

Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo



HORIZONTES

El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

Silvia Abigaíl Molina Zaldaña

Jefe de Diseño del Instituto de Gobierno / IPNUSAC

Resumen

Esta publicación aborda la problemática actual del arrendamiento concedido de bienes usufructuados al Estado, por una empresa de capital mixto, en la que el Estado cuenta con el 80% de las acciones, a un operador privado, REMED, S.A. que, por investigaciones de prensa, acciones de la Procuraduría de los Derechos Humanos y citaciones efectuadas por bancadas de oposición, permite identificar algunos aspectos que aparecen como significativamente lesivos a los guatemaltecos. Entre los problemas que presenta esta investigación, como para las instancias denunciantes, está la falta de acceso al contrato en cuestión. Por esa ausencia, se recurrió a las objeciones de medios de investigación hechos públicos por la prensa, la Procuraduría de los Derechos Humanos y los diputados de oposición. El tema abarca diferentes aristas, entre ellas, el impacto social para las familias asentadas en espacios ferroviarios, para las entidades públicas encargadas de atender el acceso a la vivienda, los efectos a terceros, como es el caso de un arrendamiento previo y parcial de los bienes ahora arrendados, la determinación de los beneficios económicos del Estado que, al parecer, resultan marginales y risibles, y un entrelazamiento de figuras públicas y privadas en una concesión que genera más dudas que certezas. Previo a entrar en el tema, se incorporan unos breves datos a manera de antecedentes, que relatan la atribulada historiografía de los hechos precedentes.

Palabras clave

Ferrocarril del Bicentenario, FEGUA, Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A., REMED S.A.

Abstract

This publication approaches to the current problem of the leasing granted of usufruct goods to the State, by a mixed capital company, in which the State has 80% of the shares to a private operator (REMEDI). Through press investigations, actions by the Human Rights Ombudsman's Office, and summonses issued by opposition groups, it is possible to identify some aspects that appear to be significantly harmful to Guatemalans. Among the problems presented on this investigation, as for the complainants, is the lack of access to the contract in question. Due to this absence, the objections of investigative media made public by the press, the Human Rights Ombudsman's Office and opposition deputies were resorted to. The subject covers different aspects: the social impact for families settled in railway spaces and public entities in charge of attending housing access, the effects on third parties (as in the case of a previous and partial lease of the assets now leased), the determination of the economic benefits of the State that are apparently marginal and laughable, and an intertwining of public and private figures in a concession that generates more doubts than certainties. Before starting the topic, some brief information is included as background, which describes the troubled historiography of the preceding events.

Keywords

Bicentennial Railway, FEGUA, Railway Development Company, S.A., REMEDI S.A.

Antecedentes

Para conocer los orígenes del ferrocarril en Guatemala es necesario remontarse a la época de la independencia en 1821 en donde las motivaciones económicas de poder comunicar al país con el exterior y poder facilitar el transporte de las principales mercancías que por ese entonces se producían en el país, principalmente el café (Gantenbein, 2015) y posteriormente el banano, ya por los años 60, 70 y 80 las exportaciones incluyeron el azúcar junto con los productos antes mencionados.



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

Pero no fue sino en el período de gobierno de Miguel García Granados (1871-1873) que se inicia el proceso de construcción de la vía férrea que conectarían los puertos en el Atlántico y Pacífico hacia la ciudad capital y para ello se realizaron expropiaciones forzadas de los terrenos en donde se construiría la línea del ferrocarril y se tiene como fecha aproximada el año de 1878 cuando finalmente se introduce el ferrocarril en Guatemala. (IIES, 2012)

A inicios del siglo XX la vía férrea contaba aproximadamente con una extensión de 710Kms, los que fueron operados por cinco empresas privadas producto de concesiones cortas realizadas por el Estado de Guatemala. En 1901 se concesionó a la empresa Guatemala Railway Company, denominada más tarde International Railways of Central America (IRCA) subsidiaria de la United Fruit Company, “que concentró por muchos años el monopolio del servicio, gozando de prebendas sobre exenciones de impuestos y la captura de grandes cantidades de tierra aledañas a las vías del ferrocarril, convirtiéndolo en el mayor terrateniente de Guatemala, todo bajo la anuencia de los gobiernos dictatoriales de la época”. (“Boletín “Economía al día” 08/2012 – Instituto de ...”) (IIES, 2012) Finalmente, en 1968

el Estado de Guatemala cancela la concesión otorgada y pasa a formar parte de la administración gubernamental, como una empresa estatal descentralizada bajo el nombre de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) (IIES, 2012).

En 1997, como parte de la ola privatizadora, se entregaron los bienes del ferrocarril estatal a Ferrovías, sin embargo, durante la gestión del presidente Oscar Berger, se consideró que no se habían cumplido los términos de dicho contrato, por lo que se declaró lesivo. No obstante, esta acción resultó más lesiva aún, puesto que se perdió la controversia y Guatemala fue condenada a pagar Q147 millones a causa de la resolución desfavorable. (IIES, 2012)

Luego de este resultado, el gobierno de turno, como accionista mayoritario de Ferrovías, impulsó este proyecto denominado Ferrocarril Bicentenario, que cubrirá de la frontera de México a Puerto Quetzal, cuya firma ya se concretó el 14 de enero del año en curso. El mismo contempla, según información de la prensa, una inversión de US\$ 700 millones, para rehabilitar una primera etapa de 235 kilómetros de la vía férrea, que estará a cargo de la empresa REMED. (La Hora, 28/01/2022).

Ilustración 1 Proyecto de Ferrocarril Bicentenario



Fuente: Prensa Libre (2022)

Con relación a la localización geográfica del proyecto, el mismo tendrá impacto en la zona suroccidente del país, en particular, en los departamentos de San Marcos, Retalhuleu, Suchitepéquez y Escuintla. Además, de vincular al Puerto Quetzal, prevé hacerlo con el Puerto de Champerico, lo que sugiere que se hará efectiva una inversión simultánea o posterior para desarrollarlo como una nueva zona portuaria de comercio exterior que justifica su enlace ferroviario.

Situación actual: Usufructo o arrendamiento

El otorgamiento del arrendamiento de Ferrovías a la nueva empresa que prestará el servicio ferroviario y sus efectos es el núcleo de la problemática actual.

En esta publicación se hace referencia al hecho en cuestión, por medio de la documentación accesible y se limita a lo que con ellos puede establecerse, especialmente,

te, en este caso, de las objeciones que presentó el Procurador General de la Nación (PGN), y que, según indicó, fueron subsanadas, a efecto que emitiera la conformidad necesaria para que se entregara el arrendamiento en cuestión.

En el análisis que sigue, se hace referencia al oficio del titular de la PGN, en la que planteó sus objeciones a la propuesta inicial del contrato. (Donado, 2021). Cuando se trate de una fuente diferente, se hace la cita correspondiente.

La primera observación del Procurador General de la Nación, desde una perspectiva formal, fue la de solicitar se consolidara la legitimidad entre las partes que intervenían en la transacción y acto jurídico contractual. Esto da pie a identificar que las personas que participaron en el proceso de negociación lo hicieron sin las acreditaciones legales correspondientes, lo que, al menos, denota incertidumbre y ausencia del debido acompañamiento legal que debió enmendarse a solicitud de la PGN.

A dicha incertidumbre abona el hecho de que existen diferentes actores relacionados con la participación del Estado, tanto por

intermedio de FEGUA, dependencia pública, como de la sociedad usufructuaria inicial en la que el Estado participa como accionista mayoritario, y la nueva empresa arrendante del servicio ferroviario. Esta confusión hace necesario aclarar adecuadamente los roles de cada entidad, no sólo desde el punto de vista de legitimidad que solicitó el PGN, sino también de funciones en la previsión de cómo funcionará el servicio ferroviario y del beneficio esperado para los guatemaltecos.

Otra deficiencia que destaca las debilidades fundamentales del arrendamiento es que la negociación no aclaró los servicios y la naturaleza del acceso a las vías y conexiones, tomando en consideración que además del servicio ferroviario en sí, también se habla de “otras actividades económicas” que al no estar especificadas aumentan la incertidumbre en detrimento del Estado y en beneficio de la empresa prestadora del servicio. Y a ese respecto, destacó el PGN que era necesario detallarlo pues es de esperar que esas otras actividades estén reguladas por otras entidades del Estado que necesariamente deben ser consultadas o definida su participación en los aspectos que le corresponda.



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

Estos elementos apuntan a que la negociación, al menos en sus inicios, se realizó en función de los intereses privados y no en los intereses generales y públicos de Guatemala.

Señaló también el PGN que la minuta que le fue suministrada para los efectos correspondientes carecía de información sustantiva como la identificación de las fincas o propiedades implicadas en el arrendamiento, las que podrían estar comprometidas y dificultar las operaciones ferroviarias y las otras actividades económicas a desarrollar en el contexto de esta operación. En pocas palabras, la empresa no clarifica qué bienes ni en qué sentido los está transfiriendo.

Cabe indicar aquí, que el Estado entregó el usufructo a la empresa de la que ahora es el accionista mayoritario, y que en lugar de ser esta la que preste el servicio ferroviario, en todo o en parte lo está cediendo a un tercero, generando complicaciones de funciones y responsabilidades entre los actores involucrados.

En entrevista realizada al Diputado por la Bancada Semilla Luis Fernando Pineda indica lo siguiente:

Es un usufructo disfrazado de arrendamiento, ¿cuál es el papel que tendrá FERROVÍAS dentro del contrato? En la minuta se establecen temas de regalías, también se establece que debe existir certeza registral sobre algunos bienes que quedaron registrados en el contrato. Pero en realidad lo que sucede en dicho contrato es que FERROVIAS le entrega todas sus funciones a REMED, S.A.,

Por lo tanto, nosotros cuestionamos las características del contrato porque no son de un arrendamiento sino de un usufructo o de una concesión y no se puede otorgar un usufructo sobre otro usufructo, puesto ya existe el contrato 402 que se firmó entre FERROVÍAS y FEGUA en 1997.

Lo que dice el 402, es que, FERROVÍAS, S.A. puede contratar o subcontratar a otras empresas para realizar operaciones ferroviarias, pero no dice que puede entregar la totalidad de las operaciones de la línea férrea a otra empresa, mucho menos con una empresa como REMED, S.A., que no ha demostrado la capacidad técnica, financiera y operativa, es un fantasma y no



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

logramos tener garantías que se van a ejecutar los 700 millones de dólares. La minuta no determina qué tipo de vagones van a funcionar, la tecnología que se implementará cuanto tiempo van a funcionar al día, cuestiones básicas no están planteadas en dicho documento.

Yo supongo que van a salir que el contrato tiene adendas y van a sacar otros documentos, pero eso haría al contrato más ilegal, porque las mismas tienen que pasar por la asamblea general de accionistas y no las puede suscribir únicamente el administrador de FERROVIAS. (L. Pineda, comunicación personal, abril de 2022)

La precaria negociación del contrato se puso de manifiesto cuando se hizo notar que se carecía, desde la perspectiva del PGN, de los estudios técnicos y financieros que justificaran este proyecto. Con ello se denota el interés en cerrar la negociación sin que estén los elementos básicos fundantes que debe tener todo proyecto privado que involucre una inversión millonaria, y que, por tal razón, es de presumir que existían, pero que los mismos no eran de conocimiento

del Estado, lo que resulta grave, considerando que este es el accionista mayoritario de la Compañía Desarrolladora Ferroviaria que es la que otorga el arrendamiento en cuestión. Más grave aún, considerando que quien representa al Estado de Guatemala, como titular de la mayoría de las acciones es el propio Procurador General de la Nación.

Es importante destacar, que en las primeras dos asambleas de accionistas el Procurador General de la Nación votó en contra, argumentando que a solicitud del Gerente General de la Compañía Desarrolladora Ferroviaria Sociedad Anónima, se le solicitó emitir opinión sobre la minuta del contrato y con base a los nueve observaciones, las que a su criterio no habían sido subsanadas, su voto como accionista mayoritario en representación del Estado de Guatemala fue en contra de la suscripción de dicho contrato.

No obstante, llama la atención que en la siguiente asamblea votó a favor de la firma del contrato entre la empresa FERROVIAS S.A. y REMED S.A. bajo el argumento del cumplimiento de las recomendaciones planteadas por la Procuraduría General de la Nación. Sin embargo, en la citación que le



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

hiciera la Bancada Semilla (2022), al ser cuestionado sobre la viabilidad técnica y financiera del proyecto y de la empresa REMED S.A. indicó que el análisis que realizó la PGN es estrictamente de carácter legal y que los aspectos técnicos referentes a la rentabilidad de la inversión es responsabilidad de FERROVIAS S.A.

También hay que resaltar que el Procurador General de la Nación denota una seria contradicción en su argumento, puesto que, en el punto quinto de las recomendaciones emitidas por dicha institución, resalta la importancia que se realicen los estudios técnicos de factibilidad financiera y operativa antes de la suscripción del contrato, puesto que no tiene sentido invertir y suscribir dichos instrumentos si los estudios concluyen que no es viable el proyecto.

Además, argumentó la Procuraduría General de la Nación que la Compañía Desarrolladora de Ferrovías S.A., en el contrato o en la minuta de éste, otorga al tercero un arrendamiento por un plazo superior al usufructo, por lo que enajena en el tiempo una propiedad que no le corresponderá. Y, además, no define la actuación en la prestación de los servicios, seguimiento, o de cualquier otra

actuación, de modo que Ferrovías se mantiene como intermediaria, pero desaparece en la práctica de la prestación del servicio, aspecto que no puede o no debe avalarse ya que extingue de facto las obligaciones de la empresa mixta con el Estado, ratificadas por el mismo Estado como accionista mayoritario de esa empresa mixta en beneficio de los otros accionistas.

Por lo tanto, esto supone, ante un escenario de incumplimiento, que el Estado de Guatemala debería demandar a la Empresa Ferrovías, lo que sería demandarse a sí mismo en un 80.1%, para poder ejercer por esta vía su derecho en contra del tercero, REMED S.A., lo que supone un laberinto legal que únicamente perjudica al colectivo de los guatemaltecos y beneficia a los privados.

Asimismo, REMED usará los bienes sin perjuicio de los daños a ocasionar, y también se compromete, la Empresa Ferrovías, a resarcir los daños causados por desastres naturales hasta en un 75%. Como bien se indicó en el dictamen, ese es un riesgo privado que debe asumir REMED, sin embargo, lo asume Ferrovías y lo hace sin los recursos para financiarlo, y con la responsabilidad del Estado como accionista mayoritario.



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

No se hacen comentarios de los ingresos que recibirá de REMED la Compañía Ferrovías, sin embargo, no debe olvidarse que está hablando no solo el PGN en esa calidad, sino también como representante del Estado dentro de los accionistas de la Compañía Ferrovías, por lo que su desconocimiento como PGN, no obvia su responsabilidad como representante accionista del Estado en esa empresa, en la que necesariamente debió discutirse el tema y haber dispuesto del conocimiento de un asunto central del que dependerán los ingresos esperados por el Estado.

En la citación del PGN en la Bancada Semilla (2022), se le interrogó sobre ese mismo porcentaje, a lo que respondió que REMED trasladará un 4.5% de utilidades a la Compañía Desarrolladora, la falta de pago en las fechas estipuladas generará un 2% de interés mensual sobre saldos y del total de ingresos, Ferrovías, únicamente trasladará un 1% a FEGUA. Al preguntarle si es adecuado este porcentaje de beneficios, el PGN indicó que se basaron en el mismo porcentaje que transfiere al Estado otra concesión de este tipo, con Chiquita Banana, un contrato que data de hace 10 años. El PGN indica que ese porcentaje lo

negoció Ferrovías y no él, que no es su responsabilidad, obviando que él representa al Estado en esa empresa con el 80.1% del total de acciones.

Es claro que, con un juego de palabras y de figuras legales, se están privatizando los beneficios y trasladando los costos al Estado, es un ejemplo claro de saqueo de los bienes públicos guatemaltecos, a la usanza de los viejos tiempos del imperialismo que se adueñaba de bienes y vidas de los guatemaltecos. Al respecto es importante mencionar que la Bancada Semilla interpuso una querrela en contra del Procurador General de la Nación por delitos de incumplimiento de deberes, abuso de autoridad y perjurio. (L. Pineda, comunicación personal, abril de 2022)

La irregularidad de la negociación, su opacidad y falta de sustento legal, levantaron la protesta de algunas bancadas de oposición, que permitieron ampliar la información del proyecto y de sus posibles efectos negativos para el Estado, por lo que la Procuraduría de los Derechos Humanos, planteó amparo con el objeto de detener o suspender el arrendamiento. No obstante, el mismo le fue denegado, aunque planteó una nueva



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

acción legal con el mismo propósito, una apelación que presentó el 28 de enero del año en curso.

El fondo de la cuestión jurídica que argumenta el PDH, es que esta contratación debió regirse por la Ley de Contrataciones del Estado, debido a la participación mayoritaria que como accionista detenta el Estado, y se obviaron los procedimientos allí establecidos para proceder al arrendamiento.

Los compromisos que deberá asumir FEGUA

De acuerdo con el contrato suscrito entre Ferrovías S.A. y REMED, S.A. se especifica que la segunda no está obligada a desembolsar recursos financieros para la liberación de las vías de la línea ferroviaria y por lo tanto le corresponde a FEGUA, la responsabilidad de garantizar el despeje de dichas vías y el desalojo de las familias que se encuentran en terrenos del área circunscrita. NO obstante, al ser cuestionado el actual interventor de Ferrocarriles de Guatemala Augusto Ponce, en la citación que le hiciera la Bancada Semilla (2022), manifestó desconocimiento del contenido de dicho contrato, aduciendo que es una negociación entre dos empresas privadas y

que por lo tanto FEGUA no puede intervenir.

Al respecto los diputados integrantes de la Bancada Semilla manifiestan que el interventor de FEGUA denota una actitud pasiva, cuando tiene la responsabilidad de velar por los intereses y bienes del Estado y por lo tanto está obligado a fiscalizar las acciones de la empresa Ferrovías, S.A., lo cual está estipulado en el contrato 402 en el que dicha empresa es responsable de informar a Ferrocarriles de Guatemala, sobre todas las acciones y operaciones que realiza.

También se le solicitó información sobre el censo actual de los bienes de FEGUA y sobre el estatus actual en que se encuentran, a lo que respondió que siguen siendo los mismos que establece el contrato 402. No obstante, los diputados manifiestan que dichas propiedades quedaron registradas en el contrato entre Ferrovías, S.A. y REMED, S.A. pero que existen discrepancias en la certeza registral y legal, lo cual es preocupante.

Además, la cláusula 5ta. del contrato le permite a REMED, S.A. la utilización y explotación comercial de los bienes inmuebles de FEGUA, lo que también genera preocupación, puesto que pueden ser



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

utilizados para otros usos comerciales que no necesariamente sean para la rehabilitación de la vía férrea. Por ejemplo, la fibra óptica y gaseoductos que utilizan esas mismas vías y que constituyen negocios completamente diferentes y pueden ser lesivos a los intereses del Estado de Guatemala.

REMEDI, S.A. pertenece a STELLA HOLDINGS es una empresa mexicana, es un consorcio enorme que tiene empresas energéticas que se dedican al tema del gas natural y de telecomunicaciones donde entra el tema de la fibra óptica, y este intento de dicha empresa de hacer negocios en estas áreas en el país, viene desde el gobierno del partido Patriota lo cual no pudieron concretar y nos preocupa que el contrato sea la vía para que REMEDI, S.A. utilice los terrenos de FEGUA para este tipo de negocios. (L. Pineda, comunicación personal, abril de 2022).

Sobre este aspecto el Interventor manifestó que cuando conozca el contrato analizará que no existan acciones que sean contrarios a los intereses de FEGUA, es decir luego de que se ha suscrito el mismo, lo cual es preocupante.

Es uno de los negocios más importantes del gobierno actual en donde más de 50 bienes inmuebles propiedad del Estado están adscritas a FEGUA. No hemos tenido a la fecha acceso al contrato, lo que nos entregó el PGN fue copia de la minuta, que, en teoría, es la base para el contenido del mismo, y ese documento es el que deberían trasladar a escritura pública y firmarlo, pero al momento no hemos logrado obtener la copia de la escritura formal que debió haber sido inscrita y llenar todos los requisitos formales.

El discurso que han manejado los funcionarios públicos tanto de FEGUA, la PGN y FERROVIAS es que el contrato se celebra entre dos empresas privadas y por lo tanto no están sujetas a la Ley de Contrataciones del Estado, sino que deben regirse por sus propios instrumentos y a la normativa que regula a las entidades mercantiles existentes en Guatemala por ejemplo el Código de Comercio y al requerir información, me decían que no están en la obligación de darme información porque no son una entidad pública.

Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

Aquí hay otra conclusión, y es que en esas condiciones contractuales que no son beneficiosas para el Estado de Guatemala y en las condiciones en la que se encuentran invadidos los terrenos de FEGUA, simplemente no se puede ejecutar el contrato, ya se intentó hace muchos años con la empresa RBC y ahí quedó la obligación de desalojar, no pudieron por lo que materialmente es imposible desalojar en dos años a cientos de miles de personas sin darles otra opción, no se va poder y la responsabilidad es para el Estado de Guatemala. (L. Pineda, comunicación personal, abril de 2022)

Asimismo, se le preguntó al Interventor si ha realizado un censo para determinar el número de kilómetros que se encuentran invadidos y manifestó que no lo tiene, pero que se han entregado 478 notificaciones en los tramos de Tecún Umán a Puerto Barrios, sin embargo, estos no forman parte del área por donde pasará el Tren del Bicentenario.

Finalmente manifestó que a la fecha FEGUA no ha desarrollado una planificación para el desalojo de las áreas invadidas y otorgar

soluciones de vivienda digna a las familias que se encuentran asentadas en dichos terrenos y que no ha coordinado con el Ministerio de Comunicaciones a través de su Viceministerio de Vivienda para dar alternativas de solución a las personas afectadas. Al respecto también se pudo constatar que FOPAVI entidad del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y vivienda (MICIVI), que se encarga de otorgar subsidios para vivienda o compra de terreno a grupos familiares de escasos recursos, a la fecha no dispone de un plan de apoyo para éste sector de la población que se encuentra en las áreas de la vía férrea.

No hay ningún plan o estrategia para dar solución de vivienda digna a las familias que se encuentran en áreas de la línea férrea, lo que demuestra que hay un abandono de parte del Estado de una política de vivienda social, la Vice Ministra fue muy clara al decir que no tienen un plan para dar solución a las familias que se encuentran en dichos terrenos. Se le preguntó cuál era la estrategia y si tenían actualizados los datos, no tienen un censo porque son miles de familias y cuando se le preguntó al interventor de FEGUA,



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

respondió que esa no es su función, cuya responsabilidad de acuerdo al mandato legal es solicitar la desocupación de esos tramos que están invadidos.

Finalmente es importante mencionar que en la minuta no se estableció la obligatoriedad de la contratación de mano de obra guatemalteca. Cuando se le cuestionó al Procurador General de la Nación sobre éste aspecto, respondió que no es necesario porque el Código de Trabajo determina que toda empresa extranjera está obligada a contratar personal guatemalteco. Sin embargo, por la magnitud del contrato, Ferrovías y Remed, así como los funcionarios de gobierno que han participado en las negociaciones (Ministro de Economía, Procurador General de la Nación e Interventor de FEGUA) plantean que el Proyecto permitirá la generación de empleo y consecuentemente la reactivación económica del país.

Entonces surge la pregunta, tenemos personal calificado para poder ejecutar labores en la operación ferroviaria? y que al final la mano de obra

no sea temporaria en la primera fase de la construcción y cuando entre a funcionar en teoría solo sean 200 personas, entonces de qué desarrollo y empleo estamos hablando, eso se tendría que conocer y haber establecido una cláusula en el contrato en la que REMED se responsabiliza de preparar un plan de capacitación dirigido a personal guatemalteco para operar los vagones y si es necesario los enviará a formarse a otros países, todos esos detalles no quedaron establecidos. (L. Pineda, comunicación personal, abril de 2022)

Conclusiones y recomendaciones

- Existen un entrelazamiento de actores en la negociación revisada, en la que destacan, primero, FEGUA, como entidad del Estado que desde 1997, durante la gestión de Álvaro Arzú como presidente de la República, quien entregó, en usufructo los bienes a su cargo, a la Empresa Desarrolladora Ferroviaria S. A. Esta empresa, se modificó, y actualmente es una empresa privada con capital mixto, siendo el Estado



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

de Guatemala el portador del 80.1% de las acciones de ésta. Ésta última, mediante la negociación en cuestión, entregó, en arrendamiento, esos bienes usufructuados a la empresa REMED, que finalmente será, o se espera sea, la que preste los servicios ferroviarios.

Existe, además, un actor parcial adicional, una empresa que arrienda una parte de las vías ferroviarias de Guatemala, que igualmente se están entregando en arriendo a REMED, por lo que se busca anular o declarar lesivo esta contratación en perjuicio del arrendante parcial Puerta del Istmo.

- La negociación entre la Empresa Desarrolladora Ferroviaria y REMED se efectuó sin considerar los aspectos más esenciales para proponer un contrato de arrendamiento que sea compatible con las obligaciones de esta empresa de capital mixto con el Estado, incluida la estimación de ingresos, sin la que resulta absurdo plantear un acto de arrendamiento de tal naturaleza.
- La confusión era tal que enajenaba, por la vía del arrendamiento, los bienes usufructua-

dos por un período superior al que ejerce dicho derecho, con lo que usurpaba los derechos del Estado.

- El contrato, en lo que se conoce por sus objeciones, entrega los bienes sin garantía alguna de los daños que puedan sufrir, asume la mayoría de los gastos de riesgo de desastres que le competen a REMED y minimiza sus ingresos. Este alto grado de irracionalidad, puede explicarse por negligencia o por complicidad en un acto de expoliación de los bienes del Estado.
- Resulta inexplicable que las objeciones que planteó el defensor del Estado, no las planteara y subsanara desde la empresa de capital mixto en la que participa como accionista mayoritario, y sin cuya anuencia, no debieron llevarse a cabo los procedimientos que generaron ese gravoso arrendamiento.
- Es una contradicción al más alto grado, que no se ejerza el voto mayoritario para favorecer al Estado, que luego en parte se asuma esta función como PGN, y que además se incumpla nuevamente al votar a favor sin contar con los estudios financieros y técnicos de un proyecto

de tal magnitud e implicaciones para los ingresos económicos de Guatemala.

- Existen elementos que generan duda sobre la legalidad del contrato de arrendamiento, por lo que conviene adoptar las acciones necesarias para suspender, al menos temporalmente, la vigencia del contrato, y esclarecer los detalles que implican costos y beneficios para el Estado. Al respecto, cabe considerar el horizonte temporal y espacial de este contrato, el arrendamiento tendrá una duración de 26 años y afectará a una de las principales áreas productoras del país y al principal puerto de exportaciones hacia el océano pacífico.
- El proyecto se ubica en una zona de alto impacto económico, la boca costa del sur concentra la producción agroexportadora azucarera y de otros productos agrícolas de importancia nacional. En ese sentido, el proyecto puede tener un efecto multiplicador en la producción de beneficio para el sector privado, y es oportuno que también tenga un impacto beneficioso para las entidades públicas, especialmente, como una forma de ingreso que fortalezca el presu-

puesto que requiere destinarse con fines sociales y desarrollo, así como evitar que dé lugar a erogaciones adicionales como sucedió con la resolución del arbitraje que resultó lesivo para las arcas nacionales.

- En atención a los elementos anteriores, el Consejo Superior Universitario, en acatamiento de lo dispuesto en el Artículo 82 de la Constitución Política de la República, puede pronunciarse en el sentido de procurar la suspensión de un contrato que por el desconocimiento de sus contenidos representa una grave amenaza o daño para los intereses de Guatemala.
- Queda demostrado que las autoridades que representan al Estado dentro de la Empresa no han defendido los intereses del Estado, dentro del proceso de la negociación del contrato entre Ferrovías S.A. y REMED, S.A. permitiendo que los intereses y bienes patrimonio del Estado de Guatemala se encuentren en una situación de vulnerabilidad.
- Independientemente si la PDH logra o no, que se otorgue el amparo interpuesto para invalidar el contrato suscrito entre Ferrovías S.A. y REMED, S.A.,



Silvia Abigaíl Molina Zaldaña ◀ El ferrocarril del bicentenario y su trasfondo

es imperativo que FEGUA en coordinación con MICIVI, formulen un plan que permita a las familias que se verán afectadas con el desalojo de las áreas invadidas, a ser trasladadas y otorgarles espacios y vivienda digna, puesto que son personas de escasos recursos.

Referencias

- Bancada Semilla. (1 de febrero de 2022). *Citación, al Interventor de FEGUA, viceministra de Vivienda y funcionarios del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y vivienda, (MICIVI)*. Facebook. <https://fb.watch/bEZPp3ZXcU/>
- Bancada Semilla. (3 de febrero de 2022). *Citación al Procurador General de la Nación por la Banca Semilla*. Facebook. <https://www.facebook.com/BancadaSemillaGT/videos/4740000692761843/>
- Donado, J. (18 de febrero de 2021). Oficio DS2-17-2021JLDM/clrt. Procuraduría General de la Nación de la República de Guatemala (PGN). Despacho Superior.
- Gándara, N. (13 de enero de 2022) Tren Bicentenario: este es el porcentaje de las ganancias que obtendrá el Estado de Guatemala por la rehabilitación ferroviaria en el sur del país. *Prensa Libre*. <https://www.prensalibre.com/economia/tren-bicentenario-estas-son-las-ganancias-que-obtendra-el-estado-de-guatemala-por-la-rehabilitacion-ferroviaria-en-el-sur-del-pais/>.
- Gándara, N. (25 de febrero de 2022) Los detalles que faltaron en el contrato entre Ferrovías y REMED, S.A., para ejecutar el proyecto Tren Bicentenario. *Prensa Libre*. <https://www.prensalibre.com/economia/los-detalles-que-faltaron-en-el-contrato-entre-ferrovias-y-remed-s-a-para-ejecutar-el-proyecto-tren-bicentenario/>
- Gantenbein, A. (2015). El Ferrocarril de Guatemala: El caso de Ferrovías. [Tesis de doctorado, Universidad Pontificia de Salamanca].
- Reyes, H. (2012). El recuento de los daños: el usufructo oneroso “Caso Ferrovías”. Boletín del IIES/USAC. <http://iies.usac.edu.gt/wpcontent/uploads/2021/04/bol8-2012.pdf>
- Solórzano, A. (28 de enero de 2022) PDH presenta apelación ante denegación de amparo por tema de Ferrovías. *Diario La Hora*. <https://lahora.gt/pdh-presenta-apelacion-ante-denegacion-de-amparo-por-tema-de-ferrovias/>.