UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

ESCUELA DE HISTORIA

AREA DE HISTORIA

HISTORIA DEL FERROCARRIL NACIONAL ELECTRICO DE LOS ALTOS QUEZALTENANGO-SAN FELIPE 1902-1936

TESIS

Presentada al Consejo Directivo de la Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala

por

María Olimpia Ochoa Rabanales de Barillas

previo a obtener el Título de

Licenciada en Historia

Nueva Guatemala de la Asunción
Octubre de 1995

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

ESCUELA DE HISTORIA

CONSEJO DIRECTIVO

DIRECTOR	Lic. Edeliberto Cifuentes Medina
SECRETARIO	Lic. Héctor Toussaint Cabrera Gaillard
VOCALES	Lic. Oscar Gutiérrez
	Licda. Olga Pérez Molina
	Est. César Augusto González Monguilla
	Est. Mario Enrique Caxá
	Est. Benito Burgos

COMITE DE TESIS

PRESIDENTE	Dr. Oscar Guillermo Peláez Almengor
VOCALES	Lic. Rafael Salvador Montúfar
	Lic. Danilo Ricardo Dardón Flores

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
HISTORICAS, ANTROPOLOGICAS
Y ARQUEOLOGICAS
Escuela de Historia
Ciudad Universitaria, zona 12
Guatemala, Centroamérica

Nueva Guatemala de la Asunción
20 de septiembre de 1995

Señores Miembros
Consejo Directivo
Escuela de Historia
Universidad de San Carlos de Guatemala
Presente

Respetables Señores y Señora:

Atentamente me dirijo a ustedes, en mi calidad de Asesor del trabajo de tesis de la estudiante María Olimpia Ochoa Rabanales de Barillas, carnet No. 10038, que de acuerdo con su plan de investigación tiene como título **"Historia del Ferrocarril de los Altos."**

De acuerdo con los procedimientos acostumbrados, y como establece nuestra reglamentación, se discutió y analizó el plan de investigación, al cual se le hicieron los cambios necesarios para la mejor realización del trabajo.

En diversas sesiones de trabajo, la estudiante **Ochoa Rabanales de Barillas** presentó los avances de la investigación, atendiendo las observaciones, además de que en algunos aspectos se discutió ampliamente para un mejor tratamiento de los temas.

Al presentar la exposición, se estableció que el título original no corresponde enteramente al tratamiento de objeto de estudio de la tesis, por lo que se le cambió por el de: **"Historia del Ferrocarril Nacional Eléctrico de los Altos. Quezaltenango-San Felipe 1902-1936."**

Finalmente, sustento el criterio de que el trabajo constituye un aporte a la historia de los medios de comunicación en nuestro país, por lo que me permito dictaminar favorablemente para que sea discutido en el comité de tesis y así continuar los trámites correspondientes para su graduación como Licenciado en Historia.

Sin otro particular, y con mis muestras de consideración y respeto, atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Dr. Oscar Guillermo Peláez Almengor
Asesor

Universidad de San Carlos
de Guatemala

ESCUELA DE HISTORIA
Edificio S-1
Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, Centroamérica

Nueva Guatemala de la Asunción,
09 de octubre de 1995.

Señores Miembros
Consejo Directivo
Escuela de Historia
Universidad de San carlos
Presente

Honorables Miembros:

Atentamente nos dirigimos a ustedes con el objeto de rendir informe sobre el trabajo de tesis de la estudiante MARIA OLIMPIA OCHOA DE BARILLAS, Carnet No. 10038, el cual se titula "HISTORIA DEL FERROCARRIL NACIONAL ELECTRICO DE LOS ALTOS, QUEZALTENANGO - SAN FELIPE. 1902 - 1936."

De conformidad con lo establecido en el Reglamento de Tesis, cumplimos con examinar, estudiar y discutir el mencionado trabajo, después de lo cual, se formularon al autor las observaciones pertinentes las cuales fueron atendidas.

En virtud de lo anterior expuesto, aprobamos el trabajo realizado por la estudiante Ochoa de Barillas y dictaminamos en forma para que sea presentado en el examen previo a obtener el título de Licenciada en Historia.

Sin otro particular y con las muestras de consideración y respecto, nos suscribimos de usted, atentamente.

"Id y enseñad a todos"

Lic. Oscar Guillermo Peláez
Presidente Comité de Tesis

Lic. Ricardo Danilo Dardón
Miembro Comité

Lic. Rafael Salvador Moncufar
Miembro Comité

La Historia del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos, nos enseña una lección: cuando en la construcción de una obra concurren la deshonestidad de los constructores y la corrupción de los funcionarios públicos; su funcionamiento, -con el agregado de la inacción e indiferencia de los habitantes de una región- lamentablemente, será breve e intrascendente.

DEDICO ESTA TESIS

A Dios:
Con gratitud, porque mi fragilidad humana es capaz de percibirlo, a través del amor y la naturaleza.

A mi padre:
Lic.Rodrigo Ochoa Barrios
No llevo flores a su tumba; intento caminar tras de su huella.

A mi madre:
María Rabanales Solís
Su abnegación la hizo transitar por breñosos caminos, pero la llevó a un final feliz.

A mi tía:
Olimpia Ochoa Vda. de Scheel
Maestra y madre ejemplar, me enseñó a ser útil a la sociedad.

A mi esposo:
Lic. Carlos Adolfo Barillas Martínez
Emprendimos un largo viaje, hace muchos años, y vamos juntos por el camino, realizando nuestros sueños.

A mis hijos:
Ana Carolina, Olimpia Noemí y Carlos Daniel
Alcancen sus objetivos sin dañar a otros ni a sí mismos.

A mis hermanos:
Consuelo, José, Oscar, Lidia, Noemí y Francisco
Jugamos sobre caminos de arenas e hicimos de la naturaleza nuestro mundo lúdrico.

Al Asesor y Revisor de Tesis:
Doctor Oscar Guillermo Peláez Almengor y Lic. Danilo Ricardo Dardón Flores
Dedicarse a la Historia es querer transformar nuestra sociedad, trayendo al presente el pasado, en busca de la verdad.

A mis Maestros:
Desde la que me enseñó en una aldea rural, cómo tomar la pizarra y hacer figuras con el pizarrín, hasta el Catedrático Universitario, que dirigió mi esfuerzo en la investigación.

DEDICO ESTE ACTO

A Guatemala:

No dejaré tu suelo,
dónde estaré mejor?
No alza el ave su vuelo,
en busca de cruel dolor.

A la Universidad de San Carlos de Guatemala:

Llamé a su puerta, me abrió sus aulas;
me enseñó el camino de la superación.

A la Escuela de Historia:

Hay infinitud de fuentes, esperando la inteligencia investigadora, formada en sus recintos.

A Rancho Bojón, El Quetzal, San Marcos:

Aldea donde nací y crecí, entre celajes, ríos y montañas.

I N D I C E

Página

CAPITULO II

2. Primera etapa de construcción con deuda interna

Periodo 1902-1923

CAPITULO III

3. Construcción del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos con préstamos externos

Periodo 1924-30 de marzo de 1930

MAPAS

No.

FOTOGRABADOS

No.

CAPITULO IV

4. Funcionamiento del Ferrocarril de Los Altos

Periodo 1o. de abril de 1930-19 de septiembre 1933

CAPITULO V

5. Desaparecimiento del Ferrocarril Nacional de Los Altos

Periodo 1933 -1936

CAPITULO VI

ANEXOS

CUADROS

GRAFICAS

No.

CROQUIS

No.

INTRODUCCION

La Historia del Ferrocarril Nacional Eléctrico de los Altos, la sitúo entre 1902 y 1936; la conforman tan variados aspectos que podrían escribirse sobre ella, varios libros, pero por ser ésta, únicamente una Tesis, la presento en seis Capítulos.

Inicio este trabajo, con la Historiografía que comprende, un Informe escrito desde el 27 de julio de 1929, hasta un Artículo publicado el 27 de mayo de 1995, en el Capítulo I.

En los dos Capítulos siguientes, me refiero a los estudios de trazos y modificaciones, fuentes de financiamiento: es decir; Impuestos y préstamos internos y externos, ejecución de la obra y sus contratiempos, terminación e inauguración, el 30 de marzo de 1930.

En el Capítulo IV, presento los Estados de Resultados del periodo de funcionamiento del Ferrocarril, desde el 1o. de abril de 1930 al 31 de diciembre de 1932; y el proceso contra la A.E.G., y ex-funcionarios de las administraciones de los Generales José María Orellana y Lázaro Chacón, sindicados del soborno que impidió la publicación del Informe sobre la construcción del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos y la Hidroeléctrica de Santa María de Jesús, emitido en marzo de 1930, por el Ingeniero, H. H. Peter, llegado de Zurich, Suiza, exclusivamente para

ese fin.

En el Capítulo V me refiero a la destrucción de parte de la vía, como consecuencia de deslaves de los rellenos y derrumbes, causados por el temporal a mediados de septiembre de 1933; y cómo la restauración fue imposible en época del Gobernante, General Jorge Ubico, y cuál fue el destino final de los activos fijos.

En el Capítulo VI, presento, Conclusiones, Anexos, y Bibliografía.

La realización de este trabajo de tesis fue posible gracias a varias Instituciones, porque de sus fuentes extraje la información, especialmente la Hemeroteca Nacional, Archivo General de Centroamérica, Academia de Geografía e Historia, Biblioteca César Brañas y la Biblioteca de la Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala, todas con sede en la ciudad de Guatemala, y a la Casa de la Cultura en la ciudad de Quezaltenango.

Agradezco al Asesor de esta Tesis, Doctor Oscar Guillermo Peláez Almengor, Investigador de IIHAA y al Revisor, Lic. Danilo Ricardo Dardón Flores, por su orientación en este trabajo que inicié desde hace un año; considero que la calidad de una Tesis está en relación con la calidad del asesoramiento e hice todo lo posible, por hacer una investigación que respondiera a sus requerimientos.

En la ciudad de Quezaltenango (1) aún viven los señores Reginaldo Cabrera Ordónez y Teófilo Nieves, ex-trabajadores del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos, a quienes entrevisté, el 29 de mayo de 1995. Agradezco su información y los admiro por la forma en que se expresan de aquella época, que según ellos fue distinta, porque el entusiasmo era una de las cualidades de los quezaltecos; la que ha disminuído, probablemente, porque la intelectualidad altense abandonó el Departamento.

El trabajo de fotograbado fue posible, gracias a la colaboración del Periodista, Rigoberto Bran Azmitia, Director de la Hemeroteca Nacional y Dr. Luis Jaime Argüello A.

Si al llegar a manos del lector, la Historia del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos, lo incentiva a comprobar las fuentes o a la búsqueda de más o nueva información, por diferencia de criterios; sentiré satisfacción, porque realicé esta investigación con el intento de escribir la verdadera Historia.

---

1) En el Diccionario Geográfico Nacional el nombre del Departamento se escribe **Quezaltenango,** y en todo este Informe aparece así, excepto cuando es parte de un título de fuente bibliográfica. (Gall, Francis. Instituto Geográfico Nacional. Tomo III. Compilación Crítica. Guatemala. 1980. p. 18).

CAPITULO I

1. Historiografía

1.1 Antecedentes del objeto de investigación

Hay numerosos artículos e Informes sobre el tema, escritos desde el 27 de julio de 1929 y el más reciente, el 27 de mayo de 1995. Los diferentes puntos de vista lo hacen polémico y por consiguiente, interesante.

1.1.1 Historia del Ferrocarril Nacional de Los Altos

La A.E.G., de Berlín, Alemania la publicó, en Nuestro Diario, los días, 2, 3 y 4, de junio de 1931, basada exclusivamente en las Memorias de la Secretaría de Fomento, desde los años de 1908 a 1930.

La Planta de Zunil se había señalado, por el Ingeniero Hartmann, como la planta suministradora de energía para la tracción del Ferrocarril, en la sesión celebrada el 21 de julio de 1920 en la ciudad de San Felipe, Retalhuleu, pero en 1922, se inició la construcción de la Hidroeléctrica de Santa María. ¿Por qué se desplazó la Planta de Zunil? Esta respuesta la encontramos en esta Historia, cuando dice que el Cuerpo Técnico, la planificó de acuerdo con el Comité del Ferrocarril de Los Altos.

La Historia, sobre el Informe del Ingeniero H. F. Dose, señala, que no menciona ingresos por fletes y pasajes, como tampoco lo hacen las otras Memorias de la

Secretaría de Fomento, en los años posteriores.

1.1.2 El Ferrocarril de Los Altos y La Electrovía Altense

El Corresponsal de Nuestro Diario, en la Sección Asteriscos de Xelajú, publicó el Artículo Ferrocarril de los Altos y La Electrovía Altense, los días 19, 21, 29, y 30 de mayo de 1931.

Aportó entre otras, información sobre la Planta Hidroeléctrica de Santa María de Jesús, en Zunil; que perdió la oportunidad de vender energía, cuando el General José María Orellana dio a la Empresa Guatemalteca de Electricidad la exclusividad de venta en los departamentos del centro de la República, entre ellos la ciudad capital, la mayor consumidora del país.

Escandaloso desperdicio y malversación de fondos, gastos de super-personal y super-sueldos, que trajeron como consecuencia pérdidas constantes.

El Ferrocarril cruzaba cumbres improductivas, (Fotograbado No. 1) inaccesibles para el trabajador, en lugar de las fértiles regiones cafetaleras, de Flores Costa Cuca, Chuvá y Saquichilá, situadas en el departamento de Quezaltenango (Mapa No. 1) y la Estación terminal debió haber sido Coatepeque; pudo seguirse el trazo de la carretera que de la ciudad altense, conduce a esta ciudad, pero intereses creados torcieron el rumbo natural de la línea férrea.

Muchas personas pensaron en un verdadero despertar comercial de la región occidental, entre ellos don Gregorio Aguilar, miembro del Comité del Ferrocarril de Los Altos, quien se imaginó que por la línea altense habrían de transportarse miles de toneladas de carga, que significarían para la empresa, ingresos por miles de dólares mensuales.

1.1.3 Empleo del agua como fuerza motriz

Artículo del Ingeniero Francisco Aguilar M., publicado en la Revista Ingeniería Nacional No. 2. Vol. I., el 31 de julio de 1931. En él alude a la obra como un fracaso, porque mientras el Gobierno construía la obra, los agricultores de los departamentos de Los Altos no activaron la producción ni se prepararon con la maquinaria adecuada.

1.1.4 Prolongación del Ferrocarril de Los Altos

Artículo que el Ingeniero Luis Leonardo, publicó en la Revista Ingeniería Nacional, No. 6. Vol. I., el 30 de noviembre de 1931. Considera que la obra de improductiva puede pasar a ser productiva, prolongando el Ferrocarril de Los Altos, hacia Huehuetenango, y elaboró un croquis, muy importante, para conocer la vía del Ferrocarril en su parte ya realizada y el proyecto por él sugerido. Croquis No. 1.

1.1.5 Caminos. Conceptos Generales

Artículo que el Ingeniero Luis Leonardo publicó en

la Revista Ingeniería Nacional No. 11, Vol. I., el 31 de diciembre de 1933. Opinó que en la construcción del Ferrocarril se procedió con festinación; no se investigó anticipadamente si la producción de la zona tendría el volumen real de carga y pasaje para sostener la obra.

Sin embargo habría que incentivar la producción agrícola, minera o manufacturera y prolongar la vía hacia otros departamentos, para hacerla productiva.

1.1.6 Viajes Presidenciales

Breves relatos de algunas expediciones administrativas del General D. Jorge Ubico, Presidente de la República, publicadas en noviembre de 1940, Tomo I., escritos por Federico Hernández de León, refiere la solicitud de la Comuna Quezalteca para restaurar la obra y entre otros temas, el aumento registrado en el costo de vida, cuando el Ferrocarril dejó de funcionar, lo que atribuye a las tarifas incompatibles con la razón de la vida comercial.

1.1.7 El Ferrocarril de Los Altos

Publicado en la Revista de Noticias, suplemento dominical de Diario El Gráfico, los días 10, 17, 24, y 31 de agosto, y 7 de septiembre de 1980. Encontramos algunas datos distintos a los nuestros, pero es importante porque señala bibliografía sobre el tema. El Coronel Lisandro Díaz publicó en La Hora varios artículos con el nombre de "La obra criminal de Ubico" (no citó fecha de publicación), basado en ella, el

Licenciado José Barrios Rivera editó un folleto (hace dos años, en 1980). El Ingeniero Alonso Castro escribió un libro, pero cuando el autor de estos artículos le solicitó información sobre el mismo, le indicó que la copia y original los tenía en la Casa de La Cultura, Quezaltenango; en proceso de encuadernación.

Además, cita al Ingeniero Zamora González, para quien el Ferrocarril, como toda empresa estatal era un fracaso. Había poco pasaje y carga, y aun así, muchas personas viajaban con pases de cortesía.

1.1.8 Discurso del Comité Pro-Museo del Ferrocarril de Los Altos.

Pronunciado por el Ingeniero Carlos Prado, en la Exposición Fotográfica del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos, el 10 de marzo de 1994, en esta ciudad; el Discurso agrega un elemento más: el señor Alonzo Castroconde, Jefe de Talleres y Montaje del Ferrocarril, a cargo de la restauración, relató que en la noche del 10 de noviembre de 1933, no hubo vientos fuertes ni lluvia, sin embargo, cayó una montaña, a lo largo del kilómetro 29, atribuyendo el hecho a la "venganza del dictador Ubico".

1.1.9 Historia del "Ferrocarril de Los Altos"

Obsequiada el 10 de marzo de 1994, en la Exposición SUPRA citada, y editada por la Asociación Guatemalteca Amigos de Alemania, su autora, Stella Forno de Krause se

refiere al desmantelamiento del Ferrocarril por el gobernante General Jorge Ubico y cómo la actividad sísmica causadas por los volcanes Santa María y Santiaquito desnivelaron sus altísimos puentes, y convirtieron el ferrocarril en un peligro para los usuarios. (no cita fuente)

1.1.10 Semblanza Histórica del Ferrocarril Nacional de Los Altos

El Licenciado Roberto Calderón Gordillo, en esta obra, publicada en Quezaltenango, en 1987, al referirse a la restauración del Ferrocarril señala cómo el último Gerente del Ferrocarril, Ingeniero Julio Colón, descuidó los materiales rodantes, de madera y baterías, convirtiéndose en poco tiempo, en chatarra.

1.1.11 Proyectos Ferrocarrileros en Guatemala

Artículo del Ingeniero Fernando Mollinedo, publicado en La Hora los días 19 y 21 de enero de 1995, aporta un interesante dato: por qué el General Ubico no restauró el Ferrocarril. Según él, la IRCA lo presionó para que no diera ayuda y prohibiera su reconstrucción a base de contribuciones, porque no veía con buenos ojos un sistema ferroviario que rompiera el monopolio en futuras ampliaciones. Además, menciona el Contrato en 1912, para un Ferrocarril de San Felipe, Retalhuleu; a Chiantla, Huehuetenango, que pasaría por Quezaltenango.

1.1.12 Fuegos de Hormigo y de Metal

En esta obra de Héctor Polanco Arango, editada en

Costa Rica en abril de 1994, señala varios aspectos interesantes: en el último viaje del ferrocarril, al pasar la primera unidad provocó nuevos deslaves; el trazo original estaba contemplado para una región más productiva, que pasaba por el Palmar, San Sebastián y Retalhuleu, y la muerte del Ingeniero Lucas T. Cojulún, uno de los iniciadores del Ferrocarril, a causa de una neumonia, cuando trabajaba en los estudios del trazo, en época del Licenciado Manuel Estrada Cabrera. (no cita fecha)

1.1.13 "El Ferrocarril de Los Altos, el Suroccidente, una región que vive de recuerdos o un territorio que paga los errores del pasado"

Artículo de Francisco Rojas, publicado en El Nuevo Quetzalteco, suplemento de Prensa Libre el 27 de mayo de 1995; enfoca el tema desde otro ángulo: la dejadez y falta de valentía para defender el Ferrocarril de Los Altos; criterio que no aparece en las otras obras consultadas.

1.1.14 Informe del Ingeniero Juan de Dios Cabrera, Inspector del Ferrocarril de Los Altos

Fue publicado en la Revista Ingeniería Nacional, No. 22, Vol. I., en noviembre de 1933. No considera justificable que se haya tomado la estación de San Felipe, como entronque con el Ferrocarril Internacional, cuando pudieron serlo, las estaciones de

Retalhuleu o San Sebastián; la elección de la zona después de la erupción volcánica, sujeta a actividad sísmica y frecuentes descargas eléctricas; ni la electrificación de la vía, decisiones que demuestran completo desconocimiento de la zona.

1.1.15 Informe del Ingeniero suizo, H. H. Peter

Fue publicado en Nuestro Diario los días 20, 21, 22 y 23 de julio, de 1931. Contiene 21 páginas; la Recopilación constituye el Anexo No. 3 de este Informe. Su contenido es estrictamente técnico. Debió publicarse antes de la recepción de las obras, inauguradas el 30 de marzo de 1930. Su no publicación fue motivo de controversias y se acusó a los funcionarios de la época, por el delito de soborno.

1.1.16 Informe del Ingeniero W. Schoenian

Fue presentado al Ministerio de Fomento el 6 de julio de 1931, y publicado en Nuestro Diario, los días 27 y 28 de octubre de 1933, cuando a consecuencia del temporal había preocupación por la destrucción del Ferrocarril. Su contenido, ameno e interesante, analiza el trazo, vía, carros, Personal técnico, administración y ampliaciones y hace importantes recomendaciones para hacer productiva la obra. Según Nuestro Diario, reafirma lo dicho por el Ingeniero suizo, H. H. Peter. Toda la información es importante, pero señalaremos alguna parte de ella.

La conducción de los carros estaba en manos

inexpertas, lo que implicaba deterioro por el manejo brusco, habría que evitar pendientes mayores de 4 1/2% y modificar el trazo actual, que pasara por zonas más productivas.

El ferrocarril se construyó sin cálculo comercial previo, como un ferrocarril de lujo, como una concesión a los quezaltecos.

En las estaciones secundarias, la carga y el pasaje eran casi insignificantes y a pesar de las bajas tarifas no había que transportar, acaso porque los servicios eran lentos. Gráficas Nos. 6 y 8.

El pasajero que bajaba de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América, en Mazatenango o Retalhuleu, abordaba allí un automóvil y llegaba a Quezaltenango antes que el tren y de una vez hasta su casa. Lo mismo sucedía con la carga, de Mazatenango o Retalhuleu llegaba en camiones el mismo día o la noche siguiente; de la ciudad o de Champerico vía San Felipe, llegaba a Quezaltenango en tres días.

1.2 Comentario sobre la Historiografía

Para concluir, debo mencionar que encontré abundante material hemerográfico, cuyo contenido no se encuentra en las Memorias de Fomento ni en las Memorias de Hacienda y Crédito público, porque éstas se reducen a informes sobre los logros anuales de los Ministerios, en los ramos de su competencia.

Con la aparición de los Diarios El Imparcial, en junio de 1922, y Nuestro Diario, en febrero de 1926, dirigidos por Alejandro Córdova y Federico Hernández de León, respectivamente, las fuentes hemerográficas se convirtieron en canales transmisores de opinión pública, de ahí que a partir de esa época, nuestro trabajo se basó en ellas, en una proporción considerable.

Los Informes de los Ingenieros sobre el Ferrocarril, las Revistas Ingeniería Nacional y las fuentes documentales; no se han utilizado para enriquecer la Historiografía; es decir; no existen ensayos críticos ni monografías.

CAPITULO II

2. Primera etapa de construcción con deuda interna 1902-1923

2.1. Consideraciones en torno a la Reforma Liberal de 1871

La Reforma Liberal de 1871 sucedió precisamente cuando el cultivo del café se insinuaba como producto reemplazante de la grana, en la demanda de productos guatemaltecos, en los mercados internacionales; y los países capitalistas proseguían su vertiginoso desarrollo industrial.

Para atender la demanda del producto, que cada año era mayor, se requerían grandes extensiones de tierra, capitales, abundante mano de obra, puertos y caminos.

> "Al finalizar la década de los años de 1860, los cafetaleros habían identificado sus principales exigencias o reivindicaciones en estas tres: capitales, brazos y caminos".1

Ya triunfante el Liberalismo, para la apertura de caminos, estableció que todos los varones en edades entre 15 y 50 años trabajaran tres días al año, en forma gratuita, según Decreto número 126 del 26 de octubre de 1874; cambió la estructura de la tenencia de la propiedad territorial y estableció su registro, de manera que ésta pasó a ser un instrumento de crédito hipotecario; y con

---

1) Villamar C., Marco Antonio. "Apuntes sobre la Reforma Liberal". Departamento de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas. Usac. (Guatemala: 1991), p. 14.

el Decreto No. 177 del 3 de abril de 1877 dio al patrono o sus agentes, el control de la fuerza del trabajo. (2)

El puerto de Champerico y la aduana en la villa de Retalhuleu se habían habilitado, entonces

> "La zona cafetalera del suroeste de Guatemala, cuyos propietarios apoyaban la revolución, quedaba así habilitada para exportar su grano".3

Ante las perspectivas halagüeñas del crecimiento económico se hizo inaplazable la construcción de ferrocarriles en las regiones que se consideraron más ricas y próximas a los puertos. Las zonas productivas, en esa época, no se integraban al proceso de cambio con la rapidez deseada y era necesario el enlace del centro con la región agrícola occidental. Quezaltenango, en el interior, era la ciudad más importante, a fines del siglo pasado y principios de éste, y la falta de comunicaciones la mantenía aislada.(4)

Varias circunstancias incidieron pues, en la idea de construir el Ferrocarril Nacional de Los Altos; Quezaltenango era una ciudad floreciente, la zona de occidente, una región productiva; y los cafetaleros que habían apoyado la Revolución Liberal de 1871, solicitaron por su apoyo a ese movimiento, una obra de tal naturaleza.

---

2) Villamar C., Marco Antonio. Op. Cit. pp. 32-33, 41.
3) Ibid. p.28.
4) Solórzano Fernández, Valentín. "Historia de la Evolución Económica de Guatemala".(México: 1947) p.321.

Así, en los gobiernos del General José María Reyna Barrios y el Lic. Manuel Estrada Cabrera un grupo de vecinos quezaltecos formó un comité para gestionar la construcción del ferrocarril, que permitiera el desarrollo de los departamentos de los Altos, (Mapa No.2) nombre que se les dio a raíz de la formación del Estado de los Altos el 2 de febrero de 1838. (5)

El General José María Reyna Barrios, murió víctima de un atentado el 8 de febrero de 1898 y el Licenciado Manuel Estrada Cabrera accedió a la presidencia. Los occidentales creyeron que por su liberalismo y cuna quezalteca se empeñaría en realizar la obra.

2.2 Constitución geológica del departamento de Quezaltenango.

En gran parte es de origen volcánico, y se hallan geisers, ausoles y fumarolas, (6) en la zona que a nuestro estudio interesa, es decir; en la cuenca del río Samalá y alrededores del pueblo de Zunil, (7) lugares por donde pasaría la vía.

---

5) Quezaltenango, Totonicapán, Sololá, San Marcos, Quiché, Retalhuleu, y Suchitepéquez. (Gall, Francis "Diccionario Geográfico de Guatemala". Instituto Geográfico Nacional. Tomo I. (Guatemala: 1976) p.83. Huehuetenango no formó parte del Estado de Los Altos, pero fue tomado como ramal terminal en el proyecto del Ferrocarril).

6) Geiser: Surtidor termal, intermitente, especie de volcán acuoso. Ausol: Grieta que se forma en los terrenos volcánicos. Fumarola: Grieta de la tierra en las regiones volcánicas, por donde salen gases sulfurosos.

7) Déleon, Manfredo L. Monografía del Departamento de Quezaltenango. (Guatemala: 1925) p.43

Quezaltenango tiene un área aproximada de 1951 kilómetros cuadrados, su terreno por lo general es quebrado, -compuesto de rocas eruptivas- y en él se encuentran los volcanes Santa María, Santiaguito, Cerro Quemado, Siete Orejas, Chicabal y Lacandón; (Mapa No.3) Sobre este terreno, de origen volcánico, con cerros eminentes, precipicios, barrancos, valles y llanuras de excepcional belleza, se proyectó la construccion de la vía para el Ferrocarril Nacional de Los Altos. (8)

2.3 Estudios del trazo

2.3.1 Estudios del trazo en 1902

Sobre el trazo de 1902 el Lic. Elfego J. Polanco escribió:

> "Organicé en seguida una compañía, y dediqué a la empresa largo tiempo de trabajo y considerables recursos pecuniarios a los que también contribuyeron algunos entusiastas vecinos de Quezaltenango. Para obtener el capital necesario se hicieron activas gestiones en New York, y para el arreglo definitivo a este respecto, sólo se esperaba la conclusión del replanteo de la línea que ya anteriormente se había trazado de esa ciudad a San Felipe".9

Según la carta hubo un estudio previo. Luego relata que cuando hacían el replanteo de la vía, los Ingenieros de la Empresa Constructora, Víctor Cottone, Enrique Invernizio y Francisco Piotro, —quienes tenían su campo de operaciones cerca del volcán Santa María—

---

8) Gall, Francis. Op. Cit. 1980. Tomo III. pp. 18-19
9) Polanco, Elfego J. Una carta del Lic. Polanco. Ex-Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Los Altos. Nuestro Diario. 9 de julio de 1930. p.3.

un movimiento sísmico destruyó los trabajos que se efectuaban y obligó a suspenderlos. Los banqueros de New York al recibir informes sobre el terremoto del 18 de abril y la erupción del volcán Santa María el 24 de octubre de 1902, abandonaron el proyecto.

Desde esa fecha no se conocen otros estudios. Sin embargo el 21 de noviembre de 1902, en la ciudad altense para celebrar el cumpleaños del Lic. Manuel Estrada Cabrera, uno de sus allegados, delante de una concurrencia selecta, simuló una locomotora y el cuerno de un pastor de ovejas imitó el pito de un ferrocarril, anunciando que estaba a las puertas, el por muchos motivos esperado Ferrocarril de Los Altos. (10)

2.3.2 **Estudios del trazo en 1908-1909**

Fue hasta el 19 de enero de 1908, fecha de inauguración del Ferrocarril del Norte, cuando el Mayor General don George W. Davis, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario (11) de los Estados Unidos de Norte América ofreció bondadosamente, al Lic. Manuel Estrada Cabrera, Presidente de Guatemala; organizar la Comisión de Ingenieros para hacer el estudio del trazo definitivo de la línea del ferrocarril de Los Altos,

---

10) Lumen. El Ferrocarril de Los Altos. Revista de Noticias. El Gráfico. 10 de agosto de 1980. 1a. Parte. p. 2.

11) Persona que envían los jefes de Estado en representación suya a cualquier otro país, con plenos poderes y facultades.

para aprovechar las ventajas de la línea interoceánica. (12)

El Lic. Manuel Estrada Cabrera celebró la inauguración del Ferrocarril del Norte, obra construída con fondos nacionales, (13) en su mayor parte; con recepciones a invitados nacionales y extranjeros. Dejó para los archivos, el Album del Ferrocarril Interoceánico de Guatemala, impreso en papel porcelana; y para los occidentales, el resurgimiento del proyecto del Ferrocarril Nacional de Los Altos.

A mediados de año, se cruzaron una serie de cartas con fechas 28 de julio, 1o. de septiembre y 2 de octubre de 1908, entre el Gobierno de Guatemala y el Mayor General don George W. Davis, para el envío de una

---

12) Línea que salía de Puerto Barrios, en el océano Atlántico hacia la ciudad capital; ésta, enlazada ya con los puertos de San José, Escuintla; y Champerico, Retalhuleu.

13) El Lic. Manuel Estrada Cabrera cuando ya se habían construído cinco tramos, desde Puerto Barrios hasta el Rancho, con capital de los guatemaltecos, otorgó al señor Mynor C. Keith, todo el trabajo realizado y materiales comprados por el Ferrocarril del Norte y el derecho de construir, mantener y explotar el ferrocarril desde el Rancho a la ciudad capital. Además lo exoneró de impuestos creados o por crearse, durante noventa y nueve años. En los libros de la IRCA, en 1953, se estableció que la Compañía valuó las donaciones en la suma de ocho millones cuarenta y seis mil quinientos cincuenta y cuatro dólares ($8.046,554.00). Para terminar la construcción Rancho-Guatemala, emitió acciones por tres millones novecientos doce mil cuarenta y tres dólares ($3.912,043.00) y obtuvo una ganancia de cuatro millones ciento treinta y cuatro mil quinientos once dólares. ($4.134,511.00) (De León Aragón, Oscar. "Historia de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América" Guatemala. Marzo de 1969. pp.7-8)

Comisión de Ingenieros que estudiaría el trazo; (14) Comisión que dirigida por el Ingeniero H. F. Dose. salió de Washington, D.C.; el 1o. de noviembre y llegó a Guatemala, el 12 del mismo mes, de 1908.

Sobre el inicio del estudio se asentó:

> "...y el 21 de noviembre último se inauguraron solemnemente en "La Democracia", ciudad de Quezaltenango, los estudios de trazo de la referida línea, prosiguiéndose sin descanso y con la mayor actividad los trabajos, y Á pesar de lo fragoso (15) del terreno quedaron terminados el 28 de febrero próximo anterior..."16

La Comisión volvió a los Estados Unidos para preparar los informes.

Fechado en Washington, D.C.; Junio 8 de 1909, Mr. Davis envió al Ministro de Fomento, su Informe y el del Ingeniero H. F. Dose, con los respectivos mapas, dibujos y costos, sobre el proyecto de la línea férrea Quezaltenango-San Felipe.

Los Informes fueron extensos, detallados, pero incompletos y aún así sirvieron de base para presentar los presupuestos.

2.3.2.1 **Resumen del Informe de Mr. Davis** (17)

- Los datos son base e indican la magnitud de la empresa.

---

14) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1908. p. 142
15) Aspero, intrincado, lleno de breñas (tierra quebrada entre peñascos y llena de maleza).
16) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1908. p. 142
17) Ibid. Año 1909-1910. pp. 30-49

- Para el tráfico casi insignificante entre estos dos lugares, parece ser inútil la instalación hidroeléctrica, por su elevado costo, que sería igual si este mismo tráfico fuera cien veces mayor.
- A seis millas de Santa María, hay una parte que debe ser explorada más detenidamente, pues es excesivamente abrupta. (18) El Ingeniero Dose no tuvo medios ni tiempo y sólo la atravesó personalmente para llevar el tránsito y línea de nivel, y ocupó casi un mes en este trayecto de seis millas, y en todo el estudio tardó sólo catorce semanas.
- El promedio de costo de excavación, túneles y puentes en las diecinueve millas de Quezaltenango a Las Cuevas y de las dieciséis millas de Las Cuevas a San Felipe, será de veintiséis mil pesos o.a. ($26,000.00 o.a) la milla, pero el costo de las seis millas restantes será de ciento cuarenta mil pesos o.a. ($140,000.00o.a.) por milla. El costo es tan crecido, pero no hay medio posible de evitarlo.
- El Gobierno de Guatemala puede hacerse cargo, sin demora de la excavación y nivelación del camino del ferrocarril, utilizando trabajadores del país, que son bastantes. (sic)
- A pesar de las grandes dificultades que ofrece la

---

18) Escarpada, que no tiene subida ni bajada practicables o las tiene muy peligrosas.

configuración del terreno, la obra es realizable con los costos siguientes:

1. **Línea de 41 millas, grado 3.50%** o.a.

   Tracción por vapor.....$2.471.416.00

   Tracción por fuerza eléctrica.....$3.584.836.00

2. **Línea de 25 millas grado 7%**

   Tracción por fuerza eléctrica.....$2.576.263.00

2.3.2.2 **Resumen del Informe del Ingeniero H.F.Dose** (19)

- Entre las millas 19 y 25, en el Distrito de Pecul y Santa María, se encuentra la sección más difícil y costosa, región desfavorable para la construcción de un ferrocarril.
- Siempre que se cuente con trabajadores, la obra se construiría en tres años.
- Antes de iniciar la construcción debe hacerse un reconocimiento muy cuidadoso y especialmente en el Distrito de Pecul y Santa María, con un numeroso Cuerpo de Ingenieros, para que decidan cuál es la mejor ruta.
- La construcción de un ferrocarril que comunique dos puntos a quince millas de distancia en línea recta, a una elevacion de 1.737.36 mts. es una tarea de ingeniería difícil y costosa. Fotograbado No. 2.
- El deber de un Ingeniero es aconsejar la localización de una línea, de tal manera que ofrezca seguridad y

---

19) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1909-1910. pp.30-49.

permanencia.

Sobre los presupuestos nos queda la interrogante, ¿Cómo los elaboraron, si el estudio fue incompleto?

Transcurrieron seis años desde la recepción del Informe de la Comisión norteamericana y en ese periodo se realizaron trabajos de excavación, pero el numeroso Cuerpo de Ingenieros, para establecer una ruta mejor no fue nombrado.

La Memoria de Fomento en el año 1912 informó que se continuaron los trabajos que quedaron pendientes en 1911, de donde se deduce que para entonces, la obra ya se había iniciado. (20)

2.3.3 Modificacion del trazo por el Ingeniero Shaw en 1916

En los meses finales de 1916 por disposición del Presidente de la República, Lic. Manuel Estrada Cabrera el Ing. norteamericano, F. Shaw, estudiaría un nuevo trazo, para sustituir al del Ing. H.F.Dose.

> "Comparando este nuevo trazo con el primitivo de Mr. Dose, es por todo conceptos más ventajoso, más corto y por consiguiente más económico para el país; está situado sobre terrenos más accesibles y se suprimen gran numero de puentes de hierro y siete túneles...".21

Pero el Contrato por el estudio del trazo se firmó hasta el 28 de junio de 1919. Los honorarios se

---

20) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1912. p. 97
21) Ibid. Año 1916. pp.66-67.

fijaron en cincuenta mil dólares ($50,000.00). (22)

Entre las ventajas de la modificación, el nuevo trazo pasaría por un área mas productiva y fértil y el trabajo realizado de Quezaltenango a Zunil sería aprovechado casi todo, con excepción de casi 1341.12 mts.

2.3.3.1 **Adopción del trazo del Ingeniero F. Shaw y el sistema de tracción eléctrica em 1920** (23)

El 21 de julio de 1920 se reunieron en la ciudad de San Felipe, Retalhuleu; el Ministro de Fomento, los señores del Comité de Reanudación de los trabajos del Ferrocarril de Los Altos, el Jefe Político de Retalhuleu y los Ingenieros Victor Cottone, F. Shaw, Jorge Hartmann y Federico Andross, para tratar varios temas en relación con la continuación de la obra.

Como hasta entonces no se había determinado el sistema de tracción para el ferrocarril, ese fue el tema principal de la sesión y se llegó a la conclusión de que el eléctrico era el más conveniente, para que el ferrocarril se construyera en una forma más rápida.

El Ingeniero Hartmann especificó que en la Planta de Zunil había un sobrante de fuerza que podría destinarse al ferrocarril, con capacidad para

---

22) Méndez, Rosendo P. "Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala". Años 1919-1920. Tomo 38. (Guatemala: 1925) pp.131-132.
23) Acta levantada en San Felipe, Retalhuleu. Diario de Centro América. Guatemala. 2 de agosto de 1920. p. 3.

transportar 40 toneladas de carga y 80 pasajeros por viaje completo diario.

2.3.3.2 **Modificación del trazo por el Ingeniero Andross en 1922** (24)

El Ministro de Gobernación, en el inicio del Gobierno del General Jose María Orellana, viajó al Departamento de Quezaltenango y en su visita a los trabajos del Ferrocarril de Los Altos se destacó la modificación del trazo hecha por el Ingeniero Andross. La vía quedaría así con una longitud de 29 millas y pendientes hasta del 9%. Su costo sería de un millón setecientos mil pesos o.a. ($1.700.000.00) o.a. inclusive el costo de la Planta Eléctrica; hasta lograr el funcionamiento regular del ferrocarril.

El Ingeniero Andross en la sesión del 21 de julio de 1920 había adoptado, con los otros asistentes, el trazo del Ingeniero Shaw y la tracción eléctrica; pero en este año introdujo la modificación que recortó el trazo. Posiblemente hubo reducción en el costo, pero hasta dónde fue funcional, es la interrogante.

2.4 **Mano de obra:**

Los indígenas durante la época conservadora no fueron extraídos de su medio, porque no hubo necesidad de esa práctica; pero una vez instaurado el régimen

---

24) El Ministro de Gobernación visita y revisa el Ferrocarril de Los Altos. Diario de Centro América. 11 abril de 1922. p. 1 y 4

liberal se les obligó, mediante leyes a prestar sus servicios en las fincas cafetaleras, ejército y construcción de carreteras y vías ferroviarias. (25)

El control de la asignación de indígenas era una de las atribuciones de los Jefes Políticos. (26)

En el caso particular del Ferrocarril de Los Altos desde los estudios del trazo en los años 1908-1909 se organizaron cuadrillas de veinte peones, originarios de los departamentos de Occidente, para dar asistencia a los Ingenieros (27) y así seguiría en la práctica hasta 1925, cuando se adoptó el sistema por contrato.

En las construcciones, a los indígenas se les daba alojamiento en galeras construidas para el efecto y para evitar que se fugaran, se hallaban formas, como la siguiente:

> "En diciembre se abrió una toma de agua de 300 varas de largo para que del río "Pachiyul" entre el agua al 5o. campamento, a fin de que los peones no se alejen ni se fuguen como antes sucedía" (28)

La construccion de la vía sufrió irregularidades por la falta de mano de obra, por diversas causas; entre ellas en los años 1914-1915, durante cuatro meses los indígenas se trasladaron a su lugar de origen a

---

25) Solórzano Fernández, Valentín. Op.Cit. pp. 303-304.
26) Autoridad máxima en cada departamento, nombrado por el Presidente de la República, en la época de nuestro estudio.
27) Memoria de Fomento. Guatemala. Presentada en 1909. p. 67.
28) Ibid. Año 1912. p. 99.

levantar sus cosechas. (29)

La asistencia en el año de 1922 fue irregular, porque se enviaron telegramas a los Jefes Políticos solicitando su envío. (30)

El Ministro de Fomento, Rafael Ponciano, dirigió un telegrama el 12 de enero de 1923, a los Jefes Políticos de Huehuetenango y Quiché en los siguientes términos:

> "Sírvase dar usted sus órdenes para que, entre los mozos que se envían a trabajos Ferrocarril de Los Altos vaya el menor número posible de los comprometidos fincas".31

2.5 Fuentes de financiamiento

Se crearon solamente dos impuestos (32) para la construcción de una obra requirente de millones de dólares, y que estaría al servicio de la región más rica del occidente; por ser insuficientes, llevaron a la contratación de préstamos internos.

2.5.1 Impuestos

2.5.1.1 Impuesto de $0.50 o.a. sobre cada quintal de café exportado

El Presidente Manuel Estrada Cabrera, con toda

---

29) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1915. p. 191.
30) Ibid. 1922. pp. 257, 260 y 263.
31) Ibid. 1923. pp. 158.
32) Para la construcción del Ferrocarril del Norte se estableció una suscripción obligatoria de cuatro pesos anuales, para los guatemaltecos varones, comprendidos entre las edades de 18 a 50 años, con ingreso superior a ocho pesos, durante un decenio, convirtiéndolos así en accionistas. Con esos fondos se construyeron cinco tramos del Ferrocarril del Norte. (De León Aragón, Oscar. Op.cit. pp.6-7)

puntualidad, suministraba los fondos en moneda nacional para pagar empleados y mozos; y en oro americano para pagar directamente a los Ingenieros extranjeros, que trabajaron en la obra durante su Gobierno. (33)

¿De dónde provenían esos fondos?

En la ciudad de San Felipe, Retalhuleu, el 21 de julio de 1920, el señor Gregorio Aguilar, miembro del Comité de Reanudación de los trabajos del Ferrocarril de Los altos propuso que el Gobierno pagara todos los gastos de la obra hasta su terminación, tomando en consideración que

> "...desde el año de 1912, el Tesoro Nacional percibe el impuesto adicional de $0.50 oro americano, sobre cada quintal de café que se exporte, y que se creó con destino a la construcción del Ferrocarril de Los Altos".34

Es decir, había establecida una fuente de ingresos -aunque insuficiente- en el Gobierno de Manuel Estrada Cabrera.

En la obra Ecce Pericles, Rafael Arévalo Martínez, al referirse al Lic. Manuel Estrada Cabrera, dice:

> "Tempranamente había aprendido que los hombres defienden con más ardor la bolsa que la vida".35

---

33) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1912. p.100
34) Acta levantada en San Felipe, Retalhuleu. Diario de Centro América. 2 de agosto de 1920. p. 3.c.2
35) Arévalo Martínez, Rafael. "Ecce Pericles" La tiranía de Manuel Estrada Cabrera en Guatemala. (San José: Educa 1982) p.35.

2.5.1.2 **Impuesto de $3.00 pesos moneda nacional sobre cada botella de aguardiente. Decreto Legislativo No. 1119 del 23 de mayo de 1921 (36)**

Naturalmente, este impuesto se trasladó a los consumidores finales -estrato social más bajo- que poco beneficio obtendría del Ferrocarril de Los Altos.

El 29 de mayo de ese mismo año se emitió el Decreto Legislativo No. 1121 (37) que en su único Artículo declaró de utilidad pública la construcción del Ferrocarril de Los Altos y sus ramales.

2.5.2 **Préstamos Internos**

Segun el Acta levantada en San Felipe, Retalhuleu; de la Planta de Zunil se tomaría la energía eléctrica para el ferrocarril, pero el Ministro de Gobernación en su visita a Quezaltenango al referirse a la Hidroeléctrica de Santa María dijo:

> "Tal presa podrá producir con las máquinas apropiadas una fuerza de doce mil quinientos caballos, mil de los cuales, o a lo sumo mil doscientos bastarán para el ferrocarril, destinándose el resto que es enorme a las diferentes industrias de Occidente".38

Una vez determinada la construcción de la obra, se iniciaron las gestiones para la obtención de préstamos internos, con garantía del Gobierno del General José

---

36) El Guatemalteco. 11 de junio de 1921. p. 145.
37) Ibid. 14 de junio de 1921. p. 158.
38) Al regresar de su gira por los departamentos occidentales, el "Diario" entrevista al C. Ministro de Gobernación. Diario de Centro América. 18 de abril de 1922. p. 1. c. 2.

María Orellana. El Comité del Ferrocarril de Los Altos (39) manejó esos fondos y a su cargo estuvo la construcción de la obra, desde su creación.

2.5.2.1 Contrato con el Banco de Occidente. Acuerdo Gubernativo del 31 de mayo de 1922. (40)

Se contrató con el Banco de Occidente, un préstamo por cincuenta mil dólares ($50,000.00) con una tasa de interés anual del 12%, para pagar parte del pedido de la maquinaria de la Planta Hidroeléctrica.

2.5.2.2 Contrato con Nottebohm Hnos. 19 de marzo de 1923. (41)

Se contrató un préstamo, por doscientos treinta y tres mil doscientos cincuenta dólares ($233,250.00) para girar determinadas cantidades en 10 meses, con una tasa de interés de 10% y una comisión del 1%.

---

39) En la sesión de San Felipe, Retalhuleu, el 21 de julio de 1920 se gestionó la creación de un Comité con personería jurídica, para la administración de fondos, celebracion de contratos y otras actividades relacionadas con la obra. (Diario de Centro América. 2 de agosto de 1920. p. 3.) El Comité del Ferrocarril de Los Altos fue creado el 28 de julio de 1920, y bajo su responsabilidad quedó la construcción de la obra y manejo de los fondos. (Memoria de Fomento. Guatemala. 1920. pp. 224-225), pero a consecuencia del golpe de Estado del 5 de diciembre de 1921, fue removido, aunque sustituído por otros elementos. (Lo que dice la Prensa Quezalteca. Diario de Centro América. 12 de enero de 1922. p.4)

40) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1922. p. 234.

41) Ibid. Año 1923. pp. 117-120.

2.5.2.3 **Ampliación del Contrato. 24 de diciembre de 1923. (42)**

Se amplió por la cantidad de sesenta mil novecientos cincuenta dólares ($60,950.00), con la tasa de interés y comisión fijados en el préstamo inicial.

Los préstamos internos sumaron la cantidad de trescientos cuarenta y cuatro mil trescientos dólares. ($344,300.00), sin incluir intereses y comisiones.

Al finalizar el año de 1923 se estaban haciendo arreglos para continuar la obra por contrato. (43)

---

42) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1923. pp. 148-152.
43) Ibid. p. 36

CAPITULO III

3. Construcción del Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos con préstamos externos 1924-1930

3.1. Situación económica financiera en el Gobierno del General José María Orellana

El golpe de estado del 5 de diciembre de 1921 permitió que el primer Designado, General José María Orellana, asumiera el poder. En marzo de 1922, ante la Asamblea Nacional Legislativa, enumeró, entre los logros de su corta gestión gubernativa, la disminución del déficit a $40,000 pesos moneda nacional. (1)

¿Cómo continuar con la construcción del ferrocarril y la hidroeléctrica de Santa María si no habían fondos, fuente de dónde sustraerlos, buen crédito ni moneda estable? (2)

En 1922, el Ministro de Hacienda y Crédito Público viajó a los Estados Unidos, en busca de préstamos, pero

> "El único logro del ministro Solares durante su ausencia de casi seis meses fue interesar a una sola casa bancaria norteamericana que, como primer pronto, envió "a un personero" a indagar sobre las seguridades que tendría la inversión en un país con

---

1) Aguilar de León, Juan de Dios. "Jose María Orellana" Presidente de Guatemala. 1922-1926 (Guatemala:1986), p. 154.

2) La Ley Monetaria de Guatemala, contenida en el Decreto 879, emitido el 26 de noviembre de 1924, creó el Quetzal, unidad del sistema monetario en paridad con el dólar norteamericano. (Solórzano Fernández, Valentín. Op. Cit. p. 341)

fama de revoltoso".3

En verdad, la fama de revoltoso la tenía bien ganada, porque el actual gobierno, fue producto del golpe de estado del 5 de diciembre de 1921; el 8 de mayo de 1922 se suspendieron las garantías individuales en varios Departamentos, en marzo y agosto de 1923, respectivamente; hubo rebeliones en Palencia y en San Lucas Sacatepéquez y Fraijanes, atribuídas todas a conservadores sediciosos.(4)

Hasta 1923 la construcción del Ferrocarril de Los Altos, se había ejecutado con fondos nacionales, provenientes de impuestos y préstamos internos; pero la obra se construyó en la época liberal de quien Valentín Solórzano dice:

> "Se distingue esta época, por tres fenómenos de suma importancia, que fueron, el auge del café y de la azúcar, originado por el creciente movimiento de formación de fincas y plantaciones, la construcción de ferrocarriles con capital nacional, y su enajenación, y los trastornos monetarios, causados por desbarajustes administrativos...".5

Ahora bien, si el Ferrocarril del Norte y el Ferrocarril del Sur, antes de pertenecer a la IRCA fueron nacionales, por qué se insistió en una obra nacional, si las condiciones económicas del país no habían variado?

El gobierno revolucionario, dirigido por el General

---

3) Aguilar de León, Juan de Dios. Op.Cit. p. 165.
4) Ibid. pp. 159, 187-189 y 200
5) Solórzano Fernández, Valentín. Op.cit. p. 313

Justo Rufino Barrios, habilitó el Puerto de Champerico y la Aduana, en Retalhuleu; en 1871; cualquier otro gobierno de tendencia liberal continuaría la apertura de vías de comunicación y el Ferrocarril de Los Altos se construiría con la misma diligencia y

> "Cuando el Licenciado Estrada Cabrera subió al solio presidencial se creyó, como era natural, que la obra se llevaría a efecto y que él como quezalteco tendría empeño en esta obra de mejoramiento general, sin embargo no fue así: cada seis años ya para acercarse las reelecciones se ofrecía continuar los trabajos...".6

En 1923, el Comité del Ferrocarril había obtenido tres préstamos internos y los fondos en diciembre se habían agotado. Surgió entonces la posibilidad de continuar la obra por contrato porque

> "En el deseo de ver concluído cuanto antes este Ferrocarril, que reportará grandes beneficios al país y con el objeto de ahorrar las fuertes erogaciones que su construcción en la forma que se hace cuesta al Fisco, (7) se dispuso concluirlo por contrato".8

El Ingeniero Otto Rusche, Representante de la empresa alemana A.E.G., en diciembre de 1923, presentó al Comité del Ferrocarril de Los Altos, el proyecto de contrato para la terminación de la Hidroeléctrica y trabajos del ferrocarril. Recientemente había llegado de Alemania con instrucciones de firmar los contratos, pero introduciendo dos modificaciones: fijar el precio en dos millones trescientos cuarenta y cinco mil pesos

---

6) Déleon, Manfredo L. Op. Cit. p. 50
7) Tesoro público.
8) Memoria de Fomento. Guatemala. 1923. p. 36

o.a. ($2.345.000.00 o.a.); es decir; quinientos mil pesos o.a. ($500,000.00 o.a.) más de lo estipulado en 1923 y la explotación de la obra, durante diez años.

El Comité del Ferrocarril de Los Altos, la A.E.G. y funcionarios del Gobierno discutieron por varios días, los términos de los Contratos; y entre ellos, el que más se opuso a su firma fue el ministro de Fomento. (9)

Con los Contratos Técnico y Financiero, el país conservó la propiedad sobre la obra, mientras que la A.E.G. sólo logró mantener la inspección técnica, durante diez años. (10)

3.2 Préstamos de la A.E.G.

3.2.1 Contrato Técnico y Financiero entre la República y la A.E.G., de Berlín, Alemania. 22 de septiembre de 1924. (11)

La Empresa entre sus obligaciones contempló hacer los trabajos, pagar el transporte, proporcionar materiales de buena calidad y terminar de modo perfecto el ferrocarril en su parte electromecánica, planta de fuerza y líneas de alta tensión. Asumió la Dirección técnica de los trabajos del terraplén, con derecho a percibir el 10% sobre las sumas invertidas en la construcción y por los trabajos aceptó la cantidad de un

---

9) Gran interés despiertan los arreglos finales del Ferrocarril de Los Altos. El Imparcial. 5 de septiembre de 1924. p.1.
10) Una realidad cercana es ya la vía férrea de occidente. El Imparcial. 26 de septiembre de 1924.p.1
11) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1924. pp. 135-147

millón ochocientos cuarenta y cinco mil pesos o.a. $1.845.000.00. o.a.) Como los gatos del terraplén, y estaciones de carga y pasajeros, no fueron incluídos en el contrato, se decidió emitir bonos (12) por tres millones pesos o.a. ($3.000.000.00 o.a.) para que la diferencia entre el valor nominal y el precio a pagar a la A.E.G. se destinara a las otras obras.

El Ministerio de Fomento y la A.E.G. en el Contrato Técnico estipularon que la empresa recibiría bonos en pago de las obras que se comprometió realizar, en esa virtud, se convino en la emisión de "Bonos del Ferrocarril de Los Altos", con fecha 1o. de septiembre de 1924 y vencimiento 1o. de septiembre de 1934, con intereses del 8% anual, por la cantidad de tres millones de pesos o.a. pesos o.a. ($3.000.000.00 o.a.) con valor nominal de 85%, equivalente a dos millones quinientos cincuenta mil pesos o.a ($2.550.000.00 o.a.). Gráfica No. 1.

Cada seis meses se entregaría a la A.E.G. una Serie de $600,000.00 cada una, hasta entregar las seis Series emitidas.

La garantía para pagar los bonos y los intereses se estableció así:

---

12) Certificado de deuda que produce intereses, emitido por medio de series. El emisor se obliga a pagar el capital en una fecha determinada.

a) 3% y 2% de los derechos de factura consular (13) que se cobraban juntamente con los derechos aduanales

b) Desde el 31 de agosto de 1926, 3 pesos sobre cada botella de aguardiente y

c) Sobre las utilidades líquidas anuales del Ferrocarril de los Altos y de la Planta Hidroeléctrica, ambos en construcción por la A.E.G. Gráficas Nos. 7 y 9

Si las rentas no fueran suficientes para amortizar la República pagaría de sus fondos generales o de otros ingresos. (14) Gráfica No. 5

La firma de los contratos trajo optimismo a todos los que durante años habían esperado el ferrocarril, y

> "Guatemala, al cabo de los años, realiza el sueño de dos generales presidentes (Barrios y Reina Barrios) que quisieron dotar a la patria de empresa propia de comunicaciones, formada a base de recursos pecuniarios del país. Prematuro paso que fracasó dolorosamente...". 15

Esos recursos no los tuvo el país cuando se inició la construcción del Ferrocarril del Norte y la firma de los contratos, ahora, quedó como única alternativa, para terminar las obras.

3.2.2 **Ampliación del Contrato Técnico y Financiero** entre **la República y la A.E.G., 27 de julio de 1927.**

Los fondos previstos según Contratos Técnico y

---

13) Derechos de importación y exportación.
14) Memoria de Hacienda y Crédito Público. Guatemala. 1924. pp. 140-150.
15) Una realidad cercana es ya la vía ferrea del Occidente. El Imparcial. 26 de septiembre de 1924. p.1. c.6.

financiero firmados el 22 de septiembre de 1924 fueron insuficientes para la construcción de las estaciones para pasajeros y carga, con sus patios correspondientes y obras necesarias para su funcionamiento; en razón de esa circunstancia se amplió, el Contrato Técnico (16) y Financiero (17), en un millón seiscientos cincuenta y siete mil quinientos pesos o.a. ($1.657,500 o.a.), equivalente al valor nominal del 85% de la emisión de "Bonos de la República de Guatemala, para la terminación del Ferrocarril de los Altos" por la cantidad de un millón novecientos cincuenta mil pesos o.a. ($1.950,000.00 o.a.) Gráfica No. 1.

Entre las cláusulas (18) se especificó que las obras hidraúlicas y la Planta Eléctrica en Santa María se entregarían el 4 de agosto; la vía férrea entre San Felipe y Santa María y las estaciones de San Felipe y Santa María el 10 de septiembre de 1927, y para concluir la obra, se fijó el 30 de junio de 1929.

La garantía para el pago de intereses y bonos fue la misma que se estipuló en el Contrato Financiero del 22 de septiembre de 1924. (19)

---

16) Memoria de Guatemala. Año 1927. pp. 147-155.
17) Méndez, Rosendo F. Op. Cit. Años 1927-1928. Tomo XLVI. (Guatemala: 1931) pp. 364-375.
18) Disposición particular de un acto o contrato.
19) Página 34 de este Informe.

Si comparamos las amortizaciones (20) mínimas semestrales de los Contratos Financieros firmados el 22 de septiembre de 1924 y el 27 de julio de 1927, las diferencias son significativas. Anexo No. 1

3.2.3 **Contrato celebrado entre la República y la A.E.G., por anticipos. (Cláusula 6a.) 4 de diciembre de 1929.** (21)

La Hidroeléctrica y el tramo San Felipe-Santa María los recibió la República el 27 de julio y 28 de septiembre de 1927, respectivamente, y prestaron servicios al público, en forma irregular, desde esa fecha hasta el 3 de octubre de 1928, cuando los servicios fueron suspendidos.

Durante ese lapso la A.E.G. anticipó al Gobierno la cantidad de doscientos mil ochocientos cuarenta y un pesos cuarenta y ocho centavos o.a. ($200,841.48 o.a.), con un interés del 8%, para el mantenimiento del servicio, hasta el 30 de noviembre de 1929, segun el contrato del 4 de noviembre de 1927.

La Cláusula 3a. de la ampliación del Contrato Técnico del 27 de julio de 1927 perjudicó los intereses de la República porque modificó la Cláusula 7a. del contrato técnico anterior, por la que entregó las obras

---

20) Sistema de liquidar una obligación futura de forma paulatina, a cargo de una cuenta de capital o mediante la entrega de dinero para cubrir la deuda.
21) Méndez, Rosendo F. Op. Cit. Años 1929-1930. Tomo 48 (Guatemala: 1932) pp. 844-845.

parcialmente, registrándose gastos innecesarios, para su mantenimiento.

3.2.4 Contrato celebrado entre la República y la A.E.G. Apertura de Crédito por $60,000.00 o.a. 26 de marzo de 1930. (22)

Para iniciar el funcionamiento de las obras y para cubrir déficit mensuales, que pudieran resultar, en el periodo del 15 de marzo al 30 de junio del mismo año, la A.E.G., abrió un crédito en cuenta corriente, por la cantidad de sesenta mil pesos o.a. ($60,000.00 o.a) con un interés del 8% anual.

Al respecto Valentín Solórzano dice:

> **"El llamado Ferrocarril de Los Altos, fue construído a un altísimo costo por la empresa A.E.G., gran trust * (23) internacional europeo..."24**

Entre las varias propuestas de empresas extranjeras, por su precio más bajo, la presentada por la A.E.G. fue la mejor opción. (25)

3.3 Ejecución de la obra

3.3.1 Modificación del trazo en 1925 (26)

Se hicieron rectificaciones en algunas partes de la vía, de acuerdo con el Inspector Técnico del Gobierno.

---

22) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1930. pp.416-418.
* Subrayados nuestros.
23) Sindicato de especuladores de un valor en el mercado o del precio de una mercancía, acaparando aquél o ésta.
24) Solórzano Fernández, Valentín. Op. Cit. p. 322
25) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1924. p. 13
26) Ibid. Año 1925. p.108

3.3.2 Adopción de sistema por contrato para el terraplén por falta de peones, en 1925. (26)

Los trabajos fueron lentos por la escasez de mozos que se trasladaban a las fincas cafetaleras, más que todo, en épocas de corte.

La falta de peones la producía la demanda:

> "Y, como persistía el reclamo de los agricultores sobre la escasez de mano de obra a causa, entre otras cosas, a que el gobierno absorvía en buena parte esa "mano" en obras públicas y el servicio militar...".27

Tres sectores, producto de la Reforma Liberal se disputaban los contingentes campesinos: el agricultor, el ejército y el sistema vial.

Según la Cláusula Tercera, inciso a) del Contrato Técnico celebrado el 22 de septiembre de 1924,

> "La República se obliga en todo tiempo y mientras se prosigan los trabajos a proporcionar a la A.E.G. los peones, mozos y jornaleros necesarios a los salarios que actualmente disfrutan;".28

La República contrajo una obligación que no podía cumplir, porque los Jefes Políticos de Quiché, Sololá, Totonicapán y San Marcos, no habían enviado los 200 peones antes de firmar los Contratos y estaban poco dispuestos a brindar su ayuda, (29) sin embargo el

---

26) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1925. p. 109.
27) Aguilar de León, Juan de Dios. Op.cit. p. 239.
28) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1924. p. 140.
29) Gran interés despiertan los arreglos finales del Ferrocarril de Los Altos. El Imparcial. Guatemala, 5 de septiembre de 1924.p.1

General Jose María Orellana, en su mensaje a la Asamblea Legislativa en 1925, afirmó que la obra era una próxima realidad. (30)

3.3.3 Acuerdo Gubernativo del 17 de septiembre de 1925. Erogación de fondos del terraplén. (31)

Se autorizó a la A.E.G., la cantidad de catorce mil trescientos quetzales, (Q14,300.00) para la compra de materiales para la estación de San Felipe.

La llegada de los materiales de Alemania y la instalación de las estaciones requerían un largo periodo, y como el gobierno no tenía fondos, el Ministro de Fomento determinó tomar los destinados al terraplén.

3.3.4 Acuerdo Gubernativo del 24 de abril de 1926. Erogación de fondos del terraplén (32)

Se autorizó a la A.E.G. la cantidad de ciento cincuenta y cuatro mil quinientos quetzales (Q154,529.00) para la adquisición de materiales para la estación de Quezaltenango, por las razones expuestas en el Acuerdo Gubernativo del 17 de mayo de 1925.

---

30) Aquilar de León, Juan de Dios . Op. Cit. p. 253.
31) Por respeto a la opinión pública de Guatemala, la A.E.G. Compañía Latino americana de Construcciones S.A. demuestra la inconsistencia e ilegalidad del fallo dictado por el Tribunal de Cuentas. El Imparcial. 14 de junio de 1927. p. 2.
32) Loc. Cit.

3.3.5 Acuerdo Gubernativo del 26 de mayo de 1926.

Erogación de fondos para el terraplén a cargo de la Tesorería Nacional. (33)

Se dispuso que esa entidad, hiciera el pago semanal de planillas, de trabajos y materiales, mientras la República y la A.E.G. llegaban a un nuevo acuerdo, porque los fondos destinados al terraplén se habían agotado por Gastos Extraordinarios; Acuerdo modificado el 9 de junio, cuando se dispuso que la Administración (34)de Rentas de Quezaltenango erogara los fondos.

3.3.6 **Interrupción del terraplen y túnel en 1927**

A principios de año se rumoró que los trabajos del terraplén y el túnel se habían interrumpido desde el 11 de noviembre de 1926, y que el pago de sueldos se había atrasado desde hacía cuatro meses. (35)

El Ing. Otto Rusche, Representante de la A.E.G. reconoció que en los últimos meses no se había trabajado normalmente, y agregó que la Compañía está segura de la buena inversión y que anteriormente ofreció

> "...tomar a su cargo toda la obra **pagando al gobierno el precio que aparece en su contabilidad de todo lo que se ha gastado..."**36

---

33) Méndez, Rosendo P. Op. Cit. Años 1926-1927. Tomo XLV. (Guatemala: 1930) pp. 292.
34) Ibid. p. 308
35) Inspección a la Planta de Santa María y Ferrocarril de Los Altos. El Imparcial. 27 de enero de 1927. pp.1 y 8.
36) Entrevista al Representante de la A.E.G. Puntos de vista de la Compañía sobre los reparos. Ibid. 19 de mayo de 1927. p. 5. c. 4.

3.3.7 **Sentencia del Supremo Tribunal de Cuentas por malversación (37) de fondos.** (38)

En la administración de fondos del terraplén se halló que la A.E.G. omitió el requisito de licitación pública, (39) apresuró las compras y sustrajo fondos para comprar materiales para las estaciones de San Felipe y Quezaltenango, no contempladas entre las obras que debería construir, por lo que fue sentenciada a pagar ciento ochenta y nueve mil novecientos cuarenta y ocho quetzales diez centavos (Q189.948.10)

3.3.8 **Justificación de la A.E.G.**

Las adquisiciones se hicieron con la autorización de Ministro de Fomento y amparadas con los Acuerdos Gubernativos del 17 de septiembre de 1925 y 24 de abril de 1926. (40)

Se evidenció el deseo de la A.E.G. de explotar la obra y como el Gobierno requería fondos para reanudar los trabajos del terraplén se procedió a la Ampliación del Contrato, el 27 de julio de 1927, en cuya Claúsula 10a. dice:

---

37) Gastar ilícitamente caudales ajenos que uno tiene a su cargo.
38) Por respeto a la opinión pública la A.E.G. Compañía Latino americana de Construcciones, S.A. demuestra la inconsistencia e ilegalidad del fallo dictado por el Tribunal de Cuentas. El Imparcial. 14 de junio de 1927. p.2.
39) Ofrecer precio por una cosa en subasta (venta pública al mejor postor) o almoneda.
40) Loc. Cit.

"Toda diferencia que surja entre la República y la A.E.G., con motivo de la construcción del Ferrocarril de Los Altos y Planta de Santa María, ya sea con respecto a sujección o en cuanto a la interpretación de cualquiera de las claúsulas del presente contrato, será sometida exclusivamente al juicio de árbitros arbitradores ..."41

3.3.9 Acuerdo de fijación de la anchura de la vía del 14 de septiembre de 1927 (42)

Se estableció que la anchura de la vía, sería una faja de diez y ocho metros a cada lado del eje de la propia vía, salvo puntos en que se necesitara una anchura mayor.

De acuerdo con la A.E.G el Inspector del Gobierno levantaría los planos con datos sobre nombres de propietarios, cultivos sembrados en cada lugar y calidad del terreno, para un evalúo correcto y una indemnización conforme con la Ley de Ferrocarriles.

Sobre este aspecto de la obra conviene citar:

"...el disgusto de muchos terratenientes que en el Ferrocarril de Los Altos han visto únicamente el riesgo de tener quo desmembrar sus enormes e incultos (43)terrenos".44

De acuerdo con la Cláusula 11 del Contrato Técnico firmado el 27 de julio de 1927, los gastos y gestiones en compras de terrenos, derechos de vía, etc. la República los tendría a su cargo.

---

41) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1927. p. 150
42) Ibid. 1927. pp.230-231
43) Que no tiene cultivo ni labor.
44) Hoy se va a verificar en la ciudad de Quezaltenango la inauguración oficial del Ferrocarril Eléctrico de Los Altos. Diario de Centro América. 30 de marzo de 1930. p.3.c.2.

"Los frenos automáticos del carro, de los cuales se hace lenguas la A.E.G. se negaron a obedecer y el desastre fue inevitable."51

En el convenio celebrado el 14 de noviembre de 1927 para la prestación del servicio, la A.E.G. por la Cláusula 1a. no asumió reponsabilidad de ningún género

> "...ni por accidentes que pudieran ocurrir en los servicios que se establezcan, ni por daño o perjuicios de cualquiera índole que pudieran ocasionarse a personas o propiedades, cuando esos daños y perjuicios procedan por causas de ese servicio o fuerza mayor...".52

El Corresponsal atribuyó el accidente no a la casualidad sino a la imprevisión y en su reporte se intuye cierta animosidad; mencionó una campaña deliberada de desprestigio contra el ferrocarril. (53)

3.3.12.2 **19 de junio** (54)

Aún no restañaba sus heridas, la conciencia colectiva, cuando ocurrió otro accidente en la curva Las Colmenas, kilómetro 14 de Santa María a San Felipe. El carro cayó en un barranco, con cauda de nueve muertos mujeres, hombres y niños, entre ellos, algunos pasajeros. El carro se movía con gasolina en una vía con mÁs de 10% de declive, en algunas secciones.

El Ministerio de Fomento nombró una comisión para

---

51) El gravísimo accidente en Quezaltenango. El Imparcial. Guatemala. 19 de mayo de 1928. p. 9. c.2.
52) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1927. p. 208
53) El gravísimo accidente en Quezaltenango. Ibid. p.9.
54) El desastre ferroviario. El Imparcial. 20 de junio de 1928. pp. 1-2

determinar las causas del accidente.

El Representante de la A.E.G., y el Ingeniero Juan de Dios Cabrera, Inspector Técnico del Ferrocarril de Los Altos; coincidieron en señalar la irresponsabilidad del motorista, porque al llegar a la curva, manejaba a excesiva velocidad. Fotograbados Nos. 3 y 4.

El Ingeniero Cabrera, agregó que a causa de la humedad de los rieles disminuye la adherencia y que en ciertos lugares éstos son cubiertos por una película jabonosa, que la disminuye aún más, película que a su juicio es producida por vapores sulfurosos.(55)

Recomendó una serie de medidas, las que debieron tomarse desde el inicio de actividades, para evitar sufrimiento a unos y desprestigio a otros.

El Ministro de Fomento informó que no estuvo de acuerdo con la prestación de servicios sin concluir la obra, porque existía el riesgo de ineficiencia, pero que se instruyó a los maquinistas, para que manejaran, en las curvas, a una velocidad de 10 kilómetros por hora.

El Gobierno ordenó la interrupción del servicio, y el 13 de julio se informó de la llegada de tres expertos alemanes que se encargarían del manejo de los carros y adiestramiento a personal guatemalteco. (56)

---

55) Qué originó la tragedia de Los Altos. El Imparcial. 27 de junio de 1928. pp. 1 y 4.
56) Tres expertos de Alemania para la vía de Los Altos están en Guatemala. El Imparcial. 13 de julio de 1928. pp. 1 y 4

Los comentarios fueron muy desfavorables para una obra que antes de inaugurarse, en su totalidad, había provocado dos accidentes de trágicas consecuencias.

En 1928, nuestro Premio Nóbel de Literatura, Miguel Angel Asturias, visitó la obra y en las páginas de El Imparcial, escribió:

> "...a lo largo de un terraplén se enfilan como hormigas, los trabajadores. Al lado del camino carretero aparecen más lejos como moscas con almádanas sobre una cresta de rocas en el recodo donde se encuentran no sé si es así el Xequijel y el Samalá. El peligro de aquella obra nos hace preguntar si la A.E.G. tiene asegurados a sus trabajadores."57 Fotograbado No. 3

No solamente estaba en juego la vida de los usuarios sino la de los trabajadores; el buen crédito de la obra y los recursos del Estado. Sobre el servicio el historiador Antonio Batres Jáuregui dijo:

> "...creemos que en tanto no pueda el ferrocarril dar un servicio absolutamente seguro, por ser con carros propios para pasajeros y eficiente no debe hacerlo, pues lo único que se consigue es desacreditar el ferrocarril"58

Agregó que si se suspendiera el mal llamado servicio el Gobierno economizaría dinero porque

> "... entendemos que en la actualidad paga una serie de empleados en un servicio donde le sale más caro el caldo que los huevos".59

---

57) Asturias, Miguel Angel. Inspección al Ferrocarril de Los Altos. El Imparcial. 2 de junio de 1928. p.1. c.4-5
58) APUD, Asturias, Miguel Angel. Op. Cit. p. 4. c. 2
59) Loc. Cit.

3.3.3.13 Suspensión del servicio público del Ferrocarril de Los Altos el 3 de octubre de 1928. (60)

Los servicios al público establecidos el 4 de noviembre de 1927 se suspendieron el 3 de octubre de 1928, de mutuo acuerdo entre la República y la A.E.G.

El manejo y cuidado de las obras entregadas el 29 de julio y 9 de septiembre de 1927, quedaron bajo la responsabilidad de la A.E.G., y ésta, para los gastos de mantenimiento, a cargo de la República, concedería los anticipos necesarios; de donde se deduce que el funcionamiento parcial, resultó inconveniente.

3.4 Terminación de las obras

3.4.1 Contratación del Ingeniero H. Peter para Dictamen sobre el Ferrocarril de Los Altos y Planta Hidroeléctrica de Santa María (61)

La República contrató al Ingeniero Experto, H. Peter, de Zurich, Suiza, el 18 de octubre de 1929, para la revisión técnica del Ferrocarril de Los Altos, previo a su recepción.

El Presidente Lázaro Chacón emitió el Acuerdo ordenando la erogación de diez mil quetzales (Q10,000.00), valor de los honorarios profesionales.

---

60) Méndez, Rosendo P. Op. Cit. Años 1929-1930. Tomo 48. (Guatemala: 1932) pp.844-845.
61) Ibid. p. 769.

3.4.2 Daños a las instalaciones del Ferrocarril de Los Altos

El **1o. de octubre,** según informó un Diario quezalteco la vía férrea fue dañada; no se sabía qué medidas adoptar para protegerla; (62) el **21 de noviembre** varios empleados y vecinos de la ciudad altense se quejaron de molestias ocasionadas a pesar de vigilancia policial, (63) y el **16 de diciembre** el Ingeniero Bihr informó acerca de amenazas, posiblemente de los choferes, movidos por temor a competencia. (64)

Determinar los móviles de esas actitudes negativas sería imposible, pero la realidad fue que las obras no eran apropiadas para nuestra cultura.

El 2 de noviembre el Volcán Santa María hizo erupción y la prueba del primer carro eléctrico, procedente de San Felipe y que en su recorrido pasaría por Santa María, se postergó.(65) Croquis No. 2

3.4.3 Contrato entre la República y la A.E.G. para la dirección del servicio. 4 de diciembre de 1929. (66)

Se contrató la dirección técnica de la A.E.G. a

---

62) Es dañada la línea férrea. El Imparcial. 1o. de octubre de 1929. p.5.
63) CÁusanse daños al ferrocarril. Ibid. 21 de noviembre de 1929. p. 1 y 10.
64) Una circular de Fomento. Previene daños. Ibid. 16 de diciembre de 1929. p.1.
65) Postérgase la inauguración ? El Imparcial. 4 de noviembre de 1929. p.1.
66) Méndez P. Rosendo. Op. Cit. Años 1929-1930. Tomo 48. (Guatemala: 1932) pp.844-845.

título gratuito, y el anticipo de fondos con una tasa de interés del 8%, para el funcionamiento del ferrocarril. La República pagaría gastos de mantenimiento, y costo de nuevos trabajos, hasta la recepción de la obra el último día del mes de febrero de 1930.

3.4.4 **Inspección de las obras (67)**

Una Comisión de Ingenieros nacionales, durante ocho días presenció el funcionamiento de los carros en diferentes puntos de la vía para establecer su seguridad, acompañados de Ministros, Periodistas e invitados especiales. Independientemente, inspeccionaba las obras el Ingeniero H. H. Peter, de cuyos resultados informaría directamente al Ministro de Fomento. (68)

Se filmó el viaje que realizaron los ministros de Fomento, Hacienda y Crédito Público y varios invitados; y el filme se proyectó en varios cines capitalinos y departamentales, a partir del 15 de marzo. (69)

Carlos Wyld Ospina, profundamente impresionado por la belleza natural del trayecto, no lo consideró un viaje sino un paseo y escribió:

> "Y nos quedamos pensando, con tristeza, lo que en Europa se haría de un panorama, de una vía férrea y de unos climas, como los que la naturaleza, sin duda equivocándose, puso en nuestras manos ineptas y haraganas, cuyo sólo impulso es malgastar y

---

67) Informan sobre el Ferrocarril los Ingenieros. El Imparcial. 3 de marzo de 1930. pp. 1 y 8.
68) Ibid. p.8.
69) Servicio del Ferrocarril de Occidente. Ibid. 12 de marzo de 1930. pp. 1 y 8

malvender lo mejor de lo propio a otras manos hábiles y ávidas..."70

3.4.5 Tarifas de fletes y pasajes

El Ingeniero Albert Pons, nombrado Gerente del Ferrocarril Nacional de Los Altos y Planta Eléctrica de Santa María, estudió la tarifa de fletes y en relación a la misma dijo:

"...lo que resultará un 50 por ciento más ventajosa que la puesta en vigor por las agencias de transportes ordinarias que emplean camiones para la conducción de la mercadería desde San Felipe hasta Quezaltenango".71

3.4.6 Recepción de las obras.

En Santa María de Jesús, según Acta del 21 de marzo de 1930, los integrantes de la Comisión de Ingenieros nombrados para la recepción de las obras, las encontraron de entera conformidad, y ajustadas a todas las estipulaciones de los contratos, como constara en las actas parciales que la Comisión levantó en los dias comprendidos del 19 al 28 de de febrero y en el Informe rendido al Ministro de Fomento.

La A.E.G., se comprometió a reponer los durmientes en mal estado, en el tramo comprendido entre Santa María-Zunil y asimismo a mantener por su cuenta y por el término de un mes una cuadrilla de cuarenta peones,

---

70) A fines de este mes se efectuará la inauguración del ferrocarril altense. El Imparcial. 6 de marzo de 1930. pp. 1 y 10.
71) Servicio del ferrocarril de Occidente. El Imparcial. 10 de marzo de 1930. p. 8.c. 7.

dirigida por un Ingeniero para mejorar los cortes entre Cantel y Quezaltenango y con las indicaciones que recibiera del Gerente del ferrocarril. La A.E.G. lo hace no como una falta habida en sus compromisos sino por conveniencia a la obra. (72)

El Dictamen del Ingeniero Peter permaneció inédito (73) antes de la inauguración del Ferrocarril Nacional de Los Altos, fijada para el día 30 de marzo.

3.4.7 Inauguración del Ferrocarril Nacional de Los Altos. 30 de marzo de 1930

Durante tres días vivió la ciudad altense una verdadera fiesta. Asistieron a la inauguración cerca de 25000 personas. Las actividades que se realizaron incluyeron discursos, deporte, bailes sociales, desfiles y un certamen literario. (74) Fotograbado No. 5

El día 30 de de marzo se filmó el arribo del Ferrocarril a la ciudad de Quezaltenango, (75) y la Banda Marcial interpretó por primera vez, "Ferrocarril de Los Altos". (76)

---

72) Acta firmada al recibirse los trabajos. El Imparcial. 27 de marzo de 1930. pp.1 y 6.
73) Escrito y no publicado.
74) Hoy se va a verificar en la ciudad de Quezaltenango la inauguración oficial del Ferrocarril Eléctrico de Los Altos. Diario de Centro América. 30 de marzo de 1930. p.3 y 7
75) El filme fue presentado el 10 de marzo de 1994, por el Comité Pro-Museo del Ferrocarril Nacional de los Altos, en una Exposición FotogrÁfica, en la Asociación Alejandro V. Humboldt, en la ciudad de Guatemala.
76) La obra fue escuchada por primera vez el 2 de octubre de 1929, según su autor, Domingo Bethancourt, y

desde que la compuso, cuando tenía 18 años, vivió de la música. El Ferrocarril de Los Altos, obra con la que grabó su nombre en la historia de la música guatemalteca se la atribuyó un extranjero, y la RCA Victor de los Estados Unidos le solicitó por escrito, bajo amenaza de cárcel que aportara pruebas sobre su paternidad, lo que hizo con testigos y otras gestiones. Compuso además A.E.G., nombre de la empresa que terminó la construcción del Ferrocarril Nacional de Los Altos. En Quezaltenago, una avenida lleva su nombre. (Autor del "Ferrocarril de Los Altos" mantiene aún su florida inspiración musical. La Nación. Quezaltenango, 28 de agosto de 1976. p.3 completa). Sobre esa obra musical un autor escribió "...Tenemos un Ferrocarril de Los Altos con sus durmientes no de hormigón sino de hormigo, este es el único ferrocarril del mundo que pasa fronteras sin pasaporte o trámites de migración alguno".
(Arango Polanco, Héctor. "Fuegos de Hormigo y de Metal". Costa Rica. 1994. p.40)

CAPITULO IV

4. Funcionamiento del Ferrocarril de Los Altos 1930-1933

4.1. Aspecto Económico

4.1.1 Situación económica en el periodo

Desde el inicio de la construcción del Ferrocarril, los Gobiernos enfrentaron la falta de recursos económicos y la falta de valor para realizar una Reforma Tributaria, y si analizamos detenidamente todos los gastos que el proyecto implicaba, lo consideramos, una decisión equivocada. Lo único positivo en ese lapso fue la creación de una moneda estable, el Quetzal. Para el inicio del funcionamiento, se recurrió a un crédito refacionario con la A.E.G., en previsión de posibles déficit en los primeros meses de su funcionamiento.

Una causa externa, la crisis económica de 1929, se sintió en este periodo a nivel mundial, y a nivel nacional, la subida al poder del General Jorge Ubico, ambos acontecimientos se relacionan estrechamente, con la Historia del Ferrocarril de Los Altos.

El 30 de marzo se inauguró el servicio y en el mes de abril hubo un tráfico intenso: la época vacacional y religiosa de Semana Santa, el deseo de conocer la ruta, los pasajes y fletes baratos, todas esas circunstancias crearon expectativas de éxito, de manera que el 11 de abril el Ministro de Fomento, Coronel Daniel Hernández

Figueroa, habló de un estudio para la compra de más carros, en atención a la demanda de servicio, porque:

> "Es realmente increíble la demanda de pasaje y de fletes que tienen que atender las estaciones terminales de San Felipe y de Quezaltenango, al extremo de que no es suficiente el número de carros que existe".1

Lamentablemente fue sólo un corto tiempo, porque debido a una serie de circunstancias la demanda bajó, de modo que los Ministerios de Fomento y Hacienda y Crédito Público estudiaron la manera de reactivar el transporte. Gráfica Nos. 7 y 9.

Entre las alternativas, pensaron establecer una aduana en Quezaltenango, pero ésta no resolvería la crisis financiera del ferrocarril; al contrario, su creación demandaba fuertes erogaciones, porque en Quezaltenango habría que construir un edificio adecuado para instalarla y luego habría que nombrar personal para su atención; si se cerraba la aduana en Retalhuleu, se crearía resentimiento hacia la ciudad altense y si no se cerraba se aumentaría la burocracia, porque habría personal en las dos aduanas. Además la mayor parte de mercadería no estaba destinada a Quezaltenango, sino a la ciudad capital y otras ciudades del occidente. (2)

Lo interesante es notar que el funcionamiento del servicio iba mal desde los primeros meses. Para la

---

1) Tráfico del Ferrocarril de Occidente necesita carros. El Imparcial. 11 de abril de 1930. p.1 c.7. p.2. c.6
2) La Aduana de Retalhuleu conviene a los intereses de vasta región. El Imparcial.8 de abril de 1930. pp. 1 y 8

Hacienda Pública, era entonces uno de los problemas de más difícil solución y tal vez el primordial porque:

> "Este servicio ha sido hasta la fecha un verdadero fracaso considerado bajo el punto de vista económico y las utilidades que hoy presta no compensan los enormes sacrificios que exige constantemente del estado".3

Además de los déficit (4) mensuales, había que amortizar la deuda contraída con la A.E.G. en 1927.

4.1.2 Presupuestos de gastos ordinarios

Toda empresa, estatal o privada, formula para su funcionamiento, un presupuesto de ingresos y egresos, vigente durante cierto periodo; generalmente un año; en la época de nuestro estudio (1930-1933), podían reajustarse de acuerdo con las circunstancias, así sucedió con el Ferrocarril de Los Altos.

4.1.2.1 Presupuesto en agosto de 1930

El Ing. Albert Pons, Gerente de la empresa, el 30 de agosto de 1930, hizo el primer reajuste presupuestario, en seis mil (Q6000.00) a siete mil quetzales, (Q7,000.00), lo que nos permite apreciar lo elevado de las erogaciones, para un Ferrocarril que únicamente recorría 44 kilómetros de distancia. (5)

Justificaba la reducción en el presupuesto, porque como consecuencia de la crisis y aletargamiento * de la

---

3) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1930. p. 4.
4) Esta voz no admite terminación en plural.
5) Memoria de Fomento. Año 1931. p. 540
* Sumir en la inacción.

agricultura, disminuyeron los servicios de fletes y pasajes. (6) Gráficas Nos. 7 y 9.

4.1.2.2 **Presupuesto en vigor el 1o de junio de 1931**

A principios de febrero, el General Jorge Ubico, asumió la Presidencia e inició sus giras al interior de la República. Sobre su visita se informó:

> "Varios asuntos de monta trató el mandatario durante su estancia en Quezaltenango, entre ellos ese, tan espinudo del ferrocarril"7.

El presupuesto (8) se redujo a nueve mil quinientos cincuenta y siete quetzales con ochenta centavos (Q9557.80), según Acuerdo del 22 de mayo. Sobre él se dijo

> "...hay que recibir con beneplácito los recortes que se han hecho y el plan de reajuste que se esboza, pues marca la iniciación de una política de limpia, en el Ferrocarril de Los Altos, que durante tanto tiempo ha sido uno de los símbolos más lamentables; de la corrupción política y administrativa".9

La reorganización estuvo bien como medida transitoria mientras se establecía su futuro definitivo, y para resolver la situación del Ferrocarril, se presentaban como soluciones, que la administración quedara a cargo de personal experto, independiente de la

---

6) Presupuesto del tren de "Los Altos". Nuestro Diario. 30 de agosto de 1930. p. 3.
7) La Visita Presidencial. Nuestro Diario. 18 de mayo de 1931. p.2. c. 5.
8) Organización del servicio de trenes de Quezaltenango. Nuestro Diario. 22 de mayo de 1931.p. 3.
9) Reajuste en el Ferrocarril de Los Altos. Editorial. Nuestro Diario. 22 de mayo de 1931. p.1.c.3.

acción gubernativa y la enajenación de la empresa por una entidad que garantizara la extensión de la red ferroviaria de occidente a todos los departamentos altenses, sin sacrificio de sus intereses.(10)

4.1.2.3 **Presupuesto del 7 de octubre de 1931**

Continuó la disposición gubernativa de reducir los gastos, estableciéndose el nuevo presupuesto en la cantidad de siete mil trescientos sesenta y cinco quetzales con noventa y siete centavos (Q.7,365.97) (11) Gráfica No. 4.

4.1.2.4 **Presupuesto del 10 de agosto de 1932**

Con el objetivo de reducir los egresos de la nación se reajustó el presupuesto en cuatro mil setecientos treinta y nueve quetzales(Q4739.00), con vigencia a partir del 15 de agosto, y con sólo 128 trabajadores. (12) Gráfica No. 4

4.1.3. **Estados de Resultados**

Correspondientes a los años 1930, 1931 y 1932 los encontramos en las Memorias de la Secretaría de Fomento, pero los del año 1933 no fueron elaborados, porque el Gerente, Ingeniero Wunsch, despidió a los trabajadores, en octubre de 1933.

---

10) Reajuste en el Ferrocarril de Los Altos. Editorial. Nuestro Diario. 22 de mayo de 1931. p. 1. c. 3.
11) Nuevo Presupuesto del 7 de octubre de 1931. Diario de Centro América. 7 de octubre de 1931. p. 3.
12) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1932. pp.420-424

4.1.3.1 **Estado de Resultados de 1930**

El 26 de marzo la A.E.G. abrió un crédito refaccionario a favor del Ferrocarril Nacional de Los Altos, por la cantidad de sesenta mil quetzales (Q60,000.00) para cubrir los déficit mensuales en los inicios de su funcionamiento. Al transcurrir siete meses el crédito se había agotado, así como los ingresos que fluctuaban entre ocho mil (Q8000.00) y diez mil quetzales (Q10000.00) mensuales, estableciéndose una pérdida mensual de siete mil noventa y ocho quetzales quetzales con noventa y nueve centavos (Q7,098.99).

El Ministerio de Fomento supuso como recurso viable la explotación de la Hidroeléctrica de Santa María (13), frente a una situación tan difícil y un desgaste de carros, material rodante, repuestos

---

13) La Planta Electrica de Santa María, produciría el lucro, no el ferrocarril. Su capacidad productiva era de 10000 caballos de fuerza, y de los seis dínamos planificados; a la fecha, se habían instalado dos. El General Chacón donó 1000 caballos de fuerza a Quezaltenango y 500 a Totonicapán, para el resto no había demanda. La planta quedó trunca porque el General José María Orellana contrató con la Empresa Guatemalteca de Electricidad la venta de energía en los departamentos del centro, entre ellos, la capital, la mayor consumidora. Quezaltenango sólo consumía la mitad de energía de la Planta de Santa María porque tenía la planta de Zunil y los demás departamentos tenían planta propia, así, la Planta recibió un golpe de muerte y a los capitalinos se les impuso un servicio caro, del cual se liberarían hasta que terminara la vigencia del contrato. (La Electrovía Altense. Nuestro Diario. 29 de mayo de 1931. p.5.)

eléctricos, mientras se estudiaba la forma de salir adelante con el ferrocarril, porque

> "Por el momento, esa planta eléctrica que ha costado tantos millones de pesos oro a la Nación, sólo es un artículo de lujo para recreo de turistas sin un beneficio verdaderamente práctico".14

En los nueve meses de 1930 se registró un déficit de cincuenta y siete mil ochocientos diez quetzales con cincuenta centavos (Q57,810.50) (15) Gráfica No. 3

4.1.3.2 **Estado de Resultados de 1931**

Se registró una pérdida de veintiséis mil cuatrocientos sesenta quetzales con tres centavos (Q26,460.03), a pesar de los esfuerzos por alcanzar un equilibrio entre ingresos y egresos.(16) Gráfica No.3. 7 y 9.

4.1.3.3 **Estado de Resultados de 1932**

Se registró una pérdida de trece mil ciento cuarenta quetzales con treinta y dos centavos (Q13,140.32) (17). Gráficas No. 3. 7 y 9.

4.1.4. **Daños en las obras**

4.1.4.1 **Descarrilamientos**

En el curso de una semana sucedieron dos descarrilamientos sin consecuencias graves. Como causa se estableció el mal estado de los durmientes que en su

---

14) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1930. p. 4.
15) Ibid. p.23.
16) Ibid. 1931. p. 540
17) Ibid. 1932. p. 305.

mayoría estaban podridos. (18) A causa de la humedad y las lluvias, la durabilidad de los durmientes no pasaba de 5 a 7 años. Se recomendó el uso de durmientes de concreto, para disminuir gastos de sostenimiento de vía y material rodante, así como su vigilancia para evitar accidentes y pérdida de tiempo. (19)

El precio de los durmientes había descendido de Q1.80 a Q1.00 por unidad. (20)

Se designó al Ingeniero Eléctrico Curt Bileb, tal vez el único especialista en ferrocarril eléctrico en todo el país, para revisar las curvas de la línea; porque se tuvo informes de persona experta, de su mal estado. (21)

4.1.4.2 Interrupción del tráfico por daños a la Planta de Santa María en septiembre de 1932

Las descargas eléctricas fueron excepcionalmente fuertes y causaron daños en la subestación de Quezaltenango y en la Planta Hidroeléctrica, interrumpiéndose el tráfico del ferrocarril durante 15 días. Esta suspensión dejó una pérdida aproximada de cuatro mil quetzales (Q4,000.00).(22)

---

18) Descarriló el Ferrocarril Altense ayer. Nuestro Diario. 23 de mayo de 1931. p. 3.
19) Schoenian, W. Un Informe del Ferrocarril de Los Altos. Nuestro Diario. 27 de octubre de 1933. p. 1.
20) Los durmientes del Ferrocarril de Los Altos no prestan garantía. Nuestro Diario. 25 de mayo de 1931. p. 3.
21) Revisión oficial del tren eléctrico. Ibid. 17 de junio de 1931. p. 3.
22) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1932. pp.14-15.

4.2. Aspecto Administrativo

4.2.1 Organización

Se emitió el Reglamento General (23), para la organización y administración de las dos obras, el 20 de enero de 1930, contenido en 55 artículos y firmado por el Presidente Lázaro Chacón

La Administración Superior de la Empresa Nacional y los negocios, residian en el Consejo Administrativo y en el Gerente, respectivamente.

La Organización se creó con tres secciones, subdivididas en catorce departamentos. Anexo No. 2.

Este Reglamento fue derogado el 6 de junio del mismo año por otro, (24),contenido en 42 artículos.

En la nueva Organización desapareció el Consejo Administrativo, integrado por cinco miembros (25), cada uno de ellos devengaba la cantidad de veinte quetzales (Q20.00) por su asistencia a cada sesión.

4.2.2 Gerencia

En el periodo de funcionamiento de la empresa se sucedieron siete gerentes, hasta el 19 de septiembre de 1933, cinco de ellos Ingenieros, con un promedio de tiempo laborado de 5.86 meses.

Sobre la actuación de cada uno de ellos, podemos

---

23) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1930. pp. 389-396.
24) Ibid. pp. 446-452
25) El Gerente, Representante de Tenedores de Bonos, Comité del Ferrocarril de Los Altos, y Confederación de Sociedades Agrícolas y Ministerio de Fomento.

señalar que los Ingenieros Albert Pons y Luis Chacón estuvieron involucrados en actos de corrupción. (26)

El Ing. Pons durante su gestión contrató al señor Francisco H. Schmolk para pintar al óleo, la Estación de San Felipe, aun cuando las actividades se habían iniciado con un préstamo refaccionario de 060,000.00 con una tasa de interés del 8%. (27)

El Ing. W. Schoenian trató de incentivar a los comerciantes e industriales, ofreciéndoles el transporte de sus mercaderías en un lapso de 24 horas, y precios especiales para carros enteros para el traslado de grandes cantidades. (28)

Cuando ocurrió el temporal a mediados de septiembre de 1933, el Gerente, Ingeniero Roberto Wunsch, se encontraba en la capital, en donde residía casi siempre, de esa manera rindió, algunos días después, un informe inexacto sobre la situación de la vía; él y el Ingeniero Julio Colón, (Gerente cuando el ferrocarril se había destruído) son de ingratos recuerdos para los quezaltecos, porque se plegaron al General Jorge Ubico cuando éste afanosamente buscaba la destrucción del

---

26) Se elevó a plenario ayer el proceso de defraudación seguido contra la A.E.G. Nuestro Diario. 26 de junio de 1931. p.3.
27) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1930. pp.430-431
28) Servicio del Ferrocarril de Los Altos. Nuevo plan de la Gerencia. Nuestro Diario. 4 de diciembre de 1931. p. 3.

Ferrocarril. (29)

4.2.3 Personal Técnico no especializado

El Ferrocarril Eléctrico pudo establecerse en países europeos, porque poseían personal calificado, o países americanos con otra situación económica, pero no en Guatemala y en un departamento como Quezaltenango, que llenaba el requisito de ser un departamento rico e importante en la zona de occidente, pero no en relación a su topografía irregular, volcánica, sísmica, lluviosa, y húmeda.

El traslado de personal, desde Alemania, representaba gastos, que nuestro país no estaba en capacidad de soportar, por eso durante su funcionamiento no tuvo el personal experto, necesario, para el mantenimiento de las obras en buenas condiciones.

Como un ejemplo citamos el contrato (30) suscrito entre la República y el señor Adolfo Heins, para que continuara como Superintendente e Instructor Técnico de los Talleres de Montaje, Electricidad y Mecánica,Planta Hidroeléctrica y demás subestaciones durante cuatro meses y con un sueldo de Q175.00 mensuales. El Gobierno se comprometió a proporcionar al señor Heins, gastos de regreso a uno de los puertos de Alemania.

---

29) Calderón Gordillo, Roberto. "Semblanza Histórica del Ferrocarril Nacional de Los Altos. (Quezaltenango: 1987) p. 19

30) Memoria de Fomento. Guatemala. Año 1932. pp. 361-362.

4.3.2 **Proceso contra la A.E.G.**

Por desaveniencias entre su ex Contador Mariano Leporowski y la A.E.G. salieron a luz pública una serie de hechos relacionados con el Ferrocarril de los Altos. (38). Los Jefes de la Empresa, señores Eduardo Kukuschka y Gunther Zeep, fueron encarcelados el 12 de junio de de 1931 (39) (Fotograbado No.6) y dejados en libertad, bajo fianza de diez mil dólares ($10,000.00) cada uno, hasta el 12 de julio del mismo año. (40)

4.3.3 **Soborno al Ministro de Fomento, Ing. Luis Chacón e Ing. Daniel Hernández Figueroa y otros funcionarios públicos, para que el Informe del Ing. suizo, H. H. Peter no se publicara.**(41)

De las cantidades registradas en la contabilidad de la empresa y que amparan los comprobantes de Caja de fecha 30 y 31 de marzo, el Cor. Hernández recibio veinte mil quetzales (Q20,000), y el resto lo repartieron entre otros funcionarios.

> "Esta distribución se verificó con motivo de la entrega que iba a hacer la A.E.G. al Gobierno de Guatemala del Ferrocarril de Los Altos, construído por esa empresa, entrega que se estaba haciendo imposible debido a que el Ingeniero suizo,

---

38) Se refutan los cargos de la A.E.G. Nuestro Diario. 6 de junio de 1931 pp. 3 y 8.
39) Se ordenó la captura de los Jefes de la A.E.G. Latinoamericana esta mañana. Nuestro Diario. 12 de junio de 1931. pp.3-4.
40) Excarcelación a los dos Jefes de la Compañia A.E.G. Nuestro Diario. 11 de julio de 1931. p. 3.
41) Se elevó a plenario el proceso de defraudación contra la A.E.G. Nuestro Diario. 26 de junio de 1931. pp. 3-4.

> H. H. Peter, que vino exclusivamente para calificar aquel trabajo contratado por el Gobierno opinó que la construcción era pésima, en todo sentido ".43

El Informe del Ingeniero H. H. Peter fue publicado en Nuestro Diario hasta el mes de julio de 1931. (44)

Anexo No. 3

Otro implicado en el proceso fue el Ingeniero Albert Fons, primer Gerente del Ferrocarril, quien con los dos dos ex-ministros, quedaron en libertad y sujetos a resultas.(45)

De este proceso calificado de sensacional se escribió en Nuestro Diario y

> "Sin duda, el proceso que tuvo su origen en un asunto menor, como lo fuera la defraudación al Fisco en los derechos sobre las facturas consulares, sólo vino a abrir la brecha para la investigación de las cuestiones más serias..."46

Se creyó que por estas lamentables actuaciones se recuperarían los fondos mal habidos por los funcionarios y que con la depuración de las cuentas de la A.E.G. la deuda pendiente con esa empresa se rebajaría, pero no ocurrió así.(47)

---

43) Se elevó a plenario el proceso de defraudación seguido contra la A.E.G. Nuestro Diario. 26 de junio de 1931. p.4. c.8 .
44) Cuál fue la opinión del Ingeniero suizo, señor Peter sobre la calidad de los trabajos hechos por la A.E.G.; en el Ferrocarril Nacional de Los Altos. día 20, de julio, pp. 3-4; 21, p. 6; 22, p. 2 y 23, p. 6.
45) Se elevó a plenario el proceso de defraudación seguido contra la A.E.G. Nuestro Diario. 26 de junio pp. 3 y 4.
46) Los recursos extraviados. Editorial. Nuestro Diario. 19 de junio de 1931. p. 1.c.1.
47) Loc. Cit.

4.3.4 Transacción del Gobierno con la A.E.G.

El Gobierno recibió la suma de cien mil dólares o.a . ($100,000.00), después de negociaciones por acciones judiciales en contra de esa empresa. Ambas instituciones se otorgaron mutua y recíprocamente el completo, amplio y eficaz finiquito. (48)

---

48) Transacción del Gobierno con la Compañía A.E.G. Nuestro Diario. 18 de noviembre de 1931. pp.3-4

CAPITULO V

5. Desaparecimiento del Ferrocarril Nacional de Los Altos 1933-1936

5.1 Destrucción de parte de la vía, por un temporal, en septiembre de 1933.

A mediados de septiembre de 1933 un fuerte temporal azotó al país, causando graves daños en la agricultura y en las vías de comunicación, entre ellas, el Ferrocarril Nacional Eléctrico de Los Altos. (1)

5.1.2 Evaluación de los daños

Al terminar la catástrofe se iniciaron los trabajos de revisión para conocer los daños sufridos y proceder a su restauración.

El Ministro de Fomento solicitó información sobre los daños al Gerente, Ingeniero Roberto Wunsch, pero

> "...el Ingeniero Wunsch no estaba casi nunca en Quezaltenango y residía la mayor parte del tiempo en esta capital".2

Hubo rumores sobre la destrucción de los puentes, y el Gerente dijo:

> "El ferrocarril eléctrico cuenta con puentes magníficos y cuya destrucción reprentaría una pérdida enorme. Afortunadamente el temporal no ha

---

1) El Ferrocarril de Los Altos. Diario de Centro América. 14 de octubre de 1933. p.2
2) Lumen. El Ferrocarril de Los Altos. Revista de Noticias. El Gráfico. Guatemala. 31 de agosto de 1980. 4a. Parte. p.2. cs.3-4.

logrado hacerles mella".3

A pesar de las aseveraciones del Gerente, los empleados fueron despedidos (4) y hubo destrucción de dos puentes y severos daños en los rellenos. De esa manera, quedaron los rieles en el aire como puentes colgantes (5) Fotograbados Nos. 7 y 8.

La Jefatura Política nombró al Ingeniero Guillermo Kaiser para que inspeccionara la vía, en compañía de prominentes miembros de la sociedad altense. Viajaron a Santa María en automóvil y de allí en tren hacia el Kilómetro 13, en el corte de la Campana, (6) entre Pirineos y Colmenas; donde el agua acumulada de una vertiente ocasionó un deslave. Según dictamen, en unos cuantos meses la obra sería restaurada. Para la reparación se requerirían aproximadamente 150

---

3) Los puentes de un ferrocarril están en buen estado. Nuestro Diario. 3 de octubre de 1933. p. 3. c.7

4) Los empleados del Ferrocarril de Los Altos fueron despedidos. Nuestro Diario. 4 de octubre de 1933. p.3

5) Fotografías. Nuestro Diario. 6 de octubre de 1933. p. 3.

6) Los trabajadores que durante el día, bajo la suave lluvia o el tibio sol, rompían los quejumbrosos cerros sobre cuyas entrañas pasaría el tren, contaban, que de noche, después de fatigosa tarea, oían el tañir de una campana, por eso le llamaron a esa curva, **el corte de la Campana.** Allí sucedió en 1928, un accidente, en una plataforma, en periodo de prueba; que produjo muchos muertos, y que según el señor Reginaldo Cabrera Ordóñez ex-trabajador del Ferrocarril, él iba a abordar, pero por un retraso en el carro que lo transportaba a Santa María no la alcanzó. Ambas, leyenda y anécdota las relató en entrevista, el día 28 de mayo de 1995, en la ciudad de Quezaltenango, en el Hospital Oftalmológico, donde aún trabaja.

apoyo para la restauración del Ferrocarril. (19)

Habían transcurrido varios meses y la reparación por parte de la municipalidad altense quedó paralizada por falta de fondos. Al abordar el tema el Presidente interrogó si habían recursos e hizo ver los peligros de la restauración por las deficiencias de la obra y la responsabilidad del ayuntamiento a cargo de los trabajos. El deseo de la Comuna y

> "...el deseo particular del señor Presidente de cooperar a la restauración, hizo que resolviera que Ingenieros de amplios conocimientos en ese ramo, revisaran el material rodante, la vía y la Planta Hidroeléctrica de Santa María"(20)

5.1.6.2 **Viaje presidencial en marzo de 1935**

El Alcalde Quezalteco, Dr. Pérez Anleu solicitó ayuda para la restauración, por la cantidad de sesenta mil quetzales (Q60,000.00)

Según el Ministerio de Fomento la cantidad pasaba de los dos centenares de miles de quetzales y el estado no tenía para erogar esos valores ——dijo el Presidente——

Señaló sus dos puntos de vista con relación al asunto.

a) ¿Tiene la Municipalidad suficientes entradas para erogar la cantidad de sesenta mil quetzales?

b) ¿Se hace la Municipalidad responsable de la seguridad de los viajeros?

---

19) Ingenieros aptos salen a examinar el ferrocarril. Nuestro Diario. 25 de abril de 1934. p.3.
20). Ibid. p.3. c.8

podría correr desde San Felipe hasta el kilómetro 30, adelante de la estación de Zunil. La reinauguración se dedicó como homenaje, al Presidente Jorge Ubico, en el día de su cumpleaños * (16)

El Discurso del Comité Pro-Museo del Ferrocarril Nacional de Los Altos al hacer alusión al 10 de noviembre de 1933 dice:

> "...y para quedar bien con el mandatario hace con esfuerzos correr el último tren el día del cumpleaños del Presidente el 10 de noviembre de 1933".17

Uno de los sobrevivientes de aquella época y de aquel drama, Alonzo Castroconde, Jefe de Talleres dice:

> "Esa noche (...) una montaña entera había caído a lo largo del kilómetro 29, no había habido ni vientos fuertes ni lluvias, pero había dinamita y la venganza del dictador se había cumplido." 18

5.1.6 Solicitudes de la Comuna Quezalteca, al Presidente Jorge Ubico en sus viajes presidenciales

5.1.6.1 Viaje Presidencial en abril de 1934

A su llegada a la ciudad altense, la Comuna solicitó al Presidente Jorge Ubico, entre otros, su

---

* Se inició la obra, con el estudio del trazo, el 21 de noviembre de 1908, e inauguró su restauración parcial, el 10 de noviembre de 1933; fechas de los cumpleaños del Licenciado Manuel Estrada Cabrera y General Jorge Ubico, respectivamente. Extraña coincidencia: Los dos tiranos de este Siglo, protagonistas en el drama del Ferrocarril Nacional de Los Altos, recibían el homenaje del pueblo quezalteco.

16) Reparado el kilómetro 13. Nuestro Diario. 10 de noviembre de 1933. p. 3.

17) Discurso del Comité Pro-Museo del Ferrocarril de Los Altos. Guatemala. 10 de marzo de 1994. p. 4.

18) APUD. Loc. Cit.

trabajadores y no muy fuertes inversiones. En el kilómetro 30 los daños eran serios, pero reparables, (7) uno de ellos de 45 metros de profundidad por 90 metros de longitud, en la pendiente de Zunil. (8).

Sobre la destrucción de la obra se responsabilizó a la Empresa A.E.G. y se mencionó de nuevo el Informe del Ingeniero H. H. Peter quien la calificó en los términos más deplorables, obra cuyo precio se hiperbolizó (9) y con la que se defraudó al fisco. Sería justo que por lo menos se entrara en arreglos en el pago de la deuda nacional, pues toda obra técnica debe garantizarse en relación con su magnitud y costo. (10)

5.1.3 Restauración del Ferrocarril Nacional de Los Altos

La Municipalidad Quezalteca se hizo cargo de la restauración y nombró para dirigirla al Ingeniero Kaiser luego creó una Junta Patriótica pro-Ferrocarril de Los Altos; que para auxiliarse nombró subcomités e integrada por Profesionales, para recolección de fondos, materiales y víveres para los trabajadores, muchos de ellos de la extracción más pobre, que ofrecieron su trabajo sin remuneración. (11) Además la Municipalidad

---

7) Kaiser rinde su Dictamen. Nuestro Diario. 14 de octubre de 1933 p. 3
8) Fotografías. Nuestro Diario. 6 de octubre de 1933.p.1
9) Uso de hipérboles (Figura que consiste en exagerar la verdad de aquello de que se habla).
10) El Ferrocarril Nacional de Los Altos. Diario de Centro América. 14 de octubre de 1933. p.2.
11) Integran la Junta Patriótica pro-Ferrocarril de Los Altos. El Imparcial. 7 de octubre de 1933. pp. 1 y 4

aceptó la administracion del Ferrocarril y para el estudio de las bases del contrato con el Gobierno, nombró una Comisión.

> "...parece como si el desastre fuera providencial para despertar los dormidos entusiasmos en apoyo de una obra que lentamente se estaba dejando perder, por abulia (12)de los mismos interesados..." (13)

Se organizaron bailes, rifas, encuentros deportivos, y cuanta actividad fuera posible realizar, para alcanzar el objetivo. (14)

5.1.4 Administración del Ferrocarril por la Municipalidad Quezalteca

La Municipalidad se hizo cargo de la administración. Quedarían a su cargo los gastos de operación y recibiría el 25% sobre los ingresos, mientras que la Planta de Santa María quedaría a cargo del Estado, pero éste le proporcionaría la fuerza motriz necesaria. (15)

5.1.5 Reinauguración el 10 de noviembre de 1933 del tramo de San Felipe al kilómetro 30

El kilómetro 13 fue reparado y el ferrocarril

---

12) Falta de voluntad, o disminución notable de su energía.
13) Alvarado. Luis O. Un fervoroso entusiasmo está animando hoy a Quezaltenango. El Imparcial. 4 de octubre de 1933. p. 6 c. 5
14) Continúa la cooperación para el Ferrocarril de Los Altos. El Imparcial. 25 de octubre de 1933. pp. 1 y 6 Velada pro-Ferrocarril Altense. El Imparcial. 8 de noviembre de 1933. p. 5
15) Departamentales. Diario de Centro América. 11 de octubre de 1933. p. 11

Si la respuesta fuera positiva no habrían inconveniencias y agregó:

> "...sigo creyendo que el ferrocarril no da las seguridades necesarias y me apoyo en los informes de los técnicos y no tenemos dinero a la mano, aún a costa de sacrificios, que puedan cubrir los gastos que supone una reparación y un mantenimiento." (21)

El presidente ofreció la visita del Ministro de Fomento para resolver definitivamente la cuestión y la reparación de la carretera y apertura de nuevas vías. (22)

Y luego ordenó el depósito en la Administración de Rentas de la cantidad de treinta mil quetzales (030,000.00) para la cancelación de recibos atrasados porque Quezaltenango no cubría su presupuesto y todavía quería que se gravara la situación del Estado con los déficit mensuales del ferrocarril; (23) además en casi todos los países las empresas ferrocarrileras estaban en quiebra mientras los quezaltecos se empeñaban en la explotación de su ferrocarril (24)

Este Viaje Presidencial fue la última oportunidad para que los quezaltecos plantearan su solicitud de ayuda. El General Ubico, sobre la situación del

---

21) Hernández de Leon, Federico. "Viajes Presidenciales". Breves relatos de algunas expediciones administrativas del General D. Jorge Ubico. Presidente de la República. Tomo I. (Guatemala: noviembre de 1940.), p. 83.
22) Loc. cit.
23) Una visita a los pueblos del occidente de la República. Nuestro Diario. 5 de marzo de 1935. p. 1

Ferrocarril de Los Altos ya desde 1931 guardaba sus reservas, porque la Prensa Quezalteca había informado entonces, que cuando éste llegó a Quezaltenango y descendió del tren, entregó al Alcalde altense la copia del Informe del Ingeniero suizo. H. Peter y le dijo:

> "Ya es tiempo de que se deje de engañar a los quezaltecos. Pasó la hora de las farsas.".24

Ese informe había permanecido inédito, en el Ministerio de Fomento y de ahí empezó a publicarse, aunque el Ing. Peter era un experto, no debería considerársele infalible, (25) pues habría que nombrar a otras Comisiones de Profesionales, de igual categoría, para verificar su contenido. (26)

5.1.7 **Prohibición de la restauración**

En la exposición fotográfica del Museo del Ferrocarril de Los Altos, abierta en el mes de mayo de 1995 en la Brigada Militar 17-15, en la ciudad de Quezaltenango, la Fotografía No. 42, muestra al pueblo quezalteco reconstruyendo su ferrocarril sin ayuda del dictador Jorge Ubico, quien prohibió trabajo gratuito y donaciones para la restauración; que fue posible en en una mínima parte con colaboración monetaria y trabajo

---

23) Una visita a los pueblos del occidente de la República. Nuestro Diario. 7 de marzo de 1934. p. 1.
24) El Ferrocarril de Los Altos. Nuestro Diario. 19 de mayo de 1931. p. 2 c. 2.
25) Cierto, seguro, indefectible.
26) El Ferrocarril de Los Altos. Nuestro Diario. 19 de mayo de 1931. p. 2.

entre ellos, de señoras de todas las clases de la sociedad quezalteca, y

> "Ante esa actitud de vecinos, Ubico prohibió a la Municipalidad que aceptara donaciones y trabajo gratuito y además, tambien se llevó con promesas de empleo al jefe de la vía..."27

5.2 Deuda externa al 30 de junio de 1936

5.2.1 Monto de capital e intereses (28)

Para esta fecha ascendía a dos millones cinco mil quinientos veinte dólares exactos,($2.005,520.00). sumados capital e intereses, por la emisión de Bonos del Ferrocarril de Los Altos 1924 y Bonos para la terminación del Ferrocarril de los Altos 1927.

Esta deuda debió cancelarse en su totalidad el 1o. de septiembre de 1934, pero a consecuencia de la depresión general, las rentas por facturas consulares e impuesto sobre aguardiente disminuyeron drásticamente desde 1931 y hasta en 1934 se registró una recuperación poco sensible, en algunas rentas. Gráfica No. 5.

El pago de amortización se suspendió en el año de 1932 y desde 1933 se pagó sólo una parte de los intereses.

5.2.2 Contrato entre la República y el Anglo California National Bank de San Francisco California.

Se estableció que la República pagaría la cantidad de cuarenta y nueve mil dólares ($49,000.00) para dejar

---

27) Calderón Gordillo, Roberto. Op. Cit. p.23.
28) Memoria de Hacienda y Crédito Público. Guatemala. Año 1936. pp. 27-28.

un saldo de un millón setecientos mil dólares ($1.700,000.00) y de los bonos adeudados ($398,220.00) se obtuvo una rebaja de doscientos mil dólares ($200,000.00), cancelándose únicamente ciento noventa y ocho mil doscientos veinte dólares ($198,220.00); de esa manera, la deuda al 31 de diciembre de 1936 se estipuló en un millón setecientos mil dólares ($1.700,000.00)

Esta deuda se cancelaría en 15 años con amortizaciones de cincuenta mil dólares ($50,000.00) cada semestre, es decir; cien mil dólares anuales ($100,000.00).

Durante los primeros siete años los intereses se pagarían al 3% y los ocho restantes, al 3.5%. (29)

Contrasta la tasa de interés de este Contrato con las establecidas en los Contratos Técnico y Financieros, suscritos con la A.F.G., el 22 de septiembre de 1924 y 27 de julio de 1927 al 8%, de donde se deduce que los intereses en esos años eran altos, o se aprovechó la necesidad que el Gobierno tenía para la continuacion de las obras, para imponer un tipo de interés contrario a los intereses nacionales.

5.3. **Desaparecimiento de los activos fijos**

Poco a poco la infraestructura ferroviaria fue desapareciendo ante la pasividad de los occidentales.

---

29) Guatemala sanea su hacienda pública. Editorial. Nuestro Diario. 22 de junio de 1936. p. 1.

De algunas de las partes se conoce el destino final, de otras, permanece en el misterio.

Un reportaje recientemente publicado dice:

"Igual quedará para el juicio de la historia, según otros observadores, que la región haya perdido motores para su desarrollo, por dejadez y falta de valentía para defender por ejemplo el ferrocarril de Los Altos, cuya destrucción se aduce a la sola responsabilidad de un hombre: Jorge Ubico, contra todo un pueblo que padece las consecuencias de aquello". * (30)

Podríamos agregar que de la destrucción también fue responsable la clase dirigente occidental, porque no incrementaron la producción, no promovieron el turismo, sino que dejaron hacer, dejaron pasar.

Al respecto, Rufino Guerra Cortave escribió:

"Cuando estuvimos la última vez en Quezaltenango, tuvimos oportunidad de observar muchos vicios en la maquinaria humana que tiene a su cargo la marcha del ferrocarril (...) viendo con tristeza cómo rodaba empujada al abismo la obra que costara tan cara a Guatemala".31

5.3.1 Los puentes

Con personal de la Dirección General de Caminos y Empresa Hidroeléctrica de Santa María (choferes, algunos herreros y electricistas y con pocas herramientas) y bajo la dirección del Ingeniero Julio Colón fueron

---

* Subrayados nuestros.

30) **El Ferrocarril de Los Altos. El Suroccidente una región que vive de recuerdos o un territorio que paga los errores del pasado.** El Nuevo Quezalteco. Prensa Libre. 27 de mayo de 1995. p. 24 c. A3.

31) Guerra Cortave, Rufino. Otra vez el eléctrico altense. Clamores de Quezaltenango. El Imparcial. 2 de octubre de 1933. p. 3. c. 2.

desarmados seis puentes. Salvo dos, eran del tipo Warren invertido. El más extenso, compuesto de tres secciones iguales, medía 100 metros y pesaba 300 toneladas. Fotograbado No. 9.

Pudieron haber permanecido, en espera de una posterior utilización, pero:

> "El Gobierno de Guatemala, en contribución a la defensa continental, dispuso trasladar varios puentes del antiguo Ferrocarril Nacional, que desde hace varios años estaban sin uso, a la ruta militar de emergencia, que se extenderá entre Estados Unidos y Panamá, y que después del conflicto actual (32) será la gran arteria panamericana".33

5.3.2 Los rieles

Se utilizaron como postes, para las instalaciones telefónicas y telegráficas.

> "Al finalizar la década de 1944 no queda riel sobre riel de los 7000 utilizados en el trayecto de 44 kilómetros entre San Felipe y Quezaltenango".34

Muchos de esos postes se conservan en el centro y en las periferies de la ciudad de Quezaltenango; llevan escritos el año y la marca alemana Krupp, empresa fabricante del material de la vía.

5.3.3 La Planta Eléctrica de Santa María

La impresión que le causara a Miguel Angel Asturias en junio de 1928 era bien distinta a la que le causó a

---

32) Segunda Guerra Mundial.
33) Colón, Julio. "Desarme de los puentes del antiguo Ferrocarril de Los Altos". Revista Ingeniería Nacional. Vol. 21 y 22. AGCA. Paquete No. 105 ó 106. (Guatemala: septiembre octubre de 1943),p 243.
34) Prado, Carlos. "Discurso del Comité Pro-Museo del Ferrocarril Nacional de Los Altos". Guatemala. 10 de marzo de 1994. p.5

Federico HernÁndez de León en 1935.

> "Sobre toda ponderación, este trabajo hace olvidar, al visitante que se halla en Guatemala, donde todas las obras portentosas son de mano natural".35

Era una obra hermosa, imponente, pero

> "A la vista del visitante, se nota inmediatamente cierto descuido en lo que es la Planta de Santa María; no se ve la limpieza de sitios similares, en manos de gentes acostumbradas a su manejo"36

Hoy, es una de las pocas obras que quedan del Ferrocarril; aún proporciona energía eléctrica a la ciudad de Quezaltenango. Fotograbado No. 10

5.3.4 El Túnel de Santa María

En su construcción se tardaron año y medio y es el único que se construyó, aunque al principio se planificaron varios. Sobre sus dimensiones hay divergencias.

Según un autor, medía 375 metros de longitud, por 37 de luz y 7 de altura y distante de la ciudad altense aproximadamente 32 kilómetros y atravesaba una montaña de 45 metros de altura. (37)

Aún hoy podemos apreciarlo en la carretera que de Quezaltenango conduce a San Felipe. Fotograbado No.11.

5.3.5 Los terraplenes

Como el Túnel de Santa María, sobre ellos se

---

35) Asturias, Miguel Angel. Op. Cit. p.1. c. 5.
36) Hernández de León, Federico. Op. Cit. p. 88
37) Wyld Ospina, Carlos. Por el camino de hierro de Santa María a San Felipe. El Imparcial. 29 de marzo de 1930. Segunda Sección. p. 1-2.

total de cuatro millones novecientos cincuenta mil dólares ($4,950.000.00) de la cual el 15%, es decir setecientos cuarenta y dos mil quinientos dólares ($742,500.00) correspondía a la firma alemana, por concepto de comisión.

6a. La construcción de las obras estaba a cargo del Ministerio de Fomento, involucrado en malversación de fondos en 1927; poca vigilancia sobre la A.E.G. por los accidentes sucedidos el 15 de mayo y 19 de junio de 1928; e involucrado en soborno, cuando ocultó en marzo de 1930 el Dictamen técnico, desfavorable a la construcción a cargo de la A.E.G.

7a. La A.E.G. no construyó la obra con las técnicas, responsabilidad y honestidad necesarias, el Juicio de Cuentas en 1927, los accidentes en mayo y junio de 1928, el soborno al Ministerio de Fomento, en marzo de 1930 y los deslaves de los rellenos en septiembre de 1933, lo confirman.

8a. Los señalamientos de corrupción no fueron comprobados. El Balance de saldos al 31 de diciembre de 1933, estableció el costo de las dos obras en ocho millones cuatrocientos setenta y ocho mil trescientos setenta y nueve quetzales con veintiséis centavos (08,478,379.26.) y el Inventario General, registrado el 29 de febrero de 1932, ascendió a tres millones cuatrocientos

cincuenta y dos mil ciento setenta y un quetzales con cuarenta y nueve centavos (Q3.452.171.49). Se establece una diferencia de cinco millones veintiséis mil doscientos siete quetzales con setenta y siete centavos (Q5.026,207.77), de donde se deduce el mal manejo de los fondos nacionales.

9a. En el corto periodo de funcionamiento, dirigieron la Empresa, siete Gerentes, dos de ellos no eran Ingenieros y su promedio de tiempo laborado fue de 5.86 meses. El Ingeniero Pons y el Ingeniero y Coronel Luis Chacón, estuvieron involucrados en actos de corrupción.

10a. La tarifa de fletes y pasaje fue baja. El promedio en el valor de los fletes, fue de Q.0.15 por quintal, precios que favorecieron el bajo costo de vida en Quezaltenango, y en donde experimentaron luego de su desaparición, el aumento en el mismo. Respecto del valor del pasaje, la 1a. clase pagaba Q.1.33, la 2a. Q0.45.90 y la tercera clase Q0.16. Tomamos para estas afirmaciones, los años de 1931 y 1932, además, consideramos para este promedio, carga y pasaje entre estaciones terminales, porque en las estaciones secundarias la demanda de transporte era muy baja.

11a. El Estado como constructor y administrador de la Empresa fue un fracaso, porque no desarrolló la

región sur occidental del país, como lo preveían constantemente en las Memorias de Fomento.

12a. La crisis económica mundial incidió en la merma de transporte, pero el Ferrocarril Interoceánico sobrevivió ese fenómeno; atenúa, pero no exime, el fracaso del Ferrocarril.

13a. El 22 de junio de 1936, con el objetivo de sanear la hacienda pública, se contrató bajo términos más favorables a los intereses nacionales, un préstamo con el Anglo California National Bank de San Francisco, California, para cancelar la deuda externa, que para esa fecha ascendía a dos millones cinco mil quinientos veinte dólares exactos, ($2.005.520.00), sumados capital e intereses, y al 31 de diciembre de ese año, la deuda ascendía a un millón setecientos mil dólares, ($1.700.000.00).

Anexo No. 1

Tabla de amortización Mínima

Fechas	Amortización mínima semestral Oro americano
Terminado 1o. de febrero de 1925.....	$ 96,000.00
Terminado 1o. de agosto de 1925.....	75,840.00
Terminado 1o. de febrero de 1926.....	54,873.60
Terminado 1o. de agosto de 1926.....	33,048.54
Terminado 1o. de febrero de 1927.....	130,391.29
Terminado 1o. de agosto de 1927.....	135,606.94
Terminado 1o. de febrero de 1928.....	141,031.21
Terminado 1o. de agosto de 1928.....	146,672.46
Terminado 1o. de febrero de 1929.....	152,539.36
Terminado 1o. de agosto de 1929.....	158,640.94
Terminado 1o. de febrero de 1930.....	164,986.57
Terminado 1o. de agosto de 1930.....	171,586.04
Terminado 1o. de febrero de 1931.....	178,449.48
Terminado 1o. de agosto de 1931.....	185,587.46
Terminado 1o. de febrero de 1932.....	193,010.96
Terminado 1o. de agosto de 1932.....	200,731.39
Terminado 1o. de febrero de 1933.....	208,760.65
Terminado 1o. de agosto de 1933.....	217,111.08
Terminado 1o. de febrero de 1934.....	225,795.52
Terminado 1o. de agosto de 1934.....	129,316.51
Suma total.....	$3,000,000.00

Fuente: Memoria de Hacienda y Crédito Público. Guatemala. Año 1924. p. 146.

Tabla de amortización mínima

Fecha mínima	Amortización semestral oro americano
Terminado 1o. de agosto de 1927.....	$262,813.33
Terminado 1o. de febrero de 1928.....	255,992.53
Terminado 1o. de agosto de 1928.....	240,232.23
Terminado 1o. de febrero de 1929.....	223,841.52
Terminado 1o. de agosto de 1929.....	232,795.18
Terminado 1o. de febrero de 1930.....	242,106.99
Terminado 1o. de agosto de 1930.....	251,791.28
Terminado 1o. de febrero de 1931.....	261,862.92
Terminado 1o. de agosto de 1931.....	272,337.43
Terminado 1o. de febrero de 1932.....	283,230.94
Terminado 1o. de agosto de 1932.....	294,560.17
Terminado 1o. de febrero de 1933.....	306,342.58
Terminado 1o. de agosto de 1933.....	318,596.28
Terminado 1o. de febrero de 1934.....	331,340.14
Terminado 1o. de agosto de 1934.....	344,593.74
Terminado 1o. de septiembre de 1934...	40,562.74
Total.....	4.163,.000.00

Fuente: Recopilación de Leyes República de Guatemala. Tomo 46. Año 1927-1928. (Guatemala:1931), p.371.

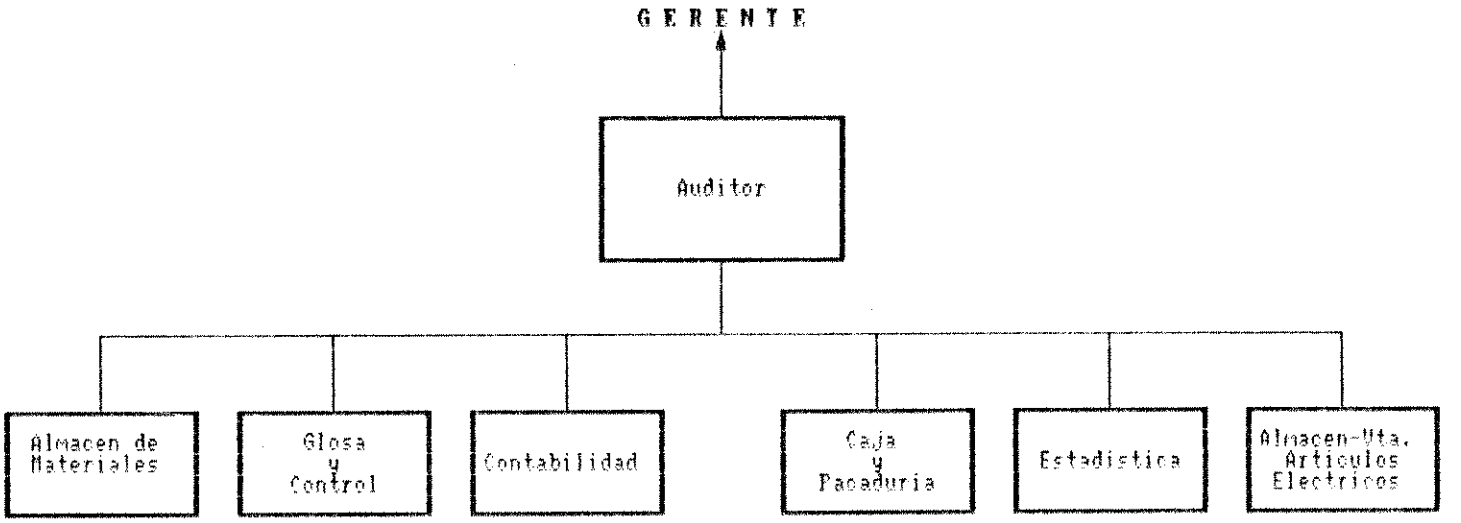
Anexo No. 3

RECOPILACION

Este ferrocarril indudablemente es una empresa interesante y por las regiones a las cuales dará acceso, será saludado con beneplácito, tanto por el amigo de la naturaleza lo mismo que por el economista, calculando especialmente este último las ventajas indirectas que tal ferrocarril acarrea al país. Respecto a las bases técnicas que condujeron a la actual planta creo que se podrá omitir una crítica de perito ya que estas bases hoy día ya no podrán ser modificadas. Por ese motivo en las anteriores exposiciones se ha emitido un juicio concienzudo referente a las particularidades más importantes, de conformidad con el tiempo disponible, a base de las propias averiguaciones y fundado en comprobantes que si bien eran insuficientes, se me había proporcionado. Las indicaciones en kilómetros en parte son aproximadas, porque falta la debida hectometrización del ferrocarril y los planos en parte no están de acuerdo con la ejecución. Desgraciadamente, debe decirse, que el ferrocarril desde el punto de vista constructivo aún no esta terminado e irreprochablemente concluído y que la planta actual con sus equipos y los ensayos verificados hasta ahora no ofrecen garantía suficiente para la seguridad del servicio. Según estas estipulaciones y antes de entregar el ferrocarril a

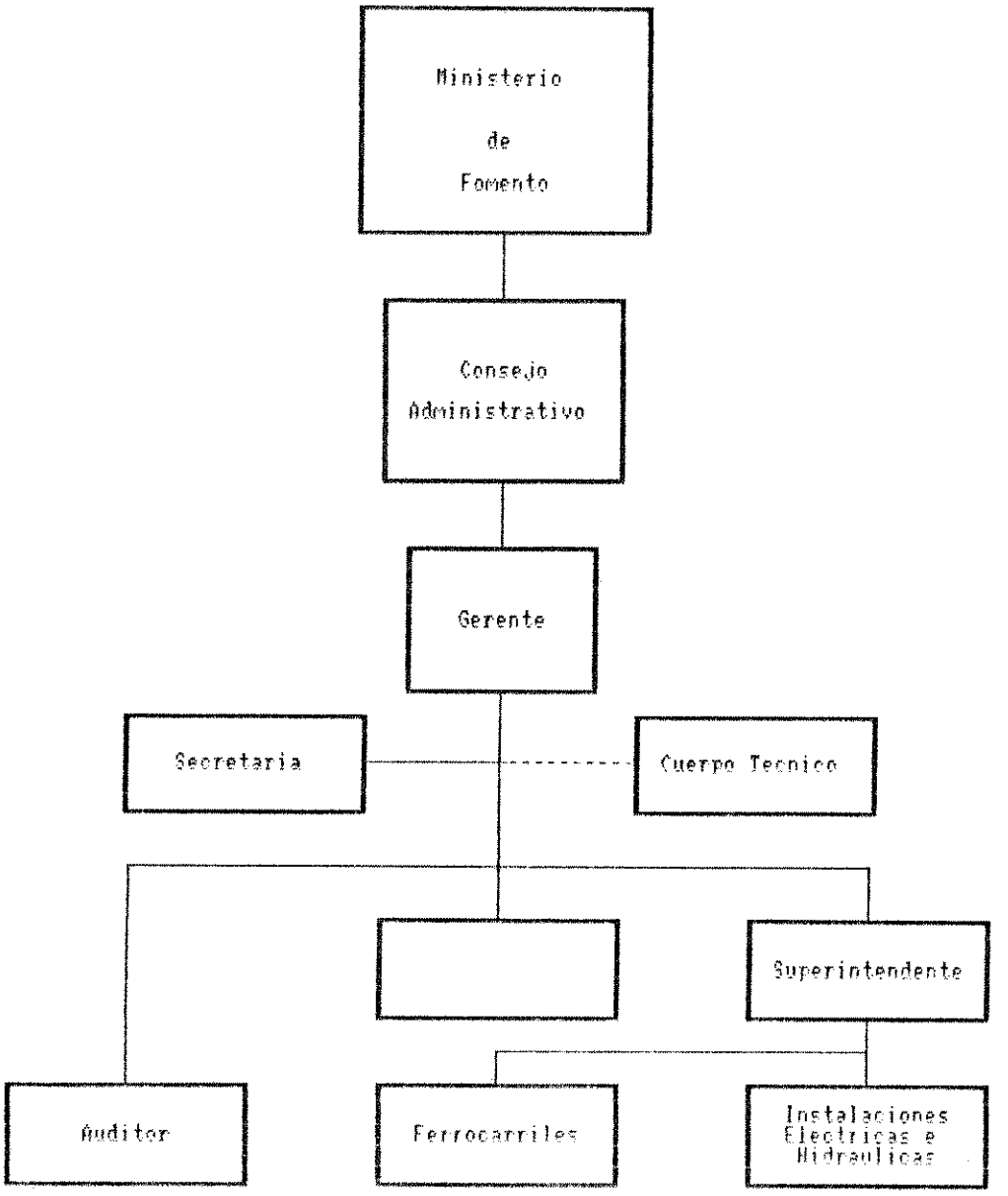
FERROCARRIL NACIONAL DE LOS ALTOS Y PLANTA GENERADORA DE ELECTRICIDAD DE SANTA MARIA

CONTABILIDAD Y COMERCIO



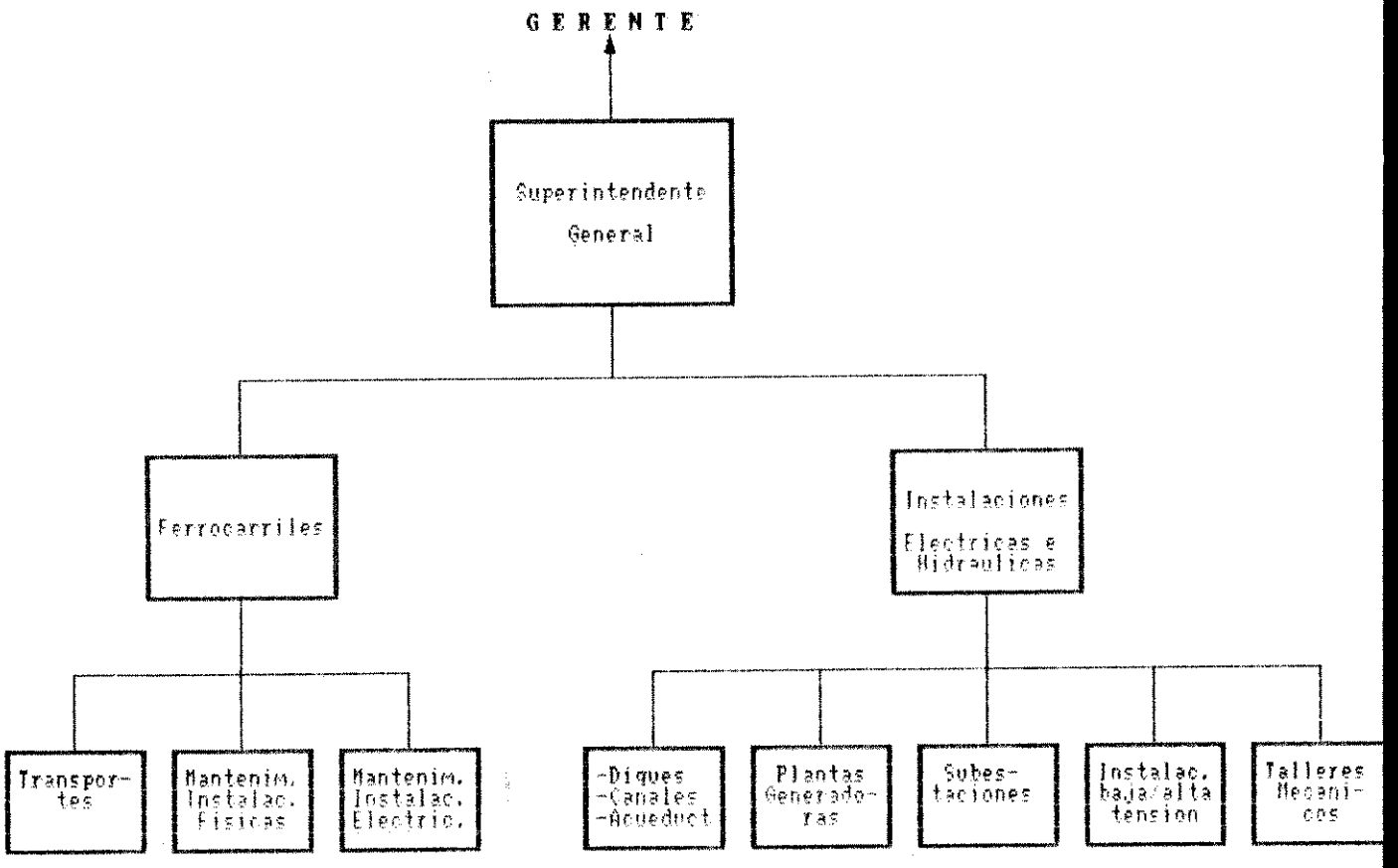
FERROCARRIL NACIONAL DE LOS ALTOS Y PLANTA GENERADORA DE ELECTRICIDAD DE SANTA MARIA

ORGANIGRAMA FUNCIONAL



FERROCARRIL NACIONAL DE LOS ALTOS Y PLANTA GENERADORA DE ELECTRICIDAD DE SANTA MARIA

FERROCARRILES E INSTALACIONES ELECTRICAS E HIDRAULICAS



servicio público, se deberán cumplir incondicionalmente las siguientes reclamaciones íntimamente conectadas con la seguridad del servicio.

1o. Modificación de las peraltadas deficientes de las curvas y conexión de las curvas de transición.

2o. En las estaciones se debe quitar o a lo menos elevar la salida inadmisible de los techos para que no formen peligro.

3o. El terrapléen deberá completarse en todas aquellas partes donde está insuficiente.

4o. La anchura insuficiente del plano de los diques se deberán llevar a la medida correcta.

5o. Mejora de la vía ferrea y regulación de algunos puntos de la línea.

6o. Examen minucioso de todos los equipos de protección contra rayos.

7o. Ensayos de marcha forzados con todos los carros motores plenamente cargados, a lo menos durante tres o cuatro semanas.

8o. Ajuste de los frenos magnéticos, de suerte que puedan ejercer toda su eficacia.

9o. Viajes de ensayo pendiente abajo, con los carros plenamente cargados y usando para el refreno únicamente el freno magnético, entre las dos estaciones con pendiente de mayor largo. Deberá insistirse especialmente en el cumplimiento

de los puntos 7 al 9, si se quiere comprobar la seguridad del servicio.

Después de la entrega al servicio, se podrán efectuar todos los trabajos posteriores y ampliaciones mencionadas, si la ejecución de ellos no se hace indispensable antes. Pero también estos trabajos deberán llevarse a cabo antes de la temporada de lluvias. (f) H. H. Peter. (1)

---

1. Nuestro Diario. 23 de julio de 1931. p. 6. c.7.

Cuadro No. 1

Comisión obtenida por la A.E.G., en los Contratos del 22 de septiembre de 1924 y 27 de julio de 1927.

Emisiones de Bonos.....	$4.950,000.00
15 % comisión	742,500.00
Valor neto.....	$4.207,500.00

Fuente: Memoria de Hacienda y Crédito Público. 1924. p. 140-150 y Recopilación de Leyes República de Guatemala. Año 1931. Tomo 46. Año 1927-1928. p. 365-375.

Nota:
La primera emisión fue de tres millones exactos ($3.000.000.00), los que fueron insuficientes para la construcción total de las obras; se amplió el Contrato en un millón novecientos cincuenta mil dólares ($.1.950.000.00). La comisión y los intereses fueron altos, pero el Gobierno se justificó afirmando que entre varias propuestas de casas extranjeras, el precio contratado era el más bajo (Memoria de fomento. 1924:p.13)

Cuadro No. 2

Comparación del costo del Ferrocarril Nacional de Los Altos y Planta de Santa María y valor real según Inventario de 1932

Costo de las dos obras, según Balance de Saldos al 31 de diciembre de 1933....	Q8.478.379.26
Inventario General de 1932.....	3.452.171.49
Diferencia.....	**Q5.026.207.77**

Fuente: Memoria de Hacienda y Crédito Público, Guatemala Año 1936. Cuadro No. 21. p. 255. y Memoria de Fomento. Año 1932. p. 305.

La diferencia entre el costo y el valor real demuestra el mal manejo de los fondos del Estado.

Cuadro No. 3

Estados de Resultados en 1930-1932

Pérdidas	
Años	Quetzales
1930	57,810.50 (a)
1931	26,460.03 (b)
1932	13,140.32 (c)
Totales	97,410.85

Fuentes: (a) Memorias de Fomento. 1930. p. 23.
(b) Ibid. 1931. p. 540.
(c) Ibid. 1932. p. 305.

Los déficit fueron disminuyendo notablemente en cada período, por los constantes reajustes, pero ni así logro establecerse un equilibrio, entre ingresos y egresos.

Cuadro No. 4

Presupuestos mensuales gastos de operación

1930-1933

Años		Quetzales
1931	Febrero	11,213.69 (a)
	Mayo	9,557.80 (b)
	Octubre	7,365.97 (c)
	Diciembre	6,530.41 (d)
1932	Agosto	4,739.00 (e)

Fuente: (a) Memoria de Fomento. 1931. p. 539.
(b) Nuestro Diario. 22 de mayo de 1931. p. 3.
(c) Diario Centro América. 7 de octubre de 1931. Pág. 1
(d) Memoria de Fomento. 1931. p. 539.
(e) Ibid. 1932. pp. 420-424

Los presupuestos se modificaban con frecuencia, de acuerdo con la política de austeridad del Gobierno.

Cuadro No. 5

Rentas e Impuestos sobre Aguardiente 1930-1933

Rentas

Años	Valor
1930	Q 320,766
1931	247,893
1932	137.007
1933	193,487
Total:	Q 899,153

Impuesto sobre aguardiente

Años	Valor
1930	Q 301,712
1931	273,565
1932	130,651
1933	75,604
Total:	Q 781,532

Totales: Un millón seiscientos ochenta mil seiscientos ochenta y cinco quetzales (Q1.680,685)

Fuente: Memorias del ministerio de Hacienda y Crédito Público 1934. pp. 45-46

Se registró descenso en los cuatro años, por la crisis económica mundial.

Cuadro No. 6

Movimiento de carga, atendiendo a origen y destino en los años 1931-1932

	Toneladas		
Año	Importación	Exportación	Local
1931	410.00	12.00	14,690
1932	56.50	8.50	11,872
Totales:	466.50	20.50	26,562

Total transportado en dos años: 27,049 toneladas

	%
Carga local	98.2%
Importación	1.73
Exportación	0.07

Fuentes: Memoria de Fomento Año 1931. p. 540. Ibid. Año 1932. p. 304.

La diferencia entre los tres renglones indica la baja de demanda de materias primas en el mercado mundial.

Cuadro No.7

Ingresos por fletes atendiendo a su origen o destino en los años 1931-1932

	Quetzales			
Año	Importación	Exportación	Local	Total
1931	2,210.68	42.36	38,480.76	46,093.57
1932	206.61	29.67	35,206.73	35,443.08
Total:	2,417.29	72.03	73,687.49	81,536.58

Costo por quintal Q.0.15. Se establece con los datos de los Cuadros No. 6 y No. 7

Fuentes: Memoria de Fomento 1931. p. 540. Ibid. 1932. p. 304.

El flete por quintal se establece dividiendo el total de ingresos entre 540,980 quintales. Cuando el ferrocarril dejó de funcionar el costo de vida subió en Quezaltenango (Hernández de León. Op. Cit. p. 86)

Cuadro No. 8

Movimiento de pasajes por clase en los años

1931-1932

Años	Clases			Total
1931	1a.	2a.	3a.	
	12,494	67,728	9,211	89,433
1932	7,664	59,053	3,544	70,261
Totales	20,158	126,781	12,755	159,694

Fuentes: Memoria de Fomento. 1931. p. 540. Ibid. 1932. p. 304.

La segunda clase fue la que más demandó el servicio, por su bajo precio.

El promedio diario de pasajes fue de 219, resultante de dividir 159,694 pasajes entre 730 días.

Cuadro No. 9

Ingresos por clase en los años 1931-1932

Años	Clase			Total
1931	1a.	2a.	3a.	
	Q14,828.19	Q30,775.72	Q1,981.48	Q47,585.39
1932	Q12,050.61	Q27,427.69	Q171.19	Q39,649.49
	Q26,878.80	Q58,203.41	Q2,152.67	Q87,234.88

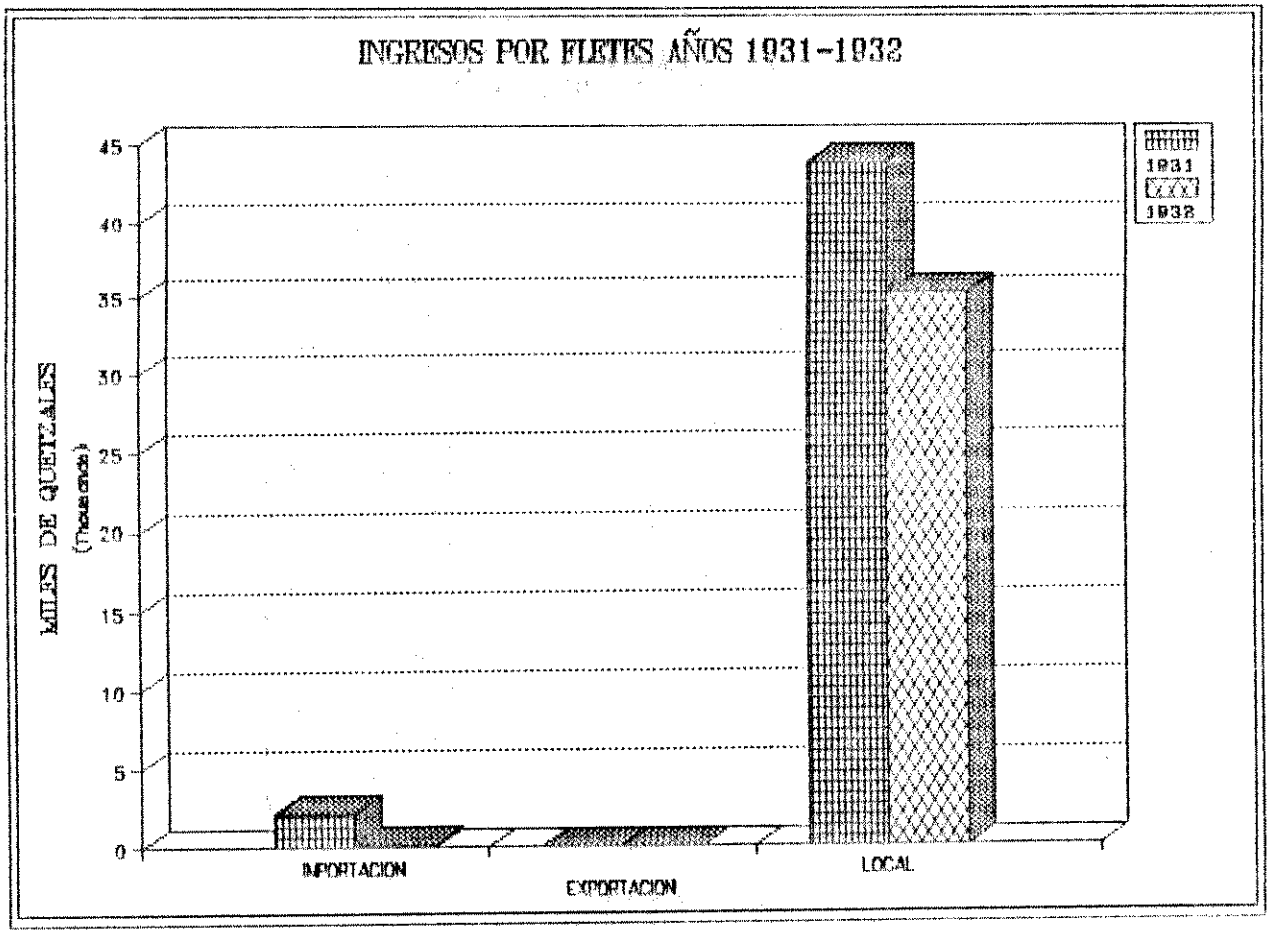
Fuentes: Memoria de Fomento. 1931. p. 540. Ibid. 1932. p. 304.

Se establece el valor de pasaje por cada clase con los datos de los Cuadros Nos. 8 y 9.

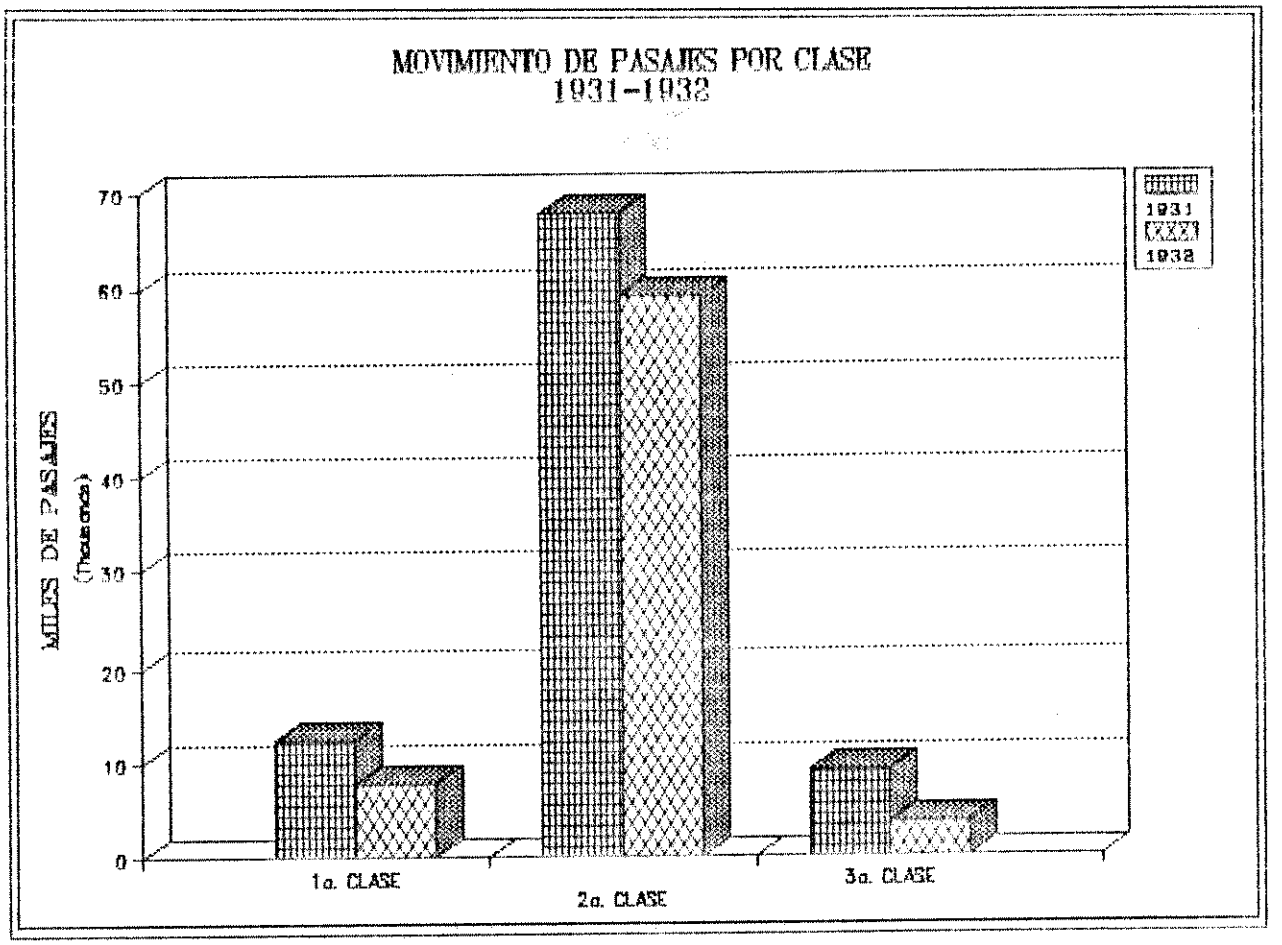
Clase	Promedio por pasaje
1a.	Q1.33
2a.	0.4590
3a.	0.1687

Hubo una notable diferencia entre los precios de las tres clases.

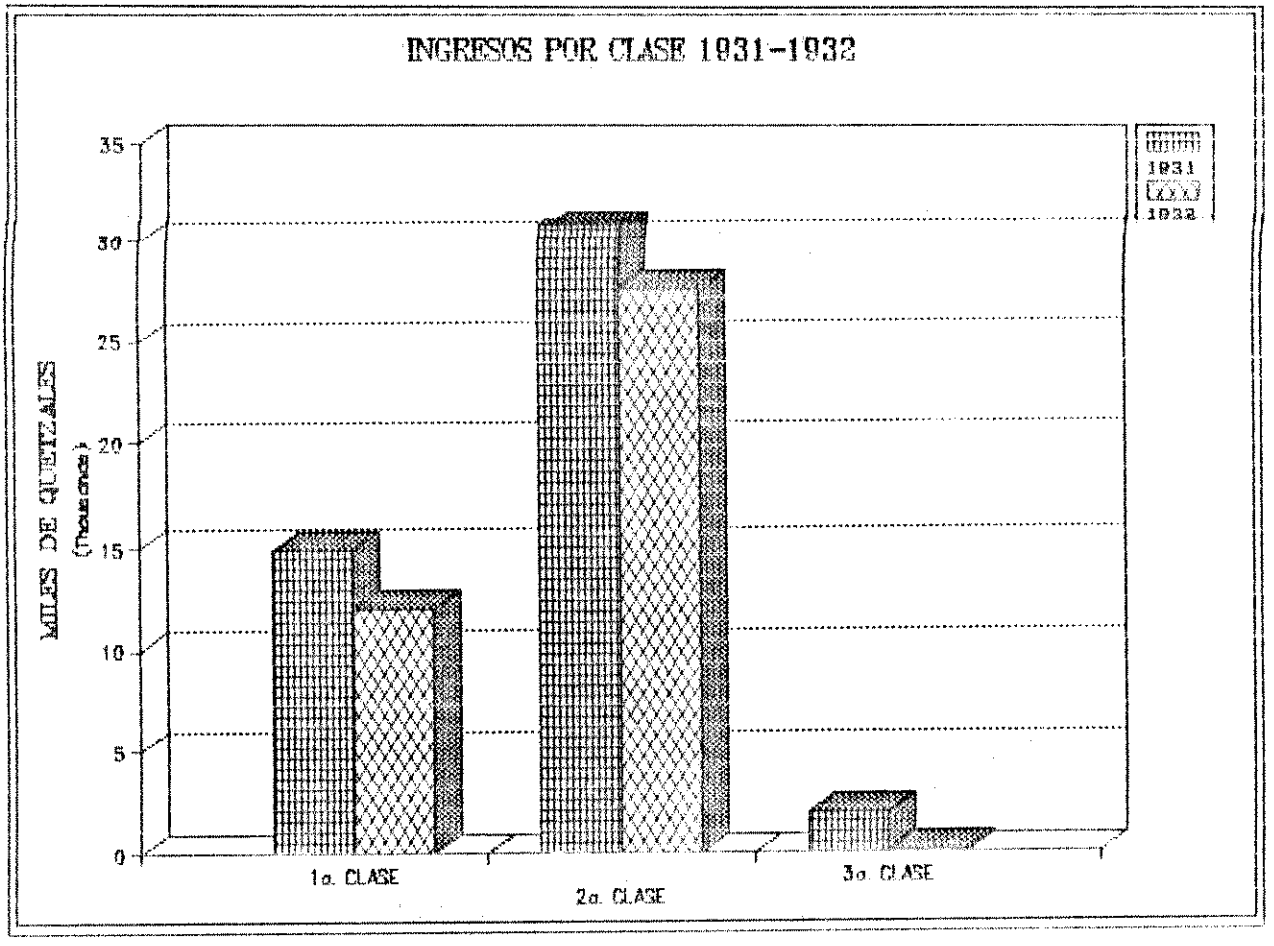
GRAFICA No. 7


INGRESOS POR FLETES AÑOS 1931-1932
MILES DE QUETZALES
(Thousands)
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
1931
1932
IMPORTACION
EXPORTACION
LOCAL

GRAFICA No. 8

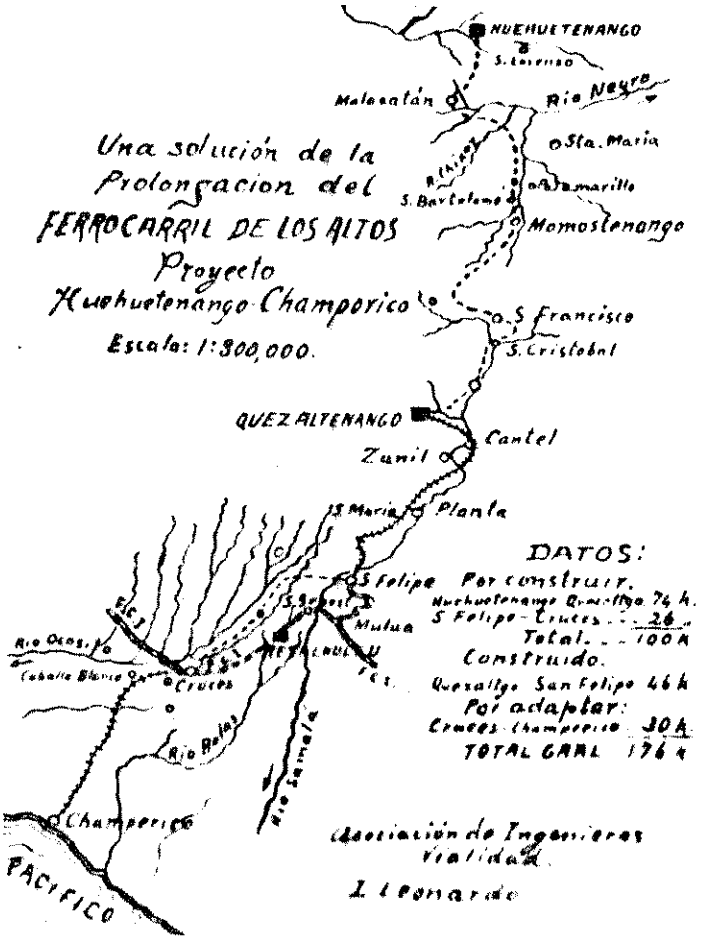

MOVIMIENTO DE PASAJES POR CLASE
1931-1932
MILES DE PASAJES
(Thousands)
70
60
50
40
30
20
10
0
1931
1932
1a. CLASE
2a. CLASE
3a. CLASE

GRAFICA No. 9


INGRESOS POR CLASE 1931-1932
MILES DE QUETZALES
(Thousands)
35
30
25
20
15
10
5
0
1931
1932
1a. CLASE
2a. CLASE
3a. CLASE

Croquis No. 1

Una solución de la prolongación del Ferrocarril de Los Altos, Proyecto Huehuetenango-Champerico.

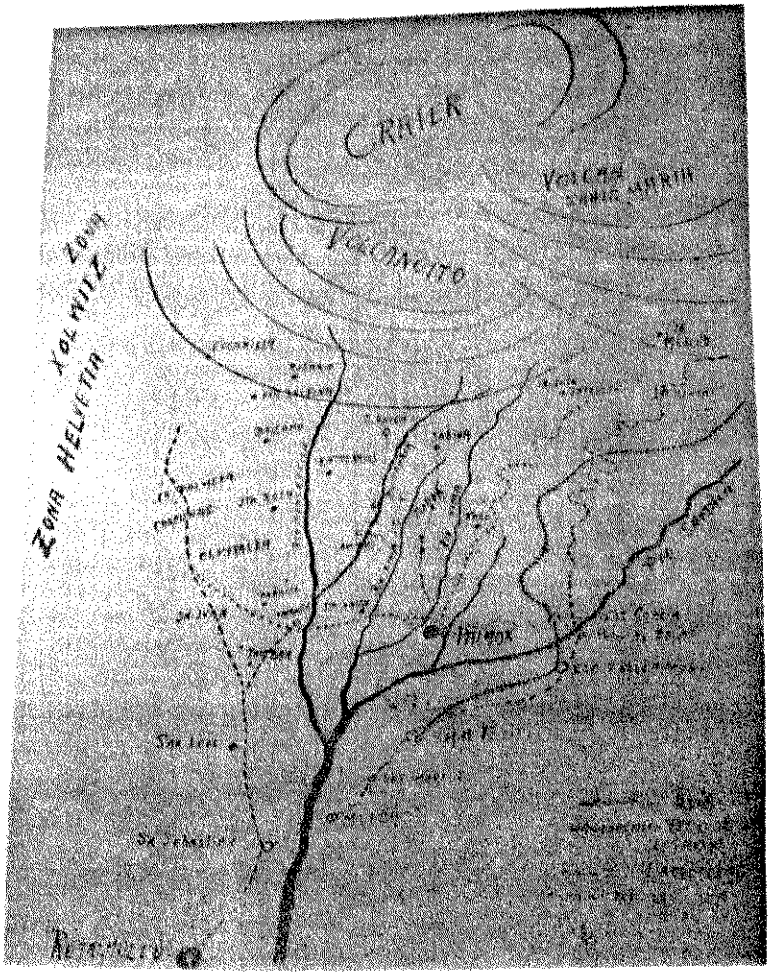


Nos muestra el trazo del Ferrocarril de Los Altos en el tramo Quezaltenango-San Felipe.

Fuente: Revista Ingeniería Nacional. No. 6. Vol. 1. 31 de julio de 1931. Paquete 105 ó 106. pp. 117. AGCA.

Croquis No. 2

Erupción volcánica de Santa Maria, el 4 de noviembre de 1929

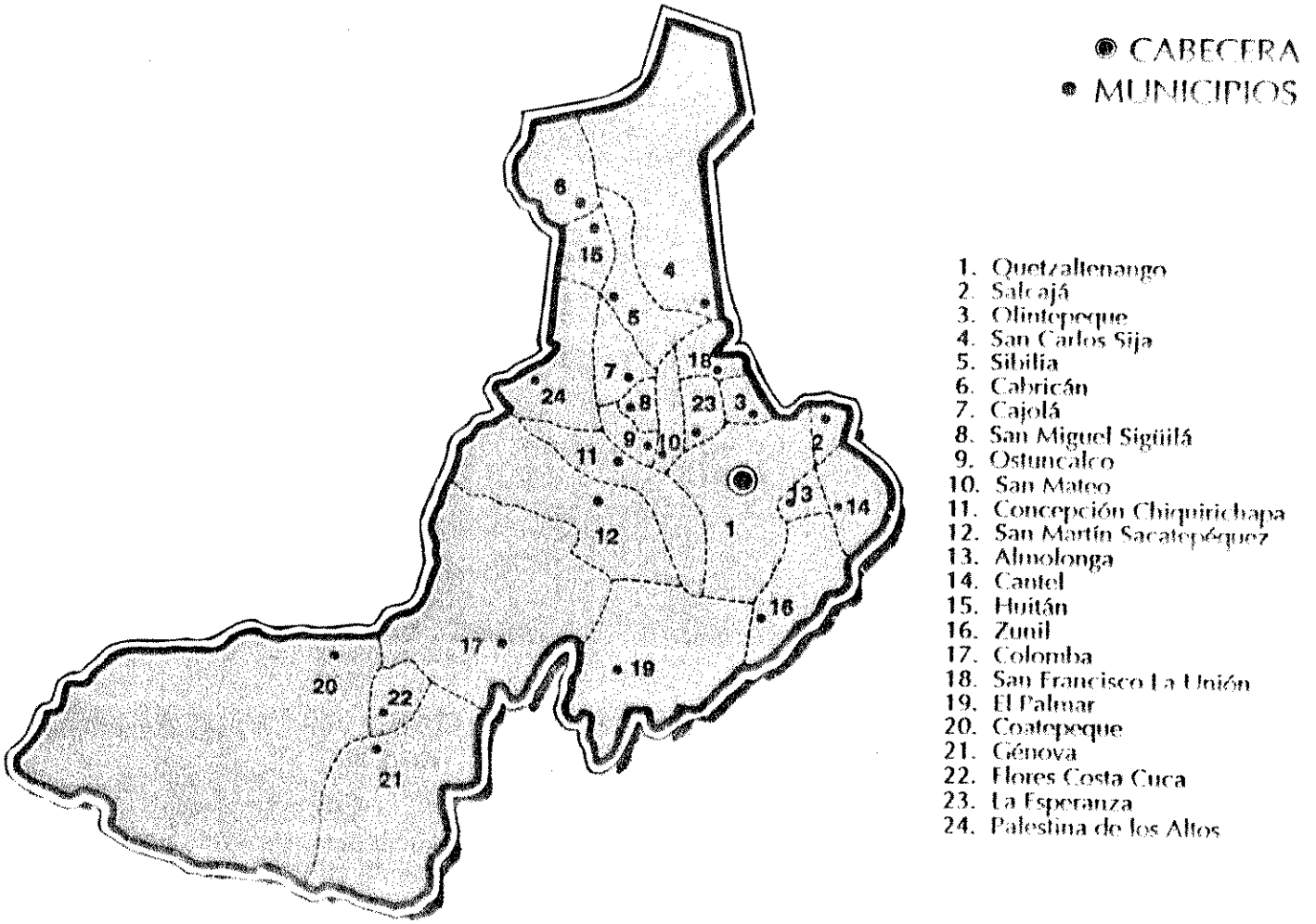


Muestra la localización de la vía en las faldas del volcán Santa María. En 1902, un terremoto y una erupción volcánica interrumpieron el estudio del trazo.

Fuente: Wyld Ospina, Carlos. El Imparcial. 4 de noviembre de 1929. p. 1.

Mapa No. 1

Mapa del Departamento de Quezaltenango

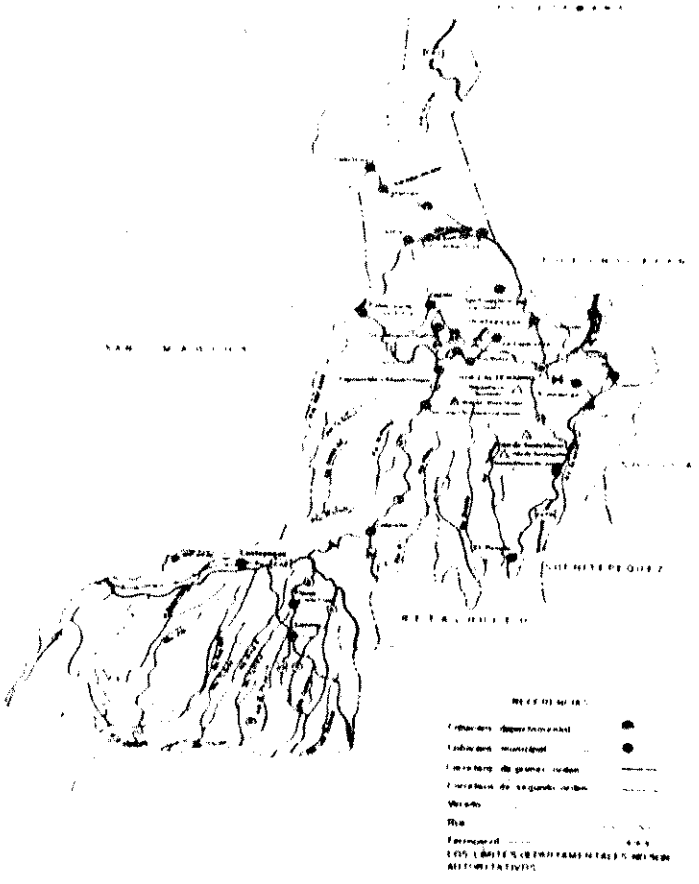


Se observan los municipios de la parte baja del Departemento, donde según las fuentes citadas debió construirse la vía, por ser altamente productivas.

Fuente: Revista Quetzaltenango. Colección Conozcamos Guatemala. No. 6. 29 de junio de 1993. p. 3.

Mapa No. 2

Departamentos de Los Altos

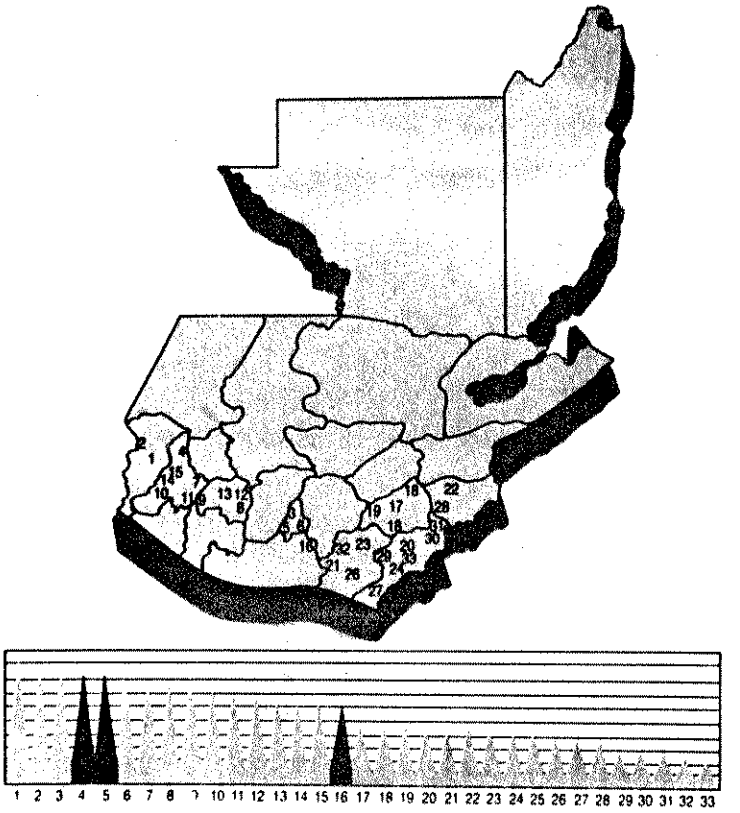


Se localizan los Departamentos contemplados en el Proyecto del Ferrocarril Nacional de Los Altos.

Fuente: Gall, Francis. Op. Cit. Tomo III. Guatemala: 1980. p. 20

Mapa No. 3

Volcanes de Guatemala



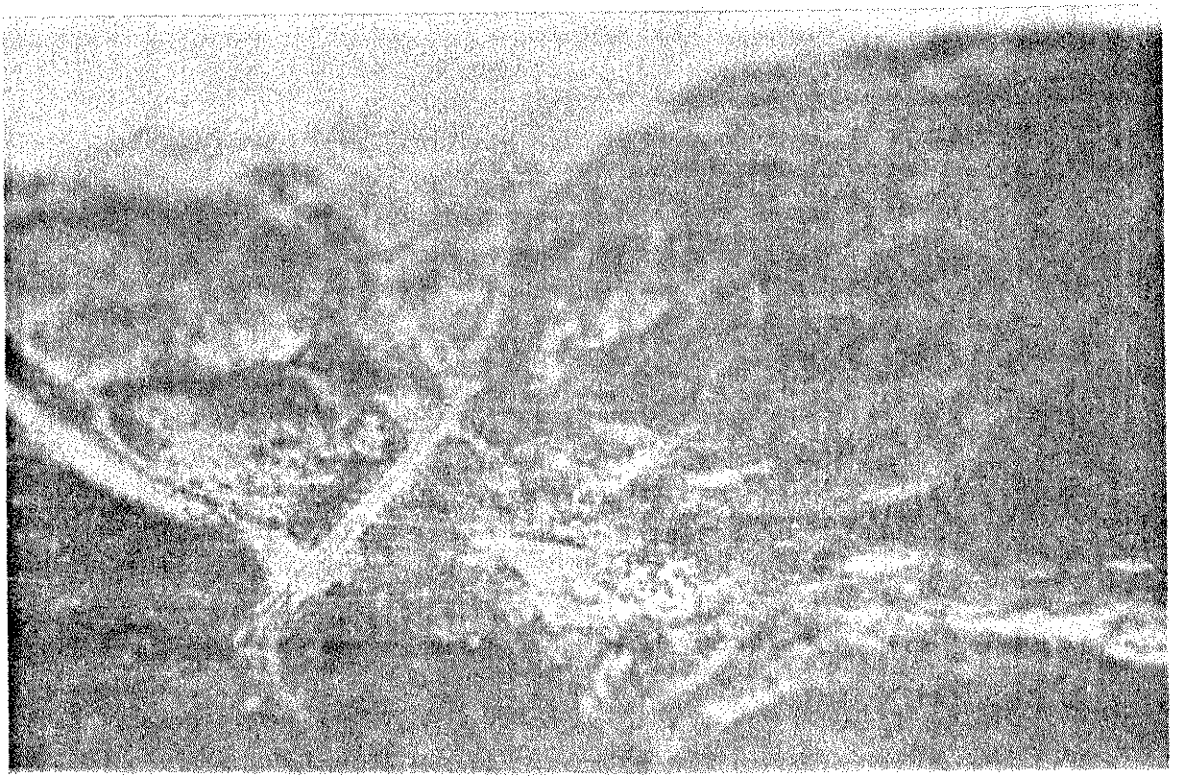
1	Tacumulco	4 223 mts	11	Cerro Quemado	3 197 mts	22	Quetzaltepeque	1 904 mts
2	Tacana	4 093 mts	12	Tolimán	3.158 mts	23	Jumaytepeque	1.815 mts
3	Acatenango	3 976 mts	13	San Pedro	3.020 mts	24	Chingo	1.775 mts
4	Santa María - Santiaguito	3 772 mts	14	Chicabal	2 900 mts	25	Tahual	1.716 mts
5	Fuego	3 763 mts	15	Lacandon	2 779 mts	26	Cruz Quemada	1.690 mts
6	Agua	3 756 mts	16	Pacaya	2 550 mts	27	Moyuta	1 662 mts
7	Zunil	3 542 mts	17	Jumay	2 176 mts	28	Ipala	1.650 mts
8	Atitlán	3 537 mts	18	Tobon	2.087 mts	29	Amayo	1 544 mts
9	Santo Tomás	3 505 mts	19	Alzatate	2 045 mts	30	Ixtepeque	1 292 mts
10	Siete Orejas	3 373 mts	20	Suchitán	2 042 mts	31	Montenico	1 285 mts
			21	Tecuamburro	1 982 mts	32	Cerro Redondo	1 267 mts
						33	Culma	1 027 mts

Muestra que el Departamento de Quezaltenango, es el segundo en el país, en número de volcanes, y en actividad se encuentran el volcán de Santa María y Santiaguito, en él localizados.

Fuente: Morales Ramazzini, Juan Manuel. Revista Galas de Guatemala. No. 2. 1991. p. 36

Fotograbado No. 1

Vía en una región escarpada



"La línea del Ferrocarril de Los Altos se despeña, como adosada al torrente, en la profunda cañada que marcan las sierras". 1

Fuente: Una visita a los pueblos del Occidente de la República. Nuestro Diario. 4 de marzo de 1935. p. 1 c. 2

Fotograbado No. 2

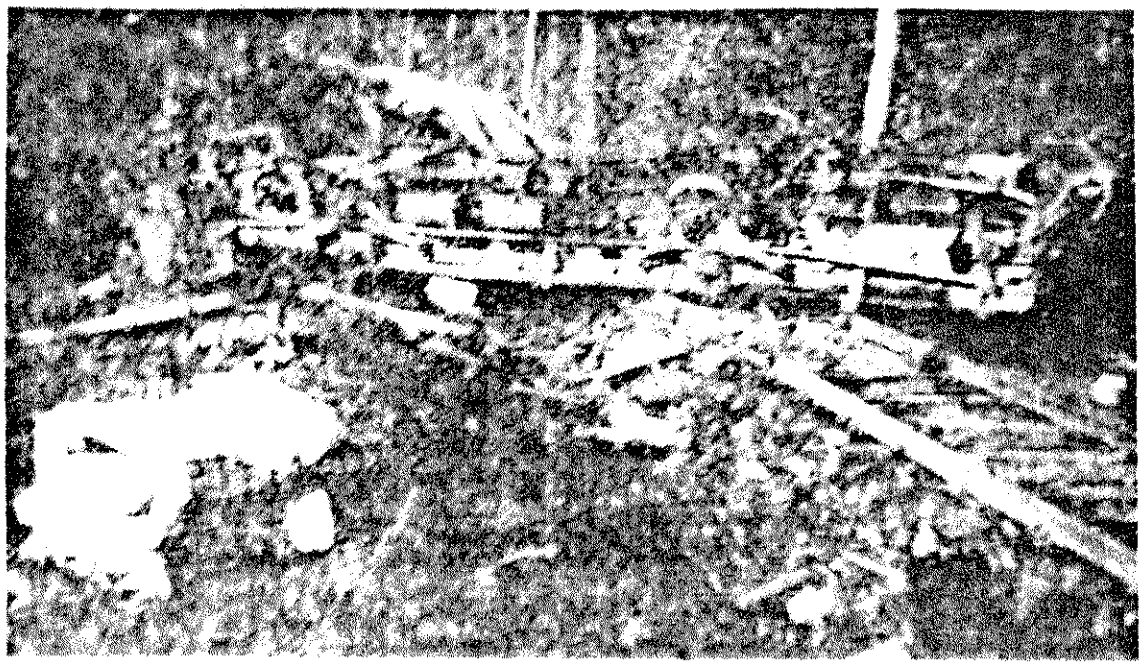
Trabajos en Zunil

Muestra lo escarpado de la región, frente al Salto, en Zunil.

Fuente: Déleon, Manfredo L. Monografía del Departamento de Quezaltenango. 1925.

Fotograbado No. 3

Accidente ferroviario el 19 de junio de 1928



Muestra la forma en que quedó el carro, en el accidente en la curva Las Colmenas, en el kilómetro 14, originado por la excesiva velocidad con que manejaba el conductor, humedad de los rieles y poca adherencia.

Fuente. El Imparcial 25 de junio de 1928. p.1.

Fotograbado No. 4

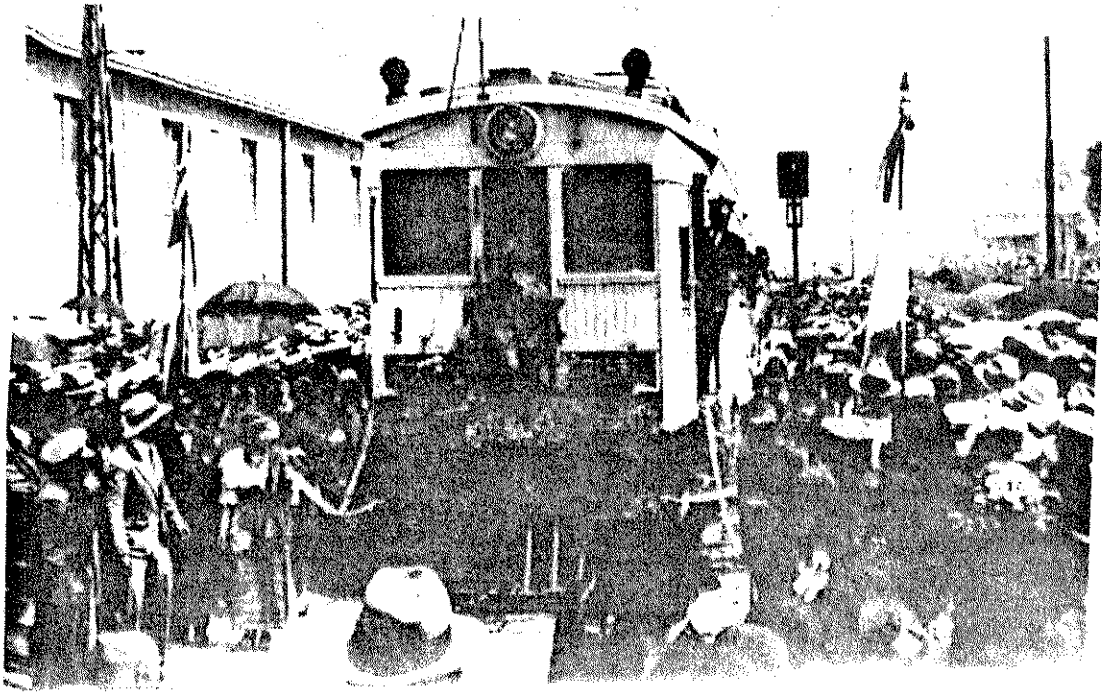
Accidente ferroviario del 19 de junio

Nueve personas fallecieron a consecuencia del trágico accidente; entre ellas, varias mujeres y niños lo que consternó a la comunidad altense.

Fuente: El Imparcial. 25 de junio de 1928. p.1.

Fotograbado No. 5

Día de la Inauguración



Se observa el arribo del Ferrocarril Eléctrico a la ciudad de Quezaltenango, el 30 de marzo de 1930. La asistencia se calculó en 25,000 personas, acontecimiento único en aquellos años.

Fuente: El Nuevo Quetzalteco. Prensa Libre. 29 de mayo de 1995. p.20.

Fotograbado No. 6

Sede de la A.E.G.

Se observa el local que ocupaba la A.E.G. de Berlín, Alemania, en junio de 1931, donde fueron aprehendidos los Jefes de la Empresa, para luego ser sometidos a proceso.

Fuente: Nuestro Diario. 12 de junio de 1931. p. 3.

Fotograbado No. 7

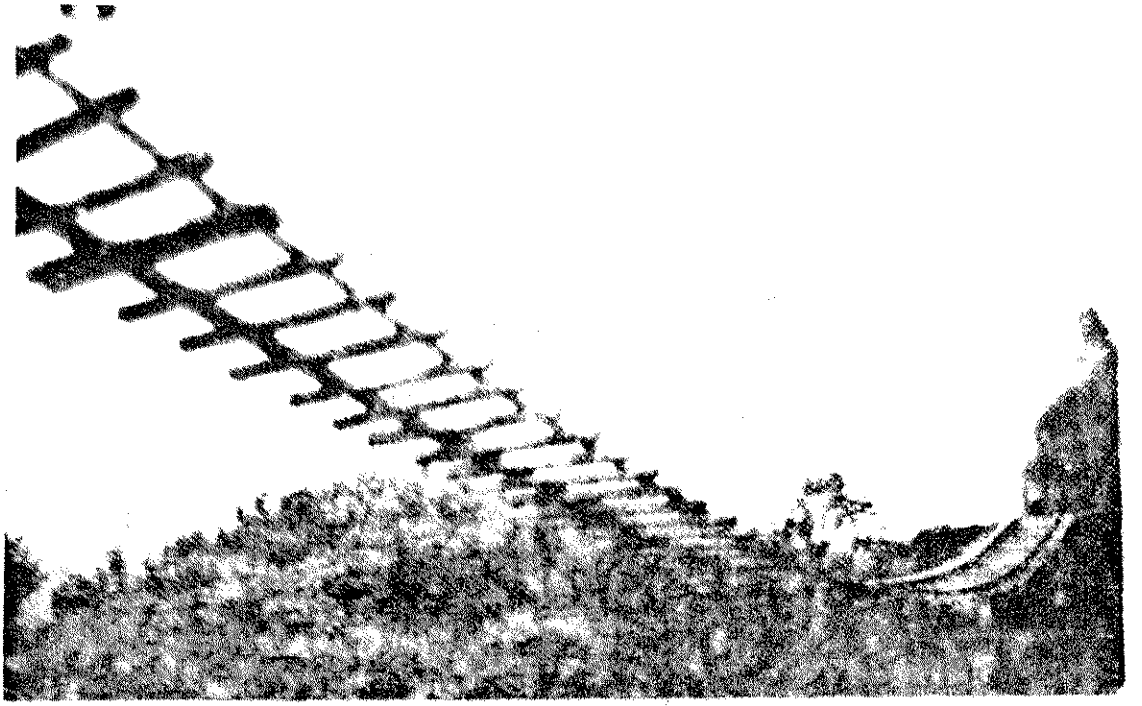
Deslave de relleno

"Vista completa del lavado en la misma línea; arriba se ve como un puente colgante o como el esqueleto de un animal antediluviano, los durmientes y los rieles; la corriente, socavó el terraplén mal dispuesto y pésimamente construído; el punto blanco que se advierte es la perforacion de un desagüe"1

Fuente: Nuestro Diario. 6 de octubre de 1930. p.3
1) Loc. Cit.

Fotograbado No. 8

Deslave del relleno

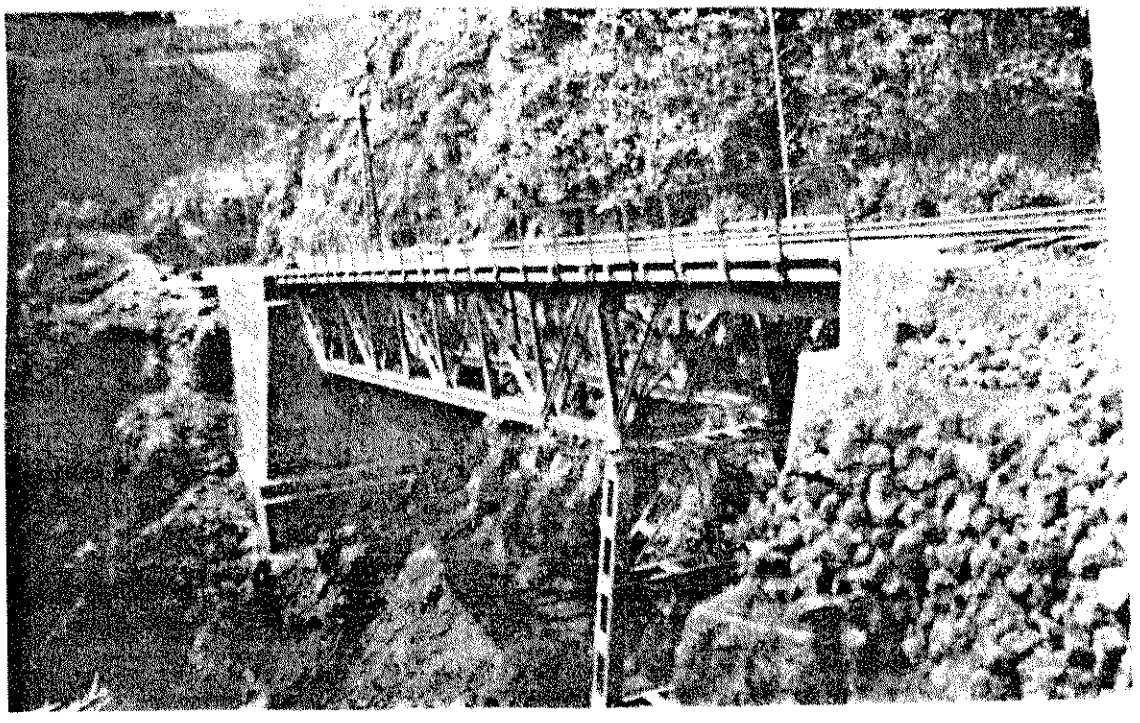


"Ese esqueleto que el lector aprecia es sencillamente lo que quedó de un lavado en la línea del ferrocarril de Los Altos, construída por la A.E.G., el desastre en ese sitio no tiene precedentes"1.

Fuente: Nuestro Diario. 6 de octubre de 1933. p. 1

Fotograbado No. 9

Hermoso Puente en Cantel

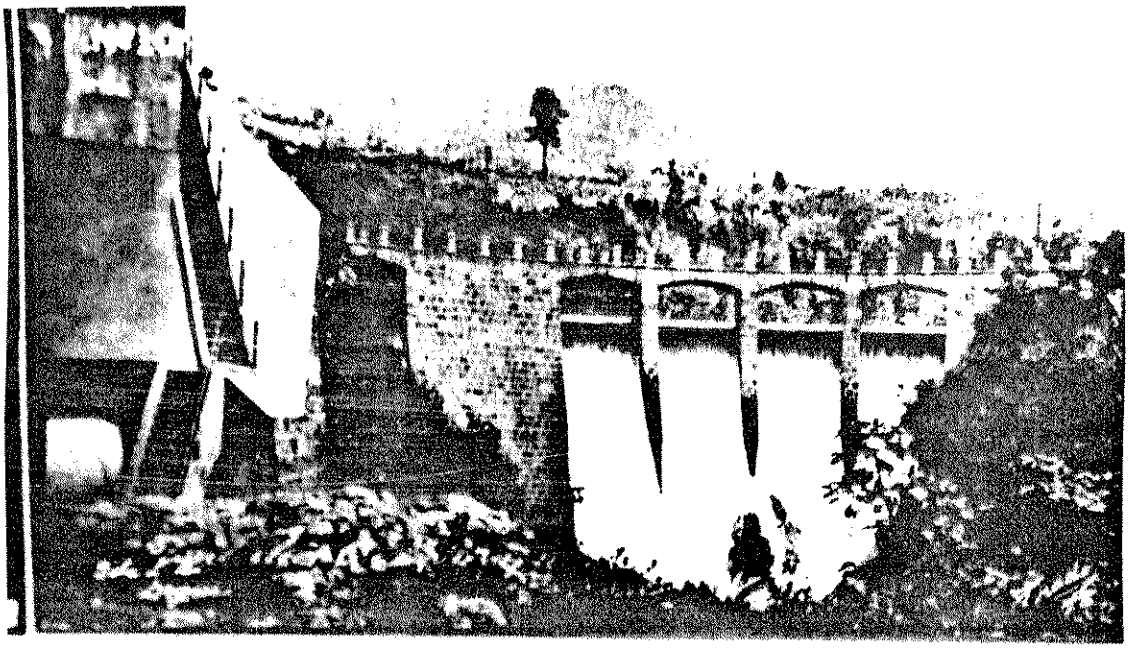


Salvo dos, los puentes eran del tipo Warren invertido, éste fue uno de los más hermosos.

Fuente: El Imparcial. 29 de marzo de 1930. Sección Gráfica.

Fotograbado No. 10

Hidroeléctrica de Santa María

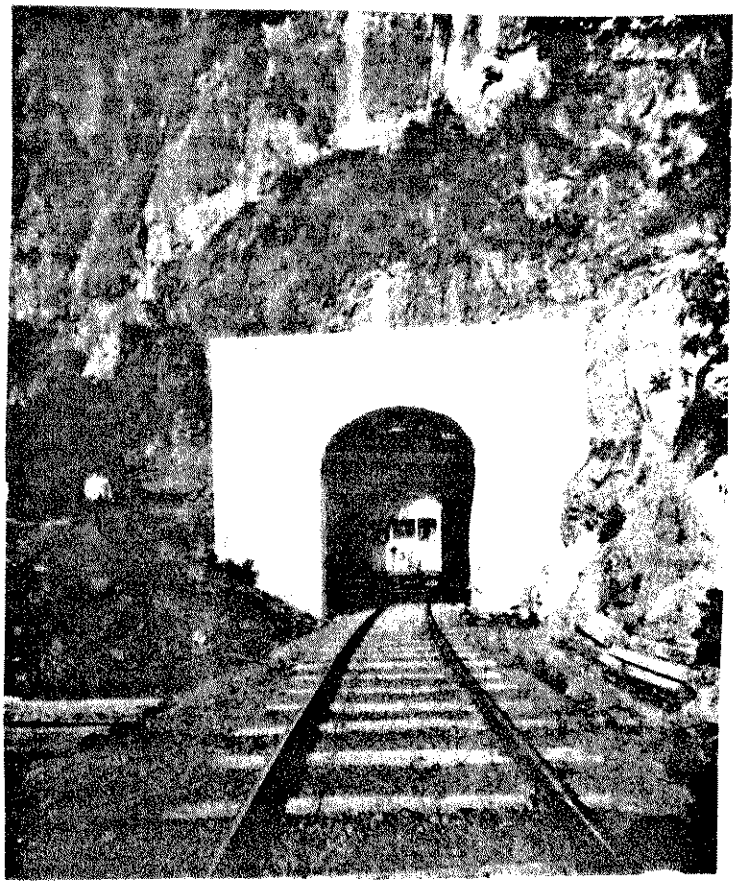


Fue entregada al Gobierno, el 29 de julio de 1927. Utilizó las aguas del Río Samalá. Su construcción fue planificada por un Cuerpo Técnico, a las órdenes del Comité del Ferrocarril de Los Altos.

Fuente: Diario el Imparcial. 29 de marzo de 1930. Sección Gráfica.

Fotograbado No. 11

Entrada de un túnel

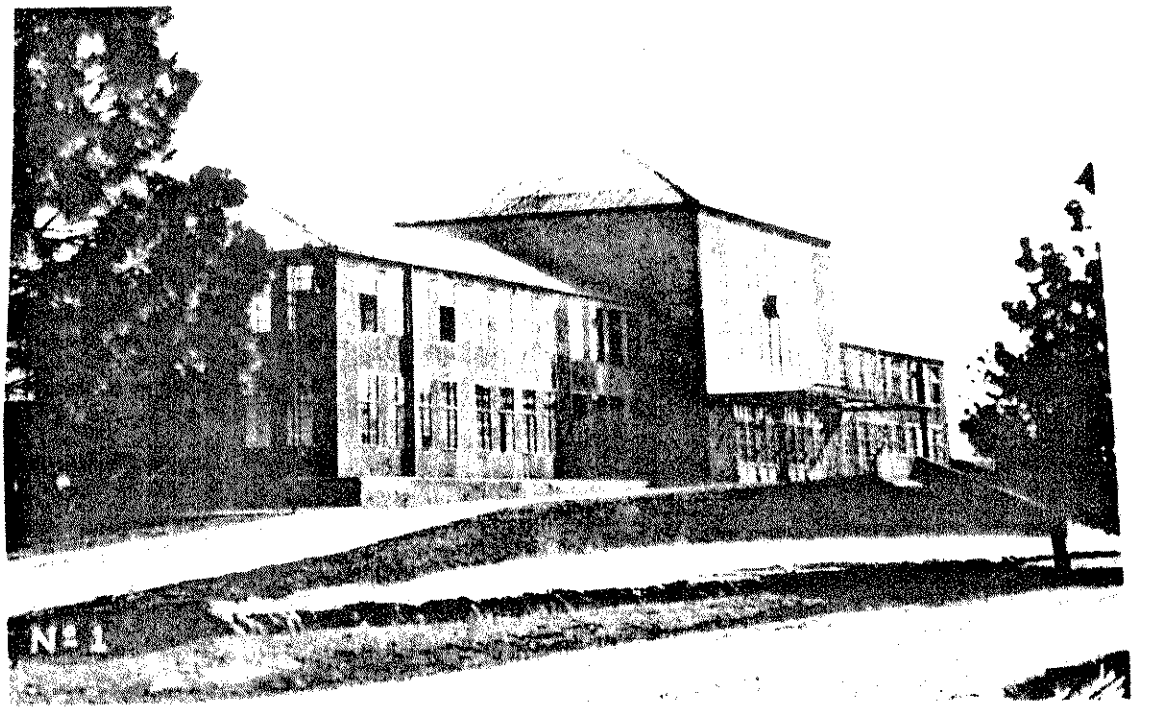


En Santa María de Jesús, además de la Planta Hidroeléctrica se construyó el túnel, aproximadamente con una longitud de 375 metros. En su construcción se trabajó casi por dos años.

Fuente: El Imparcial. 29 de marzo de 1930. Sección Gráfica.

Fotograbado No. 12

Estación del Ferrocarril en Quezaltenango

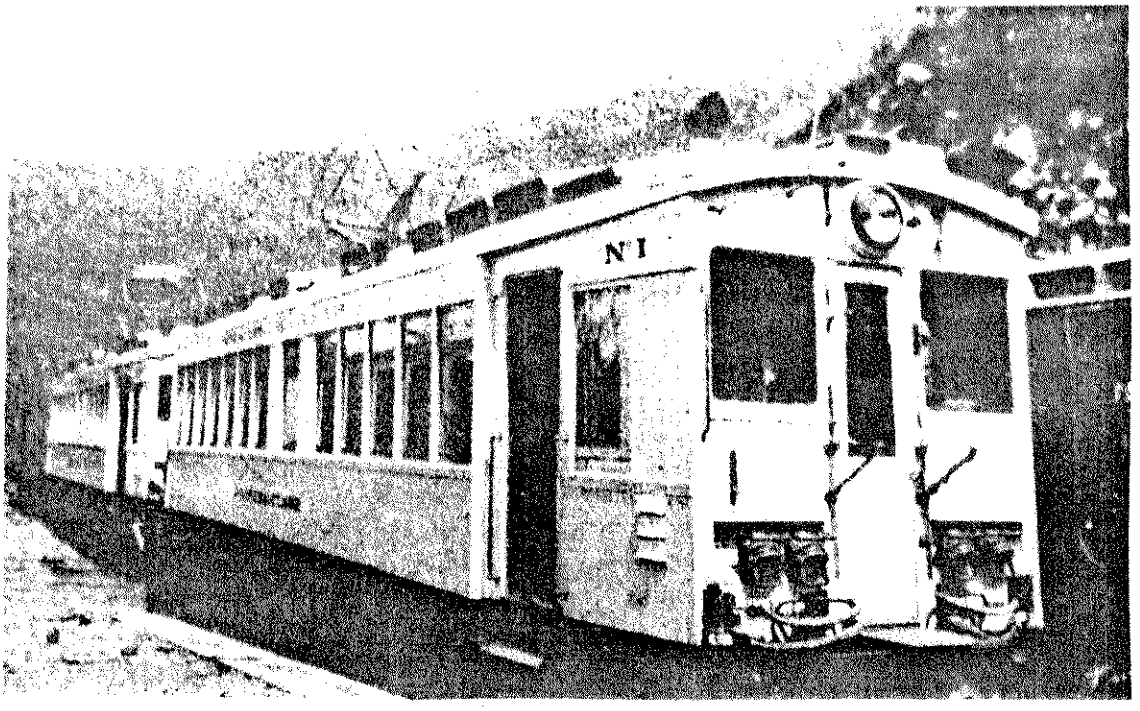


Para su instalación se adquirieron 8 manzanas de terreno en el Barrio La Democracia. Aún existe y es ocupada por la Brigada Militar 17-15. Permanece con su color gris.

Fuente: El Imparcial. 29 de marzo de 1930. Sección Gráfica.

Fotograbado No. 13

Carros eléctricos



De Alemania, llegaron al país, en piezas. Fueron armados en el Taller de Montaje en Santa María. Tenían motor adelante y atrás, es decir; no daban vuelta para el retorno. Su color era crema. Su destino es incierto. En su parte superior se observa el trolley, para transmitirle la corriente que tomaba del cable transmisor.

Fuente: El Imparcial. 29 de marzo de 1930. Sección Gráfica.

Fotograbado No. 14

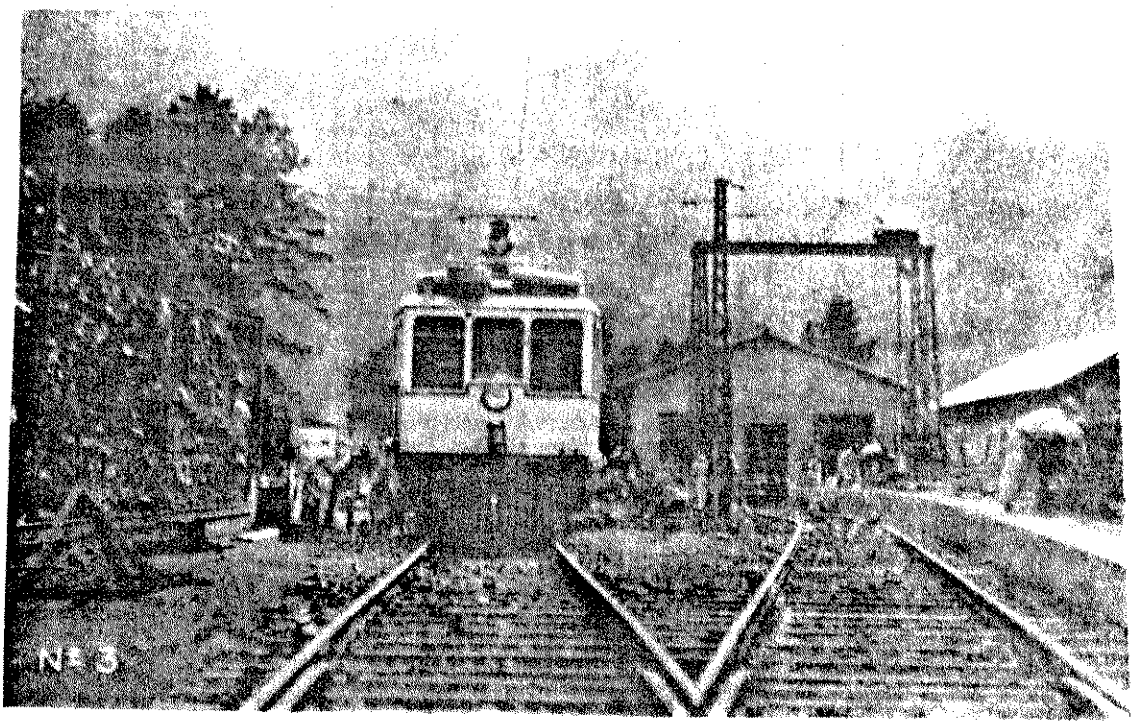
Interior de uno de los carros de primera clase

El interior amplio, no de lujo, pero sí confortable. La estabilidad era una de sus características.

Fuente: El Imparcial. 29 de marzo de 1930. Sección Gráfica.

Fotograbado No. 15

Un cambio de vías en Santa María



Se observa la ancha vía por donde se deslizaba el ferrocarril. Según el Contrato Técnico de 1924, a lo largo del trayecto habrían 25 cambios.

Fuente: El Imparcial. 29 de marzo de 1930. Sección Gráfica.

BIBLIOGRAFIA

Aguilar de León, Juan de Dios.
1986 **José María Orellana.** Presidente de Guatemala. 1922-1926. Guatemala. pp. 154, 159, 165, 187-189, 200, 239 y 253.

_____
1908 **Album del Ferrocarril Interoceánico de Guatemala.** p. 32. Registro 116.536. Biblioteca César Brañas. Usac.

Arango Polanco, Héctor.
1994 **Fuegos de Hormigo y de Metal.** Costa Rica. p. 40. Biblioteca Casa Cultura Occidente. Quezaltenango.

Arévalo Martínez, Rafael.
1982 **Ecce Pericles.** La tiranía de Manuel Estrada Cabrera. Educa. p.35

Calderón Gordillo, Roberto.
1987 **Semblanza Histórica del Ferrocarril Nacional de Los Altos.** Quezaltenango. p. 19 y 23.

De León, Aragón, Oscar.
1969 **Historia de los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.** Guatemala. pp. 7-8.

Deléon, Manfredo L.
1925 **Monografía del departamento de Quezaltenango.** Quezaltenango. pp. 43, y 50. Sociedad de Geografía e Historia.

_____
1954 **Diccionario Enciclopédico Ilustrado.** Editorial Ramón Sopena, S.A. Bercelona, España. 1954 Tomo I-Tomo IV.

Forno de Krause, Stella.
1994 **Historia del Ferrocarril de Los Altos.** Asociación de Amigos de Alemania. Guatemala.

Gall, Francis.
1976 **Diccionario Geográfico de Guatemala.** Instituto Geográfico Nacional. Tomo I. Guatemala. p. 83.

1980 **Diccionario Geográfico de Guatemala.** Instituto Geográfico Nacional. Tomo III. Guatemala. p. 18