Ciudad de Guatemala, fue uno de los acontecimientos más importantes para el Presidente Cabrera, pues dicho ingreso marcaba la culminación de una obra de suma trascendencia para el país, pues la misma era una vía de transporte masivo que unía el Océano Atlántico con el Océano Pacífico, lo que propiciaría el crecimiento económico del Guatemala, por lo que dicho gobierno no escatimó en gastos para el festejo pues como el propio Gobernante dejó plasmado en Decreto 676 de fecha Acuerdo presidencial del 11 de febrero de 1907, por medio del cual para conmemorar la inauguración del Ferrocarril del Norte se convocó a un concurso de arte a efecto de premiar en público el mejor cuadro que conmemore la entrada de la locomotora del norte en la ciudad de Guatemala pues según el Presidente “ su inauguración debe celebrarse y solemnizarse como el acontecimiento que abre una nueva era de paz, de prosperidad y de mayor civilización para la República”. (Recopilación de Leyes hecha por Cesar G. Solís, Secretario General de la Presidencia de la República de Guatemala 1952, Primera Parte, *Los Ferrocarriles en Guatemala*, pág. 445).

En el Decreto Presidencia 679, de fecha 10 de enero de 1908, el presidente señaló “el día 19 de enero del corriente mes para la solemne inauguración del Ferro-Carril Interoceánico de Guatemala, debiendo hacerse todas las manifestaciones de júbilo consignadas en el programa oficial. Con tal motivo se declara días de fiesta cívica, los comprendidos del día de la inauguración al 26 de este mismo mes, inclusive, durante los cuales estará izado el Pabellón Nacional en los edificios públicos; y serán feriados del 16 del presente al 2 de Febrero próximo”. (Recopilación de Leyes hecha por Cesar G. Solís, Secretario General de la Presidencia de la República de Guatemala 1952, Primera Parte, *Los Ferrocarriles en Guatemala*, p. 447).

El cuadro que salió ganador del concurso antes referido fue el pintado por el señor Stéfano Napoletano, en cuyo lienzo aparece sobre plataforma de mármol regada con laureles y flores, la figura de la Libertad tomando con una mano la diestra del presidente Estrada Cabrera, y constándole con la otra un limpió horizonte en que destaca la locomotora del Norte llegando a la ciudad de Guatemala, donde se fue recibida con entusiasmo por numeroso público. (Recopilación de Leyes hecha por Cesar G. Solís, Secretario General de la Presidencia de la República de Guatemala 1952, Primera Parte, *Los Ferrocarriles en Guatemala*, p. 448).



Fotografía: Día de la Inauguración de la llegada del Ferrocarril del Norte o Transoceanico a la ciudad Capital en 1908.

Extraída de <http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/10/historia-del-ferrocarril-en-guatemala.html>, 15 de enero de 2015).

1.3.5.1. El inicio del ferrocarril de Los Altos

Durante los primeros años del periodo presidencial de Manuel Estrada Cabrera, se ordenó, entre otras cosas, el cierre de la Universidad de Occidente, con sede en la ciudad de Quetzaltenango, así como el castigo estatal para al Banco de Occidente, para congraciarse con la población del occidente del país. Dicho gobernante inició el proyecto de cambiar las carretas de bueyes, carretelas, las diligencias y el galopar del caballo, como medio de transporte a los diferentes puntos del sur occidente por una vía más expedita, como un ferrocarril. Manuel Estrada Cabrera utilizó el proyecto del ferrocarril de los altos como un medio de propaganda política; además, como era originario de Quetzaltenango e incluso había sido alcalde de dicha ciudad le unía un cariño especial con estas tierras.

“Para mantener esta forma de reelección el Gobierno de esta época contrato los servicios del Ingeniero Norteamericano F. S. Shaw, especialista en la construcción de Ferrocarriles,

para que estudiase las condiciones del terreno y presentara un proyecto del tramo Quetzaltenango -San Felipe.

Este Proyecto con ligeras reformas se mantuvo durante toda la construcción del Ferrocarril de los Altos. El trayecto por el cual se hizo factible la vía férrea, fue con las siguientes estaciones: San Felipe, Los Encuentros, Pirineos, La Dicha, Santa María de Jesús, Las Cuevas, Zunil, Cantel, Las Rosas, Quetzaltenango. Por lo accidentado del terreno, el estudio se realizó y fue aprobado por el Gobierno de la República de Guatemala, tuvo pendientes tan fuertes de 9.1% de desnivel en varios tramos y por lo cual un ferrocarril de adherencia era imposible, por lo que el proyecto Shaw recomendó uno de cremallera. En el mes de abril de 1920 la dictadura de los 22 años de Estirada Cabrera llegó a su fin”, (Extraído de http://www.oocities.org/heartland/hills/6097/1_altos.html, el 3 de marzo de 2012).



El Ferrocarril de los Altos, de Quetzaltenango, fue el primer tren eléctrico de Guatemala y se construyó para agilizar la comercialización entre el altiplano y la costa sur del país. (Foto Prensa Libre: Hemeroteca PL). Extraída de http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950, el 15 de enero de 2015).

1.3.6. Presidente Carlos Herrera (1920-1921)

Fue el primer presidente electo democráticamente después de la dictadura de Estrada Cabrera. Fue el señor Carlos Herrera quien asumió la presidencia de la República el 8 de abril de 1920, pero fue obligado a dejar el puesto debido al levantamiento en armas de un grupo de militares que se llevó a cabo a la media noche del día 5 de diciembre de 1921. Este levantamiento estuvo encabezado por el General José María Orellana y esa misma noche entregó el mando. Emigró a París, Francia, tras su derrocamiento.

1.3.6.1. El ferrocarril de Los Altos en el periodo presidencial de Carlos Herrera

La participación del presidente Carlos Herrera en la historia del ferrocarril de Guatemala fue, principalmente, en el reimpulso del ferrocarril de los Altos, pues representantes quezaltecos se organizaron y formaron una comisión para la construcción del ferrocarril de los Altos.

“A escasos tres meses de la caída de Cabrera, el Gobierno de la República de Guatemala lleva a cabo la sesión que diera impulso al tan deseado Ferrocarril, el 21 de Julio de 1920 en San Felipe Retalhuleu; dicha sesión fue presidida por el Ministro de Fomento y levanto el acta el Licenciado Federico Salazar. Es aquí donde se acepta casi en su totalidad el proyecto del Ingeniero F. S. Shaw, únicamente que en lugar de ser un ferrocarril de Cremallera se utilizara el sistema eléctrico. Lo anterior dio origen a la hidroeléctrica de Santa María. Aprobado por el Gobierno de Guatemala, lo dispuesto en el acta se transforma, por Acuerdo Gubernativo, la Comisión; en Comité del Ferrocarril de Los Altos y se dan las funciones Administrativas, quedando los trabajos a su cuidado y con un Cuerpo Técnico de Ingenieros: F. S. Schaw, Federico Andros, Jorge Hartman, Víctor Cottone... En la ciudad de Quetzaltenango, se organizan las oficinas administrativas y se lleva a cabo el control de fondos suministrado por el Gobierno de Guatemala, ya que se emite el Acuerdo Legislativo número 1119 del 23 de mayo de 1921, por medio del cual, se crea un impuesto de tres pesos por cada botella de aguardiente que se consuma en el país, destinados exclusivamente para la construcción del Ferrocarril de Los Altos. Este mismo decreto contempla, que al terminar la obra del Ferrocarril de Los Altos, seguirá, para prolongar la vía férrea hacia los departamentos de Huehuetenango, San Marcos, Totonicapán y Sololá”.

(Extraído de http://www.oocities.org/heartland/hills/6097/1_altos.html , el 3 de marzo de 2012).

1.3.7. Gobierno del presidente José María Orellana Pinto (1921-1926)

José María Orellana Pinto fue Presidente de la República del 6 de diciembre de 1921 al 26 de septiembre de 1926. Nació en El Júcaro, El Progreso. Inició el gobierno con el fusilamiento de seis personas por razones políticas, más una dama, Cleotilde Batres de Batres Ortega, quien finalmente fue indultada. No pudo terminar su mandato por fallecimiento inesperado. (Extraído de <http://www.cofimsa.com/historia%20de%20los%20presidentes%20>, el 20 de marzo de 2013).

El periodo presidencial de José María Orellana Pinto se centró en hacer frente a los graves problemas económicos que sufría el país a través de la toma de decisiones para la modernización de los sectores agrícolas y financieros tradicionales de Guatemala.

Con parte de las acciones tomadas por este mandatario para dinamizar y modernizar el sector financiero, el gobierno de Orellana fundó el Banco Central de Guatemala que consiguió estabilizar la moneda y controlar el alza de los precios. En honor a dicho logro, el rostro de este presidente se encuentra actualmente en los billetes de un quetzal.

La vinculación del gobierno de José María Orellana Pinto con el desarrollo del ferrocarril fue muy cercana. Al principio de su gobierno recibió presión de la International Railways of Central América, IRCA, para poner en vigor el Contrato Ferrocarrilero Méndez-William, de 1908, firmado en el período del presidente Estrada Cabrera. Al ser derrocado éste, la IRCA quiso darle vida a este acuerdo y el presidente Herrera se resistió a poner en marcha dicho contrato, que se refería a hacer los arreglos necesarios a efecto de principiar los trabajos del Ferrocarril que pondría en comunicación a Guatemala con El Salvador, en la ruta Zacapa-Anguiatú (éste último frontera con El Salvador). El 10 de marzo de 1922 firmó dicho contrato.

Durante el periodo presidencial de Orellana se ratificaron varios decretos que tenían por objeto el aumentar el recorrido de la línea férrea en el país. Uno de ellos fue el que aprobó el contrato entre el Gobierno de Guatemala y don Emilio Capouillez en concepto éste de apoderado de Washington Serruys para la instalación de un tranvía eléctrico.

1.3.7.1. El ferrocarril de Los Altos en tiempo de José María Orellana Pinto

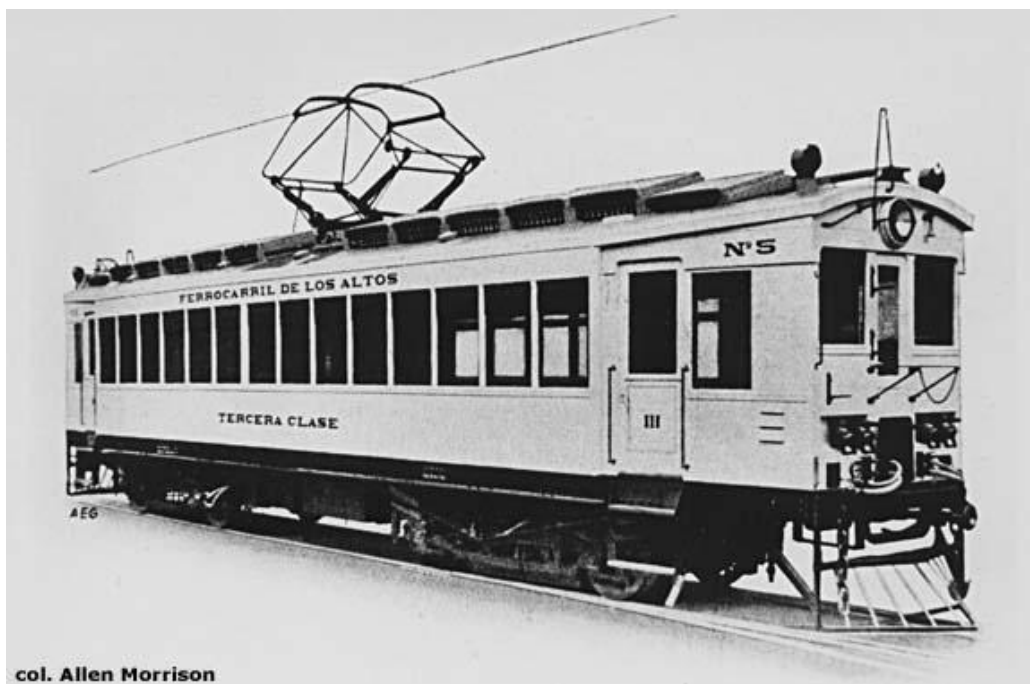
El mayor aporte que dio el gobierno de José María Orellana Pinto al proceso ferroviario fue con el ferrocarril de Los Altos que ya varios gobiernos habían impulsado infructuosamente. El tema económico se interponía en los sueños de los quezaltecos por contar con un ferrocarril en aquellas tierras del altiplano guatemalteco.

A pesar de los múltiples tropiezos que encontraron para sitiar los fondos para esta obra de ingeniería nunca se dieron por vencidos. Por lo que, con nuevos aires en el gobierno, el presidente Orellana aprobó el contrato con AEG de Berlín, Alemania, para, proseguir y terminar las obras del Ferrocarril de Los Altos y la planta eléctrica de Santa María. (Calderón, J. *Proceso de Construcción y Funcionamiento del Ferrocarril en Guatemala. Breve Historia Económica de Guatemala del Siglo XX*. Guatemala, pp. 7-8, 2011).

“Bajo la supervisión del Comité Pro Ferrocarril y con su cuerpo de Ingenieros se lleva a cabo la construcción del dique de la planta Eléctrica de Santa María, en un periodo de 2 años de 1922 a 1924, habiéndose construido en ese tiempo las dos terceras partes, con obreros y dirección guatemalteca en un 80% hasta entregarlo a la compañía que terminara la construcción del Ferrocarril. La licitación la gano la A.M. Berlín de Alemania, que más tarde se transformó en la A.M. Latinoamericana, al mismo tiempo que se llevaba a cabo esta obra de Ingeniería, también se continuaba con la construcción del Terraplén del Ferrocarril que tenía que ser bastante amplio ya que cada vagón llevaba cuatro motores de 100 HP y de 750 vatios cada uno, entre sus ruedas para poder accionar solos, o en conjunto y poder moverse de frente o de regreso sin la necesidad de darle vuelta al vagón; Al mismo tiempo se necesitaba una vía ancha cuyas dimensiones entre riel tenían una abertura de un metro, 435 milímetros. En 1924 los fondos se hacen escasos y se recurre a la Emisión de Bonos avalados por el Gobierno de la República de Guatemala, para poder

terminar la construcción del dique, el terraplén, la instalación de la vía férrea, construir estaciones, puentes, material rodante, instalaciones eléctricas, etcétera. En 1924 toma la Dirección, Ejecución y Administración la Compañía A.M. Berlín, quien se compromete a colocar los bonos en el extranjero. El Comité que tanto había luchado, queda como elemento supervisor de los trabajos hasta la inauguración del Ferrocarril el 30 de marzo de 1930. (Extraído de <http://alfildigital.blogspot.com.es/2008/04/el-ferrocarril-de-los-altos.html>, el 3 de marzo de 2012).

Una vez firmado el nuevo contrato se empezaron los esfuerzos por unir el ferrocarril de Los Altos con los de Irca, que terminaba con su ramal de San Felipe en el departamento de Retalhuleu. Los primeros 16 km de la línea, entre San Felipe y Santa María, fueron finalizados en el año 1928. El material rodante empezó a llegar desde Europa y el ferrocarril de Los Altos comenzó a transportar pasajeros informalmente en el referido tramo hasta que ocurrió un descarrilamiento del carro motor, identificado con el número 103, en el mes de diciembre de 1928. En este accidente murieron tres trabajadores eléctricos. Desde ese día ningún otro pasajero fue transportado hasta la inauguración oficial del ferrocarril de Los Altos.



Fotografía Ferrocarril de los Altos.

1.3.8. Gobierno del presidente Lázaro Chacón González (1926-1930)



Fotografía Lázaro Chacón 1915. (Extraída el 15 de enero de 2015. https://es.wikipedia.org/wiki/L%C3%A1zaro_Chac%C3%B3n_Gonz%C3%A1lez#/media/File:L%C3%A1zaro_Chac%C3%B3n.jpg).

“Lázaro Chacón González nació en Teculután, Zacapa. Fue presidente de la República del 26 de septiembre de 1926 al 12 de diciembre de 1930. Renunció al cargo por enfermedad. Lo sustituyeron Baudilio Palma, quien gobernó por seis días; José María Orellana Contreras, dieciséis días, y José María Reina Andrade un mes y doce días hasta el 14 de febrero de 1931, cuando entregó el cargo a Jorge Ubico. La Gran Depresión que se inició en octubre de 1929, afectó al país gravemente.

Levantó la suspensión de garantías, impuesta por su antecesor José María Orellana; estableció el Crédito Hipotecario Nacional; terminó la construcción del Ferrocarril de Los altos y el tramo del ferrocarril Zacapa-Frontera con el Salvador (Anguiatú). Otorgó a la compañía de cemento exención de impuestos de diez años, para importar maquinaria y productos relacionados, pactando que se vendiera el cemento al gobierno con un diez por ciento de descuento. La Asamblea Constituyente reformó la Constitución, prohibiéndose la reelección en el cargo de Presidente que había sido utilizada por Lisandro Barillas, José María Reina Barrios y Manuel Estrada Cabrera.

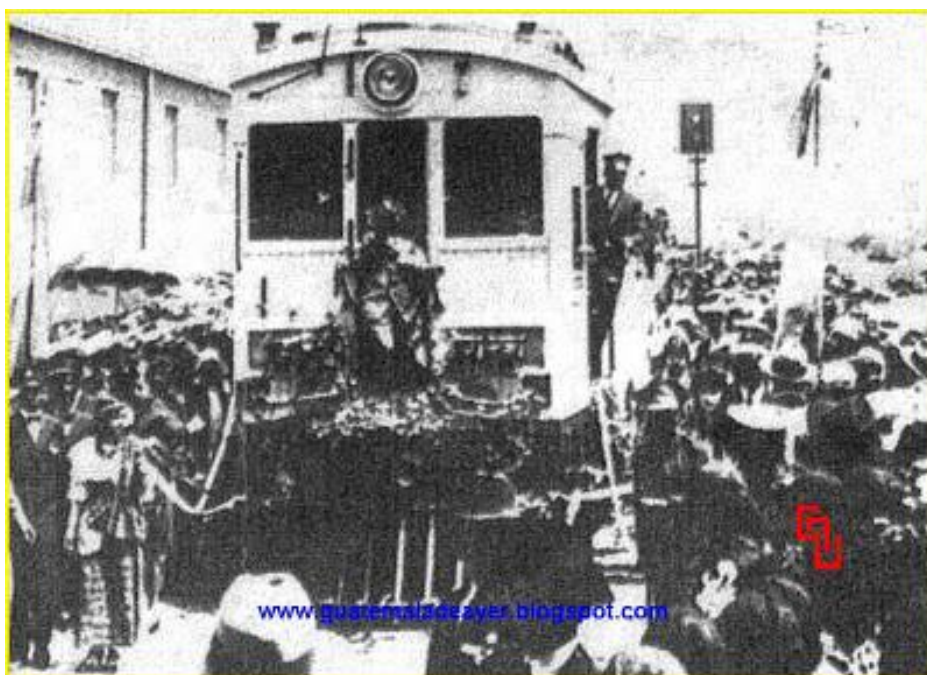
Algunos de los Decretos de la Asamblea Legislativa fueron los siguientes: Se crea un nuevo barrio en la Ciudad La Concordia (1496-1927); se aprueba el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y la United Fruit Company, UFCO, el 7 de noviembre de 1924 con enmiendas (1499-1927); se autoriza al Poder Ejecutivo para aprobar los contratos respectivos para liquidación y pago de la deuda pendiente del gobierno a la Compañía Ferrocarriles Internacionales de Centro América, IRCA, (1507 y 1510-1927); se aprueba el contrato entre el Ministro de Fomento y AEG, de Berlín, Alemania, para terminar los trabajos del Ferrocarril de Los Altos (1546-1928)”. (Calderón, J. Proceso de Construcción y Funcionamiento del Ferrocarril en Guatemala. *Breve Historia Económica de Guatemala del Siglo XX*, pp. 13-14. Guatemala, 2011).

1.3.8.1. El ferrocarril de Los Altos en tiempo del general Lázaro Chacón

En marzo de 1930, el Gobierno del general Lázaro Chacón nombró una comisión integrada por los ingenieros Santiago Romero, Luis Leonardo, Luis Aguilar Peláez y Santiago Aguilar & Boy para inspeccionar toda la obra previa a ser recibida por el Gobierno. Dicha comisión constató que estaba de conformidad con los contratos celebrados entre la A.E.G Latinoamericana y el Gobierno de la República de Guatemala. El Gobierno recibió la obra en Santa María de Jesús, el día 21 de marzo de 1930, según consta en el Acta que no tiene número, pero que está escrita en los folios 36-37-38 y 3ero. del libro #2 de actas del Ferrocarril Nacional de Los Altos.

El personal administrativo, técnico y complementario se organizó con un alto porcentaje de los que trabajaban en la obra, así como el equipo humano que había sido integrado por los técnicos alemanes. El ingeniero Adolfo Heins fue contratado por el Gobierno para que siguiera entrenando al personal técnico que se necesitaba. Habiéndose organizado el personal, se fija el día 30 de marzo de 1930 para la inauguración de la magna obra. El 29 de marzo de 1930, y dentro del programa festivo, se llevó a cabo en la municipalidad de la ciudad de Quetzaltenango, en el Salón de Honor, hoy ‘Monumento Histórico al Ideal Centroamericano’, la reunión de todos los representantes de los municipios de la República de Guatemala, acreditados para la inauguración del ferrocarril nacional de Los Altos, así como el honorable cuerpo consular, autoridades civiles y militares y el pueblo invitado

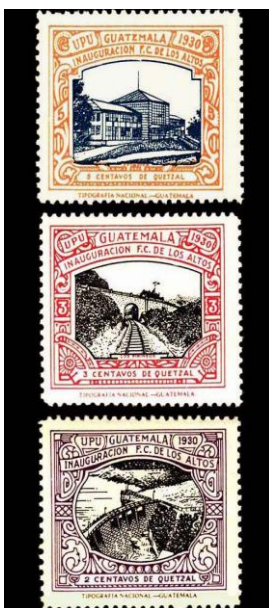
para el efecto. El señor Teófilo J. Nieves llevó la palabra en nombre de la sociedad de artesanos felicitando a todos los obreros que con su sudor habían hecho realidad esta obra. El 30 de marzo de 1930, a las 08.00 horas y previo a los festejos máximos, se depositó en el cementerio de la ciudad una ofrenda floral dedicada al obrero anónimo por los universitarios de Occidente y para aquellos obreros ignorados que aportaron sus servicios para dar forma al proyecto y encontraron la muerte en esta magna obra de ingeniería para el Occidente del país. Este día sale de San Felipe Retalhuleu el convoy compuesto por cuatro coches eléctricos de pasajeros. Es un día de fiesta, la gente se agolpa frente a la vía que estaba casi en su totalidad adornada, las estaciones del ferrocarril tienen enarbolada la bandera nacional y las marimbas, de los lugares tocan al viento la ya consagrada composición 'el ferrocarril de Los Altos' de nuestro insigne Domingo Bethancourt. A las 12.00 llegó el convoy presidencial, presidiendo la comitiva oficial el propio presidente de la República General, Lázaro Chacón, miembros del gabinete y el estado mayor del ejército presidencial, miembros de la municipalidad de Quetzaltenango y vecinos invitados. Al parar el convoy se cantó con entusiasmo el Himno Nacional, se declaró solemnemente inaugurado y se pronunciaron los discursos que aún resuenan en el ambiente de Quetzaltenango por la fogosidad del momento. El costo total de la obra fue de 10 millones de Quetzales. (Extraído de <http://alfildigital.blogspot.com.es/2008/04/el-ferrocarril-de-los-altos.html>, el 3 de marzo de 2012).



Fotografía de día de la inauguración del ferrocarril de los Altos.

Extraída de http://guatemaladeayer.blogspot.com/2012_05_01_archive.html, 5 de enero de 2015)

Finalmente, el domingo 30 de marzo de 1930, el Ferrocarril de Los Altos inauguró oficialmente su ferrocarril eléctrico de 44 km desde San Felipe a Quezaltenango. Fue compuesta una canción para la ocasión y correos de Guatemala emitió los siguientes tres sellos postales. El primero muestra el terminal de pasajeros de Quezaltenango.



Sellos Postales conmemorativos Ferrocarril de los Altos.

Extraída de <http://www.tramz.com/gt/qs.html> el 16 de enero de 2015

El día de la inauguración del ferrocarril de los Altos, el maestro compositor de marimba (instrumento nacional de Guatemala) Domingo Bethancourt interpretó la melodía del mismo nombre. Melodía en marimba que hasta el día de hoy es interpretada por todos los conjuntos marinbísticos que hay en Guatemala.

El tren eléctrico tenía 14 vagones, tanto de carga como de pasajeros, cada uno con su propio motor, lo que los hace independientes, pero, de ser necesario, se pueden unir. Fue construido con una trocha estándar de 1435 mm, a pesar de que todos los otros ferrocarriles de Guatemala, incluso el ramal con el que se unía que llegaba a San Felipe, tenían una trocha de 914 milímetros. La medida de la trocha obedecía a que, según lo manifestado por la empresa constructora, los bogies de trocha angosta no tendrían el espacio para los poderosos motores y los frenos electromagnéticos que eran necesarios para la pendiente de 9,25% de la línea. El ferrocarril de los Altos como era un tren de montaña tenía que subir 1.723 m en 44 km. Para que pudiera pasar por las montañas se tuvo que construir un túnel de 300 metros, conocido como el túnel Zunil, el cual aún es utilizado por vehículos

automotores, y siete puentes, algunos de ellos sumamente altos. El proyecto costó al gobierno guatemalteco 8,5 millones de dólares.

1.3.9. Gobierno del presidente Jorge Ubico Castañeda (1931-1944)

“Jorge Ubico Castañeda fue presidente de la República de Guatemala del 14 de febrero de 1931 al uno de julio de 1944. Renunció al cargo por presión pública. Favoreció a la International Railway of Central América, IRCA, prorrogando concesiones”. (Calderón, J. Proceso de Construcción y Funcionamiento del Ferrocarril en Guatemala. *Breve Historia Económica de Guatemala del Siglo XX*, pp. 15-17. Guatemala, 2011).

“Sostuvo su mandato por medio de un régimen totalitario, de una Asamblea Nacional Legislativa totalmente supeditada a sus designios y del apoyo político y económico de la United Fruit Company (UFCO) de los Estados Unidos. Se le reconoce por haber sido el último gobernante liberal autoritario en América Latina y por haber mantenido la criminalidad común al mínimo en el país durante su gobierno. Luego de una serie de protestas de parte de la población urbana guatemalteca hacia su gobierno, se vio obligado de renunciar el 1 de julio de 1944, dejando en su lugar a un triunvirato militar conformado por los generales Eduardo Villagrán Ariza, Buenaventura Pineda y Federico Ponce Valides. Ubico y su esposa se refugiaron en su casa de habitación en el Centro Histórico de la Ciudad de Guatemala, pero finalmente se embarcaron hacia Nueva Orleans, Estados Unidos —sede de la UFCO”. (Extraído de https://es.wikipedia.org/wiki/Jorge_Ubico_Casta%C3%B1eda el 17 de enero de 2015).

Además, en el periodo presidencial de Jorge Ubico se emitieron varios acuerdos legislativos que tenían por objeto regular normas de seguridad para la carga de materias peligrosas como combustibles.

Jorge Ubico emitió el Decreto número 2998 el cual fue denominado ‘*Modus Vivendi entre la República de Guatemala y los Estados Unidos Mexicanos con relación al puente internacional sobre el río Suchiate. Así como regulo la forma en que interactuarían el Ferrocarril de Guatemala con el Ferrocarril Mexicano*’. Dicho decreto regulaba la Construcción del Puente Internacional Ayutla-Suchiate, tendido sobre el río Suchiate que

uniría la estación guatemalteca ‘Ayutla’ con la mexicana ‘Suchiate’, y mientras dicho puente no se utilizara adecuara para el uso de peatones y de vehículos de motor y de tracción animal, se usaría exclusivamente para los Ferrocarriles de Centroamérica y los Ferrocarriles nacionales de México.(Recopilación de Leyes hecha por Cesar G. Solís, Secretario General de la Presidencia de la República de Guatemala. Primera Parte. *Los Ferrocarriles en Guatemala*, pp. 47-51, 1952).

Como todos los mandatarios que constituyeron dictaduras en Guatemala, tuvo serios detractores y admiradores profundos, controversia que hasta la fecha se da por los recuerdos que algunas personas han transmitido de Ubico siendo uno de estos ejemplos el siguientes: “Uno de los caracteres más notables de las Américas –y uno de los menos conocidos– es el del general Jorge Ubico, de sesenta y tres años de edad ‘Presidente Constitucional de Guatemala’. Así es como se auto titula el general Ubico, pero en realidad es un perfecto dictador. Por primera vez en este libro, aunque no será la última, analizaremos un país que está totalmente dominado por un solo hombre. Del mismo modo entramos en un nuevo reino de lo pintoresco matizado con crueldad. Circula una anécdota acerca de uno de los predecesores de Ubico, un presidente de Guatemala que falleció hace algunos años, según la cual uno de sus ministros fue a entrevistarlo para comunicarle secretamente que doce hombres proyectaban asesinarlo. El informante admitía abiertamente que él mismo era uno de ellos, pero pedía clemencia arguyendo que ponía en descubierto la conspiración. El presidente ordenó que lo fusilaran en seguida... ¿Por qué?... ¡Porque era uno de los doce conspiradores y el último de ellos que había ido a revelar la noticia! Y, por consiguiente, debió ser castigado en primer término. La sabiduría poco segura del general Ubico, su completo dominio de las cosas –y la forma en que magnetiza todo lo que está a su alcance en el país– son probablemente tan notables como los atributos similares de su predecesor. Además, Ubico sabe también cómo ser cruel. Una versión, posiblemente apócrifa, describe una conspiración dirigida contra él en 1934, y que abortó. Según la misma, Ubico hizo ejecutar a quince de los conspiradores en la forma normal, pero otros tres fueron fusilados por la espalda, porque habían sido sus amigos”. (Extraído de <http://educacion.ufm.edu/paisaje-de-republica-con-dictador-i/>, el 28 de septiembre de 2014).

“Lo que es cierto que Ubico fue el principal aliado de la empresa internacional United Fruit Company y por ende favoreció a la International Railway of Central América, IRCA y sus operaciones en Guatemala, por lo que dichas empresas ejercían el control absoluto en el país, por lo que eran libres de disponer sobre la conveniencia de normas, disposiciones y cualquier medida que les interesara tanto económica como políticamente, lo cual era de dominio popular llegando al colmo que cuando este gobernante fue derrocado se trasladó junto con su familia a vivir a la ciudad de Nueva Orleans. La United Fruit Company (UFCO) apoyó al general Ubico en su ascenso al poder, de modo que el presidente se convirtió en un instrumento de la multinacional. El servicio ferroviario nacional y el servicio portuario de Puerto Barrios estaban bajo la concesión otorgada a la International Railways of Central América (IRCA), controlada por la UFCO, la cual fijaba tasas muy altas en el transporte y no reportaba utilidades al Gobierno. La UFCO prácticamente se convirtió en un Estado dentro de otro Estado gracias a la generosa concesión de extensas tierras de plantación en la región costera del Pacífico, sobre todo en Tiquisate, así como a la exención de impuestos, la importación libre de aranceles de todos los bienes necesarios, la garantía de bajos salarios para sus empleados y la concesión de la explotación de servicios públicos como el ferrocarril 44 Asimismo, la transnacional estadounidense era dueña de la única flota de cargueros con acceso a Puerto Barrios: la Great White Fleet. Por otro lado, la producción y distribución de energía eléctrica estaba monopolizada por otra empresa estadounidense: la Electric Bond & Share donde la United Fruit Company tenía su sede social”. (Extraído de https://es.wikipedia.org/wiki/Jorge_Ubico_Casta%20B1eda#La_United_Fruit_Company el 21 de febrero de 2015).

Por lo que no es de extrañar que durante este gobierno los privilegios con que contaban estas empresas crecieran abrumadoramente. Crearon una gran molestia en la población que veía perjudicial el uso de los servicios que ofrecía estos monopolios, por lo que se hacían sátiras, inclusive en teatro, sobre el uso del ferrocarril siendo una de las críticas más duras la contenida en la obra de teatro denominada el ‘Tren Amarillo’, del escritor Galich. Lamentablemente la guerra parecía ser dirigida hacia el medio de transporte, que llegó casi a ser satanizada por la población y los usuarios en general, no a los malos manejos que la

empresa propietaria hacía sin ningún control por parte del Estado. Esta situación activa totalmente el malestar y la mala denominación de República Bananera.

1.3.9.1. El fin del ferrocarril de Los Altos en tiempo del general Jorge Ubico

Las componendas del gobierno de Ubico con la empresa Irca también tuvieron una fuerte repercusión en el destino del ferrocarril de los Altos (única línea férrea que operaba en Guatemala durante el Gobierno de Jorge Ubico y que no era propiedad de la Irca).

El Ferrocarril (Nacional) de Los Altos fue un ferrocarril magnífico, uno de los más espectaculares de las Américas. Fue el único ferrocarril eléctrico de cualquier tipo en Guatemala (su capital, Ciudad de Guatemala, nunca tuvo tranvías eléctricos) y fue una de las pocas líneas eléctricas interurbanas genuinas de América Latina. Pero fue un desastre financiero. La senda de los vagones que inspiraron su construcción en el siglo XIX eran carreteras pavimentadas en 1930 y los buses y automóviles corrían por todas partes. Los trenes del FLA promediaban sólo 200 pasajeros diarios y la carga estaba muy por debajo de las estimaciones. Los ingresos no cubrían ni siquiera los costos operacionales. (Extraído de *Ferrocarril de Los Altos Ferrocarril Eléctrico de Quezaltenango*, Guatemala. Fragmento escrito por Allen Morrison y traducido al español por Marcelo Madariaga <http://quizlet.com/5345516/planet-3-lektion-33-flash-cards/>).

El ferrocarril de los Altos funcionó desde su inauguración hasta el día 19 de septiembre de 1933, fecha en que suscitó en Guatemala un temporal, posiblemente el más fuerte del que se ha tenido conocimiento hasta ahora, ya que se produjeron daños en las pocas carreteras existentes, caminos vecinales, las vías del ferrocarril internacional de Centroamérica, desde Puerto Barrios hasta Ayutla, y en todos los ramales hacia las costas del pacífico, y por supuesto el ferrocarril de los Altos no fue la excepción, ya que en el kilómetro 13 en Pirineos ocurrió un deslave, y otro en el kilómetro 24 y en el kilómetro 30 se tapó el canal de la bóveda y comenzó a acumularse el agua que acabó con el relleno de la bóveda. Este acontecimiento se utilizó como excusa para destruir el ferrocarril. El presidente y general Jorge Ubico le dio la orden al penúltimo jefe gerente del ferrocarril, Roberto Vunsch, quien mandó inmediatamente despedir a todo el personal. Solo la intervención del señor Carlos Enríquez Barrios, jefe político de Quezaltenango, logró que se volviera a reinstalar todo el

personal. Después de esto, bajo el liderazgo, valor y carácter del jefe de talleres del ferrocarril de los Altos, Alfonso Castro Conde, dirigió a todo el personal que trabajó sin cobrar un centavo y durante el día y la noche para salvar la obra. Mientras tanto, el presidente y general Ubico pensaba proponer a la municipalidad de Quetzaltenango que fuera la administradora del ferrocarril con el objeto de que la obra fuera abandonada. Cual fue el susto del general Ubico cuando la municipalidad aceptó y se firmó el traslado en el Ministerio de Fomento, pero no reconoció este traslado, ya que todo el pueblo de Quetzaltenango decidió donar tiempo, dinero y alimentos con el objeto de reconstruir la vía. Cuando Ubico se enteró de esto, furibundo, decidió prohibir que la municipalidad aceptara donaciones y trabajos gratuitos y, no bastándole eso, mandó trasladar al jefe de vía de Quetzaltenango para que trabajara en la capital. De tal suerte que el último tren que circuló en Quetzaltenango fue el 10 de noviembre de 1933.

En este período, el gerente Julio Colón pasó a la historia como el ‘responsable directo’ de la destrucción del ferrocarril de los altos ya que él dio las siguientes órdenes: “1. Que todos los rieles del ferrocarril se utilizaran para postes de alumbrado público. 2. Que todo lo que fuera de madera, las estaciones inclusive, se usaran para combustible, es decir, que se quemaran. 3. Que se cortocircuitaran las baterías para destruirlas totalmente. 4. Que los vagones del ferrocarril se destruyeran y se convirtieran en chatarra (debido a que estos eran para vía ancha) y los vagones que se usaban en toda Centroamérica eran de vía estrecha”. (Extraído de http://www.oocities.org/heartland/hills/6097/1_altos.html, el 3 de marzo de 2012).

1.3.10. Los gobiernos que funcionaron entre Jorge Ubico y Jacobo Arbenz Guzmán

Posteriormente al Gobierno de Jorge Ubico, Guatemala fue dirigida por otros mandatarios que permitieron el funcionamiento de la IRCA y, por ende, de la United Fruit Company, UFCO, sin mayores contratiempos. Aunque sus gobiernos destacaron en otros aspectos, en el tema ferroviario fueron muy pocos los cambios que se dieron en el país. Se estableció que, después del derrocamiento de Jorge Ubico, asumieran el poder en Guatemala:

- a.) **La Junta Militar – 1944 conformada por General Eduardo Villagrán Ariza, General Federico Ponce Valides, General Buenaventura Pineda.** La Junta se desintegró el 3 de julio del mismo año.
- b.) El **General Federico Ponce Valides (1944)** convocó elecciones presidenciales que no llegaron a realizarse durante su mandato que duró muy pocos meses debido a un movimiento armado que modificó la situación política del país.
- c.) La **Junta Revolucionaria del Gobierno que estuvo en el gobierno del 20 octubre 1944 al 15 marzo 1945.** Fue conformada por el capitán Jacobo Arbenz Guzmán, Jorge Toriello Garrido y el mayor Francisco Javier Arana. Convocó elecciones populares.
- d.) El **Doctor Juan José Arévalo Bermejo ostentó la dirección del país del 15 marzo 1945 al 15 de marzo 1951.**

1.3.11. El gobierno del coronel Jacobo Arbenz Guzmán (1951-1954)

El 15 de marzo de 1951, el doctor Juan José Arévalo Bermejo entregó, de conformidad con la Constitución, el cargo de presidente a Jacobo Arbenz Guzmán que se mantuvo en el cargo hasta el 27 junio 1954.

Durante el gobierno de Arbenz, el sistema ferroviario del país sufrió el primer gran cambio de su historia.



El presidente Arbenz conversa con un campesino guatemalteco, en 1954.

Extraída de http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950 12 de enero de 2015.

Nacido el 14 de septiembre de 1913 en la ciudad de Quetzaltenango, realizó sus primeros estudios en su ciudad natal; trasladándose más adelante a la capital siguiendo así con sus estudios en la Escuela Politécnica. Fue alumno distinguido y se dedicó a los problemas sociales, políticos y económicos. Con el grado de Teniente Coronel fue uno de los miembros principales de la Revolución de 1944. Su periodo de gobierno fue conocido como Segundo Gobierno de la Revolución. Su plan de gobierno consistió en echar a andar grandes proyectos que el presidente consideraba prioritarios: dotar al país de una moderna y funcional red de comunicaciones, construyó la Carretera al Atlántico; el segundo, consistía en la puesta en práctica de una redistribución de las tierras de cultivo entre el campesinado; para el efecto se puso en vigor la Ley de Reforma Agraria, también conocida como el Decreto 900 y además la emisión de otras disposiciones de orden legal y beneficio colectivo; Proyectó la Hidroeléctrica Jurúm – Marinalá. También se ejerció ciertas presiones sobre las compañías multinacionales, a efecto de incrementar los ingresos al fisco. Su lucha principal fue en contra de los intereses norteamericanos, ya que los monopolios de la United Fruit Company, La IRCA y la Bond Share eran manejados por importantes personajes norteamericanos; costándole esto su derrocamiento. Cuando el poderoso ejército al mando del Coronel Carlos Castillo Armas invade Guatemala desde Honduras, el 27 de junio de 1954, al Coronel Jacobo Arbenz Guzmán no le queda más que

entregarle el poder a Carlos Enrique Díaz de León. Luego de entregado el poder Arbenz se asila en la embajada de México. El 27 de enero de 1971, fallece en la capital de la República Mexicana.

En el año de 1954, el denominado 'Ejército de Liberación', comandado por el coronel Carlos Castillo Armas, atacó una serie de poblados de Guatemala no solo por vía terrestre, sino que también por vía aérea.

Y tal y como ya se dijo, el coronel Jacobo Árbenz Guzmán ocupó el cargo de presidente de Guatemala a partir del 15 de marzo de 1951. Le correspondía dejar dicho cargo hasta el 15 de marzo de 1957, pero no sucedió así puesto que dicho presidente renunció antes que terminara su período presidencial, tal y como lo publicó un medio de comunicación escrito de la época denominado *Prensa Libre*, en su edición de día 28 de julio de 1954, en la cual se anunció la renuncia del Coronel de Árbenz (Hemeroteca nacional de Guatemala). También fue anunciado en una emisión de radio en cadena nacional en la cual se anunció que el Coronel Arbenz dejaría como su sucesor de la silla presidencia al Coronel Carlos Enrique Díaz.

Además, en ese último mensaje radial como presidente de Guatemala, el coronel Arbenz indicó que “la guerra que se había desatado contra Guatemala no era responsabilidad aparentemente de ningún gobierno, pero no quitó el dedo acusador a la transnacional United Fruit Company (Ufco), los monopolios extranjeros y círculos de poder de Estados Unidos.” (Salazar, F. *Crónicas de ayer y de hoy Reseñas de viejos Recuerdos*. 1920-2001).

“Una alianza integrada por la Embajada de Estados Unidos, la Ufco, la Iglesia Católica y sectores políticos de ultraderecha hicieron creer que el país se había convertido en una sucursal de la Unión Soviética. El arzobispo Mariano Rossell y Arellano encabezó las acciones al utilizar la imagen del Cristo de Esquipulas para una cruzada nacional anticomunista. Árbenz aseguró que renunció para evitar que la tragedia en contra de la población fuera mayor y depositó su confianza en el coronel Díaz, quien afirmó que lucharía para mantener las conquistas logradas por la Revolución de Octubre. El 3 de julio de 1954 Castillo Armas entró en Guatemala, con lo cual sepultó las reformas revolucionarias y los anticomunistas comenzaron una persecución contra la oposición izquierdista.” (Historia Presidencial 1954: Árbenz dimite por Federico Salazar Valdés.

Revista Prensa Libre del 26 de abril de 2015 No 561
<http://www.prensalibre.com/hemeroteca/1954-arbenz-dimite>).

En el Gobierno de Jacobo Arbenz se inició un nuevo periodo en la historia del ferrocarril en Guatemala. Dicho gobernante, al ver el poderío que había alcanzado la IRCA en el país, inició la construcción de la carretera al Atlántico la cual uniría la ciudad de Guatemala con Puerto Barrios. Esto constituiría un elemento modificador en el monopolio del transporte de mercancías y personas que había consolidado el sistema ferroviario en el país.

Con la finalización de la carretera del Atlántico el negocio de ferrocarril se vio seriamente diezmado por la falta de inversión que sufría y porque sus políticas financieras y comerciales nunca fueron competitivas ni atractivas para la población en general y, sobre todo, para sus usuarios pues los mismos ya tenían satanizado al medio de transporte y no como correspondía a sus propietarios y a los gobiernos que los apañaron durante muchísimas décadas de la historia nacional.

2. Los primeros contratos ferrocarrileros

En virtud del cambio sustancial que se produjo en el país en relación al sistema de transportes terrestre tanto de mercancías como de personas, a partir de la construcción de la carretera al Atlántico, se hace necesario enfatizar los análisis que motivaron al Gobierno.

Para conocer el pensamiento reformador de Arbenz, a efecto de entender la cruzada reformadora que dicho gobernante pretendió hacer a la forma que las empresas norteamericanas funcionaban en Guatemala, cabe citar que "... cómo funcionan las empresas estadounidenses en Guatemala: se trata de organizaciones económicas en gran escala, con sus sedes en Estados Unidos, desde donde son administradas. Entre ellas, dos desempeñan un papel preponderante: el monopolio de la United Fruit Company y los International Railroads of Central América. Quedan fuera de las presentes reflexiones el analizar el muy interesante surgimiento y desarrollo de uno de los más poderosos y extensos monopolios. Se inició modestamente y creció después de tanteos y tentativas, bajo la dirección de un cerebro insólitamente competente, el del genial Minor Keith, en el

último cuarto del siglo XIX, expandiéndose primero en la costa atlántica de la Centroamérica meridional y finalmente, a principios del siglo XX, se arraigó en la costa atlántica de Guatemala, con energía asombrosa, con recursos económicos inagotables y con un optimismo inquebrantable. La compañía sembró banano en la cuenca del río Motagua, utilizando las vegas bajas costeñas hasta 100 kilómetros tierra adentro y hasta 12 kilómetros a lo ancho, de modo que hoy el día el tren recorre tales florestas durante 3 ½ horas ininterrumpidas...”. (Extraído de: <http://educacion.ufm.edu/banana-republic-guatemala-1929/#sthash.JNmPNw9N.dpuf> , el 20 de enero de 2015).

Además de lo anterior, es pertinente citar el análisis de las partes conducentes de algunas de las cláusulas contenidas en los diversos contratos celebrados entre el Gobierno de Guatemala y las Empresas de Capital extranjero para otorgar las concesiones para construir el ferrocarril en el territorio guatemalteco; con la visión de los gobernantes que participaron en el Gobierno de la segunda revolución, como lo fue el licenciado Alfonso Bouer País, el cual en la época de la Revolución de octubre de 1944, con 26 años, participó activamente en las movilizaciones sociales de entonces se dijo que: “...Fue diputado del Congreso Nacional durante los primeros años de la junta revolucionaria de gobierno Se desempeñó durante el primer gobierno revolucionario de Juan José Arévalo Bermejo (1944-1951) como Subsecretario de Economía y Trabajo. Subjefe del Departamento de Fomento Cooperativo. Magistrado Coordinador de Trabajo, y posteriormente fue Ministro de Economía y Trabajo y Fundador de los tribunales del Trabajo ante la aprobación del Código de Trabajo en 1947 , posteriormente fue Miembro de la Junta Monetaria del Banco de Guatemala. En los años del segundo gobierno de la revolución (1951-1954) del Coronel Jacobo Arbenz Guzmán se desempeñó como Gerente General del Departamento de Fincas Nacionales, para hincar la aplicación de la ley de Reforma Agraria. Fue Gerente y Presidente del Banco Nacional Agrario, institución financiera creada para impulsar el programa de reforma agraria arbenzista. Después de la intervención norteamericana de junio y julio de 1954 se asila en México (1957 – 1957)”. (Extraído del 6 de junio de 2013).

El análisis realizado por el licenciado Bauer País quedó contenido en su obra literaria denominada ‘Como Opera el Capital Yanqui en Centroamérica. El Caso Guatemala’, en cuya contra portada se puede leer lo siguiente: “Se debe reconocer que el libro ‘Cómo

opera el capital yanqui en Centroamérica. El caso de Guatemala' es un documento de investigación que Alfonso Bauer País llevará a cabo de acuerdo a sus experiencias como funcionario de los gobiernos revolucionarios, así como la consulta de trabajos de otros autores académicos y científicos que han tratado este tópico de nuestra historia contemporánea, y que además, en el mismo, se encuentra la asesoría de un grupo de economistas y contadores públicos y auditores, que tuvieron la gentileza de apoyar el trabajo del autor". (Bauer, A. Los Contratos de 1904, 1908 y 1923. (Editor) *El Capital Yanqui en Centroamérica*. (Contraportada) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

Del libro antes citado, cabe destacar los siguientes extractos:

"Algo adelantamos en la relación con los esfuerzos de los gobiernos guatemaltecos de fin del siglo XXI, para dotar al país de una red de comunicación férrea que permitiera el transporte más eficiente entre los centros productores y consumidores y los puertos marítimos de la República".

"Guatemala, con costas en el Atlántico y el Pacífico, inicio la construcción de sus ferrocarriles en el litoral sur por estar más cerca de la ciudad capital".

"Los primeros ferrocarriles se construyeron por el sistema de concesión a empresarios particulares, algunos de ellos guatemaltecos, como el señor Guillermo Nanne. A espaldas de estas personas que se decían nacionales, maniobraban los grandes intereses extranjeros. Con suma habilidad lograron que los gobiernos que otorgaban diversas concesiones para construcción de diferentes tramos de vía férrea consintieran incluir en los contratos cláusulas similares que permitían al concesionario vender, ceder o traspasar sus derechos a terceras personas, cláusula que, como se verá más adelante, viabilizaron el sistema monopolistas".

"La historia de los ferrocarriles en Guatemala registra, entre los primeros convenios de este género, los del 13 de julio de 1880, 7 de abril de 1887, 24 de octubre de 1893 y 10 de marzo de 1901. Conforme a estos instrumentos celebrados entre el Gobierno y el señor Guillermo Nanne –los dos primeros- se refundieron en uno el del 21 de junio de 1893 y

entre el Gobierno y el ferrocarril Central, -los dos últimos- se construyó el ferrocarril de la zona central de la República, llamado por esa razón ferrocarril central. Esta línea unió el puerto de San José en el Pacífico y con la zona agrícola más importante de Guatemala, la del departamento de Suchitepéquez, cuya capital es Mazatenango”.

Aprovechando la cláusula a que hemos hecho referencia, el concesionario Guillermo Nanne y su socio, el norteamericano Daniel Butterfield, cedieron a la sociedad anónima ‘Compañía Centroamericana del Ferrocarril del Pacífico y de Transportes’, fundada en Nueva York, en la concesión de 1880. El gobierno autorizó ese traspaso en junio de 1882.

El ferrocarril Occidental que había de comunicar el Puerto de Champerico, en el Pacífico, con la ciudad de Retalhuleu y ésta con las ciudades de Mazatenango y San Felipe se construyó mediante el contrato de 12 de marzo de 1881, 12 de febrero de 1890 y 11 de diciembre de 1895, respectivamente.

El ferrocarril panamericano, que comunicaría la región occidental de Guatemala con la frontera de México, se construyó en dos tramos. La concesión para el primero se otorgó el 18 de abril de 1902, al señor Antonio Macías del Real, quien cedió la concesión a la Compañía del Ferrocarril Central. Esta empresa norteamericana se hizo propietaria del ferrocarril Panamericano de la misma forma que se había adueñado del ferrocarril de la zona central.

Como el Panamericano solo llegaba a la población de Coatepeque era necesario construir otro tramo más hacia occidente. A éste se le denominó ferrocarril de Ocos, por su terminal en el puerto del mismo nombre situado sobre el Océano Pacífico y muy próximo a la frontera mexicana. Este tramo se construyó con base en el contrato –concesión de 23 de septiembre de 1895- celebrado entre el gobierno y el señor Enrique Neutze. Más tarde, el 23 de julio de 1898, la Compañía Anónima del Ferrocarril de Ocos celebró otro contrato con el gobierno modificando el anterior. El señor Neutze se decía guatemalteco, pero su concesionaria, la sociedad anónima mencionada, era norteamericana.

Todos esos contratos contienen la cláusula que autoriza a los concesionarios a ceder total o parcialmente sus derechos, con grave perjuicio a los intereses nacionales, puesto que fue la puerta que dio paso, jurídicamente, al establecimiento del monopolio ferroviario en el país.

Además, en estos contratos se facultaba a los concesionarios a formar compañías anónimas en el país o fuera de él con pretexto de agenciarse los fondos necesarios para la construcción de las líneas. Todos los privilegios otorgados a aquellos se considerarían automáticamente extendidos a las cesionarias.

Estas cláusulas violan uno de los requisitos fundamentales de la delegación del servicio público a particulares. Todos fueron redactados al mismo tenor y, sin excepción, contienen las cláusulas que ya glosamos y otra serie de privilegios y franquicias que a continuación damos a conocer:

Exoneración de impuestos: El Gobierno exonera a los concesionarios del pago de todo género de contribuciones e impuestos sean estatales o municipales, creados o por crearse, durante un lapso que en todas las concesiones es de 99 años. Además, se les otorga otros privilegios con el fin de ayudar a las empresas a construir los ferrocarriles.

Cesión de tierras. En el contrato de 3 de julio de 1880 (construcción del ferrocarril Escuintla –Guatemala) se concedió a perpetuidad 1500 caballerías de tierras baldías en el norte de la República de común acuerdo entre la Compañía y Gobierno. Conforme el contrato de 12 de marzo de 1881 (Ferrocarril Occidental) el Gobierno se comprometió a entregar a la empresa concesionaria 1000 caballerías de terrenos nacionales. Para la construcción del ferrocarril Panamericano, concesión de 18 de abril de 1902, se otorga a la empresa concesionaria 500 caballerías de terrenos ubicados en la zona de Coatepeque, una de las feraces de la República. Conforme al instrumento de 30 de mayo de 1908, la empresa recibe 100 caballerías más para la construcción del tramo Coatepeque-Ayutla. Dichos concesionarios recibieron un total de 3100 caballerías. Además, incalculable número de manzanas de superficie otorgadas en los centros urbanos y suburbanos a fin de que la empresa pudiera construir sus estaciones, talleres, oficinas y otros servicios. Amén de la dádiva del derecho de vía que se extiende a cien pies ingleses de ancho en el

entendido de que, si la superficie a expropiar fuese de particulares, el Estado se obliga a expropiar esa faja de terreno por su propia cuenta.

Otras granjerías y subvenciones: El Gobierno garantizaba a la compañía concesionaria un interés sobre el capital invertido. Dicho interés se fijaba en una tasa del 12 por ciento y tal derecho se estipulaba hasta por un término de un cuarto de siglo. El Gobierno aceptaba los ingresos de aduana para cubrir el pago de estos intereses y emitía bonos de curso forzoso para valorizarlos. En el supuesto que desmereciera el valor, el Estado garantizaba con su respaldo y fondos del Tesoro el pago de los intereses. Se subvencionaba a las empresas entregándoles periódicamente sumas globales, o de conformidad con cada milla construida. Así, se cubrían subvenciones anuales mínimas de 500 mil pesos y aún mayores si la subvención se otorgaba por milla construida, 9000 pesos por cada una. Los concesionarios tenían el derecho de importar trabajadores. Éstos, los empleados, y los jefes estaban exentos de obligaciones ciudadanas atinente a cargos edilicios o servicio militar. Los guardas e inspectores de las empresas concesionarias ejercían funciones de autoridad pública. Aquellos disfrutaban del uso gratuito de las fuentes de agua, aprovechándolas como creyesen conveniente para el servicio de sus empresas. Tenían autorización para explotar gratuitamente canteras, bosques y otras riquezas naturales si, a su juicio, necesitaban materiales de construcción. Las empresas concesionarias no eran responsables de los daños que causaran a las personas o a sus bienes, salvo en el evento de culpabilidad o negligencias comprobados a sus empleados. Las tarifas debían ser aprobadas por el Gobierno, pero se reconocía al concesionario el derecho de fijarlas dentro de un máximo preestablecido que llegaba hasta 75 centavos por cada quintal de carga, y a cuatro y dos pesos, respectivamente, por pasaje de primera y segunda clase. Los gobiernos renunciaron más tarde al derecho de estipular las tarifas y dejaron a las empresas en libertad de hacerlo respetando los máximos estipulados.

¿Qué daban a cambio de esas prerrogativas las empresas concesionarias? Lo siguiente: construían el ferrocarril que habrían de explotar durante un siglo; permitían al Gobierno que nombrase un ingeniero para vigilar los trabajos de construcción y una comisión encargada de informarle sobre la licitud de las importaciones exentas de impuestos; facultaban al Estado a dar por caducado el contrato si el concesionario no iniciaba la obra

en el tiempo estipulado, o no la terminaba en el lapso previsto; se comprometían a conducir gratuitamente las valijas de correo nacional y a cobrar la mitad de la tarifa por el transporte de tropas o empleados gubernamentales, en comisión; y, por último, solo al terminarse la concesión, un siglo después, pasarían todos los bienes de la empresa al dominio del Estado.

Las poquísimas cláusulas favorables para el Estado guatemalteco (como la última) fueron abolidas más tarde substituyéndolas por otras que obligaban al Gobierno a pagar el valor de los bienes al vencimiento del contrato.

En 1923, se resucitó la cláusula de reversión en los contratos que regulaban las líneas del sur y occidente, pero en condiciones vergonzosas y perjudiciales para el Estado que tuvo que otorgar privilegios adicionales a cambio de una cláusula consubstancial en toda concesión de servicios públicos”. (Bauer, A. *Los Primeros Contratos Ferrocarrileros*. (Editor) *El Capital Yanqui en Centroamérica*. (pp. 120-129) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

2.1. Análisis del contenido de las cláusulas de los contratos de 1904, 1908 y 1923

Pocos contratos habrán tan lesivos a los intereses de un país, como los de 1904 y 1923 celebrados entre la compañía ferrocarrilera y el Gobierno de Guatemala. Se ha dicho en otra parte de este estudio que el ferrocarril al Atlántico estaba construido en más de las dos terceras partes de su extensión, desde Puerto Barrios hasta la población de El Rancho, cuando se celebró el contrato de 1904. El Gobierno guatemalteco había construido los tramos más difíciles de la línea y había edificado un muelle en Puerto Barrios. A pesar de eso, el dictador Estrada Cabrera, doblegándose a la presión política y económica y con menosprecio de los intereses nacionales, enajenó gratuitamente esas importantes obras a cambio de que los concesionarios terminasen la construcción del ferrocarril desde la población de El Rancho hasta la ciudad de Guatemala. Por ese antecedente podrá apreciarse mejor el entreguismo incalificable de Estrada Cabrera y la voracidad del imperialismo. (Bauer, A. *Los Primeros Contratos Ferrocarrileros*. (Editor) *El Capital Yanqui en Centroamérica*. (pp. 120-129) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones), 1956.

2.1.1. Objeto del contrato de 1924

El contrato fue firmado por el subsecretario de Fomento, José Flamenco, en representación del presidente Estrada Cabrera, y por Percival Farquahr, representante de Minor C. Keith y William C. Van Horne. Keith es uno de los fundadores de la United Fruit Company.

El Gobierno concedió a los contratistas mencionados el derecho a construir, mantener y explotar un ferrocarril entre la población de El Rancho y la ciudad de Guatemala; se obligó a entregarles el ferrocarril construido por el Gobierno, de Puerto Barrios a El Rancho, en las condiciones siguientes: "...sin gravamen ni reclamo de ningún género, incluyendo en la transferencia el muelle de Puerto Barrios, las propiedades, material rodante, edificios, líneas telegráficas, terrenos, estaciones, tanques, etc. Y la línea férrea del Ferrocarril Central, los durmientes, rieles, material rodante, equipo y demás bienes que el Gobierno había comprado para el ferrocarril del Norte".

Los contratistas recibieron los bienes en propiedad, sin desembolso alguno, por el término de 99 años. A su vencimiento, el Gobierno podría recuperarlos pagando a los detentadores extranjeros su valor actual, en efectivo y dentro de un plazo de seis meses. Si dentro de dicho plazo el Gobierno no adquiría el ferrocarril, caducaba la obligación de la empresa de revertir tales bienes al Estado.

El contrato no estipuló expresamente el plazo de la concesión. Lo que hacía constar era que la propiedad del ferrocarril sería usufructuada por la empresa concesionaria durante 99 años. Por tanto, se supone que la concesión se hizo por 99 años.

Conforme a dicha estipulación, si el Gobierno no adquiría la empresa dentro de seis meses contados a partir de la fecha del vencimiento de los 99 años, la Compañía no estaba obligada a devolver el ferrocarril. En ese caso, ¿cómo quedaría la situación contractual entre el Gobierno y los concesionarios? ¿Terminaba el convenio? Las cláusulas del contrato son oscuras y parecen haber sido redactadas con la intención de que el instrumento pudiese ser interpretado en el sentido de que el plazo era indefinido o, al menos, de 99 años.

El Gobierno aceptó, sin decoro alguno, la cláusula siguiente: "...revistiendo este contrato, por su naturaleza, los caracteres de una ley de la República, nacida de un compromiso bilateral, el texto no podrá ser modificado ni alterado por ley, reglamento ni disposición alguna y se entenderá exceptuado de cualquier medida que se dicte, no pudiendo cambiarse en nada sino por mutuo consentimiento expreso de las partes".

Es decir, violó toda doctrina sobre servicios públicos. Como hemos dicho, los contratos de servicios públicos no tienen carácter bilateral en toda su extensión y menos de norma con jerarquía superior a la Constitución de la República o a leyes emitidas por el Congreso. Tal disposición contradice, también, el carácter dinámico de las concesiones de servicios públicos pues considera inmodificables las cláusulas, salvo en caso de mutuo acuerdo entre las partes. El Estado, por consiguiente, renunció a la potestad legislativa y reglamentaria, lo cual es *nulo ipso jure* por ser irrenunciable la soberanía nacional. Se consintió, prácticamente, un Estado dentro de otro Estado y se permitió que un acto concesionario privara sobre la autoridad de los organismos legislativos y ejecutivos.

Como garantía del cumplimiento de su obligación (construir el ferrocarril), los concesionarios depositaron la suma de 200 mil dólares, no en un banco de Guatemala, sino en uno de Nueva York.

Fueron los concesionarios quienes escogieron el instituto bancario para engañar al Gobierno de Guatemala haciéndole creer que tal depósito era una sólida garantía, cuando la misma era innecesaria pues, estando en manos extrañas el fideicomiso, pocas seguridades tendría el Gobierno. Por otra parte, la Compañía tenía un marcado interés en realizar esta obra que era indispensable en el plan de penetración imperialista." (Bauer, A. *Los Contratos 1908 y 1923*. (Editor) El Capital Yanqui en Centroamérica. (pp. 173-177) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

2.1.2. Exoneración de impuestos

El contrato de 1904 crea un régimen especialísimo de franquicias y exoneraciones de impuestos. Sin reparar en el carácter dinámico de la economía, el Gobierno comprometió los intereses fiscales de la Nación por 100 años solo para favorecer a los concesionarios quienes, a la sombra del contrato, lograrían pingües ganancias. Es difícil estimar el valor de los ingresos públicos dejados de percibir por el Estado guatemalteco desde 1904 hasta la fecha, pero indudablemente montan a cantidades astronómicas para la economía de un país precapitalista como Guatemala.

Una estimación conservadora de los hechos revela que si la IRCA estuviese obligada a pagar siquiera uno de los impuestos (el de utilidades), la compañía ferrocarrilera hubiese contribuido a las finanzas nacionales con aportes que no bajarían de 21 millones de quetzales. El cálculo se basa en la cuota de 43 por ciento que el empresario guatemalteco paga al Fisco por utilidades anuales mayores de Q200, 000. La estimación es conservadora: 1) De pagar la IRCA otro impuesto (beneficios de ausentes) aumentaría esa suma en otro tanto (los accionistas de la Empresa, conforme a esa ley hacendaria, deben tributar por radicar en el extranjero; sin embargo, nunca pagaron el impuesto y, cuando se les cobró durante la administración de Jacobo Arbenz, demoraron el pago en espera de su acción conspirativa contra dicha administración). 2) No pagan los impuestos que gravan las transacciones territoriales y comerciales ordinarias como lo exigen las leyes nacionales a los ciudadanos guatemaltecos y a los extranjeros que no gozan de privilegios.

Es oportuno comentar en esta ocasión la petición constante de los inversionistas norteamericanos que reclaman hoy condiciones propicias para sus inversiones, especialmente el que se refiere a que no se establezcan en América Latina los impuestos discriminatorios contra los capitales extranjeros. Que sepamos, no existe tal discriminación para los capitales foráneos. Si la hay, en cambio, contra los nacionales por la existencia de regímenes concesionarios como los señalados. El lector sabe del expedienteo y de las garantías que se exigen a una nación del continente en nuestros días para gestionar un empréstito de una institución crediticia internacional o norteamericana. También sabe de las limitaciones que implicó tal negociación en el orden público. Sin embargo, nuestros

países, como en el caso que comentamos, han aportado la mayor parte del capital necesario para las obras concesionadas sin recibir los frutos de la industria, que injustamente solo benefician a los consorcios extranjeros. Véase si no el tipo de concesiones que gozan estas empresas de Centro América a través de la realidad guatemalteca. Conforme a la concesión de 1904, la IRCA, por ejemplo, está exonerada de los siguientes impuestos:

- Exención de contribuciones nacionales, municipales y de cualquier tipo de derechos de muellaje.
- Importación libre de derechos de aduana o de cualquier otra clase de derechos fiscales, municipales, marítimos o internos creados o por crearse de toda la maquinaria, útiles, materiales rodantes, instrumentos, herramientas, rieles, carbón u otros combustibles y materiales destinados a estudios, construcción, equipo, mantenimiento, explotación y mejora del ferrocarril.
- Privilegios de exención mientras dure la construcción del ferrocarril sobre provisiones alimenticias, medicinas y ropa para sus trabajadores y sobre mobiliario y útiles que se empleasen en los campamentos, exceptuándose únicamente los derechos que estaban asignados para beneficio de los hospitales.
- Exención de los derechos, concesiones y franquicias conferidas por las leyes a empresas de utilidad pública con facultad de gozar siempre de las ventajas que el gobierno reconociera a las compañías ferrocarrileras.
- Exención del pago de derechos de puerto, o de cualquier otro derecho, a todos los buques pertenecientes o fletados por los contratistas que condujeran materiales o provisiones para el ferrocarril u otras dependencias de los contratistas; y sobre las exportaciones del país, así como sobre las movilizaciones de trabajadores y empleados.
- Exención del uso del papel sellado y timbres fiscales en todos sus asuntos del negocio, libros, giros obligaciones, documentos, etc.
- Y, por último, exención en perjuicio directo de los intereses económicos y fiscales de la nación. Se aprobaron las siguientes estipulaciones: a) en el deseo de dar toda la protección posible a la agricultura nacional, el gobierno conviene en dejar libres de derechos de exportación e impuestos locales, durante 35 años,

contados desde esta fecha (1904), los frutos y productos agrícolas, con excepción del café, que se transporten por el expresado ferrocarril objeto de este contrato. b) El gobierno declara que los pasajeros, mercaderías y efectos de cualquier clase que sean, con excepción del material de guerra, que atraviesen el territorio de Guatemala en tránsito para otros países extranjeros por dicho ferrocarril no estarán sujetos al pago de ningún derecho de aduana ni de ningún otro género. c) No cobrará ninguna clase de derecho, contribución o tributo, sean de la clase que fueren, por el gobierno general, por las autoridades de los departamentos, municipales o locales, a los pasajeros, ni sobre las mercancías en tránsito en el ferrocarril por ser conducidos por él mismo o por cualquier parte, ni les impondrán contribuciones a los contratistas por razón de los expresados pasajeros o fletes, o por las cantidades recibidas de los expresados pasajeros o fletes.

Además de los comentarios hechos pueden agregarse otros de suma importancia. Por ejemplo, los concesionarios fueron exonerados por todo el plazo del contrato de impuestos que gravan el carbón, los combustibles y otros materiales de uso ferroviario. Esto quiere decir que los productores de materiales de construcción del país y los empresarios potenciales de combustibles (a base de hidrocarburos o de otras materias minerales) estarían, en el futuro, expuestos a una competencia discriminatoria con respecto a los suministradores extranjeros cuyos productos estarían libres de impuestos para proveer a consumidores masivos como la IRCA.

Por otra parte, y además de todas las franquicias otorgadas, se les concedió la de gozar de todas las ventajas que el gobierno otorgase a otras compañías sin tomarse en cuenta que los nuevos concesionarios podrán aceptar obligaciones mayores que redundaran en el beneficio de los transportes ferroviarios del país. Podría justificarse la extensión de las ventajas de nuevos concesionarios cuando éstos prestasen un servicio menos eficiente, más caro o cuando lo diesen en igualdad de circunstancias; pero no se justifica de ningún modo que beneficie a una empresa, como la IRCA, cuando otro competidor ofrece dar al público y al gobierno garantía de mejores servicios. Este precepto, al igual que otros que se señalarán, configura el carácter monopolista de la concesión.

En el punto 5) puede verse la tendencia, señalada ya en otra parte y a la que aludiremos después, a la integración vertical y absorbente de la organización económica de esta empresa ferroviaria. Como tal, no tiene justificación ninguna el tratamiento especial otorgado a sus empresas navieras, pues la industria del transporte ferroviario –como empresa privada- debe limitarse al tráfico interno. Precisamente, una de las manifestaciones del monopolio ejercido por la IRCA es ser empresa portuaria y navieras además de ferroviaria. En la concesión se exoneró del pago de toda clase de impuestos y derechos a las flotas mercantes de propiedad de la IRCA y como de acuerdo con el contrato de 1901 gozaba de iguales exenciones la Gran Flota Blanca, empresa de transporte marítimo subsidiaria de la United Fruit Company, ésta logró jurídica y económicamente la absorción del comercio internacional guatemalteco. Una compañía que domina mayoritariamente los ferrocarriles Internacionales de Centro América.

Conviene señalar, por último, el incalificable acto del gobierno, que por beneficiar a los concesionarios extranjeros, sacrificó los intereses fiscales de la nación y auto limitó la política tributaria del Estado. Según el punto 7): el gobierno se obligó, durante el lapso de 35 años, a no imponer impuestos a los productos agrícolas que se importasen de Guatemala, con excepción del café. Resulta extraño, en una concesión de servicios públicos, una declaración con efecto de ley a cuyo tenor un Gobierno, en aras de la prosperidad de una empresa extranjera, renuncia al ejercicio de un derecho soberano como es el de la regulación y orientación de la política fiscal y agraria. (Bauer, A. *Los Contratos 1908 y 1923*. (Editor) El Capital Yanqui en Centroamérica. (pp. 178-179) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

2.1.3. Cesión de tierras

El Artículo V de la concesión dice lo siguiente: “El Gobierno concede a los contratistas un derecho de vía de cien pies de ancho en todo el trayecto de la línea, excepto en aquellos lugares donde se requiera más anchura para las estaciones, edificios, terraplenes, cortaduras, excavaciones, fosos de balastro, canteras y cualesquiera otros adicionales que se necesitan para los desvíos de caminos de agua y caminos reales, desagüe de pantanos, terrenos, diques y otros trabajos para proteger la vía de inundaciones, así como también

para talleres, muelles, plataformas, almacenes de depósito, paraderos, desviaderos, o para cualquiera otra obra útil y conveniente para el ferrocarril. En este caso la anchura adicional necesaria será concedida por Gobierno. Todas estas propiedades nacionales o comunales y las necesarias para las terminales en la Capital, incluyendo la estación, oficinas, almacenes de depósito, talleres, estanques, patios, desviaderos, y la faja de la línea dentro del perímetro de la ciudad, serán entregados a los contratistas por el Gobierno, libre de todo costo; pero las demás propiedades que hayan de tomarse a los particulares serán expropiadas por el Gobierno, por cuenta de los contratistas.

Conforme lo estipulado en el artículo VI del contrato, también se le dieron a la compañía:

- a) Terrenos que se encontraban ocupados por muelles, estaciones, estanques, almacenes de depósito y paraderos. Los manantiales de agua caliente cerca de Zacapa y cuatro manzanas de terreno a su alrededor, y los terrenos que pudieran ser ocupados para el servicio del ferrocarril entre El Rancho y la ciudad Capital.
- b) Treinta manzanas de terreno en Puerto Barrios.
- c) Una milla de playa de cien yardas de ancho, medidas desde la marea alta, en cada uno de los lados del muelle en Puerto Barrios. Se convino en que el Estado se reservaba, conforme a la Constitución, la soberanía inminente y el dominio eminente sobre dicha faja, pero se exoneró a la empresa de impuestos por el uso de esas propiedades, comprometiéndose el Estado a no iniciar jamás una acción expropiatoria contra las mismas, salvo el caso de ser necesarias para la defensa militar del país.
- d) Predios urbanos en un barrio céntrico de la actual ciudad de Guatemala, aledaños al templo de Santo Domingo. Simultánea a la entrega de estos terrenos se hizo la de la entrega de la línea férrea construida por el Gobierno desde la estación Central en la ciudad de Guatemala hasta el puente sobre el río de las Vacas. El traspaso de los inmuebles se hizo sin costo alguno para la Compañía. Además se convino en que si la concesionaria decidía cambiar de sitio la estación para colocarla adyacente a la del Ferrocarril Central, el Gobierno le daría gratuitamente los terrenos adecuados. Efectivamente sucedió así, pues en

la actualidad la estación está ubicada no en Santo Domingo, sino en el predio donde antes operara el Ferrocarril Central.

e) El Gobierno hizo entrega a la compañía ferrocarrilera de mil quinientas caballerías de terrenos ubicados en la región denominada “Los Andes”, en el litoral del Atlántico. La extensión total de los terrenos obsequiados a la IRCA llega a 4,600 caballerías, sumando el área de los inmuebles que recibió en la costa sur y norte de Guatemala, donde hoy se asiente el imperio bananero de la Compañía Agrícola y la United Fruit Company”.

(Bauer, A. *Los Contratos 1908 y 1923*. (Editor) El Capital Yanqui en Centroamérica. (pp. 180-183) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

2.1.4. Otras garantías operacionales, granjerías y subvenciones

Como si fueran pocas las garantías enumeradas, la empresa ferrocarrilera exigió y obtuvo otras ventajas para afianzar su poderío monopolista. La primera la transcribimos textualmente:

“Conforme a los incisos 1) y 2) del Artículo VII, el Gobierno no dará, bajo ningún pretexto, concesiones a otras compañías, dentro de una faja de veinte millas en ambos lados de la línea de los contratistas, para construir otro ferrocarril que una a la capital de la República con las costas del Atlántico. Fuera de la faja de terreno a que este inciso se refiere, el Gobierno tiene libertad completa para hacer nuevas concesiones. Pero en todo caso los contratistas tendrán, en igualdad de circunstancias, el derecho de preferencia.

El derecho de preferencia bajo igualdad de condiciones, para la construcción de cualquier ramal de ferrocarril o extensión en conexión con el Ferrocarril del Puerto Barrios a Guatemala, exceptuando aquellos ramales cuya construcción se haya autorizado antes de esta fecha, quedarán en vigor; pero el Gobierno no prorrogara el tiempo otorgado en dichas concesiones”.

El Gobierno garantizó al concesionario el déficit que pudiera resultar entre las ganancias netas de la compañía y la cantidad necesaria para cubrir un interés del cinco por ciento, sobre cuatro millones quinientos mil pesos oro de Estados Unidos “en bonos emitidos por

los contratistas para cubrir el costo de: a) la línea, equipos, estaciones, terminales, etc.; b) el de las reparaciones, reconstrucciones y reequipamiento del ferrocarril desde Puerto Barrios a El Rancho y, c) el de los muelles y estaciones terminales en Puerto Barrios. El Gobierno se obligó a cubrir el referido déficit en moneda de Estados Unidos y por un periodo de 15 años.

El Gobierno de Guatemala autorizó a los concesionarios a emplear gratuitamente los materiales de construcción de sus canteras y las maderas de los bosques y lo que se encontrasen en terrenos de uso común, a todo lo largo de la línea férrea. Solo si se trataba de bienes particulares, la empresa estaba obligada a pagar a los propietarios 'el justo precio' de los materiales de construcción.

Se autorizó a los contratistas a tomar de cualquier manantial, corriente o río; todo el agua necesaria para los servicios, así como para el consumo de los trabajadores y empleados, con facultad de instalar cañerías o conductos por terrenos del Estado o de las municipalidades, sin compensación alguna por servidumbres de paso.

Aparte de las concesiones de tipo material como las expuestas, el Gobierno otorgó a los concesionarios un régimen especial de administración que se rige conforme a las siguientes cláusulas: a) los contratistas tendrán el solo y exclusivo gobierno interior de su ferrocarril y pertenencias, y no estarán sujetos a la intervención del Gobierno, excepto para asegurar el cumplimiento de este contrato. Para esto tiene derecho el Gobierno de inspeccionar el ferrocarril por un empleado competente que informe y exija el cumplimiento de las obligaciones de los contratistas, que se consignan en el Artículo II del convenio. b) La libre importación de trabajadores y la validez de los contratos celebrados con ellos en otros países, exceptuándose individuos de nacionalidad china. Estos trabajadores estarán sujetos al derecho de gentes y a las leyes de la República desde su llegada al país. c) Los empleados de los contratistas estarán exentos de todo servicio civil o militar, excepto este último en tiempo de guerra, y estarán libres de toda contribución nacional o local que no sea generalmente pagada por los habitantes de la República. d) Los contratistas podrán traer inmigrantes e influir en la inmigración del país, pero los inmigrantes estarán sujetos a las leyes del mismo. e) Se concede por el Supremo Gobierno al ferrocarril toda la

protección que esté a su alcance y, además, a los conductores de trenes, jefes de estaciones, guardianes de entradas y salidas, empleados en el ferrocarril, en el desempeño de sus labores, se les investirá con el carácter de agentes de policía. f) Conviniendo a los intereses del país la pronta terminación de los trabajos, el Gobierno se obliga a ayudar a los contratistas, moral, material y siempre que sea posible, para obtener en todo tiempo el número necesario de trabajadores para tal objeto.

Se amplió el radio de acción de la compañía concesionaria reconociéndole derechos para la explotación de otros servicios públicos o de utilidad pública. A saber: a) El derecho de construir muelles y establecer agencias para embarcar y recibir efectos y pasajeros en el golfo de Amatique. Se estipuló que los muelles que construyera la compañía ferrocarrilera no podrían jamás ser expropiados por el Estado, salvo en caso de necesitarse para defensa nacional. b) El derecho de construir y operar líneas telegráficas. Por su parte, el Gobierno tendría derecho a poner en las instalaciones de la compañía un hilo para el servicio público y, en caso de fuerza mayor, hacer uso de la línea. c) El derecho de construir –donde los concesionarios eligieran- instalaciones de fuerza eléctrica y derecho a aprovechar la fuerza hidráulica de los ríos y riachuelos situados a ‘distancia conveniente del ferrocarril’. La cláusula conducente del contrato dice así: “Para este objeto y para la distribución de la corriente eléctrica, tendrán el derecho de colocar, en donde sea necesario, diques, tomas, inundar terrenos, cambiar el cauce de los ríos y riachuelos, poner postes y alambres u otras líneas de transmisión eléctrica; y, en una palabra, ejercer todos los derechos de un sistema de fuerza hidráulico-eléctrico. También tendrán el derecho de distribuir y vender la corriente eléctrica al público para fuerza, calor y alumbrado. El derecho a operar barcos y patrocinar plantaciones bananeras”. d) De acuerdo con la política sórdida y ambiciosa de los concesionarios, hicieron incluir en el contrato una cláusula que les aseguraría el negocio bañero y portuario. Dice el inciso 13 del artículo VII: “Los vapores fruteros serán despachados a cualquier hora del día o de la noche”.

La concesión reconoció a la compañía el derecho de administración y disposición de sus bienes de forma incontrolada. Tres ejemplos de esa categoría son: a) El Gobierno concedió a los contratistas “el amplio derecho de arrendar, vender, traspasar o transferir, a cualquier persona o compañía –exceptuando gobiernos de países extranjeros-, todos o cualquiera de

los derechos, concesiones, propiedades, ganancias, beneficios, terrenos o cualquier otra franquicia que por el presente contrato se le otorga; todo lo cual podrá hacerlo sobre las bases que a su juicio crea más convenientes, siendo de entenderse que ninguna estipulación que se haga con dichas personas o corporaciones puede ser contraria o violar, en lo más pequeño, las condiciones o cláusulas que contiene este contrato. Queda convenido sin reserva alguna en todos los artículos de este contrato que se refieren a los contratistas, se entienden incluidos sus sucesores o cesionarios”. b) Los contratistas tendrán el derecho de comprar o arrendar cualquier otro ferrocarril y unirse a otras compañías ferrocarrileras y dichas compras, arrendamientos, consolidaciones y ventas, y las adquisiciones de ferrocarril por concesión, compra y expropiación de terrenos, terrenos en posesión, derechos, intereses o franquicias que tengan en ellos y las otras propiedades, muebles o inmuebles, usadas para los objetos del ferrocarril, inclusive el otorgar y registrar hipotecas, la emisión y traspaso de acciones, bonos hipotecarios y garantías de compañías ferrocarrileras de los contratistas, estarán exentas de todas las contribuciones que impone o que en lo sucesivo imponga la ley sobre transferencia de propiedades. Los contratistas darán previamente aviso de lo expuesto al Gobierno. c) El régimen hipotecario preferencial que se otorgó a la compañía ferrocarrilera se basa en las siguientes estipulaciones: “Las hipotecas podrán comprender, a opción de los contratistas, todo o parte de las propiedades del ferrocarril, propiedades o derecho de propiedad o posesión, sean o no dichas propiedades o posesión de tierras indivisas o haciendas comuneras, o cualquiera otras participaciones o servidumbres en terrenos, derechos de cualquier otra deuda u obligación del ferrocarril, gravar no solo las mejoras permanentes, material rodante, instalación, rentas y toda clase que corresponda o que corresponde al ferrocarril. Las hipotecas que constituyen un gravamen sobre las propiedades, derechos de propiedad o posesión, sean o no dichas propiedades o posesión, tierras indivisas o tierras comuneras, u otras participaciones o servidumbres en terrenos del ferrocarril, en todo o en parte, bien sea para garantizar la emisión de bonos, o cualquier otra deuda u obligación del ferrocarril, gravar no solo la propiedad o propiedades que se expresan en la escritura por la cual se constituya dicha hipoteca o gravamen, sino asimismo la propiedad, propiedades, derechos de propiedad o posesiones que se adquieran con posterioridad con los términos y condiciones de la misma; y al entrar en posesión el ferrocarril de la propiedad o propiedades adquiridas

con posterioridad a dicha escritura, se inscribirán los títulos de las mismas en el Registro de la Propiedad correspondiente. Al constituirse cualquier hipoteca sobre cualquier parte de su propiedad, propiedades, posesiones o derechos de posesión, el ferrocarril podrá fijar la cantidad de la hipoteca o los bonos garantizados por la misma, bien en proporción al número de kilómetros construidos o que hayan de construirse o con sujeción a cualesquiera otras condiciones que, a opción del ferrocarril, se expresan en dicha hipoteca o bonos. Las hipotecas constituidas para garantizar cualesquiera clase de bonos podrán otorgarse a favor de particulares, compañías nacionales o extranjeras, en concepto de agentes o representantes de quienes en el futuro posean dichos bonos, y en ese carácter tendrán dichos representantes o agentes (fideicomisarios) las facultades siguientes: c.i. Mientras exista la hipoteca, gestionar en favor y representación de todos los futuros tenedores de los bonos expresados; c.ii. Recibir del ferrocarril que haya constituido la hipoteca todos los bonos y cupones de los mismos emitidos bajo la hipoteca constituida a favor de dichos fideicomisarios y certificar en cada bono la identidad del mismo con referencia a la hipoteca que lo garantiza; c.iii. Hacer entrega de los bonos y cupones emitidos bajo la garantía de la hipoteca otorgada a favor de dicho fideicomisario después que aquellos sean debidamente certificados, conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior y en la forma estipulada en los términos y condiciones de la hipoteca; c.iv. Cobrar del ferrocarril deudor y pagar a los tenedores futuros de los bonos, los plazos en concepto de principal, conforme se venzan en la forma estipulada en la escritura de la hipoteca; c.v. Tomar posesión personalmente, por sí o por sus agentes debidamente autorizados, y hacerse cargo de la administración, mantenimiento y explotación, y recibir todos los proventos, rentas o entradas de todo el ferrocarril, material rodante, instalaciones, edificios, talleres y cualquier otra propiedad, real o personal, derecho de propiedad y demás derechos, anexos o pertenencias del ferrocarril deudor, en los casos y formas estipulados en la hipoteca constituida a favor de los fideicomisarios; el Tribunal Supremo en Sala de Gobierno previa citación al ferrocarril, hecha con diez días de anticipación para celebrar una vista con relación a los hechos, deberá dar inmediatamente a dichos fideicomisarios o a sus agentes debidamente autorizados, las pruebas que acrediten que el ferrocarril deudor ha dejado de cumplir con las condiciones de la hipoteca o cualquiera de ellas, y que ha llegado el caso que, de conformidad con los términos de dicha escritura, debe darse a los fideicomisarios

la posesión de las propiedades y demás derechos del ferrocarril. El ferrocarril será notificado de dicha resolución, haciendo la entrega de una copia. Ningún recurso o incidente que se promueva ante dicho Tribunal, o ante cualquier otro Juez o Tribunal, entorpecerá, impedirá o demorará la ejecución de lo dispuesto. El Tribunal, en el caso de que las circunstancias lo requieran, podrá autorizar a cualquier funcionario que ejerza sus funciones en el Departamento en que haya de cumplirse lo mandado, para que pongan a dichos fideicomisarios o agentes debidamente autorizados en posesión de todas o alguna parte dichos ferrocarriles, material rodante, instalaciones, edificios, estaciones, talleres u otras propiedades reales, inmuebles o personales, derechos de propiedad y demás derechos; c.vi. Para establecer toda clase de procedimientos judiciales que sean necesarios para el cobro del crédito hipotecario y obtener la venta de la propiedad o propiedades de dicho ferrocarril deudor, en los casos expresados en la hipoteca y, gestionando como fideicomisarios de dichos tenedores de cupones, recibir los preventas de dicha venta y aplicar los mismos en la forma convenida en la expresa hipoteca; c.vii. Exigir al ferrocarril deudor informes de las nuevas propiedades adquiridas por el expresado ferrocarril deudor, con posterioridad a la fecha del otorgamiento de la escritura hipotecaria a favor de los fideicomisarios, y los cuales, de conformidad con los términos de la hipoteca, habrán de quedar sujetos a las condiciones de la misma y hacer constar en los registros respectivos de las propiedades adquiridas con posterioridad a la fecha de la hipoteca, que las mismas quedan sujetas a esta última; c.viii. Realizar cualquier acto convenido en la escritura hipotecaria”.

La venta hecha en procedimientos judiciales seguidos para el cobro de una segunda o posterior hipoteca que afecte a un ferrocarril y a sus propiedades, sujeto a hipoteca o hipotecas precedentes, de manera alguna afectará a la situación legal de dicha hipoteca o hipotecas precedentes, las que continuarán en vigor y de la misma manera, fijada al tiempo de constituirse dicha hipoteca o hipotecas.

Otra de las cláusulas del convenio (artículo XVI) trata de los conflictos que puedan surgir entre el Estado y la Compañía concesionaria. Para resolverlos establece el sistema de arbitraje y estipula, de modo expreso, que la concesionaria podría recurrir a la vía diplomática en caso de agotarse los recursos previstos en el contrato respectivo.

Se incluyen, dentro de este rubro, el régimen de tarifas porque en lugar de establecer una que protegiese los intereses de los consumidores, se creó un sistema que aseguraba más prerrogativas a la compañía concesionaria.

El artículo IX expresa: a) El tipo máximo por el transporte de los efectos importados o exportados y fletes locales no excederá de veinte centavos oro por tonelada de 2,000 libras por milla, peso o medida (excepto los artículos especiales, como pedrería, vidrio cilindrado y metales en barra). b) Por bananos, veinte centavos oro por racimo. c) Por pasajeros, seis centavos oro por milla, los de primera clase, y cuatro centavos oro por milla, los de segunda clase. d) Por caballos, mulas, ganado 8.00 dólares por cabeza, en oro, entendiéndose que el transporte será de un extremo de la línea a otro, pues de otra manera será en proporción a la distancia, con un costo adicional de 1.00 dólar oro por carga y descarga de cada animal. e) Por cada oveja, cabra o cerdo se cobrará 1.25 dólar oro, sea cual fuese la distancia. f) Los precios de tarifas y fletes serán en oro de Estados Unidos o, a opción de los contratistas, su equivalente en otra moneda. g) Los contratistas no podrán cobrar un tipo más alto que lo mencionado en este contrato, sin previo permiso del Gobierno.

Puede afirmarse sin exageración que no existen regímenes concesionarios tan subyugantes como los de los contratos ferrocarrileros guatemaltecos. Solo pueden compararse con los celebrados en otras naciones centroamericanas, con compañías similares. El lector podrá haber juzgado por la simple lectura de los párrafos anteriores el género de estipulaciones que se hicieron y que, como es evidente, perjudican por casi un siglo a la economía de los transportes y, por ende, a la economía general de la República. No es posible evitar el comentario correspondiente a este capítulo de 'Otras garantías operacionales, granjerías y subvenciones' por más que el tenor de las cláusulas transcritas denotan, a simple vista, su carácter y las intenciones de los concesionarios.

El punto 1) de refiere a las garantías otorgadas al contratista para evitarle todo género de competencia de parte de otras compañías ferrocarrileras y exagera la protección que en tales casos se acostumbra otorgar a los concesionarios de servicios públicos. Nadie podría aventurarse a construir otro ferrocarril, aunque fuese por cuenta del Estado, si el nuevo

concesionario tuviera que afrontar los problemas resultantes de una disminución en sus condiciones operáticas, ya que el ferrocarril preferido gozaría, de ante mano, de una serie de prerrogativas que suponen una ventaja financiera sobre cualquier competidor. Y si además de esto se observa que se convino en que siempre serían menores los plazos de contratación de las nuevas compañías, resulta que el antiguo contratista lleva ventaja al iniciar las operaciones y al concluir las. Las condiciones de amortización del capital invertido serían siempre más gravosas para los posibles competidores. En vista de tal circunstancia, éstos últimos preferirían no presentarse. Las garantías operacionales en los servicios públicos tienden a constituir formas monopolísticas y, en el caso que se examina, tal afirmación ha quedado plenamente probada puesto que desde 1904 hasta la presente fecha no ha sido posible disminuir el poder absorbente del monopolio ferroviario en Guatemala. Y lo peor es que los gobiernos que lo han intentado, o han tenido que enfrentarse a graves crisis políticas como consecuencia de su acción, o han sucumbido en su empeño, como le sucedió a los presidentes doctor Juan José Arévalo y Coronel Jacobo Arbenz.

En el punto 2) se ha visto que el Gobierno garantizó al concesionario un interés sobre el supuesto capital invertido. Se trataba de un cinco por ciento sobre cuatro millones quinientos mil pesos oro americano, durante 15 años consecutivos. Esta garantía era innecesaria porque el valor de los bienes obsequiados al contratista ascendía a un valor que, en números redondos, casi llegaba a los ocho millones de dólares. El traspaso del ferrocarril del Norte, incluyendo el muelle de Puerto Barrios y todas las pertenencias portuarias y ferroviarias, representaban un activo fijo y una fuente de ingresos permanentes que excedía con mucho el capital que la compañía habría de invertir para terminar el tramo de ferrocarril de El Rancho a Guatemala. La operación financiera efectuada por los constructores este último tramo fue habilidosa y contraria a los intereses guatemaltecos. Con una garantía de ocho millones constituida con bienes del patrimonio nacional, los concesionarios emitieron bonos por valor de cuatro millones y medio con la seguridad de que el reembolso de esa suma estaba más que logrado con los ingresos normales del ferrocarril en operación y con el manejo de los servicios portuarios. Pero no satisfechos con tal perspectiva, se hicieron pagar el interés mencionado del cinco por ciento sobre un

capital que no invirtieron, pues habían pedido prestados los fondos sin arriesgar ningún bien propio sino ajeno: la riqueza de la industria ferroviaria de Guatemala.

La concesión autorizó la cesión gratuita de recursos naturales en forma amplia y generosa. Se mencionan, en especial, los materiales de construcción, las maderas y el aprovechamiento de las aguas. Es sabido que la zona norte de Guatemala guarda las mejores reservas forestales del país. Su riqueza en árboles de maderas finas como la caoba, el cedro, el matilisguate, y tantas otras especies, demandaban un tratamiento reglamentario especial. Por una parte, la explotación maderera debió haber beneficiado a sectores más amplios de la economía nacional. Por otra parte, para los efectos de la financiación de la nueva vía, el valor de la riqueza maderera era suficiente.

Es forzoso admitir la amenaza virtual que se cernía sobre la agricultura guatemalteca al concederle a la compañía ferrocarrilera derecho para disponer a su arbitrio del agua de los manantiales y otras fuentes. Mediante esta facultad le fue fácil a la United Fruit Company, años después, adueñarse de las mejores tierras de la región a precios ruines. Es indudable que un propietario pequeño, a quien el ferrocarril o la frutera privase del agua de riego, vería mermada la producción de sus sembradíos y, en consecuencia, estaría dispuesto a vender su propiedad, aunque fuese a un precio más bajo que el que efectivamente correspondía a su heredad. La gran mayoría de las adquisiciones de tierras de particulares por parte de la United Fruit Company tuvieron este oscuro origen; la privación o el despojo de las haciendas a los antiguos propietarios quienes, forzados por la falta de agua o por bloqueo de las servidumbres de paso, se vieron obligados a cederlas al concesionario extranjero. Estos fueron los efectos que produjo en la práctica la aplicación del punto 3).

En cuanto al 4), el Gobierno concedió a las autoridades administrativas de la compañía tal poder que es propio hablar de la estructuración de un Estado dentro de otro Estado. Se prohibía la intervención del ferrocarril por parte de las autoridades públicas, la cual violaba la esencia del régimen concesionario de servicios públicos que, como ya se ha dicho, se basaba en un acto de delegación, pero no de renuncia. Basándose en esta cláusula, la empresa ha cometido innumerables actos arbitrarios sin que el Gobierno haya podido intervenir reglamentando sus funciones o imponiéndoles sanciones por sus procedimientos

ilícitos o perjudiciales a la economía guatemalteca. No fue hasta que el régimen de la Revolución Democrática de un Gobierno, el del presidente Arbenz pudo, por primera vez, intervenir en la empresa, sin llegar al control de sus operaciones, para conocer su contabilidad y producir un informe que contuviera datos sobre la capacidad económica y financiera de la compañía ferrocarrilera. Dicho gobierno fue derrocado el mismo año en que debía rendirse el informe mencionado.

Antes de esta intervención, el Gobierno, conforme a esa cláusula del contrato, había designado a un funcionario como inspector de la empresa, que en la jerarquía oficial era de segunda categoría. Como el contrato alude “al derecho del gobierno de inspeccionar por un empleado competente que informe y exija el cumplimiento de las obligaciones de los contratistas...” el Gobierno no designaba a un funcionario como lo establecía el contrato. Por muy “competente” que fuese ese inspector es de imaginarse la imposibilidad en que estaría para rendir su informe al gobierno teniendo que estudiar, vigilar, redactar e interpretar la conducta de los concesionarios a través del todo el territorio nacional. Es sintomático que pocos meses después de nombrar el Gobierno un equipo de técnicos para que rindiesen tal informe ocurriera el derrocamiento del régimen.

Se facultó a la empresa para que importase trabajadores del extranjero y se reconoció, con anterioridad, la validez de los contratos laborales celebrados en el extranjero. Esto viola elementos de la soberanía por cuanto las leyes de trabajo son de orden público y no es posible admitir la contratación de trabajadores en condiciones que violen las leyes patrias. Por otra parte, en vez de haber obligado a la empresa a que crease escuelas de capacitación técnica para sus operarios, se les permitió que trajesen del exterior a sus obreros manteniendo así condiciones de desventaja para los trabajadores guatemaltecos a los cuales siempre se les reservaron las plazas de segunda categoría en los cuadros administrativos de la empresa.

Pero donde resalta con más claridad el carácter vejatorio de estas concesiones es en la cláusula que prohíbe al Estado que los empleados de la compañía puedan ser llamados a cumplir con sus obligaciones ciudadanas y se le exceptúa del servicio militar obligatorio o de cualquier otro servicio civil que tenga ese carácter. Es decir, que por encima de los

intereses de la patria se colocaban los de una empresa lucrativa extranjera que tendría más derechos sobre sus empleados que el Estado sobre sus ciudadanos.

Después de lo anterior, no es de extrañar que el gobierno de Estrada Cabrera renunciase a dirigir la política migratoria de Guatemala y otorgase a los contratistas del ferrocarril el derecho de llevar inmigrantes “e influir en la inmigración del país”.

No se requiere ser clarividente para comprender que todas estas disposiciones las impuso la compañía concesionaria para operar a su antojo en la administración laboral de su empresa. No solo lograba mantener sujetos a los obreros guatemaltecos mediante la amenaza de importar mano de obra extranjera, en cuanto se extralimitasen, sino que, además, mantenían en la incertidumbre a los trabajadores extranjeros puesto que “influyendo en la inmigración del país” podían solicitar a las autoridades guatemaltecas la expulsión del territorio nacional de aquellos empleados extranjeros que osasen reclamar derechos o hacer causa común con sus compañeros guatemaltecos. La política discriminatoria que ha seguido la compañía para contratar su mano de obra confirma los puntos de vista aquí expuestos.

De los inmigrantes que han llegado a Guatemala destacan tres grandes grupos: el primero lo forman ciudadanos norteamericanos a los que se asignan los cargos de mando y las mejores remuneraciones, aunque no sepan desempeñar su trabajo y sea un guatemalteco el que los capacite para su nueva posición. El segundo: robustos obreros de raza negra traídos especialmente de alguna isla sujeta a la dominación del imperio británico, especialmente de Jamaica, para realizar las faenas más pesadas o insalubres. El tercero: centroamericanos traídos con el objeto de exacerbarles sus sentimientos patrióticos contra los guatemaltecos y preparar las condiciones de desconfianza y de división entre la clase trabajadora a su servicio.

Ahora bien, si se permitió que la compañía ferrocarrilera dispusiera de todos los medios legales y reglamentarios necesarios para una administración que le asegurase el dominio absoluto de su mano de obra, la sujeción de sus empleados y trabajadores y el establecimiento de sistemas disciplinarios esclavistas, también se le dotó de los medios adecuados para expandir su hegemonía fuera de la misma empresa. A ese fin, el Gobierno

se obligó no solo a concederle “toda la protección que esté a su alcance” al ferrocarril y a sus agentes y empleados, sino que les reconoció el carácter de “agentes de policía”.

Así, la compañía ferrocarrilera podría no solo mantener en un estado de sumisión humillante a sus servidores, sino que además crearía un instrumento de represión dentro de la misma empresa con proyecciones en el campo social. Lo más abyecto, lo más incondicional y lo más corrompido del gremio podría servirle de agentes de provocación, de esbirros para la ejecución de sus designios y de instrumento para mantener el orden que deseaba implantar. Tales agentes, bien armados, recorrían regiones desprovistas de autoridad civil o militar y serían, gracias a su poder de rápida movilización, elemento inapreciable para imponer por la fuerza las decisiones acordadas por las autoridades de la empresa.

Que esta era la intención de dichas cláusulas se evidencia en el hecho de que el Gobierno prometió, y luego se obligó contractualmente, a ayudar a los contratistas “moral y materialmente” para que estos obtuvieran “en todo tiempo” el número necesario de trabajadores. En lugar de utilizar la contratación de los servicios de esta empresa ferrocarrilera como una fuente de trabajo en el sentido moderno, se crearon las condiciones para hacer de la misma un régimen más humillante y despótico que el de los mismos terratenientes feudales. Al menos ningún Gobierno suscribió trato alguno; con los extranjeros hubo Gobiernos que declararon públicamente su solidaridad con la explotación del trabajador nacional al otorgar las concesiones que nos ocupan.

También se desnaturalizó la esencia de la concesión ferroviaria al otorgarle al contratista facultades permanentes para operar otra serie de servicios y empresas industriales ajenas totalmente a la explotación ferrocarrilera. Se dejó explicado cómo al concederles tierras en una extensión desmesurada se le autorizó indirectamente a convertirse -ya fuese el concesionario o sus socios o mandantes- en terrateniente activo. Pero, además del campo agrícola, se le permitió abarcar otras actividades industriales. Conforme al punto 5), se le reconoció el derecho de construir muelles y establecer agencias portuarias en la región del mar Caribe. El Gobierno aceptó que los muelles que construyera la compañía ferrocarrilera “no podrían jamás ser expropiados por el Estado”.

Esta cláusula completa el mecanismo legislativo encaminado a formar el monopolio bananero. Por una parte, se logró la absorción de los servicios de transporte terrestre mediante el uso exclusivo del ferrocarril al Norte. Por otra, se consiguió la propiedad de las mejores extensiones de tierra ubicadas en una de las zonas más fértiles y propicias para la agricultura y, por último, se otorgó la facultad de operar muelles y servicios portuarios.

No debe olvidarse que la United Fruit Company había suscrito con el Gobierno un convenio para prestación de servicios de navegación marítima por medio de la “Gran Flota Blanca”. En esas condiciones, el consorcio bananero había logrado realizar sus propósitos de dominación económica al disponer en forma amplia e indefinida las siguientes facilidades: tierra, transportes terrestres, servicios de muelle y transporte marítimo. Ningún agricultor, nacional o extranjero, podría competir con una empresa que, como la United Fruit Company, se asentaba sobre privilegios tan sólidos. Habiéndose establecido la prohibición de expropiar los servicios ferroviarios y portuarios, aún en el caso de que un competidor ya fuese del ferrocarril o de la compañía platanera, lograrse establecerse estarían condenados al fracaso, puesto que operando la United Fruit Company los servicios portuarios y marítimos de forma absoluta y arbitraria podría, mediante el establecimiento de restricciones, demorar o impedir, abaratar o encarecer y regular a su antojo la importación y exportación de los bienes necesarios para dicho cometidos, determinando su quiebra ya fuese por métodos de ‘dumping’ o restrictivos. Además del daño económico que esto acarrearía para los hombres de negocios que intentasen competir con la United Fruit Company o con su subsidiaria, la IRCA está el perjuicio general que causa a la economía del país el poner en manos de un solo concesionario todos los servicios públicos de mayor importancia para el desarrollo económico: el transporte terrestre y el transporte marítimo.

Junto con este atropello a los intereses nacionales se cometió otro más grave que lesionó los sentimientos de dignidad de toda una sociedad organizada conforme el principio político republicano que le asegura su independencia y soberanía. Nos referimos al hecho de que el muelle de Puerto Barrios, el único existente desde entonces en el Atlántico, era de propiedad exclusiva del Gobierno de Guatemala y éste lo cedió a la compañía ferrocarrilera ampliándole la gratificación con el reconocimiento del derecho a construir

nuevos muelles en dicho litoral que, conforme al contrato, no podrían jamás ser expropiados. Constitucionalmente no se puede hacer semejante cesión. No cabe duda de que, en ciertas circunstancias, los intereses económicos pueden ser más que los principios jurídicos y que éstos solo se pueden realizar plenamente cuando se cuenta con los medios materiales que respaldan la justicia.

De nuevo cabe invocar el antecedente histórico de la gestión del presidente Arbenz quien, deseoso de modificar esa situación, inició los trabajos para la construcción de otro muelle en la pequeña ensenada de Santo Tomás, a pocos kilómetros de Puerto Barrios. Ya es sabido la suerte de tal gobernante y el régimen democrático que lo apoyaba en su política orientada a conquistar la liberación económica del país. Dicho puerto habría de ser operado exclusivamente por las autoridades guatemaltecas, probablemente en concurrencia con particulares nacionales quienes comprendían el daño que causaba a sus negocios y a la economía de Guatemala por el monopolio muellero y ferrocarrilero. Conforme a las cláusulas del contrato, el Gobierno estaba obligado (en relación con el muelle de Puerto Barrios) a acatar el contenido del inciso 13, del artículo VII que decía: “Los vapores fruteros serán despachados a cualquier hora del día o de la noche”. Cuando se otorgó la concesión ferrocarrilera, el muelle de Puerto Barrios se convirtió en instrumento de la industria platanera que se iniciaba. Puede suponer el lector que será la situación actual que el monstruo ha crecido y domina para su beneficio servicios esenciales de la economía guatemalteca, centroamericana y de otros países del área del Caribe. Precisamente por comprender que el monopolio portuario guardaba la llave que regulaba en buena medida el secreto de los precios de los artículos de importación y exportación, todos los guatemaltecos desearon modificar tal situación construyendo su propio muelle en el que no serían los bananos los que tendrían la preferencia, sino el café, el algodón, los aceites esenciales, las maderas, los minerales y todos los productos de exportación, así como los de importación. Hoy, derrumbado el régimen gubernamental que se empeñaba en esas tareas emancipadoras y vuelto el gobierno a manos de las camarillas pro imperialistas, el proyecto ha sido desvirtuado.

Las concesiones enumeradas no parecieron suficientes a la compañía concesionaria para asegurar su monopolio. Se hizo otorgar otros privilegios de tipo industrial y de servicios

públicos. En este último aspecto, se facultó a la empresa para operar el servicio de telégrafos a lo largo de toda la vía férrea y, para demostrar su colaboración con el Estado, permitiría al Estado que fijase en los postes de la compañía un alambre destinado al servicio público.

En esta concesión se desconocieron también los principios que forman el régimen de servicios públicos, puesto que se confiaban las comunicaciones eléctricas a un concesionario que no había demostrado su capacidad, eficiencia e idoneidad para prestar el servicio. Además, se puso en grave peligro la seguridad de las instituciones políticas del país al confiar este servicio a una empresa extranjera, cuyas operaciones principales eran ajenas a las comunicaciones telegráficas. Cuando han ocurrido desordenes públicos, asonadas de tipo político o situaciones de emergencia, la compañía ferrocarrilera se ha enterado de los acontecimientos antes que el Gobierno de República. No podemos pasar por alto el triste significado de lo acaecido en el mes de junio de 1954, cuando las fuerzas mercenarias capitaneadas por Carlos Castillo Armas, con el apoyo financiero de la United Fruit Company y el político del departamento de Estado, invadieron el territorio guatemalteco. Muchos de los partes militares de las fuerzas leales al Gobierno de Arbenz eran interceptados por los servicios telegráficos de la compañía ferrocarrilera. Se sabe que el atentado dinamitero perpetrado en la vía férrea, cuando se hacía un transporte de armas del gobierno de Puerto Barrios a la ciudad Capital, fue preparado de acuerdo con las comunicaciones que brindarían la UFCO o la IRCA a los mercenarios invasores.

Y en cuanto a actividades industriales, se concedió a la compañía ferrocarrilera poder absoluto para aprovechar las riquezas hidrográficas del país, explotarlas libremente y operar plantas e instalaciones de servicio eléctrico, con facultad para distribuir y vender corriente eléctrica al público.

Mediante esta concesión, la IRCA ha dominado la actividad industrial y económica de varias poblaciones de la República, entre ellas la de Puerto Barrios, estableciendo tarifas preferenciales en beneficio de sus asociados (United Fruit Company) y en perjuicio de los consumidores guatemaltecos. Ha regulado la producción de energía de manera que impide

el establecimiento de cualquier actividad industrial que pueda poner en peligro sus actividades como intermediario de artículos de importación.

El punto 6) establece, de modo específico, el régimen jurídico del monopolio. Puede dividirse en dos partes esenciales: la primera incluye todas las facultades y prerrogativas para que el concesionario se adueñe a su antojo de todos los ferrocarriles del país; y la segunda le otorga amplísima facultad para que grave, ceda o traspase la propiedad ferroviaria a otras personas, sean naturales o jurídicas.

De conformidad con el primer aspecto, la IRCA pudo consumir sus propósitos de absorción de la industria del transporte ferroviario en la República de Guatemala al extremo que, actualmente (1954), todas las líneas férreas del país son suyas incluyendo las del sur, oriente y poniente. El único ferrocarril que no cayó bajo su dominio fue el ferrocarril Verapaz que une la zona cafetalera de Alta Verapaz con el puerto fluvial de Panzós. Este ferrocarril, que era propiedad de inversionistas alemanes y después de la Segunda Guerra Mundial, fue expropiado por el Gobierno. A través de una sociedad anónima, La Condetsa, IRCA trató de incorporar a su zona de influencia esta vía valiéndose de algunos de sus empleados que, a su vez, eran socios de aquella entidad de transportes terrestres. La Condetsa se formó con el objeto de prestar servicios auxiliares al ferrocarril de la IRCA por medio del transporte por carreteras, de mercaderías y pasajeros que se trasladaban de una terminal del ferrocarril a otra. Al principio, la IRCA prestaba estos servicios también, pero después cedió el derecho a la Condetsa, cuyo capital fue formado por el aporte que entregó la propia IRCA a sus trabajadores organizados en sociedad anónima engañándolos porque ese aporte lo hizo para evitarse mayores prestaciones laborales que le demandaban en un conflicto obrero. Los trabajadores sufrieron la penosa experiencia de hacerse dueños y empresarios al mismo tiempo que seguían siendo laborantes. La Condetsa terminó en un sonado fracaso, pero ya había logrado, por lo menos, un objetivo: desplazar la carga que antes movía el ferrocarril Verapaz, de propiedad nacional, para las líneas férreas de la IRCA. Una vez quebrada la Condetsa, el ferrocarril Verapaz ya no pudo rehabilitarse y la IRCA dominó para su beneficio el transporte de aquella rica zona cafetalera. Todas las líneas férreas de la República cayeron en su poder.

Mediante las prerrogativas que le fueron concedidas en la segunda parte del punto 6, que le garantizan el derecho de gravar o ceder sus propiedades a terceros, la IRCA disponía de un instrumento poderoso para negarse a cumplir cualquier compromiso de reversión hacia el Estado. En efecto, tenía derecho a enajenar, ya sea por venta o por gravamen, la propiedad ferroviaria a terceros, siempre que éste no sea el gobierno de un país extranjero.

Puede cohonestar cualquier deuda ficticia inventada para ocultar utilidades y simular un estado financiero deplorable puesto que está autorizada a limitar, hipotecar o gravar todos los bienes, derechos y acciones de la compañía concesionaria, a cualquier acreedor y, por último, como está autorizada, tanto la IRCA como su sucesora, a sustituirse en todos los derechos de la concesionaria, al vencerse el plazo del contrato, y si el Gobierno le exigiese la devolución sin costo alguno de los bienes que han servido al ferrocarril, la empresa podría negarse a acatar esa disposición valiéndose de que todos sus bienes se encuentran gravados con terceros y que ya no le pertenecen porque el supuesto acreedor los ha rematado. Esto puede llegar a suceder porque hasta se previó un especialísimo procedimiento judicial de ejecución en el que ni siquiera las autoridades guatemaltecas del ramo pueden intervenir. Si alguna participación les incumbe sería, únicamente, para acelerar los trámites en beneficio del acreedor.

En otra parte de este estudio se aludirá a los aspectos financieros de la compañía, pero cabe aquí hacer mención que, aprovechando los términos del contrato, la concesionaria ha simulado algunas deudas por valor de varios millones de dólares con supuestos acreedores que reciben altos intereses por un dinero que en verdad no han prestado. Esto indica que no son exagerados los temores de que algún día el Gobierno de Guatemala tenga que vérselas con otro propietario de la IRCA, aún más exigente y abusivo, que le demande reclamaciones infundadas, pero procedentes a causa del enorme poder económico de que disponga y del apoyo que círculos políticos influyentes puedan prestarle en el extranjero.

Lo anterior se confirma con el texto de lo estipulado en el punto 7) que faculta a la empresa a recurrir a la vía diplomática en caso de haberse agotado los recursos previstos en el contrato respectivo. Desde 1904 era ya principio jurídico universalmente aceptado la improcedencia de la apelación diplomática de parte de las compañías concesionarias. El

sistema jurídico imperante, en cuanto entre las relaciones entre los gobiernos y las compañías extranjeras, se fundamenta, desde el siglo pasado, en la prohibición absoluta a los extranjeros de recurrir a las autoridades diplomáticas de su país de origen para lograr el éxito de sus reclamos. Aquella cláusula es una violación a la soberanía guatemalteca e ilustra las condiciones que los inversionistas norteamericanos fijan en estos países. La existencia o no existencia de esta cláusula que prohíbe el uso de la vía diplomática es innecesaria. En Guatemala, está fresca aún la enseñanza que dejó la reclamación de la United Fruit Company contra el Gobierno del coronel Arbenz por haber éste dispuesto la expropiación de tierras incultas conforme a la Ley de Reforma Agraria. A pesar de que el contrato prohíbe a la UFCO recurrir a la vía, la compañía lo hizo y el Departamento de Estado yanqui no solo escuchó las razones de la frutera, sino que presentó formal reclamación al Gobierno de Guatemala por cerca de 16 millones de dólares. Si este Gobierno se oponía o rechazaba terminantemente la reclamación fuerzas mercenarias invadían su territorio, se creaba una situación política de agitación, se sobornaba a los principales líderes del ejército y se daba al traste con un régimen democrático que, durante una década, había mantenido el decoro y la dignidad nacionales. (Bauer, A. *Los Contratos de 1904, 1908 y 1923*. (Editor) *El Capital Yanqui en Centroamérica*. (pp. 133-160) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

2.2. Contratos de 1908 y 1923

“La IRCA no creyó suficiente el sistema de privilegios y prerrogativas obtenidos e insistió en que se le otorgaran ventajas adicionales a las contenidas en el contrato de 1904. La IRCA se propuso construir en 1908 el tramo de ferrocarril que uniría la ciudad de Zacapa (situada más o menos a la mitad del trayecto de la línea férrea de Puerto Barrios a Guatemala) con la frontera de la República de El Salvador. A tal efecto celebró el contrato de 1908 llamado Méndez-Williamson, por los apellidos del secretario de Fomento del dictador Estrada Cabrera y del representante de la compañía ferrocarrilera llamada entonces ‘Guatemala Railway Company’ que lo suscribieron.

Conforme a este convenio, la compañía se comprometía a tener terminada la vía en un plazo máximo de cuatro años. El Gobierno y la concesionaria adquirirían obligaciones

condicionales, es decir, el primero debía de otorgar una serie de garantías operacionales si la segunda cumplía con el compromiso de terminar el ferrocarril en las condiciones estipuladas y en el plazo consignado. La ‘Guatemala Railway Company’ no cumplió con las condiciones que le imponía el artículo primero del contrato que decía: 1) La concesionaria terminaría los estudios correspondientes en un plazo de 18 meses, contados a partir de la fecha del contrato (9 de febrero de 1908); 2) daría principio a las obras dentro de 24 meses y terminaría el ferrocarril dentro de cuatro años.

Cuando fue derrocado el régimen dictatorial de Estrada Cabrera, en 1920, la concesionaria no había construido nada excepto un ‘switch’ instalado el 21 de noviembre de 1908 con motivo del cumpleaños del déspota que gobernaba a la sazón Guatemala. La Asamblea Legislativa del Gobierno que sustituyó a Estrada Cabrera dispuso declarar caducada la concesión.

Esta actitud patriótica sirvió para alentar los designios intervencionistas de la compañía extranjera que, de acuerdo con otro monopolio foráneo (la Bond & Share), instigó a unos cuantos militares que depusieron al presidente Carlos Herrera el 5 de diciembre de 1921. Posteriormente, el Gobierno del presidente José María Orellana firmó los contratos de 1923: uno con la Bond & Share (Empresa Eléctrica) y otro con la IRCA.

Los papeles se dieron la vuelta: en lugar de ser Guatemala la demandante, era la demandada. La compañía ferrocarrilera, que no había cumplido con las condiciones del contrato de 1908, reclamaba al Estado guatemalteco indemnizaciones por supuestos incumplimientos que montaban a millones de dólares. Para zanjar estas diferencias se suscribió el contrato de 1923 por el cual la compañía ferrocarrilera condonó al Gobierno de Guatemala los adeudos que, según ella, le tenía.

El objeto fundamental del contrato de 1923 son: 1) establecer jurídicamente la absorción de todas las vías férreas guatemaltecas por el trust de United Fruit Company, valiéndose de la International Railway of Central América; y 2) lograr para ese monopolio la hegemonía del tráfico ferroviario de las Repúblicas de Guatemala y de El Salvador de costas en el Atlántico; aceptó el entronque del ferrocarril guatemalteco para que las mercaderías que

importasen vía Puerto Barrios fuesen transbordadas por la IRCA a través del territorio guatemalteco.

Como ese contrato fue redactado siguiendo los principios del 1904 no nos extenderemos mucho sobre el mismo. Tanto el de 1908 como el 1923 son esencialmente iguales. El de 1923 fue impuesto al Gobierno de Guatemala mediante la influencia poderosa del departamento de Estado norteamericano como condición para el reconocimiento del gobierno de facto de José María Orellana. Los artículos más importantes de ambos contratos disponen los siguientes:

1. La concesionaria adquiriría el derecho de explotar a perpetuidad, según el contrato de 1908, y por 86 años, según el de 1923, las líneas férreas situadas al oriente, sur y poniente de la ciudad de Guatemala, estipulándose que “esta línea y todas las otras ya compradas o adquiridas o que se compren o adquieran en lo sucesivo, de acuerdo con el contrato celebrado entre el Gobierno y Percival Farquhar el 12 de enero de 1904, serán consideradas como parte de la línea autorizada por la concesión de enero ya citada y serán poseídas, construidas y explotadas de conformidad con los términos y condiciones de la mencionada concesión.
2. Se establecieron los términos para la construcción de la vía que, como se vio anteriormente, no fueron cumplidos.
3. El Gobierno se comprometió a subvencionar a la compañía pagándole 7500 dólares oro americano por cada kilómetro construido.
4. Establece la exoneración de toda clase de impuestos creados o por crearse, durante 35 años, sobre los metales, brozas, productos minerales y mercaderías transportadas por la línea y que sean originarios del país en la zona servida por esta vía férrea, con excepción del café.
5. No se darán nuevas concesiones para construir vías férreas en una zona de 20 millas a cada lado a lo largo de la misma. Estipuló la preferencia que siempre

tendría la concesionaria para explotar los ferrocarriles en los departamentos de Chiquimula, Zacapa, fronterizos con la República de El Salvador, por lo cual la compañía tendría asegurada su posición monopolista no solo en Guatemala, sino también respecto de los ferrocarriles salvadoreños.

6. El artículo sexto de uno y otro contrato difieren. En el de 1908 se concedía al Gobierno la facultad de comprar las líneas ferrocarrileras pertenecientes a la sazón de la ‘Guatemala Railway Company’ en los términos y condiciones previstos en la concesión de 1904. En el de 1923 se eliminó aquella facultad y se exoneró a la concesionaria, llamada ya International Railways Of Central América, del pago de derechos de inscripción de las hipotecas pendientes.

7. Al no haberse publicado nunca el contrato de 1908 ignoramos el contenido de su artículo séptimo. Pero en la comparación que del mismo se hizo al séptimo, el contrato de 1923, un diputado de la Asamblea Legislativa dijo: “El artículo séptimo de ambos contratos es fundamentalmente distinto. Es mucho más oneroso para Guatemala el de 1923, ya que se convino la compensación del derecho del Gobierno de la República a la mitad de las utilidades de esa línea (Zacapa-Frontera); del derecho de la Nación de recobrar después de 86 años todas las líneas situadas al sur y oeste de la capital, incluida la línea objeto de este contrato, y de la devolución inmediata que los ferrocarriles hacen al país de más de 1000 caballerías de terreno de las 1500 que le fueron concedidas por la concesión de 1904 y como cooperación para la construcción de esa línea; el Gobierno conviene en dar a la Compañía 1470000 dólares oro americano, pagaderos en la forma que se convenga entre el Ministerio de Hacienda y los concesionarios”.

8. El artículo octavo del contrato de 1923 no existía en el Méndez-Williamson. Conforme al de 1923, la compañía accedía a entregar la mitad de sus utilidades netas al Gobierno. Para fijar éstas se deducirían los gastos de explotación y mantenimiento, las contribuciones y el nueve por ciento de interés sobre la inversión en la nueva línea y el equipo asignable a ella.

9. El artículo octavo del contrato de 1908 corresponde al noveno de 1923. Establecen que el Gobierno tendrá el derecho de inspeccionar los libros de la compañía para cerciorarse de las utilidades netas.

10. El artículo noveno del contrato de 1908 es igual al décimo del de 1923. Establece que la compañía pagará al Gobierno, por cada kilómetro de línea no terminado dentro del plazo convenido, la cantidad de 500.00 dólares oro americano por cada mes de demora. De haberse aplicado tal precepto, la concesionaria debió haber pagado al Estado guatemalteco, por lo menos, una multa de 120000 dólares, pues tardó más de 20 años en construir el ferrocarril.

11. El contrato de 1923 contiene dos artículos más que el de 1908. Se refieren a que las diferencias que surjan entre la concesionaria y el Estado serán sometidas a juicio de árbitros y que, al ser aprobado por Asamblea Nacional Legislativa el convenio de 1923, los ferrocarriles internacionales de centro América cancelarán todos los reclamos que tienen en contra del Gobierno por la caducidad decretada del contrato de 1908.

Mediante estos convenios, la IRCA se adueñó de todo el sistema ferroviario guatemalteco; construyó la línea Zacapa-Frontera sin costo alguno ya que recibió más de un millón de dólares en efectivo y US\$7,500 por cada kilómetro construido y absorbió el transporte ferroviario entre Guatemala y El Salvador.

Pero la IRCA no quedó conforme y de nuevo volvió a la carga demandando al Gobierno de Guatemala sumas que ascendían a US\$1.8 millones por supuestos incumplimientos del contrato de 1923. Es curioso que estas nuevas dificultades se hayan resuelto casi simultáneamente con un suceso político en la vida guatemalteca: la reelección del dictador Jorge Ubico, en abril de 1936. Conforme a este nuevo arreglo (21 de abril de 1936), la Compañía exoneró al Gobierno de la obligación que tenía de cancelarle en el futuro la subvención de US\$7,500 por kilómetro construido, pero a su vez se le libró de entregar la mitad de las utilidades netas de la compañía al Estado Guatemalteco.

Con este contrato se cierra, por ahora, la vergonzosa historia de las concesiones ferrocarrileras. Decimos por ahora puesto que después de diez años de revolución democrática se habla de nuevo de una concesión que el Gobierno de Castillo Armas”. (Bauer, A. *Los Contratos 1908 y 1923*. (Editor) *El Capital Yanqui en Centroamérica*. (pp. 130-163) Guatemala. Talleres de Fotopublicaciones, 1956).

3. Disposiciones de orden general que regularon los ferrocarriles en Guatemala

3.1. Reglamento sobre ferrocarriles del 17 de noviembre de 1884

Habiéndose introducido en la República el elemento de las líneas férreas de sangre y de vapor, cuyo manejo exacto y cuidadoso se hace preciso reglamentar en obsequio de las garantías que deben darse al público por seguridad de las personas e intereses que trafiquen por dichas vías de hierro, el General Presidente de la República tiene a bien acordar el siguiente **Reglamento**:

Para el tráfico y servicio de líneas férreas de sangre y de vapor, establecidas o que se establezcan en el país.

Artículo 1. Ningún trayecto de línea, o línea completa de hierro, podrá entregarse al servicio público sin que preceda la autorización del Gobierno, dada en virtud de las constancias o informes científicos que tenga a bien considerar para aquel efecto.

Artículo 2. Toda empresa ferrocarrilera, autorizada para dar al servicio una o más líneas de hierro, está en el deber estricto de informar al público y detallar previamente, con exactitud:

- La carrera que seguirán los trenes.
- Horas de partida y de retorno.
- Estaciones en las que efectuarán parada.

- Tiempo de parada en las estaciones.
- Tarifas de pasajes (bien especificados).
- Tarifas de fletes para toda clase de mercaderías y objetos, según contratos.

Artículo 3. Las empresas son responsables por los perjuicios que las faltas en el orden del servicio establecido puedan ocasionar a las personas o intereses, salvo en los casos fortuitos o de fuerza mayor. Son igualmente responsables por los incendios u otros daños que ocasionaren las locomotoras o carros, salvo también casos fortuitos o de fuerza mayor.

Artículo 4. Toda alteración en el expresado orden del servicio debe hacerse saber al público, en tiempo oportuno, el cual será antes de que persona alguna lo estuviese usando en diferente sentido; salvo el caso de fuerza mayor.

4. Las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios y bananeros



Fotografía de Trabajador Ferroviario. Formato digital proporcionado por FEGUA.

“Por otro lado, con la despiadada lucha contra la naturaleza, ha comenzado una excelente gestión de los estadounidenses desde el punto de vista poblacional, político y social, y por

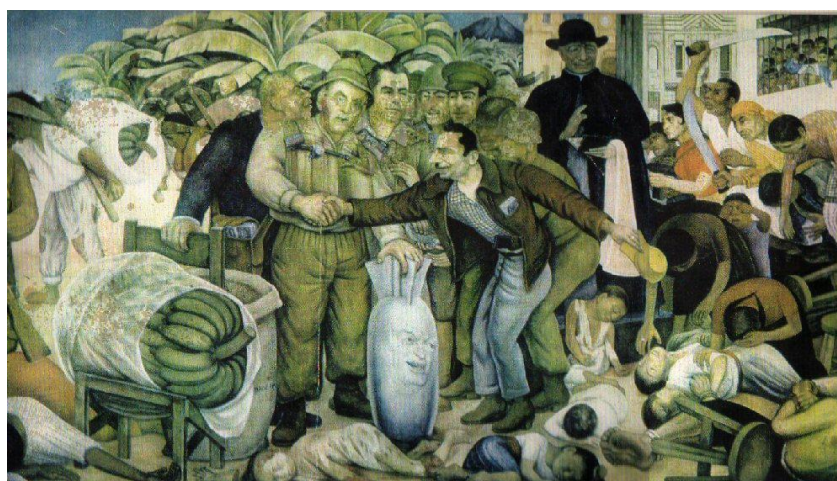
más que se pueda enfocar con escepticismo el desenlace definitivo de la batalla entre el hombre y la naturaleza en estas regiones tropicales, no se puede menos de reconocer los resultados hasta ahora logrados en el aspecto demográfico. Por todos lados hay atención a la higiene, el obrero de color está continuamente bajo control sanitario, las viviendas de la gente están primorosamente construidas según un esquema, parcialmente protegidas con cedazo contra el peligro de los zancudos y provistas de buena agua llovida, recogida en cisternas protegidas. (<http://educacion.ufm.edu/banana-republic-guatemala-1929/#sthash.JNmPNw9N.dpuf>. Extraído el 20 de enero de 2015).

“La raza, el cuidado y la asistencia a los trabajadores aseguraron el cultivo de la extensa zona, pero ésta se volvió rentable sólo cuando hubo transporte rápido y garantizado desde la misma. Así surgieron no sólo los ferrocarriles privados de la compañía, sino también de una flota propia de vapores especiales, llamada ‘The Great White Fleet’, que hoy día es la línea más fuerte en el mar Caribe. Para ello, por supuesto, se realizaron nuevas construcciones en la zona portuaria de Puerto Barrios que han permanecido como propiedad de la compañía. Ejemplo de lo anterior es el muelle con sus galpones de almacenamiento y tendido de vías férreas”. (Extraído del 7 de junio de 2014).

“La siembra del banano es hasta hoy un cultivo de tipo extensivo que, con mucha rapidez, agota la tierra y que también está expuesto a muchos animales y vegetales dañinos razón por la que, desde un principio, se estudia la posibilidad de que las siembras se expandan más y que deban situarse a una distancia de fácil acceso a la costa o a un puerto. Es por ello que en Guatemala los estadounidenses se han radicado en el río Polochic y pronto penetrarán también al río Sarstún, vía limítrofe con Honduras Británica, donde los ríos representan un transporte rápido hacia el mar”. (<http://educacion.ufm.edu/banana-republic-guatemala-1929/#sthash.JNmPNw9N.dpuf>. Extraído el 15 de enero de 2015).

5. Periodo contemporáneo del ferrocarril en Guatemala

5.1. La United Fruit Company (UFCO) y su relación con el final del ferrocarril en Guatemala



Cuadro del pintor mexicano, Diego Rivera, en respuesta a la intervención norteamericana en Guatemala, *Gloriosa Victoria*, 1954 extraída de <http://web.mit.edu/course/21/21f704/UnitedFruit/UnitedFruit.html> (3 de febrero de 2015).

Como ya se dijo, a mediados de los años de 1950 y una vez terminada la construcción de la carretera del Atlántico que conduce de la ciudad de Guatemala a Puerto Barrios, hoy denominada *Carretera Jacobo Arbenz Guzmán* y con la introducción del camión de carga y los buses del transportes extraurbano, se terminó el monopolio del transporte del ferrocarril, lo cual contribuyó al declive del dicho medio de transporte en Guatemala ya que los ferrocarriles necesitan más inversión que los otros medio de transporte; el ferrocarril necesita de la construcción de su propia vía de acceso con las especificaciones técnicas pertinentes y una vez construida debe transitar exclusivamente sobre esa línea lo cual le resta flexibilidad para transportar personas y mercancías. Además, hay que tener en cuenta la subida de los costos.

Las anteriores acotaciones se hacen únicamente para ilustrar alguna de las posibles causas que dieron origen al declive de dicho medio de transportes, pero no sería justo establecer que, a pesar de las desventajas antes determinadas, el ferrocarril resulta ser un medio de transportes sostenible que aporta a la economía de las naciones un medio de transporte masivo eficiente, más económico en rutas de larga distancia que el camión y, en cuestiones de medio ambiente, mucho más amigable; favorece su integración en las cadenas logísticas y la transferencia de mercancía desde modos menos sostenibles, estableciendo alianzas estratégicas que den soluciones atractivas.

Haciendo una pequeña reseña de lo antes establecido, se puede determinar que desde principios del siglo XX hasta mediados del mismo siglo la United Fruit Company (UFCO) era una compañía compuesta por capital Norte Americano cuyo objeto principal era la explotación agrícola frutal, principalmente encaminada a la producción y venta de bananos. Dicha compañía implementó su producción bananera en todos los países de Centro América, a excepción de Panamá.

Además, dicha entidad desarrollaba plantaciones bananeras en otros países Caribeños. No obstante, la plantación más grande fue desarrollada en Guatemala, en donde logro acumular una propiedad de terreno de aproximadamente 563,000 acres de tierra, de los cuales solamente fue cultivada alrededor de 14,630 acres.

Dicha empresa agrícola creció desmedidamente en los países Centro Americanos al grado de llegar a tener el control directo sobre muchos aspectos de la sociedad Centro Americana, inclusive llegó a tener injerencia directa sobre la toma de decisiones políticas en dichos países, lo cual le hizo ganar el sobrenombre de ‘El Pulpo’, pues dicha compañía poseía toda clases de tentáculos que se infiltraban para manejar e influir en todos los gobiernos que estaban al mando de los países Centroamericanos. (Cardoza y Aragón, Luís. *La Revolución Guatemalteca*. Segunda edición. México. Talleres De Ediciones Don Quijote, S.A., 1955, p. 20).

6. El fin del ferrocarril de Guatemala operado por la Internacional Railways of Central América (IRCA) durante el gobierno de Julio Méndez Montenegro

Posteriormente a la caída de Arbenz, propiciada por el gobierno Norte Americano, la compañía ferrocarrilera siguió funcionando con normalidad hasta que sufrió levantamientos de movimientos laborales exigiendo mejoras en sus condiciones de trabajo a principio de los años 70. Hechos que le causaron a la empresa Internacional Railways of Central América (IRCA) una serie de inconvenientes, tanto económicos como sociales, por las múltiples ocasiones en que se interrumpía el servicio del transporte ferroviario debido a las huelgas de sus trabajadores.

El 7 de marzo de 1968, cuando era presidente de la República Julio Méndez Montenegro, el Congreso de la República de Guatemala emitió el Decreto 1736 el cual, en su parte considerativa, estableció que “...es de interés nacional la solución del conflicto laboral surgido entre la Empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica y sus trabajadores, por cuanto que, la huelga declarada justa y legal por los tribunales de la República, repercute en la economía nacional, en particular en los artículos fundamentales de nuestra exportación, por lo que es indispensable dictar las medidas necesarias para la normalización de las actividades ferroviarias en el país”. (*Recopilación de Leyes de la República de Guatemala*. Tomo: LXXXVII, p, 57).

Por lo que, en dicho Decreto, el Congreso de Guatemala autorizó la emisión de Notas del Tesoro y su venta en el extranjero a efecto de poder capitalizar un fideicomiso a favor de la empresa estadounidense Internacional Railways of Central América (IRCA) por un valor de cuatro millones de quetzales.

Dicho fideicomiso tenía por objetivo facilitarle a dicha empresa que cumpliera con sus obligaciones laborales pendientes para que pudiera reorganizarse y atendiera eficientemente el servicio ferroviario del cual tenía el monopolio en el país.

En el referido Decreto se establecieron las condiciones del préstamo y se determinó la constitución de una garantía hipotecaria en cumplimiento de las obligaciones financieras que la Internacional Railways of Central América (IRCA) adquiriría con el Estado de Guatemala.

La empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica quedó obligada a garantizar el pago de sus obligaciones financieras adquiridas con el Estado con única hipoteca constituida sobre todos sus bienes muebles y valores, en cumplimiento de las amortizaciones, intereses y demás obligaciones que en el contrato de fideicomiso se derivaran.

A efecto de coadyuvar aún más a la recuperación de la IRCA, el Estado de Guatemala exoneró al contrato y los bienes que se generaran del pago de cualquier tipo de impuestos.

No obstante, la ayuda dada por el gobierno de Guatemala a la empresa estadounidense Internacional Railways of Central América (IRCA), en virtud de la dinámica del nuevo mercado de transporte que enfrentaba, no pudo cumplir con las obligaciones a las que se había comprometido por lo que el Estado de Guatemala inició en su contra un proceso judicial de ejecución en la vía de apremio ante el Juzgado Segundo de Primera Instancia del Ramo Civil del departamento de Guatemala, tribunal que decretó la intervención judicial de la entidad Ferrocarriles Internacionales de Centro América.

Además, dicho Tribunal condenó a la Internacional Railways of Central América (IRCA) a otorgarle, en calidad del remate, todos sus bienes y la adquisición definitiva de todos sus valores al Estado de Guatemala.

El 27 de diciembre de 1968, el presidente Constitucional de la República de Guatemala, el licenciado Julio Méndez Montenegro, emitió un acuerdo mediante el cual consideraba que: “...las impresiones financieras de la Empresa Ferrocarriles Internacionales de Centro América, la falta de cumplimiento de sus obligaciones laborales, la interrupción que en varias ocasiones sufrieron los servicios a su cargo y la adjudicación judicial en pago a favor del Estado de todos los bienes de esa Compañía, evidencian que ésta no se halla en posibilidad de cumplir con las obligaciones derivadas de la concesión que le fue otorgada

para operar los servicios públicos antes relacionados”. (Segundo Considerando del Acuerdo Gubernativo de fecha 27 de diciembre de 1968. *Recopilación de Leyes de la República de Guatemala*. Tomo LXXXVIII, p. 505).

El presidente constitucional de Guatemala, Méndez Montenegro, decretó: “... La Caducidad de la Concesión otorgada a la Empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América, sus antecesores y cesionarios si los hubiere, por haber faltado reiteradamente en forma culposa al cumplimiento de las obligaciones derivadas de esa concesión y porque dicha Compañía se encuentra en la imposibilidad material de seguir prestando los servicios de transporte ferroviario, muellaje y demás operaciones portuarias que le autorizó el Gobierno de la República, por haberle sido rematado judicialmente todos sus bienes al desentender las estipulaciones esenciales del contrato de fideicomiso”. (Artículo primero del Acuerdo Gubernativo, de fecha 27 de diciembre de 1968. *Recopilación de Leyes de la República de Guatemala*, tomo LXXXVIII, p. 505).

7. La creación de la empresa de ferrocarriles de Guatemala (FEGUA)



Fotografía de Autoferro con el logotipo de Fegua.

En virtud de la cancelación de la concesión otorgada a la entidad Internacional Railways of Central América (IRCA), el presidente Julio César Méndez Montenegro, junto con todo el gabinete, el 27 de diciembre de 1968, acordó que “...los servicios públicos de transporte ferroviario, muellaje y demás operaciones portuarias que estuvieron a cargo de la Empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América funcionaran en lo sucesivo con el nombre “FERROCARRILES DE GUATEMALA” (FEGUA), bajo la administración directa de un gerente nombrado por el Presidente de la República”. (Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo de fecha 27 de diciembre de 1968, Azurdia, Roberto (recopilador) (1970). *Recopilación de Leyes de la República de Guatemala*. Tomo LXXXVIII, p. 506).

En diciembre de 1968, cuando la IRCA transfirió el sistema de transporte y todas sus demás propiedades al gobierno de Guatemala, el sistema contaba con “824 Km de vía principal, 339 puentes y 14 túneles, el equipo de tracción lo componían 28 locomotoras de vapor y 8 locomotoras diesel-eléctricas y el equipo de arrastre estaba compuesto por 1915 vagones de carga, 113 coches de pasajeros y 227 vagones diversos, maquinaria de talleres, maquinaria y equipo de campo y otros equipos y materiales de trabajo. También 1280 edificios de oficinas, talleres, estaciones, instalaciones de servicio de agua, almacenes, casas de sección, casetas, etc. Además era propietaria de más de 248 fincas con un área global de 27,550 acres (15,800 manzanas). El total de trabajadores era de 3,464 personas”. (Tesis Universidad Francisco Marroquín, Michael Allan Ávila Gutiérrez, *Efectos del Usufructo Oneroso de FEGUA a la industria del transporte pesado de Guatemala*, p. 11, 1998).

A efecto de que la empresa estatal recién creada pudiera cumplir con las finalidades de prestar a la población guatemalteca el servicio público a su cargo, se hizo necesario dictar otras normas legales que regularan su estructura y funcionamiento por lo que, el 7 de mayo de 1969, se emitió el Decreto número 22-69 en el cual se determinó que “La empresa de los Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), Creada por Acuerdo Gubernativo de 27 de diciembre de 1968, es una empresa estatal descentralizada, con personalidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones que provengan directa o indirectamente de la explotación de los servicios públicos de transporte ferroviario, servicios auxiliares, muellaje y demás operaciones portuarias que están a su cargo”. (Artículo 1 del Decreto 22-

69, Azurdia, Roberto (recopilador) (1970). *Recopilación de Leyes de la República de Guatemala*. Tomo LXXXVIII, p. 235).

No obstante, los esfuerzos del Estado de Guatemala por mantener en funcionamiento el ferrocarril embargado a la IRCA no dieron sus frutos; dicha tarea no acabó con éxito y, en los años 70, tanto la maquinaria ferroviaria como la vía se encontraban sumamente desgastadas; sumando a lo anterior, los problemas laborales que dicha empresa siguió afrontando, más la competencia que tuvo que lidiar con los buses y camiones que competían en el mercado de transporte terrestre de mercancías y pasajeros, más los errores del pasado como aceptar que el señor Nanne incumpliera con su obligación de instalar un ferrocarril de vía ancha, de cuatro pies y 8.5 pulgadas, con riel de 50 libras por yarda, y en su defecto este entregó una vía angosta, de solo un metro de ancho, con riel de 35 libras por yarda creó en el futuro un problema estructural de la vía férrea de Guatemala, pues al haberla construido con una troncha más angosta que la manejada por el estándar internacional, le imposibilitó el poderse unir de forma ágil con los ferrocarriles mexicanos.

El que el ferrocarril de Guatemala tuviera una medida diferente a la trocha estándar internacional y que FEGUA no invirtiera en su renovación total provocó no poder expandirse de forma internacional pues, en virtud de sus características de construcción, no podía conectar con otros ferrocarriles, en especial con el de México, lo cual le hubiera permitido la oportunidad de participar del flujo comercial que emana de los tres países Norteamericanos (Estados Unidos, Canadá y México) y que conforman uno de los mercados más grandes del mundo; además, le provocó un desabastecimiento de equipo y sus repuestos por la poca existencia de los mismos, también hacia que los costos de mantenimiento de equipo subieran sustancialmente de valor lo que hizo oneroso el mantenimiento y renovación de la maquinaria. Todo esto, más otros aspectos como malos manejos y políticas de corto plazo condenaron el futuro del ferrocarril de Guatemala.

En virtud de lo anterior FEGUA no pudo volverse competitiva en el mercado de transporte terrestre masivo tanto de carga como de pasajeros por lo que el 12 de septiembre de 1972, durante el Gobierno de Carlos Manuel Arana Osorio, el Congreso de la República emitió el

Decreto 60-72, el cual contienen la Ley Orgánica de la Empresa Ferrocarriles de Guatemala, mecanismo legal con el cual se esperaba reimpulsar el ferrocarril.

El anterior cuerpo normativo definió a la entidad ferrocarriles de Guatemala como una “entidad estatal descentralizada autónoma, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones”. (Artículo 1 del Decreto 60-72, *Recopilación de Leyes de la República de Guatemala*. Tomo XCII, p. 76).

Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) funcionó varios años con maquinaria casi obsoleta en un 90 por ciento, y con unas pérdidas anuales en el orden del medio millón de dólares.

En la Ley Orgánica de FEGUA se estableció como órganos de su administración una Junta Directiva y un Gerente, pero dado el fracaso administrativo y financiero que tenía dicha entidad durante el Gobierno del General Ríos Montt, se emitió el primer acuerdo de intervención, es decir, se disolvieron los órganos de administración de dicha entidad y la misma pasó a ser controlada directamente por el presidente constitucional de la República por medio de un interventor nombrado directamente por el presidente.

La referida intervención se encuentra vigente en la actualidad y ha sido renovada periódicamente desde el año de 1982. El primer acuerdo gubernativo que decretó la intervención fue el número 100-82, el cual fue derogado por el Decreto 162-83 que ratificó la intervención y, posteriormente, por el Decreto 91-84 el cual se encuentra vigente a la presente fecha.

El ferrocarril en Guatemala se convirtió en la crónica de una muerte anunciada. FEGUA no pudo hacer competente al Ferrocarril y se volvió objeto de múltiples señalamientos de actos de corrupción y malos manejos. No fue hasta el año 1996 cuando FEGUA dejó de presentar el servicio ferroviario.

El cierre de actividad del ferrocarril en Guatemala se debió a la llegada al poder del presidente Álvaro Arzú Irigoyen. Se caracterizó por darle importancia a la construcción de la obra pública del país y a la privatización de algunas empresas del Estado de Guatemala, tales como la Empresa Eléctrica de Guatemala, el Correo Oficial de Guatemala y la

telefónica GUATEL y FEGUA. Cabe que el logro mayor que tuvo el gobierno del presidente Álvaro Aarhus fue la firma de los Acuerdos de Paz en Guatemala, el 29 de diciembre de 1996, con la Unidad Revolucionaria Nacional Guatemalteca (URNG). Acuerdos que se venían negociando desde 1988. Antes de tomar posesión ya había mantenido contactos con la comandancia guerrillera y convirtió la conclusión del proceso de negociaciones en un eje de su campaña electoral.

“Durante la década de los años 50s, el transporte ferroviario era el medio de transporte principal en el país. Fue hasta la apertura de las carreteras asfaltadas como la Panamericana y la Ruta al Atlántico, a finales de los 50s. Que empezó a disminuir la demanda por el servicio ferroviario. Esta nueva vía de comunicación tuvo un gran efecto en la carga transportada. A medida que la red vial iba aumentando, el tren iba perdiendo volumen. Por ejemplo, en los años 50s, el ferrocarril transportaba 2 millones de toneladas, mientras la producción nacional, no alcanzaba los 4 millones de toneladas. En el año 1994, el ferrocarril trasportó 200,000 toneladas solamente, equivalentes al 10% del promedio, de mediados de siglo. En ésta etapa de cambio, los rubros más afectados fueron los de importaciones, carga local y pasajeros. Fueron las exportaciones de azúcar, café y banano las que permitieron que los volúmenes de carga se mantuvieran arriba de 600,000 toneladas en las décadas de los 60s, 70s y 80s. Pero a lo largo de los años fue paulatinamente disminuyendo su volumen hasta parar por completo en 1996”. (Tesis Universidad Francisco Marroquín, Michael Allan Ávila Gutiérrez, *Efectos del Usufructo Oneroso de FEGUA a la industria del transporte pesado de Guatemala*, p. 14, 1998).

“El Estado ejerció pleno dominio y derecho sobre el Sistema Ferroviario de Guatemala y creó en mil novecientos sesenta y nueve (1969) para su administración y explotación la empresa Ferrocarriles de Guatemala, que recibió, además los otros activos muebles e inmuebles no ferroviarios que estaban bajo dominio de “Internacional Railroad of Central América –IRCA. A partir de su constitución FEGUA ha prestado el servicio de transporte ferroviario y ha administrado los bienes muebles e inmuebles ferroviarios y no ferroviarios que conforman su patrimonio. El transporte ferroviario fue cada vez más deficiente, por razones del estado de obsolescencia y deterioro del equipo y las instalaciones, así como por la insuficiente inversión realizada en la reconstrucción o modernización del Sistema,

efectuado en la Tesorería de FEGUA y localizada en la misma dirección. 3. la recepción de las ofertas se han fijado para el día 15 de mayo de 1997, a las 10:00 horas de Guatemala, en el salón de sesiones del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas de Guatemala, situado en la 15 calle y 8ª. Avenida, zona 13, contiguo a Aeronáutica Civil, ciudad de Guatemala, Guatemala”. (*Diario de Centro América*. 13 de febrero de 1997, número 87, p. 2375).

El 14 de febrero de 1997, el Interventor de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, Andrés Porras Castillo, emitió el Acuerdo de Intervención número 001-97 en el cual, en su primer considerando, se determinó que “...con fecha veinticinco de julio de mil novecientos noventa y seis, se adjudicó a la Empresa “DELTA CONSULTORES”, la realización de asesoramiento y estudio para el proceso de privatización del servicio ferroviario, la cual fue aprobada de conformidad con la Ley”.

En el artículo primero del referido acuerdo de intervención se aprobaron las bases de licitación Pública Internacional del Contrato de Usufructo Oneroso de transporte Ferroviario en Guatemala.

A efecto de transparentar el proceso de licitación en referencia, el interventor de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA– en el Acuerdo de Intervención número 3-97 de fecha 14 de mayo de 1997, resolvió nombrar como miembros de la Junta de Licitación para recepción, calificación y adjudicación del Contrato de Usufructo Oneroso del Transporte Ferroviario en Guatemala al licenciado José Miguel Carrillo Chinchilla, jefe del departamento financiero de Ferrocarriles de Guatemala, que es el único miembro de la Junta de Licitación que a la fecha sigue trabajando en -FEGUA-.

En esa misma fecha, el interventor de Ferrocarriles de Guatemala también promulgó el Acuerdo de Intervención número 004-97, por medio del cual resolvió nombrar como entidades verificadoras de la recepción, calificación y adjudicación del Contrato de Usufructo Oneroso del Transporte Ferroviario en Guatemala a las siguientes entidades: 1) Price Waterhouse Interamericana y 2) Cámara Empresarial de Guatemala. Por lo que el día y hora indicados en el aviso de invitación para participar en la Licitación Pública Internacional, se presentaron en el lugar señalado para el efecto, con sus respectivas

ofertas, la entidad Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A, de nombre comercial CODEFE/FERROVÍAS, filial de Railroad Development Corporation (RDC) y la entidad Agenda Dos Mil, S.A. (Publicación del *Diario Siglo XXI*, del día 16 de mayo de 1997).

Según declaración jurada de José Miguel Carrillo Chinchilla, miembro de la Junta calificadora, una de las razones principales por la cual esta junta declaró como ganadora de la licitación pública a Ferrovías fue que, en base a su oferta económica, proyectó y ofertó pagarle a FEGUA un total de Q125,062,500.00 quetzales por concepto de canon por el uso exclusivo de los activos de FEGUA durante los primeros 25 años del usufructo, es decir, 1) Ferrovías proyectó en su oferta que le estaría pagando a FEGUA, aproximadamente, \$20,662,586 de dólares en los primeros 25 años del proyecto de rehabilitación y modernización del ferrocarril 2) Estos pagos se basaban en los ingresos proyectados por concepto de carga de Ferrovías 3) De esta cantidad, Ferrovías ofertó que le pagaría a FEGUA Q39,636,000.00 quetzales entre los años 1998 y 2007, lo cual equivale a \$7,158,938.27 dólares, aproximadamente. (Extraído de [http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/soluciondediferencias/Casos%20Soluci%C3%B3n%20de%20Controversias/Centro%20Internacional%20de%20Arreglo%20de%20Diferencias%20Relativas%20a%20Inversi%C3%B3n/Inversio nista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Witness%20Statements/Carrillo%201st.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/soluciondediferencias/Casos%20Soluci%C3%B3n%20de%20Controversias/Centro%20Internacional%20de%20Arreglo%20de%20Diferencias%20Relativas%20a%20Inversi%C3%B3n/Inversio nista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Carrillo%201st.pdf), el 25 de diciembre de 2012).

Siguiendo con los trámites establecidos en la Ley de Contrataciones del Estado, la Junta de Licitación en Acta número 2, de fecha 4 de junio de 1997, resolvió adjudicar por unanimidad el contrato de Usufructo Oneroso del Sistema Ferroviario de la República de Guatemala a la empresa Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A., CODEFE/FERROVÍAS, filial de Railroad Development Corporation (RDC).

Según el Acuerdo de Intervención 007-97, de fecha 13 de junio de 1997, el expediente anteriormente referido fue enviado a conocimiento del señor Interventor de Ferrocarriles de Guatemala el 11 de junio de 1997, por lo que mediante la emisión del referido acuerdo de intervención, dicha autoridad resolvió aprobar la adjudicación realizada por la Junta de

Licitación y, por lo tanto, convocó a la compañía ganadora a negociar y suscribir el contrato correspondiente.

9. De la relación comercial establecida entre el Estado de Guatemala y la entidad Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. de nombre Comercias CODEFE/FERROVÍAS, filial de Railroad Development Corporation (RDC)

La Entidad Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A., de nombre Comercias CODEFE/FERROVÍAS, filial de Railroad Development Corporation (RDC) fue creada en Guatemala mediante la suscripción de la escritura pública número 27 autorizada en Guatemala el día 5 de mayo de 1997. (Dato proporcionado por el Registro Mercantil de Guatemala, según desplegado de fecha 7 de mayo de 2013). Dicha entidad se constituyó legalmente en Guatemala cinco días antes del día señalado para la presentación de ofertas.

Según información contenida en la página web de la entidad Railroad Development Corporation (RDC), se establece que su sede se encuentra en Pittsburg, Estados Unidos de Norte América, y es una empresa que cuenta con operaciones en seis países de tres continentes, teniendo como modelo de negocios el desarrollo de la logística basado en el ferrocarril, el uso de las instalaciones portuarias y el desarrollo de fibra óptica con otros negocios relacionados toda vez que su enfoque mercantil se ha ampliado en los mercados emergentes del ferrocarril. Su enfoque se ha ampliado de los ferrocarriles a los corredores de transporte, ampliando el alcance y el valor de sus franquicias a través de la incorporación de las instalaciones portuarias, instalaciones de trasvase, la fibra óptica y el desarrollo de otros negocios relacionados”. (Extraído de <http://www.rrdc.com>, el 15 de marzo de 2013).

9.1. Contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria propiedad de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA- para la prestación del transporte ferroviario (contrato 402)

Posteriormente a la suscripción del acta de adjudicación del proceso de licitación pública internacional, aprobada por FEGUA mediante la emisión del Acuerdo de Intervención número 007-97, de fecha 13 de junio de 1997, las partes suscribieron en documento privado: el contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria Propiedad de Ferrocarriles de Guatemala para la prestación de transporte ferroviario. En dicho contrato se estableció que dentro de los ocho días siguientes a dicho acto, las partes comparecerían ante el Escribano de Cámara y Gobierno a suscribir el documento definitivo, dicho plazo fue ampliado por 15 días más. (Extracto de la Demanda presentada por Railroad Development Corporation y publicada en la página oficial del Ciadi- <https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=SearchRH&actionVal=SearchSite&SearchItem=railroad>, consultada el 20 de diciembre de 2012).

Transcurrido el plazo de ampliación antes referido, se suscribió la escritura Pública Número 402 autorizada por el Escribano de Cámara y de Gobierno, Licenciado. Byron Díaz Orellana, el día 25 de noviembre de 1997, que contiene el contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviario propiedad de ferrocarriles de Guatemala – FEGUA- para la prestación del transporte ferroviario, suscrito entre el Interventor de la Entidad Ferrocarriles de Guatemala y la entidad Compañía Desarrolladora Ferroviaria, Sociedad Anónima. Documento que fue sometido a conocimiento del Congreso de la República de Guatemala, en virtud que el artículo 183 literal k) de la Constitución Política de la República de Guatemala, dispone como una función del Presidente de la República el “...Someter a la consideración del Congreso para su aprobación, y antes de su ratificación, los tratados y convenios de carácter internacional y los contratos y concesiones sobre servicios públicos”.

El Congreso de la República de Guatemala, considerando que “...el Gobierno de Guatemala estima de importancia el restablecer el funcionamiento del sistema ferroviario, al considerarlo como un objetivo de interés económico para las actividades reproductivas

del país, principales generadores del derecho económico nacional, adjudicándosele en calidad de Usufructo Oneroso de la Entidad Compañía Desarrolladora Ferroviaria, Sociedad Anónima de conformidad con el resultado de la Licitación Pública realizada para el efecto y el acta de adjudicación correspondiente”. (Considerando III del Decreto 27-98 publicado en el *Diario de Centro América*, 23 de abril de 1998).

Por lo que, en el artículo 1 del Decreto número 27-98 del Congreso de la República, el cual fue publicado en el Diario de Centro América el día 23 de abril de 1998, el Congreso de la República dispuso aprobar el contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviario propiedad de ferrocarriles de Guatemala –FEGUA- para la prestación del transporte ferroviario. (Extraído de [http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%200723%20\(Ferrovias\)/Claimants%20Exhibits/C-022.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%200723%20(Ferrovias)/Claimants%20Exhibits/C-022.pdf), el 20 de diciembre de 2012).

Este contrato es conocido como el Contrato Matriz 402, pues dicho instrumento jurídico constituye la pieza fundamental en la que se plasmaron todos los derechos y obligaciones que las partes debían cumplir y respetar durante el transcurso de la relación comercial entablada entre el Estado de Guatemala y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. Dicho instrumento público está conformado por 24 cláusulas, las cuales hacen referencia a los derechos y obligaciones que las partes adquirirían mediante su suscripción.

En dicha escritura pública, se estableció como objeto del mismo que “el otorgamiento del uso y goce que por este acto confiere FEGUA a favor de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (como operadora ferroviaria) sobre los bienes que más adelante se enumeran en el presente contrato para que esta compañía, por su cuenta y riesgo, ponga en condiciones de operación adecuada la vía férrea...”.

La descripción de los bienes y cosas, cláusula quinta del referido contrato, describe que alrededor de 271 fincas estaban compuestas entre otros por: 1) Los bienes inmuebles sobre los que está comprendida la vía férrea. 2) El derecho de vía de los corredores ferroviarios. 3) El derrapán y la vía con todos sus accesorios. Dicha vía está integrada por el corredor principal con una extensión de 602.74 kilómetros. 4) los ramales, desvíos laterales, vías de

maniobras de estacionamientos, cambiavías, semáforos, bóvedas, cajas de drenajes, canales de desfogue y cunetas, es decir, todos los inmuebles que eran propiedad de FEGUA.

En la misma cláusula quinta, numeral II, se estableció que: “La Infraestructura y las instalaciones de la Red son de normas muy antiguas y se encuentran por lo general en mal estado y obsoletas. La usufructuaria queda en libertad para optar por la utilización de esos bienes o no utilizar algunos inclusive. Podrá proponer sustituirlos por otros bienes...”.

En la cláusula novena se determinó que empresa Usufructuaria no estaba exonerada de ningún tipo de obligación fiscal como consecuencia de la celebración del referido contrato.

En la cláusula décima se establecieron las obligaciones que tenía la usufructuaria entre las que destaca el tener que prestar el servicio ferroviario según su propuesta y conservar todos los bienes y elementos que conformaban dicho contrato.

El plazo del contrato se encuentra estipulado en la cláusula que fija en 50 años que empezaron a contar 30 días después de su publicación en el Diario de Centro América del Decreto que aprobó el usufructo. Según lo acordado por las partes, dicho contrato podía ser prorrogado hasta por cinco períodos de diez años cada uno; pasados estos diez años de la vigencia del contrato, y previo a que mediara un acuerdo entre el gobierno de Guatemala y la entidad Ferrovías/CODEFF, el contrato podría haber alcanzado un máximo de 100 años de vigencia.

El monto de la negociación se pactó en un pago de canon anual del 5% de la facturación durante los primeros cinco años del contrato; a partir del sexto año y hasta finalizar el usufructo un porcentaje del 10% anual sobre la facturación de la usufructuaria.

Además, la entidad usufructuaria se comprometió a pagar el 10% sobre los ingresos brutos derivados de contratos realizados por otras actividades económicas de la usufructuaria en el derecho de vía, inmueble e instalaciones a su cargo como contratos de uso o arrendamiento.

Por su parte, FEGUA comprometió a depositar a favor de la concesionaria todos los ingresos derivados de uso, usufructo, servidumbres o arrendamiento de contratos vigentes

y celebrados con anterioridades al contrato demérito. Para materializar dicho compromiso FEGUA se obligó a constituir un fideicomiso cuyos fondos serían utilizados por la usufructuaria durante la vigencia del contrato; se utilizarían exclusivamente para la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario, siempre y cuando no excedieran de 500 mil dólares de los Estado Unidos de Norte América.

Asimismo, en dicho contrato, la entidad Ferrocarriles de Guatemala se comprometió a desalojar a los invasores del derecho de vía del ferrocarril a efecto de que la entidad usufructuaria pudiera trabajar sin obstáculos en la rehabilitación del sistema ferroviario en Guatemala.

9.2. El contrato de fideicomiso de administración y pago (contrato 820)

Tal y como anteriormente se estableció en la cláusula octava del contrato 402, referente al Monto de la Negociación, FEGUA se comprometió en el numeral tercero de dicha cláusula a que “ los ingresos derivados de contratos de uso, usufructo, servidumbre o arrendamiento, actualmente vigente y celebrados con anterioridad a la suscripción del presente contrato, entre FEGUA y terceros serán utilizados por LA USUFRUCTUARIA durante su vigencia y se invertirán única y exclusivamente en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario. Para tales efectos FEGUA constituirá un fideicomiso de común acuerdo con COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA por medio del cual se realicen las inversiones antes señaladas de conformidad con el plan de rehabilitación que establezca LA USUFRUCTUARIA, los montos que forman parte de dicho fideicomiso no estarán afectados al pago del canon relacionado en el numeral romano segundo de esta cláusula, siempre y cuando los mismos no exceda de QUINIENTOS MIL DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (U\$ 500,000) ANUALES. Si los ingresos exceden de la suma relacionada, sobre tales excedentes se pagará el canon convenido. Si en un año determinado los ingresos provenientes de los contratos relacionados en este numeral y que forman parte del fideicomiso son inferiores a la suma de QUINIENTOS MIL DÓLARES DE Los ESTADOS UNIDADES DE AMÉRICA (U\$ 500,000) dicha suma proveniente de las otras actividades económicas, necesaria para completar el monto relacionado, deberá ser

depositado por LA USUFRUCTUARIA en el fideicomiso al momento de recibir los pagos respectivos...”

En cumplimiento a lo antes establecido, Ferrocarriles de Guatemala, -FEGUA-, en escritura pública número 820, de fecha 9 de diciembre de 1999, autorizada en la ciudad de Guatemala por el notario Eduardo René Cabrera Solano, celebró con la Entidad Compañía Desarrolladora Ferroviaria –CODEFE- y el Banco Agrícola Mercantil, Sociedad Anónima (AGRO MERCANTIL) un contrato de fideicomiso de administración y pago. En dicha escritura se estableció que FEGUA se obligaba a transferir anualmente al fideicomiso el equivalente de 500 mil dólares de los Estados Unidos de América, al tipo de cambio promedio ponderado vigente en la fecha de cada aporte publicado por el Banco de Guatemala, además el plazo del contrato se estipuló en 25 años, contados a partir del 01 de enero de 2000. (Información sustraída de la [http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Exhibits/R-011.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Respondent%20Exhibits/R-011.pdf) consultada el día 23 de febrero de 2013.

Este contrato fue incumplido por FEGUA quien no hizo los depósitos a los cuales se comprometió por lo que originó una serie de disputas legales con la usufructuaría en los tribunales tanto judiciales como de arbitraje en Guatemala.

9.3. El contrato de usufructo oneroso de equipo ferroviario (el contrato declarado lesivo)

En noviembre de 1997, el Estado de Guatemala invitó a otro proceso de licitación al Equipo de Ferrocarril de FEGUA. El 11 de diciembre de 1997, la entidad Ferrovías de Guatemala, S.A., presentó su oferta para este nuevo concurso y ganó, según lo manifestó dicha entidad en su memorial de demanda presentada ante el Centro internacional de Arreglo de diferencias CIADI.

El 23 de marzo de 1999, FEGUA y Ferrovías de Guatemala, S.A. firmaron el contrato de Usufructo Oneroso de Equipo Ferroviario el cual quedó contenido en la escritura pública

número 41 que fue autorizada en la ciudad de Guatemala por el notario Marco Antonio Cornejo Marroquín. En dicha escritura se incluía la obligación de ser aprobada por el presidente mediante la emisión de Acuerdo Gubernativo para que entrara en vigor. Según su contenido, por medio de la misma FEGUA, se obligó a entregar el uso, reparación y mantenimiento del equipo ferroviario.

Dicho contrato nunca entro en vigencia pues no fue aprobado en su oportunidad por el presidente constitucional de la República mediante la emisión del Acuerdo Gubernativo, tal como lo requería la Ley de lo Contencioso Administrativo de Guatemala y la propia cláusula 6.4 de las condiciones de licitación para el Contrato 41.

En virtud que el contrato 41 nunca entró en vigencia, dada la falta de aprobación del presidente, las partes celebraron un nuevo contrato el cual fue contenido en escritura pública No. 143 autorizada en la ciudad de Guatemala de fecha 28 de agosto de 2003, por la notaria Claudia Mariela Marroquín Luther. Este contrato fue modificado mediante la escritura pública 158, autorizada en la ciudad de Guatemala, el 7 de octubre del 2003 por la misma notaria.

10. De la declaratoria de lesividad del contrato de usufructo oneroso de equipo ferroviario

La Ley de los Contenciosos Administrativo de Guatemala, Decreto 119-96, establece en el artículo 20 parte final que “si el proceso es planteó por la administración por sus actos o resoluciones no será necesario que concurren los requisitos indicados, siempre que el acto o resolución haya sido declaro lesivo para los intereses del Estado, en Acuerdo Gubernativo emitido por el Presidente de la República en Concejo de Ministros. Esta declaración sólo podrá hacerse en los tres años siguientes a la fecha de la resolución o acto que la origina”.

Según ROCHILD la lesividad es “aquel medio o instrumento reparador que el orden jurídico ha establecido a fin de que en el ámbito de la espera judicial, el Estado pueda revocar o anular actor de la autoridad administrativa que afectan sus derechos e intereses

patrimoniales, políticos, jurídicos o de cualquier otro orden”. (Rochild. A. *Tratado Teórico y Práctico de Derecho Administrativo Francés*. Primera Edición. Editorial La Sorbona. Paris 1991, p. 500).

“En un sentido jurídico la lesividad es un término técnico y legal aceptado dentro del campo del Derecho Administrativo, el cual significa que “un acto administrativo vulnera los derechos o afecta los intereses del Estado 2. De allí que un acto lesivo, en su forma más amplia, “es aquél que causa daños y/o perjuicios al propio Estado, como consecuencia de su aplicación o ejecución. La lesividad como institución jurídica plena, debe entenderse en sus dos momentos principales; Cuando se tramita en sede administrativa (procedimiento administrativo de lesividad), y posteriormente, cuando se sustancia en sede jurisdiccional (proceso contencioso administrativo de lesividad). Por eso se le denomina en forma genérica como: lesividad administrativa o lesividad del acto administrativo)”. (Conde, Mynor. *La Lesividad Administrativa en el Régimen Jurídico Guatemalteco*, Tesis Universidad Mariano Gálvez. 2001, p. 52).

En el año 2004, durante el Gobierno del presidente Óscar Berger Perdomo, se nombró como interventor de Ferrocarriles de Guatemala al doctor Arturo Gramajo que manifestó en una declaración testimonial presentada ante el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversión que “el 14 de abril de 2004, recibí una carta del Señor Jorge Senn, Gerente General de Ferrovías, solicitando acceso a ciertas bodegas de repuestos y talleres. En esa carta se hacía alusión al Contrato de Usufructo. Dado que la solicitud se basaba en los contratos entre FEGUA y Ferrovías, le trasladé la solicitud de Ferrovías a la Asesoría Jurídica de FEGUA para que analizara su fundamento legal. El mismo 14 de abril de 2004, la Asesoría Jurídica emitió el Dictamen 47-2004, denegando, con base en los contratos, y mencionando la situación irregular del Contrato de Usufructo del Equipo Ferroviario, a la solicitud planteada por Ferrovías. El Dictamen señalaba que el Contrato de Usufructo adolecía de irregularidades que era Indispensable subsanar cuanto antes, incluyendo la falta de aprobación del contrato por el Ejecutivo como es requerido por ley, lo cual demostraba que el mismo había sido firmado sin Facultad o autorización alguna por el antiguo interventor de FEGUA. El 21 de abril de 2004 remití una carta al Sr. Senn para informarle que, conforme al Dictamen 47-2004 antes referido, el cual adjuntaba

a mi comunicación, no era posible acceder a Su petición. A través de mi carta y el dictamen adjunto, se le informó formalmente a Ferrovías Que el Contrato de Usufructo adolecía de defectos jurídicos que afectaban su validez, incluyendo Que el mismo había sido firmado sin facultad o autorización alguna por el antiguo interventor de FEGUA. Un poco después de aquel momento, se iniciaron conversaciones entre FEGUA y Ferrovías tendentes a corregir las deficiencias contractuales. Entre las cosas que más nos Preocupaban en FEGUA estaba la protección del patrimonio histórico y cultural de la Nación y El aseguramiento de su protección, así como evitar la canalización de equipos, especialmente En el caso de locomotoras de alto valor histórico. También se trataron otros asuntos en estas Conversaciones, como la corrección de los defectos legales del Contrato de Usufructo, la Justipreciación del equipo, el aseguramiento de los bienes, y la devolución a FEGUA de Locomotoras y equipo histórico que no estuvieran operativos”. (Extraído [http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%200723%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Witness%20Statements/Gramajo%201st.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%200723%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Gramajo%201st.pdf), el 20 de marzo de 2013).

Conforme a lo declarado por el Interventor de Ferrocarriles de Guatemala, su Asesoría Jurídica Interna le manifestó que el contrato de Usufructo Oneroso de Equipo Ferroviario adolecía de algunos defectos legales por lo que el Interventor de FEGUA le solicitó a la Procuraduría General de la Nación que emitiera una opinión respecto al referido contrato. Conforme a lo declarado por la licenciada Ivonne Haydee Ponce Peñalongo, asesora jurídica de la procuraduría general de la Nación, en la declaración testimonial presentada ante el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversión, -CIADI- en virtud de la solicitud presentada por el Interventor de FEGUA, “el 1º de agosto de 2005... firmamos el dictamen, al cual le fue asignado el número 205-2005. 10. El Dictamen señaló, entre otras cosas, lo siguiente: (a) Que el contrato suscrito entre FEGUA y Ferrovías mediante escritura pública 41 del 23 de marzo de 1999, nunca entró en vigencia por no haber sido aprobado por el Ejecutivo y por lo tanto no surtió efecto alguno, hecho que consta en el mismo Contrato de Usufructo; (b) Que no podía pretenderse usar la misma licitación para adjudicar contratos (el Contrato de Usufructo) entre los cuales mediaban 4 años de diferencia, debido a que las condiciones para la supuesta contratación no eran las

mismas; (c) Que el proceso de licitación y el contrato derivado del mismo no surtieron ningún efecto; (d) Que el Contrato de Usufructo no se podía basar en la licitación anterior utilizada para el Contrato de Usufructo Oneroso celebrado entre FEGUA y Ferrovías, mediante escritura pública número 41 del 23 de marzo de 1999. 11. El Dictamen concluyó que el Contrato de Usufructo se consideraba lesivo para los intereses del Estado y que debía buscarse la forma de dejarlo sin efecto, mediante declaratoria de lesividad, anulación o de común acuerdo, pero teniendo en cuenta de no incurrir en actos que pudieran deteriorar más el patrimonio usufructuado. El Dictamen señaló además que podía estudiarse la posibilidad de que la rescisión del Contrato de Usufructo se basara en el incumplimiento de Ferrovías de sus obligaciones contractuales”. (Extraído de [http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/soluciondediferencias/Casos%20Soluci%C3%B3n%20de%20Controversias/Centro%20Internacional%20de%20Arreglo%20de%20Diferencias%20Relativas%20a%20Inversi%C3%B3n/Inversio nista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Witness%20Statements/Ponce%201st.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/soluciondediferencias/Casos%20Soluci%C3%B3n%20de%20Controversias/Centro%20Internacional%20de%20Arreglo%20de%20Diferencias%20Relativas%20a%20Inversi%C3%B3n/Inversio nista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Ponce%201st.pdf). el 20 de marzo de 2013).

El dictamen anterior fue ampliado posteriormente por la Procuraduría General de la Nación a solicitud de FEGUA, pero dicha ampliación no modificó las conclusiones a las que originariamente había llegado dicha entidad.

Según la declaración testimonial presentada por el doctor Gramajo antes citada, el 13 de enero del año 2006, posteriormente, a pronunciamiento de la Procuraduría General de la Nación, dicho interventor le solicitó al presidente constitucional de la República que declarara la lesividad del contrato de Usufructo Oneroso de Equipo Ferroviario suscrito entre FEGUA y FERROVÍAS.

Una vez presentada la solicitud del señor Gramajo ante el presidente, aún solicitaron dos dictámenes legales adicionales: uno fue a la Secretaria General de la Presidencia y otros dictámenes los cuales fueron coincidentes con los anteriores en determinar que el referido contrato y su ampliación adolecían de vicios legales, tal y como lo expreso el informe parcial presentado por la licenciada Maritza Ruiz de Vielman, ante el Centro Internacional Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversión, -CIADI- .” La

declaratoria fue instada mediante oficio del Interventor de FEGUA al presidente el 13 de enero de 2006. Dicha carta adjuntaba el Dictamen 205-2005 de la Procuraduría General de la Nación del 1 de agosto de 2005⁵², el Dictamen 749- 2005 de la Procuraduría General de la Nación de 12 de septiembre de 2005⁵³, y el Dictamen 05-2006 de la Asesoría Jurídica de FEGUA de 13 de enero de 2006. ⁵⁸. El 26 de abril de 2006, como consecuencia del oficio del Interventor de FEGUA, la Secretaría General de la Presidencia de la República emitió el Dictamen No. 236- 2006, en el que recomendaba la declaratoria de lesividad de los Contratos 143 y 158 al Presidente ⁵⁴. Este dictamen adjuntaba, a su vez, el Dictamen 205-2005 de la Procuraduría General de la Nación de 1 de agosto de 2005⁵⁵, el Dictamen 749-2005 de la Procuraduría General de la Nación de 12 de septiembre de 2005⁵⁶, el Dictamen 05-2006 de la Asesoría Jurídica de FEGUA de 13 de enero de 2006⁵⁷ y el Dictamen Conjunto No. 181-2006 AJ del Ministerio de Finanzas Públicas de 3 de abril de 2006⁵. ⁵⁹. Los dictámenes emitidos por FEGUA, la Procuraduría General de la Nación, el Ministerio de Finanzas Públicas y, finalmente, la Secretaría General de la Presidencia de la República, coincidieron al identificar serias deficiencias jurídicas en los Contratos 143 y 158 que determinaban su lesividad”. (Extraído de <http://www.italaw.com/sites/default/files/case-documents/italaw1478.pdf>, el 21 de marzo de 2013).

El día 11 de agosto de 2006, el presidente de la República, Óscar Berger, en Acuerdo Gubernativo 433-2006, resolvió declarar lesivo para los intereses del Estado el Contrato de Usufructo Oneroso del Equipo Ferroviario contenido en la escritura pública 143 y ampliada con la número 158. Dicho Acuerdo Gubernativo fue publicado hasta el 25 de agosto de 2006, pues era el día en el que se cumplían los tres años que la ley establece para poder declarar una lesividad.

11. Ferrovías y su intención de demandar al Estado de Guatemala por la cantidad de 65 millones de dólares

Por medio de una conferencia de prensa presidida por Bill Dugan, Robert Pietrandrea y Henry Posner III, de RDC, acompañados de Jorge Seen de Ferrovías, Regina Vargo, consultora y Juan Pablo Carrasco, abogado la compañía Railroad Development

Corporation (RDC) y su concesionaria en el país informaron de su intención de demandar al Estado de Guatemala. Dicha noticia fue seguida por medios nacionales y por medios internacionales, especialmente los especializados en transporte ferroviario, como es el caso de la revista *El Reportero Ferroviario* la cual, en su edición 346 de fecha 27 de marzo de 2007, publicó el siguiente reportaje: “La compañía Railroad Development Corporation (RDC) y su concesionaria en el país, Ferrovías de Guatemala, abrieron ayer en el Ministerio de Economía la primera fase para el inicio de un juicio de arbitraje internacional, dentro de las normas del Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, y demandar al Estado de Guatemala por US\$65 millones. Las empresas argumentan que por medio de la “expropiación indirecta” se violaron sus derechos de operar en el país, pues en agosto de 2006 el Gobierno resolvió que el contrato de usufructo oneroso para operar por 50 años el sistema ferroviario es lesivo. Las operaciones ferroviarias están suspendidas y la decisión aún pende de un tribunal de lo contencioso administrativo. Las acciones “del Gobierno de Guatemala han llegado a convertirse en una expropiación indirecta de los activos de nuestra compañía. Asimismo, creemos que tales acciones fueron tomadas por encargo de empresas privadas guatemaltecas, interesadas en determinados activos que forman parte del usufructo que ganamos por licitación”, declaró el presidente de los consejos de administración de ambas compañías, Henry Posner III. El gerente general de Ferrovías, Jorge Senn, refirió que el país no cumplió con quitar los obstáculos de la vía férrea, por lo que varios tramos no los pueden habilitar. Explicó que, por ejemplo, para el tramo de Sanarate a Cementos Progreso se necesita invertir Q5 millones en compra de vía de paso lo que, según el contrato, le corresponde al Estado. Según Senn, un estudio de la compañía explica que el Estado debe invertir Q80 millones. Además, que les adeuda alrededor de US\$3 millones por el fideicomiso conformado con Fegua y RDC. Proceso, en camino El abogado Juan Pablo Carrasco explicó que, luego de dar el aviso a las autoridades, se tiene un plazo de tres meses para llegar a acuerdos. De lo contrario, se continúa con el arbitraje donde harán la demanda por US\$65 millones (US\$15 millones por la inversión realizada y US\$50 millones por la proyección de retorno), agregó. Carrasco informó que ese proceso lo llevarán en Washington, en el Centro Internacional de Resolución de Controversias Relacionadas con la Inversión y que actúan basados en el capítulo 10 del TLC, referente a inversiones en los artículos 10.3 (Trato

Nacional), 10.5 (Nivel mínimo de trato) y 10.7 (Expropiaciones e indemnización). Para esas acciones contrataron a Regina Vargo, negociadora en el TLC, por EE.UU. Mario Gordillo, procurador general de la Nación, puntualizó que las compañías “se han adelantado en el proceso”, ya que primero se debe solucionar el caso en tribunales nacionales y decidir la lesividad. Explicó que la empresa incumplió en invertir en la vía férrea, y hay dudas en la ampliación del contrato. El viceministro de Economía, Enrique Lacs, agregó, que se debe analizar si en ese caso se pueden acoger a la resolución de conflictos establecida en el TLC. Transporte: Desde los inicios La primera línea férrea se inauguró en Guatemala en 1884, en el sur del país. En 1904, se concesionó por 99 años la red ferroviaria a la United Fruit Company, pero a cambio debía terminar la construcción de 94 kilómetros de vía desde Puerto Barrios. En 1912, se hizo cargo del sistema la International Railways of Central América (IRCA), filial de la compañía antes mencionada. En 1968, se creó la institución estatal autónoma Ferrocarriles de Guatemala (Fegua) y le fue entregada la red, pues IRCA poseía deudas con el Estado. En 1997, durante el gobierno de Álvaro Arzú, Ferrovías obtuvo el contrato de usufructo oneroso por 50 años que establece inversión y habilitación de cinco vías. Pasos: Diez años Luego de casi 10 años, el proceso se ha convertido en la denominada controversia Inversionista-Estado. En 1997, Ferrovías comenzó a operar el contrato de usufructo oneroso del sistema ferroviario. Establece la habilitación y operación de cinco tramos. A la fecha, el único que funciona es de oriente. En 2006, el Gobierno resuelve que el contrato es lesivo por incumplimiento en la ley de contrataciones y la valorización insignificante de los bienes de Fegua. (<http://www.erf.com.ar/2007/17032007.htm>).

Historia del ferrocarril en Guatemala



Fotografía de conferencia de prensa dada por Bill Dugan, Robert Pietrandrea y Henry Posner III, de RDC acompañados de Jorge Seen de Ferrovías, Regina Vargo, consultora y Juan Pablo Carrasco, abogado. Extraída de <http://www.erf.com.ar/2007/17032007.htm>., 3 de marzo de 2015.



EL CASO DE FERROVÍAS

JUICIO ARBITRAL

**Capítulo IV. Las diferencias judiciales suscitadas entre
FEGUA y la Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.**

1. Procesos locales promovidos por Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.

Según declaración de Jorge Senn Sagastume, gerente general de la Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. en Guatemala, en el mes de junio de 2005, dicha entidad promovió en el centro de arbitraje y conciliación de la cámara de domicilio de Guatemala (CENAC) dos arbitrajes contra FEGUA. En el primero exigía el pago de dos millones de dólares, era la cantidad que FEGUA hasta ese año le adeudaba en virtud de no haber aportado el correspondiente fideicomiso contenido en la escritura pública número 820 suscrito entre ellos. El segundo arbitraje local fue promovido por el incumplimiento por parte de la entidad Ferrocarriles de Guatemala de entregarle el derecho de vía ferroviaria libre de invasores, de conformidad con lo que establecía la cláusula decimosegunda de la escritura pública 402.

2. La suscripción del tratado de libre comercio entre Centroamérica, Estados Unidos de Norteamérica y República Dominicana

Los tratados de libre comercio son acuerdos entre dos o más países cuyo objetivo principal es establecer reglas comunes para normar la relación comercial entre ellos. Un TLC busca crear una zona de libre comercio entre los países que son parte del mismo. Los TLC's son instrumentos bilaterales o multilaterales de política exterior que los países utilizan para consolidar y ampliar el acceso de sus productos y eliminar barreras arancelarias y no arancelarias, así como establecer mecanismos de cooperación entre las partes contratantes. El objetivo principal de este tipo de acuerdos es liberalizar la totalidad de productos y servicios que se comercian entre las partes contratantes. (Sustraído de <http://dace.mineco.gob.gt/mineco/cafta/faq.php>, el 15 de enero de 2013).

En el año 2001, los presidentes Centroamericanos dirigieron al presidente de los Estados Unidos de Norte América una solicitud para que se iniciara el proceso hacia la negociación del Tratado de Libre Comercio entre los cinco países centroamericanos y Estados Unidos. Las rondas de negociación se realizaron durante el año 2003, siendo finalmente suscrito el 28 de mayo del 2004.

Por su parte, República Dominicana mostró su interés para ser incorporada al acuerdo, logrando suscribirse el 5 de agosto del 2004 tras una larga y complicada negociación política en medio de candentes demostraciones de las posiciones de grupos a favor y en contra del acuerdo. Finalmente fue ratificado por el Congreso de la República el 10 de marzo del 2005, Decreto 31-2005. Sin embargo, el acuerdo requería de una serie de reformas legales adicionales para su implementación las cuales, en su mayoría, fueron aprobadas por el Congreso el 29 de mayo del 2006, Decreto 11-2006.¹³ Dicho paso fue definitivo para que, el 30 de junio del 2006, el presidente de Estados Unidos de América, George W. Bush, firmara la proclama presidencial 8034 para la implementación del TLC-RD-CAUSA (DR-CAFTA como se conoce en inglés) con respecto a Guatemala. Con esta proclamación, el DR-CAFTA inicia su período de vigencia el 1 de julio del 2006 para Guatemala, siendo el cuarto país centroamericano en ratificarlo. (Extraído de *DR-CAFTA un año después: su impacto y recomendaciones para Guatemala* <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2008/01327.pdf>, el 5 de mayo de 2013).

En el DR-CAFTA se estableció que, en caso de controversias, se daría transparencia a los procesos arbitrales. A este respecto, quedó la obligación que las partes deben poner a disposición del público la siguiente información: a) La notificación de intención de iniciar el mecanismo de solución de controversias. b) La notificación de arbitraje. c) Los alegatos, escritos de demanda y notas explicativas presentados al tribunal por una parte contendiente y cualquier comunicación escrita. d) Las actas o transcripciones de las audiencias del tribunal, cuando estén disponibles. e) Las órdenes, laudos y decisiones del tribunal. Asimismo, se dispone que las audiencias sean abiertas al público, lo cual es una oportunidad para que la sociedad civil o los centros de pensamiento, entre otros, tengan acceso a estas audiencias e inclusive puedan participar como *Amicus Curiae*. La figura *Amicus Curiae* consiste en presentaciones que pueden realizar terceros, ajenos a una

disputa judicial, pero con un justificado interés en la resolución final del litigio a fin de expresar sus opiniones en torno a la materia, a través de aportes de trascendencia para la sustentación del proceso judicial.

No obstante, las oportunidades que significaba dicho tratado comercial y su contenido fueron objeto de múltiples críticas por partes de sectores de la sociedad Guatemalteca que argumentaron que “diversas organizaciones de la sociedad civil como Mesa Global y la Coordinadora Nacional de Organizaciones Campesinas, manifestaron su pesar por la noticia (de la entrada en Vigencia del CAFTA) al considerar que el Acuerdo implica la pérdida de soberanía de los organismos del Estado que desde ahora deben juzgar y emitir leyes ajustadas al CAFTA-DR. Dichas organizaciones también temen que el Tratado pondrá en riesgo la seguridad alimentaria de la población más necesitada. Estas afirmaciones que se encuentran sustentadas por un estudio de la Asociación de Investigación y Estudios Sociales (ASIES), el cual estableció que ocho de cada diez empresarios guatemaltecos no están preparados para enfrentar los retos del CAFTA-DR”. (Extraído de <http://ictsd.org/i/news/puentesquincenal/9758/>, el 15 de enero de 2013).

3. Del proceso arbitral promovido por Railroad Evelopment Corporation en contra del Estado de Guatemala ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI)

Aproximadamente 100 días después de la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y República Dominicana, TLC-RD-CAUSA (DR-CAFTA, como se conoce en inglés) el 14 de junio de 2007, Railroad Development Corporation (RDC o el demandante) presentó ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) una solicitud para la institución de un proceso de arbitraje contra la República de Guatemala. Dicha intención de demanda se amparaba en lo establecido en el capítulo 10 de Inversión, del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana, presentado al Ministerio de Economía de Guatemala el día 13 de marzo de 2007. Dicho proceso fue identificado con el

número de CASO No. ARB/07/23. La petición se celebró bajo el Tratado de Libre Comercio (CAFTA) de República Dominicana-Centro América-Estados Unidos de América. EL CIADI registró la petición de Arbitraje. El 20 agosto de 2007.

“El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones –CIADI- se estableció por el Convenio sobre Arreglo de diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados, convenio que establece que dicho centro proporcionara un servicio para la conciliación y el arbitraje de diferencias en materia de inversión entre los Estados Contratantes y nacionales de otros Estados Contratantes,...sus procedimientos y demás disposiciones se complementaron con la emisión del Reglamento y Reglas adoptadas por Consejo Administrativo del Centro de conformidad con el artículo 6 b(1) (a)- (c) del Convenio. El Reglamento y las reglas del CIADI INCLUYEN EL Reglamento Administrativo y Financiero, las Reglas Procesales Aplicables a la Iniciación de los Procedimientos de conciliación y Arbitraje (Reglas de Iniciación), las Reglas Procesales Aplicables a post procedimientos de Conciliación (Reglas de Conciliación); y las Reglas Procesales Aplicables a los Procedimientos de Arbitraje (Reglas de Arbitraje). Las últimas enmiendas al Reglamento y las Reglas del CIADI adoptadas por el Consejo Administrativo del Centro entraron en vigor el 10 de abril de 2006”. (*Convenio, Reglamento y Reglas del Ciadi, Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones*, Washington, D.C. Abril 2006, p. 5).

3.1. Conformación del tribunal arbitral y de las partes en el proceso arbitral

El Tribunal Arbitral fue integrado de acuerdo al artículo 10.19.3 del CAFTA-RD, (el cual en lo sucesivo será denominado únicamente como CAFTA). La norma antes citada establece que “a menos que las partes contendientes convengan otra cosa, el tribunal estará integrado por tres árbitros, un árbitro designado por cada una de las partes contendientes y el tercero, que será el árbitro presidente, será designado por acuerdo de las partes contendiente”. De la siguiente forma, el Estado de Guatemala, que fue la parte demandada dentro del presente proceso arbitral, nombró al profesor James Crawford, Australiano. El demandante, Railroad Development Corporation, nombró al Norte Americano Stuart E.

Eizenstat y en virtud que las partes no pudieron llegar a un acuerdo respecto al presidente, el CIADI designó al reconocido jurista español Andrés Rigo Sureda como el presidente del Tribunal.

3.1.1. El Presidente del Tribunal Andrés Rigo Sureda

Andrés Rigo Sureda tiene una gran carrera arbitral de donde cabe destacar que es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid (1966); obtuvo un diploma en Relaciones Internacionales por la Escuela de Estudios Internacionales Avanzados de la Universidad Johns Hopkins en Bolonia y el grado de Doctor en Derecho Internacional por la Universidad de Cambridge en el año de 1971. Dentro de su experiencia laboral destaca su trabajo como asesor para organismos internacionales financieros sobre temas institucionales y de operaciones. En especial, desempeñó su trabajo como asesor jurídico adjunto (Deputy General Counsel) del Banco Mundial. Actualmente es miembro y presidente de tribunales arbitrales en casos entre sociedades, inversores y estados. Además es miembro de diversas organizaciones legales nacionales e internacionales, entre las que destacan la International Bar Association, la Asociación de Derecho Internacional y la Sociedad Americana de Derecho Internacional. También es miembro de la Junta Asesora del Instituto para el Arbitraje Transnacional, así como miembro de la Asociación Española de Derecho Internacional. (Extraído de http://www.clubmadrid.org/es/miembro/andres_rigo_sureda, el 14 de diciembre de 2012).

3.1.2. El Profesor James Crawford

James Crawford es profesor de Derecho Internacional en la Universidad de Cambridge. Antes de trasladarse a Cambridge, en 1992 fue miembro de la Comisión Australiana de Reforma Legislativa y Challis Profesor de Derecho Internacional en la Universidad de Sydney en la que también fue decano de la Facultad de Derecho. Desde 1992 fue miembro de la Comisión de Derecho Internacional y responsable en calidad de Proyecto de Estatuto de la CDI por la Corte Penal Internacional (1994) y los artículos de la CDI sobre la responsabilidad del Estado (2001). (Extraído de http://www.matrixlaw.co.uk/Members/54/James_Crawford.aspx, el 19 de enero de 2013).

3.1.3. El honorable Stuart Eizenstat

Stuart Eizenstat es miembro del bufete Covington & Burling en Washington DC y estratega de APCO Worldwide. Se graduó de doctor en Derecho de la Escuela de Derecho de la Universidad de Harvard en 1967. Trabajó como asistente legal de la Honorable Newell Edenfield de la Corte Federal de Distrito para el Distrito Norte de Georgia. Antes de entrar en la escuela de derecho obtuvo una licenciatura *cum laude* y Phi Beta Kappa en ciencias políticas de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill. como embajador de los Estado Unidos de Norte América, en varios países, ha recibido siete doctorados honorarios de las universidades e instituciones académicas.. Ha sido galardonado con altos premios civiles de los gobiernos de Francia (Legión de Honor), Alemania, Austria y Bélgica, así como del secretario de Estado Warren Christopher, Secretario de Estado, Madeleine Albright, y el secretario del Tesoro Lawrence Summers. In 2007, En 2007, fue nombrado "El abogado principal en el comercio internacional", en Washington, DC por *Legal Times*. Sus artículos aparecen en *el New York Times*, *Financial Times*, *el International Herald Tribune*, *Washington Post*, *Los Angeles Times*, la revista *Foreign Policy*, y la revista *Foreign Affairs*, en una variedad de temas nacionales e internacionales. El Embajador Eizenstat creció y se educó en las escuelas públicas de Atlanta. Extraído de <http://www.cov.com/seizenstat/>, el 19 de enero de 2013).

3.2. Representación de la parte demandante

La parte demandante estaba representada por dos bufetes jurídicos, uno de nacionalidad Norte Americana, Greenberg Traurig, con sede en la ciudad Washington DC (USA) y un bufete guatemalteco denominado Díaz-Durán & Asociados Central Law, con sede en la ciudad de Guatemala. (Extraído del día 22 de febrero de 2013).

Algo curioso que resulta en todas estas negociaciones entre el gobierno y la RDC es que Regina Vargo, quien lideró la delegación diplomática estadounidense en todo el proceso y las rondas de negociación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, ahora figura a la par del gerente de la ferrocarrilera estadounidense como parte de su staff de ‘asesoría jurídica’. Regina Vargo además tiene vínculos familiares con uno de los grandes

inversionistas del bloque duro de cabildeo pro CAFTA en EE.UU. (Extraído de Soberanía de los Pueblos o Intereses Empresariales http://209.62.67.242/wpcontent/uploads/2008/08/libro_ciadi.pdf, 22 de febrero de 2013).

3.3. Representación del Estado de Guatemala

Por su parte, el Estado de Guatemala, demandado dentro del proceso arbitral, estaba representando por Procuraduría General de la Nación y el Ministerio de Economía, cuyas sedes se encuentran instauradas en la ciudad de Guatemala, y su defensa fue llevada por el bufete norte americano Arnold & Porter, cuyas oficinas se encuentran ubicadas en la ciudad de Washington DC (USA).

4. Etapas procesales llevadas a cabo dentro del procedimiento de arbitraje promovido por compañía Railroad Development Corporación en contra del Estado de Guatemala

4.1. Parte general del proceso

Según información contenida en la página oficial del CIADI, las fechas y las etapas procesales fueron las siguientes:

12 de diciembre de 2008: La parte demandada presenta una solicitud de aclaración de la decisión sobre la objeción de jurisdicción.

19 de diciembre 200: La parte demandante presenta observaciones sobre la solicitud de la demandada de aclaración de la decisión sobre la objeción a la jurisdicción.

06 de enero 2009: El Tribunal emitió una resolución procesal estableciendo el calendario procesal de méritos, fase de procedimientos, fijando el 24 de mayo de 2009 como término para sometimiento del Memorial de Méritos y un término de dos semanas después para que el “demandado informe al Tribunal y al demandante de cualquier intención de plantear objeciones preliminares”.

13 de enero 2009: El Tribunal emite una decisión sobre la solicitud de la parte demandada que se aclara la decisión sobre la objeción a la jurisdicción.

Por una carta del demandante del 5 de mayo del 2009 y por una carta del demandado del 7 de mayo de 2009, las partes informaron al Tribunal de sus acuerdos para modificar el programa sometimiento de alegatos como se determina en el orden procesal No. 2 y pedir la aprobación del Tribunal del programa acordado. Por medio de la carta 8 de mayo del 2009, el Tribunal aprobó las propuestas de las partes. De acuerdo al nuevo calendario, el Memorial del Demandante fue estar presente el 26 de junio del 2008 mientras que el demandado notificó cualquier objeción jurisdiccional, fue programada para el 25 de julio de 2009. Por consiguiente, el Demandante presentó su memorial de Méritos en 26 de junio de 2009.

26 de junio 2009: El demandante presenta un memorial sobre el fondo.

24 de julio 2009: La parte demandada presenta una solicitud para hacer frente a las objeciones a la jurisdicción como una cuestión preliminar.

04 de agosto 2009: La parte demandante presenta observaciones sobre la solicitud para hacer frente a las objeciones a la jurisdicción como una cuestión preliminar.

10 de agosto 2009: La parte demandada presenta una respuesta a las observaciones de la parte demandante de 4 de agosto de 2009.

14 de agosto 2009: El reclamante presenta una respuesta a las observaciones de la parte demandada de 10 de agosto 2009.

24 de agosto 2009: El Tribunal emite una resolución procesal referente a la solicitud de la parte demandada para hacer frente a las objeciones a la jurisdicción como una cuestión preliminar, y como resultado, se suspendió el procedimiento sobre el fondo.

24 de septiembre 2009: El Estado de Guatemala presentó su Memorial de objeciones sobre Jurisdicción.

26 de octubre 2009: El reclamante presenta un memorial de contestación sobre jurisdicción.

03 de noviembre 2009: El Tribunal emite una resolución procesal mediante la cual les informó a las partes que no era necesaria una segunda ronda de alegatos.

01 de diciembre 2009: El Tribunal emite una resolución procesal referente a la organización de la audiencia sobre jurisdicción.

Del 1 de marzo 2010 al 03 de marzo de 2010: Se llevó a cabo la segunda audiencia sobre jurisdicción, en la sede del Centro de Washington D.C, dicha audiencia se abrió al público. Representantes de los Estados Unidos y la República de El Salvador comparecieron a la audiencia como partes no contendientes del CAFTA. Las partes fueron representadas por sus respectivos consejeros quienes hicieron presentaciones al Tribunal.

3 de marzo de 2010: Los representantes de los Estados Unidos y el Salvador hicieron declaraciones orales reservándose el derecho de hacer sometimiento escrito como partes no contendientes según el artículo CAFTA 10.20.2 y solicitando al Tribunal fijar el lugar y fecha para registrarlos.

5 de marzo de 2010: El Tribunal mandó un comunicado a todas las partes no contendientes fijándoles el 19 de marzo de 2010 como tiempo límite para presentar los sometimientos bajo el CAFTA.

18 de marzo de 2010: Los Estados Unidos, le informó al Tribunal que no presentaría una parte de sometimientos no-contendiente de acuerdo con el artículo CAFTA 10.20.2.

19 de marzo 2010: La República de El Salvador presentó un escrito en calidad de Parte no contendiente de conformidad con el artículo 10.20.2 del CAFTA.

23 de marzo de 2010: El Tribunal de pidió a las partes emitiera una opinión sobre la sumisión de El Salvador.

31 de marzo 2010: Las partes presentaron sus respuestas a las preguntas del Tribunal y sus observaciones sobre la sumisión de El Salvador.

18 de mayo 2010: El Tribunal emite una Segunda Resolución de Objeciones de Jurisdicción, en la cual el Tribunal denegó las objeciones del demandando de *Ratione Temporis* (jurisdicción temporal) y *Ratione Materiae* (razón de la materia) a su jurisdicción; confirmó que su jurisdicción fue limitada a la Resolución Lesivo y la conducta consiguiente a esta Resolución, la cual podría incluir hechos u omisiones del demandado en relación a los invasores, únicamente para prorrogar los resultados de la Resolución Lesivo.

07 de junio 2010: El Tribunal emite una resolución procesal referente al calendario procesa, mediante la cual le fijó el límite de tiempo de los méritos del proceso.

21 de septiembre 2010: La parte demandada presenta una solicitud relativa a la admisibilidad de las pruebas.

05 de octubre 2010: La parte demandada presentó su contra-memorial sobre los méritos. El demandante presentó su propuesta sobre los méritos, es decir, presentó su memorial de contestación sobre el fondo.

08 de octubre 2010: La parte demandante presenta observaciones sobre la solicitud de la demandada de 21 de septiembre de 2010.

15 de octubre 2010: La parte demandada presenta una respuesta a las observaciones de la parte demandante de 8 de octubre de 2010.

20 de octubre 2010: El reclamante presente una respuesta sobre la admisibilidad de las pruebas.

28 de octubre 2010: El Tribunal emite una resolución procesal referente a la admisibilidad de las pruebas.

21 de diciembre 2010: Cada parte presenta una solicitud de presentación de documentos.

07 de enero 2011: Cada parte presenta observaciones sobre la solicitud de la otra parte para la producción de documentos.

19 de enero 2011: El reclamante presente una nueva solicitud de presentación de documentos.

20 de enero 2011: El Tribunal emite una resolución procesal referente a la presentación de documentos y el calendario procesal.

22 de enero 2011: La parte demandada presenta una nueva solicitud de presentación de documentos.

25 de enero 2011: La parte demandada presenta observaciones sobre la solicitud de la demandante de 19 de enero de 2011.

27 de enero 2011: La parte demandante presenta observaciones sobre la solicitud de la demandada de 22 de enero de 2011.

01 de febrero 2011: El Tribunal emite una resolución procesal referente a la presentación de documentos.

16 de febrero 2011: La parte demandada presenta una nueva solicitud de presentación de documentos.

22 de febrero 2011: La parte demandante presenta observaciones sobre la solicitud de la parte demandada, de 16 de febrero de 2011.

24 de febrero 2011: El Tribunal emite una resolución procesal referente a la presentación de documentos.

24 de marzo 2011: El reclamante presente una respuesta sobre el fondo del arbitraje.

12 de octubre 2011: El Tribunal emite una resolución procesal referente a la organización de la audiencia.

21 de octubre 2011: La parte demandada presenta su súplica sobre el fondo.

Del 8 de diciembre de 2011 a 16 del mismo mes y año, en la sede del Centro en Washington DC, se llevó a cabo la audiencia la cual se abrió al público y, con el

consentimiento de las partes, se transmitió en vivo vía internet. Los representantes de los Estados Unidos y el Salvador acudieron a la audiencia como partes de CAFTA no-contendientes. Las partes fueron representadas por sus respectivos concejeros quienes realizaron presentaciones al Tribunal.

Durante la audiencia, los representantes de los Estados Unidos y el Salvador reservaron el derecho de hacer sometimiento bajo el artículo de CAFTA y solicitó al Tribunal fijar un calendario para las presentaciones de las partes no contendientes.

21 de diciembre de 2011: El Tribunal envió un comunicado a todas las partes no contendientes fijándoles el 31 de enero de 2012 como fecha límite para hacer las presentaciones.

31 de enero 2012: Los Estados Unidos de América presenta una comunicación escrita en calidad de Estado parte no contendiente de conformidad con el DR-CAFTA. Artículo 10.20.2.

La República de El Salvador presenta un escrito en calidad de Estado parte no contendiente de conformidad con el DR-CAFTA Artículo 10.20.2.

La República de Honduras manifestó su intención de presentar una sumisión como parte no contendiente y solicitó una prórroga para presentar un escrito en calidad de Estado parte no contendiente de conformidad con el DR-CAFTA Artículo 10.20.2.

En la misma fecha, el Tribunal otorgó una ampliación de diez días

10 de febrero 2012: La República de Honduras presenta un escrito en calidad de Estado parte no contendiente de conformidad con el DR-CAFTA Artículo 10.20.2.

24 de febrero 2012: Cada parte presenta observaciones sobre los escritos de las partes no contendientes.

25 de abril 2012: El Tribunal declara el cierre del procedimiento de conformidad con la Regla de Arbitraje del CIADI.

29 de junio 2012: El Tribunal emite su laudo.

4.2. Rectificación y complementario. Decisión Procedimiento

20 de agosto 2012: El Secretario General registra una solicitud de rectificación y la suplementación de la concesión presentada por Railroad Development Corporation.

13 de septiembre 2012: La República de Guatemala archivó observaciones sobre la solicitud de 20 de agosto de 2012, usuario Railroad Development Corporation.

26 de septiembre 2012: Railroad Development Corporación presenta una respuesta a la República de Guatemala sobre las observaciones del 13 de septiembre de 2012 en Guatemala.

09 de octubre 2012: La República de Guatemala presenta nuevas observaciones sobre la solicitud del 26 de septiembre de 2012 Railroad Development Corporation.

18 de enero 2013: El Tribunal emite su decisión sobre la solicitud de una decisión complementaria y la rectificación; para la decisión es una opinión disidente parcial árbitro Stuart E. Eizenstat.

(Extraído de <https://icsid.worldbank.org/ICSID/Index.jsp> el 20 de mayo de 2013).

5. De los hechos que motivaron a la entidad Railroad Development Corporation a interponer el arbitraje internacional en contra del Estado de Guatemala

5.1. Argumentos de la demandante

En conferencia de prensa, Railroad Development Corporation (RDC) informó que el día de hoy (14-3-2007) presentó un aviso de intención para plantear un juicio de arbitraje en contra de la República de Guatemala, de conformidad con las normas del Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centro América y los Estados Unidos (CAFTA). RDC emprendió esta acción en nombre propio y en representación de su compañía afiliada

en Guatemala: Ferrovías Guatemala.

Henry Posner III, presidente de los Consejos de Administración de RDC y Ferrovías Guatemala, expresó: “Las recientes acciones por parte del Gobierno de Guatemala han llegado a convertirse en una expropiación indirecta de los activos de nuestra compañía y en una interferencia directa a los derechos contractuales de la misma. Asimismo, creemos que tales acciones fueron tomadas por encargo de empresas privadas guatemaltecas, interesadas en determinados activos que forman parte del usufructo (concesión a 50 años) que ganamos por licitación pública en 1997. No tenemos más opción que buscar una solución al conflicto en el ámbito internacional, pues está claro que el sistema legal de Guatemala continuará siendo manipulado en nuestra contra.

El CAFTA pretende promover la inversión del sector privado a través de brindar protección a los inversionistas internacionales, y es esa protección la que nosotros estamos pidiendo ahora”.

Parece ser que la acción emprendida por RDC es la primera que solicita utilizar el sistema de resolución de conflictos entre inversionista y el Estado de acuerdo con el capítulo 10 del CAFTA. En agosto de 2006, luego que el CAFTA entrara en vigor, el Gobierno de Guatemala emitió un acuerdo gubernativo para declarar la lesividad de la privatización del sistema ferroviario nacional por ser contraria a los intereses del Estado.

A partir de entonces, Ferrovías Guatemala ha sufrido pérdidas graves a causa de la imposibilidad de obtener crédito, la negativa de los clientes del transporte de carga a negociar con una empresa privada que está siendo atacada por el Gobierno de Guatemala, y la imposibilidad de obtener ingresos por otros negocios relacionados con el ferrocarril, como el arrendamiento de las instalaciones de las estaciones en áreas urbanas y el derecho de vía que conecta centros urbanos para actividades como la distribución de energía eléctrica.

Como un primer ejemplo de lo que lograría el sector privado al rehabilitar un sistema ferroviario nacional en total abandono, el contrato de usufructo fue estructurado de manera tal que podrían percibirse ingresos provenientes de negocios secundarios como el

arrendamiento y así financiar la infraestructura ferroviaria principal.

El incumplimiento por parte del Gobierno de Guatemala de dar un trato justo a Ferrovías Guatemala y sus inversionistas, tal y como el CAFTA lo requiere, ha menoscabado a tal grado nuestra capacidad de operar y cumplir nuestros objetivos que constituye una expropiación indirecta de los activos de la compañía y su derecho de generar ingresos, comentó Robert A. Pietrandrea, Presidente de RDC. (Extracto extraído de *Comunicado oficial de la compañía Railroad Development Corporación* del día 15 de junio de 2007. http://www.rdc.com/news_rdc_CAFTA_claim_06_15_2007.pdf. Consulta: el 1 de mayo de 2013).

“A propósito de la demanda que la RDC hizo contra el Estado guatemalteco, el presidente de esta empresa, Henry Posner III, realizó un viaje “usando en el brazo izquierdo un pañuelo negro en señal de duelo por el cese de operaciones” de Ferrovías en Guatemala; en una entrevista realizada el 7 de septiembre de este año por un medio de comunicación escrita, alcanzó a decir que era un día triste y que “es una injusticia que después de 10 años el gobierno nos forzara a detener las operaciones, por intereses privados”. (Extraído de revista *Albedrío* <http://www.albedrio.org/htm/articulos/j/jrodas-001.htm>, el 6 de junio de 2013).

Lo argumentado en la anterior conferencia de prensa, así como en las manifestaciones públicas de los personeros de RDC, fueron alegatos que se materializaron en el planteamiento del proceso arbitral que versó sobre si, con la declaratoria de lesividad el Estado de Guatemala, había cometido una exploración indirecta, si se transgredía el trato justo y equitativo y si había habido violaciones al Trato Nacional.

Según un extracto de la demanda (consultada en la página electrónica del Ministerio de Economía de Guatemala, [www:MinecoDace.gob.gt](http://www.MinecoDace.gob.gt), el 15 de enero de 2013) presentada dicha entidad como demandante se fundamentaba en el incumplimiento por parte del Estado de Guatemala, según disposiciones aplicables conforme a la sección A, del Tratado de Libre Comercio –TLC- con Estados Unidos, invocando Trato Nacional, Nivel Mínimo de Trato y Expropiación e Indemnización Hechos que alego expresándolos en su demanda de la siguiente forma:

“1. ...En 1997, la República de Guatemala decidió privatizar la operación de su extinto y abandonado ferrocarril nacional al otorgar, a través de un proceso de licitación pública internacional, una concesión de 50 años, o “usufructo oneroso” (el “Usufructo”) a la empresa de inversiones del Demandante, Railroad Development Corporation (“RDC”), Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A., que opera bajo el nombre de Ferrovías Guatemala (“FVG”).¹ [Nota del Traductor: Las anotaciones al pie de página aparecen al final del documento.] El Usufructo requirió que FVG rehabilitara y operara una vía férrea que, bajo la dirección y operación del Estado, había caído en tan mal estado y deterioro, que las operaciones se habían suspendido desde 1996.

2. Al actuar bajo el Usufructo, RDC invirtió más de \$15 millones en FVG. Como resultado de la inversión realizada por RDC, más de 200 millas de vía férrea fueron rehabilitadas en menos de dos años y se reanudó el servicio principal del ferrocarril comercial en diciembre de 1999. Por más de ocho años FVG proporcionó regularmente los servicios y realizó los pagos de la regalía a Guatemala que se le requerían bajo los acuerdos que se incluían en el Usufructo. El transporte de toneladas de tráfico fue incrementando paulatinamente cada año y FVG negoció con éxito varios arrendamientos a largo plazo con terceros para el uso del derecho de vía. Por el contrario, el Gobierno de Guatemala ignoró por completo sus obligaciones principales bajo el Usufructo. El Gobierno incumplió su obligación de desalojar a los invasores individuales e industriales del derecho de vía, lo cual obstaculizó en gran medida las operaciones ferroviarias y la capacidad de FVG de desarrollar y arrendar las propiedades inmuebles que se le otorgaron como parte del Usufructo. El Gobierno tampoco cumplió con realizar sus pagos comprometidos contractualmente al fideicomiso, el cual se había establecido para que FVG lo utilizara para financiar la rehabilitación [de más tramos] del ferrocarril. Como resultado de estos incumplimientos, FVG interpuso los arbitrajes por incumplimiento de contrato a nivel local en contra de Guatemala en junio y julio del 2005.

3. A pesar de estos incumplimientos por parte del Gobierno, el Usufructo aún se encontraba en camino estable hacia el éxito y rentabilidad de FVG a largo plazo, hasta agosto del 2006, cuando el Presidente de la República de Guatemala, con asesoría de los ministros de su gabinete, unilateralmente emitió una declaratoria de “Lesividad” que

consideraba un elemento esencial del Usufructo otorgado a FVG, el Contrato de Usufructo del Equipo Férreo, “DAÑINO para los intereses del Estado” (la “Declaratoria de Lesividad”) (Elemento de Prueba C-1). La Declaratoria de Lesividad no tiene base en hechos o circunstancias; fue directamente contraria a las acciones, declaraciones y acuerdos previos del Gobierno llevados a cabo durante un período de nueve años, en los que RDC se basó para realizar su inversión en FVG y el Usufructo. Además, no fue una medida de buena fe por medio de la cual el Gobierno buscó proteger los intereses legítimos del Estado. Más bien, su propósito e intención fue impulsar varios objetivos indebidos del Gobierno: (1) a forzar a FVG que se retirara de sus arbitrajes locales por incumplimiento de contrato, interpuestos en contra de Guatemala; (2) a expropiar los derechos de FVG al equipo férreo y, por ende, hacer imposible que FVG actúe bajo el Usufructo, anulándolo de esta manera, sin pagar compensación alguna y (3) a causar o facilitar la transferencia de los derechos e intereses de FVG bajo el Usufructo a un competidor nacional, el oligarca del azúcar, Ramón Campollo, luego de que Campollo no había tenido éxito por sus medios privados de intimidar a FVG a que le cediera todos, o sustancialmente todos, sus derechos e intereses del Usufructo.

4. El efecto inmediato de la Declaratoria de Lesividad fue el de destruir financiera y comercialmente el negocio de FVG y la inversión realizada por RDC en el Usufructo al causar que una cantidad determinante de los clientes, proveedores y prestamistas actuales y potenciales de FVG se rehusaran a continuar realizando negocios o a contemplar realizar cualquier negocio adicional con FVG. La Declaratoria de Lesividad también causó un devastador aumento en la interferencia pública con respecto al derecho de vía de los residentes de las localidades, quienes destrozaron y saquearon los rieles, robaron materiales y equipo de la vía férrea para su uso personal o para fines lucrativos y levantaron viviendas como invasores a lo largo de las vías y en las estaciones ferroviarias. Como resultado, FVG no tuvo otra opción sino de suspender las operaciones ferroviarias en septiembre de 2007, aproximadamente un año después de emitida la Declaratoria de Lesividad”.

En este proceso arbitral, la entidad demandante pretendía que se condenara al Estado de Guatemala al pago de: a) no menos que US\$65,000,000 [dólares de los Estados Unidos de

América, por las ganancias que dejaría de percibir por los años que le quedaban al contrato de usufructo. b) Los costes de este proceso. c) Los honorarios y gastos incurridos para oponerse a la promulgación de la Declaratoria de Lesividad y otras medidas que infringen el Capítulo 10 del TLCAC. d) El interés previo a la sentencia [o laudo arbitral] y posterior a la sentencia, a una tasa que establezca el Tribunal. e) Compensación equitativa a cualquier consecuencia impositiva sobre la sentencia [o laudo arbitral]. f) Cualquier otro reparo que el Tribunal considere apropiado.

5.2. De los argumentos presentados por el Estado de Guatemala

“Según lo establecido en el párrafo 58 del laudo dictado por el CIADI dentro del presente proceso, el Estado de Guatemala fundamentó su defensa en que la parte demandada vio en el arbitraje internacional una salida para salir del caos empresarial en que se encontraba dicha entidad. Argumento que el Estado trató de probar con los estados financieros de la entidad demandante y con la declaración prestada por un miembro de la junta que calificó la oferta económica presentada por dicha empresa y que, además, era el encargado durante la concesión de auditar los movimientos financieros que se daban entre el Estado y la usufructuaria. En el proceso de licitación del ferrocarril, como es obvio de los desgloses que anteceden, Ferrovías pagó a FEGUA una fracción ínfima de los pagos que se proyectaron en la propuesta económica que sometieron ante la junta calificadora y que, en definitiva, fue un factor clave para la Junta adjudicadora la licitación a favor de Ferrovías. Específicamente, Ferrovías le pagó a FEGUA solamente 16,4% del total proyectado en su oferta económica por el canon relacionado con su uso del derecho de vía por los primeros nueve años que estaba operando. Es decir, los que proyectaron y prometieron que le iban a pagar a FEGUA en su oferta—cuyos montos fueron pieza clave por la cual fueron seleccionados por la junta calificadora—resultó ser irreal y pura fantasía” (Extraído de [http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Witness%20Statements/Carrillo%201st.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Carrillo%201st.pdf). El 12 de marzo de 2013).

En el párrafo 59 del laudo de mérito se estableció que el demandado señaló que el primer día de negociación, después de la publicación de la Declaratoria de Lesivo, el demandante y FVG sacaron un anuncio pagado en todos los principales periódicos leídos por el público en general de Guatemala tildando a FVG como ‘hombre muerto’ y fabricando el daño que alegan en este caso. Además, en conformidad del demandado, el demandante unilateralmente abandonó Guatemala y repudió sus obligaciones según el contrato de usufructo cuando se anunció el 6 de julio de 2007 que se descontinuaban el servicio ferroviario a partir del 1 de octubre de 2007 y el retiro financiero de FVG.

Según se lee en el párrafo 60 del referido laudo, la declaración de lesivo fue emitida en respuesta a los contratos de ilegalidades inherentes y a la falta de voluntad del demandante para corregir esas ilegalidades en acto de buena fe a través de un arreglo negociado.

En el párrafo 61 del laudo de mérito se consigna que, en Guatemala, la lesividad forma parte de los poderes inherentes del Ejecutivo y del sistema constitucional del país equilibrar y controlar las inversiones del demandante que procedieron. Faculta al Ejecutivo el poder de declarar un acto administrativo que es dañino al interés lesivo; de esa manera, se estaría dando la oportunidad a la determinación del ejecutivo para ponerse a prueba en pos tribunales.

Además, el Estado argumentó que la Declaratoria de Lesividad no le causó el perjuicio que el demandante afirma ya que dada la declaración se dirigió al contrato 143/158 y no al contrato 402 que, por reconocimiento propio del demandante, era el valor esencial de su inversión. El demandado señaló que cualquier perjuicio fue atribuido a los propios hechos del demandante y éste no puede trasladar a Guatemala la responsabilidad de reclamo o confusión que ellos causaron.

Asimismo, en el párrafo 77, el demandado argumentó que oponía que el demandante no cumpliera con su obligación de prueba y que la evidencia muestre que sus inversiones carecían de valor antes de la emisión de la declaratoria de lesividad y que la declaratoria no tenía ningún efecto legal o práctico. Sobre la inversión del demandante, por lo que solicitó que el Tribunal desestime las demandas de demandante.

6. De los fallos emitidos dentro del proceso arbitral respecto a la jurisdicción del Tribunal

El 29 de mayo de 2008, el Estado de Guatemala presentó una objeción a la jurisdicción alegando que en Guatemala aún se tramitaban procesos arbitrales locales promovidos por Ferrovías de Guatemala, S.A., a los cuales no habían renunciado la demandante de forma clara pues el artículo 10.18.b de CAFTA requiere que, junto a la notificación de arbitraje se acompañe: (i) La renuncia por escrito del demandante a las reclamaciones sometidas a arbitraje y (ii) de las renunciaciones por escrito del demandante y de la empresa a las reclamaciones sometidas a arbitraje. De cualquier derecho a iniciar o continuar, ante cualquier tribunal judicial o administrativo, conforme a la ley de cualquiera de las partes u otros procedimientos de solución de controversias, cualquier actuación respecto de cualquier medida que se alegue ha constituido una violación.

Como ya se dijo, el 17 de noviembre de 2008, el tribunal declaró sin lugar la excepción a la competencia, en la que el Tribunal consideró que: (a) La reserva incluida en las renunciaciones presentadas por el demandante, en virtud del artículo 10.18.2, no tienen ninguna consecuencia para efectos de su validez.

(b) Que las renunciaciones presentadas por el reclamante, en virtud del artículo 10.18.2, son válidos con respecto a la reclamación que surja del Lesivo Resolución y de la conducta posterior del demandado de conformidad con la Resolución Lesivo y, por lo tanto, cumplen el consentimiento del demandado sobre las condiciones de arbitraje, en virtud del artículo 10.18 con respecto a dicha reclamación.

c) El demandante ha solicitado la adjudicación de los costos de esta fase del proceder. La parte demandada ha solicitado la concesión de tales costos y sus propios honorarios legales y gastos asociados a esta fase del proceder. El Tribunal tendrá en cuenta esta cuestión en el marco de los méritos.

d) El Tribunal ordenará la continuación del procedimiento sobre el fondo y establecerá un calendario para la presentación de alegaciones sobre el fondo después de consulta con las

partes. (Extraído de <https://icsid.worldbank.org/ICSID/Index.jsp> el 1 de mayo de 2013).

“Respecto al primer fallo de la jurisdicción cabe mencionar que Guatemala alegaba una superposición de procedimientos por lo tanto el Tribunal tuvo que realizar el análisis sobre si los arbitrajes locales abordaron las mismos alegatos que los presentados ante el panel arbitral. Por su parte, RDC sostuvo que su reclamación del TLCAC-RD solo se refería a medidas tomadas después de que los procedimientos de arbitraje local fuesen iniciados. Específicamente, RDC declaró que la reclamación del TLCAC-RD comenzó con la Resolución Lesivo: La resolución introducida en 2006 por la cual se declaró que el contrato con FVG era perjudicial para el Estado. No obstante, el Tribunal encontró que había cierta ‘ambigüedad’ en torno a las medidas objetadas por RDC en su solicitud de arbitraje del TLCAC-RD. La solicitud, por ejemplo, hacía referencia al incumplimiento de pago de fondos fiduciarios y de desalojar a los ocupantes de las vías que constituyen los mismos motivos de queja presentados en los procedimientos de arbitraje local. De esta manera, el Tribunal se preguntó: Debido a esta superposición, ¿la total renuncia es defectiva y afecta a todo el procedimiento ante este Tribunal o si la renuncia solo es parcialmente defectiva? Al adoptar este último enfoque, el Tribunal concluyó que la reclamación del TLCAC-RD presentada por RDC era, en efecto, un paquete de múltiples demandas y que no todas ellas se superponían con aquellas presentadas en el arbitraje local en Guatemala. Por lo tanto, la renuncia de RDC estaba considerada como válida con respecto a los reclamos referidos a la Resolución Lesivo y a las leyes que le siguieron. Después de confirmar su jurisdicción, el Tribunal ordenó que los procedimientos procedieran a considerar los méritos de la reclamación de RDC”. (Extraído del 10 de junio de 2013).

En cuanto a la segunda resolución de objeciones de jurisdicción puestas por el Estado de Guatemala por *Ratione Temporis* (jurisdicción temporal) y *Ratione Materiae* el Estado hizo dos cuestionamientos: a) Si la disputa se inició antes de que el CAFTA-DR hubiera entrado en vigencia y b) Si RDC había realmente realizado una inversión en Guatemala.

Sobre dichos aspectos el Tribunal consideró que “existe una controversia entre Demandante y Demandado la cual inició en la fecha que la Resolución Lesivo fue

publicada en el Diario Oficial. Llegando a esta conclusión, el tribunal no necesita resolver si el tribunal según CAFTA tiene jurisdicción sobre las controversias que iniciaron antes del a fecha en que el Tratado entro en vigor y el cual continúa después de esa fecha. Se limita a señalar que CAFTA aplica expresamente, las medidas adoptadas o mantenidas por la Parte, (artículo 10.11.1) y que no fue hasta que la Resolución Lesivo finalmente publicó que podría considerarse como una medida”. (Párrafo 40 Arbitral, extraído de <https://icsid.worldbank.org/ICSID/Index.jsp>, el 1 de mayo de 2013).

7. Del contenido del Laudo Arbitral

El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) emitió el laudo que resolvió la demanda promovida por Railroad Development Corporation (RDC) en contra de la República de Guatemala, identificado como ‘Caso del CIADI NO. ARB/07/23, en el Laudo Arbitral de fecha 29 de junio, 2012. (Documento que se encuentra disponible en la página: <https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=CasesRH&actionVal=viewCase&reqFrom=Home&caseId=C116>).

7.1. En el número V referente a la demanda de la expropiación

El tribunal inició su análisis con lo determinado por en el CAFTA en el artículo 10.7. Expropiación e Indemnización el cual textualmente establece que “1. Ninguna parte expropiará ni nacionalizará una inversión cubierta, sea directa o indirectamente, mediante medidas equivalentes a la expropiación o nacionalización (“expropiación”), salvo que sea:

- (a) por causa de un propósito público;
- (b) de una manera no discriminatoria;
- (c) Mediante el pago pronto, adecuado y efectivo de una indemnización de conformidad con los párrafos 2 al 4; y (d) con apego al principio del debido proceso y al Artículo 10.5”.

Además el Tribunal resaltó que el artículo 10 deberá interpretarse en términos de los Anexos 10-b y 10-C, Anexo 10-B *Derecho Internacional Consuetudinario* estipula: “Las partes confirman su común entendimiento de que ‘el derecho internacional consuetudinaria’ general y especialmente hace referencia al Artículo 10.5 10.6 y al anexo 10-C resultando de una general y consistente práctica de Estado que se deriva de un sentido de obligación jurídica. Con respecto al Artículo 10.5 los principios del derecho internacional consuetudinario protegen los derechos económicos y derechos de los extranjeros”. En el anexo 10-C establece lo siguiente: “Las partes confirman su común entendimiento que el artículo 10.7.1 en el que se pretende reflejar el derecho internacional consuetudinario relativo a la obligación de los Estados al respecto de la expropiación.

2. Una acción o una serie de acciones por una parte no puede constituir una expropiación salvo que interfiera con un derecho de propiedad tangible o intangible o en una inversión con interés de propiedad.

3. Artículo 10.7.1 se dirigen dos situaciones. La primera es expropiación directa donde la inversión se nacionaliza o la otra directamente expropiación a través de traspaso formal de título o confiscación directa.

4. La segunda situación se dirige por el artículo 10.7.1: Es expropiación donde una medida o serie de medidas por una parte tiene un efecto equivalente a expropiación directa sin traspaso formal de título o confiscación directa. La determinación de si una serie de medidas de una parte en un hecho específico, constituye una expropiación indirecta requiere de una investigación factual y de caso por caso, que considere entre otros factores i) el impacto económico de la acción del gobierno, sin embargo el hecho que una medida o serie de medidas por una Parte tiene un efecto adverso sobre el valor económico de una inversión, por sí solo, no establece que una expropiación indirecta haya ocurrido. ii) La amplitud con que la medida que el gobierno interfiere con expectativas razonables de inversión respaldada y diferente; y iii) el carácter de la acción del gobierno.

4. Excepto en raras circunstancias, medidas regulatorias no discriminatorias por parte que fueron diseñadas y aplicadas para proteger los objetivos de bienestar público legítimo, tales

como salud pública, seguridad y el medio ambiente no constituyen expropiaciones indirectas.

Con base al anterior fundamento del tratado y analizando cada uno de los argumentos de las partes sobre el asunto específico el Tribunal Arbitral en el párrafo 152 del laudo arbitral determinó: a) que más de cinco años después de la publicación de la Declaratoria de Lesividad, el contrato 143/158 y el contrato 402 permanecen sin efecto. b) El demandante continúa en posesión del equipo de ferrocarril. c) El demandante continúa recibiendo rentas asociadas con sus derechos de bienes inmuebles según contrato 402. d) Tales rentas que ascienden al 92% e ingresos de FVG. Por esas razones, el Tribunal concluye que el efecto de inversión del Demandante no aumenta el nivel de una expropiación indirecta”. (Extraído del 4 mayo de 2012).

7.2. En referencia al número VI del Laudo el Tribunal analizó la demanda por trato nacional

Según lo alegado por Railroad Development Corporation (RDC), el Tribunal estableció en el párrafo 153 que: “El Tribunal vuelve a la alegación de que el demandado violó el artículo 10.3 del CAFTA. El Tribunal ya ha llegado a la conclusión de que la Demandante no ha demostrado que los efectos de la Resolución Lesivo era favorecer el señor Campollo. Es en esta premisa que el Demandante ha basado su alegación en virtud del artículo 10.3. Como señaló el Tribunal, más de cinco años después de la Resolución Lesivo, el Demandante sigue teniendo sus derechos contractuales sobre el derecho de vía y para permanecer en posesión del material ferroviario. Esto por sí mismo es una base suficiente para rechazar la alegación de las Demandantes que el demandado trató Demandante diferente del señor Campollo. Por otra parte, el Tribunal considera que el demandado no ha demostrado que el Demandante y el señor Campollo son inversores nacionales y extranjeros en ‘circunstancias similares’. Según la Demandante, ambos son competidores en el mismo sector económico, ya que han estado compitiendo para invertir y operar el ferrocarril y en el arrendamiento y el desarrollo de los activos del ferrocarril. Demandante apoya esta afirmación citando el hecho de que el señor Campollo tiene ciertos intereses en la industria azucarera de la República Dominicana, y opera un ferrocarril no

exclusivamente para el transporte de los productos de su patrimonio. En opinión del Tribunal, la obvia diferencia de escala entre el ferrocarril para la explotación exclusiva de la plantación de azúcar del señor Campollo en la República Dominicana y el funcionamiento de los ferrocarriles de la Demandante en Guatemala derrota a la ‘circunstancias similares’ argumento. El Demandante sostiene que, en cualquier caso, incluso en ausencia de la complicidad entre el Gobierno y el señor Campollo, Guatemala discriminado RDC cuando trató de coaccionar a RDC en la rendición de tramos ferroviarios restaurados a favor del 'sí [interesados] los inversores a cambio de la Gobierno abandonar la Resolución Lesivo. (Memorial, par. 165) el Tribunal abordará el fondo de este argumento bajo el nivel mínimo de trato. En cuanto a la expresión ‘otros inversores’, sin más justificación (que el Demandante no ha presentado), es demasiado valga para indicar de forma separada de la reivindicación. El Tribunal no está en condiciones de determinar que estos inversores son y si están en ‘circunstancias similares’, ni el Tribunal ha sido presentado con la evidencia de la identidad de estos inversores. En conclusión, el Tribunal considera que la denuncia de violación por parte demandada de sus obligaciones en virtud del artículo 10.3 del CAFTA carece de fundamento”.

7.3. En el numeral VII, el Tribunal analizó la demanda de la entidad por Railroad Development Corporation respecto a las normas mínimas de trato

El Tribunal argumentó que, al respecto de las Normas Mínimas, llegó a las siguientes conclusiones:

“1. Cada parte otorgará a las inversiones cubiertas un trato conforme con el derecho internacional consuetudinario, incluido el trato justo y equitativo y plena protección y seguridad.

2. Para mayor certeza, el párrafo 1 prescribe el nivel mínimo de trato a los extranjeros según el nivel que debe otorgarse a las inversiones cubiertas. Los conceptos de ‘trato justo y equitativo’ y ‘protección y seguridad plenas’ no requieren un trato adicional o más allá de aquél exigido por ese nivel y no crean derechos substantivos adicionales. La obligación establecida en el párrafo 1, que presente:

A) 'Trato justo y equitativo' que incluye la obligación de no denegar justicia en procedimientos criminales, civiles, o contencioso administrativos, de acuerdo con el principio del debido proceso incorporado en los principales sistemas jurídicos del mundo.

B) 'Protección y seguridad plenas' que exige a cada parte otorgar el nivel de protección policial que es exigido por el derecho internacional consuetudinario.

3. La determinación de que se ha violado otra disposición de este acuerdo, o de otro acuerdo internacional, no establece que se ha producido una violación de este artículo.

Una nota al pie de este artículo ordena al Tribunal a interpretarla de conformidad con el Anexo 10-B en el derecho internacional consuetudinario:

"Las partes confirman su común entendimiento de que el derecho consuetudinario internacional general y específica en los artículos 10.5, 10.6, y el Anexo 10-C resulta de una práctica general y consistente de los Estados, seguida por ello un sentido de obligación legal. En cuanto al artículo 10.5, el nivel mínimo de trato a los extranjeros se refiere a todos los principios del derecho internacional consuetudinario que protegen los derechos e intereses económicos de los extranjeros".

El Tribunal también hace referencia al Preámbulo del Tratado, los Estados partes declaran que han llegado a la conclusión de: "Asegurar un marco comercial previsible para la planificación empresarial y la inversión; promover la transparencia y eliminar el soborno y la corrupción en el comercio internacional y la inversión. Tratar de facilitar comercio regional promoviendo procesos de aduanas eficientes y transparentes que reduzcan costos y aseguren la previsión de los importadores y exportadores". (Énfasis añadido por el Tribunal).

Artículo 1.2 (1) sobre los objetivos que se aplica a la totalidad del acuerdo se establece que:

"Los objetivos de este Tratado, desarrollados de manera más específica a través de sus principios y reglas, incluidos los de trato nacional, trato de la nación más favorecida, y transparencia [...]" (énfasis añadido por el Tribunal).

El hecho de que el demandado no hizo uso de la Declaración Lesivo para su propósito, es evidente en las propias actas de la reunión de la mesa redonda del 28 de septiembre de 2006: "El Fiscal General señaló que la PGN está listo para realizar las acciones correspondientes en el caso con respecto a la declaración de lesividad del contrato de usufructo oneroso de equipo ferroviario. Señaló que este tipo de acciones se aplazaron en espera de los resultados de la mesa de discusión, pero que él piensa que si no se avanza en la mesa de discusión las acciones deben ser llevadas sin demora. El Procurador General también cree que si el PGN inició los procedimientos legales que esto aumentaría la presión para avanzar en las negociaciones". (Párrafo 3 del acta. Ex. R-36). Como se ha señalado anteriormente por el Tribunal, el presidente Berger fue contundente en sus declaraciones como se informa en la prensa sobre lo que motivó la Declaración Lesivo: "La declaración de lesividad surge del hecho de que los EE.UU., \$ 50 millones de inversión bajo dicho contrato no se produjo. Sin embargo, Ferrovías [FVG] tiene un plazo de 90 días para entablar un diálogo con las autoridades correspondientes". (Ex. C-131). La declaración coincide sustancialmente con la transcripción de la emisión del Presidente el 4 de septiembre de 2006. (Ex. C-132).

El Tribunal ya ha señalado que el procedimiento de lesividad tiene características que pueden ser fácilmente abusadas por el Gobierno. La supuesta inevitabilidad del proceso junto con la 'ilegalidad' que tiene la misma categoría que lesividad significa que un recurso extraordinario puede convertirse en rutina una vez que cualquier 'ilegalidad' de un acto del Gobierno ha sido identificado por él mismo. Es inconcebible que cualquier ilegalidad perjudicara a los intereses del Estado sin que el Presidente vaya a tener que ejercer su propio juicio al respecto. Un inversor en Guatemala no tendría la certeza de que, en cualquier momento dentro de los tres años de su inversión, el Estado puede declarar la lesividad de inversión, si se descubre un defecto por parte del Estado, por ejemplo, en la autorización de la inversión, con independencia de la actuación impecable por parte del inversionista en sus obligaciones en el marco de dicha autorización. A menos que un remedio tan extraordinario se utilice en circunstancias verdaderamente excepcionales, como en los casos de corrupción, para dar un ejemplo de la preocupación de la demandada,

que crea situaciones que tienen el potencial de violar el estándar mínimo de trato a los extranjeros según el derecho internacional consuetudinario.

En las circunstancias de este caso, el remedio lesivo se ha utilizado bajo un manto de corrección formal, supuestamente en defensa del Estado de derecho, incluso para exigir concesiones no relacionadas con el hallazgo de lesividad. Incluso si las acciones de FEGUA con respecto al contrato 41/143, y en lo que FVG puede utilizar el equipo ferroviario, eran ultra vires (no 'de conformidad con la legislación nacional') no ha sido convincente para el Tribunal. El Gobierno debería ser impedido de oponer violaciones de su propia ley como defensa cuando, durante un periodo sustancial de tiempo que se pasa por alto sabiendo los beneficios obtenidos, tiene el poder para corregirlos.

En opinión del Tribunal, la manera los fundamentos sobre los cuales el demandado aplicó el recurso lesivo en las circunstancias de este caso constituye una violación del estándar mínimo de trato en el artículo 10.5 del CAFTA por ser, en palabras de *Waste Management II*, "arbitraria, sumamente desleal, [e] injusto". En particular, el Tribunal hace hincapié en los siguientes hechos que, en conjunto, demuestran la naturaleza arbitraria, manifiestamente desleal e injusta de lesividad, en este caso, incluso evidenciando que lesivo estaba en incumplimiento de representación hecha por Guatemala sobre el que el Demandante razonablemente apoya: a) El Gobierno declaró lesivo el contrato 143/158 por el uso de equipo ferroviario del cual FEGUA recibió rentas sin protesta. b) El contrato había sido concluido por iniciativa de FEGUA porque el propio gobierno fracasó, por razones desconocidas, en la ratificación del contrato 41 después de que FVG lo había ganado a través de licitación pública. c) La falta de ratificación del Gobierno y la falta de licitación pública para su uso bajo el contrato 143/158 del mismo equipo según contrato 41, ambos bajo el control del Gobierno y era quien tenía el poder de remediar, eran, en parte, la justificación para declarar la lesividad del contrato 143/158. d) Otros motivos de lesividad se refieren a los términos del Contrato 41 que el mismo Gobierno había propuesto y que FVG y FEGUA habían copiado en el contrato 143/158. e) El equipo ferroviario en cuestión había sido utilizado desde el inicio del servicio ferroviario en 1998 con pleno conocimiento del Gobierno y, sin el cual, el demandante no podría haber cumplido sus obligaciones bajo el contrato 402. f) FEGUA certifica que tales obligaciones,

bajo la Fase I y II de la rehabilitación de ferrocarril, se habían realizado satisfactoriamente por FVG y que había utilizado el mismo equipo ferroviario, primero bajo los canjes de notas entre FEGUA y FVG y más tarde bajo el contrato 143/158. g) Las condiciones propuestas por el Gobierno para no proceder con la lesividad estaban, en su mayor parte, no relacionadas con el endurecimiento de lesividad y la declaración lesiva fue utilizada como una táctica para presionar al demandante para invertir más, independientemente de sus obligaciones según el contrato 402, o perder su inversión en favor de otros inversores no especificados.

En opinión del Tribunal, la manera y los fundamentos sobre los cuales el demandado aplicó el recurso lesivo, en las circunstancias de este caso, constituyen una violación del estándar mínimo de trato en el artículo 10.5.

El efecto que tuvo el incumplimiento sobre inversión del demandante será abordado por el Tribunal como parte de su evaluación de daños. (Extraído del 4 mayo de 2012).

7.4. De la condena en daños dictada en contra del Estado de Guatemala

En el numeral romano, XII decisión del Tribunal arbitral finalmente declaro que “sobre la base de las consideraciones precedentes, el Tribunal ha decidido por unanimidad lo siguiente:

1. Que la demandada ha violado el nivel mínimo de trato en virtud del artículo 10.5 del CAFTA en materia de inversión de la demandante.
2. Que la demandada deberá pagar al demandante: a) \$ 6.576.861 por su inversión en las fases I y II, b) \$ 1,350,429 para el funcionamiento del ferrocarril por un año después de la Declaración Lesivo que permitió un cierre ordenado del servicio ferroviario, y c) 82% (el porcentaje de acciones en FVG celebrada por la Demandante) de \$ 4,121,281.62 (\$ 3,379,450.93) - el valor actual neto de los bienes arrienda inmuebles existentes medido durante su vida restante a la fecha de lesivo - menos del 82% de las rentas pagadas a FVG en tales contratos post-lesivo y hasta que el pago por el demandado de la indemnización

concedida aquí. Debido a que el Tribunal no puede determinar en este momento cuando la demandada pagará el premio, no habrá necesidad de un cálculo final de esta cantidad.

3. Esto sobre el pago de la indemnización concedida. El demandante perderá y renunciará a todos sus derechos en virtud de los contratos de usufructo y transferirá al demandado las acciones del demandante en FVG.

4. Que la cantidad concedida en indemnización devengará el interés compuesto a una tasa equivalente a la LIBOR a seis meses más dos puntos porcentuales a partir de la fecha de la Declaración Lesivo a la fecha de pago.

5. Que el demandado será responsable de los gastos administrativos del CIADI y los honorarios y gastos del Tribunal en relación con las dos fases jurisdiccionales. Según lo calculado por la Secretaría del CIADI, los honorarios y los gastos ascienden a \$ 384,854.01. Dado que cada parte ha avanzado 50% de los importes solicitados por la Secretaría del CIADI para financiar estos procesos, el Demandado deberá pagar al Demandante \$ 192,427.00. Dicho importe llevará intereses a la tasa establecida en el apartado 4 anterior.

6. Que cada una de las partes será responsable del 50% del resto de los gastos administrativos del CIADI y de los honorarios y gastos del Tribunal.

7. Que cada una de las partes será responsable de sus propios honorarios y gastos de abogados.

8. Que todas las demás demandas son desestimadas.

7.4.1. Análisis de la condena que recibió el Estado de Guatemala en virtud de considerar el Tribunal Arbitral una violación al trato justo y equitativo

En virtud de la publicidad de todas las etapas que el proceso arbitral de promovido por la Railroad Development Corporation (RDC) en contra de la República de Guatemala, identificado como caso del CIADI NO. ARB/07/23, ha tenido una gran repercusión, sobre todos en los medios electrónicos, pues el CIADI además de publicar en su página web

todos los documentos y resoluciones que forman parte del mismo, con autorización de las partes transmitió, vía Internet las audiencias celebradas en dicho proceso que causó muchas expectativas e interés de muchos países, especialmente los miembros de CAFTA pues constituyen el primer proceso arbitral internacional bajo las normas del CAFTA.

Por lo que, el laudo emitido en el proceso ha sido objeto de varios análisis por expertos de derecho internacional dentro de las cuales destaca el realizada por el profesor Matthew C. Porterfield, becario senior y profesor adjunto del *Harrison Institute for Public Law del University Law Center* dependiente de la Universidad de Georgetown. Su trabajo fue publicado por el Instituto Internacional para el desarrollo sostenible (IISD).

En el Boletín trimestral sobre el derecho y la política de inversiones desde una perspectiva del desarrollo sostenible del mes de marzo de 2013, el cual fue traducido al español por María Candela Conforti, establece que:

“¿Vincular el Trato Justo y Equitativo con el Derecho Consuetudinario internacional restringe efectivamente su interpretación?”

Pese a que se supone que el Derecho Consuetudinario Internacional CIL, está basado en la verdadera práctica estatal y *opinio juris*, en la práctica los árbitros tienden a definir el estándar FET (el trato justo y equitativo, *fair and equitable treatment*, en adelante FET) con el Derecho Consuetudinario Internacional (por sus siglas en inglés, en adelante CIL) exactamente de la misma manera que lo hacen con el estándar autónomo: haciendo referencia a anteriores laudos arbitrales y escritos académicos, sin ninguna evidencia de alguna práctica estatal ni opinión juris. Este fenómeno se encuentra bien ilustrado en el reciente laudo del caso RDC c. Guatemala, donde el tribunal rechazó los argumentos no solo de Guatemala, sino también de otras tres partes del Tratado de Libre Comercio entre la República Dominicana, América Central y Estados Unidos (CAFTA-DR), incluyendo a Estados Unidos, de que el estándar FET vinculado con el CIL presente en el CAFTA debería ser definido en referencia a evidencia real de práctica estatal u *opini3n juris*.¹³ La diferencia surgió por un contrato de 50 años que RDC celebró en 1997 con FEGUA, una empresa de propiedad estatal de Guatemala, para prestar

servicios ferroviarios en el país. En 2005, RDC acusó a FEGUA por el incumplimiento de sus obligaciones contractuales de retirar a ocupantes ilegales de la vía ferroviaria y de pagar a un Fondo Fiduciario Ferroviario (en inglés, *Railway Trust Fund*). En 2006, Guatemala terminó el contrato que otorgaba a RDC el derecho a utilizar los equipos ferroviarios de FEGUA, alegando que esto iba a en contra de los intereses nacionales. RDC entabló una reclamación bajo el CAFTA-DR, alegando que Guatemala había violado varias disposiciones del capítulo de inversión de este tratado 14. El tribunal concluyó que al cancelar el contrato, Guatemala no había dispensado a RDC un trato justo y equitativo en violación del Artículo 10.5 del CAFTA-DR, que establece que “Cada Parte otorgará a las inversiones cubiertas un trato acorde con el derecho internacional consuetudinario, incluido el trato justo y equitativo”. El enfoque del tribunal para identificar el nivel de protección pertinente bajo el CIL fue mucho más interesante que su decisión sobre la violación del estándar por Guatemala. Este país argumentó que RDC cargaba con la responsabilidad de demostrar el nivel pertinente bajo el CIL, y que al no asumir esa carga, no podría simplemente basarse en laudos anteriores de los tribunales de inversión para constituir o proporcionar un argumento de práctica estatal 16. Otras tres Partes del CAFTA— Estados Unidos, El Salvador y Honduras—hicieron presentaciones como “Partes no contendientes” donde apoyaban la postura de Guatemala de que RDC tenía la responsabilidad de demostrar el nivel pertinente acorde al CIL en base a la práctica estatal y *opini3n juris* en lugar de basarse en laudos arbitrales 17 El tribunal del caso RDC, sin embargo, no basó sus conclusiones sobre el nivel pertinente de trato justo y equitativo en una revisi3n de la práctica estatal y *opini3n juris*. En cambio, simplemente adoptó la amplia formulaci3n que aplicó el tribunal del caso *Waste Management II*, un arbitraje de inversi3n en virtud del Capítulo 11 del TLCAN, donde indicó que el FET abarca el proceso debido, transparencia y “justicia natural 18. El tribunal de RDC reconoció que la caracterizaci3n del FET en el caso *Waste Management II* estaba basada en anteriores laudos del TLCAN en lugar de la práctica estatal. El tribunal aceptó que “los laudos arbitrales no constituyen la práctica estatal 19, pero calificó como “eficaz” su uso para definir el CIL. Esta

fundamentación para basarse en laudos arbitrales para determinar el contenido del Derecho Consuetudinario Internacional no es persuasiva. Pese a que los laudos arbitrales pueden ser una fuente “eficaz” de evidencia de opinión en torno al contenido del CIL, tienen un limitado valor probatorio cuando, tal como ocurrió en el caso *RDC*, no se basan o no se encuentran respaldados en la práctica estatal y *opinio juris* 20. Además, si el nivel pertinente de FET conforme al CIL puede ser establecido en base a laudos arbitrales sin referencia a la práctica estatal y *opinio juris*, tornaría la distinción entre los estándares autónomos y los estándares vinculados con el CIL irrelevante. Opciones para evitar interpretaciones excesivamente amplias del FET. El laudo del caso *RDC* y otros similares podrían generar presión sobre los negociadores para que consideren enfoques alternativos para restringir las interpretaciones del FET. Las opciones posibles incluyen las siguientes: a) Las disposiciones FET podrían incluir lenguaje disponiendo que un inversor que reclama que un estado ha violado una obligación del derecho consuetudinario internacional posee la responsabilidad de demostrar que la obligación exista en base a evidencia de real práctica estatal y *opinio juris*, y que una obligación como tal no pudiera ser establecida solamente a través de laudos arbitrales o fuentes secundarias. b) Las disposiciones FET darían aclarar que las afirmaciones de los estados en los procedimientos arbitrales (tanto en calidad de demandados como partes no contendientes) en torno al nivel de protección conforme al CIL constituyen *opinio juris* pertinentes y, por lo tanto, son altamente probatorias del nivel pertinente. c) Las disposiciones FET podrían incluir “una lista exhaustiva de obligaciones estatales bajo el FET”, tal como se sugirió en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). d) Las disposiciones FET podrían ser omitidas por completo en los futuros acuerdos de inversión (otra opción identificada por UNCTAD).²² Dados los diferentes enfoques adoptados por Estados Unidos y la UE con respecto a Trato Justo y Equitativo, las negociaciones del TLC entre EUA y la UE presentan la oportunidad de explorar algunas de estas opciones. Parece ser poco probable que la disposición FET vaya a ser omitida por completo de un acuerdo entre EUA y la UE, pero una o más alternativas como las mencionadas anteriormente podrían imponer la restricción

necesaria de la interpretación del FET por parte de los tribunales como así también recuperar en alguna medida el control estatal sobre su contenido. (Extraído de *¿Distinción sin diferencia? La Interpretación del Trato Justo y Equitativo conforme al Derecho Consuetudinario Internacional de los Tribunales de Inversión*, por Matthew C. Porterfield. http://www.iisd.org/pdf/2013/iisd_itn_march_2013_es.pdf, el 4 de junio de 2013).

7.4.2. Algunos comentarios respecto a lo resuelto por el Tribunal Arbitral

En Guatemala, la noticia de la condena al Estado por parte del Tribunal Arbitral fue noticia de primera página en los diarios de mayor circulación en el país.

En la portada del periódico *Prensa Libre*, del sábado 30 de junio de 2012, se puede leer *Multa por Trato Injusto a Inversionista. Condena Millonaria por Caso Ferrovías, más de Us. 11 millones deberán pagar el Estado guatemalteco*, p. 3.

Esta página se publicó con el artículo elaborado por Rosa María Bolaños con el encabezado ‘Arbitraje Internacional por Caso Ferrovías. El CIADI falla contra Estado de Guatemala’. ‘El país debe pagar entre Q86 millones y Q120 millones por resolución’. La noticia está compuesta por varios segmentos: Antecedentes, historia y un recuadro de detalles del monto de la sanción. En esta última se lee: “El procurador general de la nación, Larry Robles, declaró ayer que luego de algunos cálculos el país podría pagar unos US.1.5 millones por la demanda de RDC. Robles dijo que, aunque se deberá hacer un pago millonario este será mucho menor a lo demandado, que eran US 65 millones, más los intereses legales desde agosto del 2006, además de costos procesales como pago de honorarios a los abogados que eran unos US 5 millones. Ahora se deberá definir de donde se obtendrán los fondos”.

En la misma noticia hay un apartado de Carrasco, el abogado en Guatemala de Ferrovial, quien “calificó de importante e histórico el fallo porque es el primer caso dentro del marco del TLC y sienta un precedente al ser una victoria para el estado de Derecho”.

Por su parte, el Ministro de Economía, De la Torre, afirmó que “estamos satisfechos con la resolución, porque cerrar este caso nos permite continuar la agenda para el desarrollo del sector ferroviario, que incluye un plan logístico y multimodal. Diferentes vías de comunicaciones”. Además, agregó que “con el fallo solo se reconoce el pago a la inversión instalada y el valor del bien –equipo ferroviario- y que eso significa que el resto de demandas quedaron invalidadas, tales como el falso argumento de una expropiación indirecta de parte del Estado de Guatemala”. El funcionario agregó que “según el contenido de la resolución, luego del pago exigido Ferrovías perderá sus derechos, conforme a los contratos de usufructo y los bienes pasarán de nuevo a control del Estado. En la página electrónica del Ciadi este caso se da por concluido”.

En el *Diario de Centro América*, en la página 5 de la publicación del lunes 2 de julio de 2012, se publicó, en el recuadro inferior derecho, un artículo que se titulaba *Gana Ferrovías* y en su contenido se puede leer lo siguiente: “Guatemala vuelve a adquirir los derechos de la línea férrea, un activo valioso para el país, y en poco tiempo se tendrá un tren que estará funcionando al servicio de todos los guatemaltecos”. El presidente Otto Pérez Molina dijo en conferencia de prensa al ser preguntado por el laudo emitido por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias de Inversiones que condena al Estado de Guatemala a pagar US11 millones a la empresa Ferrovías que: “Habrá que hacer una renegociación y estudiarlo, pues hay varias ofertas de gente que estaba interesada y que estaba negociando con el dueño anterior y habían expresado al Gobierno que, si estaba de acuerdo, ellos estaban interesados en pagar la deuda, terminar el proceso y quedarse con el derecho. Habrá que analizarlo con prudencia”.

Por su parte, el bufete Díaz –Duran en Guatemala publicó en su página principal la siguiente noticia:

“RDC gana demanda planteada conforme el CAFTA en contra de la República de Guatemala. Railroad Development Corporation (RDC) ha resultado vencedora después de los cinco años que duró el arbitraje internacional planteado en contra de la República de Guatemala bajo los términos del Tratado de Libre Comercio entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos (CAFTA). El 29 de junio de 2012, un

tribunal del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) decidió de forma unánime que Guatemala había violado el estándar mínimo de trato establecido en el Artículo 10.5 del CAFTA, al cometer actos “arbitrarios, manifiestamente abusivos, [e] injustos” en perjuicio de RDC, y ordenó que RDC fuera resarcida totalmente. En 1997, el gobierno de Guatemala otorgó a Ferrovías Guatemala (FVG), afiliada de RDC en Guatemala. En compensación por el incumplimiento de Guatemala, se ordenó el resarcimiento total a favor de RDC. El Tribunal concedió a RDC más de US\$14 millones en daños e interés compuesto; asimismo, ordenó a Guatemala pagar determinados gastos administrativos del Tribunal por un monto cercano a los US\$200,000. Lo resuelto en cuanto a interés compuesto y costos administrativos se derivó al haber determinado el Tribunal que Guatemala había provocado una fase innecesariamente prolongada al impugnar la jurisdicción, entre otras dilaciones durante el proceso. El Tribunal también resolvió que, en cuanto Guatemala pague en su totalidad el monto ordenado, RDC deberá entregar a Guatemala o a quien esta designe toda la participación accionaria (82 %) que posee en FVG y, al hacerlo, renunciar a todo derecho que RDC pudiera tener según los términos del usufructo del ferrocarril. De conformidad con el CAFTA, Guatemala está obligada a cumplir con el laudo definitivo “a la mayor brevedad”.

Henry Posner III, presidente de RDC y FVG, comentó que: “El fallo del Tribunal es una victoria tanto para el estado de Derecho en Guatemala y para la recuperación de la inversión de RDC. Sin embargo, esta victoria ha resultado demasiado onerosa, desde el costo que significó para FVG y RDC promover el caso ante el CIADI hasta el costo que implica para Guatemala la pérdida de su ferrocarril por segunda ocasión”. Posner agregó que “es irónico que mientras que los ferrocarriles en todas partes del mundo estén gozando de grados sin precedente de tráfico e inversión, el de Guatemala esté no solo abandonado sino literalmente destruido a causa del robo incesante de los bienes ferroviarios a partir de la declaratoria de lesividad: por ejemplo, puentes de acero completos han literalmente desaparecido a plena luz del día. Ahora, nuestra atención a corto plazo se concentra en la ejecución del fallo del Tribunal, de por sí un proceso complejo”, concluyó Posner. (Extraído de [236](http://www.centrallaw-</p></div><div data-bbox=)

guatemala.com/_blog/Noticias/post/RDC_Gana_Demanda_Planteada_Conforme_el_CAF
TA_en_Contra_de_la_Rep%C3%BAblica_de_Guatemala/, el de marzo de 2013).

Posteriormente a la publicación del laudo emitido por el CIADI tanto de forma electrónica como pública, corrieron muchísimos comentarios, algunos positivos y otros negativos, ya sea en contra de contenido del laudo arbitral, sobre la imparcialidad con que suele actuar el CIADI, y otros tantos en contra de la actitud del Estado de Guatemala y otros inclusive en contra de la empresa demandante, pero estos resultaron ser los menos.

A forma de ejemplo de los muchos comentarios que se emitieron se transcribe uno publicado en un boletín sudamericano en cual establece que: “El CAFTA tiene varios casos, el más reciente es el de Railroad Development Corporation – RDC- contra Guatemala. En 1997, la RDC obtuvo 50 años de concesión para restaurar el funcionamiento de Ferrovías de Guatemala, una empresa que existía desde los años 20. La RDC es muy modesta en Pittsburg, Estados Unidos, pero opera en otros países y con el antecedente de una demanda ante el CIADI contra Estonia, que llegó a un arreglo La RDC no puso en funcionamiento la red chapina, pero denunció a Guatemala ante el CIADI por expropiación indirecta. El hecho habría sucedido cuando el Presidente Berger, en 2005, dijo que era “lesivo” al patrimonio histórico el uso de 12 viejas locomotoras originales. El 29 de junio 2012, el CIADI notificó a Guatemala que debía a RDC la cantidad de US\$14 millones, más otros tantos por daños e intereses, más US\$ 200 millones al CIADI por gastos del arbitraje. En compenso RDC le devuelve el ferrocarril donde invirtió poco o nada. (Extraído de <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=153942> el 5 de junio de 2013). Se transcribe dicha noticia por los muchos errores de precisión que contiene sobre los hechos suscitados en el arbitraje.

8. Solicitud de Suplementación y Rectificación

Posteriormente a la notificación del arbitral, la entidad demandante manifestó su descontento por la cantidad a la que fue condenado el Estado de Guatemala por lo que el CIADI planteó una solicitud de suplementación y rectificación con fundamento en la sección 5 del Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados la cual establece, en el artículo 50, que: “Si surgiere una diferencia entre las partes acerca del sentido o alcance del laudo, cualquiera de ellas podrá solicitar su aclaración mediante escrito dirigido al Secretario General.”

El 18 de enero 2013, el Tribunal Arbitral, resolvió la solicitud suplementaria y la rectificación presentada por la demandante.

El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) resolvió a favor del Estado de Guatemala en el trámite de la solicitud de suplementación y rectificación solicitada en el caso Ferrovías. Únicamente rectificó un error numérico que se había cometido en el laudo arbitral.

Condenado en definitiva al Estado de Guatemala a pagar aproximadamente 2,2 millones de dólares, más del monto originalmente condenado, cuando la demandante pretendía, con dicha acción, aumentar el monto a 22 millones de dólares.

Esta última decisión tuvo una opinión disidente parcial, Stuart E. Eizenstat, quien se separó del criterio de los otros miembros del tribunal.

Sobre esta última fase del proceso arbitral, la entidad Railroad Development Corporation (RDC) manifestó que “...pretende que el Estado de Guatemala desembolse hasta US\$26,5 millones, US\$15 millones más de lo que el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (Ciadi) falló en junio último en el caso Ferrovías, en el cual el pago debía ser por US\$11,5 millones. Según Juan Pablo Carrasco, abogado de Ferrovías, el 12 de agosto se pidió una corrección del cálculo hecho por el tribunal, el cual asciende a US\$5 millones más. Además, solicitaron que se fije la tasa de depreciación en los contratos que tienen con el Estado y con lo cual, según los cálculos de la compañía, les tendría que pagar

entre US\$5 millones a US\$10 millones. Con la solicitud, el total sumaría US\$15 millones” (Extraído de <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/ferrovias-pide-us15m-mas-al-estado-de-guatemala-por-fallo-del-ciadi>, el 7 de junio de 2013).

La medida, dijo Carrasco, buscaba rectificar la suma que el Estado debía hacer efectiva a la empresa. El 29 de junio último, el CIADI condenó al Estado de Guatemala a pagar entre US\$11,5 millones —Q86,2 millones— por el arbitraje internacional planteado en el caso de Ferrovías.

Para Larry Robles, procurador general de la Nación (PGN), esta situación no procede, ya que el Tribunal dictó su decisión. Según Robles, Ferrovías pretende una revisión de los cálculos y un recurso de suplementación del laudo que emitió el 29 de junio último. Por un lado, explicó, Ferrovías busca aumentar el monto calculado en US\$4 millones por medio del recurso de rectificación que el Tribunal Arbitral debe conocer y revisar así la adjudicación de US\$6,5 millones en favor de la inversión de US\$15 millones. Robles indicó que el principal argumento es la pérdida de inversión cuando la compañía operó por siete años en números rojos, lo cual corresponde al riesgo que asumió. “Ferrovías trata de que el Tribunal pueda reconsiderar y aumentar esos valores del laudo emitido”, resaltó. Agregó que “el cálculo del Tribunal se hizo con base en los expertajes que se presentaron dentro del proceso por ambas partes y el cual quedó fundamentado en el debate. El CIADI fijó, para el 12 de septiembre próximo, la audiencia entre las partes. El procurador mencionó que si el Tribunal aceptaba la petición y fallaba a favor de la compañía, el Estado deberá pagar, como máximo, US\$19,5 millones. Hasta que no se agoten estos recursos, el Estado aún no puede hacer efectivo el pago de US\$11,5 millones definido por el CIADI”. Robles confiaba en que el pago se hiciera efectivo en lo que quedaba del año. Al pagar lo dispuesto por el CIADI, el Estado recuperará el derecho sobre los activos, bienes y operación ferroviaria. El procurador indicó que estaban preparando la defensa para estos recursos. Mientras, el presidente Otto Pérez Molina indicó que “ante la solicitud de Ferrovías, el PGN tiene instrucciones de dar seguimiento al caso. El procurador estuvo la semana pasada en EE.UU. para conocer detalles sobre estos recursos”, expuso. Añadió que esta petición fue de Ferrovías y no significa que ya esté confirmada. “Están las instancias legales que tendrán que definir esta situación”, expuso el mandatario. Robles

afirmó que los costos por estas rectificaciones corresponderán a Ferrovías, ya que es la parte solicitante. Según la resolución del fallo del 29 de junio, el desglose preliminar de pagos refiere: US\$6 millones 576 mil 871 se deben pagar por la inversión que hizo RDC en el país. Además, US\$1 millón 350 mil 429 por operaciones un año después de la declaratoria de lesividad —agosto del 2006—. También US\$3 millones 379 mil 451, ya que el Estado deberá adquirir las acciones que RDC tiene en la compañía Ferrovías, S.A. y que son el 82% del capital de esa sociedad. La demandan inicial fue planteada por US\$65 millones. (Extraído de <http://www.todanoticia.com/42073/ferrovias-pide-us15m-al-estado/#sthash.oLvAMXYZ.dpuf>, el 23 de enero de 2015).

9. Comentario y opiniones generadas después de que se conociera la suma real que debía cancelar el Estado de Guatemala

En la publicación de *Prensa Libre*, jueves 6 de junio de 2013, en la página 35, se publicó a página completa el artículo realizado por Urías Gamarro denominado *Compensación será por más de 100 millones. El Estado pagará a Ferrovías*. Y en el contenido de dicho artículo se lee que: “Una comisión integrada por representantes de varias entidades avanza en el proceso de devolución al Estado de Guatemala de las acciones del contrato concedido a Ferrovial para operar el sistema Ferroviario”. Carlos Samayoa Flores, interventor de Fegua, expuso que están en la fase de hacer efectivo el pago de la sentencia establecida por el CIADI, función que le corresponde a la PGN.

Prensalibre.com publica: “El arrendamiento a la Compañía Bananera Guatemalteca, la servidumbre del paso de tuberías para la conducción de combustible con Texaco, el paso para la conducción de gas licuado de petróleo con Zeta Gas, suscritos en el 2002, así como de la servidumbre de paso de conducción de energía eléctrica con Generadora Eléctrica del Norte y otro similar con Generadora del Sur, firmados en el 2001, son los contratos que pasarán al Estado cuando se recupere el derecho de la vía férrea”.

Los convenios fueron operados durante 16 años por Railroad Development Corporation (RDC), propietaria de Ferrovías. Carlos Samayoa Flores, interventor de Ferrocarriles de

Guatemala (Fegua), dijo que cuando se hiciera efectivo el pago de \$14,6 millones establecidos por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) revisaría cómo se encuentran los arrendamientos y la forma de desarrollarlos para recibir mejores rentas.

Por su parte, la compañía francesa Alstom, ha mostrado su interés en explorar proyectos ferroviarios en Guatemala por lo que buscarán acercamientos con el Gobierno cuando se resuelva ese litigio, confirmó Rodelmar Ocampo, director de la División de Transporte de la empresa. Ocampo dijo que se podría explorar la vía que existe de norte a sur, ya que posee gran potencial, o los proyectos metropolitanos como el que se analizó años atrás de El Obelisco a Mixco. La inversión, según él, sería de \$20 millones por kilómetro. (Fuente: prensalibre.com).

Otra nota periodística que cubrió el fallo arbitral fue la publicada en *noticias nacionales al instante*, el 12 de diciembre de 2013, en la sección de comentarios. (Fuente: Transdoc).

Nota periodística titulada *Guatemala iniciará revolución de transporte al recuperar Ferrovías* fue publicada por Saúl García. “El Gobierno de Guatemala iniciará una revolución de transporte al poner en marcha un sistema de traslado masivo en el área metropolitana, un puerto seco en la frontera con México y un tren de carga en el Pacífico, después de recibir el 82 por ciento de las acciones de la empresa Ferrovías, tras una batalla legal que duró siete años. El Estado guatemalteco recuperará próximamente el sistema ferroviario que había sido concesionado en 1997 por 50 años, el mismo que en 2006 fue declarado lesivo para los intereses del país por el Presidente de turno. Dos años después, la compañía estadounidense Railroad Development Corporation (RDC), casa matriz de Ferrovías, presentó una demanda al considerar que había una violación al Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (DR-CAFTA). Derivado de esa acción legal, el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), con sede en Washington, Estados Unidos, decretó que Guatemala debía pagar un laudo arbitral por 14,6 millones de dólares (115 millones de quetzales). El pago se realizó el pasado 1 de diciembre, recuperándose finalmente los activos”.

“Guatemala ya no tiene ninguna deuda con la compañía, lo que estamos haciendo es la estructura para ver de qué forma se realizarán los traslados de los recursos y ese será un proceso legal que llevará poco tiempo”, explicó Carlos Samayoa, interventor de Ferrocarriles de Guatemala (Fegua). El despertar de un gigante dormido. La planificación para iniciar los tres proyectos que reactivarán el sistema de trenes en Guatemala ya se encuentra avanzado. Crear un sistema de transporte masivo urbano es la primera idea. Comunicará la terminal de buses Centra Norte (en el kilómetro 8.5 de la ruta al Atlántico) con el final de la Calzada Atanasio Tzul, al sur de la capital guatemalteca. A decir del director ejecutivo de la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (Anadie), Julio Héctor Estrada, en la nueva estrategia de transporte se utilizarán trenes rápidos con capacidad para hacer el recorrido completo en 29 minutos; se estima que estos brindarían el servicio a unos 300.000 usuarios cada día. El desarrollo del proceso se encuentra en la contratación de una firma internacional que hará un estudio de demanda, al cual le seguirá uno de impacto ambiental. A finales de 2014 se prevé anunciar una licitación internacional, para la construcción del proyecto que tendrá fondos de una alianza público-privada. A la fecha, la directiva de Fegua desconoce cuántos y en qué condiciones les serán entregados trenes, vagones y locomotoras, por lo que uno de los primeros pasos será realizar un inventario de activos. El puerto seco y tren de carga. Aunque son proyectos distintos, el puerto seco y el tren de carga, que se iniciarán en el suroccidente de este país centroamericano, se estima que puedan construirse de forma paralela. La intención es incrementar la capacidad para la recepción de mercadería. El proyecto, que funcionará en la frontera con México, costará 40 millones de dólares (314 millones de quetzales), y se espera que el incremento del despacho de mercaderías se eleve entre 2 y 2,5 millones de toneladas de carga al año. “Consiste en utilizar la terminal de Tecún Umán para hacer un puerto de embarque ferroviario para México y Estados Unidos del lado de Guatemala, para mejorar los servicios de carga. La empresa que hace el proyecto lo opera por 15 o 20 años y luego se lo devuelve al Estado”, detalló el director de la Anadie. Ampliar capacidades: La siguiente fase, llamada Tren de Carga del Pacífico, conectará la frontera Tecún Umán, localizada en el occidente, con la Empresa Portuaria Quetzal (EPQ) en el sureño departamento de Escuintla. “Eso potencia enormemente al Puerto Quetzal, porque es el más importante en toda la costa del Pacífico, desde Panamá

hasta Lázaro Cárdenas en México”, ilustra. Estrada asegura que no se ha terminado de decidir si los dos proyectos se iniciarán simultáneamente, ello implicaría realizar una licitación coetánea. (Extraído del 4 de marzo de 2015).

Otras publicaciones del matutino *Prensa Libre* informaban que: “Por \$14.6 millones Guatemala recupera ferrocarril. Con el pago que realizará el próximo mes, el 82% de las acciones en poder de Ferrovías pasarán a propiedad del Estado guatemalteco. Así se cumplirá con la sentencia del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), que falló a favor de la compañía subsidiada por Railroad Development Corporation (RDC) en 2012” (Extraído de http://www.centralamericadata.com/es/search?q1=content_es_le:%22Centro+Internacional+de+Arreglo+de+Diferencias+Relativas+a+Inversiones%22&q2=mattersInCountry_es_le:%22Guatemala%22, el 14 de marzo de 2015).

El juicio arbitral también fue objeto de análisis por parte de trabajos de tesis universitarios de Guatemala dentro de los cuales se puede mencionar la tesis titulada “Juicio de arbitraje en contra de la República de Guatemala a través el sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y el Estado. Caso: Ferrocarriles de Guatemala- FEGUA”. Un trabajo de investigación en el cual se pueden leer la siguientes conclusiones: “La investigación realizada con el fin de dar respuestas a las preguntas (hipótesis) ¿A qué responde que se declara lesivo a los intereses del Estado de Guatemala, el contrato de usufructo oneroso del equipo ferroviario suscrito entre Ferrocarriles de Guatemala, FEGUA y Ferrovías S.A.? Y ¿Por qué el Estado de Guatemala corre el riesgo de perder el juicio arbitral con Railroad Development Corporation? nos llevó a presentar las siguientes conclusiones. 1. El contrato de usufructo oneroso del equipo ferroviario contenían serios defectos legales que justificaban la declaratoria de lesividad, dado que afectaban sustantivamente los intereses del Estado, partiendo del hecho de que no se observaron las normas de contratación establecidas en la Ley de Contratación del Estado (licitación previa, contratos que requerían de la aprobación del Presidente de la Republica mediante acuerdo gubernativo, para entrar en vigor). La firma por parte del Interventor de FEGUA del contrato constituyó, una actuación “ultra vires”. Lo convertían en un acto administrativo que lesionaban los intereses públicos, de orden económico, y que los hacían anulables por los tribunales de la

jurisdicción del contencioso-administrativo, de acuerdo al derecho interno. 2. El Presidente de la República de Guatemala estaba obligado a emitir el acuerdo de lesividad (en Consejo de Ministros) dado que tenía conocimiento expreso de los hechos y circunstancias que apuntaban a la lesividad que afectaban los intereses del Estado, producto de un acto administrativo, so pena de incurrir en responsabilidad legal. 3. Es también verídico que la declaración de lesividad, repercutió de carácter inmediato en las siguientes actividades: FEGUA deja de percibir ingresos por concepto de regalías; se suspende el plan de reactivación de la vía férrea propuesta en las bases de licitación pública internacional para transporte ferroviario de carga; incremento de las ocupaciones, depredación 57 etc. y FEGUA se constituye en una modesta oficina que supervisa y canaliza algunas demandas jurídicas con relativo éxito. 4. Pese a que Guatemala interpuso varias reclamaciones de superposición de procedimientos de jurisdicción, el Tribunal, reitero su posición de competencia para conocer la demanda presentada por Railroad Development Corporation RDC, toda vez que no estaba revisando el proceso de lesividad, si no el Acuerdo Gubernativo de lesividad. 5. El Tribunal; emitió su fallo (Laud) condenatorio para el Estado de Guatemala, el cual fue aceptado sin reservas. La resolución declara que Guatemala violó el estándar mínimo de trato establecido en el CAFTA, el cual exige a cada Estado parte, otorgue un trato justo y equitativo, así como protección y seguridad plena a los inversionistas. Por lo que el Estado se encuentra obligado al pago por daños e intereses compuestos y gastos administrativos del Tribunal”. (Orellana Lorentzen, M.F. Tesis: *Juicio de Arbitraje en contra de la República de Guatemala a través del sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y el Estado. Caso: Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA. Guatemala, 2013*).

Un análisis eminentemente económico-político fue emitido sobre el resultado del laudo arbitral por la licenciada Herlem Isol Reyes López titulado ‘El recuento de los daños: el usufructo oneroso “Caso Ferrovías”’ y publicado en el boletín *Economía al día*, n. 8 agosto 2012, en el cual se dice que: “2. Que el Estado de Guatemala debe pagar a Ferrovías US\$6 millones 576 mil 861 a cuenta de las Fases I y II de las inversiones realizadas por Ferrovías. Además la cantidad de US\$.1 millón 350 mil 429 por concepto de funcionamiento de la vía férrea por un año después de la declaración de Lesividad, lo que

hubiera permitido un cierre ordenado del servicio del ferrocarril. Asimismo el pago correspondiente al 82% de las acciones que pertenecen Ferrovías como socio mayoritario, equivalentes a US\$.4 millones 121 mil 281.62 del valor real neto de las acciones en la actualidad, señalando la necesidad de un cálculo final de esa cantidad. 3. Con el cumplimiento del pago del gobierno de Guatemala, Ferrovías perderá y enunciará a todos sus derechos bajo los contratos de Usufructo y deberá transferir el 82% de las acciones en su poder al Estado de Guatemala. 4. Que el importe de la compensación concedida en la demanda, devengará un interés de acuerdo a las tasas que regían a partir de la fecha de la Declaración de Lesividad del Contrato (2006) hasta a fecha de pago (sumados dos puntos). 5. Que el Estado de Guatemala es responsable por los gastos administrativos del CIADI y los honorarios y gastos del Tribunal en elación a la demanda, los cuales ascienden a US\$384 mil 854.01 los cuales devengarán intereses de acuerdo al párrafo anterior. 6. Que cada Parte será responsable de los honorarios de sus propios abogados. (En el caso de Guatemala, ascienden a Q.40 millones de quetzales, sumados Q.10 millones por concepto de gastos de logística para llevar el caso). 7. Que todas las otras demandas son rechazadas. En resumen, el desembolso económico que el Estado de Guatemala debe realizar por la pérdida de la demanda asciende a US\$12 millones 433 mil 425.63 dólares. Además de los intereses que correspondan como resultado de la demanda que corren a partir del año 2006 hasta que se realice el pago. En moneda nacional, la suma sin los intereses asciende a .147 millones 554 mil 398.17 quetzales, incluyendo los Q.50 millones por costas adicionales y gastos de representación 13 5. El recuento de los daños, las ganancias se individualizan y las pérdidas se solidarizan. La política de privatizaciones de las empresas estatales en los años ochenta, se argumentó principalmente por la deficiencia del aparato público en la administración de las mismas, sumado a la justificación”. (Extraído de <http://ies.usacgt.com/boletines/bol8-2012.pdf>, 15 de diciembre de 2004).

10. Del cumplimiento de la obligación por parte del Estado de Guatemala

Posteriormente a que el fallo arbitral estuviera firmado, la entidad Railroad Development Corporation RDC presentó una demanda civil en contra del Estado de Guatemala en la Corte del Distrito de Estados Unidos, en el distrito de Columbia, número de causa 1:13CV0054. Dicha demanda pretendía el cobro judicial de lo ordenado por el Tribunal Arbitral. En virtud de dicha demanda las partes llegaron a un acuerdo de transacción para que cada una cumpliera con lo que le correspondía hacer según el fallo arbitral.

Es así como, después de una serie de diligencias y acciones administrativas financieras, el Estado de Guatemala, el 29 de noviembre del año 2013, hizo efectivo el pago de 14 millones 600 mil dólares de los Estado Unidos de América a la entidad Railroad Development Corporation RDC, cantidad que no generó ningún interés debido a los convenios verbales acordados con anterioridad entre las partes.

Desde ese día, Guatemala recuperó el manejo del ferrocarril al adquirir las acciones de Ferrovías.

11. El futuro del ferrocarril en Guatemala

Después de la recuperación del ferrocarril y en virtud del mal estado general en que quedó toda la vía, después de estar casi cuatro años en desuso lo cual aumentó el número de invasiones en la vía y el deterioro de las infraestructura férrea, la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (ANADIE), que es una entidad guatemalteca que goza de autonomía por ser descentralizada y la cual apoya a entidades públicas a estructurar y contratar proyectos de infraestructura económica, bajo la modalidad de Alianza Público Privada (APP), empezó a trabajar con FEGUA y Ferrovías, ahora una entidad mayoritariamente estatal, para el desarrollo de dos proyecto ferroviario: uno es el puerto seco en la frontera con México y el otro un tren de cercanía.

11.1. Tren de cercanías e Interconexión Vial de la ciudad de Guatemala

El Tren de Cercanías e Interconexión Vial de la ciudad de Guatemala es un proyecto que consiste en aprovechar el derecho de vía ferroviario para la rehabilitación de la línea férrea que atraviesa la ciudad de Guatemala de Norte a Sur y la implementación de un ferrocarril urbano de pasajeros, con un recorrido de 23 kilómetros aproximadamente. El proyecto ayudará con el sistema de movimiento urbano que va del Centro Comercial y terminal de buses Centra Norte (km 9 o 7.5 carretera al Atlántico hacia la 55 calle y Calzada Atanasio Tzul en la zona 12, Ciudad de Guatemala), con paradas cada cuatro kilómetros aproximadamente, pasando por la antigua estación central del ferrocarril.

Según se estima, el derecho de vía actual del ferrocarril es de 30.48 metros (100 pies) de ancho; el proyecto se concibe en forma integral con la rehabilitación (nueve kilómetros aproximadamente que corresponde a la calzada Atanasio Tzul, dos carriles de cada lado del terraplén, al sur) y construcción (12 kilómetros aproximadamente) de una calzada paralela al terraplén en la parte norte.

Este proyecto incluye completar el tramo vial que conecta el final de la Calzada Atanasio Tzul por medio de la construcción de un puente de aproximadamente 900 metros y un tramo vial de aproximadamente dos kilómetros hacia la Central de Mayoreo y terminal de buses CENMA, zona 12 Colonia Villalobos Ciudad Guatemala, Ruta CA9 Sur.

Se estima que el plazo estimado del contrato es de 30 años máximo. Monto estimado de inversión inicial para la infraestructura vial y ferroviaria así como el equipamiento necesario para la operación de ambos proyectos de US\$ 425 millones. Actualmente se movilizan más de 300.000 mil pasajeros en esas rutas, con un sistema de buses que toma entre dos y tres horas por viaje en horas puntuales. Este viaje se puede reducir a 30 minutos con el tren.

Las ventajas que se estiman del proyecto, según la Anadie son:

- Contar con un sistema integrado de transporte público eficiente que complementa los sistemas existentes de buses de transporte público BRT.

- Reducir la congestión vehicular en la ciudad capital de norte a sur y viceversa.
- Ahorro de tiempo en traslados.
- Minimizar la emisión de gases y partículas a la atmosfera causadas por vehículos livianos y de transporte urbano de pasajeros utilizando ferrocarriles con tecnologías modernas y amigables con el medio ambiente.
- Reordenamiento de la vialidad y la movilidad urbana.
- Mejorar la productividad y calidad de vida de los ciudadanos.
- Generar empleos durante la etapa de construcción y en la etapa de operación y mantenimiento.
- Apoyar la competitividad y desarrollo del país.
- Mejorar la imagen del país.

Según el titular de la Anadie, Julio Héctor Estrada, en la actualidad se cuenta con una lista de seis empresas interesadas en llevar a cabo el estudio que determinará los procesos de instalación de la obra que tendrá la capacidad de dar servicio a unos 300 mil usuarios al día y de atravesar la ciudad de este país en 30 minutos.

“La empresa a la que se adjudique el concurso presentará planos, propuestas, números y costos de construcción para iniciar el estudio. Nuestro presupuesto es de 1,7 millones de dólares, pero esa cantidad puede variar de acuerdo a las ofertas que hagan las empresas”, explicó Estrada a la Agencia Guatemalteca de Noticias (AGN). El tren de cercanías es uno de los más importantes para las alianzas público-privadas que impulsa el Ministerio de Economía (Mineco), la cual consiste en crear un sistema de transporte masivo para comunicar la terminal de buses Centra Norte, al norte de la capital, con la Calzada Atanasio Tzul, al sur de la metrópoli. De acuerdo con el Sistema de Adquisiciones y Contrataciones del Estado de Guatemala (Guatecompras), el evento de interés para el denominado estudio de interconexión vial y transporte ferroviario interurbano de pasajeros se ha finalizado para que posteriormente se publique un nuevo concurso “restringido”. “El estudio definirá cómo se conectan y es probable que se recomiende licitar los proyectos por aparte (tren urbano y autopista). Se realizará un estudio de mercado de pasajeros y otro de carros y camiones”, argumentó Estrada. En mayo último, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) avaló la lista de empresas que buscan realizar el estudio de evaluación y

estructuración del proyecto. La institución financiera internacional otorgó un préstamo de 20 millones de dólares en apoyo de las alianzas público-privadas. Las compañías que presentarán una oferta técnica son Ríos Ferrer, Guillén Llarena, Treviño y Rivera S.C., Advanced Logistics Group S.A. U, IDOM Ingeniería y Consultoría S.A., DB Internacional GmbH, SETEC Logit Consultoría y Anzueto y Asociados. (Publicado por Saúl García Fuente: Guatemala.gob.gt Guatemala, 16 junio. Extraído de <http://www.deguate.com/artman/publish/noticias-guatemala/iniciaran-estudio-para-instalar-tren-urbano-en-la-capital-de-guatemala.shtml#.Vi8cB7cvfIU>, 1 de junio de 2015).

11.2. El Puerto Seco Intermodal en la Frontera entre Guatemala y México

Según la información obtenida en la página oficial de la ANADIE, el otro proyecto que prevé un desarrollo portuario en el país es el del Puerto Seco Intermodal en la Frontera entre Guatemala y México.

Las características de este paso de frontera son las siguientes:

- Punto de trasbordo y trasiego de camión a camión: por restricciones internacionales -armadas por México y Centroamérica, camiones de estos países no pueden circular hacia el otro lado de la frontera, lo cual obliga al trasiego de la mercancía en frontera. Puerta de entrada a Centroamérica: punto de cambio de normas arancelarias, sanitarias y otras. México – CAFTA (Central American Free Trade Agreement) Zona Primaria Aduanera y Centro Logístico de Distribución Punto de acceso a red ferroviaria México y Norteamérica en trocha estándar.

Red ferroviaria México –Estados Unidos. Descripción del proyecto:

El proyecto se ubica en la frontera Tecún Umán (Guatemala) y Ciudad Hidalgo (México), especialmente en el kilómetro 250, carretera CA-2 Occidente, aldea El triunfo, Tecún Umán, Departamento de San Marcos.

En Guatemala, el Ministerio de Economía, MINECO, es la institución responsable de hacer cumplir el régimen jurídico relativo al desarrollo de las actividades productivas no agropecuarias; del comercio interno y externo; de la promoción de inversiones; del acceso a mercados internacionales, elevando los índices de competitividad y del aumento de las exportaciones e importaciones.

Por lo anterior, y con el propósito de desarrollar acciones para facilitar el Comercio internacional entre México y Centroamérica, el MINECO solicitó apoyo a la ANADIE para conducir el proyecto de modernización del puerto fronterizo Ingeniero Juan Lizarralde Arrillaga, con el fin de convertirlo en un Puerto Logístico con infraestructura y servicios portuarios de primer orden mundial, fomentando la integración con la zona comercial NAFTA, principales socios comerciales, consolidando junto con otros proyectos de la región.

Por el paso de frontera Tecún Umán (Guatemala) – Ciudad Hidalgo circula el 8% de la carga terrestre entre México y Centroamérica; cruzan más de 150 mil camiones al año. En el año 2014 se movilizaron más de 1.900.000 TM, equivalentes a más de US\$4,000 mm en valor de la mercancía que pasaron por este punto fronterizo. El proyecto se conectará a la red de línea ferroviaria con México y Estados Unidos, el cual permitirá a las cadenas logísticas de la región, otra opción de transporte de carga de mercadería reciente, seguras y más competitivas. El proyecto Puerto Logístico Intermodal Tecún Umán tiene como objetivo convertir el paso fronterizo “Ingeniero Juan Luis Lizarralde Arillaga” (Tecún Umán II) en un puerto logístico. Para ello se ofrecerán servicios logísticos de terminal portuaria, se construirá una terminal de trenes y camiones que faciliten el intercambio comercial y haciendo más reciente el traslado terrestre de mercancías entre Centroamérica y México. Este proyecto logrará convertir a la ciudad Tecún Umán en un centro logístico para Centroamérica que facilitará la labor de las principales cadenas logísticas de la región, creando de esta forma desarrollo económico y generación de empleo formal”. (Extraído de <http://quizlet.com/5345516/planet-3-lektion-33-flash-cards/>, el 1 de junio de 201).

Aunque este proyecto únicamente consiste en el tema ferroviario, unir el puerto seco con el ferrocarril mexicano lo que sería manos de 20 kilómetros de línea férrea en el país, es un

gran inicio para la reactivación del ferrocarril y, por ende, para la intermodalidad o multimodalidad del transporte en Guatemala, pues hasta la fecha solo tenemos en tierra como única posibilidad de transporte terrestre de carga y pasajeros al camión, lo cual encarece los costos de los fletes. Y causa un sobre costo externo del transporte.

Capítulo V. Entrevistas realizadas a funcionarios y exfuncionarios del Gobierno de Guatemala que participan, directa o indirectamente, en la puesta en práctica de las políticas públicas en materia de transporte ferroviario

En el presente trabajo de investigación no se buscó comprobar la validez de la muestra, pues se consideró más enriquecedor para la investigación obtener los diferentes puntos de vista que los funcionarios públicos de alto nivel inmiscuidos en el tema Ferroviario puedan tener y expresar respecto al mismo.

La visión expresada por cada uno de los funcionarios públicos que tuvieron, en un pasado, o tienen en la actualidad relación directa con el Ferrocarril de Guatemala podrían aportar su opinión personal respecto a cómo se llevó a cabo el proceso de licitación mediante el cual se le otorgó a la entidad Ferrovial de Guatemala, S.A. un contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria que le permitió obtener, sin costo alguno, todo el equipo ferroviario del país (vagones, locomotoras, etc.) y además 272 fincas rurales pertenecientes al Estado de Guatemala además del por qué dicha entidad ferroviaria terminó demandando en un arbitraje internacional al Estado de Guatemala y, este último, saliera condenado al pago de aproximadamente 15 millones de dólares a favor de dicha entidad y, sobre todo, cuál fue la lección aprendida por los funcionarios, con todo lo acontecido, y ver qué recomendaciones hacen para que en el futuro se pueda poner en marcha el ferrocarril en Guatemala, ya sea operando por el Estado o bien otorgarlo nuevamente por medio de una concesión o inclusive por un sistema mixto de administración es decir público-privado.

1. Las entrevistas

Se procedió a entrevistar al funcionario con mayor nivel de decisión de la empresa Estatal de Ferrocarril en Guatemala, FEGUA, es decir, al actual interventor el cual tuvo a su cargo el llevar a cabo todo el proceso arbitral que ha sido objeto de estudio dentro de la presente investigación.

También dentro del presente trabajo de investigación se entrevistó al anterior interventor de FEGUA, el cual ejerció dicho cargo en el momento en el que se suscitaron los problemas que desencadenaron en el planteamiento del arbitraje internacional promovido por Ferrovías de Guatemala, S.A, en contra del Estado de Guatemala. Dicho interventor participo en el arbitraje internacional como uno de los principales testigos ofrecidos por la

defensa legal de Guatemala y además fue en el momento en el que dirigía FEGUA, quien inició todas las gestiones administrativas para que se declarara la lesividad del contrato de usufructo oneroso de equipo ferroviario, acto que fue el que motivo el arbitraje internacional de mérito.

Además se consideró importante entrevistar a personas que han trabajado durante más de 20 años en FEGUA ya que ellas pudieron trabajar para dicha entidad cuando era pública y además pudieron vivir la experiencia de la disminución de FEGUA para poder realizar la transición de la operación ferroviaria de un operador estatal a un operador privado; asimismo, pudieron observar todo el desarrollo de la concesión y las controversias suscitadas entre las partes por lo que se considera que pondría aportar su experiencia práctica y recomendaciones técnicas si en algún momento se pretende nuevamente habilitar la vía férrea en el país.

La persona que reunía el perfil, y aún trabaja para dicha empresa, es el director financiero de ferrocarriles de Guatemala -FEGUA-. Es uno de los empleados más antiguos que aún trabajan para dicha empresa (35 años de trabajo) por lo que se le pasó la entrevista que se abordará más adelante.

Además de pasar la entrevista a las personas antes indicadas, se consideró oportuno también solicitar una cita con el señor viceministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de Guatemala el cual tiene a su cargo los servicios de transportes. Lamentablemente dicha audiencia no fue concedida, por lo que se concertó una entrevista con la jefa del departamento de Concesiones y Desincorporaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, quien tiene a su cargo la dirección y Asesoría Técnica de todos los Procesos de Licitación en los que participa el Ministerio referido. Asimismo se entrevistó al Asesor Técnico de la Unidad de Concesiones Desincorporaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Por último, se consideró importante entrevistar a un funcionario del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y vivienda que no tuvieran ninguna relación con el Ferrocarril para establecer si sus conocimientos generales del tema cambiaban por no estar

involucrado personalmente en el mismo, aún trabajando en una entidad pública rectora del tema.

Para poder llevar a cabo dicha entrevista se procedió a solicitar las entrevistas; se realizaron en los lugares propuestos por cada uno de los entrevistados, y en la hora y día por ellos señalados. Para el desarrollo de las entrevistas se procedió a elaborar un guión para poder tener una guía esquematizada para las entrevistas.

Dicho esquema de entrevista fue el siguiente:

ENTREVISTA EN PROFUNDIDAD

Nombre:

Edad: _____

Profesión u oficio: _____

Lugar de trabajo _____

¿Tiene usted conocimientos sobre el ferrocarril en Guatemala y/o sobre el conflicto legal surgido entre el Estado de Guatemala (FEGUA) y Ferrovías de Guatemala, Sociedad Anónima?

Sí _____ No _____ porque _____ - _____

A su parecer, cuál fue la mejor época del ferrocarril en Guatemala _____

Si pudiera asociar una palabra con el ferrocarril de Guatemala cuál utilizaría

¿Cree usted que en Guatemala se reconoce el potencial que tiene un medio masivo de transporte público como el ferrocarril?

¿Considera usted que el ferrocarril en Guatemala, a lo largo de su historia, ha suscitado controversias políticas, sociales y legales?

Sí _____ No _____

Si su respuesta es positiva conteste la siguiente.

¿Por qué considera usted que el ferrocarril en Guatemala ha sido un factor de conflicto, económico, político o legal? _____

¿Cree usted que el proceso de privatización del ferrocarril estuvo mal realizado en Guatemala?

Sí _____ No _____ Por qué. _____

Sabe usted qué relación existía entre FEGUA y Ferrovías de Guatemala Sociedad Anónima.

Explique. _____

¿Conoce los motivos por los cuales Ferrovías de Guatemala, S.A. (RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION) demandó al Estado de Guatemala ante el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversiones –CIADI?

¿Usted cree que el decretar lesivo para los intereses del Estado de Guatemala el Contrato de Usufructo Oneroso de Equipo Ferroviarios Propiedad de Ferrocarriles de Guatemala, fue positivo para el país? Razone su respuesta.

¿Conoce cuáles fueron los agravios que Ferrovías de Guatemala, S.A. (RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION) denunció ante el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversiones –CIADI?

¿Considera justo el laudo arbitral emitido por el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversiones.-CIADI.- en el Caso Ferrovías RDC versus Estado de Guatemala? Razone su respuesta.

Según usted, ¿qué parte fue la más favorecida con la decisión contenida en el Arbitral dictado dentro del Proceso de Arbitraje Internacional promovido por Ferrovías de Guatemala, S.A (RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION) en contra del Estado de Guatemala? ¿Por qué? _____

¿Cree usted que se puede dar otro proceso de privatización del ferrocarril aprendiendo del Conflicto legal suscitado entre Ferrovías de Guatemala, SA, y Ferrocarriles de Guatemala FEGUA? _____

¿Cuáles serían los aspectos más relevantes que el Estado de Guatemala debería de tomar en cuenta al momento de otorgar un nuevo proceso de privatización del ferrocarril?

¿Cuál cree usted que es el futuro del ferrocarril en Guatemala?

¿Quisiera agregar algún otro comentario que considere de interés sobre el ferrocarril en Guatemala o sobre el conflicto suscitado entre Fegua y Ferrovías de Guatemala, S.A.?

Muchas gracias por su colaboración

1.1. Entrevista al interventor de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, licenciado Carlos Samayoa Flores

La primera entrevista se le pasó al actual interventor de Ferrocarriles de Guatemala – FEGUA-, licenciado Carlos Samayoa Flores y duró aproximadamente una hora y quince minutos. Se desarrolló en las oficinas centrales de FEGUA.

El contenido de la entrevista fue muy interesante y el interventor le puso mucho énfasis a los planes futuros que se deben desarrollar en el tema del ferrocarril en el país. Contestó y dio su punto de vista sobre todos los aspectos contenidos en el cuestionario que sirvió de guión para desarrollar la conversación.

Además, el interventor demostró un amplio conocimiento del tema y fue muy acertado en sus respuestas; una personas accesible y amena en su conversación.

En algunas preguntas se adelantaba y daba respuestas que se encontraban contenidas en otras preguntas, por lo que se le hizo la aclaración de que su respuesta sería abordada posteriormente; además denotó con sus palabras, el deseo de mejorar la situación en que se encuentra el ferrocarril actualmente.

Entre sus proyectos para el futuro del Ferrocarril en Guatemala está la instalación de un tren de corta distancia entre la ciudad de Guatemala y la Antigua Guatemala.

Además, el actual interventor de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA- considera que los problemas del ferrocarril en Guatemala deben ser estudiados de forma integral, proponiendo como principal solución al mismo. Debe solventar la situación de los invasores de la línea férrea mediante la puesta en marcha de un plan masivo de viviendas populares en el cual se ordene, de forma sistematiza y con viviendas dignas, a las familias que por su situación de extrema pobreza se han convertido en invasores del derecho de vía del ferrocarril. Al ordenar a dichos invasores dejaría expedita la vía del tren para lo cual dicho funcionario ha iniciado una serie de estudio y acercamientos con diferentes entidades, tanto públicas como privadas, y con los líderes comunitarios de las invasiones a efecto de que estos hagan propio el referido proyecto habitacional y así permitir el paso del

ferrocarril para hacer comprender sus planes de reactivación ferroviaria. Este funcionario ha hecho popular entre los invasores el eslogan: “Si el tren pasa hay casa”.

1.2. Entrevista al director financiero de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, licenciado José Miguel Carrillo Chinchilla

La segunda entrevista se llevó a cabo con el director financiero de Ferrocarriles de Guatemala, licenciado José Miguel Carrillo Chinchilla, el mismo día que entrevisté al interventor del ferrocarril.

El segundo de los entrevistados es un trabajador técnico de Ferrocarriles de Guatemala, -FEGUA- quien lleva trabajando en dicha entidad 35 años. Su entrevista fue muy puntual, técnica y, efectivamente, tal y como se pretendía la persona elegida vivió personalmente todos y cada una de las facetas que están siendo investigadas dentro del presente trabajo de investigación. Fue parte de la Junta de Licitación que otorgó la concesión del ferrocarril a la entidad Ferrovial de Guatemala, S.A.

Además, dicho funcionario lleva hasta la fecha la contabilidad de la entidad Ferrocarriles de Guatemala y también participó como testigo, propuesto por el Estado de Guatemala, en las alegaciones del fondo, dentro del proceso arbitral que se llevó a cabo en el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones ubicado en la sede del Banco Mundial en Washington D.C, en virtud de funcionario del Estado encargado de auditar las operaciones financiera efectuadas por la empresa Ferrovías de Guatemala, S.A.

El licenciado Carrillo demostró, durante el desarrollo de la entrevista, ser un conocedor absoluto del tema. Manifestó, en la primera pregunta relativa a si era conocedor del caso de investigación, que: “Tengo 35 años de laborar para FEGUA, razón por la que he vivido y experimentado las diferentes etapas del sistema ferroviario a partir de 1977, cuando inicie”.

Como el propio entrevistado manifestó durante la conversación, no pudo dejar a un lado la oportunidad de expresar los sentimientos que le causa el tema ferroviario. Su entrevista fue muy corta, no duro más de 20 minutos, pues el licenciado Carrillo tenía una visión muy

clara del tema ferroviario y fue exacto en sus respuestas, sin excederse en ningún momento del tema preguntado y del contenido de las preguntas que conformaban el guion.

Respecto a esta entrevista, lo único que lamenté es elegir un guión fijo. Al hablar con el entrevistado, se había podido tener una información muy extensa del tema y hubiera podido ahondar en el aspecto histórico del ferrocarril, aunque la información obtenida pudiera no ser muy confiable. Pero, después de pensarlo mucho, creo que el elegir pasar las entrevistas con un guión fijo permite que la investigación recoja de forma ordenada diferentes visiones y permite realizar entrevistas ejecutivas en las cuales se recaba la información que se considera más relevante para la investigación.

Según el entrevistado, el principal problema de la concesión que se lo otorgó a Ferrovial fue el haberle permitido la utilización de un equipo obsoleto, lo cual hizo que dicha entidad se acomodara a un estatus y no motivó la inversión en la renovación del sistema ferroviario.

1.3. Entrevista al exinterventor de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, doctor Arturo Gramajo

La tercera entrevista se pasó al exinterventor de Ferrocarriles de Guatemala – FEGUA-, doctor Arturo Gramajo. El entrevistado se tomó la molestia de llenar el cuestionario por vía electrónica.

El doctor Gramajo es un gran conocedor del tema ferroviario en el país. Formó parte del equipo del Gobierno que promovió la declaratoria de Lesividad que provocó la demanda de arbitraje internacional, objeto de análisis de la presente investigación.

Además de haber sido interventor de FEGUA, el entrevistado ha participado en varias entidades conservacionistas históricas del ferrocarril en Guatemala, en especial en la Fundación denominada ‘Amigos del Ferrocarril’, la cual participó en la creación e impulsó el museo del ferrocarril que, actualmente, funciona en las antiguas instalaciones de la Estación Central de Ferrocarril en la ciudad de Guatemala. Además su nombre aparece en muchos libros de la historia reciente del ferrocarril en Guatemala en virtud de las diferentes

acciones que como conservacionista del ferrocarril ha tenido hasta la fecha, aunque ya no sea parte de la entidad estatal encargada del tema.

Esta fue la entrevista que duro más tiempo. Tuvo mucho énfasis en los antecedentes históricos del ferrocarril. Además, a lo largo de la entrevista se puso de manifiesto la personalidad del entrevistado a quien había que puntualizar en las preguntas para que no se extendiera demasiado en antecedentes. Sus conocimientos y manejo del tema son extraordinarios.

El entrevistado es una persona muy comunicativa, sincera y sencilla en sus respuestas, pero con conocimientos vastos en el tema ferroviario. Cada respuesta estaba acompañada de datos históricos si procedía, o bien de anécdotas tanto históricas como vividas en primera persona. Es por ello que se ofreció a responder la guía de entrevista y mandármela por correo electrónico.

Los conocimientos que posee el doctor Gramajo sobre el tema ferroviario son reconocidos por muchas personas en Guatemala. A pesar de que cuando se llevó a cabo la demanda arbitral él ya no era interventor de Ferrocarriles de Guatemala, fue invitado a participar en dicho proceso como testigo principal propuesto por la defensa de Guatemala. El entrevistado viajó a Washington en diferentes oportunidades durante los casi cinco años que duró la contienda legal para ser interrogado tanto por los abogados de Guatemala como por los abogados de Ferrovías de Guatemala, S.A.

Por la información tan extensa que posee el doctor Gramajo, la conversación fue más larga que con cualquier otra persona que colaboró en el desarrollo del presente trabajo. Esta persona demostró su entusiasmo por el objeto de la investigación pues considera que en Guatemala el tema ferroviario no es importante para la gran mayoría; considera que existe un gran desperdicio de conocimientos técnicos ya que personas como él ya no participan en el direccionamiento del tema ferroviario en el país.

Considera que alguno de los factores que no ayudan a la reactivación del ferrocarril en el país son:

- 1) Realizar estudios previos de la infraestructura actual, sus condiciones físicas y legales (tema de invasiones al derecho de vía).
- 2) Establecer parámetros del sistema ferroviario necesario en la época actual para adaptarlos a la infraestructura existente.
- 3) Diseño de un sistema ferroviario que llene las expectativas logísticas, técnicas y comerciales de acuerdo a las necesidades de transporte y comercio en la actualidad, basados en estudios técnicos de ingeniería, costos y mercadeo.
- 4) Identificar a las empresas ferroviarias o países interesados en desarrollar el sistema ferroviario de Guatemala.
- 5) Evaluar las capacidades técnicas ferroviarias y financieras de las empresas y/o países interesados en desarrollar el ferrocarril.
- 6) Un marco legal lógico, que le dé seguridad jurídica tanto a las empresas ferroviarias o países interesados y al Estado de Guatemala así como los beneficios para ambas partes.

1.4. Entrevista a un asesor técnico del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y vivienda, licenciado Claudio Rodríguez

La cuarta entrevista se pasó al asesor técnico de la Unidad de Concesiones y Desincorporaciones del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, Licenciado Claudio Rodríguez. En dicha entrevista, el tema histórico no fue considerado importante, pues se enfatizó en los planes que se tienen para el futuro del ferrocarril en Guatemala.

El dato más relevante, y lo cual puede ser un gran aporte en el cambio de la visión de Guatemala para la reactivación de un sistema ferroviario desde el punto de vista de un experto técnico, fue la recomendación que dio el licenciado Rodríguez al establecer la necesidad de cambiar la visión del pasado para dar un paso cualitativo hacia el futuro de dicho medio de transporte. El técnico propone que se deje de hablar de procesos de

privatización del sistema ferroviario y que se traduzca dicho lenguaje en uno, pensando en algo mixto, con alianzas público -privado para poder reactivar la actividad ferroviaria en el país, es decir, que se realicen gestiones a efecto de obtener la participación de capital tanto estatal como de particulares y que con la utilización del nuevo marco legal colaboren simultáneamente en la administración, regulación y prestación del servicio público de transportes terrestres por ferrocarril.

1.5. Entrevista a un funcionario del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda que no tiene relación directa con el tema ferroviario

La quinta entrevista fue pasada a un funcionario del ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda que no tenía ninguna relación con el tema ferroviario. Fue elegido al azar y con su entrevista se estableció la poca importancia que el tema ferroviario tiene para personas que no están involucradas directamente. El entrevistado manifestó que los conocimientos que tenía del tema eran por algunas publicaciones de prensa que cubrían el proceso arbitral y, alguna de las cuales, no coincidían al cien por cien con los hechos que realmente sucedían. Su entrevista no duró más de 20 minutos y los retrasos fueron porque el entrevistado tenía dudas y quería que se las aclarar, pero este encuentro fue muy interesante pues motivó la duda sobre a cuántas personas en Guatemala les interesa saber, conocer o contar con otro medio de transporte que no sea el utilizado para viajar por carreteras.

1.6. Entrevista a la jefa de la unidad de concesiones y desincorporaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, ingeniera Silvia Lucrecia Rivas Amaya

La sexta Entrevista fue a la jefa de la Unidad de Concesiones y Desincorporaciones, del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, ingeniera Silvia Lucrecia Rivas Amaya. Este encuentro fue muy técnico y puntual y, como en todas las demás entrevistas, la entrevistada, amablemente, compartió su tiempo y conocimientos para contestar el guión de una forma completa.

Además, al contestar ella dejó claro no conocer a fondo el proceso arbitral y los problemas suscitados entre Ferrovías y FEGUA por no haber formado parte directamente dentro del mismo el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda habiendo seguido dicho proceso por medios de información pública, pero sí aportó sus conocimientos y recomendó acciones que se podrían tomar para casos futuros. Dicha funcionaria manifestó entre otras cosas que: “El ferrocarril es parte de la solución al problema de congestión que viven varias ciudades en Guatemala, en especial el área metropolitana; modernizar el mismo es una obligación de los gobiernos; ya no es una opción por lo que se debe partir de que el sistema necesita instituciones fortalecidas para hacer frente a las exigencias de administraciones de inversión actuales que es el caso de FEGUA. Debe ser vista a largo plazo por lo que debe ser también fortalecida”.

Se considera que con las entrevistas se cumplieron los objetivos pretendidos, especialmente por el alto nivel de las personas que fueron entrevistadas. No obstante, se considera que hubiese sido muy interesante para la investigación haber tenido acceso a entrevistar a alguna persona de Ferrovial de Guatemala, S.A., pero, lamentablemente, no se logró.

2. Análisis e interpretación de la información obtenida

La mayor dificultad es procesar la información que no tiene respuestas fijas, sino que dan la oportunidad al entrevistado de aportar criterios personales, así como sus sugerencias y diferentes puntos de vista. Este tipo de respuestas fueron las que más aportarán en el momento de hacer el trabajo de investigación, pero son difíciles de procesar en el presente ejercicio.

A continuación, se muestran unas gráficas y los resultados obtenidos con las entrevistas.

A la **primera pregunta**, que establecía si “tiene usted conocimientos sobre el ferrocarril en Guatemala y/o sobre el conflicto legal surgido entre El Estado de Guatemala (FEGUA) y Ferrovías de Guatemala, S.A. Sí _____ No ____ Por qué”

El 80% de las personas entrevistadas contesto afirmativamente y el 20% negativamente.

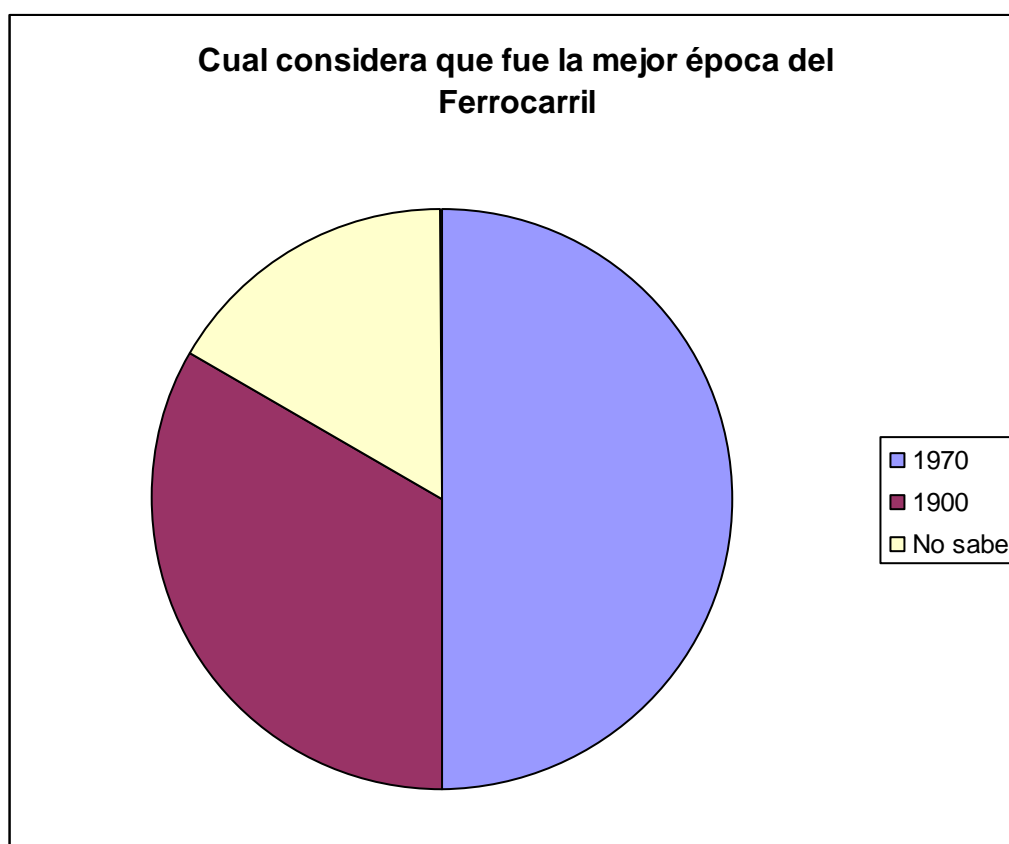
Casi todos respondieron que sí tenían conocimiento por haber trabajado en instituciones involucradas en el tema.



Fuente: elaboración propia.

A la **segunda pregunta** que consultaba sobre cuál fue la mejor época del ferrocarril en Guatemala:

El 50 por ciento contestó que 1970, un 35 por ciento, que principios del siglo XX; y un 15 por ciento, considera que no tiene una respuesta clara.



Fuente: elaboración propia.

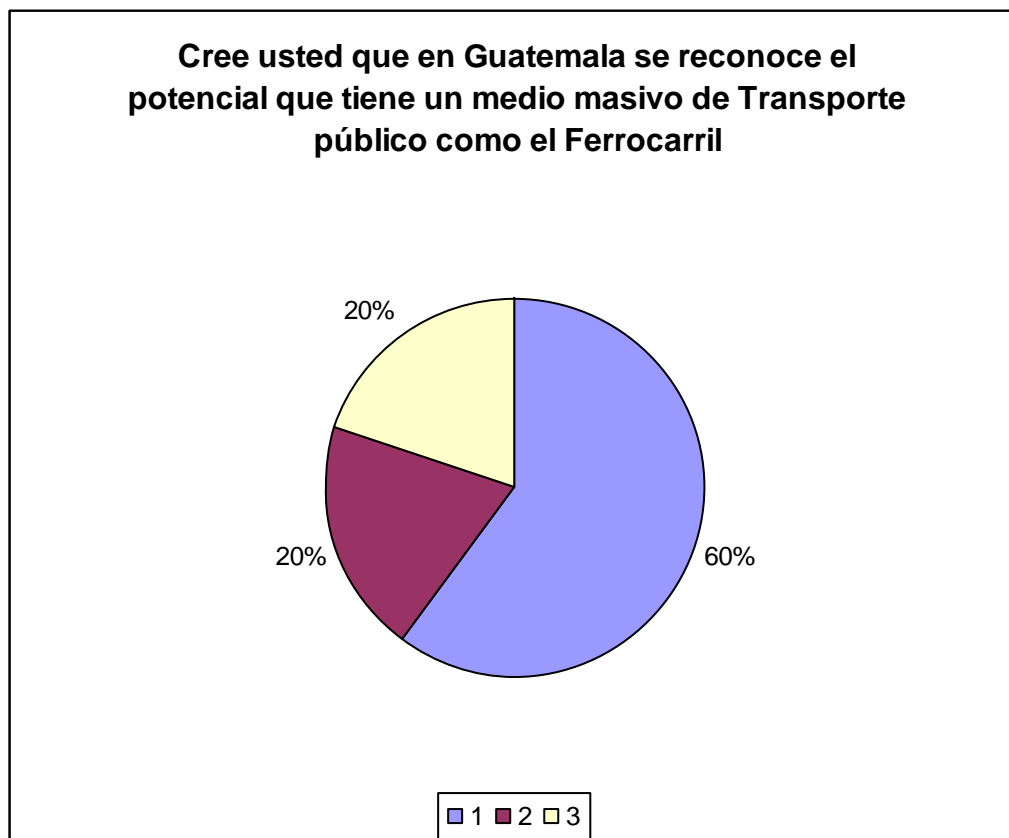
A la **pregunta número tres**: Si pudiera asociar una palabra con el Ferrocarril de Guatemala cuál utilizaría:

El 60% contestaron con palabras positivas como futuro, desarrollo o modernizar. Y el 40% asoció el ferrocarril con palabras negativas como nostalgia e infraestructura y capacidad logística desperdiciada.



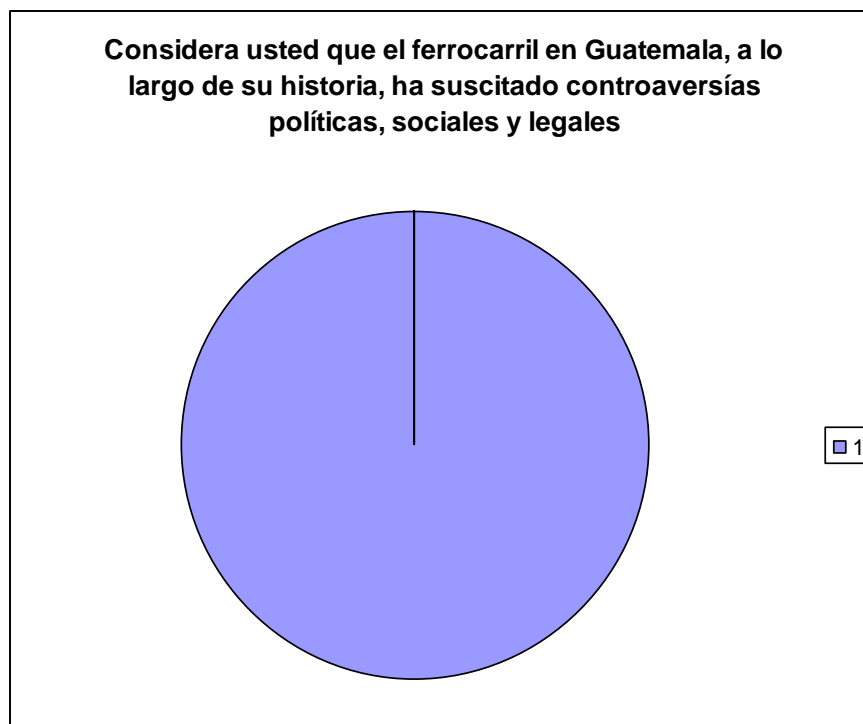
Fuente: elaboración propia.

En la pregunta: ¿En Guatemala se reconoce el potencial que tiene un medio masivo de transporte público como el ferrocarril? El 60% respondió que sí, el 20% que no, y el 20% dijo que solo algunos sectores.



Fuente: elaboración propia.

En el interrogante, ¿considera usted que el ferrocarril en Guatemala, a lo largo de su historia, ha suscitado controversias políticas, sociales y legales? El 100% de los entrevistados contesto afirmativamente a dicha pregunta.

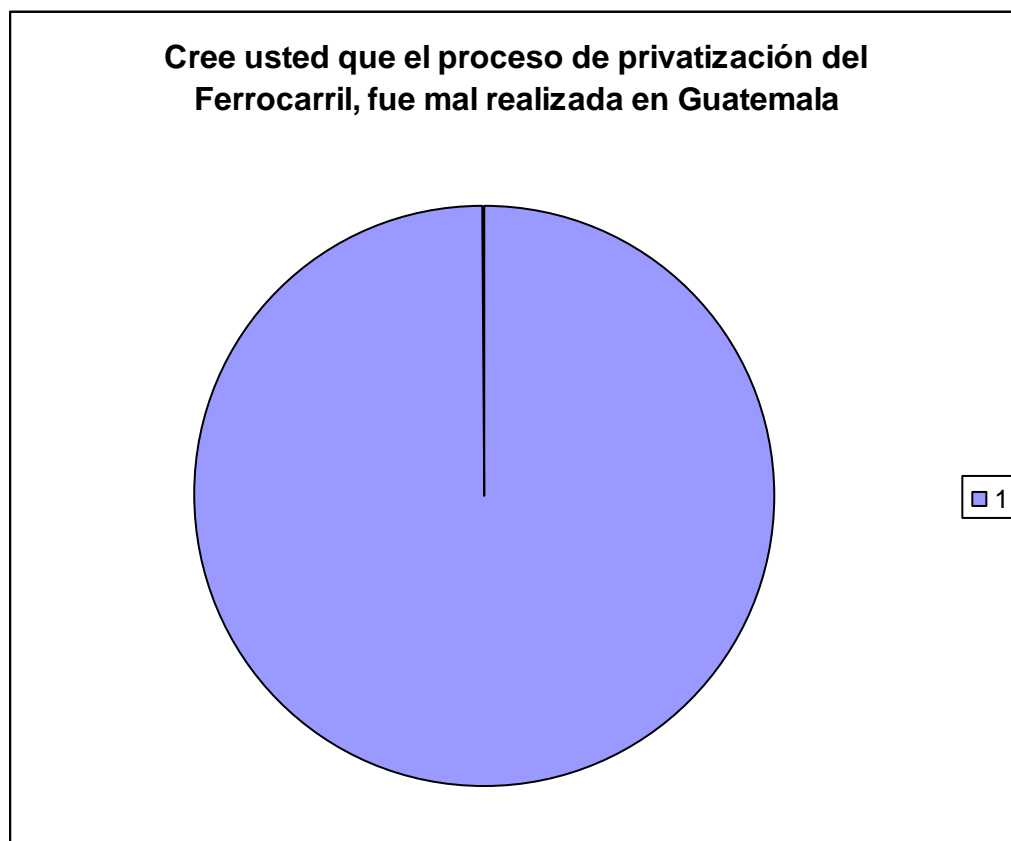


Fuente: elaboración propia.

A la pregunta, ¿por qué considera usted que el ferrocarril en Guatemala ha sido un factor de conflicto, económico, político o legal? No puede ser tabulada ya que ninguna de las respuestas tiene coincidencia entre sí, pero todos, en el campos de su acción, determinaron diferentes causas para establecer cuáles fueron los conflictos suscitados por el ferrocarril y en su mayoría determinaron fueron los económicos, los políticos y los legales. Esta no pudo ser graficada.

En la pregunta: ¿cree usted que el proceso de privatización del ferrocarril fue mal realizado en Guatemala?

El 100% de los entrevistados contesto afirmativamente a dicha pregunta.



Fuente: elaboración propia.

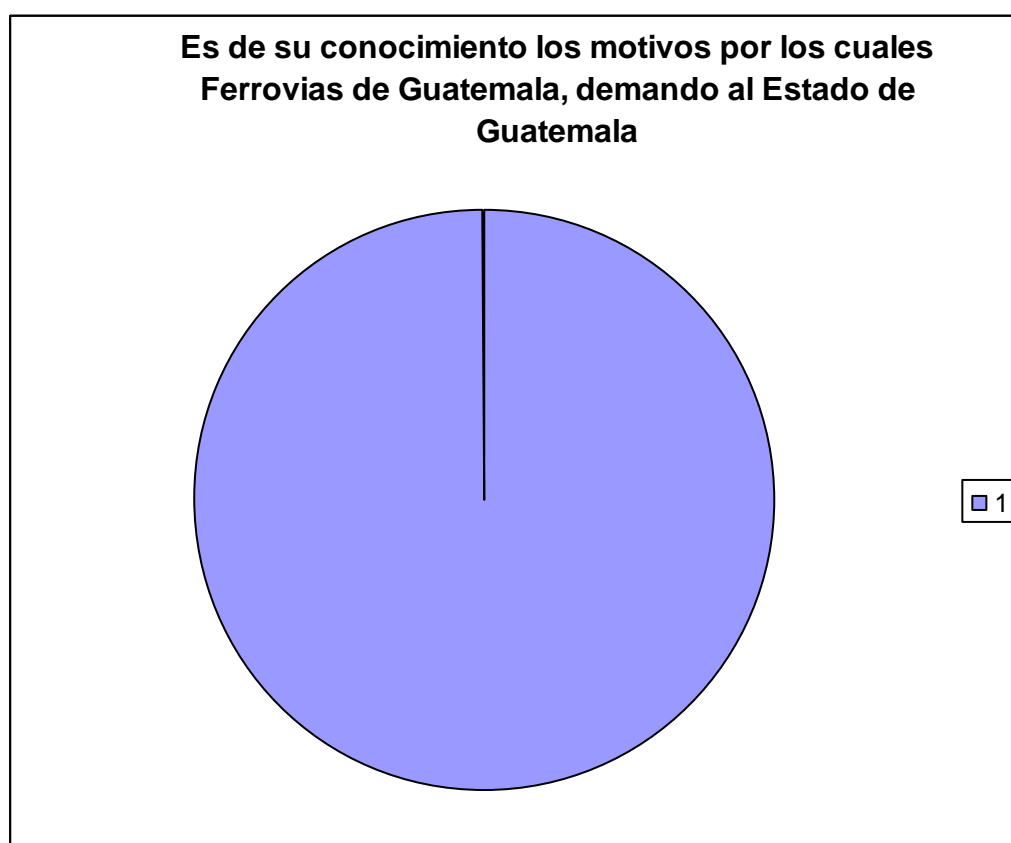
Cada uno considero diferentes aspectos, pero todos coincidieron en que se cometieron una serie de errores desde el inicio del proceso de concesión del servicio ferroviario.

Al interrogante, ¿sabe qué relación existía entre FEGUA y Ferrovías de Guatemala, S. A?

Cada uno de los entrevistados contestó cosas muy diferentes estableciendo que pocos de los entrevistados conocían con certeza lo que pasó entre las empresas y, básicamente, solo fue bien contestada por los trabajadores de FEGUA. No se pudo sacar gráfica.

En la pregunta: ¿Conoce los motivos por los cuales Ferrovías de Guatemala, S.A. (RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION) demandó al Estado de Guatemala ante el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversiones –CIADI-?

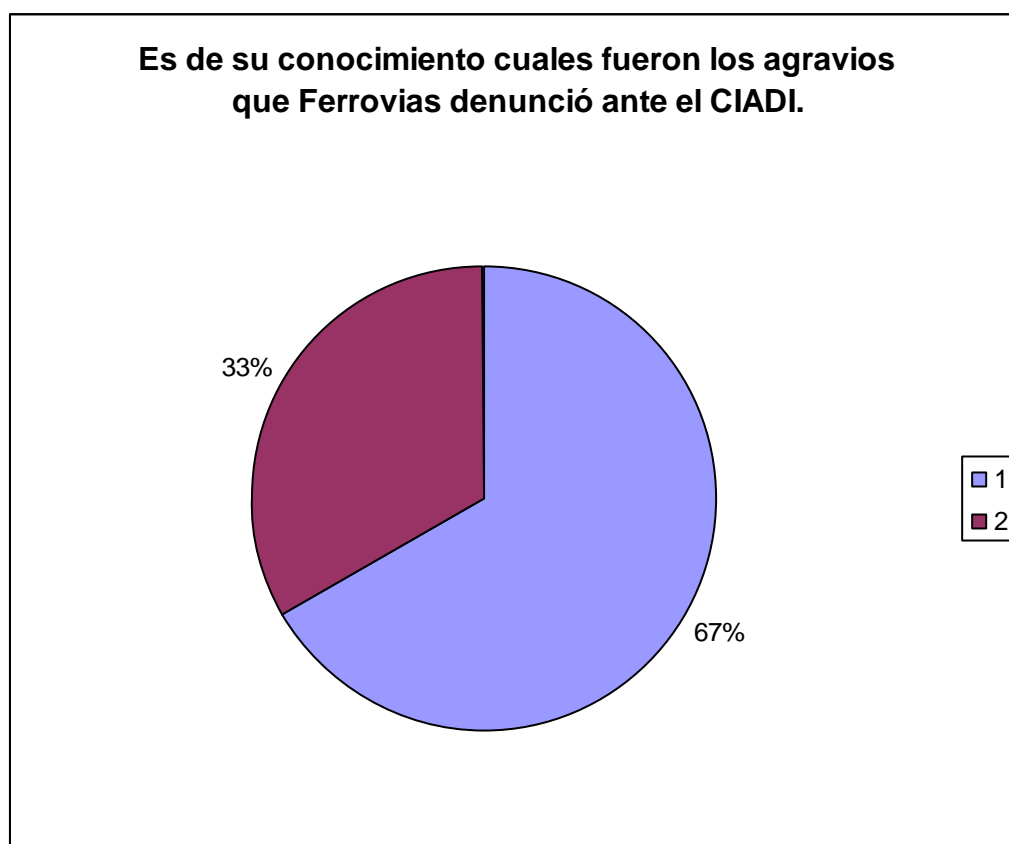
El 100% de los entrevistados contestó afirmativamente a dicha pregunta lo cual fue muy notorio pues muchos dijeron no conocer el proceso, pero todos argumentaron con diferentes términos y conceptos establecer que fue, en general, por incumplimiento por parte de Estado de Guatemala.



Fuente: elaboración propia.

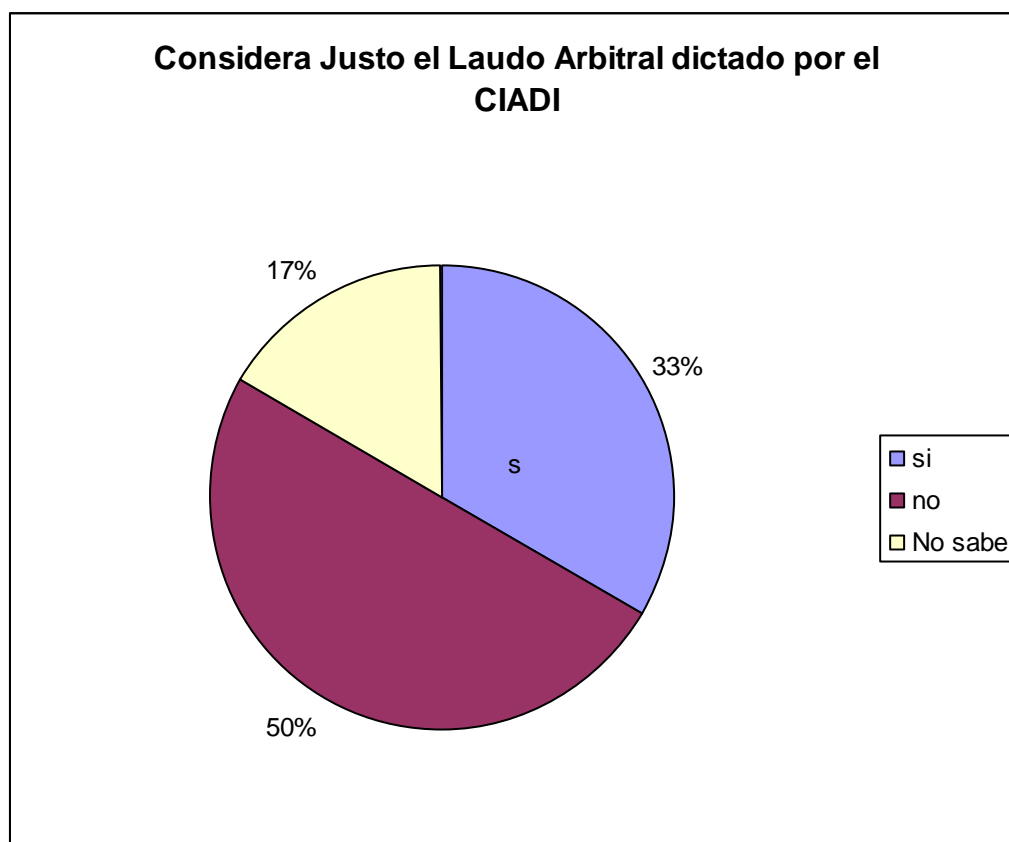
A la incógnita: ¿Conoce los agravios que Ferrovías de Guatemala, S.A. (RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION) denunció ante el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversiones –CIADI-?

Aunque el 67% de los entrevistados contestó que sí era de su conocimiento, en las explicaciones existieron respuestas que no fueron del todo correctas.



Fuente: elaboración propia.

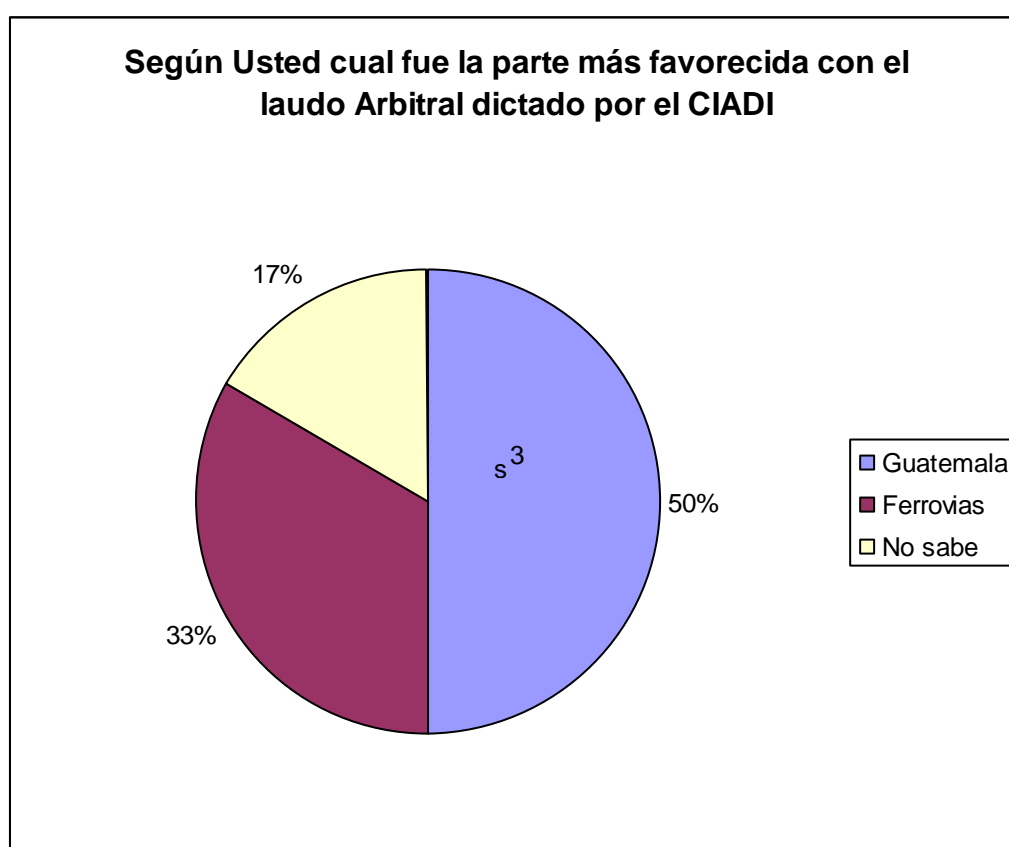
A la cuestión sobre si considera justo el laudo arbitral emitido por el Centro Internacional de Arreglo de diferencias Relativas a Inversiones.-CIADI.- en el Caso Ferrovías RDC versus Estado de Guatemala solamente el 33 de los entrevistados contestó afirmativamente. La mayoría consideró que el fallo era injusto por contener una condena para el Estado de Guatemala cuando la empresa también incumplió con sus obligaciones.



Fuente: elaboración propia.

A la pregunta: Según usted, ¿qué parte fue la más favorecida con la decisión contenida en el Laudo Arbitral dictado dentro del Proceso de Arbitraje Internacional promovido por Ferrovías de Guatemala, S.A (Railroad Development Corporation) en contra del Estado de Guatemala?

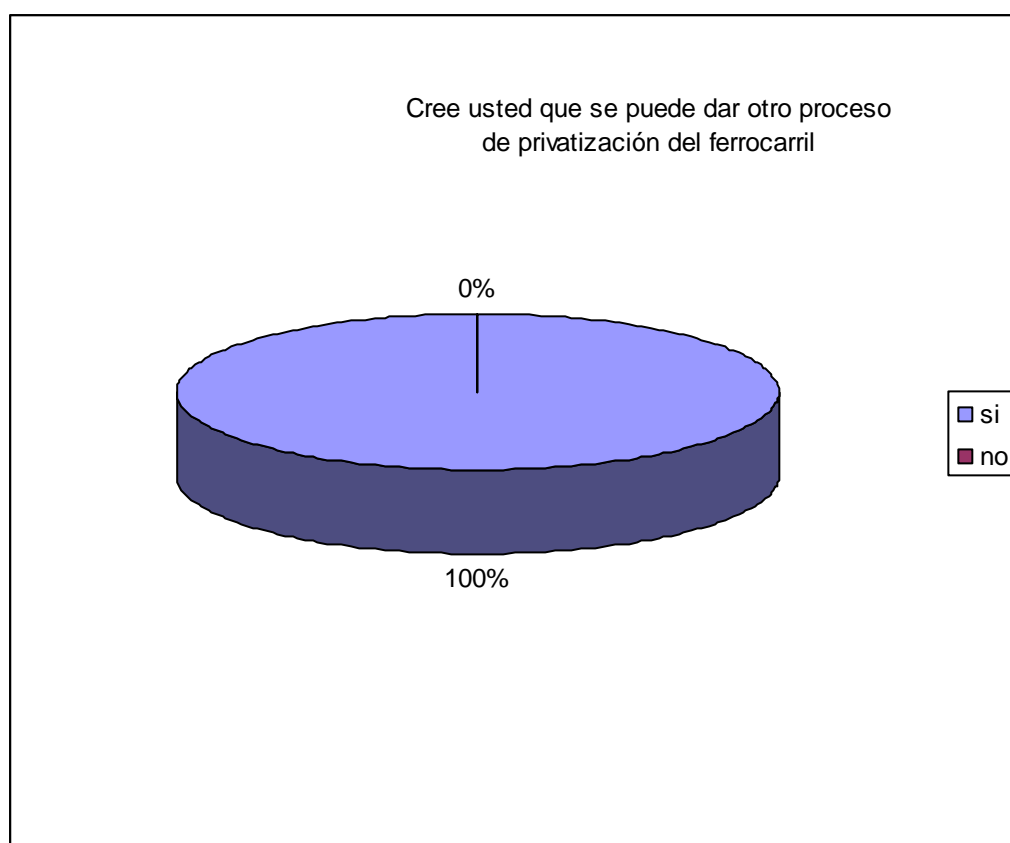
El 50% de los entrevistados considera que el laudo resulta más favorable para Guatemala, pues a pesar de tener que pagar a Ferrovías, recupero 38 años antes de lo previsto el control de los bienes ferroviarios.



Fuente: elaboración propia.

A la interrogante sobre si se puede dar otro proceso de privatización del ferrocarril aprendiendo del conflicto legal suscitado entre Ferrovías de Guatemala, S.A. y Ferrocarriles de Guatemala FEGUA.

El 100% de los entrevistados contestaron que sí.



Fuente: elaboración propia.

Las últimas preguntas que contenía el cuestionario eran cuestiones a través de las cuales se pretendía recabar la opinión particular de cada uno de los entrevistados por lo que no serán tabuladas, pero la gran mayoría de las respuestas consideran que en el próximo evento de licitación que se dé para otorgar una concesión del ferrocarril se deberá tomar en cuenta que el mayor error que se cometió, en el caso objeto de estudio, fue no haber requerido a la

concesionaria el cambio de equipo ferroviario y no haber puesto condiciones más favorables para el Estado de Guatemala.

Modelo de la Encuesta

Nombre:

Edad

Profesión u oficio:

¿Tiene conocimientos sobre el sobre el conflicto legal surgido entre el Estado de Guatemala (FEGUA) y Ferrovías de Guatemala, S.A. ¿Por qué?

Si No

Sabe o le interesa saber quién gano la disputa legal surgida entre el Estado de Guatemala (FEGUA) y Ferrovías de Guatemala, S.A.

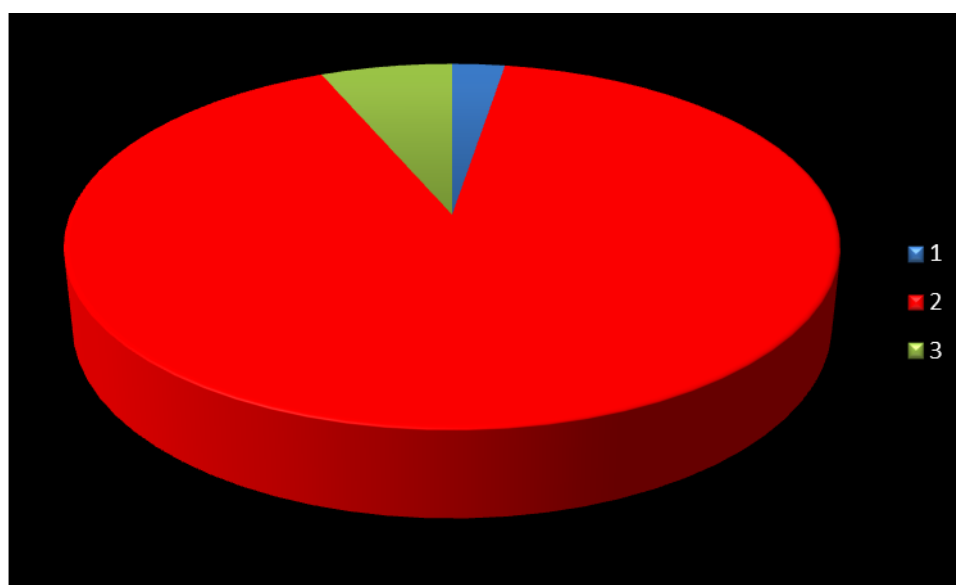
¿Cree usted que es importante para Guatemala contar en el futuro con un ferrocarril?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

2.1. Resultados de la encuesta

Grafica No. 1

¿Tiene usted conocimientos sobre el sobre el conflicto legal surgido entre el Estado de Guatemala (FEGUA) y Ferrovías de Guatemala, Sociedad Anónima?



Fuente: Trabajo de campo realizado durante los meses de mayo-junio 2015.

La pregunta que se planteó a los 77 jóvenes universitarios, entre los rangos de edad 24-47 años, sobre el tema de FEGUA (Ferrocarriles de Guatemala) y Compañía Ferrovías arrojó la siguiente información:

El 70 % (color rojo en la gráfica) de la población entrevistada respondió desconocer el conflicto que existe entre el Estado de Guatemala a través de Ferrocarriles de Guatemala-FEGUA- y la Compañía Ferrovías. Un 2% (color azul) de la población estudiantil respondió que sí conoce sobre el tema a investigar y un 5% (color gris de la gráfica) no respondió.

¿Por qué?, de la pregunta No. 1.

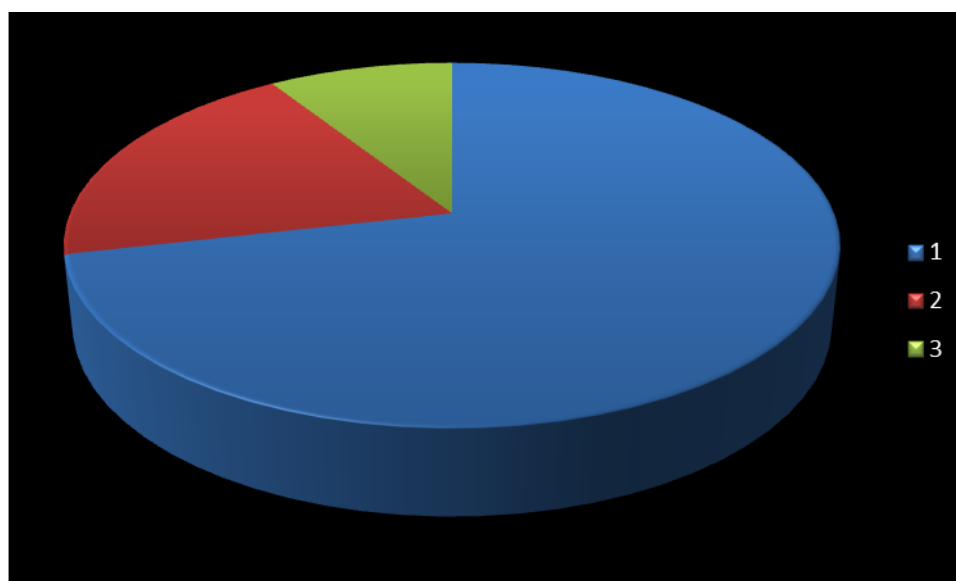
Las opiniones según los encuestados se reducen a tres:

No	Descripción de la respuesta	Porcentaje
1	No hay interés por los medios de comunicación en difundir la noticia	20%
2	El gobierno de Guatemala no presenta este tema como prioridad para la sociedad	25%
3	Los casos como este sobre un “bien del Estado” se aprovechan por parte de las personas que ocupan cargos con decisión y poder para sacar algún beneficio de ello y por eso no se le da ningún tratamiento especial.	40%

El 15% restante de la población entrevistada no respondió al “por qué” de la pregunta planteada.

Grafica No. 2

¿Sabe o le interesa saber quién ganó la disputa legal surgida entre el Estado de Guatemala (FEGUA) y Ferrovías de Guatemala, S.A? Sí / No



Fuente: Trabajo de campo realizado durante los meses de mayo-junio 2015.

Los estudiantes universitarios entrevistados sobre el caso de ferrocarriles de Guatemala y la Compañía Ferrovías respondieron de esta manera a la pregunta número dos.

Un 55% (representados en la gráfica por el color azul) de la población entrevistada respondió que les **interesa** saber qué es lo que ha sucedido entre la el Estado guatemalteco (FEGUA) y la Compañía Ferrovías.

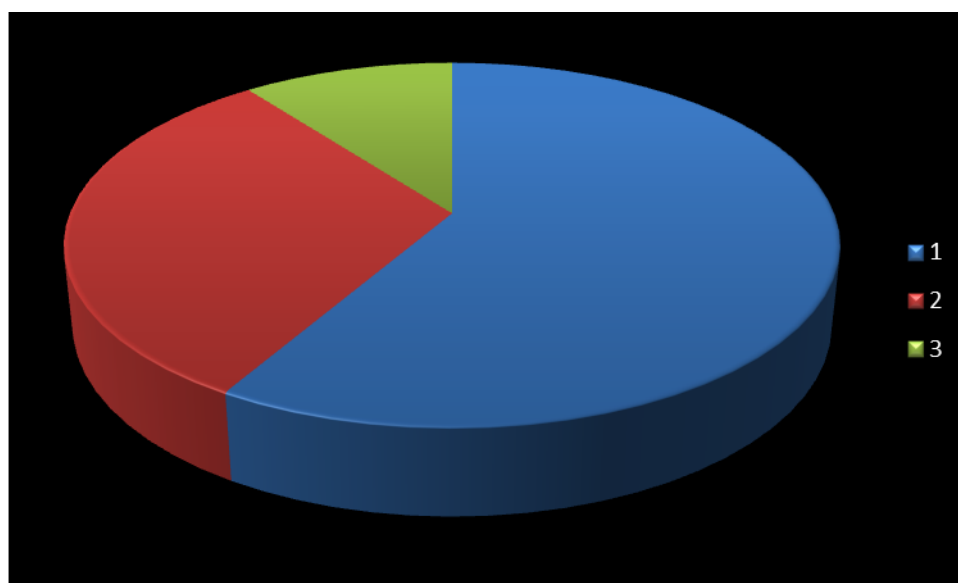
El 15% (representado por el color naranja en la gráfica) de los estudiantes respondió que no sabe nada sobre el tema investigado.

El 7% (representando por el color gris de la gráfica) no respondió a la pregunta planteada.

Grafica No. 3

¿Cree usted que es importante para Guatemala contar en el futuro con un ferrocarril?

Sí / No



Fuente: Trabajo de campo realizado durante los meses de mayo-junio 2015.

Los estudiantes universitarios entrevistados respondieron a la pregunta número tres de la siguiente forma:

El 45% (representado por el color azul) respondió que es muy importante contar con un ferrocarril en el área metropolitana, pero también que se extendiera a los alrededores de la ciudad, así como a las cabeceras departamentales de la República de Guatemala con el fin de agilizar y reducir los costos, el tránsito y acortar distancia y tiempo para la movilización a sus lugares de trabajo y residencia.

El 24% de los entrevistados (representado por el color naranja de la gráfica) respondió que no es prioritario ya que sería mejor un subterráneo para la ciudad de Guatemala.

Y por último, el 8% de los estudiantes universitarios (representado por el color gris de la gráfica) no respondió.

CONCLUSIONES

La movilización, tanto de las personas como de las mercancías, es un derecho universal de las personas y constituye una obligación para el Estado proteger y facilitar la prestación de dichos servicios, tal y como lo regula el artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala la cual determina que: “Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial turístico, sea este terrestre, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios”.

Históricamente se ha reconocido en Guatemala que el ferrocarril constituye un medio de transportes masivo que ayuda al desarrollo de los pueblos por lo que, con el deseo de poder brindar a la población guatemalteca el servicios ferroviario, varios gobiernos de comienzos de la vida independiente del país, suscribieron una serie de contratos con prerrogativas desfavorables para los interés nacionales, a cambio de que las empresas internacionales construyeran y pusieran a funcionar un ferrocarril.

Dentro de las condiciones desfavorables para el país se pueden mencionar la exoneración de impuestos, la cesión de tierras, garantías operacionales, granjerías y subvenciones por parte del Estado.

Además, otro gran error cometido por el Estado de Guatemala fue el aceptar que la trocha (ancho de la vía) que se constituyera en el país fuera diferente a la del estándar internacional. Deficiencia que ningún gobierno con posterioridad al de su construcción modificó, pues ningún gobierno en la historia de Guatemala decidió invertir en la renovación del sistema ferroviario en el país y todos han querido levantar el ferrocarril, pero sin invertir en tecnología nueva. Han pretendido prestar un servicio público con la misma trocha y con una maquinaria que ya tiene más de siglo y medio de existencia. Según Albert Einstein, la definición de locura es “hacer lo mismo una y otra vez esperando resultados diferentes”.

El contrato con Ferrovías de Guatemala, S.A. fue suscrito también con condiciones desfavorables para el Estado de Guatemala. No obstante, lo anterior no se considera como

una excusa válida que justifique que el Estado de Guatemala incumpliera con sus obligaciones contenidas en el contrato 402 y en el fideicomiso suscrito entre ambas partes. (No limpiar el derecho de vía de invasores y dejar de pagar el aporte a que se comprometió en el fideicomiso).

Dentro del proceso arbitral internacional que Ferrovías siguió en contra del Estado de Guatemala quedó plenamente probado que, tanto el inversionista como el Estado, incumplieron con sus obligaciones contractuales.

Muchos de los argumentos alegados por la demandante dentro del proceso arbitral no fueron considerados por el tribunal por falta de pruebas y otras por inexistentes, como la de la expropiación indirecta que, según el Tribunal, nunca existió ya que dicha entidad nunca fue afectada en sus bienes, cobrando los arrendamientos a los que tenía derecho de conformidad con el 402 hasta el día de hoy.

La condena por trato justo y equitativo que sufrió el Estado de Guatemala ha sido sujeta a múltiples análisis por juristas de derecho internacional siendo sostenida por alguno de ellos como que el Tribunal no analizó correctamente que la demandante tenía la responsabilidad de demostrar el nivel de protección que significa el trato justo y equitativo acorde al Derecho Consuetudinario Internacional en base a la práctica estatal y a una opinión jurídica, en lugar de basarse en laudos arbitrales dictados en otros procedimientos, como el caso *Waste Management II* en el cual se definió que el principio de trato justo y equitativo abarca el debido proceso, la transparencia y la justicia natural. Es decir, que no fundamenta su fallo en el sistema jurídico del derecho del Estado, sino en la sana crítica internacional.

Según las declaraciones públicas oficiales, tanto de la parte demandada como de la parte demandante, ambas están satisfechas con el resultado del proceso arbitral en el cual el Estado debe pagar una compensación a la demandante, pero ésta a cambio quedó obligada a traspasar sus acciones al Estado, es decir, a devolverle el patrimonio Estatal sobre el cual, sin dicho laudo arbitral, todavía tenía derecho de usarlo libremente por más de 30 años.

Se considera justo el pensamiento expresado por los árbitros de tomar todas las medidas a efecto que la demandada no pudiera hacer, por medio del arbitraje internacional,

reclamaciones múltiples sobre el mismo tema y, por lo tanto, en su laudo obligó a las partes a que todo regresara al estado que se encontraban antes de las suscripción de todos los contrato acordados ente las parte. El Estado fue codemandado a devolver lo invertido y a devolver los activos estatales que le fueron otorgados en usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria.

Los funcionarios estatales entrevistados son conscientes de los múltiples errores que se cometieron en la relación Ferrovías - Estado de Guatemala por lo que consideran que las lecciones aprendidas con esta relación contractual les permitirá reencauzar el destino del ferrocarril en Guatemala.

La legislación actual en Guatemala permite explotar los bienes del Estado por medio de figuras de participación pública -privada. Para dichos eventos se debe emitir un ordenamiento legal que pueda ser aplicado en el caso del ferrocarril. Requiere estudios técnicos profundos de los proyectos que se sometán a dicho régimen de explotación.

Los proyectos que en la actualidad se están trabajando para la reactivación de un servicio ferroviario en el país son realistas y muy beneficiosos para los guatemaltecos.

Al llevarse el proceso de licitación de los proyectos nuevos por una entidad especializada y en que la primera parte del evento es la realización de estudios de factibilidad y técnicos para establecer la viabilidad de los proyectos, se evitará cometer los errores del pasado donde se dieron concesiones sin conocer realmente la situación y necesidades, tanto del Estado como de la empresa que prestaría el servicio, lo que provocó la suscripción de contratos lesivos para los intereses de los guatemaltecos e hizo caer al Estado en incumplimientos al verse en la imposibilidad de cumplir con sus obligaciones.

Los jóvenes guatemaltecos estudiantes universitarios desconocen, en su mayoría, el conflicto que existió entre el Estado de Guatemala a través de Ferrocarriles de Guatemala-FEGUA- y la Compañía Ferrovías. La población estudiantil, en su mayoría, sí muestra interés en saber qué es lo que ha sucedido entre la el Estado guatemalteco (FEGUA) y la Compañía Ferrovías. No obstante, que la juventud universitaria tenga un desconocimiento del conflicto legal suscitado entre el Estado de Guatemala y la Compañía Ferrovías, no

implica que no estén interesados en que Guatemala cuente con un ferrocarril que transporte pasajeros.

BIBLIOGRAFÍA

Acosta, M. (1994). *Sistemas de y principios rectores de los registros públicos de la propiedad de Guatemala*. Tesis doctoral inédita. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala.

Alonso Jiménez, C. et al. (2007). *Evaluación de políticas y su marco de intertemporalidad*. Guatemala: Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia de la República [SEGEPLÁN].

Alonso, C. (2014). *Los avatares de la modernización del Estado e implicaciones en la institucionalidad pública de Guatemala 1986–2010*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Pontificia de Salamanca.

Arriola, J.L. (1961). *Gálvez en la encrucijada*, México: Ed. BN. Cota Amic.

Ávila Baray, H.L. (2006). *Introducción a la Metodología de la Investigación*, Eumed.net.

Ávila, M.A. (1998). *Efectos del Usufructo Oneroso de FEGUA a la industria del transporte pesado de Guatemala*. Tesis doctoral inédita. Guatemala: Universidad Francisco Marroquín.

Bauer, A. (1956). *La Infiltración Imperialista. Guatemala. El Capital Yanqui en Centroamérica*. Talleres de Fotopublicaciones.

Bettelheim, C. (1981). *Planificación y Crecimiento Acelerado*. México: Fondo de Cultura Económica.

Boas, Gans-Morse, Taylor C., Jordan (2009). *Neoliberalism: From New Liberal Philosophy to Anti-Liberal Slogan*. Studies in Comparative International Development 44 (2). pp. 137–161.

Borunda Escobedo, R.; Cepeda Cepeda, J.I.; Salas Martínez, F.; Medrano Nevarez, H. (2013). El bien común como fundamento del desarrollo económico: El sector privado y el tercer sector como contribución del bienestar social. En García, E. et al (2013). *Desarrollo y competitividad de los sectores económicos en México*, Universidad Autónoma de Chihuahua, Centro de Investigaciones Sociales.

Cabanelas, G. (1968). *Diccionario de Derecho Usual*, 6ª Edición corregida y actualizada, tomo I, Buenos Aires: Bibliográfica Ameba.

Calderón Tobar, E. A. (2001). *Paradojas Inéditas en Tierras Guatemaltecas*. Guatemala: Escuela de Historia. USAC.

Calderón, J. (2011). *Proceso de Construcción y Funcionamiento del Ferrocarril en Guatemala. Breve Historia Económica de Guatemala del Siglo XX*. Guatemala.

Cardoza y Aragón, L. 1955. *La Revolución Guatemalteca*. 2nd ed. México: Talleres De Ediciones Don Quijote, S.A.

Carrera, R. (1927). *Memorias del General Carrera, 1837-1840*, Guatemala: Instituto de Antropología e Historia.

Chamorro, P.J. (1962). *Historia de la Federación de Centro América*, Madrid: Ed. de Cultura Hispánica.

Chinchilla Aguilar, E. (1974). *La vida moderna en Centro América*, Guatemala: Ed. José de Pineda Ibarra. SISG, vol. 36.

Chinchilla, E. (1977). *El Ferrocarril en Guatemala. La vida Moderna en Centroamérica*. Guatemala. José de Pineda Ibarra.

Chinchilla, N. (1986). *Decreto de Concesión. La Vida Moderna en Centro América*. Guatemala. José de Pineda Ibarra. Guatemala.

Cifuentes, E. (1998). *Economía y Sociedad en el siglo XIX. Los impactos de la globalización*. Guatemala: IIES-USAC.

Conde, M. (2001). *La Lesividad Administrativa en el Régimen Jurídico Guatemalteco* Tesis doctoral inédita. Guatemala: Universidad Mariano Gálvez.

Coronado Aguilar, M (1975). *Apuntes histórico-Guatemalenses*, Guatemala: Editorial José de Pineda Ibarra.

Coronado Luna, M. (2011). *El Ferrocarril en Guatemala. Historia del Correo en Guatemala*. Guatemala: El Olam.

De Fuentes y Guzmán, F.A. (2007). *Recordación Florida*. Guatemala: Editorial Artemis Edinter.

De León Aragón, Ó. (1950). *Los contatos de la United Fruit Company y las compañías muelleras de Guatemala*, Guatemala: Ed. Del Ministerio de Educación.

Diez de Velasco Vallejo, M. (1999). *Las organizaciones internacionales*. Ed Tecnos. Madrid.

Elías, S. (2008). *Diagnóstico de la conservación y manejo de recursos naturales en tierras comunales*. Guatemala: Grupo Promotor de Tierras Guatemala. CONAP.

Fuentes, J. (2011). *Rendición de cuentas*. Guatemala: F&G Editores.

Gaceta No. 39, de la Corte de Constitucionalidad de Guatemala, expediente No. 180-94, página No. 29, sentencia: 24-01-96.

García Laguardia, J. (1971). *Orígenes de la democracia constitucional en Guatemala*, Costa Rica: EDUCA.

Guerra-Borges, A. (1995). *Desde la República Federal hasta 1898. Historia General de Guatemala*. Tomo IV. Guatemala. Amigos del País.

Guerra-Borges, A. (2004). *Guatemala, el largo camino a la modernidad*. Guatemala Facultad de Ciencias Económica USAC.

Guerra-Borges, A. (2006). *Guatemala: 60 años de historia económica (1944-2004)*. Guatemala: Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

Jiménez, E. B. (1981). *Ellos los presidentes*, Guatemala: Ed. José de Pineda Ibarra.

Linares, L. (2007). *Las Política y sus Razones*. Guatemala: SEGEPLAN-ASIES.

López, M. (2004). *El último anticomunista, Gabriel Martínez del Rosal*. Guatemala.

Marroquín Rojas, C. (1972). *Morazán y Carrera*, Guatemala: Ed. José de Pineda Ibarra.

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Comisión de Estadística del Transporte, Unidad Sectorial de Planificación, Estadísticas de transporte de Guatemala 2000 pg. 17-20

Molina, P. (1971). *El editor Constitucional*, Guatemala: Ed. José de Pineda Ibarra.

O'Donnell, G. (2005). *Acerca del Estado en América Latina contemporánea: diez tesis para discusión. La democracia en América Latina*. Buenos Aires: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Orellana Lorentzen, M.F. (2013). *Juicio de arbitraje en contra la República de Guatemala a través el sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y el estado. Caso: Ferrocarriles de Guatemala*. Tesis doctoral inédita, Guatemala: USAC.

Ortega Martínez, L.J. (2008). Valorización de estaciones ferroviarias y vía verde entre Melimar y Cuyotenango, Tesis doctoral inédita. Guatemala: Facultad de Arquitectura, Universidad San Carlos de Guatemala, USAC.

Piedrasanta, J. (1994). *Introducción a los problemas Económicos de Guatemala*. Guatemala: Editorial José de Pineda Ibarra.

Polo Sifontes, F. (1979). *Marinao Gálvez: éxitos y fracaso de su gobierno*, Guatemala: Instituto de Antropología e Historia.

Polo Sifontes, F. (1988). *Historia de Guatemala*. Guatemala: Everest Gutamela.

Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, 21ª Edición.

Recopilación de Las Leyes emitidas por el Gobierno Democrático de Guatemala, Tomo I, Tipografía de "El Progreso" Guatemala 1881.

Recopilación de Leyes de Guatemala, Tomo II, página 244 Tipografía El Progreso Guatemala 1881.

Recopilación de Leyes de la República de Guatemala tomo LXXXVIII Tipografía Nacional, Guatemala 1970.

Recopilación de Leyes de la República de Guatemala tomo XCII, Tipografía Nacional Guatemala, 1972.

Rochild, A. (1191). Tratado *Teórico y Práctico de Derecho Administrativo Francés*. Primera Edición. París. La Sorbona.

Rodríguez Beteta, V. (1963). *La política inglesa en Centro América durante el siglo XIX*, Guatemala: Ed. José de Pineda Ibarra.

Salazar, F. (1920-2001). *Crónicas de ayer y de hoy. Reseñas de viejos Recuerdos*.

Santacruz Noriega, J. (1996). *Barrios. Dictador, Gobierno del General J. Rufino Barrios (1876-1879)*. Tomo III, Tipografía Nacional de Guatemala.

Solís G: Cesar (1952). Recopilación de Leyes, Los Ferrocarriles en Guatemala, Primera Parte Guatemala

Solórzano, V. (1963). *Historia de la evolución económica de Guatemala*, Guatemala: Ed. José de Pineda Ibarra, SIGS nº 11.

Townsed, E. (1957). *Fundación de la República*, Guatemala: Ed. Ministerio de Educación, Tomo 1.

UNESCO (2010). *UNESCO en Guatemala. Una historia de 60 años de cooperación. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura*, Guatemala: Serviprensa, S.A.

Villagrán, F. (2008). *Biografía política de Guatemala*. Guatemala: Facultad Latinoamericana.

Wagner, R. (1981). *Los alemanes en Guatemala 1828-1944*. Guatemala: Afanes S.A.

Wagner, R. (2011). *Historia del café en Guatemala*. Guatemala: Villegas Editores.

Wyld Ospina, C. (1967). *El autócrata*, Guatemala: Ed. José de Pineda Ibarra.

LEGISLACIÓN CONSULTADA

Constitución Política de la República de Guatemala

Código Civil de Guatemala

Ley de lo Contenciosos Administrativo de Guatemala Decreto 119-96

Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles, Decreto 60-72

Decreto 162-83

Decreto Ley 73-84

Decreto 1736 de 7 de marzo de 1968,

Decreto 27-98 de fecha 23 de abril de 1998,

Decreto No.14.

Acuerdo Gubernativo 520-99

Acuerdo de Intervención Fegua número 001-97,

Acuerdo de Intervención de Fegua Número 2.97.

Acuerdo de Intervención número 004-97,

Acuerdo Legislativo Número 1119 del 23 de mayo de 1921

Acuerdo Gubernativo 433-2006, de fecha 11 de agosto de 2006,

Decreto Presidencia 679 de fecha 10 de enero de 1908,

Convenio, Reglamento y Reglas del CIADI, Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones.

PUBLICACIONES DE PRENSA CONSULTADAS

Bailey, B, Putzeys, Y, y Larios, R. (1991). El caso del Ferrocarril en Guatemala. *Diario Prensa Libre*. Extraído el 15 de marzo de 2013.

Urías Gamarro (2013). Compensación será por más de 100 millones Estado pagará a Ferrovías. *Diario Prensa Libre* del 6 de junio de 2013.

Diario de Centro América, de fecha 13 de febrero de 1997

Diario Siglo Veintiuno de fecha 13 de febrero de 1997

Diario de Centro América, publicación del día 23 de abril de 1998.

Diario Prensa Libre de fecha 30 de junio de 2012,

Diario de Centro América, de fecha 2 de julio de 2012

SITIOS WEB CONSULTADOS

<http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>, consultado el 17 de febrero de 2015.

<http://alfildigital.blogspot.com/2008/04/el-ferrocarril-de-los-altos.html>, consultado el 3 de marzo de 2012.

http://www.es.wikipedia.org/wiki/richard_trevithick. Consultada el 25 de marzo de 2013

<http://www.sat.gob.gt/estadisticas/prueba/Parque%20vehicular%20por%20Departamento.htm>>

www.nuestramuni.com/index.php/transmetro/85-temas/5402-ictamentecnico, consultada el 9 de septiembre de 2014.

<http://www.civ.gob.gt/web/guest/41>, consultada el, el 5 de julio de 2014.

http://www.wikiguate.com.gt/wiki/regimen_de_los_30_años, consultada el 30 de abril de 2013.

http://www.wikiguate.com.gt/wiki/rafael_carrera, consultada el 20 de marzo de 2013.

<http://quizlet.com/5345516/planet-3-lektion-33-flash-cards/> consultada de 12-1-2015.

http://www.fonart.gob.mx/web/index.php?option=com_content&view=article&id=11, consultada el 38 de enero de 2013.

http://es.hartmann.info/images/Fases_de_curacion_MedicalEdition.pdf. consultada el 5 de enero de 2015.

<http://cultura.muniguate.com/index.php/component/content/article/66-garcia-granados/420-biografiagranados>, consultada el 14 de noviembre de 2012.

<http://www.cofimsa.com/historia%20de%20los%20presidentes%20>, consultada 20 de marzo de 2013.

http://www.enciclopediaguatemala.org.gt/index.php?title=Vicente_Cerna, consultada el 15 de enero de 2015.

<http://educacion.ufm.edu/llego-la-hora-del-progreso/#sthash.TvN8ifnm.dpuf>, consultada el 12 de octubre de 2013.

<http://educacion.ufm.edu/llego-la-hora-del-progreso/#sthash.TvN8ifnm.dpuf>, consultada el 6 de enero de 2014.

<http://profesor-daniel-alberto-chiarenza.blogspot.com/2013/03/19-de-marzo-de-1885-el-senado-de.html> el 157172015.

<http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-iel/#sthash.UTgiftpB.dpuf>, consultada 18 de febrero de 2014.

<http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-miel/#sthash.q5lpmkli.dpuf>, consultada el 18 de enero de 2015.

<http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-miel/#sthash.q5lpmkli.dpuf>, consultada 8 de mayo de 2015.

<http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich->, consultada el 8 de mayo de 2015.

<http://educacion.ufm.edu/con-el-discurso-en-los-bolsillos/#sthash.R99xssG4.dpuf>, consultada el 4 de marzo de 2015.

<http://es.slideshare.net/Regina250164/reforma-liberal-y-justo-rufino-barrios>, consultada el 15 de enero de 2015.

<http://educacion.ufm.edu/la-tierra-de-los-rios-de-leche-y-iel/#sthash.UTgiftpB.dpuf>, consultada el 3 de enero de 2015

https://es.wikipedia.org/wiki/Manuel_Lisandro_Barillas_Berci%C3%A1n#Ferrocarril_del_Norte, consultada el 12 de junio de 2015

http://www.glabarre.com/item/International_Railways_of_Central_America/9111/p10c17, consultada el 3 de marzo de 2015

<http://educacion.ufm.edu/disparos-en-la-oscuridad-el-asesinato-del-presidente-jose-maria-reina-barrios/#sthash.bZj1ghs5.dpuf>, consultada el 15 de octubre de 2014.

http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950, consultada 15 de octubre de 2014.

http://es.hartmann.info/images/Fases_de_curacion_MedicalEdition.pdf, consultada 15 de enero de 2015.

https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Verapaz_de_Guatemala#CITAREFLa_Ilustraci.C3.B3n_del_Pac.C3.ADfco15_de_marzo_de_1898, consultada el 20 de enero de 2015.

<http://mariomaazbol.blogspot.com/>, consultada el 15 de enero de 2015.

http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950, consultada el 15 de enero de 2015.

https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Verapaz_de_Guatemala#CITAREFLa_Ilustraci.C3.B3n_del_Pac.C3.ADfco15_de_marzo_de_1898, consultada el 20 de enero de 2015.

http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950, consultada el 15 de enero de 2015.

<http://educacion.ufm.edu/la-suerte-de-los-que-se-quedan/>, consultada el 15 de marzo de 2015.

<http://educacion.ufm.edu/de-algo-hay-que-vivir-o-gomez-carrillo-y-el-tirano-estrada-cabrera/#sthash.vYwfdj6U>, consultada el 30 de noviembre de 2014.

<http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/10/historia-del-ferrocarril-en-guatemala.html>, consultada el 15 de enero de 2015.

http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950, consultada el 15 de enero de 2015.

<http://www.guatelinda.net/wp-content/uploads/Bandera-de-Guatemala.jpg>, consultada el 16 de enero de 2015.

https://es.wikipedia.org/wiki/L%C3%A1zaro_Chac%C3%B3n_Gonz%C3%A1lez#/media/File:L%C3%A1zaroChac%C3%B3n.jpg, consultada el 15 de enero de 2015.

http://guatemaladeayer.blogspot.com/2012_05_01_archive.html, consultada el 5 de enero de 2015.

<http://www.tramz.com/gt/qs.html>, consultada el 16 de enero de 2015.

https://es.wikipedia.org/wiki/Jorge_Ubico_Casta%C3%B1a, consultada el 17 de enero de 2015.

<http://educacion.ufm.edu/paisaje-de-republica-con-dictador-i/#sthash.KA0GzffI.dpuf>, consultada el 28 de septiembre de 2014.

http://lalupa.com/Educacion_y_referencia/Biografias/B/B_600_a_800/Barillas_Manuel_Lisandro/index.shtml, consultada el 19 de abril de 2013.

<http://www.lahora.com.gt/index.php/opinion/opinion/cartas-del-lector/68316-estudiando-al-presidente-manuel-lisandro-barillas>, consultada el 19 de abril de 2013.

<http://www.cofimsa.com/historia%20de%20los%20presidentes%20>, consultada el 20 de marzo de 2013.

<http://alfildigital.blogspot.com/2008/04/el-ferrocarril-de-los-altos.html>, consultada el 3 de marzo de 2012.

<http://www.cofimsa.com/historia%20de%20los%20presidentes%20>, consultada el 20 de marzo de 2013.

<http://alfildigital.blogspot.com/2008/04/el-ferrocarril-de-los-altos.html>, consultada el 3 de marzo de 2012.

<http://www.monografias.com/trabajos12/presguat/presguat.shtml#militar>, consultada el 12 de enero de 2013.

<http://xa.yimg.com/kq/groups/17809804/1416658738/name/escanear0002.pdf>, consultada el 6 de junio de 2013.

<http://67.43.4.144/~gssn/ipsnoticias/1994/11/msg019g01e-guatemala-con-ferrocarriles-arranca-el-tren-de-la-privatizacion/>, consultada el 20 de febrero de 2013.

https://es.wikipedia.org/wiki/Jorge_Ubico_Casta%C3%B1eda#La_United_Fruit_Compan, consultada el 21 de febrero de 2015

http://www.helpster.de/wie-funktioniert-der-wundverschluss-so-heilt-der-koerper-sich-selbst_170950, consultada 12 de enero de 2015.

<http://www.prensalibre.com/hemeroteca/1954-arbenz-dimite> Historia Presidencial 1954: Árbenz dimite por Federico Salazar Valdés Revista D Prensa Libre del 26 de abril de 2015 No 561.

<http://educacion.ufm.edu/banana-republic-guatemala-1929/#sthash.JNmPNw9N.dpuf>, consultada el 20 de enero de 2015

<http://web.mit.edu/course/21/21f704/UnitedFruit/UnitedFruit.html>, consultada 3 de febrero de 2015.

<http://www.erf.com.ar/2007/17032007.htm>., consultada el 3 de marzo de 2015.

<http://quizlet.com/5345516/planet-3-lektion-33-flash-cards/>, consultada el 21 de febrero de 2015.

[http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Claimants%20Exhibits/C-022.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Claimants%20Exhibits/C-022.pdf), consultada el 20 de diciembre de 2012.

<http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007->

23%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Carrillo%201st.pdf, consultada el 25 de diciembre de 2012.

<http://www.rrdc.com>, consultada el 15 de marzo de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=SearchRH&actionVal=SearchSite&SearchItem=railroad>, consultada el 20 de diciembre de 2012.

[http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Claimants%20Exhibits/C-022.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Claimants%20Exhibits/C-022.pdf), consultada el 20 de diciembre de 2012.

[http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Exhibits/R-011.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Respondent%20Exhibits/R-011.pdf), consultada el 23 de febrero de 2013.

[http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%200723%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Witness%20Statements/Gramajo%201st.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%200723%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Gramajo%201st.pdf), consultada el 20 de marzo de 2013.

[http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Witness%20Statements/Ponce%201st.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Ponce%201st.pdf), consultada el 20 de marzo de 2013.

<http://italaw.com/sites/default/files/case-documents/italaw1478.pdf>, consultada el 21 de marzo de 2013.

[http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20\(Ferrovias\)/Respondent%20Exhibits/R-045.pdf](http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Controversias/Inversionista%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%2007-23%20(Ferrovias)/Respondent%20Exhibits/R-045.pdf), consultada el 24 de abril de 2013.

<http://dace.mineco.gob.gt/mineco/cafta/faq.php>, consultada el 15 de enero de 2013.

<http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2008/01327.pdf>, consultada el 5 de mayo de 2013.

<http://ictsd.org/i/news/puentesquincenal/9758/>, consultada el 15 de enero de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=SearchRH&actionVal=SearchSite&SearchItem=railroad>, consultada el 22 de febrero de 2013.

http://www.clubmadrid.org/es/miembro/andres_rigo_sureda, consultada el 14 de diciembre de 2012.

http://www.matrixlaw.co.uk/Members/54/James_Crawford.aspx, consultada el 19 de enero de 2013.

<http://www.cov.com/seizenstat/>, consultada el 19 de enero de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=SearchRH&actionVal=SearchSite&SearchItem=railroad>, consultada el 22 de febrero de 2013.

http://209.62.67.242/wpcontent/uploads/2008/08/libro_ciadi.pdf, consultada el 22 de febrero de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=SearchRH&actionVal=SearchSite&SearchItem=railroad>, consultada el 22 de febrero de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/Index.jsp>, consultada el 20 de mayo de 2013.

http://www.rdc.com/news_rdc_CAFTA_claim_06_15_2007.pdf, consultada el 1 de mayo de 2013.

<http://www.albedrio.org/htm/articulos/j/jrodas-001.htm>, consultada el 6 de junio de 2013.

<http://portaldace.mineco.gob.gt/sites/default/files/unidades/DefensaComercial/Casos/Contraversias/Inversionista%20-%20Estado/Etapa%20de%20Meritos%202007->

23%20(Ferrovias)/Respondent%20Witness%20Statements/Carrillo%201st.pdf, consultada el 12 de marzo de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=CasesRH&actionVal=viewCase&reqFrom=Home&caseId=C116>, consultada el 4 de junio de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/Index.jsp>, consultada el 1 de mayo de 2013.

<http://www.iisd.org/itn/2008/12/08/objeci-243-n-de-guatemala-a-jurisdicci-243-n-de-tribunal-rechazada-en-arbitraje-del-tlcac-rd/>, consultada el 10 de junio de 2013.

<https://icsid.worldbank.org/ICSID/Index.jsp>, consultada el 1 de mayo de 2013.

https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=CasesRH&actionVal=showDoc&docId=DC2572_En&caseId=C116, consultada el 4 mayo de 2012.

http://www.iisd.org/pdf/2013/iisd_itn_march_2013_es.pdf, consultada el 4 de junio de 2013.

http://www.centrollawguatemala.com/_blog/Noticias/post/RDC_Gana_Demanda_Planteada_Conforme_el_CAFTA_en_Contra_de_la_Rep%C3%BAblica_de_Guatemala/, consultada el de marzo de 2013.

<http://www.rebellion.org/noticia.php?id=153942>, consultada el 5 de junio de 2013.

<http://guatemala.gob.gt/index.php/2011-08-04-18-06-26/item/2948-autoridad-resuelve-a-favor-de-guatemala-en-arbitrajes-en-casos-ferrov%C3%ADas-e-iberdrola>, consultada el 7 de junio de 2013.

http://www.reddenviolenciaactiva.org/rnvactiva/index.php?option=com_content&task=view&id=3292&Itemid=38.

<http://www.todanoticia.com/42073/ferrovias-pide-us15m-al-stado/#sthash.oLvAMXYZ.dpuf>, consultada el 23 de enero de 2015.

<http://ies.usacgt.com/boletines/bol8-2012.pdf>, consultada 15 de diciembre de 2014.

<http://www.deguate.com/artman/publish/noticias-guatemala/iniciaran-estudio-para-instalar-tren-urbano-en-la-capital-de-guatemala.shtml#.Vi8cB7cvfIU>, consultada el 1 de junio de 2015.

<Http://quizlet.com/5345516/planet-3-lektion-33-flash-cards/>, consultada el 1 de junio de 2015.

CONFERENCIAS DE EXPERTOS RECIBIDAS

Conferencia impartida por José Julián Mendoza Fernández, en Taller Internacional sobre Planificación Intermodal para una Cadena Logística Eficiente en Mesoamérica, impartido en la ciudad de ANTIGUA (Guatemala) - Julio 2009.

Conferencia “Experiencias europeas y españolas de Intermodalidad Impartida por Álvaro Rodríguez Dapena, Director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado, del Gobierno de España en la ciudad de Guatemala. Agosto, 2009, en el Taller Internacional sobre Planificación Intermodal para una Cadena Logística Eficiente en Mesoamérica.