

UNIVERSIDAD PANAMERICANA
Facultad Ciencias de la Comunicación
Licenciatura en Comunicación y Producción Audiovisual



**Ferrocarril de Guatemala:
El Ocaso de un Coloso
(Tesis de Licenciatura)**

Verónica Ordóñez Arias

Guatemala, mayo del 2013

**Ferrocarril de Guatemala:
El Ocaso de un Coloso
(Tesis de Licenciatura)**

Verónica Ordóñez Arias (Estudiante)
Licenciado Carlos Enrique Morales Monzón (Asesor)

Guatemala, mayo del 2013

AUTORIDADES

M.Th. Mynor Augusto Herrera Lemus
Rector

M.Sc. Alba Aracely Rodríguez de González
Vicerrectora Académica

M.A. César Custodio
Vicerrector Administrativo

M.Sc. Alfred Kaltschmitt Luján
Decano Facultad de Ciencias de la Comunicación

Licenciado Carlos Morales Monzón
Asesor



UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

ORDEN DE IMPRESIÓN

Nombre del Estudiante: Verónica Ordoñez Arias

Título de Tesis: "FERROCARRIL DE GUATEMALA: "El Ocaso de un Coloso"

El Decano de la Facultad de Ciencias de la Comunicación,

Considerando:

Primero: Que ha tenido a la vista los dictámenes del asesor y revisor, donde consta que la estudiante aludida realizó todos los pasos requeridos para la elaboración de Tesis, atendiendo a un método y técnicas requeridas.

Segundo: Que dicho trabajo reúne las calidades básicas de una Tesis.

Por tanto,

Emite ACUERDO DE APROBACIÓN E IMPRESIÓN DE TESIS, para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 27 de abril de 2013

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

M.Sc. Alfred Kaltschmitt
Decano



M.Sc. ALFRED KALTSCHMITT
DECANO
FACULTAD CIENCIAS DE LA
COMUNICACION

Cc/estudiante
Archivo

- Carretera a San Isidro, Aldea Acatán Zona 16 - PBX: 2390 1200
- www.universidadpanamericana.edu.gt



UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

DICTAMEN DE REVISOR DE TESIS DE GRADO

Nombre del Estudiante: Verónica Ordoñez Arias

Título de la tesis: "FERROCARRIL DE GUATEMALA: "El Ocaso de un Coloso"

El revisor del trabajo de grado,

Considerando:

Primero: Que ha leído el informe de tesis, donde consta que la estudiante en mención realizó la investigación de rigor, atendiendo a un método y técnicas propias de su campo.

Segundo: Que ha realizado todas las correcciones que le fueron planteadas en su oportunidad.

Tercero: Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una de una investigación de tesis.

Por tanto,

En su calidad de Revisor, emite DICTAMEN FAVORABLE para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 27 de abril de 2013

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

Doctor Carlos Humberto Interiano
Revisor



Cc/estudiante
Archivo

- Carretera a San Isidro, Aldea Acatán Zona 16 - PBX: 2390 1200
- www.universidadpanamericana.edu.gt



UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

DICTAMEN DE TESIS DE GRADO

Nombre del Estudiante: Verónica Ordoñez Arias

Título de Tesis: "FERROCARRIL DE GUATEMALA: "El Ocaso de un Coloso "

Carrera: LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN Y PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL

El asesor del trabajo de Grado,

Considerando:

Primero: Que ha tenido a la vista el documento de rigor, donde consta que la estudiante aludida realizó todos los pasos requeridos para la elaboración de Tesis, atendiendo a un método y técnicas requeridas.

Segundo: Que dicho trabajo reúne las calidades básicas de una Tesis.

Por tanto,

En su calidad de Asesor, emite DICTAMEN FAVORABLE para que continúe con los trámites correspondientes.

Guatemala, 27 de marzo de 2013

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

Lic. Carlos Enrique Morales Monzón
Asesor



Cc/estudiante
Archivo

- Carretera a San Isidro, Aldea Acatán Zona 16 - PBX: 2390 1200
- www.universidadpanamericana.edu.gt

Nota:

Para efectos legales, únicamente el sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

Dedicatoria

En Guatemala, como ya es costumbre, no damos valor a los grandes esfuerzos realizados por generaciones anteriores. Nos hemos dedicado a deteriorar y, en el peor de los casos, a destruir totalmente el patrimonio nacional, lejos de reconstruir y legar algo a las futuras generaciones.

Este trabajo pretende rescatar de la memoria histórica, el esplendor que representó el ferrocarril de Guatemala, el cual está pletórico de historia, que tristemente hemos olvidado, independientemente de cuál fuera la motivación inicial para crearlo.

Dedicado a todas las generaciones que de una forma u otra se vieron beneficiadas por este servicio. A todos los niños de antaño que viajaron adormecidos por el ruido de los rieles al golpear los durmientes, que exploraron nuestra hermosa Guatemala con el viento en sus rostros, atravesando lagos, ríos y montañas, así como grandes y pequeñas comunidades.

Dedicada a la niña que de la mano de sus padres se levantaba de madrugada en busca de una aventura y que, junto con la clásica canasta de comida, viajó durante horas para llegar al oriente del país y compartir con la familia lejana. Al niño que apresuradamente caminaba junto al abuelo taciturno y de la mano de la abuelita, que le rempujaba un huevito duro con salsa almacenado en un frasco de café Incasa, que durante la travesía observaba niños que jugaban a la par de las vías y sentía una eternidad viajar a la tierra de la pepesca.

Dedicado a los viejos rieleros, maquinistas y a toda la familia ferrocarrilera que veía con sumo orgullo como se desplazaba el ahora abandonado tren, y que con basta nostalgia cuentan como historia lejana las hermosas vivencias en el vagón restaurante y sus destacados visitantes.

Dedicado a los niños de las nuevas generaciones que tendrán que conformarse con ver los trenes en un museo y nunca sabrán lo grandiosa y hermosa que se puede ver nuestra patria a través del vaivén de los viejos ferrocarriles de Guatemala, surcando la ruta ferroviaria.

¿Será posible volver a oír el glorioso bramido del tren y de viajar de costa a costa por toda Guatemala, disfrutando la vista de los rincones más hermosos, e inaccesibles parajes de nuestra tierra? o solo tendremos trozos regados de rieles que cada día desaparecen para dar paso a nuevas vías, viviendas y al olvido...

Contenido

Resumen	i
Introducción	iv
Objetivo General	ix
Objetivos Específicos	ix
Capítulo I Así nace un coloso	1
1.1 Primeros pasos para la creación del ferrocarril de Guatemala	1
1.2 Suscripción de los primeros contratos	2
1.3 Clausula de los 99 años	5
1.4 Evadiendo el control estatal	8
1.5 Sinopsis	9
Capítulo II Vida al vapor de la pasión	11
2.1 Los ferrocarriles, industria floreciente en Latinoamérica	11
2.2 El consorcio de la bananera y el ferrocarril	12
2.3 La UFCO llega a Guatemala	13
2.4 La UFCO toma el control de Guatemala	13
2.5 La UFCO como compañía en Latinoamérica	15
2.6 La batalla legal de Jacobo Arbenz contra la UFCO	16
2.7 Sinopsis	18
Capítulo III Decadencia y muerte del ferrocarril de Guatemala	20
3.1 La contraparte del ferrocarril: La carretera del Atlántico	20
3.2 Factores que influyeron en los cambios que sufrió la IRCA	20
3.3 Ferrocarriles de Guatemala FEGUA	21
3.4 Privatización de FEGUA	22
3.5 Los verdaderos motivos de la creación del ferrocarril	24
3.6 El ferrocarril realiza su último viaje	25

3.7 Batalla legal de Guatemala contra la concesión otorgada a Railroad Development Corporation RDC	26
3.8 Cómo el TLC y el CAFTA influyeron en el más reciente capítulo del Ferrocarril	28
3.9 Fallo del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones CIADI	28
3.10 Sinopsis	30
Capítulo IV Ferrocarril de los Altos	33
4.1 El tren eléctrico de finales del siglo XIX	33
4.2 Inauguración del Ferrocarril Nacional de los Altos	35
4.3 Suspensión del servicio ferroviario	36
4.4 Últimos intentos por rehabilitar el Ferrocarril de los Altos	38
4.5 Sinopsis	38
Capítulo V Los ferrocarriles como objeto de museo	40
5.1 Resguardando la historia	40
5.2 Museo del Ferrocarril y Centro Cultural FEGUA	42
5.3 Museo Ferrocarril de los Altos	44
Conclusiones	45
Referencias	49
Anexos	51
Guión Descriptivo	51
Guión Literario	56
Guión General de Producción	59
Guión Financiero	64

Resumen

A partir del año de 1870, el transporte en Guatemala requería de un cambio, una modernización, por lo que el presidente de la época, Justo Rufino Barrios se propuso promover la llegada del ferrocarril todo esto como parte su revolución liberal que buscaba cambiar lo ineficiente y de mala calidad de la red vial, para implementar una vía de transporte que agilizara la exportación de azúcar, añil y por sobre todo de café, que en esa época impulsaba fuertemente la economía del país

La primera línea férrea fue financiada con capital extranjero, el británico William Nanne en 1880 fue el responsable de ponerla en marcha. Para continuar financiando este proyecto, el Gobierno de Justo Rufino Barrios, decretó en 1883, que todos los guatemaltecos que ganaban más de ocho pesos al mes estaban obligados a comprar acciones por un valor de 40 pesos cada una durante un período de diez años.

Para lograr tan increíble hazaña fue necesario transportar trabajadores afroamericanos desde Luisiana, México y Jamaica, durante los trabajos las condiciones climatológicas fueron tan adversas que en documentos de la época se registraron datos sobre la enorme cantidad de trabajadores que sufrieron enfermedades, miseria llevándoles a su muerte.

Tras la muerte de Justo Rufino Barrios el presidente Manuel Estrada Cabrera, se da a la tarea de continuar con la expansión de la línea férrea conocida en esa época como unión del Ferrocarril Occidental, para celebrar su inauguración se erigió un monumento en San José del Golfo y se dio una fiesta que duró 17 días.

El gobierno de Cabrera, inician dar beneficios a empresas privadas para que a través de concesiones continuaran con la construcción de la línea del férrea. Debido a esto surge la famosa concesión de los 99 años, en la que se acordaba que, después de este período debía ser devuelto al país el tren. Esta negociación beneficiaba enormemente a la concesionaria al dejarle

en sus manos los títulos de propiedad de la construcción, además de la administración de los muelles, bodegas y tierras agrícolas de la región.

En 1904 Mynor C. Keith y William Van Horn, fundaron en Nueva Jersey, Estados Unidos el consorcio ferroviario International Railways of Central America IRCA junto a la United Fruit Company UFCO dicha sociedad se asentó no solo en Guatemala sino que en todos los países que conformaron las Banana Republics, con la cual consolidaban un imperio bananero que llegaría a tener gran influencia económica además política y social.

Para el 9 de enero de 1908 tiene su entrada triunfal a la Ciudad de Guatemala el Ferrocarril Interoceánico que llegaba desde el Puerto San José, concluyendo con esto, el sueño de Justo Rufino Barrios; la inauguración estuvo a cargo de Manuel Estrada Cabrera. Con esto Guatemala lograba un gran avance en su desarrollo pues había logrado reducir el tiempo de viaje de pasajeros de seis días en carruaje; a doce horas en el Ferrocarril.

Para el 27 de diciembre de 1950, el presidente Jacobo Arbenz da los primeros pasos para desarticular el monopolio de la IRCA al crear un acuerdo en el cual se ordenaba que los servicios públicos de transporte ferroviario, los muelles y todas las operaciones portuarias pasaban a ser parte del estado, así como la creación de la Carretera hacia el Atlántico hoy conocida como Carretera Jacobo Arbenz, la cual corría paralela a la línea del tren.

La IRCA al pasar a ser del estado guatemalteco dio paso al nacimiento de la empresa Ferrocarriles de Guatemala FEGUA, la cual derivado de malos manejos, corrupción y carencia de carga por el surgimiento de la carretera al Atlántico, propiciaron la pronta desaparición de FEGUA, que en el año de 1996 fue sustituida por una negociación para su privatización, pasando a manos de Ferrovías empresa canadiense que debido a su desinterés y poca inversión motiva a que a finales del siglo XX se realizará el último viaje productivo del ferrocarril guatemalteco por las vías que recorrían el país.

A partir de entonces las vías fueron víctimas de saqueo, depredación y robo sus tramos de vías y hasta puentes enteros.

En enero del 2013, una nueva esperanza surge para el ferrocarril de Guatemala, que después de más de 10 años de litigio en cortes internacionales, y a través de los abogados del estado logra recuperar todos los derechos del tren, no sin antes pagar una multa de de varios millones de dólares a Ferrovías.

Introducción

Recorrer el país sobre los rieles en los viejos vagones del tren es un viaje romántico a través de la historia de Guatemala. El ferrocarril, en este país, está profundamente vinculado con eventualidades que ha vivido nuestra patria, entre ellas sueños truncados, tiranos con delirios de grandeza, revoluciones democráticas, injustas, sangrientas y solapadas invasiones extranjeras a la soberanía patria, ambiciones mantenidas a base del trabajo arduo de nuestros campesinos.

Todas estas se fortalecían y ejercían presiones políticas a lo largo de toda Latinoamérica, extrayendo raudas riquezas y repartiendo migajas. Mitos y leyendas, así como esfuerzos y esperanzas dilapidadas por quienes han tenido el control del mismo.

El factor económico y la voluntad de varios presidentes fueron los vinculantes que determinaron sus inicios y desarrollo, así como su total abandono.

Todo esto dio paso a la azarosa y conflictiva historia del ferrocarril, ya que durante el Gobierno del General Miguel García Granados, quien gobernó desde junio de 1871 a abril de 1873, y en cuya administración se dan los primeros pasos para la creación del ferrocarril, se efectúan las expropiaciones forzosas de los terrenos para implementar el transporte ferroviario de carga y pasajeros en la República de Guatemala.

Su aparición de forma negativa sería la línea a seguir durante toda su existencia, puesto que el que más contribuyó de una forma u otra fue el pueblo de Guatemala y aún así se consideró el gran perdedor en esta importante empresa que se iniciaba.

“La construcción de vías férreas hará la felicidad del país”, afirmó el presidente Justo Rufino Barrios, quien a partir de su revolución liberal promovió la llegada del "caballo de acero", como se le conocía en esa época al ferrocarril.

Durante el régimen del General Justo Rufino Barrios se iniciaron los trabajos del Ferrocarril del Norte, que nos daría la ansiada salida al Atlántico. Ya que en esa época, al transporte de carga le tomaba varios días para movilizarse de un punto a otro. En 1880, el empresario de origen británico William Nanne construyó la vía entre Puerto San José y Escuintla.

Para financiar el ambicioso proyecto se estableció una suscripción obligatoria de compra de bonos a todos los guatemaltecos asalariados con cierto ingreso mensual, por medio del decreto Gubernativo 1297 del 4 de agosto de 1883. Con esto se logró que cuatro años más tarde, finalmente el tren llegara desde el Pacífico en Puerto San José hasta Escuintla y, finalmente, entrara por primera vez en Ciudad de Guatemala.

La línea férrea siguió creciendo, con capital privado, de Champerico a San Felipe, de Ocós a Vado Ancho y de Guatemala a Mazatenango. No obstante, el gran sueño del gobierno era construir el Ferrocarril del Norte, una vía al Atlántico para dar salida a la producción de café hacia Europa y la costa este de Estados Unidos.

Para el presidente Manuel Estrada Cabrera, la continuación y culminación del proyecto interoceánico se convirtió en una verdadera obsesión. Lamentablemente, la falta de dinero en las arcas del gobierno de esa época y los deseos de cumplir “su sueño dorado” lo llevaron a tomar catastróficas decisiones para el país.

Para poder finalizar el último tramo, en el año 1901 lo dio en concesión a la compañía bananera United Fruit Company (UFCO), que para esa época ya poseía 112 millas de ferrocarril que vinculaba las grandes plantaciones de banano con los puertos de los países de Colombia, Costa Rica, Cuba, Jamaica, Nicaragua, Panamá y Dominicana.

Durante su segundo mandato consecutivo, el gobernante finalmente inauguró El Ferrocarril de Atlántico en 1908. Eso sí a un altísimo precio para la nación y que posteriormente fue el desencadenante de grandes conflictos sociales en el país.

Jacobo Arbenz, el segundo presidente producto de la Revolución de Octubre de 1944, fue quien inició la construcción de la carretera al Atlántico. Su propósito era contrarrestar el monopolio estadounidense en el transporte de carga hacia Puerto Barrios, facilitando una nueva vía directa alterna al uso del tren.

No obstante, aunque la construcción de la carretera finalmente concluyó y se rompió el imperio bananero en el sistema de transporte de carga, también es cierto que fue el punto de partida para la gradual muerte del sistema ferroviario del país.

La International Railways of Central America (IRCA), empresa propietaria del tren guatemalteco y que se encontraba empeñada con el Estado guatemalteco, ofreció el caballo de acero como forma de cancelar su deuda. De esta manera, nació la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA).

Como suele suceder con casi todos los activos del estado, la gestión de la empresa pública terminó por hundir el negocio que, en 1993 tenía pérdidas de Q150.00 por tonelada de carga transportada. Luego de dos largos años sin prestar sus servicios, la única empresa que se presentó a la licitación pública, fue Ferrovías, la cual resucitó el servicio de carga, dejando en la memoria de la nostalgia el servicio de pasajeros.

En 1997, el Estado otorgó la concesión a Ferrovías para que rehabilitara el moribundo ferrocarril Guatemalteco, se generaron ambiciosas expectativas. Trece años después, pocos objetivos se han visto cumplidos. Todos estos planes se han quedado en el tintero por los constantes cruce de acusaciones sobre los incumplimientos en los que han incurrido tanto el gobierno como la compañía privada.

Ferrovías cumplió con su primer compromiso de rehabilitar el servicio entre Guatemala y Puerto Barrios. Sin embargo, el servicio era ineficiente e inseguro, no se podía considerar la vía como rehabilitada, cuando para ir de Guatemala al Rancho se tarda más de siete horas.

Se preveía una segunda fase del proyecto en el cual se habilitaría la ruta al Pacífico, pero lamentablemente no se pudo concluir ya que se encontraron con diversos tropiezos, como falta de estructura adecuada para almacenamiento de materiales, invasores instalados en las vías, falta de pagos estipulados al fideicomiso, entre otros.

Con la creación del fideicomiso, FEGUA adeuda Q 16 millones al mismo. Una cantidad que no ha pagado porque ese dinero se destina al pago de jubilados, al museo, y otras deudas adquiridas con anterioridad a la concesión, lo cual resulta dañino e injusto para el buen funcionamiento de los colosos de acero.

Mientras la polémica continuaba, la posibilidad de que en Guatemala se contara con un servicio ferroviario eficaz se había desvanecido, ya que Ferrovías de Guatemala había anunciado la suspensión y cese definitivo de la prestación de ese servicio desde la primera semana de septiembre del 2007.

Hoy, 129 años más tarde de sus primeros rugidos gloriosos, el ferrocarril de Guatemala que por durante largos años de apenas sobrevivir el servicio de carga, principalmente hacia el Atlántico y el tren de pasajeros se encuentra oficialmente muerto desde hace más de 20 años atrás. Las antiguas locomotoras y vagones, auténticas piezas de museo, están en su mayoría abandonadas y oxidándose en predios desolados.

En julio del 2012, se libró la última batalla, esta vez en una corte fuera del país, en la que se llegó a una resolución en torno al caso de Railroad Development Corporation y del Estado de Guatemala.

El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias, del Banco Mundial resolvió que Guatemala debe pagar US\$10 millones a l demandante Railroad Development Corporation.

Fallo que permite al país la posibilidad de recuperar el patrimonio ferroviario nacional, lo cual representa la recuperación de un bien de un valor mayor que la suma pendiente de pago.

A continuación encontramos el nacimiento, vida y muerte del Ferrocarril de Guatemala, exhaustiva investigación que significó 2 años de esfuerzo para recabar datos así como 6 meses más para su análisis y depuración, esperando en todo momento que cada guatemalteco conozca un poco de su historia.

Objetivo General

Crear una fuente informativa que contenga todos los datos concernientes al Ferrocarril de Guatemala durante el período que comprende los años 1880 a 2012.

Objetivos Específicos

- Convertir el documental en una fuente de información actualizada y balanceada
- Concientizar a las nuevas generaciones acerca de la dinámica de nuestra historia
- Educar al público mostrando una problemática sociopolítica
- Ayudar a crear opinión positiva sobre el patrimonio y riqueza nacional y su respectiva depredación

Capítulo I

Así nace un coloso

1.1 Primeros pasos para la creación del ferrocarril en Guatemala

Los inventos sacudían al mundo, el cual bullía en la efervescencia de los inventos. En 1876, se patentaba el teléfono, invento de Alexander Graham Bell; Thomas Alba Edison, tres años más tarde construía la primera bombilla, y hacia 1885, Karl Benz inventaba un automóvil propulsado por gasolina. Eran tiempos de cambio y toda nación aspiraba a una red moderna de transporte. El ferrocarril era la medida del progreso.

“La construcción de vías férreas hará la felicidad del país” (Martínez 2002:10)... afirmó el presidente Justo Rufino Barrios, quien a partir de su revolución liberal promovió la llegada del caballo de acero.

Al servicio de los caminos de hierro deben su apogeo las naciones adelantadas. Existen en Guatemala, inexploradas una inmensa cantidad de tierras que abundan en productos naturales y que cultivadas harían la riqueza del país; que esto se lograría con el establecimiento de líneas férreas para dar pronta salida a los frutos y a conseguir tan positivo beneficio deben encaminarse los esfuerzos del Gobierno y de la Nación sin omitir medio alguno. (Martínez 2002:16)... General Justo Rufino Barrios, marzo de 1873.

Con esta visualización del futuro, el General Justo Rufino Barrios da inicio a lo que se convertiría en el gran motor a vapor de la economía guatemalteca, más de 35 años después, dejando las sólidas bases para que se iniciara la concretización de lo que llegaría a ser un gran sueño generacional compartido y una esperanza de desarrollo.

Justo es decir que durante el gobierno del General Miguel García Granados, el cual gobernó durante un corto período que comprendió de junio de 1871 a abril de 1873, se dan los primeros pasos para la creación del ferrocarril en Guatemala, ya que se da paso a expropiaciones forzosas de terrenos para poder implementar el transporte ferroviario de carga y pasajeros por toda la

república. De esta manera el proyecto comenzaba con pérdidas y no con ganancias para el pueblo guatemalteco en general.

El sucesor de Miguel García Granados daría inicio a los primeros trabajos del Ferrocarril del Norte que nos daría la ansiada salida al Atlántico. Todo esto se realizó durante el régimen de Justo Rufino Barrios, quién gobernó desde junio de 1873 hasta abril de 1885.

El General Justo Rufino Barrios, para poder seguir financiando el tren estableció una suscripción obligatoria de acciones: Cada persona con ingresos de ocho pesos o más al mes, debía aportar cuatro anuales durante diez años a partir del primero de enero de 1884.

Con esto se esperaba poder reunir 12 millones de pesos de 300,000 acciones de cuarenta pesos cada una, todo esto en base al Decreto Gubernativo 1297 del 4 de agosto de 1883.

Además de lo económico, para solucionar quienes realizarían el duro trabajo de tender los rieles, se trajeron trabajadores mexicanos, jamaquinos y hasta afroamericanos de Nueva Orleáns. Las condiciones climáticas eran tan adversas que, según se recoge en la Historia General de Guatemala, en, 1894, el Ingeniero William Penney escribía...”La historia del total de sesenta millas es una historia de enfermedad, miseria y muerte, siendo las principales causas de mortalidad, la fiebre, la diarrea y el licor”. (Asociación Amigos del País 2009:45)

1.2 Suscripción de los primeros contratos

El 17 de julio de 1873, Justo Rufino Barrios, suscribió el Contrato con la Firma D. W. Kelly, para la construcción de la vía férrea desde el Puerto de San José a la Villa de Escuintla. Pero dicho contrato no se llegó a concretar.

Cuatro años después, un 7 de abril de 1877 finalmente se firma el Contrato que sí se lleva a su fin para la realización de la construcción, dicho contrato se celebra entre el gobierno de Guatemala y Guillermo Nanne quién representaba intereses financieros ingleses cuyo objetivo final, era el control de los ferrocarriles en Guatemala.

Para poder dar paso a la construcción del ramal del Puerto de San José a la Villa de Escuintla, el 30 de marzo del mismo año se fija la contribución forzosa para la construcción del ferrocarril en Guatemala, dicha obra se inicia finalmente el 15 de septiembre de 1878.

Desde el inicio de la construcción del ferrocarril, el gobierno otorgó grandes beneficios a los que se les otorgaba las concesiones olvidándose obviamente del beneficio que el país podría obtener. Entre estos beneficios se puede mencionar:

- Las empresas dedicadas al transporte ferroviario, cobraban el 20% sobre derechos marítimos en Champerico, hasta completar 700,000 pesos.
- Se autorizó a las empresas prestadoras de servicios ferroviarios a utilizar manantiales de agua y materiales de construcción que encontraran, así como aprovecharse de carreteras existentes para asentar la vía. El Contrato de 1881 las consideró denunciadas de hecho de las minas que se encontraran al momento de la construcción de las vías.
- Se les concedió el uso gratuito de los servicios de correo y telégrafo, el personal quedó exento del servicio militar y servicios concejiles.

Desde los inicios hubo muchas obras que se dieron en concesión, pero nunca se llegaron a concretar, entre ellas se puede mencionar el Contrato de Construcción con fecha 13 de mayo de 1883 para el tramo del Puerto del Atlántico (hoy Puerto Barrios), en Izabal, hacia la ciudad de Guatemala. Otro ejemplo, pero del ramal sur, se encuentra en la firmada el 19 de julio de 1884

para la construcción del tramo de Champerico a Retalhuleu, el cual quedó en suspenso desde el 26 de diciembre de 1873.

El 21 de junio de 1883 se efectúa la ampliación del Contrato de Construcción para el ramal de Villa de Escuintla hacía Amatitlán y se construye un relleno en el lago del mismo nombre, convirtiéndolo en una de las principales rutas, sobre todo para transporte de pasajeros.

Durante el período de Justo Rufino Barrios, para poder seguir financiando el proyecto ferroviario se estableció una suscripción obligatoria de acciones: Cada persona con ingresos de ocho pesos o más al mes, debía aportar cuatro anuales durante diez años a partir del primero de enero de 1884. Con esto se esperaba poder reunir 12 millones de pesos para 300,000 acciones de cuarenta pesos cada una, todo esto en base al Decreto Gubernativo 1297, del 4 de agosto de 1883.

Todos estos impuestos extraordinarios tuvieron su recompensa, el 15 de septiembre fecha especial para los guatemaltecos, nuevamente se llena de historia y acontecimientos, ya que en 1884 hace su ingreso por primera vez el ferrocarril a la ciudad de Guatemala, cuando se cumplen 63 años de la independencia de la República, con un recorrido de 47.70 millas.

Con el tren se iniciaba el progreso y desarrollo, así mismo se despertaba la codicia de los terratenientes especuladores, que buscaban un enriquecimiento fácil por medio de las obras a ejecutarse. Los propietarios de los terrenos rústicos afectados por las construcciones, acuden al Gobierno con exigencias, tomando la expropiación como un pretexto para hacerse pagar sumas excesivas y dificultando así la realización de las obras, por lo que se tomaron varias disposiciones tales como: no ha lugar a indemnización alguna si solo se ocupa una parte y la parte que restara al interesado, haya de mejorar a consecuencia de la obra. A la vez dio como resultado ser de los primeros elementos de nuestra legislación, que pusieron límites a la propiedad privada, cuando ella obstaculiza el progreso.

En 1898, durante el Gobierno del Dr. Manuel Estrada Cabrera, se emitió el Decreto No. 556, Ley de los Ferrocarriles. Ésta contribuyó a que luego de muchos esfuerzos y largos años de trabajo, se consiguiera extender la línea desde Puerto Barrios hasta el Rancho.

1.3 Clausula de los 99 años

En 1904, los ingresos del Estado eran muy bajos, y en su mayoría eran utilizados para cubrir los salarios de empleados estatales, reparación de caminos y algunas pocas obras públicas como la construcción de la línea Puerto Barrios - El Rancho. Esta carencia de dinero para terminar los 94 kilómetros que faltaban hasta la Ciudad de Guatemala obligó al entonces presidente Manuel Estrada Cabrera a concesionar y ceder a empresas privadas, aquella línea construida con tanto esfuerzo colectivo.

Dentro de dichas empresas la más fuerte económicamente se encontraba la United Fruit Company (UFCO), siendo sus propietarios Minor Keith y William Van Horne.

Sin embargo, en todos los contratos (exceptuando los muelles de San José y Champerico) firmados por el general Barrios y ratificados por Estrada Cabrera, se estableció que los ferrocarriles pasarían a ser propiedad de la nación, después de transcurridos 99 años (Cláusula de los 99 años).

Estrada Cabrera entregó todo, prácticamente sin negociar, a las empresas concesionarias internacionales. Les dio la línea, les exoneró de impuestos, les entregó amplias fincas para que cultivaran su banano, les cedió el muelle de Puerto Barrios, y todo a cambio de que terminaran el tramo hasta Guatemala. Por semejante complacencia nos llamaron república bananera.

Quedando establecido en las primeras dos concesiones los siguientes aspectos:

1. San José - Escuintla: Por el término de 25 años, no se puede establecer otra línea férrea. El ferrocarril a los 74 años, contados desde que se terminan los primeros 25 del privilegio, en estado de explotación pasa a ser propiedad nacional.
2. Escuintla - Guatemala: Al terminar los 99 años de esta concesión, el ferrocarril y el telégrafo, los edificios, estaciones y la dotación de material rodante pasarán a la propiedad de la nación, en el mejor estado que su uso corriente permita.

En la Guatemala de 1908, Estrada Cabrera consideró que el pacto era una bendición para el país, por lo que, cuando se terminó la línea, se expresó en los siguientes términos:

“Gracias al Todopoderoso por Habernos concedido la realización de una obra que tantos bienes promete al país” (Asociación Amigos del País 1999:47)... La conclusión de aquellos 94 kilómetros se festejó con 17 días de feriado y la inauguración de un monumento, que permanece olvidado entre la maleza, en San José del Golfo, y que hace algunos años a punto estuvo de ser dinamitado por la empresa que adquirió el terreno donde se alza.

Tras conseguir la concesión de la línea del Atlántico, Keith adquirió las otras líneas privadas y, así en 1912, nació la IRCA, hermana menor de la frutera. Todo el sistema ferroviario quedó en manos del empresario, a excepción de los 51.5 Km. de la línea de Verapaz, construida por los productores de café alemanes, y del Ferrocarril de Los Altos, tren eléctrico, también de ingeniería alemana, que fue el orgullo de Quetzaltenango, entre 1930 y 1933.

En todo esto sobresale un plazo, suficientemente largo para que los concesionarios se enriquecieran, lo cual solo pudo justificarse por la urgencia que había de facilitar la salida del café de exportación.

A cambio de todas las prerrogativas que se le otorgaron a las empresas prestadoras del servicio de transporte ferroviario en la República de Guatemala, el Estado solo recibiría el servicio gratuito

para conducir valijas de correo y 50% de rebaja por conducir tropa, material de guerra y empleados en funciones. De ambos beneficios, solo el primero podría haber tenido algún pequeño significado.

La Cláusula de los 99 años, no estaba debidamente compensada con beneficios para la Nación y empeorando con las entregas de terrenos para las vías e instalaciones, en tierras con mucho valor agrícola, además del encarecimiento del costo de la vida para los guatemaltecos, por el cobro de peajes e impuestos de importación autorizados a las empresas constructoras por varios millones de pesos.

Los únicos beneficiarios fueron los grandes finqueros por tener la disponibilidad de un transporte “rápido y seguro” del café, caña de azúcar, ganado y otros productos agropecuarios hacia los puertos lo cual aumentaba sus ganancias.

La condición de que hasta los 99 años pasarían los ferrocarriles a ser propiedad de la Nación, resulta aun más interesante y da la pauta a pensar en la poca habilidad y transparencia del estado, si se considera que este facilitó diversas e importantes concesiones, tales como:

1. Ceder en forma gratuita, todos los terrenos necesarios, incluso las carreteras, para la construcción de la vía (100 a 200 pies de ancho) y también los de estaciones y almacenes. Cuando los terrenos fueron propiedad particular, el Estado los expropió pagando una indemnización y luego los traspasó a la empresa.
2. Se cedieron grandes extensiones de tierra agrícola: 1,500 caballerías en el Contrato de 1880. Estos terrenos dieron lugar a las plantaciones de banano de la UFCO en Izabal.

1.4 Evadiendo el control estatal

El Contrato de 1901 y siguientes al régimen cabrerista introducen un nuevo principio, mediante el cual el concesionario busca evadir cualquier control estatal que el país pueda considerar necesario para regular un servicio público.

En este sentido, el Artículo 30, califica al contrato de un compromiso bilateral y la empresa declara que se ajustará a lo prescrito en los Artículos de la Ley de Ferrocarriles, y reafirma que este contrato no podrá ser modificado ni alterado por la ley, sino por el consentimiento expreso de las dos partes acordes. Esta modalidad se repite en el contrato de 1904.

Igualmente, el presidente Estrada Cabrera autoriza el cobro de las tarifas en oro a partir de 1903 sobre el transporte internacional, movido en las Líneas del Ferrocarril Central. De más está decir que esto le abrió a la empresa, la puerta para su mejor acomodamiento, toda vez que nunca se ejerció ningún control sobre tales tarifas, sobre las cuales ejercía la empresa un fuerte poder monopólico reforzado por el control de los muelles.

En los contratos de construcción de muelles y ferrocarriles, se facultó a los ccesionarios para el traslado de sus derechos y obligaciones. Ello facilitó que las acciones por valor de 300,000 pesos llegaran a ser propiedades de la empresa en poco tiempo.

En algunos contratos, se estableció la preferencia del gobierno para percibir la línea “en caso de venta”, preceptuando que no se atendía debidamente, pues todas las ventas se efectuaron sin el conocimiento del gobierno. Ese es un principio utilizado en el Artículo 80 del Decreto 556, en la Ley de Ferrocarriles (Gobierno de Barrios).

Para mayo 28 de 1920 se crea el Decreto Legislativo N° 1504, que autoriza los arreglos para el tramo Zacapa-Frontera El Salvador, iniciándose los trabajos el 10 de marzo de 1929; construyéndose dichos trabajos el 29 de Diciembre de 1929. En el mismo Decreto, se establece

que las propiedades de IRCA volvieran a la nación después de 85 años, es decir el 23 de enero del 2009.

Las finanzas del Estado y del país no estaban muy bien; debido en parte a la caída de los precios del café a principios del siglo, también al pago de los subsidios pendientes derivados de los contratos suscritos por Cabrera; todo ello agravado con el cobro de peajes e impuestos que efectuaba la Empresa y que contribuían a elevar el costo de la vida.

Para colmo de males y a pesar de todos los privilegios otorgados a los concesionarios en los pagos de la ferroviaria al país, la IRCA le exigió al Estado del pago de un adeudo que fue estimado, el 24 de junio 1920, después de la caída de Cabrera, en \$1, 454,182.76 oro americano, al cual el nuevo gobierno hizo un abono de casi medio millón.

El grave conflicto que se iniciaba no era sino una consecuencia de aquello que Reina Barrios había querido evitar: que las líneas fuesen monopolizadas por una empresa que, menospreciando los problemas nacionales, entrara en regateos y exigencias con el gobierno, con olvido de todo cuanto había recibido del país.

Posteriormente, durante el período de 1921 a 1924, durante el gobierno del General José María Orellana, se emite nuevo Contrato con la United Fruit Company (UFCO), que se asentó en las márgenes del río Motagua, Costa Atlántica, en Bananera Izabal. Comenzando con esto, otra larga historia de desventajas para el pueblo de Guatemala.

1.5 Sinopsis

Eran tiempos de cambio y toda nación aspiraba a una red de transportes moderna. El ferrocarril era la medida del progreso“La construcción de vías férreas hará la felicidad del país”

(Asociación de Amigos del País 1999:51)... afirmó el presidente Justo Rufino Barrios, quien a partir de su revolución liberal promovió la llegada del caballo de acero.

En 1880, el empresario de origen británico William Nanne construyó la vía entre Puerto San José y Escuintla. Cuatro años más tarde, un tren procedente del Pacífico entró por primera vez en Ciudad de Guatemala.

La línea siguió creciendo, con capital privado, de Champerico a San Felipe, de Ocosingo a Vado Ancho y de Guatemala a Mazatenango, no obstante, el gran sueño del gobierno era construir el Ferrocarril del Norte, una vía al Atlántico para dar salida a la producción de café hacia Europa y la costa este de Estados Unidos.

Para financiar este proyecto, Barrios decretó, en 1883, que todos los guatemaltecos que ganaran más de 8 pesos al mes estaban obligados a comprar acciones por un valor de 40 pesos. Además, para el duro trabajo del tender los rieles, se trajeron trabajadores mexicanos, jamaicanos y hasta afroamericanos de Nueva Orleans. Las condiciones climáticas eran tan adversas que, según se recoge en la Historia General de Guatemala, en 1894, el Ingeniero William Penney escribía ...”la historia del total de sesenta millas es una historia de enfermedad, miseria y muerte, siendo las principales causas de mortalidad, la fiebre, la diarrea y el licor”. (Asociación de Amigos del País 1999:47)

Capítulo II

Vida al vapor de la pasión

“Eran únicas en el mundo, no había otras iguales, ya que habían sido construidas con especificaciones concretas de la International Railways of Central America (IRCA), empresa propietaria del tren guatemalteco”. (Hernández 2008:25)

2.1 Los Ferrocarriles, industria floreciente en Latinoamérica

Se iniciaba la última semana de agosto de 1939, seis locomotoras, de una partida de 13, zarpan de Alemania rumbo a Guatemala. Días más tarde, el régimen nazi invade Polonia y comienza la Segunda Guerra Mundial. Huyendo de la marina británica, el barco que transportaba las máquinas Krupp consigue refugio en Cartagena de Indias (Colombia). Dos años y medio más tarde las locomotoras llegan a Guatemala.

La historia de las “alemanas”, como las conocen los amantes de los trenes, es paralela a la historia del sistema ferroviario en el país. Hubo una época en la que este transporte simbolizó un proyecto de nación.

Hablar de la época dorada del tren no solo en Guatemala sino que en Centroamérica, va estrechamente ligado a la historia de la política en el área desde 1880 a 1970.

Con anterioridad a 1870 los bananos eran desconocidas en los Estados Unidos. Los primeros bananos se importaron a EEUU en 1870 y 28 años más tarde, los estadounidenses consumían 16 millones de racimos al año.

2.2 El consorcio de la Bananera y el Ferrocarril

La historia comienza en 1871 con la construcción de un ferrocarril en Costa Rica por un industrial de 23 años de edad originario de Brooklyn, Nueva York, de nombre Minor Cooper Keith. El proyecto costó centenares de vidas, incluyendo las de dos de sus hermanos, Keith era un hombre que hacía cualquier cosa para avanzar en sus intereses.

Su ambición era tan grande y desmedida que incluso se casó con la hija del Presidente de turno en Costa Rica. Sus esfuerzos dieron resultado y con el tiempo ganó el título de....."Rey sin Corona de Centroamérica" (<http://www.unitedfruit.org> recuperado el 08.01.2011)

Mientras Keith construía el ferrocarril en Costa Rica estaba ejecutando también un plan mucho más grande. Conforme la construcción progresaba, él plantaba bananos en las servidumbres terrestres al lado de las vías. Los bananos florecieron y, con el ferrocarril terminado, era posible económicamente transportarlos a los mercados ávidos de los Estados Unidos y Europa.

Diez años más tarde, Keith poseía tres compañías bananeras. Su ambición lo llevaría entonces a asociarse con un marino de Cabo Cod, el Capitán Lorenzo Baker y con un empresario de Boston, Andrew Preston. Juntos reunieron el dinero para fundar la Boston Fruit Company.

En 1899, la Boston Fruit Company y la United Fruit Company (UFCO) se fusionaron para formar la compañía más grande de bananos en el mundo, con plantaciones en Colombia, Costa Rica, Cuba, Jamaica, Nicaragua, Panamá y Santo Domingo, República Dominicana. Poseían once barcos de vapor, conocidos como la Great White Fleet, más otros 30 buques alquilados o arrendados. La compañía también poseía 112 millas de ferrocarril que vinculaba las plantaciones con los puertos.

2.3 La UFCO Llega a Guatemala

En 1901, el entonces dictador guatemalteco, Manuel Estrada Cabrera otorgó a United Fruit Company (UFCO) la exclusiva en el derecho a transportar correo entre Guatemala y EEUU. Esta fue la primera entrada de la UFCO en Guatemala, la que era gobernada por dictador derechista quien haría cualquier cosa que la UFCO quisiera, Minor Cooper Keith juzgó que Guatemala tenía ..."un clima ideal para las inversiones" (<http://www.unitedfruit.org> recuperado 25.05.2011).

Keith creó la Compañía Guatemalteca de Ferrocarril, como una filial de UFCO, y capitalizó 40 millones de dólares. Contrató con Cabrera la construcción de un ferrocarril entre la Ciudad de Guatemala y Puerto Barrios.

UFCO también obtuvo permiso de compra de los terrenos en Puerto de Barrios a precio nominal y recibieron un subsidio de tierra de una milla por 500 yardas junto al muelle municipal. Keith también negoció el contrato para construir la línea de telégrafo desde la capital a Puerto Barrios.

Los otros países en América Central y Sudamérica también cayeron bajo el poderoso manto de la UFCO, llamada "yunai" o "La Frutera" (<http://www.unitedfruit.org> recuperado 25.05.2011)..... En América Latina, pero ninguno estuvo tan subordinado como Guatemala. La UFCO en Guatemala generaba el 25 por ciento del total de la producción de la compañía.

2.4 La UFCO toma el control de Guatemala

En Guatemala, United Fruit obtuvo el control de, virtualmente, todos los medios de transporte y comunicaciones. La UFCO cobraba un arancel sobre cada artículo de flete movido dentro y fuera del país a través de Puerto Barrios. Por muchos años, los cultivadores de café de

Guatemala pagaron tarifas muy altas, ocasionando que el precio del café Guatemalteco en el mercado mundial fuera muy elevado.

La capital "del gobierno" de la United Fruit Company, en Guatemala, estaba en Bananera, Izabal, donde construyó su cuartel general. Desde aquí dominaba su imperio y corrompía los niveles internos del gobierno y la política en Guatemala. La United Fruit Company se eximió a sí misma de, virtualmente, todos los impuestos por 99 años.

UFCO metió sus tentáculos en casi todos los asuntos en Guatemala, con el apoyo incondicional de los dictadores de derecha, quienes mantuvieron su poder aterrorizando a la gente y arrestando a los ciudadanos destacados, los cuales eran asesinados sobre la marcha o torturados en prisión para extraerles confesiones. Durante la ola de la represión de Ubico, centenares fueron asesinados en solo dos días.

En 1944, al ser derrocado el dictador entonces en el poder, Jorge Ubico, Guatemala tuvo sus primeras elecciones en la historia. Fue electo como presidente el Dr. Juan José Arévalo Bermejo.

Se redactó una nueva Constitución, con base a la de EEUU. Arévalo era un socialista y un educador que construyó aproximadamente 6,000 escuelas en Guatemala e hizo grandes progresos en educación y salud pública.

Mientras tanto, los intereses en el banano eran tan evidentes que esta fruta contó con un flete preferencial frente al resto de carga. Trasladaban el banano a un precio irrisorio, incluso con pérdidas para el ferrocarril. Sin embargo, del traslado de la fruta se beneficiaban también los pasajeros, ya que el viaje de la capital al Atlántico se redujo de 6 días a 12 horas.

Es cierto que la época de gestión estadounidense fue la más próspera, sin embargo, el ferrocarril nunca fue una empresa de grandes ganancias para el país, solamente para la empresa bananera. El negocio no estaba en el tren, sino en la fruta, el negocio del transporte no era sino la punta de lanza en los esfuerzos de la UFCO para adquirir un imperio bananero en Guatemala.

Como es siempre el caso, toda historia tiene dos versiones, lo que nos lleva a plantearnos la pregunta: ¿Fue la United Fruit Company un beneficio o un flagelo para Centroamérica?

2.5 La UFCO como compañía en Latinoamérica

La compañía seguramente trajo un gran desarrollo económico y organización a una región que tenía muy poco de ambos. La UFCO pagaba a sus empleados fijos mejor que cualquiera otra, escuelas y viviendas fueron construidas para los hijos de sus empleados, construyeron hospitales y laboratorios de investigación. Desde el principio la compañía se embarcó en enérgicos proyectos de investigación para tratar y eliminar enfermedades tropicales tales como la malaria y la fiebre del dengue.

Sus laboratorios también trabajaron muy duro para eliminar las enfermedades específicas de los bananos. En Costa Rica, grandes áreas de bananos fueron afectadas por la enfermedad y los laboratorios de UFCO desarrollaron insecticidas y fungicidas especializados para frenar el problema. Algunos de estos laboratorios todavía están trabajando hoy en día.

La UFCO trajo beneficios tangibles a los países donde operó, pero también trajo problemas o perpetuó los existentes. Para los trabajadores temporales en los campos, la vida era muy dura. Las condiciones eran físicamente peligrosas y los tóxicos químicos usados sobre los bananos eran un peligro constante. La malaria y la fiebre del dengue eran un peligro constante también.

Los trabajadores de campo de la UFCO cobraban más que en otras plantaciones pero el trabajo era estacional y sumado anualmente era muy poco dinero.

En este período se comienza conocer a la región como república bananera, el cual es un término peyorativo para un país que sea considerado como políticamente inestable, empobrecido y atrasado, cuya economía depende de unos pocos productos de escaso valor agregado (simbolizados por las bananas), gobernado por un dictador o una junta militar. Otro rasgo notable en este estereotipo es que en la "república bananera" la corrupción es práctica corriente en cada aspecto de la vida cotidiana, siendo comúnmente desobedecidas las leyes del país. También suele identificarse como característica de la república bananera el poder casi absoluto que ejerce sobre su gobierno una gran empresa extranjera, ya sea mediante sobornos a los gobernantes o por simple ejercicio de su poder financiero.

Este concepto fue ejemplificado por las condiciones de Guatemala desde 1920 hasta 1944. El gobierno trabajó muy estrechamente con la UFCO para mantener una estructura social de clases muy estratificada en Guatemala para proveer un abastecimiento abundante de mano de obra barata. La UFCO no creó esta estructura social, pero trabajó para ampliarla y perpetuarla.

La empresa bananera realizó inyecciones de capital al ferrocarril siempre que fue necesario, lo que mantuvo el negocio a flote hasta la llegada de Jacobo Arbenz a la presidencia.

2.6 La batalla legal de Jacobo Arbenz contra la UFCO

En ese momento en Guatemala, el 2.2 por ciento de la población tenía dominio sobre el 70 por ciento de la tierra en el país. Solo el 10 por ciento de la tierra estaba disponible para el 90 por ciento de la población, siendo la mayoría de ellos Indígenas. La mayor parte de la tierra retenida por los grandes terratenientes estaba inutilizada. Arévalo fue sucedido por Jacobo

Arbenz, quien continuó el proceso comenzado por su predecesor. Arbenz propuso redistribuir parte de la tierra inutilizada y dejarla disponible para que el 90 por ciento la población la cultivara.

Ahí fue donde surgió el problema: La United Fruit era uno de los grandes poseedores de tierra inutilizada en Guatemala. La presión montada contra la UFCO, hizo que esta hiciera presión con los muchos amigos que tenía dentro del gobierno de EEUU, incluyendo al presidente Dwight D. Eisenhower y el secretario de estado John Foster Dulles, afirmando que Guatemala se había vuelto comunista.

El gobierno de EEUU y la UFCO se embarcaron en una importante lucha para convencer a los estadounidenses y al resto del gobierno de que Guatemala era un satélite soviético. La campaña triunfó y en 1954 la CIA orquesta un golpe de estado. La fuerza invasora era de únicamente 150 hombres bajo el mando de Castillo Armas, pero la CIA convenció al presidente Arbenz y al pueblo guatemalteco que una invasión importante estaba en marcha.

La CIA estableció una estación clandestina de radio para emitir propaganda y silenciar todas las estaciones guatemaltecas, y diestros pilotos estadounidenses fueron contratados para bombardear puntos estratégicos en la Ciudad de Guatemala. Los EEUU reemplazaron el gobierno libremente elegido de Guatemala con una dictadura de derechas que se doblegaría nuevamente ante la UFCO.

A pesar de ser derrotado Arbenz, las reformas liberales realizadas por él ya habían creado una situación para la UFCO que ya no tenía marcha atrás.

A mediados de los cincuenta, la construcción de la carretera del Atlántico, también llamada ruta de la liberación, rompió el monopolio del transporte y precipitó la decadencia del ferrocarril.

Indudablemente, el auge del ferrocarril de Guatemala se debió a los grandes y diferentes negocios que la UFCO realizó en el país, con la decadencia de los negocios de esta empresa en Guatemala, llegó también el fin del ferrocarril.

2.7 Sinopsis

El nacimiento del ferrocarril en Guatemala se inicia en el año 1880 y concluye el 15 de septiembre de 1884 cuando entra en funcionamiento. Fue impulsado por la reforma liberal y las necesidades de la incipiente industria del café. Durante este período se otorgaron las primeras concesiones (privatizaciones) en la historia del país, con el objetivo de atraer inversión extranjera para modernizar la infraestructura para la exportación agrícola, debido a la incapacidad material y económica del Estado para hacerlo.

Estos tramos pasaron rápidamente a formar parte del monopolio de la United Fruit Company que dentro de los primeros acuerdos alcanzados con el gobierno guatemalteco se incluía el uso de las vías del ferrocarril y la exclusividad a transportar el correo entre Guatemala y Estados Unidos. Con la expansión de la producción del banano y el incremento de las exportaciones, la UFCO crea la empresa ferroviaria conocida como International Railways of Centro América – IRCA-, a partir de una concesión que el gobierno de Estrada Cabrera le otorga para operar el ferrocarril hacia el Atlántico.

El viejo sueño de construir el....“Ferrocarril del norte” (Rodríguez 2007:4).... del régimen liberal, se vio frustrado por la guerra contra El Salvador y la falta de créditos que terminó con la muerte de Reina Barrios. Con ello, la expansión del poder de la transnacional del banano se consolida rápidamente en todo el territorio nacional, controlando puertos, telégrafos, ferrocarril, y la producción de energía. En otras palabras la UFCO obtuvo el control de todos los medios de transporte y comunicaciones en el país.

Al llegar la época de la Revolución, 1944-1954, el presidente Jacobo Arbenz, va eliminando poco a poco todos los privilegios que hasta la fecha ha mantenido la UFCO, expropiándole la tierra ociosa que tiene. Lo que conlleva a que esta compañía norteamericana mueva sus influencias en el gobierno de su país, siendo el presidente en ese momento Eisenhower y se le acuse al presidente Arbenz de comunista.

El Coronel Carlos Castillo Armas, apoyado por la CIA, orquestó la invasión de su propio país. 150 soldados norteamericanos y unos cuantos aviones dinamitan en lugares estratégicos para ejercer presión sobre el presidente haciéndole creer que la invasión es inminente, se ve obligado a renunciar de su cargo, siendo derrocado la noche del 27 de junio de 1954 y enviado al exilio.

Aunque Arbenz fue derrocado, ya había trazado el camino sin retorno de la liberación del monopolio de la UFCO sobre Guatemala, ya que Arbenz anteriormente, en un intento por contrarrestar el monopolio estadounidense en el transporte de carga hacia Puerto Barrios, inició la construcción de la carretera al Atlántico. A la larga, eso debilitó e incidió en la gradual decadencia del tren.

Capítulo III

Decadencia y muerte del ferrocarril de Guatemala

3.1 La contraparte del ferrocarril de Guatemala: la Carretera del Atlántico

La historia de Guatemala desde la conquista es de represión y dominación continua. Por un breve periodo de diez años, desde 1944 a 1954, Guatemala experimentó el aire fresco de la democracia. Jacobo Arbenz, antes de ser derrocado de la presidencia, en un intento por contrarrestar el monopolio estadounidense en el transporte de carga hacia Puerto Barrios, inició la construcción de la carretera al Atlántico.

Para febrero de 1957 se da inicio a los primeros trabajos de la Carretera del Atlántico, pero su construcción formal se inicia el 2 de julio del mismo año, con la ayuda de oficiales del Ejército y 450 hombres de tropa. Se inicio justamente cuando el Gobierno de Estados Unidos, suspendía su contribución de dos tercios para continuar la carretera Roosevelt, cuyos trabajadores fueron transferidos a la carretera del Atlántico.

Al final de este año, se pone en servicio la tan ansiada carretera del Atlántico, por lo que la International Railways of Centro América – IRCA-, se vio forzada, por primera vez en su historia, a iniciar rebajas en sus tarifas de monopolio. Caso que el entonces Presidente de la República le denominó“Ruta de la Liberación” (Rodríguez 2007:2)..... pues con esto se empieza a debilitar e inicia la gradual decadencia del tren.

3.2 Factores que influyeron en los cambios que sufrió la IRCA

Pero la IRCA no se vio forzada solo por la nueva carretera a hacer grandes cambios, dentro de su administración y recaudación de activos, también Movimiento sindical, surgido de nuevas

corrientes ideológicas, permitió a los trabajadores del país a obtener mejores salarios nominales. En ese marco, el Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferrocarrilero, libró una importante lucha laboral con la IRCA.

A pesar de todos los acontecimientos que sacudían a la IRCA, siguió operando en el país. Ya en el año de 1962, durante la administración Presidencial del General Miguel Idígoras Fuentes, se cambió el sistema a vapor por el sistema diesel y eléctrico en el equipo de tracción ferroviaria.

Los cambios que llevarían a la ruina al ferrocarril se daban a pasos agigantados. La IRCA, estaba empeñada con el estado guatemalteco, por lo que ofreció el caballo de acero como forma de cancelar su deuda.

De esta manera, el 27 de diciembre de 1968 el Gobierno, presidido por el Licenciado Julio César Méndez Montenegro, según Acuerdo Gubernativo, declara la caducidad de la Concesión otorgada a la IRCA, por los gobiernos anteriores.

3.3 Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA-

De esta manera, nació la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA- Y acuerda que a partir de esa fecha, estos servicios estarían bajo las funciones de esta institución, entidad autónoma y descentralizada del transporte ferroviario en toda la República.

Con tal motivo, el 1 de Noviembre de 1969 el Congreso de la República, según Decreto N° 22-69, confirma la creación de la Ley de la empresa Ferrocarriles de Guatemala -FEGUA-, que fuera enunciada por Acuerdo Gubernativo del 27 de diciembre de 1968.

Posteriormente, en 1970 la United Fruit Company cambió su nombre a United Brands y entró en dificultades financieras durante este año. Las tierras de UFCO fueron compradas por la Corporación Del Monte, la cual ahora opera el holding formado en el pasado por United Fruit, terminando con esto finalmente el imperio bananero.

Durante el Gobierno del General Oscar Humberto Mejía Víctores el 29 de diciembre de 1983 se confirma la Intervención a la Empresa Ferrocarriles de Guatemala -FEGUA-, según Decreto Ley 162-83.

Para marzo de 1993 la gestión de la empresa pública terminó de hundir el negocio. Transcurridos tres años más, en noviembre de 1996 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, anuncia por los medios de comunicación, la licitación pública nacional del sistema ferroviario de la República de Guatemala.

3.4 Privatización de FEGUA

En 1997 durante la administración presidencial de Álvaro Arzú y, en el proceso de privatización, dando los primeros pasos para adjudicar en forma lesiva a los intereses nacionales, se suspenden las adjudicaciones ferroviarias aduciendo que causaban pérdidas al Gobierno, calculadas en Q.150.00 por tonelada transportada.

Con esa medida, fueron cerradas todas las estaciones, a excepción de las estaciones de Tecún Umán, Puerto Barrios y Central, por ser puertos fronterizos, marítimos y centro de operaciones. Tras dos años sin prestar servicio, Ferrovías, la única empresa que se presentó a la licitación pública, resucitó el servicio de carga. El de pasajeros quedó en la memoria de la nostalgia y nunca más se restableció.

Al ser privatizada FEGUA a través de la subsidiaria Ferrovías de Guatemala, que representa a la empresa norteamericana Railroad Development Corporation –RDC-, cuya sede se encuentra en Pittsburgh, Estados Unidos, y 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. Su inversión en Guatemala es basada principalmente en la explotación de 800 kilómetros de línea férrea.

Después de años de abandono, la poca inversión recibida y la destrucción generada por el huracán Mitch en el año 1998, le restó valor a la empresa adquirida, pero el valor real no estaba en la infraestructura y el equipo existente, pues es chatarra. El valor real del ferrocarril en Guatemala está en la conexión estratégica que logra su recorrido, al conectar el océano Pacífico, el sur de México, el norte de El Salvador con los puertos guatemaltecos en el mar Caribe, desde donde se accede al océano Atlántico.

El servicio comercial fue restituido en 1999 -dos años después de la concesión-, luego de rehabilitar un tramo de 60 kilómetros que une Ciudad de Guatemala con El Progreso, cuyo trayecto fue utilizado principalmente para el transporte de cemento de la fábrica localizada en dicha región.

Posteriormente se rehabilitó el tramo entre Puerto Barrios – Santo Tomas de Castilla y la Ciudad de Guatemala con el objetivo principal de transportar carga entre ambos destinos.

La inversión inicial se estimó en 15 millones de dólares, de los cuales un porcentaje minoritario correspondía a accionistas guatemaltecos y se orientó básicamente a la rehabilitación del sistema. La concesión se realizó por medio de un contrato privado que incluía la figura del usufructo oneroso, con lo cual dicha empresa obtenía los activos físicos de la antigua compañía y el derecho exclusivo del uso de la vía, durante un período de cincuenta años.

La mayor parte de las locomotoras de la antigua empresa estatal estaban paradas desde hacía un par de años atrás, debido a las pérdidas que al Estado le ocasionaba el funcionamiento del ferrocarril, por lo tanto el compromiso adquirido por RDC era no solo propiciar de nuevo el funcionamiento del ferrocarril si no también incluía su modernización.

Once años después, la inversión para la rehabilitación de todas las rutas seguía esperando. La empresa RDC no ha logrado operar con fluidez la ruta del Atlántico, y se ha dedicado a obtener ingresos a través del arrendamiento de bienes inmuebles obtenidos dentro del contrato de concesión que el Estado le otorgó.

Debido a que buena parte del terreno del puerto Santo Tomás pertenecía a la antigua empresa Fegua, y el Estado a través del Ministerio de Finanzas Públicas sigue cobrando a las compañías bananeras el uso de dichas instalaciones, ingresos que debe compartir con Railroad Development Corporation RDC. Adicionalmente obtiene ingresos con el traslado de mercancías hacia los puertos del Atlántico y el uso turístico de la ruta.

3.5 Los verdaderos motivos de la creación del ferrocarril

El ferrocarril en Guatemala, fue concebido como un medio de transporte de personas y mercancías que apoyaría el impulso del desarrollo nacional y se ha convertido a lo largo de los años en una pesada carga para los guatemaltecos, usado y explotado principalmente por empresas extranjeras, que amparados en infames contratos de concesión, han sacado provecho de este medio de transporte, por distintos medios, sin que hasta la fecha, 129 años después de su creación, haya generado el desarrollo esperado.

Las consecuencias de que los gobiernos otorguen al capitalista todos los beneficios posibles son desacertadas y contradictorias a la lógica del emprendimiento empresarial.

Por un lado el gobierno le garantiza al capitalista la obtención de la ganancia porque lo exonera de pagar impuestos, le da concesiones de todo tipo, le garantiza la repartición de sus utilidades y lo protege legalmente de cualquier expropiación de la que pueda ser objeto.

El otorgar plenas garantías a los inversionistas desfavorece las políticas de desarrollo social, es negativo para el país y no hace más que generar y garantizar los beneficios privados a los dueños del capital, nacionales y extranjeros.

Dentro de este marco las empresas que podrían demandar al Estado, no podrán ser demandas a su vez por incumplimiento del contrato, pues también era y sigue siendo obvio, que no hay ninguna inversión que haga funcionar el ferrocarril en beneficio del pueblo de Guatemala.

3.6 El ferrocarril realiza su último viaje

Para el 06 de septiembre del año 2007, en el periódico Prensa Libre aparece la tan anunciada triste noticia:“Inicia Cierre Programado del Ferrocarril” (<http://www.prensalibre.com> recuperado 06.07.2007).

Los vagones y plataformas del tren empezaron esa semana lo que sería su último viaje por el país. Dos días antes, Ferrovías había dejado de operar el transporte de carga del tramo Puerto Barrios-El Rancho y a la semana siguiente clausuró la ruta el Rancho- Guatemala.

Esta medida, además de dejar para la historia el funcionamiento del ferrocarril, generó un aumento en el precio del acero, principal cargamento en ambas rutas, ya que en declaraciones de Oswaldo Morales, gerente de la Gremial Metalúrgica,“En un viaje por tren se transportan hasta 400 toneladas métricas. En carretera se necesitan 17 camiones” (<http://www.prensalibre.com> recuperado 06.07.2007).

Jorge Senn, gerente de Ferrovías, confirmó en declaraciones vertidas a la prensa, que en el último viaje comercial en la vía Puerto Barrios-El Rancho se trasladó 150 toneladas métricas de acero y que 500 toneladas más que se encontraban en El Rancho se trasladarían a la semana siguiente.

Para finales de octubre de ese mismo año, se cerró operaciones definitivamente, argumentando que la empresa resultó seriamente afectada por la declaratoria de lesividad que emitió el presidente Óscar Berger contra el contrato del equipo ferroviario, en agosto de 2006.

Convirtiéndose este en el último paso para acabar con 127 años de operaciones del Ferrocarril, resumiendo la historia del tren en un contrato mal logrado.

3.7 Batalla legal de Guatemala contra la concesión otorgada a Railroad Development Corporation –RDC-

En agosto del 2006, la Procuraduría General de la Nación emprendió un juicio administrativo contra la empresa por incumplimiento de contrato – al no invertir en la modernización de la empresa- y declaró lesivo a los intereses nacionales la concesión otorgada a RDC. La declaración de nulidad se da, 100 días después de vigencia el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos.

El fondo de la declaratoria de nulidad aún no está aclarado. Se menciona que atrás de la declaración de lesividad del contrato de usufructo contra la empresa RCD se encuentra el poderoso holding azucarero, que con la ampliación de sus actividades productivas y la generación de bio combustible a base de caña de azúcar pueden incrementar sus exportaciones, especialmente a Estados Unidos.

Controlar un medio de transporte eficiente, barato y con amplia capacidad de transportar volúmenes grandes de carga, puede ser el motivo atrás de dicha declaración de lesividad que impulsó el gobierno del Licenciado Oscar Berger Perdomo.

El gobierno de ese entonces, a principios de 2008, declaró lesivo el contrato con el consorcio RDC por considerar que no realizó las inversiones prometidas en Ferrovías y tampoco consiguió reactivar el sistema ferrocarrilero como establecía el acuerdo.

La respuesta de RDC fue plantear un juicio de arbitraje en contra de la República de Guatemala bajo el amparo del capítulo 10 de inversiones del Tratado de Libre Comercio entre EEUU y Centroamérica a través del sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y Estado.

La comisión de arbitraje, se establece de acuerdo al convenio del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones -CIADI- o bien por medio de las Reglas de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional - CNUDMI-.

En búsqueda de obtener un beneficio directo y revertir la pérdida de la concesión, la empresa norteamericana contrata a Regina Vargo, jefa del equipo negociador de Estados Unidos para litigar contra el estado de Guatemala.

En la demanda que genera la empresa alega que de 65 millones de dólares, (aproximadamente unos 500 millones de quetzales, al tipo de cambio del año 2008) que corresponde a 15 millones que se supone invirtió por el derecho de uso de la vía, reparación de la maquinaria y mantenimiento de la infraestructura; y 50 millones de dólares por concepto de utilidades proyectadas durante los 50 años que dura la concesión, pese a ser una empresa que desde sus inicios ha reportado constantes pérdidas.

Y de acuerdo con los abogados de la RDC en Guatemala, la compañía extranjera no pudo arrancar, pues el gobierno guatemalteco incumplió, por ejemplo, en su compromiso de desalojar a cientos de familias que se han asentado en terrenos y extensos tramos de la vía del ferrocarril.

3.8 Cómo el TLC y el CAFTA influyeron en el más reciente capítulo del ferrocarril

El TLC utiliza, en relación al tema de las inversiones, definiciones amplias y flexibles que pueden prestarse a múltiples interpretaciones, tal como está sucediendo en este caso. Dichas interpretaciones siempre van a beneficiar al inversionista, en contra de los intereses del Estado.

El total desprecio de la legislación nacional, y la demanda al Estado, solicitando una indemnización y el pago de daños y perjuicios; es a todas luces una arbitrariedad, que solamente a través del Tratado de Libre Comercio se podría lograr.

Y la aplicación del CAFTA a contratos suscritos antes de la vigencia del acuerdo es preocupante, pues en ese mismo sentido se puede demandar al Estado de Guatemala, si en su legítimo derecho suspende las concesiones de exploración y extracción de metales, especialmente petróleo y oro, vigentes en la actualidad.

3.9 Fallo del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones CIADI

El 29 de junio del 2012 representa una fecha importante para el ferrocarril de Guatemala, ya que el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativa a Inversiones -CIADI- del Banco Mundial condenó al Estado de Guatemala a pagar US\$10 millones, la RDC demandó originalmente por US\$65 millones. Sobre este monto, el tribunal computó el monto de

inversión y descontó sobre el monto total los ingresos, incluidos los que corresponden a arrendamiento, que había recibido Ferrovías durante la vigencia del contrato.

La demanda se basó en la decisión del gobierno de Oscar Berger al declarar lesivo el contrato, a lo que la compañía Railroad Development Corp. argumentó que el Estado violó cuatro normas contenidas en el capítulo de inversiones de TLC DR Cafta, en la que se incluyó la expropiación indirecta de inversiones.

El fallo final, se puede tomar de manera positiva ya que esto permite al país la posibilidad de recuperar el patrimonio ferroviario nacional. Ciertamente Guatemala debe pagar a la empresa inversionista una cifra que incluye sus inversiones y presuntos lucros cesantes mientras se solventaba la demanda. Pero a la vez el Estado recupera la propiedad de un bien nacional de muchísimo mayor valor que la suma pendiente de pago.

El tribunal constituido en el arbitraje internacional concluyó en que Guatemala no expropió la inversión de RDC/ferrovías ni discriminó a los inversionistas extranjeros, ni violó el estándar de protección y seguridad plenas.

La resolución resultó favorable para el país, ya que el Estado no fue sancionado por haber violado normas de acuerdo al TLC DR Cafta, como pretendía RDC ya que esto generaría una mala imagen para el país a nivel de inversionistas extranjeros. Además se suma que, de la concesión otorgada a 50 años, el Estado ha recuperado el bien 41 años antes del vencimiento y su valor supera en mucho lo que se deberá pagar.

El presidente Otto Pérez Molina, declaró que hay varias empresas interesadas en reactivar el proyecto ferroviario nacional, lo cual constituye una gran oportunidad de restablecer uno de los medios de locomoción nacional a lo largo de más de 400 kilómetros que une ambos océanos.

Todo esto, da al país una esperanza de reactivar un servicio de locomoción, rápido y barato, a la vez que puede ser una fuente considerable de empleo que vendría a beneficiar ampliamente a toda la población.

3.10 Sinopsis

La United Fruit Company, era una compañía norteamericana bien organizada, y que durante la época de gestión estadounidense fue la más próspera. Sin embargo, el ferrocarril nunca fue una empresa de grandes ganancias para el país, ya que por las ventajas dadas a la UFCO en las concesiones siempre se llevó la mejor tajada.

El negocio del transporte no era sino la punta de lanza en los esfuerzos de la UFCO para adquirir un imperio bananero en Guatemala, así como el total control en otros menesteres relacionados, como comunicaciones, propiedades, etc.

Los intereses en el banano eran tan evidentes que esta fruta contó con un flete preferencial frente al resto de carga. Trasladaban el banano a un precio irrisorio, incluso con pérdidas para el ferrocarril.

Sin embargo del traslado de la fruta, se beneficiaban también los pasajeros, ya que el viaje de la capital a la costa Atlántica se redujo de 6 días a solo 12 horas.

La UFCO realizó inyecciones de capital al ferrocarril siempre que fue necesario, lo que mantuvo el negocio a flote hasta la llegada de Jacobo Arbenz a la presidencia.

Cuando la reforma liberal de Arbenz empezó a tomar auge en el país y las expropiaciones de tierras ociosas se hicieron una política de estado uno de las más afectadas con dicha medida fue la UFCO, por lo que movió influencias con el gobierno de turno en

Estados Unidos, orquestando un complot para que fuera derrocado el presidente guatemalteco, cosa que ocurrió después de una invasión liderada por la CIA, que consideraba a Jacobo Arbenz un comunista.

Al ser derrocado Arbenz, las cosas no mejoraron para la UFCO, puesto que él ya había allanado el camino de la liberación y socavado los cimientos de la empresa, pues a mediados de los 50, la construcción de la carretera del Atlántico, también llamada ruta de la liberación, rompió el monopolio del transporte y precipitó la decadencia del ferrocarril.

Finalmente, en 1968, IRCA, que estaba empeñada con el Estado Guatemalteco, ofreció el tren como forma de cancelar su deuda. De esta manera, nació la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA).

La gestión de la empresa pública terminó de hundir el negocio que, en, 1993, perdía Q. 150 por tonelada de carga transportada. Tras dos años sin prestar servicio, Ferrovías, la única empresa que se presentó a la licitación pública, resucitó el servicio de carga. El de pasajeros quedó en la memoria de la nostalgia.

Cuando, en 1997, el Estado otorgó la concesión a Ferrovías para que rehabilitara el moribundo ferrocarril guatemalteco, se generaron ambiciosas expectativas. Diez años después, pocos objetivos se habían visto cumplidos.

Ferrovías cumplió con su primer compromiso de rehabilitar el servicio entre Guatemala y Puerto Barrios. Sin embargo, el servicio resultó ser ineficiente e inseguro. No se podía considerar la vía como rehabilitada, cuando para ir de Guatemala al Rancho se tardaba más de siete horas.

La segunda fase del proyecto preveía la puesta en marcha de la ruta al Pacífico. Esta fase nunca se llegó a materializar ante la falta de entendimiento de las partes implicadas. Según Jorge Senn, gerente de la empresa privada, el plan no se pudo llevar a cabo, debido a los

incumplimientos de FEGUA y el gobierno. Ya que asegura que no se llegó a reubicar a los invasores, ni se entregó la bodega de repuestos, ni se realizaron los pagos estipulados al fideicomiso creado para la rehabilitación de la línea.

Por su parte, FEGUA argumentaba que no se había retirado a los 4 mil 500 invasores, ya que el número de asentamientos se había cuadruplicado desde que Ferrovías se hizo cargo, precisamente porque la línea no era utilizada.

Para el 06 de septiembre de 2007, el presidente Berger Perdomo es demandado por Ferrovías por incumplimiento de contrato. A la vez, dicha empresa anunció el cierre de operaciones con tan solo 10 años transcurridos de un plazo de 50 para los que fuera otorgado en usufructo oneroso en 1997 por el presidente de esa época, Álvaro Arzú.

Mientras la polémica continuaba, la posibilidad de que Guatemala contara con un servicio ferroviario eficaz al final se desvaneció.

El 29 de junio del 2012, el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativa a Inversiones - CIADI- del Banco Mundial condenó al Estado de Guatemala a pagar US\$10 millones a Ferrovías, pero a la vez el Estado recupera la propiedad de un bien nacional de muchísimo mayor valor que la suma pendiente de pago.

Con este fallo, se abre una oportunidad para que el ferrocarril de Guatemala vuelva a funcionar, ya que varias empresas extranjeras han manifestado su interés en reactivar el servicio.

Capítulo IV

Ferrocarril de los Altos

4.1 El tren eléctrico de finales de siglo XIX

Al hablar del ferrocarril en Guatemala, debemos ser justos y prestarle una sección aparte al Ferrocarril de los Altos, el cual por un breve tiempo unió la zona altense con Retalhuleu, y con esto los beneficiados vieron sus sueños y esfuerzos materializados.

A finales del siglo XIX, se decide agilizar el transporte entre Quetzaltenango y Retalhuleu, por lo que se comienza a planear la construcción de un tren que pudiera mejorar el intercambio comercial entre el altiplano y la costa sur.

Pero dicho sueño no se vería realizado hasta el siglo siguiente, cuando durante el régimen de Manuel Estrada Cabrera se contrató al ingeniero alemán F. S. Shaw, para que efectuara los estudios técnicos, de las condiciones del terreno y planificar el trazo de la vía del ferrocarril.

Corrían los primeros días del año de 1920 cuando se aprobó el proyecto de Shaw y se contrató a la empresa alemana AEG y Krupp para que comenzara la construcción.

El mes de abril de 1920 trajo muchos cambios positivos para el país, puesto que se organiza una comisión en Quetzaltenango para la construcción del Ferrocarril de Los Altos, así como llega a su fin la dictadura de 22 años del General Rafael Estrada Cabrera, quién había sumido a Guatemala en la más profunda desesperación.

Toda la República en un accionar cívico ante las perspectivas de libertad y democracia; organiza el nuevo gobierno provisional y después de convocar a elecciones toma posesión como Presidente de la República de Guatemala Carlos Herrera.

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 levantó el acta el Licenciado Federico Salazar.

Se acepta casi en su totalidad el proyecto propuesto por el Ingeniero F. S. Shaw, únicamente que en lugar de ser un ferrocarril de Cremallera como el que se utilizaba en el resto del país, él proponía la instalación de un sistema eléctrico.

Dentro de las innovaciones tecnológicas que ofrecía este proyecto era la posibilidad de dominar la ascensión tan empinada desde San Felipe Retalhuleu a 614 metros sobre el nivel del mar (SNM), hasta Quetzaltenango a 2,333 metros sobre el nivel del mar (SNM). Además, debía construirse un túnel para el paso del ferrocarril, el cual, dicho sea de paso, hoy por hoy se utiliza para el transporte automotriz en la carretera pública

Para garantizar el suministro eléctrico en el funcionamiento del tren se construyó un dique sobre el río Samalá, en Santa María de Jesús, Zunil, que almacenaba más de 400 mil metros cúbicos de agua, y hacía funcionar una planta de electricidad, localizada en la hidroeléctrica de Santa María.

Los preparativos se dan con bastante celeridad, 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 licor 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, se seguirá extendiendo la vía férrea hacia los departamentos de Huehuetenango, San Marcos, Totonicapán y Sololá, proyecto que nunca se llegó a materializar.

4.2 Inauguración del Ferrocarril Nacional de los Altos

El día 29 de marzo de 1930 y dentro del programa festivo que 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, 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 arduo trabajo hizo realidad esta obra.

El 30 de marzo de 1930 a las ocho en punto de la mañana y previo a los festejos máximos, se deposita en el Cementerio de la Ciudad, una ofrenda floral dedicada al Obrero Anónimo por los Universitarios de Occidente, 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 Domingo Betancourt.

A las doce del día llega el convoy encabezado por el presidente Lázaro Chacón, lo que generó la aglomeración de los quezaltecos en su primera aparición en la Estación Central de Xela, que estaba ubicada en la 19 avenida y 4a. calle de la zona 3, hoy un edificio abandonado. Al parar el convoy se canta con entusiasmo el Himno Nacional, se declara solemnemente inaugurado y se pronuncian los discursos que aún resuenan en el ambiente de Quetzaltenango por la fogosidad del momento.

El costo total de la obra fue de diez millones de quetzales. El ferrocarril tenía 14 vagones, tanto de carga como de pasajeros, cada uno con su propio motor, lo que los hacía independientes, pero, si era necesario, se podían unir, y recorrían un tramo de 44 kilómetros de línea férrea.

4.3 Suspensión del servicio ferroviario

Después de tres años, en el mes de septiembre de 1933 el servicio del tren quedó suspendido. Para entonces era Gerente del citado ferrocarril el ingeniero Roberto Wunsch, cuando se desató un gran temporal en la zona San Felipe-Quetzaltenango.

De esa cuenta el temporal ocasionó grandes daños en la estación de "Pirineos", en las cercanías de San Felipe, se destruyó un vagón, hubo deslaves y los rieles fueron dañados, así como en Santa María de Jesús, tales rieles quedaron inservibles por la gran cantidad de tierra que arrastró la corriente de agua lluviosa, así como lodo, árboles y otros elementos destructores.

El Gerente Wunsch, que residía en la ciudad de Guatemala demoró bastante tiempo en visitar la zona dañada y poder darse cuenta del desastre; al fin viajó en avión, visitó dicha zona y el 25 de septiembre de ese año, le dirigió al Ministro de Fomento un telegrama que decía: "Ferrocarril se ha destruido totalmente" lo cual era completamente falso, porque el personal que trabajaba en la empresa ofreció arreglos variables pero nada se adelantó, porque Wunsch no tenía interés en llevar a cabo las reparaciones.

No obstante que dichos empleados y el pueblo de Quetzaltenango ofrecieron sus servicios para la reparación de la obra, siendo así que dicho pueblo se dedicó a los trabajos de restauración, tal era el interés de la población que hasta las señoras colaboraban llevando alimentación para los trabajadores a los lugares devastados.

También la municipalidad quezalteca, presidida por don Manuel de Jesús Prado, se entrevistó con el General Ubico, para pedir apoyo y lograr la restauración del ferrocarril, pero nada se logró, el gobierno propuso que el ferrocarril pasara a la Municipalidad en condiciones ridículas y con grandes desventajas, con un pliego de condiciones inaceptables que no tenía ninguna firma ni sello. Esto demuestra que el pueblo quezalteco no contó con ninguna colaboración para poder restablecer la obra por parte de todos los involucrados.

Jorge Ubico, al contrario, se opuso rotundamente a la reparación de la vía y prohibió el trabajo gratuito de las personas para tal fin. Con esta decisión, Ubico propició la muerte de dicho tren, porque sus objetos y sus vías fueron desmanteladas, regaladas o vendidas, y con ello se truncó este proyecto.

En el año de 1933, en un último intento desesperado, el pueblo de Quetzaltenango, para halagar al presidente Ubico, sugirió que ese diez de noviembre, día de su cumpleaños, se hiciera correr un vagón del ferrocarril de esta ciudad a San Felipe Retalhuleu, y viceversa, lo cual se logró, gracias al trabajo gratuito que desarrollaron los empleados del ferrocarril, pero aún así, no se obtuvo la venia de Ubico para restaurar la obra.

Si se hubiera tomado cartas en el asunto desde el inicio del problema, se hubiera podido restablecer el servicio, ya que la obra no estaba perdida, sino que se trataba solamente de habilitar parte de los rieles y reconstruir dos puentes, pero el propio General Ubico había mandado a dinamitar torres en el kilómetro veintiocho de la vía férrea, sellando con esto su destino fatal.

Con esto la Municipalidad Quezalteca se vio obligada a comunicar que la obra entraba en receso hasta nueva orden. Al final, el gobierno hizo venir de Europa al Ingeniero H. Peter, para que hiciera un estudio del estado de la obra pero el informe fue desfavorable. Pasando así de ser el Ferrocarril de los Altos a el Ferrocarril del Recuerdo.

4.4 Últimos intentos por rehabilitar el Ferrocarril de los Altos

En 1934, siendo alcalde de Quetzaltenango el doctor Gonzalo Pérez Anleu emprende nuevas gestiones ante el presidente Ubico para la rehabilitación del Ferrocarril. El gobierno ordena que los ingenieros M. Turton y E. B. Levon, hagan un reestudio del estado del ferrocarril y demás detalles, trabajo que ejecutaron en compañía de los señores Ricardo Vela y Alonso Castro Conde, quienes formulan un presupuesto risible para la reparación. Presupuesto que no llegó ni a ocho mil quetzales, pero ni así el gobierno mostró deseos de colaborar para la indicada restauración.

Debido a esto fue destituido del cargo de gerente a Winsch y el presidente Ubico ordenó a la Empresa Hidroeléctrica del Estado que destruyera puentes y rieles, así como vagones y algo de lo más valioso, la bovina; algunos implementos del ferrocarril, fueron ofrecidos para su venta en mercados de la Ciudad de Guatemala, todo lo cual dio motivo a que el Coronel J. Lisandro Días O., escribiera varios artículos en el diario "La Hora", con el título de "La Obra Criminal de Ubico".

Como consideraciones finales es necesario mencionar que para la construcción de la obra citada colaboraron en forma entusiasta y decidida, los Presidentes Carlos Herrera y General Lázaro Chacón, este último acordó la donación para la municipalidad de Quetzaltenango, de mil caballos de fuerza originados de la Planta Eléctrica de Santa María.

4.5 Sinopsis

El sueño liberal de Quetzaltenango se materializó en el Ferrocarril de los Altos, cuyo proyecto original era unir esta ciudad con Totonicapán y otras regiones de la Costa Sur, para acercar sus productos a otros mercados, especialmente fuera del país. Pero nunca se hizo el enlace hacia el océano.

El recorrido del tren se inauguró el 30 de marzo de 1930. A su arribo a la ciudad de Quetzaltenango las marimbas locales interpretaron por primera vez la pieza el Ferrocarril de los Altos, a mitad de los festejos que duraron tres días.

Este tren fue una obra maestra. Sus vías con 45 kilómetros de largo, se extendían sobre puentes, pendientes y atravesaban túneles. En Xelajú se habilitó una estación en el barrio La Democracia, que actualmente ocupa la Brigada Militar.

Los habitantes de las poblaciones aledañas se alegraban a su paso y le apodaron el gusano, pues en sus travesías nocturnas lucía iluminado.

Luego de tormentas, erupciones y problemas económicos, el ferrocarril dejó de funcionar aún cuando los habitantes de Quetzaltenango trataron de restaurarlo. En 1936, el presidente Jorge Ubico prohibió todo intento de rescatarlo y se dice que ordenó su destrucción, pero algunas de sus piezas aún se encuentran en el Museo del Transporte de la ciudad de Xelajú.

Capítulo V

Los ferrocarriles como objeto de museo

5.1 Resguardando la historia

Tristemente, en el país el servicio del ferrocarril murió, por lo que un grupo de amantes de este servicio, ante el declive de la actividad ferroviaria, comenzaron a visualizar la idea de establecer un museo ferroviario en Guatemala.

Esta inquietud data de muchos años atrás, desde cuando observaron que tanto los equipos móviles o material rodante, como se les llama en la jerga ferroviaria así como los talleres y estaciones son ejemplares auténticos de la tecnología de la época de la revolución industrial que se dio a finales del siglo XIX e inicio del siglo XX, y que en el transcurso de los años sufrieron pocas modificaciones, por lo que debían ser conservados.

Anteriormente, según se tiene conocimiento, se hicieron varios intentos por crear un museo que albergara todas estas piezas pero no se llegaron a concretar y de los cuales no se tiene referencia exacta.

Transcurría el año 1991 cuando, por medio del personal de talleres de FEGUA, se tuvo conocimiento que existía un plan para negociar con CORECHA (Compañía Recogedora de chatarra) la venta de la locomotora a vapor de 1948, No. 205 que en ese momento aún operaba esporádicamente, la cual iba a ser declarada inservible y así poder venderla a un parque de diversiones de los Estados Unidos.

Al tener conocimiento de dicha situación, en calidad de emergencia, se organizó la Asociación de Amigos del Ferrocarril con el propósito de gestionar ante el gobierno del Ing. Jorge Serrano

Elías, por medio del Ministerio de Comunicaciones a cargo del Ing. Álvaro Heredia, la protección de tan importante pieza ferroviaria, que fraudulentamente se pretendía sacar del país. Para el efecto se recolectaron más de 800 firmas en respaldo de las gestiones realizadas, sin la aparente atención del gobierno, quien en forma discreta tomó las medidas pertinentes para que no se consumara dicha depredación.

Por lo que después de más de 16 años inició a ser exhibida en un lugar especial dicha locomotora en el Museo del Ferrocarril, siendo una de las piezas de mayor orgullo y satisfacción del mismo ya que hasta la fecha se conserva en óptimas condiciones.

Este incidente constituye el primer caso en que un bien histórico ferroviario haya sido protegido, con la valiosa colaboración de la ciudadanía.

Pero la suerte que la locomotora No. 205 corría para el año 1997, no era la misma para la Locomotora de vapor No. 34 fabricada en el año 1897, la cual pretendían negociar para viajes turísticos en España.

Al enterarse de los planes, los trabajadores de FEGUA advirtieron que “la 34, únicamente saldrá del patio de FEGUA sobre nuestros cadáveres”. Eso dio lugar a que la locomotora se convirtiera en un ícono de los Ferrocarriles de Guatemala.

Fue el Doctor Arturo Gramajo Modal miembro de la Asociación quien reuniendo éstas inquietudes, en 1997 presentó al gobierno de turno su proyecto de un Museo de Ciencias, Tecnología y Transporte, que utilizaría como infraestructura básica, las instalaciones abandonadas de la Estación Central del Ferrocarril en la zona 1.

Se destaca otro hecho muy importante como un segundo paso para la construcción del Museo Ferroviario, relacionado directamente con el proyecto anteriormente citado, que como consecuencia de su gestión ante el Ministerio de Cultura y Deportes, se logró la elaboración del inventario formal de todos los Bienes Históricos Del Ferrocarril.

Obviamente este proyecto muy ambicioso en su contexto del transporte, se basaba principalmente en la preservación de los Bienes Históricos del Ferrocarril, complementados con ejemplares de otros tipos que incluirían transportes aéreos y de carretera.

Con este proyecto se pretendía principalmente la protección y adecuación de las instalaciones de la zona 1 pues había iniciativas de naturaleza oficial y privada para derribarlos y construir allí un centro comercial y el edificio del Congreso, sin reparar en el grave daño que ese proceder podía causar al patrimonio histórico del país.

5.2 Museo del Ferrocarril y Centro Cultural FEGUA

Por iniciativa del Sr. Henry Posner III, en el año 2,002 se organiza con algunos de los miembros de la anterior asociación La Fundación de Amigos del Ferrocarril.

En el mes de enero del año 2003, la fundación presentó al Interventor de FEGUA, el proyecto de museo elaborado por el Dr. Gramajo lo que motivó que la administración de turno lo realizara únicamente como Museo del Ferrocarril. Cabe señalar que esta obra se realizó sin la participación de sus impulsores originales, pero con el apoyo y dedicación de los trabajadores de FEGUA quienes voluntariamente trabajaron en su construcción.

Finalmente, el Museo abrió sus puertas de manera oficial el 8 de enero del 2004 habiéndose instituido también como el Centro Cultural FEGUA.

Desde su inicio, el Centro Cultural FEGUA y Museo del Ferrocarril cuentan con exhibiciones permanentes, temporales e itinerantes. Exhibe valiosas piezas históricas que comprenden material rodante, artículos diversos de uso en el ferrocarril de antaño, fotografías, mobiliario, indumentaria, etc.

Destaca el hecho de que se presentan para su estudio, tres épocas del desarrollo del ferrocarril:

- La primera de 1880 a 1929 representada por la Locomotora No. 34.
- La segunda de 1928 a 1950 representada por la Locomotora No. 205.
- y la tercera de 1950 a 1972 con la Locomotora Diesel No. 606

Sobresalen entre los materiales de arrastre los Coches Presidenciales:

- Guastatoya de 1896 (época 1) usado por los presidentes José María Reina Barrios y Manuel Estrada Cabrera.
- Michatoya de 1938 (época 2) usado por los presidentes Jorge Ubico y Juan José Arévalo.
- Managua, coche ejecutivo de 1896 (Época 1)

Adicionalmente se exhiben:

- Un coche restaurante de 1937 (2ª. época) y otros vagones diversos, auténticos representantes del apogeo del ferrocarril en Guatemala.

Hace seis años se agregaron a la exhibición las Locomotoras 204 a vapor, y los diesel 700, 306 y 309 de la 2ª y 3ª época y un vagón taller de 1890 primera época.

En la sala de exhibición permanente se aprecian carretas de equipajes, cajas fuertes, boletería, telégrafos, teléfonos, mobiliario y equipos de oficina, de las diferentes épocas del desarrollo ferroviario.

Destaca también un cuarto rescatado del antiguo Hotel de la estación de Zacapa, el cual en su tiempo sirvió para alojar a los pasajeros que procedentes de El Salvador, viajaban para embarcarse en Puerto Barrios.

Desde octubre del 2005 se inició la construcción de una maqueta ferroviaria a la escala internacional HO (1:87) que muestra a las generaciones jóvenes como eran los ferrocarriles del siglo XIX y XX.

5.3 Museo Ferrocarril de los Altos

También en Quetzaltenango se cuenta con un museo del ferrocarril, más comúnmente conocido como el Ferrocarril de los Altos.

Al ser abandonado el ferrocarril fueron levantados los rieles y colocados como postes de luz eléctrica en dicha ciudad, debido a eso se decidió formar este museo, para dar a conocer a las nuevas generaciones lo importante que fue El Ferrocarril de Los Altos, para el país.

El museo está ubicado en la 12 avenida, entre 6a. y 7a. calles, zona 1, frente al Parque Centroamérica, en el antiguo edificio de la gobernación departamental.

Conclusiones

El ferrocarril en Guatemala, fue impulsado por la reforma liberal y por las necesidades de la incipiente industria del café, y fue en los años 1880 a 1884, cuando entra en funcionamiento.

Durante este período se otorgaron las primeras concesiones (privatizaciones) en la historia del país, con el objetivo de atraer inversión extranjera y de alguna manera modernizar la infraestructura para la exportación agrícola, debido a la incapacidad material y económica del Estado para hacerlo.

Estos tramos pasaron rápidamente a formar parte del monopolio estadounidense de la United Fruit Company que dentro de los primeros acuerdos alcanzados con el gobierno guatemalteco se acordaba el uso de las vías del ferrocarril y la exclusividad a transportar el correo entre Guatemala y Estados Unidos. Con la expansión de la producción del banano y el incremento de las exportaciones, la UFCO crea la empresa ferroviaria conocida como Internacional Railroad Central América IRCA, a partir de una concesión que el gobierno de Estrada Cabrera le otorga para operar el ferrocarril hacia el Atlántico.

El viejo sueño de construir el ferrocarril del norte del régimen liberal, se vio frustrado por la guerra contra El Salvador y la falta de créditos que terminó con la muerte de Reina Barrios.

Con ello, la expansión del poder de la transnacional del banano se consolida rápidamente en todo el territorio nacional, controlando puertos, telégrafos, ferrocarril, y la producción de energía. En otras palabras la UFCO obtuvo el control de todos los medios de transporte y comunicaciones en el país.

Pero sus bases fueron duramente removidas gracias a la reforma organizada por Jacobo Arbenz, quién constituyó para esta empresa su máximo enemigo, llegando las disputas a tal grado que la UFCO orquestó conjuntamente con la CIA y con el apoyo del presidente Eisenhower el derrocamiento de Árbenz en el año 1954, ya que había realizado expropiaciones que le afectaban financieramente.

A pesar de su salida del gobierno, Arbenz, ya había dejado encaminado el inicio de la Carretera al Atlántico, lo cual al final provocó que la UFCO se viera forzada a bajar costos por primera vez en la historia de operaciones en el país.

Este poder dura hasta finales de los años 60 y principios de los 70, cuando decide retirarse del país. Entonces el gobierno de Méndez Montenegro adquiere la maquinaria de IRCA, en ese momento ya convertidas en chatarra, y crea la empresa Ferrocarriles de Guatemala – FEGUA-.

Pero hubo una época en la que el transporte ferroviario simbolizó un proyecto de nación, con el paso de los años al ser abandonado comenzaron a ser robados los clavos, los rieles, las placas, así como sus caminos.

El ferrocarril de Guatemala, sueño de modernidad en una época que no contaba con los más mínimos avances tecnológicos, llegó a tener más de 800 kilómetros de trazado interoceánico.

En los últimos tiempos lo que quedó de la grandeza del tren fue una unidad de carga diario y un descarrilamiento también diario, según informaba el personal de Ferrovías, la empresa privada encargada de operar el servicio, la cual a principios del mes de septiembre de 2007 anunció el cese escalonado de sus operaciones, concluyendo un mes después.

Cuando Ferrovías firmó un contrato de concesión para operar el ferrocarril, en 1997, se generaron grandes expectativas sobre la recuperación del moribundo tren. Diez años más tarde, un tren de mercancías terminó de surcar el valle del Motagua, pero lo hacía a paso lento y renqueante.

El tren de pasajeros fue al primero que se le dio muerte, al puesto que el servicio resultó caro sobre todo tomando en cuenta que habitualmente se encuentra subsidiado. Mover un tren es igual de caro en todo el mundo y la economía media del guatemalteco no puede pagar los 6 dólares diarios, que es el promedio de un pasaje en Europa o en Estados Unidos.

Mientras tanto, durante los años de administración de ferrovías, para el año 2007 consiguió recortar sus pérdidas anuales a Q. 2 millones. Sin embargo, el transporte ferroviario de carga puede ser rentable, pero el de nuestro país necesita entre otras muchas cosas cambiar la maquinaria anticuada con la que cuenta, desalojar a miles de personas que viven en las vías férreas, así como modernizar las líneas ferroviarias.

Todo esto lo podría llevar a ser un negocio competitivo, ya que el gran negocio se encuentra en la Costa Sur, pudiendo llegar a ser los grandes beneficiarios la industria cementera y azucarera del país. Pero esto implica conseguir una inversión millonaria, la cual hasta ahora no se ha podido concretar.

Mientras el futuro se abre paso, a los veteranos del ferrocarril sólo les quedan los recuerdos de la época dorada y las máquinas conservadas en los museos de la capital y de Quetzaltenango.

El encuentro con estos colosos en el museo, nos dan cuenta como mudos testigos que han sobrevivido lo suficiente para hacernos imaginar aunque sea por unos minutos con miradas silenciosas a las locomotoras.

El revivir los buenos tiempos de la fruta, el paso del vapor al diesel y para ver como, en el siglo XX, el Ferrocarril de Guatemala, mientras seguía desplazándose agonizante en sus últimos días, a una velocidad media de seis kilómetros por hora mientras que en el otro lado del mundo se abría paso con gran esplendor el tren bala recorriendo cientos de kilómetros por minuto.

Referencias

Hernández, L. (2008) Director Museo del Ferrocarril y Socio Fundador de FUNDAF. *Historia del Museo del Ferrocarril*. Museo del Ferrocarril Guatemala.

Rodríguez, M (Octubre 2007). *El Ferrocarril en Guatemala: una historia de despojo. El último Capítulo: Railroad Development Corporation vrs Guatemala*, dentro del Capítulo X del CAFTA 1.

Pérez, H. (1994). *Historia General de Centroamérica, de la Posguerra a la Crisis (1945-1979)* Tomo V. Flacso-Programa Costa Rica

Asociación de Amigos del País (1999) *Historia General de Guatemala*. Fundación para la Cultura y el Desarrollo.

FEGUA (Diciembre del 2002). *Historia del Ferrocarril de Guatemala*. Departamento de Ingeniería, Planificación y Proyectos, Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA-

Ochoa, M. (1995). *Historia del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos, Quetzaltenango - San Felipe. 1902-1936*. Escuela de Historia Universidad de San Carlos de Guatemala.

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

Galeano, E. (1971). *Las Venas abiertas de Latino América*. Siglo XXI de España Editores.

Kaltschmitt, A. (2012, julio 03) “*Qué feocarril*” Prensa Libre, p.16

Díaz, L. (2012, mayo 21) “*Saquean puentes para fundir acero*” p. 2 y 3

República bananera: Historia de la United Fruit Company –UFCO-. Comunicado de prensa. Recuperado 25.05.2011 <http://www.unitedfruit.org>

El ferrocarril de Guatemala. Periódico Milenio, Ciudad de México. (2007, Septiembre 06). Recuperado 27.07.2011 <http://www.milenio.com>

Barrios, J. *Destrucción del Ferrocarril Nacional de los Altos*. Recuperado 09.01. 2012 <http://www.xelaenlinea.com>

Jacobo Arbenz Guzmán y El marxismo en Guatemala. Recuperado 23.03.2011 <http://www.marxist.com/guatemala-50-anos-htm>

Anexos

Guión Descriptivo

Programa: Ferrocarril de Guatemala: El Ocaso de Un Coloso

Directora: Verónica Ordóñez

Tiempo de Duración: 8 minutos

Formato a grabar: High Definition

VIDEO	AUDIO
Entrada: animación del título con tomas varias del ferrocarril de fondo	Música de fondo: pista 1 Primer plano
Imágenes del ferrocarril y de lugares de Guatemala relacionados con el ferrocarril en diferentes épocas de la historia Cámara 1: Planos medios	Música de fondo: pista 2 Voz en off narrador Sonidos propios de un tren
Opiniones breves en forma de collage de diferentes personas relacionadas de una u otra forma con el ferrocarril Cámara 1: planos medios	Voces en off de los diferentes entrevistados
Texto: así nace un coloso	Música de fondo: pista 3 Primer plano
Imágenes de un amanecer e imágenes de archivo de los primeros años en que el ferrocarril inició a funcionar Cámara 1: primer plano medio	Voz en off narrador Música de fondo: pista 4

VIDEO	AUDIO
<p>Entrevista con Miguel Álvarez (historiador) sobre los inicios del ferrocarril en Guatemala</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: Primerísimo plano de las manos, ojos, boca, etc. Detalles del entrevistado</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes de locomotoras y sitios como estaciones ferroviarias que se disuelven con la imagen del historiador mientras habla de los inicios del ferrocarril</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes de trenes y puertos antiguos que se disuelven con la imagen del historiador mientras sigue hablando sobre la historia del ferrocarril en Guatemala</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: plano largo</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes antiguas de trenes y locaciones varias relacionadas</p> <p>Cámara 1: primer plano</p>	<p>Voz en off narrador</p> <p>Música de fondo: pista 5</p>
<p>Texto: Vida al vapor de la pasión</p>	<p>Sonido de un pito de tren</p> <p>Sonido de un tren en movimiento</p>
<p>Breve entrevista del señor Guillermo Ordóñez, usuario del ferrocarril</p> <p>Cámara 1: plano medio</p>	<p>Voz en off de entrevistado</p>
<p>Imágenes de ferrocarril en diferentes puntos del país</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: plano largo, primerísimos planos, detalles</p>	<p>Voz en off narrador</p> <p>Sonidos propios de los ferrocarriles</p>

VIDEO	AUDIO
<p>Entrevista a la señora Octavila Franco, extrabajadora de la bananera, en donde su puesto era en selección de fruta</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: Primerísimo plano de las manos, ojos, boca, etc. Detalles del entrevistado</p>	<p>Voz en off entrevistada</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Tomas de la bananera en Morales Izabal, imágenes de trabajadores de la bananera recolectando y manipulando el producto</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: medio plano y detalles</p>	<p>Voz en off entrevistada</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes del ferrocarril y de la bananera</p> <p>Cámara 1: primer plano y plano medio</p>	<p>Voz en off narrador</p>
<p>Entrevista a Roberto Tally extrabajador de FEGUA, puesto maquinista</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes de partes que conforman el ferrocarril, imágenes de rieles y estaciones ferroviarias</p> <p>Cámara 1: toma abierta de las locomotoras</p> <p>Cámara 2: planos medios y primerísimos planos</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes de partes que conforman el ferrocarril, imágenes de rieles y estaciones ferroviarias,</p> <p>Cámara 1: toma semi abierta de las locomotora</p> <p>Cámara 2: planos medios y primerísimos planos</p>	<p>Voz en off narrador</p> <p>Música de fondo: Pista 6</p>
<p>Texto: Decadencia y muerte del ferrocarril de Guatemala</p>	<p>Sonido de un tren frenando</p>

VIDEO	AUDIO
<p>Entrevista al ingeniero Miguel Ángel Samayoa, Jefe del departamento de ingeniería de FEGUA</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: primerísimo plano de manos, ojos, boca, etc., detalles de entrevistado</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes de partes que conforman el ferrocarril, imágenes de rieles y estaciones ferroviarias,</p> <p>Cámara 1: toma semi abierta de las locomotora</p> <p>Cámara 2: planos medios y primerísimos planos</p>	<p>Voz en off narrador</p> <p>Música de fondo pista 7</p>
<p>Entrevista a Licenciado Carlos Samayoa, interventor de FEGUA</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: primerísimo plano de manos, ojos, boca, etc., detalles de entrevistado</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Texto: los ferrocarriles como objeto de museo</p>	<p>Voz en off narrador</p> <p>Música de fondo pista 8</p>
<p>Entrevista Jesica Lange, Relaciones Públicas Museo del Ferrocarril y Centro Cultural FEGUA</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: primerísimo plano de manos, ojos, boca, etc., detalles de entrevistado</p>	<p>Voz en off entrevistada</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes de los diferentes ambientes del museo, imágenes de los trenes en exhibición</p>	<p>Voz en off entrevistada</p> <p>Sonido ambiente</p>

<p>Entrevista al señor Carlos López encargado del Museo ferrocarril de los Altos</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: primerísimo plano de manos, ojos, boca, etc., detalles de entrevistado</p>	<p>Voz en off entrevistado</p> <p>Sonido ambiente</p>
<p>Imágenes de los diferentes entrevistados</p> <p>Cámara 1: plano medio</p> <p>Cámara 2: travelling</p>	<p>Voz en off narrador</p> <p>Música de fondo: pista 9</p>
<p>Créditos y agradecimientos</p>	<p>Música de fondo: pista 10</p>

Guión Literario

Programa: Ferrocarril de Guatemala: El Ocaso de Un Coloso

Directora: Verónica Ordóñez

Tiempo de Duración: 8 minutos

Formato a grabar: High Definition

VIDEO	AUDIO
Entrada: animación del título con tomas varias del ferrocarril de fondo	Música de fondo: pista 1 Primer plano
Imágenes del ferrocarril y de lugares de Guatemala relacionados con el ferrocarril en diferentes épocas de la historia	Música de fondo: pista 2 Voz en off narrador Sonidos propios de un tren
Opiniones breves en forma de collage de diferentes personas relacionadas de una u otra forma con el ferrocarril	Voces en off de los diferentes entrevistados
Texto: así nace un coloso	Música de fondo: pista 3 Primer plano
Imágenes de un amanecer e imágenes de archivo de los primeros años en que el ferrocarril inició a funcionar	Voz en off narrador Música de fondo: pista 4
Entrevista con Miguel Álvarez (historiador) sobre los inicios del ferrocarril en Guatemala	Voz en off entrevistado Sonido ambiente

VIDEO	AUDIO
Imágenes de locomotoras y sitios como estaciones ferroviarias que se disuelven con la imagen del historiador mientras sigue hablando de los inicios del ferrocarril	Voz en off entrevistado Sonido ambiente
Imágenes de trenes y puertos antiguos que se disuelven con la imagen del historiador mientras sigue hablando sobre la historia del ferrocarril en Guatemala	Voz en off entrevistado Sonido ambiente
Imágenes antiguas de trenes y locaciones varias relacionadas	Voz en off narrador Música de fondo: pista 5
Texto: Vida al vapor de la pasión	Sonido de un tren en movimiento
Breve entrevista del señor Guillermo Ordóñez, usuario del ferrocarril	Voz en off de entrevistado
Imágenes recientes de ferrocarril en diferentes puntos del país	Voz en off narrador Sonidos de los ferrocarriles
Entrevista a la señora Octavila Franco, extrabajadora de la bananera, en donde su puesto era en selección de fruta	Voz en off entrevistada Sonido ambiente
Tomas de la bananera en Morales Izabal, imágenes de trabajadores de la bananera recolectando y manipulando el producto	Voz en off entrevistada Sonido ambiente
Imágenes del ferrocarril y de la bananera	Voz en off narrador
Entrevista a Roberto Tally extrabajador de FEGUA, puesto maquinista	Voz en off entrevistado Sonido ambiente
Imágenes de partes que conforman el ferrocarril, imágenes de rieles y estaciones ferroviarias	Voz en off entrevistado Sonido ambiente

VIDEO	AUDIO
Imágenes de partes que conforman el ferrocarril, imágenes de rieles y estaciones ferroviarias	Voz en off narrador Música de fondo: Pista 6
Texto: Decadencia y muerte del ferrocarril de Guatemala	Sonido de un tren frenando
Imágenes de ferrocarriles deteriorados y vías de tren invadidas	Voz en off narrador Sonido ambiente
Entrevista al ingeniero Miguel Ángel Samayoa, Jefe del departamento de ingeniería de FEGUA	Voz en off entrevistado Sonido ambiente
Imágenes de partes que conforman el ferrocarril, imágenes de rieles y estaciones ferroviarias	Voz en off narrador Música de fondo pista 7
Entrevista a Licenciado Carlos Samayoa, interventor de FEGUA	Voz en off entrevistado Sonido ambiente
Texto: los ferrocarriles como objeto de museo	Voz en off narrador Música de fondo pista 8
Entrevista Jesica Lange, Relaciones Públicas Museo del Ferrocarril y Centro Cultural FEGUA	Voz en off entrevistada Sonido ambiente
Imágenes de los diferentes ambientes del museo, imágenes de los trenes en exhibición	Voz en off entrevistada Sonido ambiente
Entrevista al señor Carlos López encargado del Museo ferrocarril de los Altos	Voz en off entrevistado Sonido ambiente
Imágenes de los diferentes entrevistados	Voz en off narrador Música de fondo: pista 9
Créditos y agradecimientos	Música de fondo: pista 10