

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE HISTORIA
AREA DE HISTORIA

**“LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DEL
SUR EN GUATEMALA (1877-1889),
LA EXPROPIACION DE LAS TIERRAS”**

ERICK FERNANDO ARRECIS CHEW



PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

Nueva Guatemala de la Asunción,
Guatemala, C.A., marzo de 1998

14
T(212.)
C.4

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE HISTORIA
AREA DE HISTORIA

“LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DEL
SUR EN GUATEMALA (1877-1889),
LA EXPROPIACION DE LAS TIERRAS”

TESIS

Presentado por:

ERICK FERNANDO ARRECIS CHEW

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN HISTORIA

Nueva Guatemala de la Asunción,
Guatemala, C.A., marzo de 1998

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE HISTORIA

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTOR: Dr. Jafeth Ernesto Cabrera Franco
SECRETARIO: Dr. Otto Manuel España Mazariegos

AUTORIDADES DE LA ESCUELA DE HISTORIA

DIRECTOR: Lic. Gabriel Efraín Morales Castellanos
SECRETARIO: Lic. Héctor Toussaint Cabrera Gaillard

CONSEJO DIRECTIVO

Director: Lic. Gabriel Efraín Morales Castellanos
Secretario: Lic. Héctor Toussaint Cabrera Gaillard
Vocal I: Lic. Oscar Rolando Gutiérrez
Vocal II: Lic. Celso Arnoldo Lara Figueroa
Vocal III: Maestra Clara Patricia Hernández López
Vocal IV: Bachiller Fernando Cabrera Galindo
Vocal V: Maestra Vera Laura Rodas Vásquez

COMITE DE TESIS

Licenciado Héctor Toussaint Cabrera Gaillard
Licenciada María del Carmen Pinto Morán
Licenciada Ana Vela Castro Mellado



Universidad de San Carlos de Guatemala

Escuela de Historia

EDIFICIO S-1, SEGUNDO NIVEL,
CIUDAD UNIVERSITARIA, ZONA 12
TELEFONOS DIRECTOS: 4769854 - 4769866
TELEFAX: 4769866
GUATEMALA, GUATEMALA, C.A.

Nueva Guatemala de la Asunción
Lunes, 26 de enero de 1998

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
ESCUELA DE HISTORIA

RECIBIDO
ENE. 26 1998

F. *[Signature]*

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

Honorables Miembros

En atención a lo especificado en el Punto SEGUNDO, Inciso 2.6 del Acta No. 39/97, de la sesión celebrada por el Consejo Directivo el día 18 de noviembre de 1997 y dando cumplimiento a lo que reza el Capítulo V, Artículos 7o., 8o., 9o., 10o. y 11o. Incisos a, b, c, d, y e, del Reglamento para la elaboración de Tesis de Grado de la Escuela de Historia, rindo dictamen favorable al informe final de tesis titulado "La construcción del ferrocarril del sur en Guatemala (1877-1889); la expropiación de las tierras", del estudiante Erick Fernando Arrecis Chew, Carnet No. 88-13693, indicando que se realizó modificación al título original presentado: "La construcción del ferrocarril del sur (1877-1889) y la expropiación de las tierras".

Por lo anterior solicito se nombre Comité de Tesis, para continuar con los trámites correspondientes.

Sin otro particular y con las muestras de consideración y estima, me suscribo de ustedes atentamente,

"DID Y ENSEÑAD A TODOS"

[Signature]

Lic. Héctor Toussaint Cabrera Gaillard
Asesor de Tesis



RECEIVED
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Central



ESCUELA DE HISTORIA
Ciudad Universitaria, Zona 12
GUATEMALA, CENTROAMERICA

Nueva Guatemala de la Asunción
Viernes 13 de Febrero de 1998

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

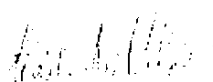
Honorables Miembros:


En atención a lo especificado en el Punto TERCERO, inciso 3.9 del Acta 02/98 de la sesión celebrada por el Consejo Directivo el día 3 de febrero de 1998, y dando cumplimiento a lo que reza el Capítulo VI, Artículo 12o y 13o Inciso a, b, c y d del reglamento para la elaboración de tesis de Grado de la Escuela de Historia, rendimos dictamen favorable al trabajo de tesis titulado "La Construcción del ferrocarril del sur en Guatemala (1877-1889), la expropiación de las tierras", del estudiante Erick Fernando Arrecis Chew carnet 88-13698.

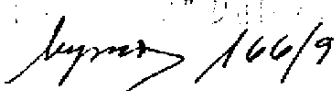
Sin otro particular y con la muestra de consideración y estima, nos suscribimos de ustedes.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Ana Vela Castro Mellado


Licda. María Del Carmen Pinto Morán

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA
FEB. 16 1998
 166/98

Los criterios vertidos en
la presente tesis son
responsabilidad exclusiva
del autor.

INDICE

INTRODUCCION	1
CAPITULO I	
Evolución de las vías de comunicación y fuerza de trabajo.	5
1.1 Antecedentes	6
1.2 La importancia de las vías de comunicación para el proyecto liberal.	11
Notas del capítulo I	19
CAPITULO II	
El proceso de expropiación de tierras y el Ferrocarril del Sur.	22
2.1 Mecanismos legales de expropiación de la tierra.	31
A. Indemnización	32
B. Permuta de terrenos	35
Notas del capítulo II	40

CAPITULO III

Infraestructura del ferrocarril.	42
3.1 Paisaje natural	42
3.2 La Transformación "liberal" del paisaje	45
3.3 La fuerza de trabajo	50
3.4 Concesiones	53
3.5 Los contratos	57
A. Derechos de la empresa	57
B. Obligaciones de la empresa	59
Notas del capítulo III	61
CONCLUSIONES	63
BIBLIOGRAFIA	66
ANEXOS	74

INTRODUCCION

En la Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala debe presentarse, previo a la graduación profesional, un trabajo de tesis como requisito obligatorio para la misma. Este trabajo debe constituirse en un aporte para la construcción de la historia del país.

En el estudio que aquí se presenta se busca una aproximación a las formas de expropiación y las condiciones legales que el Estado Liberal (1880-1890) utilizó para apropiarse de la tierras de pequeños y grandes propietarios ubicadas en el lugar en que se construiría el Ferrocarril del Sur. Se analizan también los convenios que el mismo Estado liberal establece para llevar a cabo sus planes de gobierno.

Las dificultades que se presentan ante este tipo de trabajo son diversas. Por una parte la bibliografía referente al tema aborda solamente aspectos como las líneas férreas, la monopolización del transporte, estadísticas de transportación de productos de exportación, etc. por lo que se hace necesario cubrir los vacíos existentes con una investigación

que proporcione información acerca de los procesos previos de expropiación y negociación del Estado tanto con los pobladores del lugar como con los inversionistas. Aspectos sin los cuales, cualquier investigación que intente cubrir el desarrollo estaría incompleta. Por otra parte, se pudo apreciar que la documentación referente a la construcción del Ferrocarril del Sur es relativamente escasa. Esto se debe a que era el primer gran proyecto que los liberales iniciaban, como parte de su programa de Gobierno, es por ello que no existe mucha documentación al conformarse como una empresa privada. Todo lo contrario a la construcción del Ferrocarril del Norte en el que el Estado es el responsable de dicho proyecto.

En la investigación realizada se utilizaron las fuentes documentales de primera mano, así como aquellas obras bibliográficas que hacen un análisis de la sociedad en su conjunto.

La información recabada procede fundamentalmente del Archivo de Escribanía de Gobierno y Sección de Tierras y del Archivo General de Centro América en los que se consultaron

Protocolos de Cámara y expedientes diversos utilizados en los distintos apartados.

Es así como en el primer capítulo, de este trabajo se encuentran los antecedentes, condiciones e importancia de las vías de comunicación para el proyecto liberal.

En el segundo capítulo, se estudia el proceso de expropiación de tierras, las disposiciones legales necesarias que impulsan y promueven dicho proceso, es decir que se amparan en la llamada, por los liberales, "Gran Obra Nacional" .

En el capítulo tercero, se indican las condiciones propias de la región en que se construiría el Ferrocarril (posteriormente a los procesos de concesión y expropiación) a nivel de las dificultades geográficas y el abastecimiento de fuerza de trabajo (mediante ciertos mecanismos legales y económicos). Una revisión de las concesiones y un breve análisis de los contratos que el Estado firmó con distintas compañías permite acercarse al impacto de las políticas de los gobiernos liberales en la vida de las mayorías poblacio-

nales y en el subsiguiente desarrollo del capitalismo en el país.

Se presentan también algunas gráficas y mapas, que permiten una mejor visualización de lo anotado en los capítulos mencionados.

Lo que se expone constituye un aporte a la historia (económica y regional), en la que falta mucho por estudiar y no existen tópicos agotados. Este trabajo de tesis es una aproximación al estudio de una parte de la infraestructura vial sin la que no es posible entender el proceso mediante el cual se inició la construcción del capitalismo-agroexportador en el país, así como el costo del mismo proceso.

Para finalizar, quiero agradecer la colaboración que en la elaboración de este trabajo prestaron muchas personas, pero en especial al apoyo y comentarios de quienes leyeron el manuscrito original.

CAPITULO I

EVOLUCION DE LAS VIAS DE COMUNICACION Y FUERZA DE TRABAJO

Para conocer el fenómeno a tratar, es necesario partir de un conocimiento general del panorama que presentaban las vías de comunicación, desde la época colonial hasta el momento en que principian a manifestarse los cambios alrededor del nuevo producto que vendría a ser el sustento económico de la nación, de los terratenientes y nuevos grupos sociales: el café.

La producción de este nuevo producto demandó la disponibilidad de grandes extensiones de tierras, de mayores contingentes humanos para la cosecha y explotación, y principalmente de la implementación de una red vial de comunicación interna que conllevará la agilización comercial de productos en el mercado internacional.

Las transformaciones que los liberales impulsaron a partir del año 1871 vinieron a complementar y expeditar las políticas y/o proyectos cuya planificación se había realizado en las administraciones llamadas conservadoras.

A consecuencia de las demandas de los grupos vinculados a la producción y comercialización del café, la administración liberal hubo de recurrir a una serie de políticas dentro de las cuales se contemplaron: las políticas crediticias, de empréstitos, de inmigración, concesiones industriales diversas, etc. todas ellas con el objetivo inmediato de atraer capitales extranjeros, fuerza de trabajo calificada y tecnología cuya prosperidad era necesaria para los adelantos infraestructurales que el proyecto político liberal demandaba

1.1 ANTECEDENTES

El período colonial desarrolló su comercio condicionado por las limitaciones legales que impuso la Corona Española. Se contó con productos de interés para el mercado de la colonia, principalmente el cacao y el añil. A las limitaciones mencionadas se sumaba el deterioro en que se encontraban las vías de comunicación y el aislamiento que se mantenía con las rutas ultramarinas, por lo que los productores comerciales pagaban un alto costo para transportar sus productos a los puertos de embarque en el Atlántico [1].

Al proclamarse la independencia, el país producía escasos artículos de exportación y eran muy limitadas sus

relaciones comerciales con los mercados extranjeros. Las vías de comunicación, tanto marítimas como terrestres, no se habían mejorado a consecuencia de la falta de recursos económicos y los pocos ingresos que existían se destinaban a otras necesidades que imponía el desembolvimiento económico del país. Durante el transcurso de este período se evidencia la urgencia de contar con trabajo físico de la población para ampliar o mejorar las obras previstas, relacionadas con la infraestructura vial existente, por lo que la Asamblea del 8 de mayo de 1830 legalizó la "Ley de Contribución de Caminos" (que obligó a toda persona a trabajar 3 días anualmente en el desarrollo de las vías de comunicación o pagar el jornal correspondiente; a pesar de ser aplicable a toda la población, esta ley afectó principalmente a los indígenas).

Durante la administración de Mariano Gálvez se planteó la necesidad de construir carreteras y caminos que comunicaran con los puertos del Pacífico y del Atlántico, que permitieran a los agricultores del país exportar sus productos. Es de hacer notar que en vista del poco desarrollo de las vías de comunicación (que reflejaban los múltiples problemas económicos, políticos y sociales que la administración enfrentó) se proyectó la construcción de la carretera de la Costa Sur hasta la frontera con México.

Se puede afirmar que a lo largo del período de Gálvez la legislación y algunas medidas de orden político se orientaron al desarrollo de las vías de comunicación.

La administración de Rafael Carrera, dedicó su plan de gobierno al cultivo y exportación de la grana, por lo que los conservadores se interesaron en el mejoramiento de las vías de comunicación que permitieran su rápida comercialización y fácil exportación. Para este proyecto se utilizó fuerza de trabajo forzada, sin embargo fue poco lo que se realizó por falta de recursos económicos . [2]

Es así, como a mediados del siglo XIX, Guatemala sufría un lento desarrollo en lo económico, político y social. La economía del país tenía su principal punto de apoyo en la agricultura, siendo el cultivo principal la grana, producto de exportación que había vinculado el país al mercado mundial, y que representaba la base de sustentación económica del sector dominante, representado por la aristocracia terrateniente (ganaderos, clero y grandes comerciantes) y el pequeño grupo emergente conformado por pequeños y medianos propietarios sobre los cuales se fue generando posteriormente un grupo de comerciantes nacionales y extranjeros .

Por su parte, las comunidades campesinas con una economía aún de autoconsumo, continuaban dentro de sus propias leyes de desarrollo que no se veían significativamente impactadas por el desarrollo mercantil. [3]

La estructura agraria imperante en ese momento, estaba conformada de la siguiente manera:

1.- **LATIFUNDIOS** en propiedad de criollos-terratenientes y la iglesia, los cuales no eran cultivados por sus propietarios sino que se daban en arrendamiento, generándose una relación con características serviles con el propietario, y también se dedicaban aquellas tierras exclusivamente a la crianza de ganado vacuno y caballar. Estos latifundios van a extenderse posteriormente, por medio de la expropiación de: tierras comunales, baldíos, ejidos, etc.

2.- **TIERRAS COMUNALES** que pertenecían a las comunidades indígenas, produciéndose a su interior con una economía de autoconsumo; estas tierras eran de excelente calidad y para "... mediados del siglo XIX, ... más del 70% de las mejores tierras del país se encontraban bajo el control de unas 1000 comunidades campesinas, distribuidas en los 17 departamentos de la República de Guatemala" [4].

Muchas de estas comunidades carecían de títulos de propiedad a pesar de poseer excelente tierra para el cultivo.

Hay que recordar que el primer rubro de exportación (la grana) no requirió grandes extensiones de tierra, fuerza de trabajo y/o de una amplia infraestructura para su comercialización. Sin embargo, el cultivo del café sí demandó todo lo anterior y generó además la necesidad de la construcción y ampliación de la red vial para su adecuada comercialización.

El cultivo del café necesitó también de mayor cantidad de trabajadores por lo que se utilizaron medidas de carácter económico y extraeconómico para sujetar a la fuerza de trabajo que se hacía necesaria, que se vieron amparadas por la legislación existente. La ley del 8 de mayo de 1830 señalaba que considerando que la facilidad con que se realizaran las relaciones comerciales y particulares redundarían en el desarrollo de los Estados, dispone en el artículo 1o. "... que todo vecino está obligado a trabajar en los caminos tres días en cada año por sí, o pagando el jornal que corresponde ... " y en el artículo 2o. "... que para hacer efectiva esta obligación, se formarán por las mismas municipalidades registros o listas de todos los vecinos que estén en aptitud de trabajar, excluyendo de ellas solamente a los enfermos

habituales, a los menores de catorce años y mayores de cincuenta y cinco, que sean jornaleros, artesanos o sin capital conocido" [5].

1.2 LA IMPORTANCIA DE LAS VIAS DE COMUNICACION PARA EL PROYECTO LIBERAL

Para el período 1865-1871, los caminos carreteros existentes eran los que unían a la Ciudad de Guatemala con Amatitlán y Antigua, porque eran los principales centros de producción de cochinilla; además del que conducía a Los Altos. Es por eso que los finqueros que se dedicaban al nuevo producto de exportación se quejaban de la falta de caminos, carreteras, puentes etc. para transportar el café "...indicaban que su mejoramiento era cuestión de vida o muerte para la economía de plantación, y no se equivocaban, en todo el país sólo existían veredas que permitían el paso de cargadores indígenas y de mulas. De hecho, sólo se puede mencionar la existencia de caminos malos, pésimos, y absolutamente intran-sitables..." [6] Es por eso que los finqueros demandaban entre sus peticiones más importantes, la necesidad de crear toda una infraestructura apta para el comercio del nuevo producto de exportación. En este sentido, el gobierno se apoyó en diversos mecanismos para el cumplimiento de dichas demandas. Entre ellos los siguientes:

a) La construcción y mejoramiento de las vías de comunicación a través de la creación del Ministerio de Fomento el 24 de Agosto 1871 [7], función que anteriormente desempeñaba el Consulado de Comercio creado en 1793. [8]

b) La expropiación e indemnización de tierras por razones de utilidad pública, para la construcción de estas vías

c) La creación de todo un cuerpo legal de apoyo, por ejemplo : la prohibición de sembrar en los lugares escogidos para los caminos. Al no cumplirse las disposiciones se impondría un castigo, como sucede en el caso de Totonicapán en que se "... publicara por medio de su alcalde lo. para que las siembras de este pueblo no se hagan sobre ningún camino real, ni estravío, ni aún de las ovejas, debiendo dejar una anchura suficiente a todos los caminos principalmente a los de las cienagas de la cumbre; y al que desobedeciere el bando se le impondrá un mes de prisión en las carceles de esta ciudad..." [9]

Se debe aclarar el hecho de que el Consulado de Comercio poseía un plan general de trabajos viales, que se ejecutaba con capital del gobierno. Sus fondos no alcanzaban para la compostura de todos los caminos y puentes del país, por lo

que se utilizaron diversos mecanismos de tipo legal. Para contar con el financiamiento necesario se exigía a los pueblos, que colaboran con la realización de las obras, generándose nuevos impuestos (de peaje o pontazgo). Este impuesto se relacionó específicamente con la construcción de los puentes. Así mismo, el gobierno utilizó los conocimientos técnicos que poseían los inmigrantes extranjeros en la apertura, trazo y habilitación de caminos. El Estado también proporcionó la fuerza de trabajo.

El sistema de trabajo basado en la prestación de servicios personales utilizado en el caso específico de las vías de comunicación recayó en gran porcentaje en indígenas y ladinos de las áreas rurales, siendo utilizados como fuerza de trabajo forzada, en la construcción de obras públicas, tanto en temporada agrícola como cuando finalizaba la misma. Es así, como en el informe del Consulado de Comercio en el año 1865 se hace referencia a esta situación : " Aprovechando los servicios de los vecinos de los pueblos a quienes la ley impone la obligación de trabajar tres días en los caminos, y sin más gasto que el muy insignificante el costo de los instrumentos necesarios se mejoró notablemente la vía que conduce de esta capital al río de Paz" [10].

Otra forma de empleo de la fuerza de trabajo, en obras constructivas viales (pero en menor escala) fue la de los reos cuyas penas se consideraban menores : " Para emprender este trabajo que es bastante fuerte, se encuentra la dificultad de la gente; pero propongo al supremo gobierno, hacerlo con los reos de las cárceles de Amatitlán y Escuintla que no pasen sus condenas de un año, los que podrán salir bajo de fianza, dandoseles un real diario para su manutención, de esta manera puede verificarse este trabajo pronto y con mayor economía, lograndose al mismo tiempo aliviar a las Municipalidades mencionadas de la manutención de tanto reo que por la estrechez e insalubridad de las cárceles estan muy oprimidos y enfermandose ... " (sic) [11].

Hay que hacer notar, que las disposiciones legales para mantener la fuerza de trabajo sujeta a la construcción de los caminos eran arbitrarias, ya que la ley establecía tres días de trabajo pero éstos podían prolongarse cuanto fuera necesario según la cantidad de fuerza de trabajo existente. Esto lo comprueban las múltiples peticiones que existen en la documentación perteneciente a las Jefaturas Políticas, por ejemplo : " Muy señor nuestro, nosotros el gobernador y alcaldes municipales del pueblo de San Francisco el Alto muy

rendidamente le damos parte ante su respetable autoridad de Usted como nuestro padre sobre que en dicho al Alcalde auxiliar del Canton de Calel se an presentado ante Usted es berdad asen tres dias sus trabajos del camino de coxom pero solo tres dias pues a qui en este pueblo ya ban nueve dias a cada casados estan padesiendo mucho trabajo por eso le ponemos en conosimiento de Usted es presiso binieron otro bes para compostura del camino por lo que pedimos ya Usted de un orden porque el Alcalde de Calel es renuente disen ellos no es orden de superior..." (sic) [12]

Esto evidencia que las personas encargadas de velar porque se realizaran las obras, tomaban las medidas que fuesen necesarias por medio de la represión y el castigo para lograr vencer la resistencia campesina al trabajo forzado, ademas "... lo prolongado de los trabajos en caminos desesperaba a muchos campesinos, y no era nada de extraño que muchas familias de comunidades cercanas a las obras viales desaparecieran de un día para otro de sus lugares de residencia..." [13]

Podemos encontrar otras causas por las cuales el desarrollo de las vías de comunicación fue lento, problemático y accidentado: los levantamientos de campesinos y particulares

en contra del régimen conservador, debido a que se interrumpía la época de cosecha, las fiestas patronales, etc. Además de encontrarse la negativa de los finqueros de dejar en libertad a sus mozos para este tipo de trabajo. Esta dinámica es constante a lo largo de todo el siglo XIX [14].

Mario Samper menciona que el auge comercial en Centroamérica que se estaba propiciando con la construcción de distintos ferrocarriles en toda la región [15]. En Guatemala el Gobierno de Vicente Cerna promovió el estudio para la construcción del mismo, a través de una serie de proyectos cuyos objetivos finales eran los de realizar de una forma más rápida el transporte de los productos agrícolas: en los estudios que se realizaban se contemplaba el análisis de los terrenos, caminos, presupuestos de gastos, a cargo de ingenieros calificados, especificándose qué tipo de materiales se necesitaban para la elaboración del proyecto del ferrocarril, que precio tenían en el mercado, con cuánta fuerza de trabajo se contaba y de qué tipo : asalariada o bien forzada [16], conformándose un cuerpo técnico (albañiles y carpinteros) que se desempeñaban en forma asalariada, y un cuerpo no calificado de vecinos aledaños a las obras de construcción, que se reclutaban mediante el régimen de trabajo forzado.

Esto lleva a un régimen mixto de contratación de trabajadores donde se hace notoria la transición de una sociedad aún precapitalista a un sistema más desarrollado, a finales del siglo XIX.

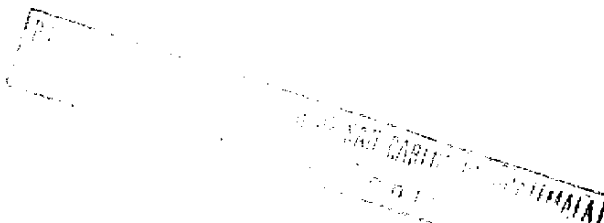
Para la época se estaba desarrollando al rededor del mundo la llamada Revolución Industrial que perseguía implementar los avances tecnológicos existentes (como la máquina de vapor) al campo de la economía. En ese sentido "... los objetivos del gobierno [liberal guatemalteco] eran los de establecer una vía rápida en el sur del país, que partiera del puerto de San José hacia el departamento de Escuintla, posteriormente desplazarla hasta la capital, una en el norte que beneficiara a los departamentos de Zacapa y Puerto Barrios, y por último una que uniera todo el territorio de la república poniendo en comunicación los dos océanos..." [17] que eran los principales puntos para desarrollar el comercio y así conectarse con los mercados extranjeros.

La creación de la infraestructura necesaria para la exportación del nuevo producto (café) se llevó a cabo a través de los esfuerzos gubernamentales, mediante el desarrollo de una política dirigida hacia la construcción de

nuevas carreteras que dotarían al país de la coherencia necesaria en sus comunicaciones. Sobre esa base, se procedió a la apertura de caminos que conducirían a los puntos claves de la producción cafetalera, así como caminos de segundo orden que permitirían la comunicación interna entre las nuevas plantaciones. Para ello se hizo necesario idear los mecanismos pertinentes para poder expropiar a los propietarios de tierras ubicadas en los lugares por los cuales transitaría la línea del Ferrocarril del Sur. Esos mecanismos se detallarán en el siguiente capítulo.

NOTAS DEL CAPITULO 1.

- 1.- Según MacCreery. la ruta tradicional incluía veredas de mulas hasta Izabal, luego en barco y posteriormente a la Independencia vía Belice. **Desarrollo Económico y Política Nacional. El Ministerio de Fomento de Guatemala. 1871-1885.** Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica. Guatemala. 1981.
- 2.- Archivo General de Centro América (AGCA): Ministerio de Gobernación. Signatura (Sig.) B Legajo (Leg.) 28610, Expediente (Exp.) 329 Folio (Fol.) 9 Chimaltenango, 1867. Los indígenas de comalapa solicitaban al Ministerio de Gobernación se les rebajen los días de trabajo forzado en los caminos. De aquí en adelante los documentos de archivo se citarán de manera abreviada.
- 3.- Para ampliar el tema de la economía de las comunidades campesinas Véase: Castellanos Cambranes. **Café y Campesinos en Guatemala. 1853-1897,** Editorial Universitaria, USAC. 1985.
- 4.- Ibid. Pág.122
- 5.- Boletín del Archivo General de Gobierno. 10 octubre de 1872. Guatemala. Editorial Tipografía Nacional, 1936
- 6.- Castellanos Cambranes, J. Op Cit. Pág.463
- 7.- **Recopilación de Leyes,** Tomo I 1871-1881 Pág.12 Guatemala, Tipografía El Progreso. El Ministerio de Fomento tenía a su cargo lo concerniente al comercio, agricultura, ganadería, artes, caminos, puertos y demás medios de comunicación. De León Aragón, Oscar. Los Contratos de la United Fruit Company y las Compañías Muelleras en Guatemala. Editorial del Ministerio de Educación Pública. 1950. Pág. 40



- 8.- Woodward, Ralf Lee. **Privilegio de Clase y Desarrollo Económico Guatemala: 1793-1871**. Editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), 1981. Pág. 27-28. Con anterioridad a 1871, el Consulado de Comercio fue el encargado (como organismo propiciador del comercio) de captar fondos e inversiones para la construcción del llamado Camino de Hierro, ya que el mismo requería para su construcción elevados fondos de los cuales carecía el gobierno.
- 9.- AGCA: Jefatura Política de Totonicapán. Totonicapán, 5 de Marzo de 1866
- 10.- Biblioteca Cesar Brañas. **Informe del Consulado de Comercio**. 14 de junio 1865. Pág. 13
- 11.- AGCA: Sig. B Leg. 28605; Exp. 14 Fol. 4 Año 1866
- 12.- AGCA: Jefatura Política de Totonicapán. San Francisco El Alto, 2 de abril de 1865.
- 13.- Castellanos Cambranes J. Op Cit. Págs. 551-552-555
- 14.- Esta problemática se refeleja en Solicitud de la Municipalidad Indígena al Presidente de la República en la que piden que se reduzca el número de días de trabajo en los caminos por ser "graboso y pejudicial por ser tiempo de siembra", AGCA: Sig. B Leg. 28610 Exp. 329 Fol. 9 Chimaltenango, Año 1867. Paralelamente, El alcalde de San Lucas envía a los administradores de fincas una nota solicitando la presencia de mozos en los trabajos de caminos a la cual los propietarios de fincas se rehusan. AGCA: Jefatura Política de Sololá. San Lucas, 21 de enero 1869. David MacCreery reporta también la resistencia ante el trabajo forzoso, ejemplificandola con la rebelión abierta en Rabinal para 1876. MacCreery, David. **Desarrollo Económico y Política Nacional. El Ministerio de Fomento de Guatemala. 1871-1885**. Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica. Guatemala. 1981. Pág.63

- 15.- Según Mario Samper, los ferrocarriles construidos en Centroamérica fueron iniciados a finales del siglo XIX : Honduras (1868), Costa Rica (1871), Nicaragua (1878), Guatemala (1880) y El Salvador (1882).
Mario Samper K. **Café, Trabajo y Sociedad en Centroamérica (1870-1930) Una Historia Común y Divergente.** En : Acuña Víctor Hugo (editor) Historia General de Centro América Tomo IV, Editorial Sociedad Estatal Quinto Centenario Flacso. Madrid, España. 1993. Pág.45
- 16.- AGCA: Sig. B Leg. 28623; Exp. 153 ; Fol. 3 Chiquimula Año 1870.
- 17.- AGCA: Mensaje del Gobierno a la Cámara de Representantes 4 de marzo de 1870. Texto entre corchetes agregado por el autor.

CAPITULO II

EL PROCESO DE EXPROPIACION DE TIERRAS Y EL FERROCARRIL DEL SUR

Para 1871 conforme aumentaba la producción cafetalera, se desarrollaba la llamada Reforma Liberal, cuya base de sustentación se encontraba en las ideas de "Orden y Progreso". Algunas de las principales medidas implementadas fueron la consolidación de los bienes procedentes de manos muertas, que condujo a la secularización de los bienes y propiedades de la Iglesia Católica, el matrimonio civil, las expropiaciones de tierras para cultivo de café, la creación de fondos para organizar bancos, el desarrollo de la educación laica, etc. Además se proyectó un sistema de comunicaciones, que dio impulso al comercio y a la industria. Se modernizó la legislación, recogiendo en ella las principales conquistas liberales, mediante la creación de todo un cuerpo legal de apoyo, cuyo centro fue la Constitución de la República emitida en 1879.

Así pues, la toma del poder por los liberales trajo una considerable diferenciación social sobre todo en el campo : se ampliaron los empresarios agrarios aliados al capital ex-

tranjero y los campesinos iniciaron su camino hacia la conversión en asalariados agrícolas .

El presidente Justo Rufino Barrios (1873-1885), como el máximo exponente de los productores agrícolas guatemaltecos, colaboró al desarrollo del grupo social que representaba, apoyándose políticamente "... en una élite burocrática de ideas liberales, casi siempre dispuesta a satisfacer los deseos del dictador. A esto contribuyó el soborno y el terror prácticas ampliamente difundidas durante este período..." [1] Ante los cambios acelerados en el ámbito de la economía se reestructuró la dinámica de las clases y capas sociales quedando de la siguiente manera, según Castellanos Cambranes :

- a) Los grandes latifundistas nativos y extranjeros, quienes constituían el principal apoyo del régimen, interesados en un consiguiente cambio a su favor, partiendo de la estructura agraria del período conservador, lo que implicaba, apoderarse de las tierras de las comunidades aldeanas y convertir al campesinado expropiado en peones endeudados.

- b) Los grandes comerciantes extranjeros y guatemaltecos.

- c) La aristocracia burocrática liberal, que se enriquecía utilizando los cargos públicos y aterrorizaba la población.
- d) La clase media ladina que habitaba las ciudades y que constituía la burocracia media y baja.
- e) Los pequeños propietarios agrarios, que aumentaron su número a costa de las expropiaciones de tierras de las comunidades aldeanas.
- f) La mayoría de la población indígena dedicada al cultivo de la tierra, tanto en calidad de campesinos como asalariados en las plantaciones de café..." [2]

La anterior diferenciación social resulta acertada al explicar las distintas características que, posteriormente, asumió el proceso de expropiación según la extracción de la clase de los ciudadanos afectados. Para llevar a cabo las mejoras, encaminadas al llamado " progreso liberal " el gobierno de Barrios implementó la construcción del Ferrocarril del Sur (como base del despegue agroexportador) por lo que tuvo que expropiarse a los habitantes que poseían terrenos en la región que sería usada por el ferrocarril. Para ello se implementó un proceso de expropiación de los mismos, proceso que constituye el objeto de interés del presente capítulo.

La expropiación se entendía como el acto legal en el cual el Estado confiscaba una determinada propiedad por considerarla de "utilidad pública" y que constituía un obstáculo para el "desarrollo" del país, entendiéndose que la persona afectada debía ser indemnizada por el Estado mismo. En función de la "utilidad pública" la persona debía ser afectada por el proceso de expropiación, como lo hizo ver El Diario de Centro América del 6 junio 1884: "La expropiación ... es una necesidad para el progreso... antes que nosotros y nuestras propiedades está la felicidad de la Patria, en cuyas aras debemos depositar cuanto contribuya a su engrandecimiento..." [3]

El concepto de expropiación empezó a utilizarse desde 1861, a través de una ley que establecía su categoría de asunto de interés público y el acuerdo de las indemnizaciones. Más adelante, en 1882, se impulsaba mediante la prensa escrita la necesidad de modificar la ley [4].

El cambio se explica por la variación de intereses, condiciones y/o situaciones por las que atravesaba el Estado Liberal : se indica que el gobierno ha tenido grandes gastos por el pago de las indemnizaciones. En esencia, el editorial se encamina a afirmar que "si bien el Ferrocarril

puede ocasionar algunos daños al pasar por una propiedad, le aumenta el valor a la misma y en última instancia, es el dueño quien viene a beneficiarse, por lo que sería él quien debería pagarle al Gobierno". [5]

Se recalca que si el dueño hace reclamaciones, pidiendo su respectiva indemnización, entonces se le exigirá que sea él quien pague al Gobierno el beneficio recibido, pues el Ferrocarril le será de suma utilidad para su producción, en un claro acto de intimidación a la población para que no exija el cumplimiento de los derechos y privilegios que le otorga la ley.

Esta nueva política del gobierno, podría haberse aplicado a los grandes productores porque en realidad, quienes sí se venían a beneficiar, agilizando de esta manera el transporte de sus productos y además obtenían mayores ganancias por la ubicación estratégica de sus terrenos. En cambio, para la mayoría de los pequeños propietarios, el beneficio del Ferrocarril se reducía, pues ellos perdían casi todo su terreno e incluso sus viviendas y pequeños cultivos, sin percibir un beneficio significativo. De cualquier manera, la política liberal estaba encaminada a brindar beneficios a los terratenientes y grandes agroexportadores, no así al pequeño propietario.

El pequeño productor que sobrevivía trabajando su pedazo de tierra y vendiéndose como fuerza de trabajo para las grandes plantaciones tuvo sobradas razones para estar en desacuerdo con la expropiación. Este hecho lo deja entrever un editorial del Diario de Centro América, publicado el 6 de junio de 1884 en donde se indica que la expropiación es una empresa mal vista por los sectores rurales de pequeños productores, "... pues esta misma ignorancia es motivo suficiente para que (el vulgo) califique tales empresas como perjudiciales y las considere aunque no sea por mucho tiempo, hasta con recelo y repugnancia " [6] .

En el mismo editorial se critica negativamente y asegura que la llamada clase indígena, tiene mucho apego por la tierra y "...no titubea en llegar a cualquier extremo, por un palmo de terreno" (sic) [7] .

Como contraparte, los terratenientes poseedores de muchas caballerías de tierra deseaban proveerse de más caballerías a cualquier costo , incluso propiciando movimientos sociales como la misma Reforma Liberal acción que no se cuestionaba . Para los indígenas y ladinos pobres en cambio, que no contaban a veces más que con lo necesario, su reacción de rechazo era totalmente justificada, pero condenada por la opinión pública. Varias personas resultaron damnificadas por

la expropiación que sufrieron sus terrenos, para tener una idea aproximada se presenta aquí un cuadro detallado de las personas que realizaron los trámites burocráticos respectivos para obtener su indemnización .

CUADRO No. 1

INDIVIDUOS EXPROPIADOS E INDEMNIZADOS EN EL PROCESO DE LA
CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DEL SUR

(1885-1889)

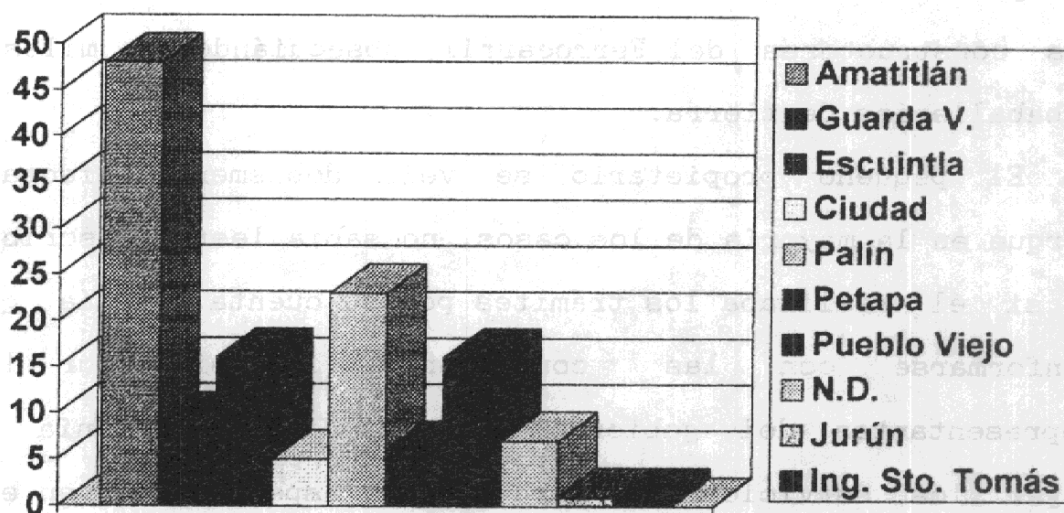
-	AMATITLAN	48
-	EL GUARDA VIEJO	09
-	ESCUINTLA	16
-	GUATEMALA (Ciudad)	05
-	PALIN	23
-	PETAPA	06
-	PUEBLO VIEJO	16
-	N.D.(No Determinado)	07
-	JURUM	01
-	ING. SANTO TOMAS	01
	Total	----- 132

Fuente: Escribania de Gobierno y Sección de Tierras.
1885-1889

Elaboración: Erick Arrecis

Las denominaciones de los lugares y jerarquías de la administración pública mencionadas han sido tomadas textualmente de las fuentes documentales.

Gráfica # 1
 Ubicación Geográfica de las expropiaciones de tierras en la construcción del ferrocarril del sur. (1885-1889)



Fuente: Escribanía de Gobierno y Sección de Tierras. 1885-1889

Elaboración: Erick Arrecis.

Es evidente que la mayoría de las personas que fueron expropiadas y que recibieron indemnización por sus terrenos por el Estado Liberal se ubican geográficamente en el área de Amatitlán, las áreas urbanas de la Ciudad capital y Escuintla. Probablemente debido a la densidad demográfica de estos lugares.

Los constructores del ferrocarril y los concesionarios consideraban la expropiación como una necesidad para el progreso, y beneficio de la patria, lo que es coherente a sus mismos intereses de clase.

La expropiación de la tierra se hizo imperante por la necesidad de construir el ferrocarril, apesar de lo cual no se expropiaba de manera uniforme: No se indemnizó a todas las personas afectadas y, además, se favoreció sobremanera a los constructores del Ferrocarril, obsequiándoles miles de caballerías de tierra.

El pequeño propietario se veía doblemente afectado porque en la mayoría de los casos, no sabía leer ni escribir y si él realizaba los trámites por su cuenta, tenía que conformarse con las condiciones impuestas por los representantes del gobierno o de lo contrario, tenía que pagar los servicios de otra persona especializada en esos trámites burocráticos.

El Estado por medio de su cuerpo legal presentó la exigencia de comprobar la propiedad sobre el terreno por medio del título o comprobante de inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble, sin el cual sería expropiado sin dere-

cho a indemnización como lo menciona el Decreto No. 304, emitido el 26 de enero de 1884.

2.1 MECANISMOS LEGALES DE EXPROPIACION DE LA TIERRA.

La entrega de tierras a los constructores se realizó en dos sentidos:

a) **PRIMERO** : Fue considerado como un asunto de "Interés Público" y consistía en expropiar a los propietarios que tuvieran terrenos ubicados en el trayecto donde se construiría la línea del ferrocarril.

b) **SEGUNDO** consistía en hacer fuertes regalías a las constructores extranjeros, ofreciéndoles terrenos ubicados muy lejos del área de la construcción del Ferrocarril. Obviamente, fueron terrenos que los constructores de la Compañía denominada "Ferrocarril Central" ya conocían pues no venían únicamente a construir un Ferrocarril, sino a enclavarse [8] en la zona para aprovecharse de sus recursos naturales de las facilidades y franquicias que el gobierno les ofrecía. Todo ello no podía hacerse mediante la elección de terrenos al azar.

La entrega de las mencionadas tierras se realizaba paralelamente al proceso de expropiación de las mismas a sus antiguos poseedores o propietarios.

Entre los mecanismos de expropiación se pueden definir varios modelos a partir de la documentación consultada en la Escribanía de Gobierno generada entre los años 1885-1889, constituida por 132 casos ubicados en los Protocolos de Cámara, y documentación del Archivo General de Centro América:

- a) Indemnización
- b) Permutas de Terrenos

A. INDEMNIZACION

Hay que hacer notar que la expropiación de los terrenos donde se contruiría la línea de Ferrocarril se realizaba por medio del Estado, como encargado de la entrega, en el momento que la Compañía Constructora necesitara de los mismos. A la vez hay que hacer referencia que los trámites burocráticos para legalizar la expropiación se hacían después que la Compañía del Ferrocarril Central ya tenía en su poder los terrenos, como lo podemos notar en el caso de Don Francisco García respecto de la indemnización de una casa que le fue expropiada habiendo presentado la escritura de propiedad

a la Jefatura Política y que ésta remite a la oficina del Gerente de la Compañía del Ferrocarril Central.

El oficio menciona que con autorización del Ministerio de Fomento, "... tengo la honra de manifestar a usted que el portador Don Francisco García, dueño de la casa que ha sido ocupada por la Compañía del Ferrocarril en la esquina que da a la cuesta de la 'Barraquilla' y de cuya propiedad se ha convenido que solamente se le tomará una parte del sitio; que va entenderse directamente con usted para el efecto de que le sea devuelta la mencionada casa, señalada la extensión que quedará a la Compañía y arreglada la compensación que le corresponde, por los alquileres que a razón de veintiseis pesos mensuales según documento adjunto, le corresponde por los que ha dejado de percibir desde la ocupación..." [9].

En algunos casos la Compañía del Ferrocarril se atribuía la facultad de expropiar en nombre del Estado, pasando por encima de la ley que expresamente asignaba este papel al Estado.

Debido a que el Estado para 1881, ya había erogado grandes cantidades de dinero por la expropiación de terrenos, entre San José y Escuintla (abril 1877-80) que en vez de perjudicar, favorecía a fincas que atravesaba la línea del

ferrocarril, los propietarios acudían al gobierno con exigencias inmoderadas tomando la expropiación como un pretexto para hacerse pagar sumas excesivas, dificultando así la realización de tales obras constructivas. [10]

Ante la falta de fondos y/o liquidez de parte del Estado, se cambia la ley de expropiación de 1861. El cambio se justifico argumentando que las obras subsiguientes eran de " Utilidad Pública ", es decir, para el progreso del País. El cambio en la legislación se encamina hacia los mecanismos legales que permitan expropiar sin que esto le cause gastos al Estado.

Uno de esos mecanismos fue pedir a las personas afectadas comprobar que los terrenos que poseían estuvieran inscritos debidamente en el Registro de la Propiedad Inmueble. Cabe mencionar que la forma de compra y venta de los terrenos antes de la creación de dicho Registro se daba sin mediar ningún documento escrito, es decir, de forma verbal. Esto puede observarse en el caso del señor Tomás Campos, mayor de edad, soltero, de este vecindario quien le pide al Señor Jefe Político la indemnización de su pequeña vivienda: " Yo hace medio año que compré a Don Antonio Roselin la galera en que habitaba (y que ya fue demolida) por la suma de 30

pesos, conozco, como todos, las ventajas que el país reporta el establecimiento del ferrocarril ". La Jefatura Política da trámite a lo expuesto por el Señor Campos pasando a valuar la propiedad con el Ingeniero de la Compañía del Ferrocarril Central y basándose en el título o escritura de propiedad respectiva que debería presentar el interesado, quien a su vez manifestó que el título de propiedad de la casa a que se alude, no puede presentarlo debido a que carece de él, pues a la persona a quien le compró le ha manifestado que no puede otorgárselo porque también carece del título correspondiente. [11] Es así como muchos de los propietarios de los terrenos donde pasaría la línea del Ferrocarril Central no poseían escrituras que avalaran la propiedad adquirida posiblemente por compra/ventas verbales; a su vez ellos le exigían a su último dueño el documento en cuestión, el cual al carecer de él provocaba una cadena de poseedores sin titulación .

B. PERMUTA DE TERRENOS

Uno de los modelos de expropiación creado por el Estado para agilizar los trámites burocráticos consistió en la creación de un Acuerdo emitido por la Secretaría de Fomento (5 nov. 1884) en el que otorgaba al Jefe Político

la potestad de permutar los terrenos expropiados para la construcción del Ferrocarril Central por otros que fueran una área igual o equivalente a su valor. [12] Así se encuentra el caso del Señor Don Eustaquio Colindres, el cual poseía un terreno ubicado en el Guarda Viejo valorado (según su dueño) en cien Pesos. Este pide al Jefe Político que se le remunere la cantidad de setenta pesos por la parte que la Compañía del Ferrocarril Central le expropió o se le otorge un terreno de sus mismas dimensiones en la Finca Las Charcas. En efecto, el terreno le es otorgado como consta en el acta del expediente respectivo. [13] Una situación similar que presenta los mismos procedimientos lo encontramos en el caso de Don Ramón Dávila, quien compró 5 manzanas ubicadas en el Guarda Viejo por el valor de 1000.00 pesos, los cuales más tarde le son expropiados por el Estado pagándole la misma cantidad a su dueño y a la vez le otorgan 16 manzanas de terreno ubicada en el Finca Las Charcas jurisdicción de Guarda Viejo. [14]

El mecanismo legal de permutas de terrenos se llevó a cabo de la manera ya señalada, pero conforme las permutas e indemnizaciones aumentaban, el Estado fue cambiando las formas de operar llegando a presentarse casos como los siguientes en los propietarios de terrenos vieron afectados sus intereses.

Dentro de las peculiaridades que se presentan en el procedimiento de expropiación se puede mencionar el caso del Señor Ramón Murga, gerente de la sociedad Anónima del Ingenio " La Amistad " de San Miguel Petapa, quien demandó al Gobierno por la cantidad de 9,825.41 pesos; mientras que el Señor Margarito Martínez, de 42 años, analfabeto, a quien se le expropió un terreno de 19 varas cuadradas, ubicado en Pueblo Viejo Petapa, realiza los mismos trámites para demandar la indemnización que le corresponde por la fracción de terreno que le expropio por 8 pesos..." [15]. Como puede observarse la diferencia entre las cantidades de dinero demandadas es abismal. Lo que demuestra la diversidad de demandas atendidas y pagadas por el Estado.

Al el Señor Javier du Teil, de origen francés, de 55 años, de profesión agricultor , se le expropió una fracción de terreno de la finca denominada "Rivera" en jurisdicción de Escuintla, que el gobierno no canceló. Con ello se puede observar el apareamiento de una constante y/o regularidad : después de 1886 el gobierno se niega a pagar el valor real de la expropiación al afectado. El propietario por no perderlo todo, se conforma con ponerse de acuerdo con el perito encargado de valorizar el daño al terreno y al final acepta declararse a sí mismo como "completamente indemnizado". En este

caso en especial, la rebaja lograda por la negociación es considerable ya que se rebajó al Estado el 50% del valor real de su indemnización, la cual ascendía de 4,458.00 pesos [16].

Además de la Finca Rivera, el señor Du Teil contaba con otras fincas, también ubicadas en Escuintla : Concepción, Muzunga, El Colorado y la Presa que no fueron tocadas por la Compañía del Ferrocarril.

Otra de las formas excepcionales de actuar por parte del Estado se evidencian a través del caso de el joven Federico Salazar, a quien se le expropió una extensión aproximada de terreno de 2 manzanas y cuyo valor recibido fue de 4,032.00 pesos. El mismo estaba ubicado en cercanías de la Plaza de Toros. Lo interesante de este caso es que se informa que el terreno fue vendido desde 1885, pero como dicho joven era menor de edad, hasta el día 8 de marzo 1887 se eroga el título de propiedad a favor del gobierno [17].

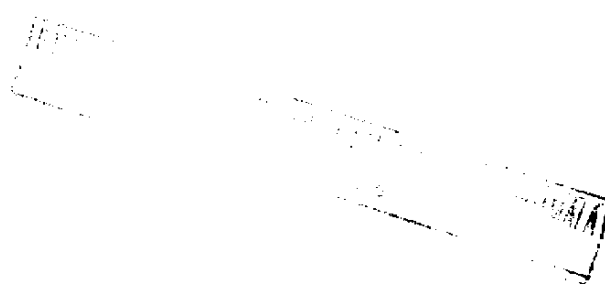
En los Protocolos de Hacienda aparece documentación en la que el Gobierno compra determinado terreno a una persona, mediante una escritura de compra y venta. En realidad, primero es expropiada la persona y posteriormente cuando recibe el monto de dinero acordado, entonces se hace una escritura en la que aparece como si esta persona le hubiera vendido por su propia voluntad al gobierno.

Como es evidente, el Estado se valió de todo tipo de artimañas legales para evitar asumir grandes gastos o atrasándolos mediante interminables trámites hasta donde fuera posible. Mientras que no escatimó esfuerzos legales y colocó a todo el aparato burocrático, a servicio de los intereses de la Compañía del Ferrocarril, como se verá en el capítulo siguiente.

NOTAS DEL CAPITULO II.

- 1.- Cambranes, Julio **Desarrollo Economico-Social de Guatemala 1868-1885**, Guatemala. IIES, Editorial Universitaria, USAC 1975, Pág. 201.
- 2.- Idem. Pág. 90.
- 3.- HAGCA: Diario de Centro América del 6 de junio de 1884. Pág.1
- 4.- AGCA: C.1 Leg. 266 Exp. 7132
- 5.- HAGCA: Diario de Centro América del 4 abril 1882. Pág. 1
- 6.- HAGCA: Diario de Centro América del 1 de marzo de 1884 al 6 de junio de 1884.
- 7.- Ibid.
- 8.- Para finales del siglo XIX algunos países del mundo en su desarrollo capitalista llegaron a exportar el capital financiero que poseían. Esta dinámica tomó la modalidad de la economía de enclave para algunos países de América Latina. La economía de enclave alcanzó altos niveles tecnológicos y de capital, simultáneos a la independencia de los mercados locales. Estas condiciones se alcanzaron en una economía de monopolio que se basó en el control absoluto de la producción y el transporte, acompañado de un " fuero legal protector " proporcionado por el Estado local. Torres Rivas, Edelberto. **Interpretación del Desarrollo Social Centroamericano**. EDUCA. Costa Rica, 1971. Pág.92
- 9.- AGCA: Sig.B Leg. 1,761 Exp. 4,1097

- 10.- AGCA: Sig C.1 Leg. 266 Exp. 7,182
Se faculta al Ejecutivo para emitir nueva ley de Expropiación por Utilidad Pública.
- 11.- AGCA: Sig. B Leg. 1761 Exp. 41,100
- 12.- AGCA: Sig. B Leg. 1761 Exp. 41,100
- 13.- AGCA: Sig. B Leg. 1763 Exp. 41,096
- 14.- Archivo de Escribania de Gobierno (AEG): Protocolo del Escribano del 4 de mayo de 1886. Escritura No. 28
De aquí en adelante los documentos de archivo se citarán de manera abreviada.
- 15.- AEG: Protocolo del Escribano 22/feb/1886. Escritura No.08 fol. 26.
- 16.- AEG: Protocolo del Escribano 11/sep/1886. Escritura No.61 fol. 156 vto.
- 17.- AEG: Protocolo del Escribano 08/mar/1887. Escritura No.12 fol. 24.



CAPITULO III

INFRAESTRUCTURA DEL FERROCARRIL

Indudablemente la construcción del ferrocarril en Guatemala vino a revolucionar el transporte, tanto de pasajeros como de carga, aunque no por eso dejaron de existir las carretas impulsadas por animales de tiro o por el propio hombre.

Como ya se ha mencionado en los capítulos anteriores, el proyecto de construcción del Ferrocarril del Sur pretendía unir la Ciudad de Guatemala con su salida al océano Pacífico a través del Puerto de San José. El trayecto a seguir puede visualizarse en el mapa que se presenta a continuación.

3.1 PAISAJE NATURAL

Se hace pertinente en este momento describir a grandes rasgos la región (Guatemala-Escuintla-Puerto de San José) que cubriría la línea del Ferrocarril del Sur debido a que por la naturaleza del presente estudio interesa conocer la composición del suelo y los aspectos geográficos generales.

El departamento de Guatemala está ubicado en el altiplano central. Localizado a 1,502 mts. sobre el nivel



Fuente: Flavio Quezada. Estructuración y desarrollo de la administración territorial de Guatemala
Trayecto del Ferrocarril del Sur. Pág. 53

1. Guatemala
2. Escuintla
3. Puerto de San José

del mar tiene una latitud de $14^{\circ} 35' 11''$ y una longitud de $90^{\circ} 31' 58''$.

El valle central está relleno de pómez cuaternario donde existe un bloque de tierra limitado por fallas que sobresalen del relieve circundante del rumbo norte-este, constituido por rocas terciarias que forman cerros. Las hondonadas o barrancos circundan a la ciudad con profundidades de más de 100 mts. y paredes casi verticales que erosionan el terreno circundante. [1]

La Villa de Escuintla (actualmente Departamento de Escuintla) se encuentra a 346 metros sobre el nivel del mar (latitud $14^{\circ} 18' 03''$ longitud $90^{\circ} 47' 08''$). En su territorio se encuentran propiamente sobre la cadena eruptiva del país por lo que presenta un aspecto variado en su topografía: los grupos volcánicos como los del Pacaya, serranía de complicadas y elevadas cuestas, altiplanicies dilatadas, desfiladeros y barrancos profundos, cráteres que revelan la actividad volcánica y lagunas que son pruebas de los trastornos geológicos verificados en el suelo.

El Puerto de San José se encuentra ubicado a 2 metros sobre el nivel del mar, a una latitud $13^{\circ} 55' 20''$ y una longitud de $90^{\circ} 49' 10''$. El mismo pertenece a una planicie costera de 50 kilómetros de ancho ha sido formada del litoral

del Pacífico (debido a la erosión de las tierras altas volcánicas). La acumulación de detritus provoca dificultades en el drenaje de las áreas costeras. A lo largo de las mismas se concentran arenas negras ricas en magnetita. [2]

3.2 LA TRANSFORMACION "LIBERAL" DEL PAISAJE

Las políticas encaminadas a ejecutar el llamado " Progreso Liberal " llevaron consigo un cambio sobre el medio natural del país. Para poder visualizar mejor este impacto se debe hacer un breve recorrido por la región antes de la llegada del Ferrocarril. En este sentido, el paisaje natural presentaba las siguientes características:

Cierta parte del suelo de la región por donde la vía férrea atrevesaría desde el Puerto de San José hacia la capital era de superficie quebrada [3]. Ello provocó la construcción de varios puentes de hierro o mampostería, algunos rellenos sobre barrancos, desagues, etc. Estos trabajos de nivelación contenían cortes y rellenos colosales, nunca vistos hasta entonces en Guatemala.

La región en donde se construyó el Ferrocarril Central estaba cultivada de café, zacatón, caña de azúcar, árboles frutales (entre ellos el plátano). También se caracteriza la zona por dedicarse a actividades ganaderas.

En el Diario de Centro América se relata una excursión en ferrocarril, desde Amatitlán al puerto de San José, en ella se describe someramente el paisaje de la zona, indicando la riqueza de la misma: en el recorrido por el lago, se observa que "...los ganados que apacentan en sus verdes colinas, las innumerables barracas de amarilla paja de los trabajadores... ". Por Palín, el tren atraviesa fincas de caña, como " La Compañía ", " Sacramento " y "La Avenida"; se observan trapiches "... con sus altas y enegrecidas chimeneas, las casitas de los labradores con sus techos de teja colorada... y los anchos senderos donde los bueyes arrastran las carretas cargadas de caña" [4] .

El Ferrocarril Central recorría la zona donde se localizaban los más valiosos ingenios de Guatemala, ubicados en Escuintla, con 1,851 manzanas sembradas, que para 1883 produjeron 40,507 arrobas de azúcar y 26,441 de mieles. [5]

Para los grandes productores era necesario que se implantara el Ferrocarril para agilizar el transporte y por lo tanto el comercio de sus productos, principalmente el café y la caña de azúcar.

La necesidad del Ferrocarril es evidente, ya que según aparece un editorial del Diario de Centro América en toda la

República de Guatemala, existen 2,247 fincas de caña de azúcar, habiendo sembradas 7,810 manzanas que producen aproximadamente 1,000,000 de pesos anuales en producción de azúcar mascabado. [6] panela y miel. Se explica que lo que más se produce y se consume es la panela, debido a que ha crecido la producción de aguardiente.

Al iniciarse la construcción, y en la búsqueda de los insumos necesarios se provocó un cambio en el ecosistema, tal como lo refiere Mario Payeras : "... el mayor depredador durante finales del siglo XIX fue el ferrocarril, tanto en forma de combustible para las locomotoras como en forma de durmientes. En el curso de sus primeros 50 años de funcionamiento este producto clásico de la revolución industrial consumió unos 70,000,000 de pies de madera. La mayor parte de los durmientes se obtuvieron del madrecaao, debido a su dureza y a su resistencia a la humedad y al tiempo..." [7]

Esto también se manifiesta en los contratos establecidos con las compañías encargadas de instalar el Ferrocarril en Guatemala. En ellos, se autoriza a los contratistas a depredar los recursos naturales de la región: el concesionario podrá hacer uso del agua de cualquier manantial para la locomotora, los trabajos y los obreros; y también podrán

utilizar la piedra, cal, arena, maderas y demás materiales que se hallen en terrenos baldíos, comunales o nacionales [8], con lo que se les otorga libertad para disponer del medio natural según su conveniencia pasando por encima de los intereses de los habitantes de la región.

El Ferrocarril Central, se construyó desde el Puerto de San José a la Villa de Escuintla ; de Escuintla a Amatitlán y de Amatitlán a la Ciudad Capital.

Fue el 19 de julio 1884 cuando arribó este Ferrocarril a la ciudad capital, siendo todo un acontecimiento: "... nunca la ciudad de Guatemala, se vio tan elegantemente vestida y engalanada : agotándose las flores de los jardines y los géneros y papeles de colores vistosos. Arcos triunfales, astas con banderolas cenefas de primorosa hechura, adornando los balcones y cornizas de las casas, recortes o flecos de papel, tendidos de banda a banda en varias calles y causando delicioso ruido a los embates del viento; la hoja de pacaya y las ramas del pino prestando aroma y frescura; y por último, aquella satisfacción y alegría con que se apiñaba una inmensa muchedumbre, ávida por contemplar y saludar el primer ingreso de la viajera de fuego; y todo esto coronado por un cielo

azul y un sol que parecía deseoso de realizar aún más con sus rayos la belleza del panorama" [9] .

Esto conllevó una serie de cambios en el panorama de la Ciudad de Guatemala y de los lugares por donde atravesaría el Ferrocarril: el alumbramiento de los ferrocarriles; las señales de la campana y del silbato; los viajeros corriendo; los fardos de equipaje y mercadería; los curiosos que llegaban y se acumulaban a pie, en carruaje, en tranvía. Todo esto vino a cambiar algunas formas de la vida cotidiana, incidiendo en las nociones de tiempo, espacio, velocidad, etc. La prensa como representante de los intereses hegemónicos del país, se encargaba de promocionar la construcción del Ferrocarril y describir fiestas y excursiones de ensueño, olvidándose del más humilde poseedor de algunas varas de terreno, que por mala suerte de encontrarse en un pequeño terreno por donde pasaría la línea del Ferrocarril, hubo de ser expropiado y si tuvo suerte, realizó grandes y largos trámites burocráticos para obtener la indemnización respectiva, la que se venía a pagar algunos años después de que el individuo había sido expropiado.

La implantación del Ferrocarril en Guatemala, era un logro para el gobierno liberal, mayormente lo era para los

constructores extranjeros, quienes fueron los que en última instancia venían a beneficiarse con esta construcción. Los constructores del " caballo de hierro " poco a poco se iban incrustando en el país para formar una economía enclave [10]

El proyecto más ambicioso desarrollado por el Régimen Liberal sería la introducción de los ferrocarriles, que agilizaría y daría impulso del comercio en todo el territorio nacional. Para la construcción de tan magna obra se hacía necesario una serie de condiciones previas que propiciarían el feliz término del proyecto.

3.3 LA FUERZA DE TRABAJO

Como un medio para reforzar todas las políticas tendientes a mejorar la infraestructura para que fuera capaz de constituirse en una implantación vial a nivel nacional, el gobierno liberal se vio en la necesidad de crear todo un aparato legislativo que pusiera en marcha los trabajos, como se hace referencia en el capítulo II. Este cuerpo legal, se apoyaba en la ley de Contribución de Caminos, la cual progresivamente fue modificada por medio de decretos, según fuera cambiando las necesidades de mantener sujeta a la fuerza de trabajo para la contribución

y compostura de los caminos. Esta ley entre sus postulados, principales planteaba la obligación de trabajar tres días de manera forzosa, en la aplicación de esta ley se cometían múltiples arbitrariedades obligando a las personas a trabajar hasta un mes, dependiendo muchas veces de la región y la cantidad de fuerza de trabajo con que se contaba [11].

Dentro de las formas de captación de la fuerza de trabajo se encontraban : las basadas en la libre contratación mediante el salario (y que fueron aplicadas escasamente) mientras que la mayoría de los trabajadores fueron obligados y coaccionados a través de la ley, y deudas contraídas con el Estado y particulares. Este argumento también es sustentado por David McCreery, cuya afirmación se corrobora en la documentación consultada para este estudio. Cabe aclarar que bajo contratación libre se ubican los trabajadores especializados (como ingenieros, arquitectos, topógrafos, etc.) mientras que el grueso de los trabajadores sin calificación alguna (como los peones, macheteros, paleros, etc.) eran reclutados y coaccionados por el proceso de expropiación y pauperización provocado por la misma Compañía del Ferrocarril.

A pesar que el gobierno creó todo un marco legal para poder sujetar la fuerza de trabajo a las labores de los

caminos, las mismas estuvieron sujetas a las arbitrariedades y abusos de las autoridades intermedias del Estado como Jefes Políticos, Directores de Caminos, Inspectores, Alcaldes etc. ya que se encuentran ciertas particularidades en la aplicación de la ley de contribución de caminos como el caso de los presidiarios, los cuales aparentemente se ofrecieron de manera voluntaria, presionados por las condiciones económicas del penal por lo que el salario de dos reales y medio diarios así como la mayor libertad personal resultaban sumamente atractivos. [12].

La razón e importancia de este cuerpo legal radica en:

- Generar los fondos necesarios para el proyecto de la llamada Obra Nacional, que tenía como objetivo la apertura y habilitación de nuevas vías de comunicación. Para el financiamiento de la nueva infraestructura, se contó con los fondos de la contribución territorial establecida el 15 de diciembre de 1873 [13].
- Facilitar y garantizar la sujeción de la fuerza de trabajo que habría de participar en los proyectos liberales.

Así, como lo menciona MacCreery, se buscó financiamiento en el exterior: El gobierno se comprometió a pagar medio millón de pesos con bonos al diez por ciento a los compradores e inversionistas, pero la mala reputación del Gobierno de Guatemala (debido al incumplimiento continuo de pagos de la deuda externa existente) llevó al fracaso de su intento de financiar la construcción.

3.4 CONCESIONES

La administración liberal al momento de ejecutar sus políticas tendientes al desarrollo (en el campo de la infraestructura vial y el comercio) padecía de problemas económicos serios (como la falta de liquidez) que impedían llevar a cabo el desarrollo de vías de comunicación que necesitaba para la comercialización del Café.

El Estado al no contar con suficiente capacidad de erogación de fondos se vio forzado a crear los incentivos necesarios y mayores atractivos tanto para la inversión extranjera (fundamentalmente) como para la nacional, otorgando y concediendo ciertas gracias y facilidades que brindan los recursos naturales del país.

Las facilidades que ofreció el Estado liberal se implementaron mediante el procedimiento de las llamadas concesiones [14]. Como principales elementos éstas ofrecían al inversionista : exoneración de impuestos municipales, fiscales, aduanales, etc. También se otorgaron convenientes sub-subsidios por los servicios que prestaban las compañías favorecidas con la concesión.

Pero el incentivo más atractivo e importante que el Estado ideó era la entrega de tierras que se otorgaban en calidad de propiedad privada a los inversionistas. Dichas concesiones podían revestir las características de temporales o indefinidas. Así, el acceder a una concesión estatal daría a las firmas que logaran obtenerla un gran beneficio.

Entre la primeras concesiones que otorgó el Estado, se encuentra una dedicada a los proyectos de construcción del Ferrocarril del Sur. Esta le fue entregada a Don Manuel García Granados en 1867 [15]. No se ha encontrado mayor información al respecto del proyecto presentado por el hermano del futuro Presidente García Granados, por lo que se presume que éste no tuvo el éxito debido a que posteriormente

se estudiaron y contemplaron como posibles otros proyectos. Uno de ellos, como lo enuncia MacCreery, fue realizado por el Señor W.F. Kelly en 1872, pero tampoco se llevó a cabo por la falta de interés de los inversionistas y mala reputación del señor Kelly en el exterior. Por último se le otorgó el derecho de concesión y construcción del Ferrocarril del Sur a los Señores Guillermo Nanne y Luis Schlesinger por contrato firmado el 7 de abril de 1877. La concesión consiste en la construcción de 26 millas de línea férrea entre puerto de San José y la Villa de Escuintla [16], a la vez se le otorgaba la misma por un término de 25 años de privilegio exclusivo, en el cual quedaba manifiesta la prohibición de establecer otra línea férrea por parte de cualquier otra compañía. La concesión incluía 74 años más de goce de la concesión, en los cuales sí podrían existir otros competidores, lo que hace un total de 99 años de explotación. También se otorgaron terrenos y franquicias para la construcción de edificios y estaciones. Los concesionarios se comprometían a entregar el ferrocarril y el telégrafo a la nación al término de la explotación. Pero la idea de la construcción de un ferrocacarril no se limitaba a cubrir el tramo San José -Villa de Escuintla, sino continuaba hasta la Capital. Es así como el 13 de julio de 1880 se firmó el segundo contrato con los

Señores Guillermo Nanne y Luis Schlesinger el cual consta de 48 millas de construcción, manteniendo los mismos términos de su contrato inicial con el Estado. [17]

La concesión otorgada a los Señores Nanne y Schlesinger para la construcción del Ferrocarril del Sur, corresponde a un mismo patrón que es observado en las concesiones hechas a otros concesionarios de otras líneas de transporte ferroviario, ya que se observan las mismas obligaciones y derechos por parte de las compañías y el Estado. Es obvio que las condiciones son totalmente desfavorables para el Estado e incluso ridículas, como puede constatarse en el término de algunos privilegios (tal es el caso que nos ocupa cuyo plazo de duración era de noventa y nueve años).

Es clara la intesionalidad del Estado Liberal de conseguir una infraestructura adecuada para el transporte y comercialización del café y otros productos, sin importar el costo que para el país significaría en lo que referente a la pérdida y desgaste de sus recursos naturales a manos extranjeras.

A continuación se analizarán los contratos que el Estado Guatemalteco firma con los constructores de los Ferrocarriles

tomando en cuenta la desigualdad de las obligaciones y beneficios para ambos sectores .

3.5 LOS CONTRATOS

Dentro de las características de los contratos entre el Estado y todas las Compañías constructoras encargadas de los distintos Ferrocarriles en Guatemala, se establecen los siguientes derechos y obligaciones:

A) DERECHOS DE LA EMPRESA

- 1.- El Ferrocarril será considerado como una obra de Utilidad Pública y goza de las franquicias y privilegios que las leyes del país otorgan a las empresas: libertad de derechos aduaneros y demás impuestos nacionales y municipales en todos aquellos útiles destinados a la construcción y explotación del Ferrocarril.
- 2.- Si los terrenos por donde haya de pasar la vía o donde deban construirse edificios, almacenes, estaciones, desvíos fueran de dominio particular, el gobierno los expropiará, otorgando a favor de la misma el correspondiente título de propiedad, concediéndole al mismo tiempo y gratuitamente grandes extensiones de tierras para la construcción del mismo.

- 3.- La Empresa tiene los derechos de concesión por un término menor de 25 años y mayor 99 años para explotar el ferrocarril.
- 4.- El concesionario podrá hacer uso del agua de cualquier manantial para locomotora, trabajos y obreros; y de la piedra cal, arena, maderas y demás materiales que se hallen en terrenos baldíos, comunales o nacionales.
- 5.- El gobierno subencionará a la empresa con sumas de dinero por cada milla inglesa (1,609 mts) construída.
- 6.- El gobierno concede a la compañía un derecho de vía de cien pies ingleses de ancho, cincuenta de cada lado del eje en todo el trayecto de la línea férrea, en los terrenos nacionales y particulares.
- 7.- El gobierno concede el uso gratuito del correo y del telégrafo para usos exclusivos de la empresa.
- 8.- La compañía no será responsable de los daños que por casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente comprobados sufran las personas o cosas, provenientes del servicio de sus trenes.

9.- Toda duda, cuestión o controversia que pueda surgir entre el gobierno y la compañía, será decidida por dos árbitros nombrados, uno por este y otro por aquella; quienes en caso de discordia nombrarán al tercero y la resolución que pronuncien dichos árbitros será definitiva e inapelable para ambas partes.

B) OBLIGACIONES DE LA EMPRESA

- 1.- La compañía se obliga a trasportar en su ferrocarril los productos de particulares hasta el punto en que deben ser embarcados.
- 2.- Tiene la obligación de permitir que en sus postes coloque alambre de telégrafo para uso nacional.
- 3.- Se compromete con el gobierno, a trasportar por la mitad de su tarifa a las tropas, sus jefes oficiales, equipo, material de guerra y a los empleados en comisión oficial.
- 4.- Debe trasportar sin ningún gravamen los sacos del correo nacional, y de igual manera extender pasaje en primera clase al Presidente de la República, Ministros del Gobierno y Cuerpo Diplomático Extranjero acreditado en el país.

5.- La compañía se compromete a no vender o traspasar el ferrocarril de que se trate, bajo ningún concepto a gobierno extranjero, y que al expirar el plazo de la concesión, el propio ferrocarril con todo su material fijo y rodante, lo mismo que sus anexidades y cuanto de hecho y de derecho le corresponde pase a ser propiedad de la nación, sin pago alguno por parte del gobierno. [18]

Para cerrar este capítulo es de hacer notar los efectos provocados por las ideas liberales de "Orden y Progreso". La idea de "Orden" se basaba en evitar las protestas sociales para que así el "Progreso", es decir los adelantos propios del capitalismo, se pudiesen desenvolver en toda su magnitud.

En los artículos mencionados se puede establecer el costo social de los adelantos técnicos: la total entrega de el país a las compañías constructoras ya que el Estado les proveyó toda la riqueza natural y fuerza de trabajo existente en la región. El lema de "Progreso" utilizado por los liberales provocó consecuencias sobre el desarrollo del país: un capitalismo dependiente con sus correspondientes (drásticas y abismales) contradicciones, presentes en la sociedad guatemalteca de hoy día.

NOTAS DEL CAPITULO III.

- 1.- Gall, Francis. **Diccionario Geográfico de Guatemala.** Instituto Geográfico Nacional. Guatemala. Tipografía Nacional, 1983 . Para ampliar la información sobre la composición del suelo Véase: Guerra Borges, Alfredo
- 2.- **Atlas Nacional de Guatemala.** Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, Instituto Geografico Nacional. Guatemala, 1972
- 3.- HAGCA: La Bandera Nacional (periódico). " La Nueva linea entre Escuintla y Palín en el Ferrocarril Central de Guatemala". Organo difusión del partido liberal. Año 1 No.156, 5 de julio 1889.
- 4.- HAGCA: Diario de Centro América, 19 de mayo 1884. Pág. 1.
- 5.- HAGCA: Diario de Centro América, 11 de octubre 1884 Pág. 1.
- 6.- Mascabado: Se dice del azúcar que desde el tacho se pasa a los bocoyes de envase junto con la melaza.
- 7.- Payeras, Mario. **Latitud de la Flor y del Granizo y Otros Escritos sobre el Medio Ambiente Mesoamericano.** Serie Centroamericana, Gobierno del Estado de Chiapas, Instituto Chiapaneco de Cultura, México, Segunda Edición 1988. Págs.42-43
- 8.- AGCA: Sig. B 106.18 Leg. 7,630
- 9.- HAGCA: Diario de Centro América, 18 de julio 1885 . Pág. 1.
- 10.- Enclave. Véase cita No.8 Capítulo II.

- 11.- AGCA: Jefatura Política de Totonicapán. San Francisco El Alto, 2 de abril 1865
- 12.- MacCreery, David. **Desarrollo Económico y Política Nacional**. Ministerio de Fomento de Guatemala, 1871-1885 Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, Guatemala. pág. 62 Los documentos consultados se contradicen en cuanto al monto del salario real percibido por los reos. La versión oficial reporta las cantidades mencionadas pero es muy probable que los reos recibieran un salario mucho menor.
- 13.- HAGCA: Boletín Oficial, Octubre 10 de 1872. Decreto ley 108 de la Contribución territorial que establece la contribución de un cuartillo real por manzana o dos pesos por caballería, emitido el 15 de diciembre 1873.
- 14.- Conseción: Privilegio o derecho privilegiado que otorga el Estado para explotar algún recurso de la nación.
- 15.- AGCA: Sig B Leg. 28,613 Exp.032 Dictamen sobre el proyecto que se ha presentado al gobierno relativo a la construcción de un camino de hierro entre el Puerto de San José y la Villa de Escuintla.
- 16.- Villacorta, J. Antonio. **Historia de la República de Guatemala (1821-1921)** Impreso en la Tipografía Nacional. Guatemala, Centro América 1960. Pág. 480
- 17.- Piedra-Santa Arandi, Rafael. **Introducción a los Problemas Económicos de Guatemala**. Edit. Universitaria, Segunda Edición 1981. Pág. 78-c
- 18.- AGCA: Sig B 106.18 Leg. 7,630.

CONCLUSIONES

- 1.- La construcción del Ferrocarril en Guatemala, constituyó un fuerte empuje para la economía de su época y fue un medio de transporte que vino a revolucionar el ya existente. Los gobiernos liberales se empeñaron en la realización de la obra, como un paso primordial en la consecución de la incorporación del país al mercado mundial, y no les importó el costo: La entrega ilimitada de los recursos humanos y naturales del país a manos extranjeras. Al final, quienes se vinieron a beneficiar fueron los constructores extranjeros, quienes como representantes de los principales países capitalistas en su fase imperialista, se incrustaron dentro de la economía del país, propiciando el posterior desarrollo de las economías de enclave.

- 2.- La construcción del ferrocarril central provocó que a muchos poseedores de tierras localizados en el trayecto del mismo fueran expropiados. Legalmente la expropiación afectaba a pequeños, medianos y grandes propietarios de terrenos por igual. Apesar de ello, los más afectados fueron los pequeños propietarios debido a que generalmente perdían todo su patrimonio, no así los grandes

propietarios, que iban a utilizar los servicios del ferrocarril en el transporte de sus grandes cosechas e iban a ganar plusvalor por la ubicación estratégica respecto al paso del ferrocarril.

- 3.- Los mecanismos de expropiación utilizados por el Estado fueron concebidos como una forma de evitar los trámites burocráticos y expeditar de esa manera la ejecución del proyecto de construcción de Ferrocarril del Sur. Al mismo tiempo, funcionaban como mecanismos de exclusión, depuración y reducción de los gastos que debía efectuar el Estado ya que entre los requisitos para formalizar una demanda contra el Estado figuraba la presentación del título de propiedad sobre la tierra del que la mayoría de la población carecía (especialmente los pequeños, y medianos propietarios).
- 4.- La ley que regía la expropiación se fue modificando de acuerdo a las necesidades de su tiempo, al presentarse como una de las primeras obras constructivas de gran envergadura sin que haya existido precedente alguno.
- 5.- Apesar de que la obra fue calificada como de " utilidad pública", provocó múltiples demandas por parte de la población afectada. Es así como la Ley de Expropiación

(promulgada en 1861) fue modificada, debido a que el Estado erogó grandes cantidades de dinero por concepto de indemnización.

- 6.- La expropiación se ejecutó paralelamente a la construcción del ferrocarril, pero la indemnización a los afectados se llevó a cabo años después de haber iniciado sus funciones el Ferrocarril, desde la Ciudad de Guatemala hasta el Puerto de San José y viceversa.
- 7.- Los protocolos de Hacienda (como instrumentos en los que se llevaba el control de los casos de los demandantes) consignan 132 personas que lograron obtener su indemnización. Las fuentes no aportan el número total de personas que demandaron al Estado sin que pudieron obtener la misma.
- 8.- Todo hace pensar que el Estado asumía el papel de representante de los intereses de la Compañía dejando de lado su papel de representante del pueblo de Guatemala. Esto se debe a que : El Estado en el afán de llevar el " Progreso" al país dejó los proyectos infraestructurales en manos de compañías extranjeras, provocando con ello una dependencia hacia la inversión extranjera que continúa hasta el día de hoy.

BIBLIOGRAFIA

- Atlas Nacional de Guatemala.** Ministerio de Comunicaciones, Instituto Geográfico Nacional. Guatemala, 1972.
- Diccionario Marxista de Economía Política.** México. Ediciones de Cultura Popular, 1988.
- Documentos relativos al Ferrocarril del Norte, decretos y acuerdos que autorizan su aprobación.** Publicación oficial del Ministerio de Fomento. Guatemala. Tipografía Nacional, 1900.
- Historia de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América.** Documento Mimiografiado. Guatemala. Ministerio de Relaciones Exteriores. s.a.
- Alvarado Pinetta, Edgar ; Avarado González, Federico. **La Agricultura en Guatemala.** Guatemala. Camara del Agro de Guatemala, 1981.
- Batres Jauregui, Antonio. **La América Central ante la historia 1821-1921. Memorias de un Siglo Tomo III.** Guatemala. Tipografía Nacional, 1949.
- Cabrera Gaillard, Héctor Toussaint. **Guatemala de la mitad del siglo XIX: una sociedad precapitalista (Los efectos de un temporal).** Guatemala, 1991. Tesis de Licenciatura en Historia. Universidad de San Carlos de Guatemala, Escuela de Historia.
- Castellanos Cambranes, Julio. **Café y Campesinos en Guatemala 1853-1897.** Guatemala, Editorial. Universiria, 1985
- **Desarrollo Económico y Social de Guatemala: 1868-85.** Guatemala. IIES, 1975.

- Cueva, Agustín. **El Desarrollo del Capitalismo en América Latina.** México. Editorial Siglo XXI, 12a.edición, 1988.
- Chinchilla Aguilar, Ernesto. **La Vida Moderna en Centro América.** Guatemala, Editorial José Pineda Ibarra, 1977.
- De León Aragón, Oscar. **Los Contratos de la United Fruit Company y las Muelleras en Guatemala.** Guatemala, Editorial Ministerio de Educación Pública. 1950.
- Gall, Francis. **Diccionario Geográfico de Guatemala.** Instituto Geográfico Nacional. Guatemala. Tipografía Nacional 1983.
- García Laguardía, Jorge Mario. **La Reforma liberal en Guatemala.** Guatemala. Editorial Universitaria, 1981.
- **El Pensamiento Liberal de Guatemala (Antología)**
Costa Rica. EDUCA, 1977.
- González Davison, Jorge. **El Regimen Liberal en Guatemala (1871-1944).** Guatemala. Editorial Universitaria, 1990.
- Guerra Borges, Alfredo. **Compendio de Geografía Económica y Humana de Guatemala.** Guatemala. Editorial Universitaria, 1986.
- Lenin, V.I. **El Imperialismo, fase superior del capitalismo.** China. Ediciones en Lenguas Extranjeras, 1984.
- MacCreery, David. **Desarrollo Económico y Política Nacional. El Ministerio de Fomento de Guatemala, 1871-1885.** Guatemala. Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, 1981.

- Martínez Peláez, Severo. **Motines de Indios**. Guatemala. Ediciones en Marcha. Segunda Edición, 1991.
- Payeras, Mario. **Latitud de la flor y del granizo y otros escritos sobre el medio ambiente mesoamericano**. México. Gobierno del Estado de Chiapas, Instituto Chiapaneco de Cultura, 1988.
- Piedra-Santa Arandi, Rafael. **Introducción a los problemas económicos de Guatemala**. Guatemala. Editorial Universitaria, Colección Aula, 1981.
- Pineda y Mont, Manuel. **Recopilación de leyes de la República de Guatemala**. Guatemala. Tomos I II y III. Publicaciones del Ministerio de Finanzas Públicas. 1979.
- Quezada, Flavio. **Estructuración y desarrollo de la administración política territorial de Guatemala**. Guatemala. Editorial Universitaria, 1983.
- Samper, Mario. **Café, Trabajo y Sociedad en Centroamérica, (1870-1930): Una historia común y divergente**. En : Acuña, Victor Hugo. **Historia General de Centroamérica**. Tomo IV, Editorial Quinto Centenario Flacso, Madrid España. 1993.
- Solórzano Fernández, Valentín. **Evolución Económica de Guatemala**. Guatemala. Seminario de Integración Social Guatemalteca. No. 28, Editorial José Pineda Ibarra, 1970.
- Torres Rivas, Edelberto. **Interpretación del Desarrollo Social Centro Americano**. Costa Rica. EDUCA. 1977.
- Toussaint, Mónica. **Guatemala. Textos de la Historia de Centroamérica y el Caribe**. México. Universidad de Guadalajara, 1988.

Villacorta, J. Antonio. **Historia de la República de Guatemala (1821-1921)**. Tomo I. Guatemala Tipografía Nacional, 1960.

----- **Monografía del Departamento de Guatemala**. Guatemala Tipografía Nacional, 1926.

Wooddward, Ralph Lee . **Privilegio de Clase y Desarrollo Económico Guatemala 1973-1871**. Costa Rica. EDUCA, 1981.

PUBLICACIONES PERIODICAS

El acceso a la información hemerográfica se realizó mediante el fichero existente en la Hemeroteca del Archivo General de Centro América.

EL GUATEMALTECO
1874-1884

LA REVISTA EL FORO (Periodico)
1876

EL PROGRESO
1874-1880

DIARIO DE CENTRO AMERICA
1881-1890

DOCUMENTOS

Los documentos consultados se encuentran bajo custodia del Archivo General de Centro América y del Archivo de Escribanía de Gobierno. En el caso de este último, se consultó la totalidad de la serie documental denominada PROTOCOLOS DEL ESCRIBANO DE GOBIERNO (1877-1890).

1. EXPROPIACIONES Y RECLAMACIONES RELATIVAS 1840-1936.
Sig. B 99-25-8 Leg. 6338/6370
2. CONSTRUCCION DE PUENTES Y CARRETERAS
Sig. B 99-37-1 Leg. 7062/7063

3. CONTRATO Y CONCESIONES RELATIVOS A FERROCARRILES Y AGENCIAS MARITIMAS. 1904-1912
Sig. B 96-2 Leg. 7471
4. CONTRATOS CELEBRADOS CON EXTRANJEROS 1846-1936.
Sig. B 96-2 Leg. 7558/7561
5. FERROCARRILES 1870-1920
Sig. 106-1 Leg. 7597
6. PROYECTOS ACERCA DE LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES.
Sig. B 106-11 al 18 Leg. 7623/7630
7. CONTRATO SOBRE LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES.
Sig. 96-27 Leg. 15758
8. FERROCARRIL ESCUINTLA- PUERTO DE SAN JOSE
Sig. B 106/114 Leg. 7626
9. FERROCARRIL CENTRAL DE GUATEMALA
Sig. B 99-18-3 Leg. 15860/15867
10. ASUNTOS ENTRE EL GOBIERNO DE GUATEMALA Y EXTRANJEROS.
Sig. B 99-18-3 Leg. 6094
11. EXPROPIACIONES E INDEMNIZACION
Sig. B Leg. 6244/6375 Año 1840-1936
12. FERROCARRILES
Sig. B Leg. 4942/4955 Año 1844-1936
13. FERROCARRIL CENTRAL
Sig. B Leg. 22180/22181
14. FERROCARRILES PROYECTADOS
Sig. B Leg. 22170

15. CONCESIONES
Sig. B Leg. 22093/22105
16. CONTRATOS
Sig. B Leg. 22107
17. EXPROPIACIONES
Sig. B Leg. 22165/22166
18. FERROCARRIL ENTRE ESCUINTLA - PUERTO DE SAN JOSE.
Sig. B Leg. 28613 Exp. 32 Fol. 4 Año 1868
19. CONTRATO DE UN FERROCARRIL QUE ATRAVIESE EL ATLANTICO Y EL PACIFICO.
Sig. B Leg. 28621 Exp. 346 Fol.6 Año 1869
20. FERROCARRIL PROYECTADO.
Sig. B Leg. 28623 Exp. 146 Fol.4 Año 1870
21. SOBRE CONSTRUCCION DE UN FERROCARRIL
Sig. B Leg. 28642 Exp. 19 Año 1874
22. FERROCARRIL DE ESCUINTLA AL PUERTO DE SAN JOSE.
Sig. B Leg 28675 Exp. 432 Fol. 1 Año 1880
23. PROYECTO DE CONSTRUCCION DE VIA ENTRE ESCUINTLA Y ESTA CAPITAL.
Sig. B Leg. 28673 Exp. 24 Fol. 1 Año 1880
24. ESTADO DE LAS OBRAS DEL FERROCARRIL
Sig. B Leg. 28704 Exp. 333 Fol.1 Año 1884
25. ACTA DEL ACUERDO DEL 3 DE MARZO 1884
Sig. B Leg. 28705 Exp. 794 Fol.1 Año 1884
26. CONTRATO CELEBRADO CON LA COMPANIA DEL FERROCARRIL.
Sig. B Leg.28708 Exp.1288 Fol.11 Año 1884

27. ACUERDO PRESIDENCIAL SOBRE CELEBRACION
Sig. B Leg. 28705 Exp. 683 Fol.1 Año 1884
28. ACUERDO DEL MINISTERIO DE FOMENTO
Sig. B Leg. 28705 Exp. 744 Fol.1 Año 1884
29. ENVIO DE MEDALLAS DE PLATA
Sig. B Leg. 20705 Exp. 770 Fol.1 Año 1884
30. INVESTIDURA DE AUTORIDAD
Sig. B Leg. 28714 Exp. 826 Fol.1 Año 1885
31. INVESTIDURA DE AUTORIDAD
Sig. B Leg. 28714 Exp. 833 Fol.1 Año 1885
32. INVESTIDURA DE AUTORIDAD
Sig. B Leg. 28721 Exp.2203 Fol.2 Año 1885
33. FERROCARRIL GUARDA VIEJO -EXPROPIACION
Sig. B 106.1 Leg. 1764 Exp. 41107 Fol. 2
34. FERROCARRIL GUARDA VIEJO -EXPROPIACION
Sig. B 106.1 Leg. 1764 Exp. 41107 Fol. 6
35. FERROCARRIL GUARDA VIEJO - PLANO
Sig. B 106.1 Leg. 1764 Exp. 41107 Fol. 23
36. FERROCARRIL DE SUR - PLANO
Sig. B 106.1 Leg. 1764 Exp. 41104 Fol.2
37. FERROCARRIL DEL SUR - EXPROPIADOS
Sig. B 106.1 Leg. Exp. 41104 Fol. 1
38. FERROCARRIL DEL SUR - LOCOMOTORA
Sig. B 78.25 Leg. 735 Exp. 17158

39. FERROCARRIL DEL SUR - DEMANDA
Sig. B 106.1 Leg. 1764 Exp. 41103
40. FERROCARRIL DEL SUR - DEMANDA
Sig. B 106.1 Leg. 1764 Exp. 41102
41. FERROCARRIL DEL SUR - DEMANDA
Sig. B 106.1 Leg. 1764 Exp. 41101
42. FERROCARRIL CENTRAL - EXPROPIACION
Sig. B Leg. 1764 Exp. 41100
43. FERROCARRIL DEL SUR - FESTEJOS
Sig. B 78.25 Leg. 734 Exp. 17133
44. FERROCARRIL DEL SUR - RECLAMO
Sig. B 106.1 Leg. 1761 Exp. 41065 Fol. 4
45. FERROCARRIL DEL SUR - FESTEJOS
Sig. B 78.25 Leg. 734 Exp. 17134
46. FERROCARRIL DEL SUR - FESTEJO
Sig. B 78.25 Leg. 733 Exp. 17131
47. FERROCARRIL DEL SUR - FESTEJO
Sig. B 78.25 Leg. 1492 Exp. 35755
48. FERROCARRIL DEL SUR - INDEMNIZACION
Sig. B 106.1 Leg. 1763 Exp. 41096

A N E X O S

CUADRO No. 2

Resumen de los Gastos Realizados por el Estado en Concepto de Expropiaciones, según su Ubicación Geográfica, 1885-1889

UBICACION	No. DE CASOS	%	AREA (mts2)	VALOR (Pesos)
Amatitlán	48	36.36	1,131,480.20	62,008.75
Guarda Viejo	09	6.82	109,672.95	10,456.35
Escuintla	16	12.12	226,399.83	12,075.32
Guatemala	07	3.79	37,068.07	16,006.44
Palín	23	17.42	516,138.87	16,088.30
Petapa	06	4.55	754,762.28	17,688.77
Pueblo Viejo	16	12.12	21,723.15	5,268.56
N.D.	07	5.30	379,481.78	15,071.68
Jurúm	01	0.76	105,649.31	3,780.00
Ingenio St. Tomas	01	0.76	27,670.00	1,188.00
TOTALES	132	100%	3,310,046.00	275,367.59

Fuente: Escribanía de Gobierno, Sección de Tierras, 1885-1889
Elaboración: Erick Arrecis

CUADRO No. 3

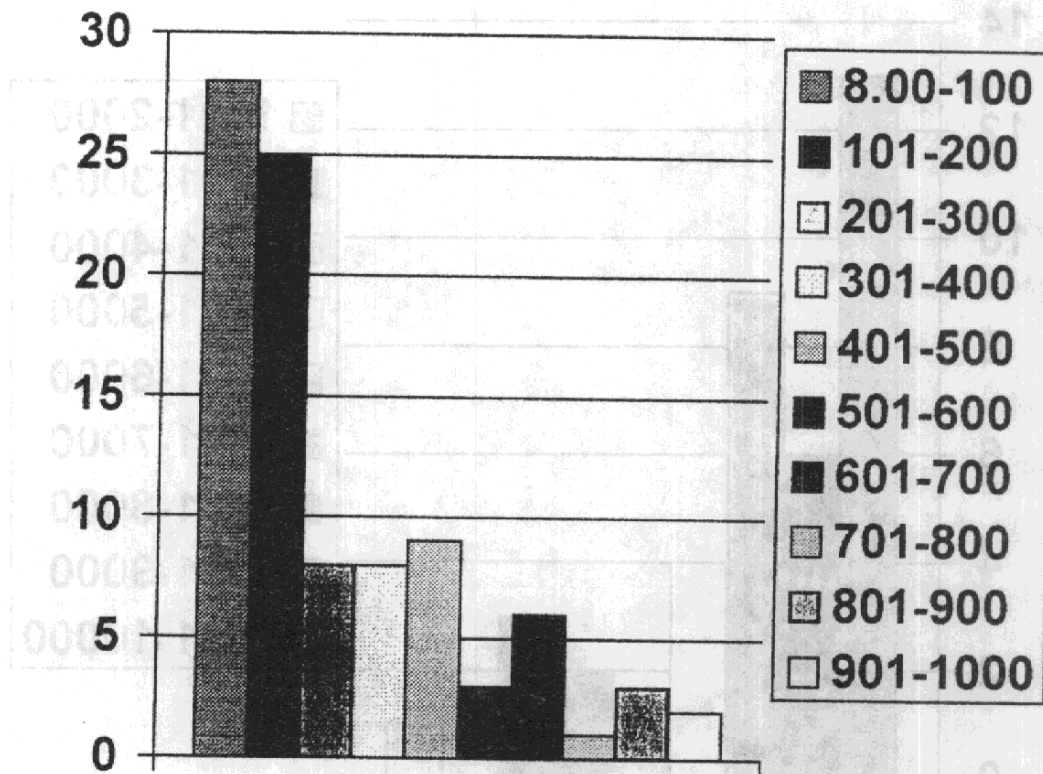
Población Indemnizada por el Estado Ubicada en el Trayecto del Ferrocarril del Sur, 1885-1889

PERSONAS	No. DE CASOS	%
Mujeres	21	16
Hombres	111	84
TOTALES	132	100%

Fuente: Escribanía de Gobierno, Sección de Tierras, 1885-1889
Elaboración: Erick Arrecis

Es importante hacer notar que en el plazo de cuatro años fueron pagados las indemnizaciones por el Estado, solamente fueron tramitados con éxito ciento treinta y dos casos, cifra relativamente pequeña en relación a la extensa región que cubría el trayecto del Ferrocarril del Sur. Esto se debe a que en la mayoría de los casos los y las poseedores (as) de tierras no cubrían los requisitos necesarios. Es evidente que en el caso de las mujeres, esta situación se agrava.

Gráfica # 2
 Valor en pesos de los terrenos expropiados
 (1885 - 1889)

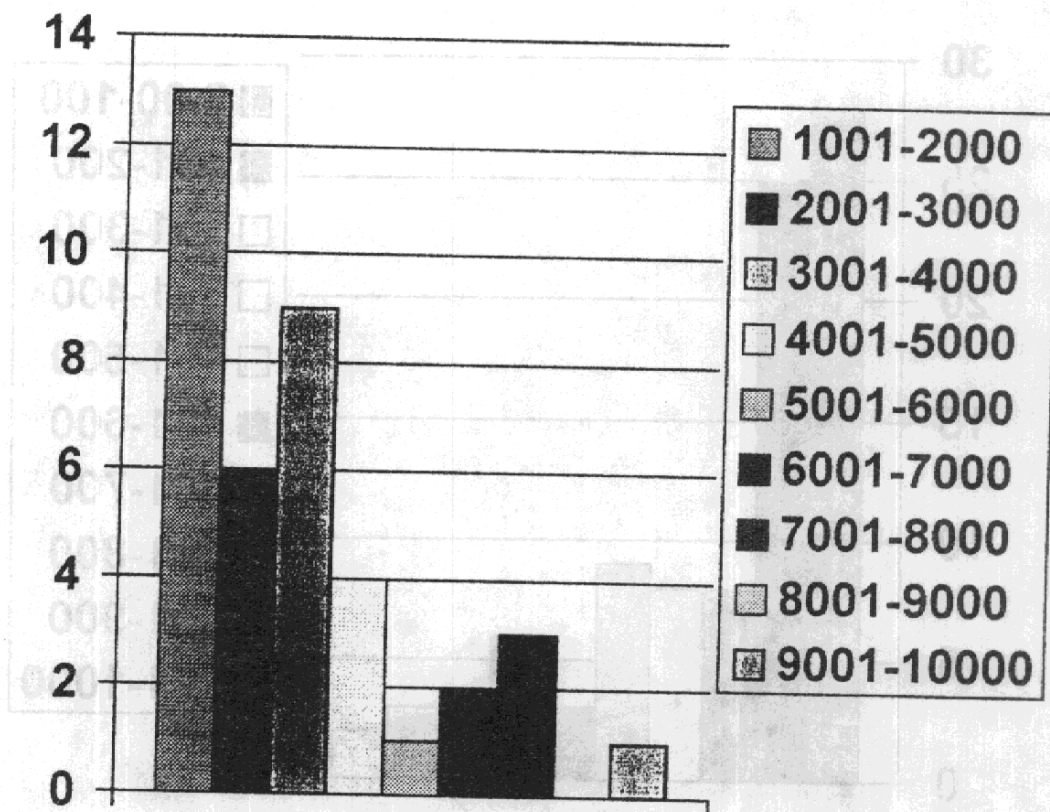


Fuente: Escribanía de Gobierno y Sección de Tierras. 1885 - 1889

Elaboración: Erick Arrecis.

En la presente gráfica se han colocado al 70.5% de los demandantes que fueron indemnizados por el Estado Liberal y que recibieron cantidades menores a \$1000.00. En ella puede observarse que la concentración de los pequeños propietarios en los rublos menores a los \$200.00.

Gráfica # 3
 Valor en pesos de los terrenos expropiados (1885-1889)



Fuente: Escribanía de Gobierno y Sección de Tierras. 1885-1889

Elaboración Erick Arrecis.

Paralelamente a los datos presentados en la gráfica # 2 se puede visualizar la presente gráfica en la que se agruparon las personas beneficiadas por las indemnizaciones mayores a \$1001.00. Es evidente que las cantidades de personas disminuyen muchísimo ya que en el rubro mayor no superan a los 13 individuos, esto se debe a que las propiedades en cuestión eran mayores, es por ello que el Estado tuvo que erogar mayores cantidades de dinero en relación a estos propietarios de la gráfica anterior.



Moneda Conmemorativa a la Construcción del Ferrocarril
Colección Privada Lic. Oscar A. Haeussler P.



Reverso de la Moneda Conmemorativa a la Construcción del Ferrocarril
Colección Privada Lic. Oscar A. Haeussler P.