

Requiem for rail in Guatemala?

On September 04, 2007, Ferrovías Guatemala (FVG) ran its last revenue freight train and suspended all services over the Atlantic Sector of the three-foot-gauge Guatemalan Railway network, a move that will almost certainly lead to the demise of rail as a transportation mode in that Central American country.



> A steam powered tourist train rolls across the spectacular Puente de las Vacas (Bridge of the cows), located a just few kilometers outside Guatemala City. The relatively frequent operation of tourist trains generated much needed extra revenue for the railway and all senior staff usually turned out to help and make sure things went ahead without a hitch (D. Thomas).

Un tren turístico a vapor atraviesa el espectacular Puente de las Vacas, ubicado unos pocos kilómetros al este de la ciudad de Guatemala. La relativamente frecuente operación de los trenes turísticos generaba ingresos extras importantes para el ferrocarril y por lo general, todo el personal jerárquico estaba presente en estas ocasiones para asegurar un funcionamiento sin contratiempos. (D.Thomas)



> FVG's No. 1009, Bombardier/Alco Co-Co 2000 HP "Alta Verapaz", at the head end of a freight train loaded with steel products. The powerful MX 620 locos are used on the relatively flat section of the railway between Puerto Barrios and El Rancho. Their long three-axle trucks are not flexible enough to enable them to perform reliably on the winding and steeply graded sections of the line (Frank Stenvall).

La locomotora "Alta Verapaz" No. 1009 de FVG, una Bombardier/Alco Co-Co de 2000 HP, a la cabeza de un tren cargado con productos siderúrgicos. Las potentes locomotoras MX 620 son utilizadas sobre el sector relativamente plano del ferrocarril entre Puerto Barrios y El Rancho. Sus bogies de tres ejes no eran lo suficientemente flexibles para permitirles desempeñarse confiablemente sobre las secciones de fuertes pendientes y cerradas curvas. (Frank Stenvall)

IN THE EARLY 1990's, the Central American Republic of Guatemala was finally emerging from a long and extremely cruel civil war that in 36 years had destroyed both the country's economy and its social fabric. As a result, this densely populated country was desperately poor and urgently needed substantial investment in order to recover a certain degree of normality and restore some semblance of law and order.

After the conflict terminated, most of the country's infrastructure was either non-existent or in deplorable physical condition, and the existing three-foot gauge (0.914 mm) railway network, operated by Ferrocarriles de Guate-

mala (FEGUA), was no exception. Decades of very inefficient State administration had quite literally run the railway into the ground, so much so that it was closed down and abandoned in 1996. Freight traffic was negligible and passenger train services were in the best of cases, erratic and deplorable. The Guatemalan Government of the day was in no position to continue operating the railway or fund its ever increasing operating shortfalls. It had other, much more pressing priorities on its hands.

At that time the only entities willing to fund Guatemala's recovery were the international lending institutions (The World Bank, IMF, IFC etc) and these institutions were by no

> A pair of GE U10B's, built under license by Spain's Babcock & Wilcox in 1971, roll down the 3.3 per cent grade through Sanarate on the way to El Rancho with a short trainload of containers. The U10B's are used almost exclusively between El Rancho and Guatemala City. El Rancho functions as a division point where trains heading for the City of Guatemala are split and worked upgrade in sections (D. Thomas).

Un par de locomotoras GE U10B, construidas bajo licencia en España por Babcock & Wilcox en 1971, ruedan por la pendiente del 3.3 por ciento a través de Sanarate en camino hacia El Rancho con un corto tren cargado de contenedores. Las U10B son casi exclusivamente utilizadas entre El Rancho y la ciudad de Guatemala. El Rancho funciona como punto divisorio en donde los trenes con rumbo a la ciudad de Guatemala son partidos y arrastrados por la pendiente en secciones. (D. Thomas)



ESTADO DE SITUACIÓN

FIN DEL FERROCARRIL EN GUATEMALA?

El 4 de septiembre de 2007, Ferrovías Guatemala (FVG) corrió su último servicio comercial y suspendió todos los servicios sobre el sector Atlántico del ferrocarril de trocha 0.914 mm, una decisión que casi con certeza significará la desaparición del modo de transporte ferroviario en este país sudamericano.

A comienzos de la década de los 90, la república centroamericana de Guatemala emergía de una larga y extremadamente cruel guerra civil que en 30 años destruyó tanto a la economía del país como su entretejido social. Como resultado, este densamente poblado país se encontraba en una situación de pobreza desesperante y necesitaba con urgencia una inversión sustancial para recobrar algún grado de normalidad y restaurar alguna semblanza de ley y orden.

Luego de la finalización del conflicto, la mayor parte de la infraestructura del país era inexistente o estaba en situación deplorable, y la red ferroviaria existente de trocha 0.914 mm, operada por Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), no era una excepción. Décadas de muy ineficiente administración estatal habían destruido al ferrocarril, de manera tal que fue clausurado y abandonado en 1996. El tráfico de cargas era mínimo y los servicios de pasajeros, en el mejor de los casos, errático y desastroso. El gobierno guatemalteco de la época no se encontraba en condiciones de continuar operando el servicio ni de seguir financiando sus crecientes pérdidas operativas. Tenía prioridades mucho más acuciantes por atender.

En ese momento, las únicas organizaciones dispuestas a financiar la recuperación del país eran los organismos de crédito internacionales (Banco Mundial, IFC, FMI, BID, etc.) y no estaban dispuestas a ver sus préstamos hacerse humo financiando un ferrocarril estatal al borde de la desaparición. Lamentablemente y debido a los antecedentes del país, las inversiones del sector privado eran inexistentes y además, toda esta infraestructura derruída era de propiedad estatal. Durante los 90, la única manera en la que un inversor privado se acercaría a Guatemala era desde el otro extremo de una vara de tres metros de longitud!

Luego de la clausura del ferrocarril, la población local tuvo una época de fiesta. Aprovechando el caos ocasionado por su cierre, los rieles y durmientes fueron levantados y hurtados, las bodegas y los edificios intrusados y todos los eran fueron vistos como un objetivo para el saqueo indiscriminado. Con la supresión del servicio, ya no había nadie que supervisara la propiedad y por tanto, nadie en su sano juicio pensó que pudiese volver a ser rehabilitado. Nadie, con la excepción de Henry Posner III, presidente de la empresa estadounidense Railroad Development Corporation (RDC).

Llega RDC

RDC, una pequeña empresa con base en la ciudad de Pittsburg (www.rrdc.com), fue pionera en la participación de la industria ferroviaria estadounidense en el proceso de privatización de varios ferrocarriles estatales sudamericanos. Por esa época, RDC era conocida como las "Tropas Suicidas" de la industria ferroviaria norteamericana, ya que Posner estaba dispuesto a considerar cualquier desafío que se presentase, y Guatemala no fue la excepción. La estrategia internacional de RDC fue, y aún es, la asociación con empresarios

locales en economías emergentes en donde el know-how de la Compañía y su acceso a las fuentes de financiación podrían marcar una diferencia. RDC ha rescatado ferrocarriles en problemas en todo el mundo, incluso en países como Malawi, Mozambique y Estonia, con diverso grado de éxito.

Con una población de 13 millones, Posner argüía que la densamente poblada Guatemala tenía el mercado suficiente para poder sostener un ferrocarril operado eficientemente. Cuando en 1997 Guatemala lanzó una licitación a sobre cerrado para el concesionamiento del abandonado ferrocarril, el grupo liderado por Posner presentó la única oferta que cumplía con las condiciones estipuladas por el gobierno. La concesión por un período de 50 años le aseguraba a la Compañía Desarrolladora Ferroviaria SA (Codefe), un joint venture entre inversores organizados por la Empresa guatemalteca Capitales e Inversiones SA y RDC, el derecho de utilizar y desarrollar la vía, pero no incluía la posesión del material rodante ni le otorgaba al oferente ninguna consideración fiscal especial. Codefe se comprometió a realizar el pago de un canon del 5 por ciento sobre la facturación bruta durante los cinco primeros años y un 11.25 por ciento por el resto del período de la concesión. El nuevo concesionario anunció que invertiría alrededor de USD 10 millones para la rehabilitación del corredor del Atlántico -de 322 kilómetros de extensión- que enlazaba los puertos caribeños de Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás con la ciudad de Guatemala. El contrato de concesión fue aprobado por el Poder Legislativo en abril de 1998.

La financiación para la primera fase del proyecto de rehabilitación (entre la ciudad de Guatemala y Puerto Barrios) provino de tres fuentes: Un 35 por ciento por aportes de capital por parte de RDC e inversores guatemaltecos, un 30 por ciento mediante la venta de acciones preferenciales a inversionistas locales y el restante 35 por ciento proveniente de préstamos bancarios y papeles de deuda.

En mayo de 1998, con la aprobación legislativa y el financiamiento asegurado, la Compañía puso en marcha el plan de rehabilitación del ferrocarril. El objetivo era reemplazar hasta un 25 por ciento de los durmientes, rieles faltantes, y nivelar y alinear la vía como para permitir la operación a baja velocidad pero segura de los convoyes. Todos los viaductos y puentes de acero fueron inspeccionados y se reemplazó el 100 por ciento de los durmientes. Otros puentes fueron reconstruidos y por último se procedió a liberar la traza de múltiples intrusos. Durante esta primer etapa, Codefe también tuvo que subsanar el robo de casi 10 kilómetros de rieles (los rieles robados fueron utilizados en proyectos de construcción o vendidos como chatarra). La mayor proporción de las tareas de reconstrucción fueron llevadas a cabo por contratistas locales utilizando tecnologías mano de obra intensivas. "La maquinaria más sofisticada que empleamos fue una mezcladora de cemento", le dijo Henry Posner a Latin Tracks.

En 1998, el huracán Mitch pasó por el país con efectos desastrosos y las fuertes lluvias resultantes afectaron varios kilómetros de vías, puentes y arrasaron con la zona de vía en varios sectores. La reparación de los daños costaron unos USD 3 millones adicionales y demoraron la reapertura del ferrocarril entre 8 y 10 meses.

El 15 de abril de 1999, Codefe operó su primer tren comercial, simbólico, transportando cemento embolsado desde El Chile hacia la ciudad de Guatemala, una distancia de alrededor de 53 kilómetros, para su cliente Cementos Progreso. Esta corrida inaugural limitada señaló la resurrección del una vez moribundo ferrocarril y además fue todo un logro. Fue la primera vez, en la reciente historia ferroviaria mundial, que un ferrocarril



> GE U10B's Nos. 917 & 907 roll through Aguas Calientes in 2005 at the head end of the annual passenger train run for the benefit of FVG shareholders and friends (John Kirchner).

Las GE U10B Nos. 917 y 907 pasan por Aguas Calientes en 2005 con el tren especial anual de pasajeros corrido para beneficio de los clientes, accionistas y amigos de FVG. (John Kirchner)

means willing to see their loans go up in smoke funding a dying or soon to be dead state owned railway. Regretfully, because of the country's poor track record, private sector investment in infrastructure was non-existent and anyway, all of this infrastructure was state owned. In the 90's, the only way a foreign investor would touch Guatemala was from the other end of a ten foot long pole!

After the railway's closure, the local population had a field day. Amidst the post closure chaos, rails and ties were pulled-up and stolen, squatters took over freight cars and railway property, and all of the railway's assets were seen as a potential target for indiscriminate looting. With trains no longer running, there was simply nobody out there to oversee the property and hence, nobody in his right mind believed the railway would ever be reopened again. Nobody, except Henry Posner III, Chairman of the USA's Railroad Development Corporation (RDC).

Enter RDC

RDC, a small Pittsburgh-based company (www.rrdc.com), pioneered the American Railroad Industry's involvement in the privatization of

several South American state owned railways. At that time, RDC was referred to as the American Railroad Industry's "Suicide Troops", as Posner was willing to consider any challenge that came his way and Guatemala was no exception. RDC's international strategy was, and still is, to associate with local partners in small emerging economies where the company's know-how and access to funding could make a difference. RDC has salvaged troubled railways all over the world, including unlikely places like Malawi, Mozambique and Estonia, with varying degrees of success.

With a population of 13 million souls, Posner argued that densely populated Guatemala had the market potential to support an efficiently run railway. When in 1997, Guatemala held a sealed-bid tendering process for the concessioning of the defunct railway, Posner's group submitted the only offer considered compliant by the government. The 50 year term concession assured Compañía Desarrolladora Ferroviaria SA (CODEFE), a joint venture between investors organized by locally based Capitales e Inversiones SA and RDC, the right to use and develop the railway's right-of-way, but did not include ownership of the rolling stock nor grant the winner any special fiscal considerations.

> FVG's No. 902 rides the traverser table at Guatemala City's enormous backshop complex that dates back to the 1920's (Frank Stenvall).

La No. 902 posa sobre la mesa de transferencia en los enormes talleres de la ciudad de Guatemala, que datan de la década del 20. (Frank Stenvall)





> FVG MX 620 No. 1008 rolls through the town of Morales dodging lineside squatters. Notice the shovel on the locomotive's nose, which is used to remove garbage from the tracks. Local residents habitually use the railway's right-of-way as a dump (RDC).

La MX 620 No. 1008 rueda a través del poblado de Morales esquivando intrusos aposentados sobre la zona de vía. Nótese la pala montada sobre la trompa de la locomotora, que es utilizada para remover la basura depositada sobre las vías. Los residentes locales utilizan a la zona de vía como un basural. (RDC)

clausurado y abandonado era reabierto por el sector privado.

Finalmente, el 1º de diciembre de 1999 un tren de cargas rodó por sobre los puentes de acero del río Grande, en las inmediaciones de Zacapa, y una vez más fue posible la corrida de trenes desde la costa del mar Caribe hasta la ciudad de Guatemala.

La reapertura del sector del Atlántico aseguró la supervivencia del ferrocarril hasta el siglo XXI y evitó su casi certera desaparición. Para mejor, le costó casi nada al gobierno de Guatemala, ya que Codefe nunca recibió ningún tipo de subsidio estatal a cambio.

Mientras que la reapertura del ferrocarril era descrita por Posner como un éxito épico del capitalismo, los problemas que el futuro tenía reservado para la compañía no eran de ninguna manera mínimos. Codefe, ahora conocida comercialmente como Ferrovías Guatemala (FVG), debía operar el ferrocarril y cubrir sus costos de operación -Una tarea para nada fácil!-

Afortunadamente, la mayor parte del material rodante de tracción y remolcado se encontraba en condiciones de recuperación más o menos aceptables y comprendía 10 locomotoras Bombardier/Alco Co-Co de 2000 HP, 7 Babcock & Wilcox/GE U10B y varias GE de 70 toneladas para tareas de patio.

El material remolcado alquilado comprendía 100 carros planos, 75 de ellos equipados con rodamientos y el resto con cojinetes de fricción, 25 carros tanque con cojinetes de fricción y 140 bodegas, 30 de las cuales poseían rodamientos. El resto del material rodante de 20 toneladas de capacidad de carga era básicamente chatarra.

Durante el 2000, en su primer año de operación, FVG transportó alrededor de 63 mil toneladas de cargas, básicamente productos siderúrgicos y contenedores. Durante los siguientes cinco años, el tráfico de cargas se consolidó de manera lenta pero constante hasta que en 2005, FVG cerró el año transportando unas 165 mil toneladas. Aunque el tonelaje transportado creció, los ingresos generados por las operaciones de carga apenas alcanzaban a cubrir los gastos operativos del ferrocarril. Además de tener que competir con una industria de transporte automotor de cargas totalmente atomizado, desregulado y

> Panorámica locos 2: FVG's main yard and backshop occupy a large and valuable tract of land smack in the middle of Guatemala City's downtown Zona 1. Regretfully, this makes the railway worth more dead than alive (D. Thomas).

El patio principal y los talleres de FVG ocupan un enorme y muy valioso predio ubicado en el centro de la Zona 1 de la ciudad de Guatemala. Lamentablemente, esto hace que el ferrocarril tenga más valor muerto que vivo. (D. Thomas)

CODEFE also agreed to pay a 5 per cent royalty on gross income during the first five years of the concession and 11.25 per cent for the rest of the concession period. The new concessionaire announced that it was going to spend around USD 10 million to reopen the 322 kilometer long railway linking Guatemala City with the Caribbean ports of Puerto Barrios and Puerto Santo Tomás. The concession contract received congressional approval in April 1998. Financing for the First Phase of the railway's rehabilitation project (Guatemala City to Puerto Barrios) came from three sources: 35 per cent from equity investment by RDC and local Guatemalan investors, 30 per cent from preferred stock sold to local investors and the remaining 35 per cent from local bank debt and commercial papers. In May 1998, with congressional endorsement and financing secured, the company went ahead with the railway's reconstruction plan. The goal was to change up to 25 per cent of the ties, replace missing rails, and level and align the track to achieve low-speed, but reliable operation. All of the line's spindly steel trestles and

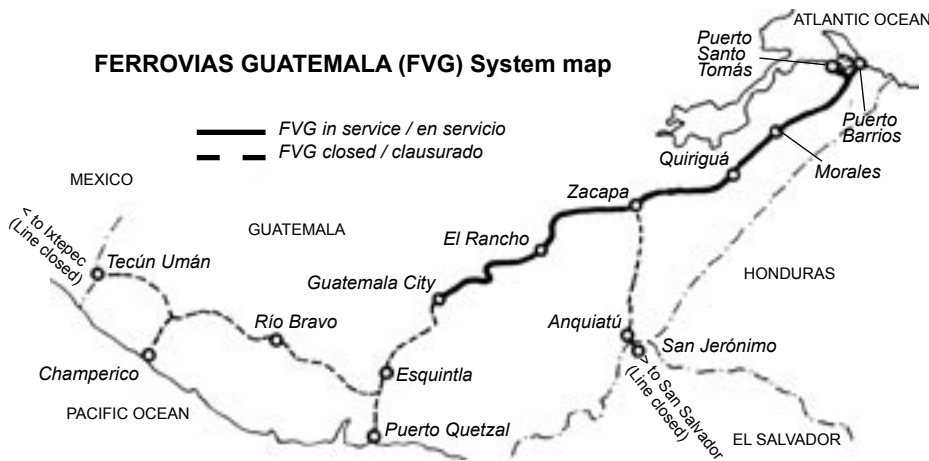
bridges were to be inspected and 100 per cent of the bridge ties replaced. Other bridges were to be rebuilt and, last but not least, squatters removed from the right-of-way. During this early stage, CODEFE also had to cope with the theft of nearly 10 kilometers of track (the rails were used for construction projects or sold for scrap).

Most of the reconstruction work was done by local contractors employing low tech, labor intensive technology. "The most sophisticated piece of equipment on site was a cement mixer", Henry Posner told Latin Tracks.

In 1998, Hurricane Mitch struck Guatemala with disastrous effects and the resulting heavy rainfall washed out several kilometers of track, bridges and obliterated the right-of-way in several sectors. Repairing hurricane damage cost an extra USD 3 million and delayed completion of the railway's rehabilitation by between 8 and 10 months.

On April 15, 1999, CODEFE ran its first revenue freight train, a symbolic move, hauling bagged cement from El Chile to Guatemala City, a distance of around 53 kilometers, for

FERROVIAS GUATEMALA (FVG) System map





> Baldwin 2-8-2 No. 204 (74134/48) rolls across one of the railway's many spectacular spindly steel trestles. FVG was always ready to run chartered steam trains for groups of railfans (D. Thomas).

La locomotora Baldwin 2-8-2 No. 204 (74134/48) rueda por sobre uno de los muchos viaductos espectaculares del ferrocarril. FVG siempre estaba bien dispuesta a la corrida de trenes charter a vapor para grupos de ferrocarrilistas. (D. Thomas)

ultra-competitivo, FVG debía además enfrentar otros problemas como los deslaves que se producían de manera regular, los intrusos que se aposentaban sobre la zona de vía y los ladrones de chatarra, quienes de manera regular atacaban las instalaciones. Los conductores de los trenes debían llevar palas para remover la basura que los residentes tiraban sobre las vías.

Debido a los problemas ocasionados por los intrusos, el acceso al crédito se hizo cada vez más difícil. El ferrocarril fue declarado un problema medioambiental de Categoría A por varias instituciones multilaterales de crédito debido a las invasiones de la zona de vía por parte de los intrusos.

A lo largo de varios años, los intrusos han estado construyendo casas precarias dentro de la zona de vía del ferrocarril, a pesar de ocasionales programas de relocalización por parte de las autoridades. En 2005, se formó una comisión para examinar cómo reubicar alrededor de 200 mil personas asentadas sobre las vías, sin haber obtenido hasta la fecha algún resultado tangible.

Hasta que todos los intrusos hayan sido reubicados, FVG no podrá obtener una línea de crédito de los organismos multilaterales para invertir en el ferrocarril.

Hace algún tiempo, FVG viene desarrollando un proyecto para el retrochado, de 914 mm a estándar, y la reapertura de la potencialmente más rentable línea férrea del Pacífico, enlazando los puertos de San José y Quetzal con Escuintla y los ingenios azucareros ubicados al noroeste de Santa Marta. Esta sección podría transportar alrededor de 800 mil toneladas anuales de azúcar desde los ingenios hasta los puertos, 400 mil toneladas de combustible desde los puertos hasta las usinas siderúrgicas en las inmediaciones de Escuintla y alrededor de 375 toneladas de carbón desde el puerto hasta la central termoeléctrica de Magdalena. El proyecto de reconstrucción, estimado en USD 22 millones, nunca verá la luz a menos que el gobierno guatemalteco realice a los ocupantes ilegales.

FVG se ha reunido con potenciales clientes, quienes están plenamente conscientes de los beneficios que podría significar la reimplantación del servicio ferroviario de cargas, pero que se mostraron extremadamente reticentes a comprometerse a invertir en cualquier proyecto de infraestructura mientras exista en cierto grado falta de certeza con relación a

customer Cementos Progreso. This limited inaugural run signaled the resurrection of the once dead railway system and was also a major benchmark -It was the first time in recent world-wide railway history that a once abandoned national railway system had been reopened by the private sector.

On December 01, 1998, a freight train finally rolled over the steel truss bridges spanning the Rio Grande, in the vicinity of Zacapa, and once again, it was possible to run trains from the Caribbean coast to the City of Guatemala.

The reopening of the Atlantic Sector assured the railway's survival into the 21st Century and avoided its almost certain demise. To boot, it cost the Guatemalan State next to nothing, as CODEFE never received any kind of state subsidy. Clearly a win-win situation.

While the railway's rebuilding process was described by Posner as an "epic" in bootstrap

capitalism, the troubles the future held in store for the company were by no means negligible. CODEFE, now known commercially as Ferrovías Guatemala (FVG), had to operate the railway and make ends meet – by no means an easy task!

Fortunately, most of the leased locomotives and rolling stock was more or less in recoverable condition and comprised: 10 Bombardier/Alco Co-Co 2000 HP locos, 7 Babcock & Wilcox/GE U10B's and several GE 70-tonners used as switchers. The freight car fleet comprised 75 roller bearing and 35 friction bearing equipped flatcars; 25 friction bearing tank cars; and 30 roller bearing and 110 friction bearing boxcars. Conversion of friction bearings to roller bearing journals was part of the rehabilitation program. The rest of the existing low capacity 20 ton equipment was basically junk.

During 2000, its first full year of commercial

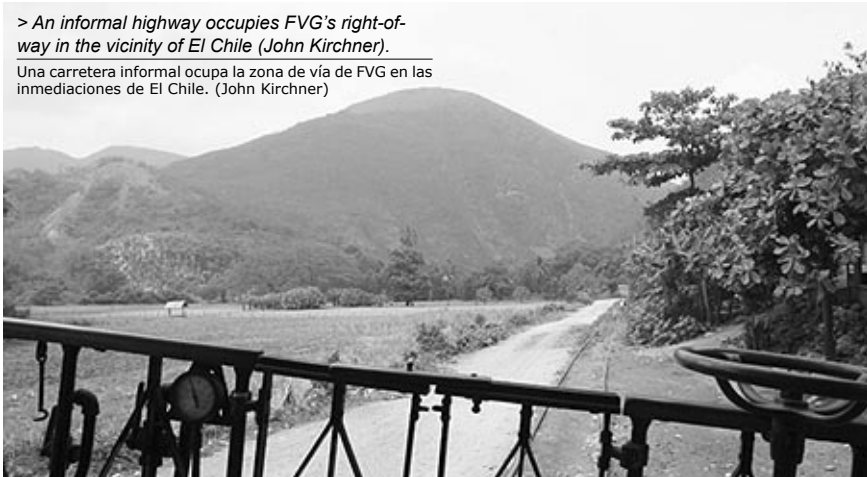


> In 2005, a government commission was formed to examine how to relocate around 200 thousand squatters spread out along the tracks, without any tangible results. This view was taken in the vicinity of Enmita, where an informal road runs piggyback fashion on the tracks (D. Thomas).

En 2005, se conformó una comisión gubernamental para examinar cómo relocalizar alrededor de 200 mil intrusos aposentados sobre las vías del ferrocarril, sin ningún resultado tangible. Esta vista fue tomada en las inmediaciones de Enmita, en donde un camino corre por encima de las vías del tren. (D. Thomas)

> *An informal highway occupies FVG's right-of-way in the vicinity of El Chile (John Kirchner).*

Una carretera informal ocupa la zona de vía de FVG en las inmediaciones de El Chile. (John Kirchner)



operation, FVG hauled around 63 thousand tons of freight, basically imported steel products and containers. Over the next five years traffic slowly but surely built-up and in 2005, FVG closed the year hauling around 165 thousand tons of freight. Although tonnage grew, revenues generated by freight operations barely covered FVG's operating costs. Besides having to compete with a totally atomized, deregulated and ultra-competitive trucking industry, FVG also had to cope with other problems such as regular washouts and slides, squatters taking up residence along the right-of-way and scrap metal thieves, who regularly plundered the track. Locomotive engineers even had to carry shovels to scoop garbage off the track, as local residents use it as a dump.

Because of these squatter problems FVG's access to credit was hampered. The railway was declared a Category A environmental problem for financing purposes by various multilateral organizations, due to invasion of the right-of-way by squatters.

For years squatters have been building makeshift homes within the railway's right-of-way, despite occasional relocation by the authorities. A government commission was formed in 2005 to examine how to relocate around 200 thousand squatters spread out along the tracks, so far without any tangible result. Until all squatters are relocated, FVG will not be able to raise any capital from multilaterals to invest in the railway.

For some time now, FVG has been considering standard gauging and reopening the potentially more profitable railway line linking the Pacific Ocean ports of San José and Puerto Quetzal

with Escuintla and the sugar mills northwest of Santa Marta. This section of the railway has the potential to move around 800 thousand tons of sugar from the mills to the ports, 400 thousand tons of fuel oil towards the mills around Escuintla and 375 thousand tons of coal to the Magdalena power plant. The rebuilding project, budgeted at around USD 22 million, will never get off the ground unless the Guatemalan Government relocates the squatters. FVG met with potential customers who were fully aware of the benefits that rail transportation could bring, but they were extremely reluctant in committing themselves to any investment in infrastructure while there was a certain degree of uncertainty regarding the terms of the concession and the possibility that the rules could change.

The troubles begin

According to the terms of the concession contract, FEGUA, the landlord, besides clearing the ROW of squatters, was obliged to pay earnings from railroad land and building leases into a trust fund for infrastructure improvement. So far, this has not occurred and payment arrears currently total around USD 3 million. Allegedly, these funds have been used to pay pensions and maintain around 47 employees on FEGUA's payroll, who are supposedly there to control FVG's compliance with contractual terms. An exaggeration, as FVG's total staff has never comprised more than 110 souls (Never have so many controlled so few! – Ed.)

To make matters worse, in October 2005, Ferrocarriles Chiapas Mayab's (FCCM) standard gauge Mexican operations were struck by

los términos de la concesión y a la posibilidad de que se produzcan cambios en las reglas de juego.

Comienzan los problemas

De acuerdo con los términos del contrato de concesión, FEGUA -dueño de la infraestructura-, además de liberar a la zona de vías de ocupantes ilegales, estaba bajo la obligación de aportar las ganancias que obtenía por el alquiler de terrenos e inmuebles ferroviarios a un fondo fiduciario destinado al mejoramiento de la infraestructura. Hasta la fecha, esto no ha sucedido y los atrasos en los pagos totalizan alrededor de USD 3 millones. Según se supo, estos fondos han sido utilizados para el pago de pensiones y para mantener a cerca de 47 empleados de FEGUA, quienes supuestamente están allí para controlar el cumplimiento del contrato por parte de FVG. Una exageración, ya que la totalidad del personal de FVG nunca sobrepasó la cifra de 110 empleados (Nunca tantos han controlado a tan pocos! – Ed.).

Para empeorar las cosas, en octubre de 2005 las operaciones ferroviarias mexicanas de trocha estándar del Ferrocarril Chiapas-Mayab SA de CV fueron arrasadas por el huracán Stan. El impacto más severo se concentró sobre la vía que enlaza la localidad de Tonalá con la frontera de Guatemala. Aproximadamente setenta puentes fueron dañados o destruidos y varias secciones de vía fueron arrasadas por las inundaciones (Ver recuadro). Hasta 2005, FVG percibía alrededor de USD 500 mil al año por derechos de uso de vía por parte del FCCM, una subsidiaria de la estadounidense Genesee & Wyoming.

El FCCM utilizaba las vías de trocha combinada (estándar y 914 mm) para acceder a una serie de industrias ubicadas del lado guatemalteco de la frontera. Cuando los daños ocasionados por el huracán obligó a suspender del servicio, ese ingreso adicional desapareció de la noche a la mañana.

Mientras tanto, Posner continuó subsidiando las pérdidas operativas de FVG de su propio bolsillo, según se supo, por un monto de alrededor de USD 100 mil anuales. Posner se encontraba embarcado en una cruzada personal para que su emprendimiento fuese exitoso, sin importar el tiempo que fuese necesario, y siempre y cuando las perspectivas de largo plazo justificasen la inversión.

Enfrentando estos problemas, FVG trató de lograr que el gobierno guatemalteco accediese a recurrir a un arbitraje obligatorio, tal cual lo estipulaba el contrato de concesión, para tratar temas relacionados con el fondo fiduciario de infraestructura y la indiferencia estatal en relación con el desalojo de los ocupantes ilegales de la zona de vía. Pero el gobierno se rehusó y en agosto de 2006, como represalia, declaró que el contrato de alquiler del material rodante era "lesivo" para los intereses de Guatemala e inició acciones legales para recuperar el material rodante arrendado. El contrato de arriendo del material rodante y de tracción fue formalizado en 2003, como elemento accesorio al contrato de concesión firmado y aprobado en 1998.

La declaración de lesividad y las acciones legales para confiscar el material rodante del ferrocarril tuvieron un efecto de "congelamiento" sobre las operaciones, ya que los clientes se mostraron reticentes a seguir embarcando sus mercaderías por ferrocarril. Ellos temían que sus mercaderías fuesen embargadas o confiscadas por un lento y muchas veces torpe Ministerio de Justicia, hasta tanto

> *GE 70 Ton No. 701 awaits repairs at FVG's rambling Guatemala City backshop (D. Thomas).*

La locomotora No. 701, una GE de 70 toneladas, a la espera de reparaciones dentro del enorme taller de FVG en la ciudad de Guatemala. (D. Thomas)



no se produjese un dictamen final.

Además, la declaración de lesividad tuvo otros perjuicios, entre los cuales pueden citarse el impedimento de acceso al crédito; un incremento adicional en la ocupación ilegal de predios e instalaciones de todo tipo, desde familias hasta empresas privadas; interferencia judicial e indiferencia y abandono por parte de la fuerza de policía. Más importante aún, uno de los principales componentes del plan de negocios de FVG, la habilidad de generar ingresos a partir de la comercialización de la zona de vía para negocios tales como el arriendo de las estaciones y la distribución de energía eléctrica, desaparecieron de manera inmediata.

Posner cree que los objetivos del gobierno detrás de la declaración de lesividad fueron los de forzar a FVG a retirarse del proceso de arbitraje y retomar la posesión de ciertos activos inmobiliarios incluidos en el contrato de concesión, para beneficio de ciertas compañías selectas del sector privado.

Si el gobierno guatemalteco pensó que Posner se iría a pique sin pelear, les esperaba una sorpresa! El generalmente muy amable y condescendiente Posner ha probado muchas veces que luchará hasta el final como un gato salvaje en caso de ser arrinconado o maltratado.

Para sorpresa del gobierno, Posner ha llevado su reclamo a una corte de arbitraje internacional bajo el Tratado de Libre Comercio Centroamericano (CAFTA - por sus siglas en inglés), una decisión que recibió la cobertura de la prensa internacional incluyendo al influyente "Wall Street Journal". Posner está reclamando USD 65 millones en compensación por lucro cesante e inversiones, y sin lugar a dudas llegará a cualquier extremo para resarcirse por las injusticias y maltratos que han recibido tanto él como su empresa en Guatemala. El 20 de agosto de 2007, el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) formalmente dio lugar al planteo presentado por FVG y su principal accionista, Railroad Development Corporation (RDC).

El Fin

Desde el 4 de septiembre de 2007 y mientras el arbitraje sigue su curso, FVG ha suspendido todos sus servicios comerciales ferroviarios. La empresa ocasionalmente operará algunos trenes de servicio para tratar de preservar la zona de vía de los invasores ilegales y también para evitar el robo de rieles y equipos, pero esta tarea será muy difícil ya que los robos, que eran un problema recurrente cuando los trenes operaban de manera normal, desde aquel entonces se han incrementado.

A pesar de los problemas que han frustrado la iniciativa de RDC, la resurrección de este ferrocarril anteriormente moribundo fue realmente uno de los relatos más interesantes de las privatizaciones ferroviarias en Latinoamérica, y mientras que todavía debía recorrer un largo camino hasta alcanzar sus objetivos, FVG ha probado que un pequeño grupo de empleados dedicados, con el respaldo de un buen departamento comercial, puede sobrevivir en un mundo competitivo que hoy se encuentra dominado por el transporte automotor de cargas. Lamentablemente, varios gobiernos latinoamericanos tienen el hábito recurrente de perseguir objetivos económicos o políticos de corto plazo (muchas veces alimentados por la ambición personal) y están siempre dispuestos a doblar, romper o ignorar sus obligaciones contractuales con el fin de cumplir con dichos objetivos, generalmente con efectos desastrosos sobre la credibilidad a largo plazo de sus países. ♦

Hurricane Stan. The most severe impact was concentrated on the line linking Tonalá with the Guatemalan border. Approximately seventy bridges were damaged or destroyed and various sections of track were washed out (See box). Until 2005, FVG collected around USD 500 thousand a year in track fees from FCCM, a wholly owned Genesee & Wyoming subsidiary. FCCM used FVG's mixed gauge tracks (standard and three-foot) to serve warehouses and industries located on the Guatemalan side of the border. When hurricane damage shut this line down, the extra revenue disappeared overnight.

In the meantime, Posner continued funding FVG's operating shortfalls from his own pocket, allegedly to the tune of around USD 100 thousand a year. Posner was personally committed to make the venture succeed no matter how long it took, as long as the long run prospects justified the investment.

Faced with these problems, FVG tried to get the Guatemalan Government to go to binding arbitration, as stipulated in the concession contract, to address issues concerning the infrastructure trust fund and the government's indifference towards squatter problems. But the government refused and in August 2006, retaliated by declaring the rolling stock lease contract "lesivo" (damaging) to the country's interests, and moved to repossess the railway's rolling stock. The rolling stock contract was formalized in 2003, as an accessory element to the main railway concession agreement entered into in 1998.

The declaration of "lesividad" and the move to confiscate the railway's rolling stock had a chilling effect on operations, as customers were reluctant to continue shipping their goods by rail. Basically, they were afraid of having their goods confiscated or impounded by the country's extremely clumsy and slow judicial system while the process took place. Amongst other problems created by the declaration have been an inability to obtain credit; an additional increase in squatters of all types, ranging from families to private companies; judicial interference; and police indifference and neglect. Most importantly, a major component of FVG's business plan, the ability to generate revenue from the right-of-way from businesses such as station leases and electricity distribution, immediately disappeared.

Posner believes that the Government's objectives behind the "lesividad" declaration were to force FVG to withdraw from the arbitration

process and to take back certain real estate assets contained in the concession contract, for the benefit of certain selected private sector companies.

If the Guatemalan Government thought that lanky, bow-tie wearing, bespectacled Posner would go down without a fight, they were in for a shock! The usually mild mannered and soft-spoken Posner has many times proven that he will fight back like a wildcat when either cornered or mistreated.

To the government's surprise, Posner took the issue to binding international arbitration under the Central American Free Trade Agreement (CAFTA), a move covered by among others the "Wall Street Journal". He is asking for USD 65 million in lost revenues and investments, and without a shade of doubt will go to any extreme to redress the injustice and mistreatment that both he and his company have suffered in Guatemala. On August 20, 2007, the World Bank's International Center for Settlement of Investment Disputes formally accepted the USD 65 million claim lodged by FVG and its majority shareholder, Railroad Development Corporation (RDC).

The End?

As from September 4, 2007, and while the claim gets sorted out, FVG has suspended all revenue services. Occasional trains will be run to try and preserve the right-of-way from further invasion by squatters and also avoid the theft of rails and equipment, but this will be a difficult task as the theft, which was an ongoing problem when revenue trains were operating, has since increased dramatically.

In spite of the problems that have thwarted RDC's initiative, the resurrection of this formerly moribund railroad was truly one of the more interesting stories of railway privatization in Latin America, and while it had a long way to go to achieve its own goals, FVG proved that a small group of dedicated employees, backed by good marketing and customer relations, can survive in a competitive world that is today still dominated by the trucking industry. Regretfully, several Latin-American governments seem to have the recurring habit of pursuing short term political or economic objectives (many times fueled by personal greed) and are always ready to bend, break or simply ignore contractual obligations in order to achieve their goals, usually with disastrous effects on the country's long term credibility. ♦





> Devastation: At kilometer 416, the raging floodwaters virtually obliterated any trace of the railway.

Devastación: En el kilómetro 416, la inundación ha arrasado y borrado todo rastro del ferrocarril.

Ferrocarriles Chiapas-Mayab SA de CV and Hurricane Stan

During the first week of October 2005, Ferrocarriles Chiapas-Mayab's operations in Mexico were impacted by Hurricane Stan. The storm damaged or destroyed around 70 bridges and washed out various segments of track in the State of Chiapas, affecting around 280 kilometers of track between the town of Tonala and the Guatemalan border. FCCM, controlled by the USA's Genesee & Wyoming, spent the next ten months working with the Mexican Ministry of Communications and Transportation (SCT), and other agencies to develop a reconstruction plan. In July 2006, FCCM received a letter from the SCT indicating that they would fund 75 per cent of the reconstruction work. The original reconstruction project, budgeted at around USD 20 million, was scheduled to begin in late 2006. However, actions taken by Mexico's National Water Commission (CAN) and other Mexican government agencies in the storm-damaged area almost doubled the cost of the reconstruction project, which in a span of a few months soared from USD 20 million to close to 40 million. In the meantime, FCCM's operating losses for the twelve month period ending in September 2006 amounted to around USD 4.2 million.

Finally, after nearly two years of negotiation, the Mexican Government inexplicably decided against funding the reconstruction project. Without the reconstruction of the Chiapas line, FCCM was a financially unviable business and the company was no longer able to justify absorbing the ensuing financial losses. On June 25, 2007, FCCM notified the SCT of its intent to cease rail operations and terminate its 30-year concession from the Mexican government, on the grounds of "force majeure". The SCT contested the resignation of the concession and has commenced an official action to seize substantially all of FCCM's operating assets in response to the liquidation. GWI believes the SCT's actions are unlawful and is pursuing all legal remedies to recover its operating assets.

The resulting "lose-lose" situation has not only affected the FCCM, but has also affected the railway's customers and the public in general. Your Editor believes that it is unlikely that the Mexican Government will rebuild the railway in the medium term, if ever. In the future, if the Mexican Government ever decides to go ahead with the rebuilding, after a long period of abandonment, the project cost will most probably end-up by having to be quadrupled.

FERROCARRILES CHIAPAS-MAYAB SA DE CV Y EL HURACAN STAN

Durante los primeros días de octubre de 2005, las operaciones mexicanas de la empresa Ferrocarriles Chiapas-Mayab SA de CV (FCCM) fueron afectadas por el huracán Stan. La tormenta dañó o destruyó alrededor de 70 puentes y arrasó varios segmentos de la vía principal en el estado de Chiapas, afectando alrededor de 280 kilómetros de vías entre el pueblo de Tonala y la frontera con Guatemala.

FCCM, controlada por la estadounidense Genesee & Wyoming, pasó los siguientes diez meses trabajando conjuntamente con el Ministerio de Comunicaciones y Transporte de México (SCT), y otras dependencias gubernamentales para desarrollar un plan de reconstrucción. En julio de 2006, FCCM recibió una carta del SCT indicando que el ente financiaría el 75 por ciento del costo de la reconstrucción. El proyecto original, valuado en aproximadamente USD 20 millones, debía ser puesto en marcha a fines del 2006. Sin embargo, algunas acciones emprendidas por la Comisión Nacional del Agua (CAN) y otras agencias gubernamentales en la zona del desastre casi duplicaron su valor, que se vio incrementado de USD 20 millones a casi 40. En tanto, las pérdidas operativas del FCCM durante el periodo de doce meses finalizado en septiembre de 2006 alcanzaron la cifra de USD 4.2 millones. Finalmente, luego de casi dos años de negociación, el gobierno mexicano inexplicablemente decidió no financiar el proyecto de reconstrucción. Sin la reconstrucción de la vía en el estado de Chiapas, FCCM se volvió un negocio financieramente inviable y la empresa ya no podía justificar el seguir absorbiendo la consiguientes pérdidas operativas. El 25 de junio de 2007, FCCM notificó al SCT su intención de cesar las operaciones ferroviarias y dar por terminada su concesión por 30 años otorgada por el gobierno mexicano por razones de fuerza mayor. La SCT rechazó la terminación de la concesión y comenzó acciones legales para apoderarse de todos los activos operativos de FCCM en respuesta a su liquidación. GWI cree que las acciones emprendidas por la SCT son ilegales y está iniciando las acciones pertinentes para recobrar sus activos.

Esta situación -en la que todos pierden-, no solo ha afectado al FCCM, sino también a los clientes del ferrocarril y al público en general. Vuestro Editor cree que es altamente improbable que el gobierno reconstruya el ferrocarril en el mediano plazo, ni en el largo tampoco. En el futuro, si el gobierno alguna vez decidiese avanzar con la reconstrucción, luego de un prolongado periodo de abandono, el costo del proyecto probablemente se vería cuadruplicado.