



COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA
NOMBRE COMERCIAL: FERROVIAS GUATEMALA
24 avenida 35-91, Zona 12, Guatemala

Actividad Principal: Operación y manejo de los servicios ferroviarios en Guatemala durante los próximos 50 años

Fecha De Inscripción De La Sociedad: 5 de mayo de 1997 en el Registro Mercantil.

Breve Historia: Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A se constituyó como una sociedad guatemalteca con respaldo de RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION, con el objetivo de participar en la licitación que el gobierno de Guatemala otorgó para la operación de FEGUA. El 5 de junio de 1997 el Gobierno de Guatemala anunció la adjudicación del contrato de usufructo oneroso para operar FEGUA, por un período de 50 años y fue firmado el 25 de noviembre de 1997 y aprobado por el Congreso de la República el 16 de abril de 1998. El trabajo de rehabilitación de la vía se inauguró en Puerto Barrios, Izabal en el mes de mayo de 1998. En la primera semana de octubre de 1998, el programa de rehabilitación comenzó en la ciudad de Guatemala y el 21 de octubre, se oficializó la entrega de todas las propiedades de FEGUA. Se iniciaron operaciones comerciales a finales de 1999.

ACCIONES COMUNES CLASE "A" Con Derecho a Voto

Número De Acciones E Importe Nominal Total: 54,372 acciones con un valor nominal total de Q 5,437,200.00

Precio Negociado De Venta E Inversión Mínima: Q300 por acción con una inversión mínima de 25 acciones.

Fecha De Autorización: 11 de diciembre de 1998 en Bolsa de Valores Nacional, S.A., quedando inscrita el 4 de febrero de 1999 en el Registro del Mercado de Valores y Mercancías con el código 01040101901960001.

ACCIONES COMUNES CLASE "B" Con Derecho a Voto

Número De Acciones E Importe Nominal Total: 29,278 acciones con un valor nominal total de Q. 2,927,800.00

Precio Negociado De Venta E Inversión Mínima: Q300 por acción con una inversión mínima de 25 acciones.

Fecha De Autorización: 11 de diciembre de 1998 por Bolsa de Valores Nacional, S.A. quedando inscritas el 4 de febrero de 1999 en el Registro del Mercado de Valores y Mercancías con el código 01040101901960002.

ACCIONES PREFERENTES De Voto Limitado

Número De Acciones E Importe Nominal Total: 200,000 acciones con un valor nominal total de Q 20,000,000.00

Precio Inicial De Venta E Inversión Mínima: Q100.00 por acción con una inversión mínima de 50 acciones.

Fecha De Autorización: 8 de enero de 1999 en Bolsa de Valores Nacional, S.A. quedando inscritas el 4 de febrero de 1999 en el Registro del Mercado de Valores y Mercancías con el código 01040101901960004.

PAGARES CODEFE 1

Monto De La Emisión: Q 35,000,000.00

Valor Nominal De Los Pagarés Y Sus Series: La emisión estará representada por un número indeterminado de pagarés con valor nominal de Q.1, 000.00 cada uno o sus múltiplos

Plazo De La Emisión: El plazo de la emisión es de 5 años, contados a partir del 2 de febrero de 1999, fecha de emisión de la primera serie.

Intereses: Los pagarés generan un interés bruto anual sobre su valor nominal, o sobre el saldo adeudado, a partir de la fecha de emisión y en tanto no sean amortizados. La tasa de interés puede ser fija, variable o mixta. Las características de los intereses que generan cada serie de pagarés son fijadas por la EMISORA, previa autorización de Bolsa de Valores Nacional, S.A.

Fecha De Autorización: 11 de diciembre de 1998 por Bolsa de Valores Nacional, S.A., quedando inscritas el 4 de febrero de 1999 en el Registro del Mercado de Valores y Mercancías con el código 01040101901960003.

El emisor declara que las acciones preferentes descritas en el presente prospecto, no son equivalentes a valores de renta fija o títulos de deuda sujetos a plazo y por lo tanto no generan intereses. El derecho preferente a dividendos, queda sujeto a la generación de utilidades y a que el órgano social correspondiente decreta su distribución. Los demás derechos como accionista quedan sujetos a las condiciones y/o limitaciones establecidas por el emisor, las cuales se indican en el punto 4.3.10 del presente prospecto.

EL EMISOR CERTIFICA QUE LOS DATOS CONTENIDOS EN EL PRESENTE PROSPECTO SON CONGRUENTES CON LOS REGISTROS CORRESPONDIENTES Y CON LA INFORMACION DISPONIBLE A LA FECHA, ASI COMO QUE NO HAY OMISIONES QUE PUEDAN ALTERAR EL CONTENIDO DEL MISMO.

ESTE PROSPECTO CONTIENE PROYECCIONES FINANCIERAS PREPARADAS POR LA EMISORA CON BASE A SUPUESTOS QUE SE PRESENTAN CON EL ÚNICO PROPÓSITO DE ILUSTRACIÓN PARA EL INVERSIONISTA POR LO QUE LAS MISMAS NO CONSTITUYEN UNA ASEVERACION EN FIRME SOBRE UNA EVOLUCION FUTURA DETERMINADA.

LA PRESENTE EMISION ADOLECE DE FACTORES DE RIESGO QUE ES IMPORTANTE SEAN DE CONOCIMIENTO DEL INVERSIONISTA. EL DETALLE DE LOS MISMOS SE ENCUENTRA CONTENIDO EN EL INCISO 2 DEL PRESENTE PROSPECTO.

LA INSCRIPCIÓN DE LA COTIZACIÓN EN BOLSA DE VALORES NACIONAL, S.A. DE LA PRESENTE EMISION, NO CERTIFICA LA BONDAD DEL INSTRUMENTO O LA SOLVENCIA DE LA EMISORA

GUATEMALA, OCTUBRE, 2001.

1. SOBRE LA ENTIDAD EMISORA

1.1 Denominación Social

La entidad emisora se denomina **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA**. El nombre comercial de la entidad emisora es **FERROVÍAS GUATEMALA**.

Para toda referencia en el presente prospecto se utilizará indistintamente la razón social, **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A. (CODEFE)** y el nombre comercial, **FERROVÍAS GUATEMALA**, para designar a la entidad emisora.

1.2 Domicilio Legal

Le entidad emisora tiene su domicilio legal en la 24 avenida 35-91, Zona 12, Ciudad de Guatemala, Guatemala.

1.3 Inscripción De La Sociedad

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA, se constituyó por escritura pública No. 27, con fecha 05 de mayo de 1997, otorgada ante los oficios del Notario Fernando Asensio Peyre, la cual quedó inscrita el 10 de junio de 1997 en el Registro Mercantil de la República, bajo el número 34742, folio 372 del libro 122 de Sociedades Mercantiles.

1.3.1 Modificaciones

Por medio de escritura pública número 353 de fecha veintiséis de junio de mil novecientos noventa y ocho, autorizada en esta ciudad por el Notario Pedro Mendoza Montano, se modificó la escritura constitutiva en cuanto a los siguientes puntos:

- Aumento del capital social autorizado a doscientos millones de quetzales (Q.200,000,000.00)
- Creación de acciones preferentes, quedando el capital autorizado de la sociedad dividido en acciones comunes clase "A" (Q97.5 millones), acciones comunes clase "B" (Q52.5 millones) y acciones preferentes (Q50 millones)
- Posibilidad de emitir acciones mediante anotaciones en cuenta y sus formas de transferencia
- Llamamientos a los accionistas y mora en el pago de los mismos
- Usufructo, prenda y embargo de las acciones
- Derecho a voto de los accionistas y sus otros derechos, obligaciones y prohibiciones
- Asambleas y disposiciones generales
- Atribuciones de la asamblea general extraordinaria, quórum, mayoría
- Integración del Consejo de administración
- Voto separado de los titulares de las acciones comunes clase A y B para la elección de miembros del Consejo de Administración
- Creación de comités especiales para auxiliar al Consejo de Administración
- Determinación de la forma de toma de decisiones del Consejo de Administración
- Posibilidad de que el Organo de Fiscalización se integre por un Auditor Externo

Por medio de escritura pública número 699 de fecha veintisiete de noviembre de mil

novecientos noventa y ocho, autorizada en esta ciudad por el Notario Pedro Mendoza Montano, se realizaron las siguientes modificaciones a la escritura constitutiva:

- Los títulos de las acciones deben llevar la firma del Gerente General de la sociedad
- En caso que las acciones se representen por medio de anotaciones en cuenta, el asiento en los libros de contabilidad del emisor debe estar suscrito por el contador encargado de los libros de contabilidad, y por el Administrador Único o Presidente del Consejo de Administración.
- Se faculta al Consejo de Administración para decidir sobre la amortización de acciones preferentes así como la forma en que ésta se llevará a cabo.

1.4 Actividad Principal

La actividad principal de **COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANONIMA**, es la operación y administración de los servicios ferroviarios en Guatemala. Durante los próximos 50 años, **COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANONIMA** tendrá bajo usufructo oneroso la operación de Ferrocarriles de Guatemala.

Como una actividad no ferroviaria, la entidad emisora posee el derecho de vía sobre la red ferroviaria nacional. Esto le permite explotar otras actividades económicas que se establezcan dentro del derecho de vía. Además, existen activos inmobiliarios como estaciones y terrenos que podrían ser alquilados para desarrollar diversos tipos de actividades.

1.5 Breve Historia De La Sociedad

COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANONIMA (CODEFE) se constituyó como una sociedad guatemalteca con respaldo de RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION (RDC), con el objetivo de participar en la licitación que el gobierno de Guatemala otorgara para la operación de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA). El 5 de junio de 1997 el Gobierno de Guatemala anunció públicamente que **FERROVÍAS GUATEMALA** era la adjudicataria del contrato de usufructo para operar FEGUA, por un periodo de 50 años.

Posterior a la fecha del otorgamiento del usufructo, ejecutivos de RDC y **FERROVÍAS GUATEMALA** entablaron un proceso de negociación con las autoridades de FEGUA y del Gobierno de Guatemala para la definición de los términos del contrato de usufructo.

Este contrato de usufructo oneroso fue firmado por **FERROVÍAS GUATEMALA** y FEGUA, el 25 de noviembre de 1997 y aprobado por el Congreso de la República el 16 de abril de 1998. Entre las estipulaciones del contrato, **FERROVÍAS GUATEMALA** dispondría de seis meses, contados a partir de la aprobación del Congreso de la República, para restaurar las operaciones del ferrocarril.

El trabajo de rehabilitación de la vía se inauguró en Puerto Barrios, Izabal en el mes de mayo de 1998. En agosto, se conoció a través de los medios de comunicación, el robo de rieles en la línea. A solicitud de los ejecutivos de **FERROVÍAS GUATEMALA**, el Gobierno de Guatemala implementó un sistema de seguridad, con vigilancia policial y del ejército,

que ha ayudado a impedir más robos.

En la primera semana de octubre de 1998, el programa de rehabilitación comenzó en la ciudad de Guatemala y el 21 de octubre, se oficializó la entrega de todas las propiedades de FEGUA a FERROVÍAS GUATEMALA.

En abril de 1999, se inauguraron las pruebas del servicio del transporte de carga (cemento) desde la estación de El Chile hasta Ciudad de Guatemala. El 30 de noviembre, 1999 se terminaron los trabajos de rehabilitación de la línea entre Guatemala y Santo Tomás de Castilla. El mayor atraso lo constituyó la reparación de un puente en Zacapa, dañado por el Huracán Mitch. En las primeras semanas de diciembre se comenzaron los primeros viajes de prueba, culminando con el primer tren de carga transportada el 21 de diciembre de 1999.

Desde enero de 2000, FERROVÍAS GUATEMALA opera el servicio ferroviario entre Guatemala y Santo Tomás de Castilla. La carga de transporte principal es contenedores, así como también hierro. Durante el año 2000, FERROVÍAS GUATEMALA transportó 41,170 toneladas de hierro, 662 contenedores y 5,000 toneladas de azúcar así como la operación de un tren de turismo, con locomotoras de vapor, en febrero de ese mismo año.

FERROVÍAS GUATEMALA, con el apoyo de RDC, asumirá un compromiso financiero y técnico para la rehabilitación de los activos y la restauración de las operaciones del ferrocarril. RDC, una compañía operadora e inversionista, con sede en Pittsburgh, Estados Unidos y amplia experiencia en el sector de los ferrocarriles, es la sociedad controladora de FERROVÍAS GUATEMALA.

1.6 Descripción Del Negocio

La Sociedad tiene como objeto, entre otras, las siguientes actividades:

- Transporte terrestre en general y en especial transporte ferroviario
- Transporte público de pasajeros y carga mediante la explotación de vehículos propios o de terceros y de usufructo de líneas de transporte público de pasajeros o carga, nacionales o internacionales
- La explotación de todo lo concerniente al transporte terrestre de pasajeros y carga en todo el territorio nacional y en el de otros países, y en general todo lo que esté vinculado con la actividad del transporte
- Adquisición, compra, venta, explotación o negociación de derechos reales, para obtener derechos de vía para cualquier tipo de transporte

1.7 Volumen Del Negocio

La empresa reportó ingresos de Q1.69 millones durante 1999. Sin embargo, estos provienen de actividades no relacionadas directamente con el transporte ferroviario por comenzar la actividad comercial hasta enero de 2000. En los primeros siete meses de operación, de mayo a diciembre de 1997, se tuvo una pérdida por Q7,912 por concepto de gastos de operación. La pérdida incurrida en dicho período fue absorbida mediante prima por acciones comunes. No se tienen utilidades del período correspondiente al año 1998 ya que la empresa sigue en fase pre-operativa. Durante 1999 se reporta una utilidad neta de Q158,537.31. En el 2000, como primer año completo de operaciones

ferroviarias, se reportó una pérdida neta de Q14,270,361. Estas pérdidas provienen de los cargos efectuados sobre las depreciaciones y amortizaciones por el programa de rehabilitación emprendidos para la restauración del servicio ferroviario.

Resultados Acumulados

AÑO	MONTO
1997	Q (7,912)
1998	N.A.
1999	Q 158,537
2000	Q (14,270,361)

1.8 Principales Establecimientos

En el anexo se adjunta mapa de las principales estaciones, patios y derechos de vía.

1.9 Control

COMPañÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA (CODEFE) es una sociedad controlada directamente por RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION (RDC) que posee el 56% de las acciones comunes clase "A".

No obstante que **FERROVÍAS GUATEMALA** es una entidad controlada por RDC, los fondos provenientes de la colocación de los valores en el mercado, serán utilizados, exclusivamente para capital de trabajo de las operaciones de **FERROVÍAS GUATEMALA**. Este capital de trabajo servirá para la rehabilitación del servicio ferroviario en Guatemala.

Algunos ejecutivos de RDC visitaron Guatemala por primera vez en 1995 y desde entonces se comprometieron a desarrollar una opción viable para manejar el ferrocarril guatemalteco.

La junta directiva de RDC está integrada por las siguientes personas:

PUESTO	NOMBRE
Chairman	Henry Posner, III
Presidente	Robert A. Pietrandrea
Director Financiero	Fred W. Schwarz

RDC opera el Iowa Interstate Railroad, un tramo regional de 1,000 kilómetros entre Chicago, Illinois y Omaha, Nebraska. Entre los productos que transporta la ruta se encuentran granos, acero, químicos y contenedores. RDC también es socio capitalista en Buenos Aires al Pacífico, un consorcio formado para privatizar el ferrocarril argentino de San Martín. La línea tiene una extensión total de 5,000 kilómetros entre las ciudades de Buenos Aires y Mendoza. Buenos Aires al Pacífico es usado primariamente para el transporte de carga, y entre los productos transportados se encuentran petróleo, granos, bebidas y estaño. Además, RDC es socio capitalista en Ferrocarril Mesopotámico - General Urquiza, un consorcio formado para privatizar el ferrocarril argentino de Urquiza. La extensión de la línea es de aproximadamente 3,000 kilómetros; parte del norte de Buenos

Aires y se conecta con las redes ferroviarias de Paraguay, Uruguay, Brasil. La carga principal de productos que transporta el tren son granos, contenedores, productos agregados y forestales. Ambos ferrocarriles forman parte del consorcio brasileño-argentino, ALL.

Durante 1999, Railroad Development Corporation expandió sus operaciones hacia dos ferrocarriles más en el mundo. En enero de 1999, fue la empresa líder en un consorcio que firmó un memorándum de entendimiento para operar el ferrocarril y puerto de Nacala, Mozambique. Esto representa 914 kilómetros de línea férrea que conecta el Océano Índico con la frontera de Malawi. El mismo consorcio está en proceso de negociación para obtener la concesión en Malawi. En julio de 1999, en otro consorcio de empresas, RDC es el operador designado del Ferrocarril Central de Perú. La concesión en Perú es por los próximos 30 años. Este ferrocarril tiene una longitud de 591 kilómetros y una de sus principales operaciones lo constituye el transporte de minerales.

Los principales ejecutivos de RDC han participado en reestructuraciones financieras, compras de ferrocarriles, creaciones de líneas regionales, y negociaciones de adquisición de empresas públicas y privadas. Todos han sido dirigentes gerenciales de grandes corporaciones, tanto dentro como fuera de la industria de transporte ferroviario.

Los activos de RDC, no serán comprometidos para garantizar la emisión de pagarés de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANONIMA.**

1.9.1 Posición De La Emisora Con Respecto A Su Sociedad Controladora
COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANONIMA. representa, dentro de las operaciones ferroviarias de RDC en el ámbito mundial, la compañía más pequeña en términos de longitud de vía y volumen de operaciones.

1.10 Estructura Del Capital Social

Actualmente, el capital social autorizado de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.** es de Q. 200,000,000.00, dividido y representado por 975,000 acciones comunes clase A, 525,000 acciones clase B y 500,000 acciones preferentes.

El 9 de julio de 1998, en sesión celebrada, el Consejo de Administración de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.** acordó la emisión de Q8,365,000.00 en acciones comunes, divididas en 54,372 acciones comunes clase A y 29,278 acciones comunes clase B. El 2 de diciembre de 1998, el Consejo de Administración de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. resolvió un llamamiento de capital por el equivalente en quetzales a un millón de dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 1,000,000.00) dividido en 65% acciones comunes clase "A" y 35% acciones comunes clase "B". Este llamamiento equivale a 27,800 acciones comunes, divididas en 18,070 acciones comunes clase "A" y 9,730 acciones comunes clase "B". Se les notificó a todos los accionistas de la compañía, así como publicaciones hechas en el diario oficial, el pasado 21 de mayo, en donde se establece que los accionistas que decidieron responder al llamamiento tendrán para hacer efectivo el pago hasta el 15 de abril del 2000.

El 18 de octubre de 1999, el Consejo de Administración de la entidad resolvió un llamamiento de capital por el equivalente en quetzales a tres millones doscientos cuarenta mil (US\$2,340,000.00), dividido en 52,650 acciones comunes clase "A" y 28,350 acciones comunes clase "B". Se dispuso hasta el 1 de diciembre de 1999 como fecha última.

Al 31 de diciembre de 2000, el capital suscrito y pagado es de Q 47,473,618.00; compuesto por 84,892 acciones comunes clase A, 48,412 acciones comunes clase B y 188,500 acciones preferentes de voto limitado. El último precio negociado por acción común, clase "A" y clase "B", es de Q300, con base a un refinanciamiento realizado en julio de 2000, y el de la acción preferente de voto limitado es de Q100. Por lo tanto, el valor de capitalización de mercado de la sociedad asciende a Q58,841,200.00, o sea 123.95% su valor en libros.

Resumen Estructura del Capital en número de acciones

CAPITAL	AL 30 DE DICIEMBRE DE 1999		AL 30 DE DICIEMBRE DE 1999		AL 30 DE DICIEMBRE DE 2000	
	Acciones Comunes	Acciones Preferentes	Acciones Comunes	Acciones Preferentes	Acciones Comunes	Acciones Preferentes
Autorizado	1,500,000	500,000	1,500,000	500,000	1,500,000	500,000
No Suscrito	1,416,350	489,000	1,391,027	465,000	1,366,696	311,500
Pagado	83,650	11,000	108,973	35,000	133,304	188,500

1.11 Compromisos De Ampliación Del Capital

Al 31 de Diciembre de 2000 no existen compromisos de ampliación de capital y todos los aportes a futuros incrementos del mismo están debidamente capitalizados.

1.12 Acciones Emitidas y En Circulación

Cantidades y montos de las Acciones a los cierres fiscales

TIPO DE ACCIÓN	CANTIDAD	MONTO
----------------	----------	-------

TIPO DE ACCIÓN	CANTIDAD		MONTO	
	1999	2000	1999	2000
Común clase A*	69,965	84,892	Q 6,996,500.00	Q 8,489,200.00
Común clase B*	39,008	48,412	Q 2,900,800.00	Q 4,841,200.00
Preferentes **	35,000	188,500	Q 350,000.00	Q18,850,000.00
Total	112,470	321,804	Q11,247,300.00	Q32,180,400.00

*Todas las acciones comunes se han vendido con prima. El total de la misma, al 31 de diciembre de 2000 es de Q15,293,218

**El total no incluye las series no pagadas

1.13 Condiciones Especiales del Capital

1.13.1 Compromisos de Ampliación del Capital

Al 31 de Diciembre de 2000 no existen compromisos de ampliación de capital y todos los aportes a futuros incrementos de capital están debidamente capitalizados.

1.13.2 Modificaciones del Capital

Las condiciones a las que están sometidas las modificaciones de capital son las indicadas en el Código de Comercio, no existiendo mayores restricciones que las del mismo.

1.14 Otros Valores

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA, no ha emitido ningún valor, adicional a las acciones, que representen participación en las utilidades para sus tenedores.

1.15 Accionistas

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA cuenta con tres tipos de Acciones, Acciones Comunes clase "A" con derecho a voto, Acciones Comunes clase "B" con derecho a voto y Acciones Preferentes de voto limitado.

El número de Accionistas de la Sociedad registrados en su libro de accionistas es de 51 y se han emitido acciones al portador. En la última Asamblea Ordinaria de Accionistas celebrada, en abril de 2001, estuvo representado el cincuenta y ocho por ciento (58%) de los accionistas registrados.

1.16 Participación Del Capital

No existen programas de participación del personal en el capital de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA**

1.17 Directores y Miembros Del Organismo De Fiscalización Interna

La Fiscalización Interna esta a cargo de los principales ejecutivos de la compañía y por el

Auditor Jorge de León, Gerente Administrativo de la Empresa.

No existen actividades significativas que se ejerzan fuera de la empresa donde participe el miembro de fiscalización interna.

1.18 Directorio y Principales Funcionarios

La junta directiva de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** está integrada por:

- | | | |
|-------------------|------------|-----------------------|
| • Chairman | Señor | Henry Posner, III |
| • Vice Presidente | Señor | Robert A. Pietrandrea |
| • Secretario | Licenciado | Pedro Mendoza Montano |
| • Vocal I | Licenciado | Sergio Paiz Andrade |
| • Vocal II | Licenciada | Carolina de Asturias |

Los principales ejecutivos de **FERROVIAS GUATEMALA** son:

- | | | |
|--------------------------|------------|-----------------------------|
| • Gerente General | Licenciado | Gerald Kemp Brunelle |
| • Gerente de Operaciones | Ingeniero | Eduardo Jorge Fragata |
| • Gerente Comercial | Señor | Roberto Papadópolo |
| • Gerente Administrativo | Licenciado | Jorge Samuel de León Ovalle |

1.19 Personal Empleado y Relaciones Laborales

A cierre del año 2000, la compañía cuenta con 112 empleados, divididos en departamentos Administrativo, Gerencial, Comercial y Operaciones. Al cierre de 1999, el número de empleados era de 87. El departamento de Operaciones tiene bajo su responsabilidad las áreas de ingeniería de vía, transporte y mecánica. Para los trabajos de rehabilitación de la vía se empleó hasta 10 diferentes contratistas externos que se encargaron de hacer la rehabilitación de la vía y su infraestructura, además de las reparaciones al equipo de rodamiento. En su momento, se emplearon hasta más de 450 personas de vía laborando para los diferentes contratistas.

No se tuvo personal empleado desde la constitución de la sociedad en 1997 hasta mayo de 1998. En mayo de 1998 se contrató al Gerente General, Gerente de Operaciones y Gerente Financiero, así como a 10 empleados, divididos en tareas de Operaciones e Ingeniería. Al comenzar los trabajos de rehabilitación de la vía se comenzó la contratación de 2 contratistas externos que llegaron a emplear, en su momento, hasta más de 100 personas de vía.

La evolución, en los últimos tres años, del personal empleado es la siguiente

2000	112
1999	87
1998	10

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA mantiene excelentes relaciones con su personal. No existe sindicato de trabajadores.

1.20 Litigios

A la fecha, no existe ningún litigio entablado en contra o a favor de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA.**

1.21 Política De Dividendos

A la fecha, el consejo de administración de FERROVÍAS GUATEMALA no ha desarrollado una política que establezca reparto alguno de dividendos para las Acciones Comunes. Sin embargo se espera que, una vez formalizado el servicio de ferrocarril, el Consejo de Administración formule las políticas a seguir, para ser ratificadas en las Asambleas Generales de Accionistas. La política establecida para las Acciones Preferentes es que devengarán un 3.5% anual

1.21 Pago De Dividendos E Intereses

Desde su constitución, la entidad emisora no ha distribuido dividendos a sus accionistas comunes. Se anticipa, desde 1999, que durante el mes de abril de cada año se pagarán dividendos a los accionistas preferentes de las series A y B. Durante 1999, se pagaron, por concepto de intereses sobre los pagarés emitidos, la suma de Q316,697. Durante 2000, se pagaron, por concepto de intereses sobre los pagarés emitidos, la suma de Q578,633.80

No existe limitación alguna para que los accionistas comunes reciban sus dividendos en las fechas establecidas. Sin embargo, no hay una política establecida para el pago de dividendos comunes.

2 FACTORES DE RIESGO

Es importante considerar los siguientes factores de riesgo junto a toda la información presentada en este prospecto antes de tomar la decisión de invertir en la emisión de pagarés .

Los factores de riesgo se presentan como una información sobre diversos eventos que pueden acontecer en un futuro. Sin embargo, esto no significa que en este momento la empresa se encuentre en una situación financiera inestable.

El equipo directivo y ejecutivo de la empresa realiza todos los esfuerzos necesarios para que todos los riesgos sean manejables bajo las mejores condiciones dentro del negocio.

Es relevante indicar que toda inversión bursátil, extrabursátil o privada, conlleva cierto tipo de riesgo, que varían según el tipo de empresa, industria y emisión ofertada, Los factores externos no pueden ser controlados por la emisora, pero el equipo ejecutivo tiene la mejor disposición para que sus efectos sean lo menor perjudicial posible.

2.1 Factores De Riesgo Inherentes al Negocio

Operaciones

Desde el inicio de las actividades del programa de rehabilitación, la compañía ha experimentado diversos acontecimientos que han ocasionado dificultades y retrasos en el inicio de la prestación de los servicios ferroviarios. Entre estos acontecimientos se encuentran invasiones al derecho de vía por personas, compañías privadas y entes gubernamentales y municipales; robos de rieles en la vía y amenazas a los contratistas; accidentes de tránsito por imprudencia de conductores de automotores y autobuses urbanos; fenómenos naturales como Huracán Mitch y Terremoto en Puerto Barrios; crisis de confianza y liquidez en el mercado financiero nacional. La falta de operación del sistema ferroviario por consecuencia de derrumbes y lavados que se deriven de factores climatológicos o eventos fortuitos como terremotos. Las tripulaciones de los trenes, así como la carga pueden estar expuestos a imprudencias de peatones y vehículos automotores que no respeten la señalización y avisos de precaución al momento de que el tren esté en movimiento y recorriendo partes urbanas. Como una medida precautoria se ha contratado un seguro que cubre accidentes, daños en la infraestructura y equipo rodante, con el objeto de mantener al máximo las posibilidades operativas de la compañía.

Estructura Financiera Y Flujo De Fondos

Para financiar las actividades de rehabilitación y mantenimiento de la línea se recurrió a la emisión de pagarés y a la contratación de líneas de crédito con instituciones financieras locales y extranjeras. Estas actividades de inversión pueden verse reducidas si las condiciones del mercado no le permiten acceder a dichas fuentes. La estructura del capital se maneja constantemente para evitar incurrir en extrafinanciamiento, y por lo consiguiente, gastos financieros mayores. Puesto que el

giro del negocio incluye la potencialidad de establecer contratos de servidumbre de paso, los flujos de fondos están planificados para poder, en su momento, bajar la dependencia hacia la consecución de financiamiento y transformar los rubros que generan flujo operacional. Bajo este esquema, las necesidades de pago están supeditadas a la disponibilidad de fondos que se posea en sus reservas de efectivo para hacer el traslado correspondiente. La planificación financiera contemplaría el apoyo de los accionistas comunes en caso de que no se pueda tener fuentes externas de fondos para el pago de sus obligaciones.

Mercado

Una descripción del mercado de transporte, y sus generalidades, se encuentra detallado posteriormente en el presente prospecto. El mercado, en general, necesita los servicios de transporte de productos desde sus lugares de origen y producción hasta los centros de acopio y de distribución final para el consumidor. Dependiendo de la cobertura geográfica, muchas empresas han optado por recurrir a flotas privadas de transporte terrestre. Por los años que el ferrocarril ha estado inoperante en Guatemala, las compañías dependientes del transporte de carga tendrán que encontrarse con un servicio que en el pasado se consideró ineficiente, aunque barato y de baja calidad. El reto mayor de la emisora es reconquistar la confianza del mercado, mostrar su eficiencia operacional y tener un sistema de precios competitivos para incrementar gradualmente los volúmenes de carga transportada. La variable principal, para la toma de decisiones de carga, es el costo que puede representarle a una compañía mover su producto desde los puertos hasta el centro de almacenamiento. Dependiendo del volumen, condiciones y frecuencia, el uso del ferrocarril le va a permitir una eficiencia en sus operaciones.

Competencia

El servicio de ferrocarril que presta **FERROVIAS GUATEMALA** es exclusivo en el derecho de vía de la red ferroviaria nacional. Por esta razón, no tiene competidores directos en lo concerniente a la industria ferroviaria. Sin embargo, la competencia directa al ferrocarril es el sistema de transporte por camión. La industria de transporte de camión puede dividirse en empresario individual, empresario mediano y empresario grande. Existen alrededor de siete empresas grandes que poseen entre 40 y 250 vehículos para transportar plataformas (cabezales), cerca de 45 empresas medianas que poseen entre 10 y 15 cabezales y alrededor de 75 empresarios individuales que poseen 1 o 2 cabezales. No obstante se compite directamente en rutas largas, como la de Puerto Santo Tomás a la ciudad de Guatemala, ambos servicios son complementarios. Es necesaria una logística integral entre camión y ferrocarril para los usuarios cuyas instalaciones no están cerca de la red ferroviaria. Incluso, para ciertas compañías de transporte terrestre, el uso del ferrocarril les puede representar ingresos adicionales, una mejora en los costos de operación, y una expansión hacia otras ramas de servicio dentro de la industria.

Relaciones Con Proveedores

FERROVÍAS GUATEMALA mantiene relaciones cordiales con sus principales proveedores. Entre ellos se encuentran:

- L.B.Foster: Proveedor del extranjero de material Ferroviario, planchuelas, clavos de vía, tornillos y otros.
- National Railways: Proveedor de repuestos en la reparación de equipo ferroviario
- Siderea, S.A.: Proveedor argentino de repuestos (zapatas para frenos) para vagones y locomotoras
- Tractopartes, S.A.: Proveedor de repuestos para el equipo
- Aserradero Movil, El Bosque: Proveedor de durmientes.

Por el tipo de actividad que se realiza hay una gran variedad de proveedores locales y externos que pueden llegar a suplir en caso sea necesario. El único riesgo que pudiese acontecer es que la oferta sea restringida por factores externos y esto ocasione un desembolso de fondos mayor al presupuestado.

Personal

La dependencia hacia el personal clave, tanto ejecutivo, directivo y operativo es bastante significativa en la operación normal. De existir una alta rotación de personal, la atención y esquematización de estrategias de negocios se verían afectados. Esto causaría que se puedan dar reducciones en el nivel de ingresos y un desbalance en los rubros de costos y gastos. La interrelación es también crítica para que en todas ellas se tenga un alto nivel de relaciones inter-personales y de comunicación. De verse afectadas estas relaciones, se incidirían en todas las funciones de la estructura organizada.

Tecnología

El equipo y los motores reciben mantenimiento constante para evitar problemas de eficiencia y costos adicionales de reparación. Los equipos de comunicaciones son de los más avanzados, utilizando frecuencias de radio privadas, obtenidas bajo concesión de la Superintendencia de Telecomunicaciones de Guatemala (SIT) así como telefonía celular analógica y digital. El riesgo de competencia con una tecnología superior esta minimizado ya que el usufructo fué adjudicado a FERROVÍAS GUATEMALA por los próximos 50 años, lo que hace casi imposible el surgimiento de una nueva empresa. Pueden existir riesgos ambientales externos que puedan interrumpir los servicios, así como cualquier situación externa que provoque un descarrilamiento de las locomotoras. Sin embargo, la operación es integral y se realizan inspecciones continuas, tanto de equipo como en la línea, para que todo se mantengan en óptimas condiciones y con altas medidas de seguridad.

Reclamos Judiciales y Extrajudiciales

Por estar constituida bajo la legislación guatemalteca vigente, **FERROVÍAS GUATEMALA** tiene, el riesgo de poder ser sujeta a litigios judiciales y asuntos de derecho mercantil privado en asuntos que pudieran afectarle financieramente. Actualmente se cuenta con asesoría legal para que la empresa pueda actuar, como parte acusadora o defensora, frente a cualquier reclamo que se presente. Por ser una

usufructuaria de activos estatales, existen diversas situaciones de índole política como el desalojo de los invasores de la línea o los planes gubernamentales sobre ciertos activos de FEGUA que podrían llevar a la empresa a establecer una estrategia de actuación legal para que se mantenga lo prescrito en el contrato de usufructo y evitar cualquier modificación negativa al mismo.

Proyectos De Expansión y Crecimiento

Posterior al programa de rehabilitación del tramo entre Ciudad de Guatemala y los puertos del Atlántico, la compañía requiere establecer un programa continuo de mantenimiento de la línea férrea. Conforme al plan de negocios, la rehabilitación contempló el reemplazo del 25% de los durmientes existentes en la vía. Por lo tanto, será necesario que, después de iniciar operaciones comerciales, se proceda a elaborar un programa de mantenimiento que contemple el reemplazo de durmientes, instalación de nuevos rieles, limpieza de la línea, fundición de muros de contención y apoyo estructural. De igual manera, el equipo rodante compuesto de locomotoras, vagones y plataformas, necesita de un mantenimiento constante para conservarse en estado operacional. Dependiendo de las necesidades comerciales, podría considerarse la adquisición de nuevo equipo rodante. Consultar la sección sobre proyectos de expansión y desarrollo en los próximos 5 años y política de inversiones. Para la cobertura de los requerimientos de capital, la compañía tendrá que realizar ciertos compromisos. Estos podrían representar la contratación de financiamiento externo para cubrir estas necesidades. Además, otra fuente de fondos lo constituyen los ahorros que la compañía genere de sus operaciones, así como el mantenimiento en circulación de la emisión de pagarés. Con base a la planificación, y a los presupuestos que sean aprobados por el Consejo de Administración de la compañía, se evaluarán los diversos programas de mantenimiento de la vía, así como los proyectos de expansión de operaciones. Aunque no formará parte de la estructura contable de la compañía, el Contrato de Usufructo Oneroso firmado entre la compañía y FEGUA estableció que los ingresos provenientes de contratos de servidumbre de paso establecidos por FEGUA con otras entidades públicas y privadas se depositara en un fideicomiso. Este fideicomiso tendrá como objetivo el mantenimiento de la red ferroviaria nacional. Basado en esta fuente externa de fondos, la compañía podrá contar con planes de mantenimiento en los cuales no provocarán uso ni necesidad de financiamiento.

2.2 Factores Externos

Políticos Y Sociales

En cuestión de política, el riesgo país de Guatemala ha disminuido a partir del año 2000 por no tener la incertidumbre sobre la etapa eleccionaria de 1999. La firma de la paz ha traído una estabilidad en la parte política y la polarización ha sido disminuida desde que la guerrilla se insertó a la vida legal del país. Sin embargo, las condiciones sociales no han variado y se mantiene un alto índice de pobreza en la población. Además, si el gobierno no planifica de una mejor manera, pueden ocurrir mermas en los ingresos familiares o incluso la pérdida de trabajos, que representa menor capacidad para invertir en la emisión de pagarés. Un aspecto social importante que se ha dado y se puede seguir dando son las invasiones al derecho de vía por parte de grupos desestabilizadores que busquen, de parte del gobierno, una salida hacia la crisis

habitacional existente.

Macroeconómicos

La economía guatemalteca es dependiente de los acontecimientos que sucedan en el exterior. Por ser un país exportador de productos agrícolas e importador nato de productos terminados, el nivel de demanda y precios en el exterior ocasiona diversos escenarios positivos y negativos para la actividad de servicios, en especial los relacionados con el crédito al consumo. Dependiendo de las medidas que adopte el gobierno para el planteamiento de políticas macroeconómicas, el giro del negocio va a ser trastornado en su parte de rentabilidad y estabilidad en la disponibilidad de fondos. Al dependerse de la actividad de exportación e importación de productos, cualquier desbalance provocaría una baja en el volumen que se pueda transportar.

Política Monetaria, Cambiaria y Crediticia

La aplicación de políticas inestables ocasiona problemas en el sistema financiero nacional. Esto afecta las variables micro y macroeconómicas que no le ofrecen un grado de certeza y confianza a la actividad empresarial. Para no tener que depender de estas variables, se tendrá que mantener una estrategia activa de negocios y planificación para no afectar el flujo de entradas y salidas de efectivo. Si una política Crediticia restrictiva le ocasionara el cierre de fuentes de financiamiento bancarias, se tendría que recurrir a emitir pagarés para cubrir sus necesidades de efectivo, pero esta adquisición de fondos dependería del nivel de liquidez que se tenga en el mercado y la situación Cambiaria. Al respecto de esta situación, la demanda de recursos dependería del nivel de tasa de interés, plazo y las oportunidades que se presenten en el mercado de instrumentos denominados en divisas extranjeras. Por esta razón, podrían emitirse series de pagarés denominadas en quetzales pero con mantenimiento de valor en dólares de Estados Unidos. Esto le permitiría planificar una estrategia de colocación de valores acorde a las políticas que establezcan las autoridades gubernamentales.

Volatilidad En El Tipo De Cambio Y La Tasa De Interés

Como variables económicas, existe una relación inversa entre el tipo de cambio y la tasa de interés como medidores de liquidez. Una mayor oferta de dinero circulante hace incrementar el tipo de cambio y se esperaría que el nivel de la tasa de interés tienda a bajar. Por el contrario, menos quetzales circulando provoca que la tasa de interés suba y se aprecie la divisa local frente al dólar norteamericano. Este riesgo cambiario de una moneda local depreciándose frente al dólar norteamericano le plantearía un ofrecimiento tarifario expresado en dólares, pero todo dependerá de la reacción del mercado y la actuación de los competidores.

Legislación

Según el contrato de usufructo, no se tienen incentivos de ninguna clase por operar el ferrocarril. Esto es una ventaja porque no se tendría el riesgo de perder estos incentivos si existen cambios de tipo político en las esferas gubernamentales. El riesgo mayor queda en la actitud, entendimiento y grado de conocimiento del negocio de las autoridades porque si no existe preparación se pueden presentar leyes que puedan llegar a desentivar el negocio a causa de una mayor fiscalización, topes en el nivel de

cobro, precios y límites. Un extremo riesgoso es que se legisle en contra de que las empresas no reguladas por la Superintendencia de Bancos o dedicadas a otro negocio no-financiero no puedan captar recursos de deuda del público y tengan que recurrir solamente al sistema financiero tradicional.

Sistema De Justicia

El sistema judicial guatemalteco no protege a compañías en el momento de aglizar juicios que puedan afectar a empresas como Ferrovías Guatemala. De existir una invasión a la línea y al derecho de vía, pueden involucrarse hasta organismos de Derechos Humanos

Política Fiscal

Siempre se mantiene el riesgo de que las regulaciones que impongan las autoridades estatales conlleven la implementación de cargas impositivas que disminuyan los ingresos netos. Como relación inversa, al aumentar la carga impositiva, se disminuye la expectativa de rentabilidad neta.

Aspectos Ambientales

Por el tipo de operaciones, se sufre el riesgo de fenómenos naturales como terremotos, incendios, inundaciones y huracanes que pueden afectar la línea. Se han hecho los estudios y trabajos correspondientes para minimizar el efecto de los mismos y se espera establecer un programa de mantenimiento en los lugares cercanos al río Motagua para evitar daños de infraestructura en caso de desvío del río o crecidas del nivel.

Causas De Fuerza Mayor

Una situación política y económicamente inestable, a nivel nacional, como por ejemplo revolución, guerra civil, estado de sitio, etc.; algún desastre natural que paralizara la economía por un largo período de tiempo; la interrupción de vías de comunicación y servicios básicos como agua, telefonía y energía eléctrica pueden considerarse como causas de fuerza mayor que ocasionaría merma en el nivel de operaciones, ingresos y rentabilidad.

2.3 Otros Factores De Riesgo

Se han identificado varios riesgos que son inherentes a cada una de las emisiones. En varios apartados del presente prospecto se presentan las características de cada una de las emisiones. Es importante que el inversionista lea toda la información al respecto, en especial los grados de subordinación que existen a la hora del pago de obligaciones. Se hacen, a continuación, distinciones entre las tres emisiones porque cada una de ellas se interpreta diferente ante el mercado de valores.

2.3.1 Para La Emisión De Pagarés

Limitaciones del mercado

Las necesidades de fondos a largo plazo se consiguen por el carácter revolvente de la emisión de pagarés. Esto puede conllevar el riesgo de repago si las condiciones socioeconómicas y de mercado en general no permiten que una serie de pagarés pueda renovarse a su vencimiento o que no se posea los fondos para cumplir con la obligación e tuviese problemas para asistirle económicamente. De no contar con fuentes externas de financiamiento tradicionales, el mercado de colocación de pagarés sería el recurso a utilizar para proveerse de fondos operativos. Conforme se establezca un mercado de valores bursátiles más dinámico, se tendría una mayor flexibilidad para la emisión y administración de los pagarés.

No existencia de liquidez en el mercado secundario

Como instrumento de salida para el inversionista, al no existir en la mayoría de las series emitidas la opción de recompra anticipada al vencimiento de parte de Ferrovías Guatemala, el mercado secundario sería la estrategia de cualquier inversionista para hacer efectiva su inversión en cualquier momento. Sin embargo, esta posibilidad se da en pocas ocasiones por la amplia disponibilidad de instrumentos en el mercado primario de valores, además de que el inversionista individual que es el mayor componente del mercado de valores bursátiles en Guatemala no está acostumbrado a este tipo de transacciones. Estos riesgos de no poseer estrategias de salida inmediatas comenzarán a disminuir conforme el inversionista tenga más aprensión hacia cómo funcionan los mercados y todos los agentes participantes sean más activos en dicho funcionamiento.

Aspectos comerciales y financieros

La falta de liquidez en el sistema financiero nacional e internacional no permitiera la recolocación de pagarés revolventes, o la consecución de fondos frescos para continuar o contar con el capital de trabajo suficiente para mantener el ritmo de operación normal de la empresa.

2.3.2 Para Las Acciones Comunes:

Concentración de propiedad y control

Los inversionistas individuales tenedores de acciones comunes clase "A", de mantenerse el 36% en posesión de los accionistas comunes clase "B" y el 56% de la compañía en control de RDC, podrían llegar a controlar hasta el 8%. Sin embargo, permanecen en tesorería, 40,200 acciones comunes clase "A" y 18,946 acciones comunes clase "B", producto del último incremento de capital que se acordó el 18 de octubre de 1999. Existe la intención de ofrecer las acciones que se encuentren en tesorería, pero va a depender del comportamiento del mercado.

Dilución

De resolverse sobre la colocación en el mercado de las acciones que se encuentran en tesorería, el porcentaje de propiedad de cada inversionista disminuye, en forma proporcional, al aumento del monto de acciones invertido.

Negociabilidad en mercado secundario

El mercado de valores en Guatemala no ha evolucionado para que se pueda

desarrollar un volumen de intercambio de acciones entre inversionistas. A la fecha, no han existido grandes volúmenes de negociación en las acciones comunes clase "A".

Precio

Como en todo mercado de valores, los precios de las acciones no son constantes, por lo que el inversionista debe conocer que el precio puede tener ganancias o pérdidas de valor y depende del volumen de transacciones en el mercado, sus expectativas y los resultados futuros de la compañía. El último precio negociado es de Q300.

Dividendos

No hay garantía de parte de FERROVÍAS GUATEMALA de ofrecer dividendos constantes a sus accionistas comunes. Todo va a depender del nivel de resultados que se obtengan.

2.3.3 Para las Acciones Preferentes

Negociabilidad en mercado secundario

El mercado de valores en Guatemala no está tan desarrollado para que se desarrolle un volumen de intercambio de acciones entre inversionistas. En el 2000, se convirtió deuda de corto plazo en una serie de acciones preferentes, con dividendos acumulativos variables, por un monto de dieciocho millones quinientos mil quetzales (Q18,500,000.00). Sin embargo, no se han registrado operaciones de intercambio de acciones preferentes en el mercado secundario.

Liquidez y opción de recompra

Emisiones anteriores de acciones preferentes ofrecían una opción de recompra de parte de los emisores si los inversionistas no encontrasen liquidez en el mercado secundario. Es importante divulgar que no existe una política de recompra de parte de la emisora hacia sus acciones preferentes, con excepción de las opciones de redención a favor de la emisora después del tercer año de haberse emitido. De acuerdo a la reunión del Consejo de Administración de la emisora, en abril de 2000, se determinó mantener sin redimir las acciones preferentes en tenencia de inversionistas individuales.

Dividendos

Hay posibilidad de atrasos en el pago de dividendos en las fechas establecidas si existiesen problemas temporales de illiquidez que obliguen a FERROVÍAS GUATEMALA a tener que afrontar sus pagos según los grados de subordinación de cada pasivo (consultar aspectos de subordinación).

2.4 Nivel de apalancamiento

El nivel de apalancamiento de la compañía es de aproximadamente 1 a 1, que puede interpretarse que la empresa se ha endeudado de igual forma al monto invertido en capital. Por ser la única empresa ferroviaria dentro del mercado guatemalteco, no existen comparativos que puedan indicar al inversionista si es alto o bajo. Sin embargo, este apalancamiento es producto de las inversiones realizadas para la reparación de la línea férrea y el equipo rodante. Conforme se comience a incrementar el volumen de operaciones ferroviarias, las cargas financieras comenzarán a disminuir. Además, la gran proporción de los adeudos contratados han sido con aportes de socios e

instituciones financieras internacionales que han confiado en el potencial de largo plazo del ferrocarril.

Estructura De Amortización De Pagarés

Los recursos que se utilicen para los pagos de intereses y la amortización de series de pagarés se obtendrán de las operaciones de la compañía sobre la base del flujo de efectivo proyectado. El primer modelo financiero de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.**, presentado originalmente contemplaba la amortización de los pagarés a partir del año 2001. Sin embargo, la última disposición vigente del Consejo de Administración de **FERROVÍAS GUATEMALA** es mantener la emisión de pagarés con un saldo en circulación que no sobrepase los tres millones de quetzales (Q3,000,000.00) hasta que venza el plazo de la emisión. De igual forma, **FERROVÍAS GUATEMALA** puede incrementar, dependiendo de las disposiciones del Consejo de Administración, el saldo en circulación de la emisión de pagarés o encontrar formas alternas de financiamiento. Entre estas formas alternas se encuentra la negociación con instituciones financieras y bancarias guatemaltecas o extranjeras para la obtención de préstamos a largo plazo, o esquemas titularizados de deuda y/o capital que vendrían a consolidar la estructura financiera de la compañía. Para mayor información, es recomendable que el inversionista consulte el anexo que incluye los estados de resultados proyectados para los próximos cinco años.

Los vencimientos de series de pagarés y pagos de intereses se encuentran planificados dentro del presupuesto anual de la entidad emisora. Los recursos que se utilicen para los pagos de intereses y la amortización de series de pagarés se obtendrán de las operaciones de la compañía sobre la base del flujo de efectivo proyectado. La emisión de pagarés se estructuró de forma revolving como consecuencia del comportamiento del mercado bursátil en Guatemala. Todas las emisiones de pagarés que se encuentran listadas se emiten con plazos de entre 30 y 360 días. El mercado secundario de los títulos de deuda privada es casi inexistente por cuanto existe disponibilidad dentro del mercado primario. Además, la colocación de títulos a plazos mayores a 360 días va a depender de la tasa de interés que se genere y el reconocimiento que tenga el emisor del pagaré dentro del mercado de valores.

Por ser la compañía una entidad de reciente ingreso en Bolsa de Valores Nacional, además de que las condiciones del mercado bursátil en Guatemala no permiten horizontes largos de inversión, debe recurrirse a la emisión de series de pagarés con plazos de 360 días. Dada la naturaleza de los títulos de pagarés emitidos, cada serie que esté por vencer representa una obligación a ser pagada por la emisora. Se ha planificado, si no se obtienen fuentes alternas de financiamiento de largo plazo, que se emitirán nuevas series de pagarés para renovar las series que vayan venciendo. Como una medida de planificación, se estipuló dentro de las características de cada serie la siguiente observación: "Renovación automática por el mismo plazo, salvo preaviso de 30 días". Esta observación se ha utilizado para conocer, con anticipación, si el tenedor del título desea reinvertir su pagaré por un plazo adicional o retirar su inversión totalmente al finalizar el plazo. Mediante la recepción de avisos de reinversión o retiro, pueden establecerse las medidas correctivas en el flujo de caja operacional de la compañía con semanas de anticipación al vencimiento. Es política de la empresa que, de no recibir la solicitud de reinversión de parte del inversionista, dentro del plazo

estipulado, se apliquen la cláusula de renovación automática.

Estas operaciones de emisión de series para repagar series que vayan venciendo representan la naturaleza revolvente de la emisión. Conforme las condiciones del mercado permita un plazo de emisión de series mayor a 360 días, la situación financiera de la emisora será más estable en términos de utilización de recursos para inversión, operación y financiamiento.

2.5 Activos En El Extranjero

Todos los activos de la emisora se encuentran en Guatemala.

3 EL MERCADO

3.1 Competitividad De La Emisora

3.1.1 Principales Ventajas Con Respecto A La Competencia

- La prestación de servicio de transporte terrestre está sujeta a factores de tiempo, carga, descarga, seguridad en la ruta y costo. El servicio de transporte por tren ofrece mayor seguridad, precisión en horario y precios más accesibles que los que ofrecen los actuales servicios de transporte terrestre vía camión.
- La estrategia comercial de la compañía consiste en ofrecer un servicio de carga a distancia, de productos con bastante volumen y bajo costo, tales como materias primas, metales y combustibles. El transporte de este tipo de productos, con una programación adecuada, se adaptaría al sistema ferroviario con mayor flexibilidad que los sistemas de transporte actuales.
- La poca seguridad de la ruta terrestre utilizada por el sistema de camiones, es otro factor competitivo. Durante los últimos años, los robos, accidentes y desapariciones de furgones en la ruta Puerto Santo Tomás de Castilla – Guatemala han incrementado el costo de seguros e incrementado los sistemas de seguridad de las compañías navieras, importadoras y exportadoras. Al utilizar el servicio ferroviario, los usuarios se verán beneficiados con seguros más bajos y un sistema de seguridad más estricto.
- Una ventaja competitiva adicional es el derecho exclusivo de vía que la compañía posee sobre la línea férrea, 100 pies de ancho en la mayor parte del sistema. Este derecho de vía puede otorgarse a compañías interesadas en construir infraestructura de transmisión, tales como fibra óptica, electricidad, oleoductos, gasoductos o acueductos.

3.1.2 Competitividad De La Empresa

El servicio de transporte ferroviario proporciona una nueva alternativa a las líneas navieras que ofrecen el servicio de transporte terrestre como parte del servicio todo incluido a los mercados de exportación e importación de Guatemala. El transporte por ferrocarril ofrece la ventaja de un menor riesgo con relación a accidentes y robos en carretera. Consecuentemente, las primas de seguro son mas bajas y el itinerario es estable. En el área de transporte de mercaderías en contenedores, el servicio del ferrocarril y el servicio de transporte por camión cooperan y coexisten en una operación llamada intermodal, es decir, el ferrocarril cubre el tramo de transporte en la ruta del Atlántico, y el camión presta el servicio desde la terminal del ferrocarril a las bodegas de los clientes.

En ciertas cargas específicas, que son básicamente productos de alta densidad, el ferrocarril tiene la ventaja de poder manejar mayor peso en las plataformas que lo permitido por las especificaciones de control de peso establecidas por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Además, varias empresas que están adyacentes a la línea del ferrocarril, pueden utilizar el ferrocarril, por lo cual se les puede dar servicio desde sus propias instalaciones directamente.

El primer mercado a cubrir por parte de la emisora, la ruta de Puerto Santo Tomás de Castilla a Ciudad de Guatemala, tuvo el volumen siguiente, de acuerdo a las autoridades portuarias:

Clases De Carga Vía Puerto Santo Tomas De Castilla, 1998

CLASE	VOLUMEN (MILES DE TONS)	PORCENTAJE
Carga en general	595.5	12.4%
Líquidos a granel	2,025.7	42.2%
Roll On-Roll Off	718.8	15.0%
Contenedores	1,301.0	27.0%
Sólidos a granel	162.7	3.4%
Total	4,803.7	100.0%

Con base a la estrategia de mercadeo inicial, la compañía emisora competirá por obtener como mínimo el 40% del mercado de contenedores, así como el de carga especializada que, por consideraciones de peso y volumen, hace más conveniente, logísticamente, el uso del ferrocarril.

La tendencia del volumen de contenedores que se han transportado hacia o desde Puerto Santo Tomás de Castilla en los últimos años, puede apreciarse en la siguiente tabla:

Volumen de Contenedores

Año	Total Cargado +Vacio	Totales		Entrantes		Salientes	
		Cargado	Vacio	Cargado	Vacio	Cargado	Vacio
1993	78,000	57,433	20,567	24,820	13,929	32,613	6,638
1994	76,012	55,691	20,321	24,474	13,842	32,217	6,479
1995	83,173	61,226	21,947	26,431	14,949	34,795	6,998
1996	78,232	60,275	17,957	28,764	10,894	31,511	7,063
1997	88,269	67,951	20,318	34,055	11,103	33,896	9,215
1998	93,325	70,815	22,510	31,578	16,434	40,237	6,076

3.2 Dependencia Gubernamental O Legislación Aplicable

La compañía emisora no está sujeta a beneficios o incentivos fiscales por sus Operaciones.

3.3 Dependencia De Patentes, Licencias O Contratos

La compañía emisora puede operar el ferrocarril en base al contrato de usufructo oneroso firmado con Ferrocarriles de Guatemala. El referido contrato otorga derechos de explotación de los activos ferroviarios y el derecho de vía por los próximos 50 años. A la finalización del plazo del contrato de usufructo oneroso, éste puede ser prorrogado hasta por 5 períodos de 10 años cada uno.

Si por algún motivo FERROVÍAS GUATEMALA no cumpliera el contrato establecido con FEGUA, FERROVÍAS GUATEMALA incurre en sanciones monetarias, esto es en caso de no rehabilitar el servicio, o de no efectuar los servicios establecidos. FEGUA, en caso sea necesario podrá hacer juicio por daños y perjuicios y para el cumplimiento de las sanciones a FERROVÍAS GUATEMALA, si ésta no cumple lo estipulado en el contrato.

3.4 Relación Con Sociedades Controlantes

El Estado de Guatemala ha propiciado el establecimiento del sistema ferroviario en Guatemala desde hace más de 100 años, mediante concesiones a empresas constructoras y/u operadoras. En 1912 se consolidaron las líneas de ferrocarril y se formó la empresa International Railroad of Central América (IRCA) que estuvo controlada por la United Fruit Company (UFCO) a partir de 1915.

Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) fue creada en 1969, después que el sistema ferroviario del país, propiedad de IRCA, fuere nacionalizada por el Estado de Guatemala.

A partir su constitución, FEGUA prestó el servicio público de transporte ferroviario y administró los bienes muebles e inmuebles ferroviarios y no ferroviarios en representación del Estado. El transporte ferroviario fue cada vez más deficiente, debido a obsolescencia y deterioro del equipo e instalaciones, así como la insuficiente inversión en la reconstrucción y modernización del sistema. Las repercusiones se manifestaron en la pérdida continua de movimientos de carga y pasajeros, y el consecuente deterioro financiero de FEGUA; en marzo de 1996 el Estado decidió suspender totalmente el servicio ferroviario.

Durante sus veintiséis años de funcionamiento, FEGUA obtuvo pérdidas por una cifra cercana a los cien millones de dólares.

3.4.1 Situación De FEGUA Al Cerrar Operaciones

El inadecuado manejo administrativo de FEGUA, así como la insuficiente inversión en el mantenimiento del equipo e instalaciones provocó las siguientes situaciones:

- En los últimos diez años, se producía, en promedio, un descarrilamiento diario;
- El 90% de la vía está en mal estado;
- Únicamente existían 30 locomotoras operables y la mayoría se encuentra en mal estado;
- El número de vagones asciende a 1,007 —el 40% de los existentes en 1968—, y de éstos, sólo 150 se encuentran en buen estado;
- En los últimos años de operación de FEGUA, cada tonelada de carga costaba el doble de lo que se facturaba.

A causa de estas deficiencias, en 1994, se suspendió el servicio de transporte de pasajeros y en 1996, el servicio de carga. Hasta julio de 1996, en FEGUA laboraban 540

personas, reducidas a 90 al momento de entregar los activos a **FERROVÍAS GUATEMALA** en octubre de 1998.

3.4.2 Constitución De La Vía Férrea

La Red Ferroviaria Nacional comprende un total de 797.80 kilómetros de extensión, que se compone de los siguientes segmentos:

- Línea principal (Puerto Barrios-Tecún Umán) 602.74 kilómetros
- Líneas secundarias o ramales, con un total 188.08 kilómetros con los siguientes tramos:
 - Ramal a Santo Tomás de Castilla, 6.44 kilómetros
 - Santa María a Puerto Quetzal, 35.37 kilómetros
 - Centenario a Puerto de San José, 4.03 kilómetros
 - Zacapa a Anguiatú (en desuso), 112.63 kilómetros
 - Las Cruces a Champerico (en desuso), 29.61 kilómetros
- Espuelas a empresas clientes, 6.98 kilómetros
- Además, en la Red Ferroviaria Nacional se localizan líneas en patios, laderas y desvíos por un total de 198.42 kilómetros.

3.5 Aporte y Consolidación De Las Sociedades

3.5.1 Bases De La Licitación

El Gobierno de Guatemala se fijó como objetivo restablecer el funcionamiento del sistema ferroviario, debido a su importancia para las actividades productivas del país, otorgando la función de operador ferroviario a una compañía especializada. Congruente con la política de desincorporación de los activos del Estado, el Gobierno convocó a licitación pública el otorgamiento de un usufructo oneroso por un período fijo de 50 años, con opción a extensiones posteriores, en el mes de febrero de 1997. El período de ofertas se extendió hasta el 15 de mayo de 1997, fecha en que el Gobierno recibió las propuestas de los grupos interesados.

Una de las ofertas sometidas fue la hecha por Compañía Desarrolladora Ferroviaria, Sociedad Anónima, con el apoyo de Railroad Development Corporation (RDC).

El 5 de junio de 1997, fue anunciada formalmente la adjudicación de dicha licitación a la **Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.** El Congreso de la República de Guatemala ratificó, el 16 de abril de 1998, el contrato de usufructo oneroso firmado el 25 de noviembre de 1997 por **FERROVÍAS GUATEMALA** y **FEGUA**.

La oferta ofrecida por Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (**CODEFE**) fue el restablecimiento de operaciones del sistema ferroviario en un período de seis meses posterior a la aprobación del Congreso de la República de Guatemala del contrato de usufructo oneroso entre **FERROVÍAS GUATEMALA** y **FEGUA**.

FEGUA recibirá, por concepto de derechos de vía, un canon de 5% sobre los ingresos totales durante los primeros cinco años de operación. A partir del sexto año, el canon será

de 10% sobre los ingresos totales.

La reactivación del servicio ferroviario en Guatemala marcó un precedente en la industria de transporte a nivel mundial. Es la primera vez que una empresa operadora se convierte en operador de un sistema ferroviario suspendido e inoperante.

3.5.2 Términos Del Usufructo

Los términos del contrato de usufructo oneroso incluyen:

- **Derecho exclusivo de utilizar la red ferroviaria nacional, estaciones, terminales, talleres, accesos a empresas clientes, vías auxiliares y terrenos de uso ferroviario. La longitud de la vía férrea es de 797.80 km. que unen a la ciudad de Guatemala con el Océano Atlántico (en Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás), con el Océano Pacífico (en Puerto Quetzal y Champerico), y con México (en Tecún Umán). La red ferroviaria nacional esta constituida por:**
 - El derecho de vía de los corredores ferroviarios, generalmente de 100 pies de ancho, exceptuando en ciertas zonas urbanas, donde el ancho es menor
 - El terraplén y las vías férrea con todos sus accesorios
 - Los ramales, desvíos, laderas, vías de maniobras y de estacionamientos; cambiavías, semáforos, señales de precaución y barreras de paso adjuntos a la vía principal
 - Puentes, túneles, bóvedas, cajas de drenajes, canales de desfogue y cunetas
 - Terminales o playas ferroviarias a lo largo de la red
 - Terminales marítimas en Puerto Barrios y Puerto de San José
 - Pozos de agua, instalaciones eléctricas, teléfonos, calles o caminos de acceso a la propiedad de FEGUA
 - Estaciones, edificios administrativos y talleres
- **Derecho de prestar servicios como:**
 - **Transporte de carga:** Encomiendas nacionales e internacionales, carga local o de consumo nacional, carga de exportación o importación a puertos o fronteras terrestres, carga de tránsito internacional terrestre a América del Norte, a países centroamericanos o de tránsito internacional interoceánico Atlántico-Pacífico o viceversa
 - **Transporte de pasajeros:** Urbano (por sí sólo o en asociación con empresas especializadas, previa autorización del Gobierno municipal correspondiente), extraurbano o internacional.
 - **Servicios de terminal terrestre:** Consolidación/desconsolidación de mercancías, almacenaje y tránsito de carga nacional e internacional
 - **Servicios de agente de transporte:** Tramitación de documentos de la carga objeto de comercio nacional e internacional
 - **Servicios de terminal marítima:** En los litorales en que FEGUA tiene recursos físicos disponibles
- **Derecho a desarrollar otras actividades económicas que puedan ser atendidas por el contratista, en el espacio del derecho de vía del sistema ferroviario de Guatemala y en los terrenos que se le asigna. Entre estas actividades, se menciona la instalación de**

- oleoductos, redes de fibra óptica y de transmisión de energía eléctrica.
- Derecho a uso de las locomotoras, carros ferroviarios y equipo de talleres propiedad de FEGUA.

A continuación se presenta un mapa con las principales estaciones, patios y derecho de vía.

3.6 Gravámenes

No existen hipotecas, prendas u otros gravámenes que sean significativos sobre los activos de **FERROVÍAS GUATEMALA** o de las empresas controladas.

3.7 Emisiones Anteriores

No existen en el mercado emisiones anteriores de la empresa emisora, distintos a los descritos en el presente prospecto.

3.8 Política De Inversiones

Plan de negocios para la restauración del servicio ferroviario en Guatemala

El objetivo de este plan inicial de negocios fue la reactivación de las operaciones ferroviarias como una sociedad que operará un negocio económicamente viable con posibilidad de éxito y crecimiento.

Además, con esta restauración, se suministró a la República de Guatemala de un ferrocarril confiable, que será parte importante del sistema de transporte del país, reducirá costos de logística, y contribuirá al desarrollo económico.

El restablecimiento de las operaciones del ferrocarril ofrece las siguientes ventajas a considerar para una inversión a largo plazo:

- El servicio a prestar es exclusivo. Sólo existirá **FERROVÍAS GUATEMALA** como operador y usufructuario de los derechos de vía y uso de los activos ferroviarios
- El respaldo y experiencia de RDC como compañía controladora
- El servicio brinda una opción más competitiva que el sistema actual de transporte terrestre organizado uniformemente y con desventajas para sus clientes
- La oportunidad de crecimiento a largo plazo se da con la restauración de tramos ferroviarios, y su financiamiento proviene mayormente de fondos internos
- El potencial de Guatemala como país exportador e importador de diversos productos; esto requerirá contar con vías de comunicación y transporte que sean seguras, confiables y eficientes.

Es importante aclarar que el plan de negocios de largo plazo desarrollado por **FERROVÍAS GUATEMALA** y RDC contempla la implementación de cuatro fases. Sin embargo, para propósitos de esta oferta se presenta la primera fase que se rehabilitó, con las proyecciones y un plan de negocios de diez años. Como paso inicial, se restableció la operación ferroviaria y se está trabajando para consolidarlo y hacerlo eficiente y rentable, para luego expandir operaciones a una mayor escala. Las fases subsiguientes se estarán

implementando al consolidarse la primera fase y se realicen las proyecciones de financiamiento conducentes.

Plan operativo

La fase de restablecimiento del ferrocarril está concentrada en el movimiento de contenedores entre Puerto Santo Tomás y la Ciudad de Guatemala.

Se necesitaron más de dieciocho meses de trabajo para poder rehabilitar la vía férrea, así como 12 locomotoras, 103 plataformas, 97 vagones y 5 colas de tren (caboose). La demora principal se debió a la reparación del puente de Zacapa, como consecuencia del Huracán Mitch, que corrió a cargo del Ministerio de Comunicaciones.

El ferrocarril tendrá una velocidad máxima de 40 kilómetros por hora, excepto en lugares donde las condiciones de la vía no lo permitan. El trayecto de 300 kilómetros entre Puerto Santo Tomás y la Ciudad de Guatemala tomará 12 horas, con cambio de personal operativo en Zacapa. Cada equipo de personal operativo consistirá en dos maquinistas de locomotora, así como un guardián en la cola del tren (caboose). Las responsabilidades del equipo operativo incluirán la colocación de vagones para carga y descarga en los puntos de origen y destino, además de operar el tren entre Santo Tomás, Zacapa y Ciudad de Guatemala. La disponibilidad de locomotoras estará basada en 80% de operación diaria, y la disponibilidad de vagones será de 88.8% de operación diaria.

El personal operativo tendrá su base en Zacapa, y contará con áreas de descanso en Guatemala y Puerto Barrios. El equipo de mantenimiento de vagones y locomotoras tendrá sus bases en los tres lugares, pero el equipo de mantenimiento mayor estará en la Ciudad de Guatemala, ya que el equipo de reparaciones y talleres se encuentra en dicho lugar.

El equipo de mantenimiento de vías estará localizado en las tres sedes (Santo Tomás/Puerto Barrios, Zacapa y Ciudad Guatemala) y tendrá a su cargo el mantenimiento de rieles, puentes, patios y demás infraestructura. Cuatro equipos de trabajo, consistentes en un supervisor y cuatro trabajadores, patrullarán la red vial y repararán defectos. Dos de estos equipos estarán en Zacapa.

Las terminales de contenedores (almacenaje) serán manejadas por un operador de grúa, un supervisor y dos estibadores. Las terminales se establecerán en Puerto Santo Tomás y Ciudad de Guatemala. En Ciudad de Guatemala se construirá una estación en la zona 12. Para el efecto, el gobierno comprará un terreno y construirá las instalaciones en sustitución de la Estación Central, ubicada en la zona 1 de la ciudad. La terminal en la Ciudad de Guatemala tendrá también una zona aduanera para que los contenedores puedan moverse rápidamente hacia Puerto Santo Tomás. Estos contenedores llevarán la papelería y marchamos de seguridad correspondiente para evitar atrasos en el embarque marítimo para su destino final.

El control de transporte y autorizaciones del despachador de trenes hacia los maquinistas de cada tren serán proporcionados desde la Ciudad de Guatemala a través de radio o teléfono celular.

Un sistema computarizado será instalado para ayudar al despachador de trenes a controlar las vías. Sistemas similares están en servicio en FerroExpreso Pampeano, S.A. en Argentina desde 1991; en Ferrocarril Pacífico, S.A., en Santiago de Chile desde 1995 y en Ferroviano Sul Atlantica en Curitiba, Brazil desde 1997.

La sede central del ferrocarril estará en la Ciudad de Guatemala bajo la dirección de un gerente general. El personal está agrupado en tres departamentos: Financiero-Administrativo, Operaciones y Comercial. El departamento de administración y la Gerencia Comercial tendrán su base en la Ciudad de Guatemala y el departamento de Operaciones estará distribuido en las tres sedes de la compañía.

Plan para el programa de rehabilitación de la vía

El restablecimiento de las operaciones de carga sobre las líneas férreas requerirá una inversión significativa en infraestructura. Debido a que el ferrocarril está fuera de servicio desde marzo de 1996 y no existen ingresos por concepto de transporte, se desarrollará un programa que permitirá restaurar gradualmente las operaciones.

La restauración de la ruta Santo Tomás/Puerto Barrios -- Zacapa -- Ciudad de Guatemala requerirá de 6 a 8 meses de trabajo. Al inicio del proceso, se hará una inspección detallada de todos los activos obtenidos con el usufructo para determinar cuáles son reconstruibles, operables y capaces de ser funcionales en poco tiempo. Esta inspección tiene como objeto identificar el equipo que puede ser operable en el menor tiempo posible.

3.6.1 Descripción De Activos Fijos

Por la naturaleza de la compañía, al ser usufruitaria de los activos ferroviarios del estado guatemalteco, los trabajos de rehabilitación del sistema ferroviario se consideran como mejoras y no pueden cuantificarse como activos fijos. En este caso, los materiales de vía utilizados como planchuelas, tornillos y placas, así como los durmientes y estructuras de puentes se deben de considerar como gastos de capital amortizables en vez de proceder a depreciarlos.

Entre los activos fijos que pueden identificarse se encuentra un vehículo, diverso mobiliario de oficina, equipo de computación, equipo de radiocomunicaciones, herramientas y equipo para mecánica y construcción.

El activo más importante de la compañía es intangible. Este activo es el derecho de vía y el uso exclusivo del sistema ferroviario por 50 años lo que constituye el componente más importante de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.** y sobre esta base es que gira el negocio en su totalidad.

Como potencial a largo plazo de adquisición de activos fijos se considera la compra de equipo rodante como locomotoras y vagones especiales, así como equipo auxiliar para el manejo especializado de carga y descarga de la mercadería.

3.8.2 Inversiones En Otras Sociedades

A la fecha no se tiene considerado invertir en otras sociedades.

3.8.3 Inversiones En Curso Y Modo De Financiamiento

Inversiones En Curso

Las inversiones en curso son se dividen principalmente en tres categorías la:

- Rehabilitación de las vías y estructuras
- Rehabilitación de locomotoras y vagones
- Restauración de Infraestructura

3.8.3.1 Inversión En La Rehabilitación De Las Vías Y Estructuras

El plan de rehabilitación de las vías será desarrollado en base a los objetivos del plan operativo. El programa está diseñado para responder a los efectos causados a la infraestructura por años sin mantenimiento adecuado. El programa será implementado en base a los siguientes criterios:

- Proporcionar una operación segura
- Eliminar riesgos de descarrilamientos
- Permitir la operación a una velocidad de 40 km/h
- Rehabilitar la vía a condiciones acordes con el tráfico esperado

La meta del programa de rehabilitación es encontrar las deficiencias en la mayoría de los componentes de la vía férrea y facilitar una estructura capaz de soportar una operación continua a la velocidad de 40 km/h.

Los componentes del programa son los siguientes:

Durmientes

Representó el mayor costo del programa de rehabilitación (\$3.25 millones). El plan estableció el cambio de más de 100,000 durmientes para la restauración del servicio. Esto representa una renovación de entre 500 y 700 durmientes por milla en la ruta Puerto Barrios – Ciudad de Guatemala.

Esta renovación permitirá una distribución uniforme entre durmientes nuevos y actuales, por lo que durante los próximos cinco años, se estarán renovando los durmientes que no hayan sido removidos en la etapa de rehabilitación. Como resultado, cada unión de línea férrea estará sujeta a un durmiente nuevo, lo que significa que existirán al menos cinco durmientes buenos por cada 11 metros de línea férrea. Esta medida cumple con los requerimientos que la FRA (Agencia Federal de Ferrocarriles en Estados Unidos) solicita para las vías férreas Clase 2 con un máximo de velocidad de 40 km/h. Además, se obtendrá una línea férrea alineada y operable. Luego de la etapa de rehabilitación, se trabajará en el aumento del número de durmientes nuevos en áreas de mucha curvatura y así, tratar de reducir la tendencia de expansión de los rodos ante fuertes movimientos.

Rieles

La mayor parte de la línea férrea está construida con rieles 60#ASCE. Este tipo de riel es

liviano y no soporta cargas demasiado pesadas, por lo que deberían ser reemplazados. Sin embargo, el costo de instalación de rieles más pesados es demasiado oneroso. De esta manera, se tendrán que mantener las operaciones con las restricciones de peso, iguales a las que se tenían antes de suspender el servicio. El plan de rehabilitación contempla el reemplazo de los rieles que estén en mal estado, además de cambiar las uniones de riel y colocar las tuercas sueltas.

Superficie y alineamiento

Como parte de las renovaciones de durmientes, se corregirán las desviaciones y desalineamientos de la superficie de la línea férrea. Asimismo, se reconstruirá la máquina Plasser & Theurer existente en los talleres, que servirá para hacer las correcciones en la superficie y tener un terreno que pueda soportar velocidades de 40 km/h.

Puentes, estructuras y túneles

En la ruta Guatemala-Puerto Santo Tomás, existen puentes, estructuras y túneles que requirieron reparaciones para el adecuado funcionamiento de los trenes.

Otras instalaciones

Como complemento, se estarán reparando los patios, vueltas y lugares adyacentes a la línea férrea para operar con eficiencia. Cuando sea necesario, se controlará la vegetación para asegurar una operación con seguridad.

3.8.3.2 Rehabilitación De Locomotoras Y Vagones

El principal objetivo de la rehabilitación de las locomotoras y vagones es tener un equipo eficiente y competitivo frente a los competidores de transporte terrestre en Guatemala.

El programa de rehabilitación de equipo se enfocará inicialmente en hacer operables 7 locomotoras Bombardier Diesel de 2,000 caballos de fuerza, 5 locomotoras General Electric-España de 1,200 caballos de fuerza, 5 colas de tren (caboose) y 200 vagones.

El programa de rehabilitación de locomotoras estará basado en un análisis técnico sobre la condición actual de las locomotoras escogidas. Los motores de tracción, los generadores central y auxiliar, el motor diesel, el mando y el sistema de radiador serán los componentes primarios a revisar. Además, todos los fluidos y lubricantes serán removidos. Los diversos sistemas de combustible y lubricación serán lavados y nuevos filtros serán instalados antes de llenarlos con nuevos combustibles y aceites.

Aunque existen componentes y repuestos en los talleres, la falta de protección contra factores externos hace muy poco probable que se encuentren en buenas condiciones. Por esta parte, los componentes necesarios serán adquiridos ya sea en Guatemala o con proveedores del extranjero. La base para efectuar estas adquisiciones serán precio, calidad, garantía y servicio, para mantener un cronograma sin atrasos en el programa de mantenimiento y rehabilitación del equipo.

Un técnico de RDC supervisará todo el proceso de rehabilitación de las locomotoras y evaluará que reparaciones son necesarias.

La restauración de los vagones y colas de tren (caboose) se hará por medio de una inspección detallada para saber su condición; una revisión del sistema de frenos de aire, e

inspección y reemplazo de las piezas que sean necesarias. Una prioridad será un inventario detallado del uso de cojinetes para minimizar fallas de mantenimiento durante las operaciones. Un registro detallado de la flota de vagones será realizado con el propósito de concentrar el mayor número de cojinetes entre los vagones en funcionamiento. Como prioridades de restauración, la inversión crítica se hará en los sistemas de frenos de aire y en los cojinetes, para minimizar los riesgos de descarrilamiento y daños en los vagones.

Al comenzar las operaciones, se realizará una planificación para el mantenimiento de locomotoras y vagones. Cada locomotora deberá ir al taller de mantenimiento después de 90 días de operación. Por esta razón, es necesario contar con 12 locomotoras operando para mantener un flujo continuo de operación.

Costos del Programa de Rehabilitación:

Los requerimientos de inversión en la puesta en marcha de las operaciones del ferrocarril son los siguientes:

Línea Férrea y Estructuras:

ESTRUCTURAS	MONTO EN DOLARES
Puentes y Drenajes	750,000
Durmientes	3,250,000
Restauración del derecho de vía	750,000
Otros materiales de vía	250,000
Equipo de Comunicación	250,000
Herramientas y equipo adicional	250,000
Total	\$ 5,500,000

Mecánica y Mantenimiento

ESTRUCTURA	MONTO EN DOLARES
Locomotoras	\$ 1,000,000
Vagones de carga	500,000
Repuestos y herramientas	250,000
Total	\$ 1,750,000

Esta inversión se ha convertido a quetzales a una tasa de cambio de Q8 por US\$1, lo que representará una inversión de Q58 millones. Además, debe incluirse costos de arranque, instalaciones adicionales de equipo y contingencias. Esto totalizará una inversión, para restaurar las operaciones de ferrocarril en Guatemala, de Q70 millones.

Al entrar en operaciones, se tendrán gastos de materiales anuales por un monto de \$1.1

millones, los cuales se estarán incrementando 3.5% por año.

3.8.3.3 Restauración De Infraestructura

La información que se presenta a continuación no forma parte de la estructura financiera de **FERROVÍAS GUATEMALA**, ya que consiste en reparaciones y restauraciones que se harán en conjunto con FEGUA, sin que esto represente inversiones adicionales a las presentadas anteriormente.

Desde la aprobación del Congreso de la República del contrato de usufructo oneroso, se han reportado ciertos daños en la línea ferroviaria. El primero de ellos fue el robo de rieles en la ruta de Guatemala a Puerto Barrios. Estos rieles serán reemplazados con inventario existente en los almacenes de FEGUA y en las rutas que están pendientes de rehabilitarse en la Costa Sur del país.

El Huracán Mitch y la tormenta tropical que afectó a la región centroamericana, acontecido en la primera semana de noviembre de 1998, causaron serios daños en la infraestructura ferroviaria. Para el diseño original, de hace más de 100 años, se utilizó para su trazo el curso natural de canales y ríos en los valles de la República. El volumen de lluvia causó inundaciones, deslaves, derrumbes y destrucción en ciertas partes de la ruta Guatemala-Puerto Barrios. Durante la historia del ferrocarril, nunca se había registrado un fenómeno similar. Por ejemplo, la estación San Pablo, ubicada en la confluencia del Río Motagua y Río Jones y con casi 100 años de existir, estuvo sumergida 40 pies en la crecida máxima del Río Motagua. Un resumen de los daños, y lo necesario para reparación, se presenta a continuación:

- Terraplén: Se necesita reponer y remover alrededor de 170,000 metros cúbicos por lavados ocurridos en la línea
- Rieles y durmientes: 3,680 rieles y 20,240 durmientes para restaurar los tramos lavados
- Puentes: Cinco puentes que necesitan cierto tipo de reparaciones en soportes, pilas, durmientes, rieles y terraplén

Al igual que con los daños sufridos por la desaparición de rieles, **FERROVÍAS GUATEMALA** y FEGUA trabajan en conjunto para restaurar los daños ocasionados por el Huracán y la Tormenta Tropical. Las gestiones para la obtención de recursos financieros destinados a la reconstrucción de dichos daños, se están realizando por medio del Gobierno de Guatemala y sus entidades. Los mismos han sido estimados en alrededor de Q.29 millones.

En julio de 1999, un terremoto en el departamento de Izabal causó daños en la infraestructura de la línea férrea rehabilitada en el área aledaña a Puerto Barrios. Se hizo un estimado de daños a reparar por un monto de \$100 mil.

Modo De Financiamiento

La estructura para financiar la rehabilitación de la ruta Guatemala – Santo Tomás de Castilla es la siguiente:

Emisión de Pagarés (revolvente)	Q35,000,000
Acciones Comunes	Q21,500,000
Acciones Preferentes o préstamos bancarios	<u>Q13,500,000</u>
Total	Q70,000,000

El financiamiento vía emisión de pagarés y acciones preferentes, dependiendo de las condiciones y situaciones de mercado, puede llegar a ser sustituible con financiamiento proveniente de instituciones financieras y bancarias, adecuando la estructura de deuda que optimice su costo financiero. Durante 1999, por diferentes factores externos a la entidad emisora, no se ha podido concretar la colocación de acciones preferentes y/o pagarés en montos que se consideren relevantes para el financiamiento del programa de rehabilitación. Se ha tenido que recurrir a contratar obligaciones para pagar de Guatemala al extranjero por un monto, al 31 de diciembre de 2000, de dos millones ochocientos treinta y ocho mil dólares de los Estados Unidos de América (ver apartado destino de los fondos en las características de la emisión de pagarés CODEFE 1).

A la fecha, **FERROVÍAS GUATEMALA** se encuentra en negociaciones con diversos organismos e instituciones financieras internacionales para estructurar formas de financiamiento tales como acciones preferentes, bonos convertibles o deuda titularizada de derechos de vía (seguridad sobre ingresos futuros por derechos de vía y otros) para el financiamiento de las subsiguientes fases de rehabilitación, y expansión del servicio ferroviario hacia otros lugares. En su momento, se ampliará la información al respecto.

3.8.4 Inversiones Futuras Objeto De Compromisos En Firme

A la fecha, no existen compromisos en firme que no estén contemplados en el plan de negocios presentado en este prospecto de emisión. Existen manifestaciones de intención de compañías interesadas en utilizar el derecho de vía para el desarrollo de diversos proyectos.

3.8.5 Evaluación De Las Perspectivas De La Empresa

3.8.5.1 Plan De Mercadeo

La estrategia de mercadeo para **FERROVÍAS GUATEMALA** fue desarrollada en base a entrevistas hechas con los quince clientes potenciales más importantes. La estrategia consiste en el desarrollo de mercados selectivos en donde el ferrocarril tiene ventaja competitiva.

La ventaja competitiva actual es el transporte de contenedores a grandes distancias y en el manejo de productos de gran volumen y bajo costo. Con esta ventaja, y en base a la rehabilitación de la ruta entre Puerto Santo Tomás y Ciudad de Guatemala, el servicio se concentrará en el transporte de contenedores, materias primas y banano.

El tramo Santo Tomás - Guatemala, que es relativamente largo (300 km.), permitirá al ferrocarril competir con el servicio de transporte pesado prestado por camiones.

A precios de 1997, el transporte terrestre de contenedores cuesta aproximadamente Q4.20 por kilómetro recorrido. El precio disminuye a Q3.88 cuando el contenedor va sin carga.

Por el contrario, un contenedor de 20 pies costaría aproximadamente Q3.60 por kilómetro recorrido en ferrocarril. Esto significaría un ahorro del 15%, sin incluir las restricciones por peso transportado y la seguridad de no sufrir mermas o atracos en el trayecto.

El departamento de mercadeo de **FERROVÍAS GUATEMALA** será conducido un gerente comercial que se concentrará en el desarrollo de transporte de Puerto Santo Tomás a Ciudad de Guatemala. Conforme se restablezcan las operaciones hacia México, y posteriormente, con El Salvador, será necesaria la contratación de un gerente comercial de tráfico internacional.

3.8.5.2 Proyecciones De Volumen De Carga

En base a las estimaciones de ingresos realizada en el tramo Atlántico – Ciudad de Guatemala, para el período comprendido entre el año 2000 y el 2005, existen dos tipos de cargas principales: Transporte de hierro y Transporte de Contenedores. Los montos se detallan en el anexo que incluye las proyecciones de ingresos.

Contemplado como un proyecto separado, y no incluido dentro de las proyecciones futuras, se encuentra la apertura de la ruta entre Puerto Quetzal y Escuintla, así como la posibilidad de un tren de materias primas entre los puertos del Atlántico y Ciudad de Guatemala. Sin embargo, no existen supuestos razonables que puedan sustentar dichos proyectos para que sean incluidos dentro de las proyecciones del presente prospecto. Al momento de contar con información específica, se detallará en un anexo agregado al mismo.

3.8.5.3 Proyecciones Financieras

Al final de este prospecto, se presenta la proyección de resultados, ingresos y egresos, estimado para las operaciones de **FERROVÍAS GUATEMALA** desde 2001 hasta el año 2005.

Aunque **FERROVÍAS GUATEMALA** considera que los supuestos son razonables, no existe ninguna aseveración que las proyecciones sean exactas, por lo que el inversionista o su representante deberán remitirse a los documentos de la entidad para conocer los términos exactos.

Es conveniente que el inversionista lea en su totalidad el presente prospecto antes de realizar su inversión para una mejor evaluación de la misma.

3.8.6 Principales Acontecimientos Futuros E Inciertos Que Puedan Llegar A Afectar La Situación Financiera

La presente emisión adolece de factores de riesgo que es importante sean de conocimiento del inversionista. El detalle de los mismos se encuentra contenido en el inciso 2 del presente prospecto.

3.8.7 Proyectos De Expansión Y Desarrollo En Un Período De Tres A Cinco Años
Con posterioridad al inicio de operaciones desde Guatemala hasta los puertos del Atlántico, la compañía llevará a cabo los estudios pertinentes que conlleven a la rehabilitación del servicio entre Tecún Umán (frontera con México) y Santa María; Escuintla y Puerto Quetzal; Guatemala y Escuintla; y Zacapa y Anguiatú (frontera con El Salvador). El desarrollo de todos estos proyectos estará sujeto a un estudio de factibilidad comercial, así como evaluaciones de costos de rehabilitación y necesidades de financiamiento. Dependiendo de los resultados que se obtengan, la junta directiva de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.** determinará sobre los planes de expansión y las fechas de su implementación.

Entre otras actividades económicas que se pueden desarrollar dentro del derecho de vía, se espera que dentro de los próximos cinco años se concreten las operaciones en que han mostrado interés diversas empresas, para utilizar el derecho de vía por medio de servidumbres de paso, así como el alquiler de zonas inmobiliarias, tales como estaciones, predios y patios incluidos en el contrato de usufructo. Entre estos proyectos se menciona líneas de transmisión eléctrica, gasoductos, oleoductos y fibra óptica, entre otros.

A partir del año 2000, la empresa Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala, S.A. firmó un contrato para operar la estación ferroviaria en Tecún Umán. De igual manera, se establecieron contratos de servidumbre de paso con Generadora Eléctrica del Norte, Limitada y Planos y Puntos, S.A. para la instalación de tendido eléctrico paralelo a la línea férrea en Izabal y Amatlán, respectivamente.

Conforme se concreten estos proyectos, se ampliará la información.

4 CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES

4.1 ACCIONES COMUNES CLASE "A"

4.1.1 Tipo

Acciones comunes con derecho a voto.

4.1.2 Denominación

Acciones comunes **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** Clase A

4.1.3 Monto De La Emisión

Cinco millones cuatrocientos treinta y siete mil doscientos quetzales (Q5,437,200.00)

4.1.4 Numero De Títulos

CINCUENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTAS SETENTA Y DOS (54,372) ACCIONES COMUNES CLASE "A"

4.1.5 Valor Nominal

El valor nominal es de CIEN QUETZALES POR ACCION.

Esta emisión se inscribió para su negociación en mercado secundario en Bolsa de Valores Nacional, S.A.

4.1.6 Series

Las acciones se podrán agrupar e identificar en series, por orden alfabético correlativo.

4.1.7 Precio De Negociación E Inversión Mínima

EL PRECIO ACTUAL DE CADA ACCIÓN PARA SU NEGOCIACION EN MERCADO SECUNDARIO ES DE TRESCIENTOS QUETZALES DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA. (Q300.00).

La inversión mínima será de 25 acciones, o sea SIETE MIL QUINIENTOS QUETZALES (Q7,500.00)

4.1.8 Fecha De Emisión

La fecha de emisión de las Acciones Comunes clase "A" CODEFE 1A es el 2 de marzo de 1999.

4.1.9 Plazo

El plazo de las acciones comunes es INDEFINIDO

4.1.10 Derechos Y Obligaciones Que incorpora La Inversión

- Derecho de voto en todas las Asambleas Generales de Accionistas, a razón de un voto por acción.
- Participar en el reparto de las utilidades sociales cuando las hubiere y del patrimonio resultante de la liquidación social, después de atendidos los derechos de los

- tenedores de acciones preferentes
- Derecho de suscripción preferente de las nuevas acciones comunes que se emitan
 - Designar, por decisión adoptada por mayoría de votos entre sí, a cuatro consejeros propietarios y ocho consejeros suplentes en el Consejo de Administración
 - Los demás que provengan por disposición de la ley

4.2 ACCIONES COMUNES CLASE "B"

4.2.1 Tipo

Acciones comunes con derecho a voto.

4.2.2 Denominación

Acciones comunes **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** Clase "B"

4.2.3 Monto De La Emisión

Dos millones novecientos veintisiete mil ochocientos quetzales (Q2,927,800.00),

4.2.4 Número De Títulos

VEINTINUEVE MIL DOSCIENTAS SETENTA Y OCHO (29,278) ACCIONES COMUNES CLASE "B"

4.2.5 Valor Nominal

EL VALOR NOMINAL ES DE CIENTO QUETZALES POR ACCION.

Esta emisión se inscribió para su negociación en mercado secundario en Bolsa de Valores Nacional, S.A.

4.2.6 Series

Las acciones se podrán agrupar e identificar en series, por orden alfabético correlativo.

4.2.7 Precio Inicial E Inversión Mínima

EL PRECIO ACTUAL DE CADA ACCIÓN PARA SU NEGOCIACION EN MERCADO SECUNDARIO ES DE TRESCIENTOS QUETZALES DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA. (Q300.00).

La inversión mínima será de 25 acciones, o sea SIETE MIL QUINIENTOS QUETZALES (Q7,500.00)

4.2.8 Fecha De Emisión

La fecha de emisión de las Acciones Comunes clase "B" CODEFE 1A es el 2 de marzo de 1999.

4.2.9 Plazo

El plazo de la es INDEFINIDO

4.2.10 Derechos Y Obligaciones Que Incorpora La Inversión

- Derecho de voto en todas las Asambleas Generales de Accionistas, a razón de un voto por acción
- Participar en el reparto de las utilidades sociales cuando las hubiere y del patrimonio resultante de la liquidación social, después de atendidos los derechos de los tenedores de acciones preferentes
- Derecho de suscripción preferente de las nuevas acciones comunes que se emitan
- Derecho de designar a 1 consejero propietario y 2 consejeros suplentes en el Consejo de Administración
- Los demás que provengan por disposición de la ley

4.3 CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES PREFERENTES

4.3.1 Tipo

Acciones Preferentes de voto limitado

4.3.2 Denominación

Acciones preferentes **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA**

4.3.3 Monto De La Emisión En Bolsa:

VEINTE MILLONES DE QUETZALES (Q20,000,000.00)

4.3.4 Numero De Títulos

Doscientas mil Acciones Preferenciales

4.3.5 Valor Nominal E Inversión Mínima

EL VALOR NOMINAL DE CADA ACCIÓN ES DE CIENTO QUETZALES (Q100.00).

4.3.6 Series

Las acciones se podrán agrupar e identificar en series, por orden alfabético correlativo.

4.3.7 Inversión mínima

LA INVERSIÓN MÍNIMA SERÁ DE 50 ACCIONES, LO QUE EQUIVALE A Q 5,000.00.

4.3.8 Fecha De Emisión

La fecha de emisión de las Acciones Preferentes CODEFE es el 25 de febrero de 1999

4.3.9 Plazo

INDEFINIDO

4.3.10 Derechos Y Obligaciones Que Incorpora La Inversión

- Derecho a un dividendo fijo o variable, el cual podrá ser acumulativo
- Derecho de voto solamente en aquellos asuntos materia de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. Según el artículo 135 del Código de

Comercio y la cláusula décima segunda inciso c) de la Escritura Constitutiva, los asuntos sobre los que debe conocer la Asamblea Extraordinaria son: 1) Toda Modificaciones a la Escritura Social, incluyendo el aumento o reducción de capital. 2) La adquisición de acciones de la misma sociedad y la disposición de ellas. 3) Aumento o disminución del valor nominal de las acciones; los demás que exijan la ley o la escritura social. 4) Cualquier otro asunto para el que sea convocada, sea o no de la competencia de las asambleas ordinarias. 5) Las demás que exijan la ley y la Escritura Constitutiva.

- Opción de Amortización por parte del emisor, con previo aviso. El mecanismo lo determinará el Consejo de Administración.
- Probabilidad de convertir las acciones preferentes en acciones comunes. El procedimiento será establecido por el Consejo de Administración.
- Todos los demás derechos y obligaciones establecidos en el contrato de Constitución de la Sociedad y en la ley.

4.3.11 Características De La Serie A

- El monto de la serie será de MIL (1000) acciones con una valor nominal de CIENTO QUETZALES CADA UNA que equivale a CIENTO MIL QUETZALES (Q 100,000.00)
- Las acciones percibirán un dividendo fijo acumulativo, pagadero en forma anual el 15 de abril de cada año, o el día hábil siguiente a esta fecha, en las oficinas del pagador. El dividendo que se devengará será del DIECIOCHO POR CIENTO ANUAL (18%), el cual empezará a devengarse al momento de ser pagadas las acciones.
- Las acciones podrán amortizarse después de tres (3) años de emitidas, por su valor nominal, más los dividendos devengados no pagados al día de su amortización
- La negociación de esta serie se hará por medio de títulos físicos

4.3.12 Características De La Serie D

- El monto de la serie será de ciento ochenta y cinco mil (185,000) acciones con un valor nominal de CIENTO QUETZALES CADA UNA que equivale a DIECIOCHO MILLONES QUINIENTOS MIL QUETZALES (Q18,500,000.00)
- Las acciones percibirán un dividendo variable acumulativo, pagadero en forma anual el 15 de abril de cada año, o el día hábil siguiente a esta fecha, en las oficinas de la compañía. El dividendo que se devengará será compuesto por una tasa fija inicial de 12.50% anual más una tasa variable.

La variabilidad se calcula con el mantenimiento de valor en dolares de los Estados Unidos de America, utilizando una tasa de cambio inicial de Q7.744326 por US\$1. El dividendo a pagar se calcularán cada 12 de abril. Estos se obtendran de sumar a la tasa de diviendio inicial de 12.50% la tasa de depreciacion que se presente entre Q7.744326 y la tasa de referencia publicada para el tipo vendedor en el Banco de Guatemala cada 12 de abril.

- Las acciones podrán amortizarse después de tres (3) años de emitidas o ser convertibles en acciones comunes, bajo resolucio del Consejo de Administracion. De ser amortizables, las acciones se amortizarán a un precio de amortización más los dividendos devengados no pagados al día de su amortización. El precio de amortización se calcula al sumar al 100% del valor nominal, el porcentaje de variación entre Q7.744326 y la tasa de cambio de referencia que publique, tipo vendedor, el Banco de Guatemala, dos días antes de la fecha de amortizacion. De ser convertibles a acciones comunes, el Consejo de Administración resolverá el procedimiento del mismo.
- La negociaci3n de esta serie se hará por medio de títulos físicos

4.4 GENERALIDADES DE LA EMISION DE ACCIONES COMUNES Y PREFERENTES

4.4.1 Pago De Dividendos

4.4.1.1 Acciones Comunes y Preferentes

El pago de Dividendos, efectuado por la EMISORA oportunamente, estará a disposici3n de los inversionistas en las oficinas de la EMISORA, ubicadas en la 24 avenida 35-91 zona 12 de la Ciudad de Guatemala.

En el caso que la EMISORA decida que los pagos se realicen en lugar o lugares distintos del señalado, se deberá publicar con por lo menos tres días a la fecha de pago en por lo menos uno de los periódicos de mayor circulaci3n.

4.4.1.2 Acciones Preferentes

Las acciones preferentes tendrán un dividendo fijo o variable, el cual podrá ser acumulativo y será determinado para cada serie, por el Presidente del Consejo de Administraci3n o por el Gerente General, indistintamente.

Determinaci3n De Dividendos Variables

El Presidente del Consejo de Administraci3n, o el Gerente General, indistintamente, podrán establecer que los dividendos de una serie de acciones preferentes sean variables, así como el procedimiento de su variaci3n. Una vez determinados los parámetros que deberán regir durante el período correspondiente, la EMISORA notificará a Bolsa de Valores Nacional, S.A. el parámetro o procedimiento establecido, así como las tasas de dividendo, a más tardar el primer día hábil de cada período.

En caso que no esté disponible permanentemente la informaci3n que sirve de base para calcular la tasa variable establecida por el Presidente del Consejo de Administraci3n o el Gerente General, la EMISORA determinará el nuevo procedimiento

para el cálculo de la tasa variable, manteniendo el espíritu del mecanismo anterior, previa autorización de Bolsa de Valores Nacional, S.A.

Amortización

Las acciones preferentes podrán ser amortizadas. El Consejo de Administración decidirá sobre la amortización total de una o varias series. Para la amortización parcial de alguna serie de acciones preferentes, se efectuará un sorteo ante Notario, con notificación previa a los accionistas tenedores de acciones preferentes con 90 días de anticipación. El valor de amortización de cada acción será el equivalente a su valor en libros, más los dividendos acumulados no pagados a la fecha en que se amorticen las acciones.

4.4.2 De Los Valores

Los valores de la emisión podrán ser representados con títulos físicos y/o con valores representados por medio de anotaciones en cuenta. Las acciones representadas por títulos físicos deberán llevar adheridos cupones para el cobro de los dividendos. Para el caso que los valores sean representados por medio de anotaciones en cuenta, cumplirán para el efecto de su negociación en Bolsa de Valores Nacional, S.A. con lo siguiente:

- **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** se obliga a cumplir con todas las disposiciones vigentes que sobre dicha materia emita Bolsa de Valores Nacional, S.A..
- **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** celebrará un contrato de consignación de valores con Bolsa de Valores Nacional, S.A.
- **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** se obliga a cumplir con todas las disposiciones que Bolsa de Valores Nacional, S.A., tenga vigentes en materia de registros contables, organización y funcionamiento de los sistemas de identificación y control de valores representados por anotaciones en cuenta.
- Enviar a Bolsa de Valores Nacional, S.A. copia del documento que contenga el procedimiento para la emisión de los acuerdos de creación de las series posteriores a la primera, como requisito previo para su negociación.
- **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA**, faculta a Bolsa de Valores Nacional, S.A. a emitir en su nombre las constancias contables que acrediten la propiedad de acciones preferentes de voto limitado

4.4.3 Autorización

En sesión celebrada el 9 de julio de 1998 por el Consejo de Administración se resolvió inscribir en Bolsa de Valores Nacional las acciones comunes Clase "A" y Clase "B" para su negociación en mercado secundario.

En sesión del Consejo de Administración de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** de fecha 1 de diciembre de 1998, se resolvió la emisión de acciones preferentes (de voto limitado).

La emisión de Acciones Comunes fue aprobadas por el Consejo de Administración de Bolsa de Valores Nacional, S.A. en sesión celebrada el 11 de diciembre de 1998, y

quedaron registradas en el Registro del Mercado de Valores y Mercancías el 4 de febrero de 1999 bajo el código 01040101901960001 para las acciones comunes Clase "A" y 01040101901960002 para las acciones comunes Clase "B".

En sesión del Consejo de Administración de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** de fecha 1 de diciembre de 1998, se resolvió la emisión de acciones preferentes (de voto limitado).

4.4.4 Oferta Y Circulación De Las Acciones

Las acciones se transferirán mediante endoso en el caso de acciones nominativas, transferencia física del título en el caso de acciones al portador; o mediante anotaciones en cuenta según se estipule en los contratos de custodia de valores que, en su momento, suscriba la EMISORA con Bolsa de Valores Nacional, o cualquier otra entidad con la cual la EMISORA, en su momento, decida registrar sus valores.

4.4.5 Mercados Para La Cotización De Valores

Las Acciones Comunes serán negociadas en mercado secundario en la Bolsa de Valores Nacional. Las Acciones Preferentes serán negociadas en mercado primario en la Bolsa de Valores Nacional.

4.4.6 Características Especiales

Las características especiales de las Acciones Comunes Clase "A", Clase "B" y Preferenciales están descritas en los incisos 5.1, 5.2 y 5.3 respectivamente.

4.4.7 Suscripción De Emisiones

Las emisiones de acciones comunes, por un valor total en acciones de 54,372 acciones comunes clase "A" y 29,278 acciones comunes clase "B" fueron suscritas por los accionistas de la empresa en mayo de 1998 por intermedio de Capitales e Inversiones, Administradora de Fondos, S.A.

Para los llamamientos de capital, los accionistas acudieron a la entidad para hacer efectivo el pago correspondiente a sus acciones.

El Gerente General tiene potestad de parte del Consejo de Administración para negociar las acciones que se encuentren en tesorería.

Desde octubre de 2000, la Casa de Bolsa, LAFISE Valores, Sociedad Anónima, se encuentra a cargo del mantenimiento de las emisiones registradas en bolsa.

4.4.8 Período Y Modalidades De La Colocación

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA solicita a la Bolsa de Valores Nacional la inscripción de los distintos tipos de acciones para así poder ser negociados en el mercado bursátil, en los montos en que el vendedor decida realizar su oferta pública. No existen limitaciones de tiempo para la colocación de las mismas.

4.4.9 Plazo De Entrega De Los Valores

Previo colocación de los Valores en la Bolsa de Valores Nacional, se procede a emitir él o los títulos correspondientes para ser entregados en las oficinas de la entidad emisora

o en la Casa de Bolsa, LAFISE Valores, S.A. en un plazo no mayor de 30 días.

4.4.10 Agente Financiero

La Casa de Bolsa responsable de la negociación de las emisiones es LAFISE Valores, S.A. Su domicilio es la ciudad de Guatemala, en la 16 calle 0-55 zona 10, Torre Internacional, 9no. Nivel oficina 901.

La relación se deriva de contratos privados para la negociación de las emisiones.

4.4.11 Compromiso De Suscripción

No hay obligaciones o compromisos de suscripción, ya sean totales o parciales de las Acciones Comunes, ni de las Acciones Preferenciales.

4.4.12 Derechos De Otros Valores

No existen otros Valores que den participación en utilidades distintos de las acciones especificadas en este prospecto.

4.4.13 Derecho De Preferencia

En el grado de subordinación, la emisión de acciones preferente se sitúa por encima de la emisión de acciones comunes, pero por debajo de todas las obligaciones a que estén sujetos a gravámenes y garantías además de la emisión de pagares.

4.4.14 Sobresuscripción O Demanda Insuficiente

A la fecha no se establecen procedimientos de sobresuscripción o demanda insuficiente.

4.4.15 Colocación Simultanea De Otros Valores

A la fecha **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA**, no cuenta con otros valores que circulen simultáneamente, en el mercado público o privado, distintos a los ofrecidos en este prospecto.

4.4.16 Relación Emisión-Capital

El porcentaje que representa la emisión ofrecida en Bolsa de Valores Nacional, S.A. sobre el capital social pagado al 31 de diciembre de 2000 es de 62.75%

4.4.17 Contrato De Liquidez

No existen instituciones intermediarias ni una obligación contractual que asigne recursos específicos a la liquidación de la emisión.

4.4.18 Destino De Los Fondos

Los recursos a obtenerse mediante la negociación de los valores serán empleados para capital de trabajo de la entidad, así como también para complementar las necesidades de financiamiento para la restauración del sistema ferroviario en Guatemala.

4.4.19 Calificación De Riesgo

No se ha emitido calificación de riesgo alguna con respecto a la situación financiera de la entidad emisora.

4.4.20 Acciones En Circulación De Distinta Categoría

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA no ha emitido ni existen en circulación acciones de diferente categoría distintas a las descritas en este prospecto.

4.4.21 Directores Autorizados Para La Emisión De Acciones

La junta directiva de la **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA**, ha designado a Henry Posner III, Presidente, y a Gerald Kemp Brunelle, Gerente General, a realizar las gestiones necesarias con Bolsa de Valores, S.A. para el registro y oferta pública de las acciones de la compañía.

4.4.22 Información A Los Accionistas

Cada trimestre deberá estar a disponibilidad de los accionistas comunes y preferentes estados financieros internos certificados por el contador de la EMISORA y una vez al año, estados financieros auditados por auditores independientes.

5 CARACTERÍSTICAS DE LA EMISIÓN DE PAGARÉS COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA S.A.

5.1 Emisiones Anteriores

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA, no ha ofertado previamente en forma pública alguna emisión de pagarés anteriores a ésta.

5.2 Tipo de Obligación

Pagarés

5.3 Denominación

La emisión se denominará "Pagarés CODEFE1".

5.4 Monto De La Emisión

La emisión de pagarés será por un monto máximo revolvente de TREINTA Y CINCO MILLONES DE QUETZALES (Q.35,000,000.00).

5.5 Número De Títulos

El número de títulos es indeterminado

5.6 Valor Nominal De Los Pagarés

La emisión estará representada por pagarés con valor nominal de UN MIL QUETZALES (Q.1,000.00) cada uno o sus múltiplos. La emisión de los pagarés será revolvente, es decir, que la sociedad podrá emitir en cualquier momento una o más series de pagarés hasta por el monto máximo antes descrito, y conforme éstas vayan venciendo, se podrán emitir nuevas series con las mismas condiciones, siempre que no excedan del monto máximo autorizado.

Los pagarés serán libres de protesto, llevarán numeración progresiva y se agruparán por series que se identificarán por orden alfabético correlativo, pudiendo cada serie tener características distintas, pero deberán conferir iguales derechos. Los pagarés podrán estar representados mediante títulos o bien representados mediante anotaciones en cuenta.

5.7 Series

Los pagares serán agrupados e identificados por series, comenzando por la serie A y seguirán un orden alfabético y cronológico hasta la Z; después se emitirán letras dobles, tales como la AA, BB y tantas veces como sea necesario.

5.8 Fecha De Emisión

La emisión de la primera serie de pagarés en quetzales (serie A) se llevó a cabo el 24 de febrero de 1999.

5.9 Derechos Que Contendrán

- A un rendimiento obtenido mediante una tasa de interés variable, fija o mixta que será determinada por el Presidente del Consejo de Administración o el Gerente General, indistintamente.

- Al reembolso de los pagarés a su valor nominal a su vencimiento, según los términos que más adelante se establecen y;
- A la recompra de los pagarés por la EMISORA en aquellas series en las que así sea decidido, como se establece en el punto 5.10.5 de este prospecto.

5.10 Intereses

A partir de la fecha de emisión y en tanto no sean amortizados, los pagarés generarán un interés bruto anual sobre su valor nominal, o en su caso, sobre el saldo adeudado. La tasa de interés podrá ser fija, variable o mixta. La tasa de interés y la periodicidad del pago de los mismos, serán determinados con anterioridad a la oferta pública de la serie de pagarés que se emita, por el Presidente del Consejo de Administración o el Gerente General, indistintamente. El interés se devengará desde la fecha de colocación de los mismos. Para efectos del cobro de intereses, los pagarés llevarán anexos cupones o una tabla anexa al reverso del título donde se indique la fecha de pago de intereses.

5.10.1 Amortización

Los pagarés serán amortizables a la par a su vencimiento. Si alguna fecha de pago fuera día inhábil, el pago se hará el día hábil siguiente a la fecha que corresponda.

5.10.2 Forma De Pago De Los Pagarés

El pago de las series emitidas con títulos físicos, se hará contra la entrega de los propios títulos. Los primeros pagos si los hubiere, se harán efectivos contra la entrega del cupón de amortización de capital si lo hubiere. En su defecto, se razonará el título. El último pago o, en su caso, el único pago, se hará contra entrega de los propios títulos. En el caso de las series emitidas por medio de anotaciones en cuenta, el pago se realizará a través de procedimientos contables, documentales o electrónicos.

5.10.3 Amortización Anticipada

Los pagarés podrán ser amortizados de forma parcial o total, con anticipación al vencimiento de los mismos. El Presidente del Consejo de Administración o el Gerente General, indistintamente, podrá determinar a su discreción cuales series podrán ser amortizadas total o parcialmente. Cuando se decida efectuar una amortización parcial, ésta se efectuará mediante sorteo que se hará ante Notario Público. Tanto en el caso de amortización total como en la parcial, se dará aviso a los tenedores de pagarés mediante publicación en medio escrito o mediante correo certificado con acuse de recepción.

5.10.4 Lugar De Pago De Los Pagarés Y Su Interés

El pago de rendimientos y del capital, efectuado por la EMISORA oportunamente, estará a disposición de los inversionistas en las oficinas de la EMISORA, ubicadas en 24 avenida 35-91 zona 12, Ciudad de Guatemala.

En el caso de que la EMISORA decida que los pagos se realicen en lugar o lugares distintos del señalado, se deberá publicar con por lo menos tres días a la fecha de pago en por lo menos uno de los periódicos de mayor circulación.

El importe de los intereses, pagos en concepto de amortización y de los títulos de los pagarés que los tenedores no cobren al vencimiento, serán conservados por la EMISORA

a su disposición, sin causar interés a partir de la fecha que se hubiere señalado para su cobro y hasta el término de su prescripción.

5.10.5 Opción De Recompra De Los Pagarés

La EMISORA podrá otorgar a los tenedores de los pagarés, la opción a que sus pagarés sean recomprados por la EMISORA en los términos que la EMISORA fije para cada pagaré o serie de pagarés por el Presidente del Consejo de Administración o el Gerente General. La opción de recompra y el mecanismo para ejercerla debe constar en los títulos de los pagarés. Este mismo derecho podrá realizarse para los valores representados por anotaciones en cuenta, de acuerdo con las normas de carácter general que para el efecto estipule Bolsa de Valores Nacional S. A.

5.11 Plazo

El plazo de la emisión será de CINCO AÑOS, contados a partir de la oferta pública de la primera serie. Por lo tanto, la emisión vencerá el 23 de febrero del 2004.

La fecha de emisión de cada serie será determinada por la empresa emisora

5.12 Garantía

La emisora responderá con todos sus activos por el valor de la emisión. No pesan hipotecas garantías u otros gravámenes sobre los activos de la emisora.

5.12.1 Incumplimiento De La Emisora

La falta de pago de una sola amortización o de intereses trimestrales conforme a lo indicado en el acuerdo de creación, dará lugar a que se den por vencidos todos los plazos y amortizaciones subsecuentes de los pagarés de la misma serie que el o los pagarés respecto a los que hubiere ocurrido el incumplimiento. Los tenedores de los pagarés de dicha serie quedan facultados para proceder al cobro inmediato de la totalidad de los pagarés de dicha serie que no se hayan pagado, más los intereses respectivos.

5.13 De La Forma De Circulación Y De Su Negociación

Las series se podrán negociar por medio de anotaciones en cuenta o por medio de títulos físicos los cuales se emitirán nominativos o a la orden. La modalidad a utilizar será determinada por el Presidente del Consejo de Administración o el Gerente General indistintamente. Las series serán negociables exclusivamente en Bolsa de Valores Nacional S. A. Cada serie podrá tener diferentes características, pero dentro de cada serie, conferirán iguales derechos.

Las series representadas por títulos físicos serán transferibles por endoso. En el caso de los nominativos, se requerirá la inscripción en el registro de la Emisora. Las series emitidas por medio de anotaciones en cuenta se registrarán por la Ley del Mercado de Valores y Mercancías, y por las normas de carácter general emitidas a este respecto por Bolsa de Valores Nacional, S. A. Los pagarés no requerirán de protesto ni de ninguna otra diligencia para que sus legítimos tenedores puedan ejercitar los derechos que confieren.

5.13.1 Participación En El Mercado

La EMISORA podrá participar en el mercado de los propios pagarés adquiriendo y vendiendo los que se encuentren en circulación, a mayor, menor o igual precio que su valor

nominal, operación que debe realizarse en operación bursátil en el corro de Bolsa de Valores Nacional, S.A.

5.13.2 Títulos De Los Pagarés

En aquellas series en las que se emitan valores representados por medio de anotaciones en cuenta, se seguirá el procedimiento establecido por la Ley del Mercado de Valores y Mercancías y por las disposiciones reglamentarias y operativas vigentes de la Bolsa de Valores Nacional S.A. En el caso de las series emitidas por títulos físicos, la EMISORA expedirá títulos nominativos o a la orden que contendrán los requisitos a que se refieren los artículos trescientos ochenta y seis (386) y del cuatrocientos noventa (490) al cuatrocientos noventa y tres (493) del Código de Comercio. Los títulos llevarán la firma autógrafa de uno de los funcionarios siguientes: Presidente o Vice Presidente del Consejo de Administración, o el Gerente general, indistintamente. Las firmas podrán estamparse por cualquier sistema controlado en la forma prevista por la ley. Los títulos tendrán numeración progresiva. Podrán llevar anexos cupones para el pago de los intereses que corresponda o una tabla al reverso del título señalando las fechas de pago de los intereses, según los vencimientos establecidos en los pagarés.

El título se entregará contra el pago del pagaré. En el título, se hará constar que será negociable única y exclusivamente en Bolsa de Valores Nacional, S.A. y que no podrá ser negociado fuera de Bolsa de Valores Nacional, S.A.. En caso de proceder cualquier tenedor en forma distinta, podrá la Emisora oponer al endosatario la excepción de no negociabilidad del título.

En el anverso de los títulos deberán incluirse las leyendas siguientes: a) " La cotización en la Bolsa de Valores Nacional, S.A. de este valor no certifica la bondad del instrumento ni la solvencia de la EMISORA"; b) " Nota: La Emisora se reserva el derecho de anticipar el pago parcial o total del presente pagaré".

5.13.3 De Las Anotaciones En Cuenta

- En el caso de aquellas series que se emitan a través de valores representados por medio de anotaciones en cuenta:
- El emisor se obliga a otorgar el contrato de consignación correspondiente según los términos y condiciones que para el efecto establezca la administración de la Bolsa.
- El emisor se obliga a cumplir las normas que la Bolsa mantenga vigentes de tiempo en tiempo en materia de registros contables, normas de organización y funcionamiento de los sistemas de identificación y control de los valores representados por medio de anotaciones en cuenta.
- El procedimiento para la emisión de los acuerdos de creación de las series posteriores a la primera, copia de los cuales deberán de hacerse llegar a la Bolsa como requisito previo para su negociación en el mercado.
- El emisor se obliga a facultar a la Bolsa o a quien ésta designe como consignatario, para que emita, a simple solicitud del titular de los valores, la constancia de valores, conforme a lo establecido en la Ley del Mercado de Valores y Mercancías.

5.14 Características De La Primera Serie

El monto de la serie "A" será de DOSCIENTOS CINCUENTA MIL QUETZALES

EXACTOS (Q.250,000.00). Los pagarés tendrán un plazo para su amortización de DOCE (12) meses y generarán un interés bruto anual, fijo, del 16.66% por ciento sobre su valor nominal, a partir de la fecha de su colocación, y que será pagado de forma trimestral. Esta serie tuvo como fecha de nacimiento el 24 de febrero de 1999.

5.14.1 Forma De Pago De La Primera Serie

A partir de la fecha de emisión y en tanto no sean amortizados, los pagarés de la serie "A" generarán un interés bruto anual fijo del 16.66% sobre su valor nominal, a partir de la fecha de su colocación, y que será pagado trimestralmente.

En el caso se emitan cupones para el cobro de intereses, cuando los pagarés sean colocados en una fecha que no coincida con el inicio de un nuevo período, el Presidente del Consejo de Administración o el Gerente General, indistintamente pueden acordar:

- Si hubiere cupón, anularlo y emitir un cupón fraccionario por los intereses a que tiene derecho en dicho período
- Razonar el pagaré para hacer constar su fecha de colocación la que determinará el momento desde que el título comienza a generar intereses
- Cobrar los intereses corridos desde la fecha de emisión
- Disponer que el pagaré devengará intereses a partir de la fecha de colocación

5.14.2 Series Con Mantenimiento De Valor

Recientemente se lanzaron al mercado primario las series N y O de pagarés con tasa variable. Estas series traen una característica especial: La forma de variación de los intereses es un Mantenimiento de Valor que está ligado a diferenciales entre la tasa de cambio del día de emisión de la serie y la tasa de cambio de dos días anteriores al pago de intereses. Además, se presenta un precio de amortización al vencimiento.

Se detallan a continuación las características porque en el futuro se esperaría la emisión de series con similares características y es aconsejable que el inversionista conozca de su existencia.

Las características de la serie N, por Q783,000 con intereses variables, son las siguientes: Tasa de interés inicial: 13.34% con fecha de nacimiento el 22 de octubre de 1999 y de vencimiento el 30 de marzo de 2000. La variabilidad de intereses se calcula con el mantenimiento de valor en dólares de los Estados Unidos de América, utilizando la tasa de referencia publicada para el tipo vendedor en el Banco de Guatemala de Q7.83006 por US\$1. Los intereses a pagar se calcularán el 28 de marzo del 2000. Estos se obtendrán de sumar a la tasa de interés inicial, la tasa de depreciación que se presente entre el tipo de cambio de la fecha de nacimiento y el tipo de cambio al 28 de marzo. Además, se estableció un precio de amortización que mantiene el monto del principal invertido. Este precio de amortización suma al 100% del valor nominal el porcentaje de variación entre Q7.83006 y la tasa de cambio de referencia que publique, tipo vendedor, el Banco de Guatemala, el 28 de marzo.

De forma similar, la serie O, por Q500,000, con intereses variables, pagaderos de forma trimestral, tiene las siguientes características: Tasa de interés inicial: 13% con

fecha de nacimiento el 10 de diciembre de 1999 y fecha de vencimiento el 9 de diciembre del 2000. La variabilidad de intereses se calcula con el mantenimiento de valor en dólares de los Estados Unidos de América, utilizando la tasa de referencia publicada para el tipo vendedor en el Banco de Guatemala de Q7.65817. Los intereses a pagar se calcularán los días 8 de marzo, 8 de junio, 8 de septiembre y 8 de diciembre del 2000. Estos se obtendrán de sumar a la tasa de interés inicial, la tasa de depreciación del quetzal entre la fecha de nacimiento y la fecha de cálculo trimestral de intereses. Además, se estableció un precio de amortización que mantiene el monto del principal invertido. Este precio de amortización suma al 100% del valor nominal el porcentaje de variación entre Q7.65817 y la tasa de cambio de referencia que publique, tipo vendedor, el Banco de Guatemala, el 28 de marzo. Finalmente, se puso la observación de renovación automática, por el mismo plazo, salvo previo aviso por escrito de 30 días.

Este tipo de series guardan todas las características de la emisión de pagarés autorizada por Bolsa de Valores Nacional y registrada por el Registro del Mercado de Valores y Mercancías, que se rigen en este prospecto, en especial el punto 7.9 que habla sobre la posibilidad de emitir series con tipos de interés variable. Las series con mantenimiento de valor son, en esencia, una forma de expresar la variabilidad de intereses tomando como parámetro de cálculo los diferenciales cambiarios. La existencia de un precio de amortización, podría ser representada como una característica adicional de variabilidad para el último cupón de intereses.

Aunque se describió, entre los factores de riesgo, la existencia para la compañía de un riesgo cambiario, este es equivalente a sí se emitiesen series de pagarés denominadas en dólares de los Estados Unidos de América. La ventaja de la emisión de este tipo de series es que los fondos que provengan de las colocaciones pueden ser utilizados para capital de trabajo de la entidad emisora. A diferencia de que, según lo rige la ley monetaria vigente, una colocación de valores denominado en moneda extranjera sólo podría utilizarse para el repago de obligaciones de Guatemala al extranjero.

5.15 Subordinación De La Emisión De Pagarés PCODEFE1 Y Gravámenes Constituidos

La emisión estaría subordinada a cualquier préstamo o empréstito adquirido con alguna institución bancaria o financiera, nacional o internacional que represente la otorgación de garantías fiduciarias o de otro tipo.

A la fecha, **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.** otorgó garantía de los ingresos producto de un contrato de operación de la estación ferroviaria en Tecún Umán, San Marcos, así como de otros establecidos con las entidades Planos y Puntos, S.A.; Generadora del Sur, S.A.; Generadora del Norte, Limitada; y Texaco Guatemala, S.A. a **RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION** sobre un pagaré garantizado de largo plazo. Este pagaré tiene un plazo de 7 años y 4 meses con vencimiento el 15 de diciembre de 2007, devengando una tasa de interés flat anual de 4%. y repagos anuales de ciento setenta mil quinientos dólares de los Estados Unidos de América

(US\$170,500.00) cada 15 de febrero. Este pagaré garantizado tiene un saldo, al 31 de diciembre de 2000, de un millón doscientos ochenta y ocho mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$1,288,000.00). De igual forma, existe un pagaré denominado Senior, a favor de RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION, por un monto de un millón de dólares de los Estados Unidos de América (US\$1,000,000.00) con cuatro repagos iguales de principal en los años 2002, 2003, 2004 y 2005. Los pagos de intereses harán al vencimiento de cada repago de principal. Desde septiembre de 2000, la entidad RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION ha estado otorgando financiamiento a la EMISORA a través de pagarés privados garantizados con contratos futuros a suscribir por la entidad emisora. La estructura general de cada pagaré es de una tasa fija de 12.5% anual, pagadera al vencimiento del mismo por un plazo de tres años. Desde septiembre hasta diciembre de 2000 se habían recibido quinientos cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$550,000.00). Para el año 2001, se espera un comportamiento similar, de emisión de pagarés privados garantizados con contratos futuros, que podrían totalizar un millón de dólares de los Estados Unidos de América (US\$1,000,000.00). Estos pagarés privados han servido a la entidad EMISORA como capital de trabajo y operativo necesario para el mantenimiento de las operaciones ferroviarias.

5.16 Legislación Bajo La Cual Se Crearon Las Emisiones Y Los Tribunales Competentes En Caso De Litigio

En sesión del Consejo de Administración de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA**, el 9 de julio de 1998, por unanimidad acordó la creación y emisión de **Pagarés CODEFE 1** hasta por un monto de **TREINTA Y CINCO MILLONES DE QUETZALES (Q.35,000,000.00)**.

Esta emisión fue aprobada por el Consejo de Administración de Bolsa de Valores Nacional, S.A. en sesión celebrada el 11 de diciembre de 1998, y quedó registrada en el Registro del Mercado de Valores y Mercancías el 4 de febrero de 1999 con el código 01040101901960003

5.17 Suscripción De Emisión

La emisión de pagarés es ofertada públicamente en el mercado primario en Bolsa de Valores Nacional, S.A., es decir, no existe acuerdo de suscripción total ni parcial de la emisión con alguna institución. Sin embargo, dependiendo de negociaciones especiales, puede llegarse a acuerdos de suscripción total o parcial de una o más series determinadas de pagarés. Cualquier suscripción será autorizada por el Presidente del Consejo de Administración, el Vicepresidente, el Gerente General o el Representante Legal, previa autorización de Bolsa de Valores Nacional, S.A. conforme se detalle en el formulario de creación de serie.

5.18 Denominación Y Domicilio Del Agente De Valores

La Casa de Bolsa responsable de la negociación de las emisiones es **LAFISE Valores, S.A.** Su domicilio es la ciudad de Guatemala, en la 16 calle 0-55 zona 10, Torre Internacional, 9no. Nivel oficina 901.

La relación se deriva de contratos privados para la negociación de las emisiones.

5.19 Información De La Colocación Pública O Privada Simultánea De Valores

En sesión celebrada el 9 de julio de 1998 por el Consejo de Administración de la emisora se resolvió inscribir en Bolsa de Valores Nacional las acciones comunes Clase "A" y Clase "B" para su negociación en mercado secundario, por montos de CINCO MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS QUETZALES EXACTOS (Q.5,437,200.00) y DOS MILLONES NOVECIENTOS VEINTISIETE MIL OCHOCIENTOS QUETZALES EXACTOS (Q.2,927,800.00), respectivamente.

En sesión del Consejo de Administración de **COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA** de fecha 1 de diciembre de 1998, se resolvió la emisión de acciones preferentes (de voto limitado) por un monto de VEINTE MILLONES DE QUETZALES (Q20,000,000.00) para ser negociadas en mercado primario en Bolsa de Valores Nacional, Sociedad Anónima.

5.20 Destino De Los Fondos

Los fondos se utilizarán para capital de trabajo de la emisora, así como para rehabilitar el servicio ferroviario en Guatemala.

5.21 Calificación De Riesgo

No se ha emitido calificación de riesgo alguna con respecto a la situación financiera de la entidad emisora.

6 INFORMACIÓN SOBRE LA EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DEL EMISOR

En el anexo se pueden encontrar proyecciones de resultados de los próximos cinco años de operaciones. El Consejo de Administración estima que los supuestos cambiaron con respecto a la perspectiva inicial de negocios presentada en 1998. Existen diversos proyectos, tales como la expansión del corredor del Pacífico, sin embargo, a la fecha, no existen supuestos que puedan sustentar una proyección financiera. Al momento de contar con los mismos, se informará al mercado sobre dicho acontecimiento.

7 INFORMACION FINANCIERA

7.1 Estados Financieros

Al final del presente prospecto, incluidos dentro de los informes del Consejo de Administración, se presentan los estados financieros, emitidos con opinión del auditor externo de los tres últimos ejercicios fiscales correspondientes a los períodos que terminan el 31 de diciembre de 1998, 1999 y 2000.

7.2 Situación Fiscal

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A no ha sido objeto de revisiones fiscales ni reparos por parte de las autoridades fiscales de Guatemala.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA, no posee, a la fecha, pasivos contingentes.

7.3 Estado De Resultados

Incluido como parte de cada uno de los informes del Consejo de Administración (Memoria de Labores y Reportes Anuales) se encuentran los Estados de Resultados de los último tres años de operación de la compañía.

En el año 2000, por ser el primer año completo de operaciones, luego de restablecer el servicio ferroviario en Guatemala desde 1995, la compañía afrontó pérdidas netas de Q14,270,361. Una gran parte de las pérdidas fueron ocasionadas por los cargos de depreciaciones y amortizaciones del programa de rehabilitación efectuados durante 1998 y 1999.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA no cuenta, al momento, con una política de revaluación de activos.

7.4 Síntesis De Situación Patrimonial Al 31 De Diciembre De 2000

TOTAL	MONTO QUETZALES
Activos	Q67,191,438
Pasivos	Q33,884,899
Capital	Q33,306,539
Pasivo + Capital	Q67,191,438
Utilidad del Período	(Q14,270,361)

7.5 Estado De Flujo De Efectivo

Estos se encuentran dentro de los informes del Consejo de Administración.

7.6 Informe Del Auditor Externo

Estos se encuentran dentro de los informes del Consejo de Administración.

7.7 Patrimonio Neto

Cuadro comparativo del patrimonio neto

TOTAL	1998	1999	2000
Activos	Q 5,766,324.00	Q 69,583,667.73	Q67,191,438
Pasivos	Q 774,118.00	Q 47,735,071.98	Q33,884,899
Capital	Q 14,992,206.00	Q 21,689,618.00	Q47,473,618
Utilidad o Pérdida	n.a.	Q 158,537.31	(Q14,270,361)
Patrimonio	Q 14,992,206.00	Q 21,848,595.75	Q33,306,539

n.a. = no aplica

7.8 Rentabilidad y Dividendos

Cuadro comparativo de rentabilidad y dividendos

TOTALES NETOS	1998	1999	2000
Utilidad o Pérdida	n.a.	Q 158,537.31	(Q14,270,361)
Utilidad/Patrimonio	n.a.	0.73%	(30.0%)
Utilidad/Capital	n.a.	0.73%	(98.7%)
Dividendos Distribuidos	n.a.	No distribución	No distribución
Dividendo/Acción	n.a.	n.a.	n.a.

8 INFORMACIÓN SOBRE EL AUDITOR EXTERNO

La firma Aranky, González y Asociados, representantes de Arthur Andersen, fue la firma de auditoría externa independiente contratada para la realización de los estados financieros al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 1998. Los estados financieros auditados que se presentan llevan la opinión del Licenciado Geraldo Gonzales, colegiado número 1316 del Colegio de Economistas, Contadores Públicos y Auditores de Guatemala.

Posteriormente, en la asamblea general de accionistas del 15 de abril de 1999, se aprobó la contratación de la firma Pineda, Tezó y asociados, representantes de la firma internacional Grant Thornton, para que se constituyesen como los auditores externos independientes de la compañía con miras a la realización de los estados financieros al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 1999.

Desde 1999, la firma Pineda, Tezó y asociados, representantes de la firma internacional Grant Thornton, se desempeñan como auditores externos independientes de la compañía.

9 RAZONES FINANCIERAS

CODEFE inició operaciones de una manera continua en mayo de 1998 al comenzar los trabajos de rehabilitación del sistema ferroviario.

Por esta razón, la mayoría de las siguientes razones financieras, que se presentan no muestran el índice esperado de una historia completa de resultados.

INDICES FINANCIEROS DE LIQUIDEZ Y ENDEUDAMIENTO

9.1 LIQUIDEZ

Razón De Circulante

Se obtiene al dividir la cuenta denominada activo circulante entre el monto que corresponde a los pasivos a corto plazo. El resultado obtenido indica el número de fondos disponibles que cubren obligaciones. Para nuestra empresa, el resultado fue el siguiente:

PERÍODO FISCAL	ACTIVO CIRCULANTE	PASIVO CIRCULANTE	RAZON CIRCULANTE
Al 31 dic. 2000	Q 8,515,554	Q 11,351,765	75%
Al 31 dic.1999	Q 10,153,724	Q 47,498,760	21%
Al 31 dic.1998	Q 7,167,751	Q 1,831,513	391%

Rotación De Cuentas Por Cobrar

Se obtiene de dividir el monto registrado como cuentas por cobrar entre el promedio de ingresos por día (ventas totales divididas 360 días). El resultado nos indica el número de días que tarda la empresa en convertir en efectivo sus cuentas por cobrar. La rotación de nuestras cuentas por cobrar ha sido la siguiente.

PERIODO FISCAL	CUENTAS X COBRAR	VENTAS TOTALES	INGRESO PROMEDIO	ROTACION CTASXCOB.
Al 31 dic. 2000	Q 692,971	Q 8,420,015	Q 233,388	3 días
Al 31 dic.1999	Q 325,224	Q 1,576,111	Q 4,380	74 días
Al 31 dic.1998	Q 1,181,259	n.a.	n.a.	n.a.

n.a. = no aplica

9.2 ENDEUDAMIENTO

Razón De Endeudamiento

Esta razón mide el porcentaje de fondos proporcionados por los acreedores de la empresa para el financiamiento de activos. Se obtiene al dividir la deuda total entre los activos totales.

PERIODO FISCAL	DEUDA TOTAL	ACTIVOS TOTALES	RAZON ENDEUDAMIENTO
Al 31 dic.2000	Q 33,884,899	Q 67,191,438	50%
Al 31 dic.1999	Q 47,735,072	Q 69,583,668	69%
Al 31 dic.1998	Q 1,864,726	Q 16,966,932	11%

Razón Pasivo - Capital

Esta medida indica la relación entre los fondos que proveen los acreedores y los que aportan los accionistas. Se obtiene al dividir la deuda total dentro del capital contable.

PERIODO FISCAL	PASIVO TOTAL	CAPITAL CONTABLE	RAZON DEUDA-CAPITAL
Al 31 dic.2000	Q 33,884,899	Q 33,306,539	102%
Al 31 dic.1999	Q 47,735,072	Q 21,848,595	218%
Al 31 dic.1998	Q 1,864,726	Q 14,992,206	12%

Rotación De Inventario

Se obtiene al dividir el total de ventas entre el total del inventario. Su resultado indica el número de veces que vendió nuestra empresa su inventario durante el año.

PERIODO FISCAL	VENTAS	INVENTARIO	ROTACION INVENTARIO
Al 31 dic. 2000	Q 8,420,015	Q 1,064,920	7.90
Al 31 dic.1999	Q 1,576,881	Q 1,399,939	1.13
Al 31 dic.1998	n.a.	Q 2,809,275	n.a.

n.a.= no aplica

Cobertura De Intereses

Esta razón mide la habilidad de la empresa para efectuar pagos de intereses. Mientras más alto es el valor de esta razón, la empresa se encuentra en mejores condiciones de cumplir con sus pagos de intereses. Un valor de esta razón igual a 1, significa que las utilidades de la empresa se emplean en su totalidad para cubrir los gastos de intereses.

PERIODO FISCAL	INTERESES + ISR + UTILIDAD NETA	TOTAL INTERESES	COBERTURA INTERESES
Al 31 dic. 2000	(Q11,075,079)	Q3,195,282	(3.47)
Al 31 dic.1999	Q 543,926	Q316,697	1.71
Al 31 dic.1998	n.a.	n.a.	n.a.

n.a.= no aplica

9.3 RENTABILIDAD

Rendimiento Sobre Los Activos Totales (ROA)

Se obtiene de dividir las utilidades netas dentro del total de activos. Mide la efectividad de la administración para generar ganancias con los Activos disponibles.

PERIODO FISCAL	UTILIDADES NETAS	ACTIVOS TOTALES	ROA
Al 31 dic. 2000	(Q 14,270,361)	Q 67,191,438	(21.23%)
Al 31 dic.1999	Q 166,881	Q 69,583,668	0.24%
Al 31 dic.1998	n.a.	Q 16,966,932	n.a.

n.a. = no aplica

Rendimiento Sobre Capital (ROE)

Mide la tasa de rendimiento obtenido por los accionistas con base en su inversión. Se calcula al dividir las utilidades netas dentro del capital pagado.

PERIODO FISCAL	UTILIDADES NETAS	CAPITAL PAGADO	RENDIMIENTO/ CAPITAL
Al 31 dic. 2000	(Q 14,270,361)	Q 28,623,618	(49.9%)
Al 31 dic.1999	Q 166,881	Q 21,498,595	0.77%
Al 31 dic.1998	n.a.	Q 15,102,206	n.a.

n.a. = no aplica

Margen De Utilidad Sobre Ventas

Esta razón muestra la utilidad que se obtiene por cada quetzal de ingreso. Se calcula al dividir las utilidades netas dentro de las ventas totales.

PERIODO FISCAL	UTILIDADES NETAS	VENTAS TOTALES	MARGEN DE UTILIDAD/VENTAS
Al 31 dic. 2000	(Q 14,270,361)	Q 8,420,015	(169.48%)
Al 31 dic.1999	Q 166,881	Q 1,576,881	10.58%
Al 31 dic.1998	n.a.	n.a.	n.a.

n.a. = no aplica.

Ganancia Operativa Sobre Ventas, Excluyendo Gastos Financieros

Se obtiene de dividir las utilidades en operación dentro del total de ventas

PERÍODO FISCAL	UTILIDAD OPERACIÓN	VENTAS NETAS	GASTOS FINANCIEROS	G.O/VENTA -GASTOS FINANCIEROS
Al 31 dic. 2000	(Q6,009,054)	Q 8,420,015	Q3,195,282	(115%)
Al 31 dic.1999	Q 166,881	Q 1,576,881	Q316,697	13.24%
Al 31 dic.1998	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

n.a. = no aplica.

Utilidad por acción

Mide el rendimiento obtenido por cara acción. Se obtiene de dividir el total de las utilidades obtenidas en un período dentro del número de acciones emitidas.

PERIODO FISCAL	UTILIDADES NETAS	CANTIDAD ACCIONES	UTILIDAD/ ACCION
Al 31 dic. 2000	(Q 14,270,361)	133,040	(Q107.26)
Al 31 dic.1999	Q 166,881	112,473	Q 1.48
Al 31 dic.1998	n.a.	83,650	n.a.

9.4 INMOVILIZACIÓN DE LA INVERSIÓN

Se obtiene de dividir el activo total menos el activo no corriente, dentro del total de activos.

PERÍODO FISCAL	ACTIVO CIRCULANTE	ACTIVO TOTAL	INMOVILIZACIÓN DE LA INVERSIÓN
Al 31 dic. 2000	Q 8,515,554	Q 67,191,438	12%
Al 31 dic.1999	Q 10,153,724	Q 69,583,668	15%
Al 31 dic.1998	Q 7,167,751	Q 18,966,932	42%

10 INFORMES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

A Continuación se presentan los informes del Consejo de Administración de los últimos tres ejercicios fiscales.

Incluido en cada informe se encuentran la siguiente información financiera

- Informe del auditor externo y las notas correspondientes
- Balance General de la Empresa
- Estado de resultados
- Estado de Flujo de Efectivo

11 ANEXOS

Como se expusiese en puntos anteriores, se presenta dentro de los anexos variada información:

- Estados Financieros al trimestre terminado el 30 de junio de 2001
- Proyecciones de los próximos diez años de operaciones
- Mapa del Sistema Ferroviario de Guatemala

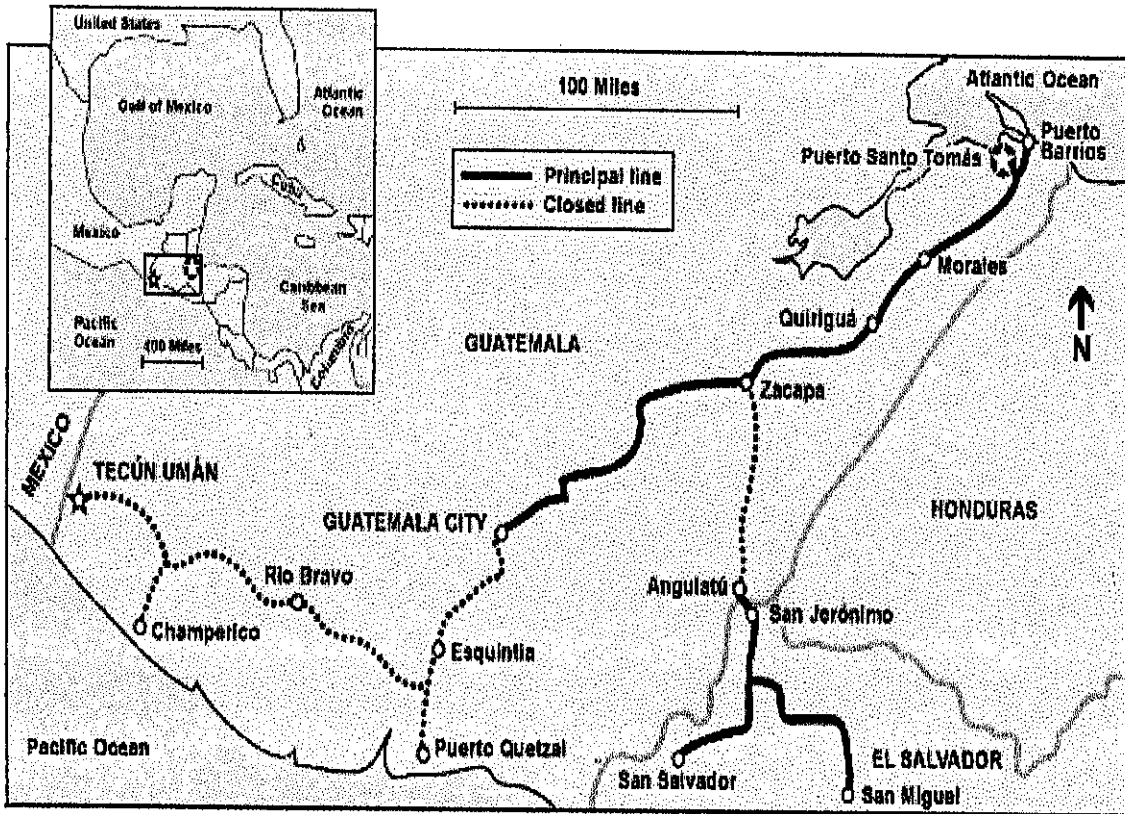
PROYECCIONES FINANCIERAS

	2,001	2,002	2,003	2,004	2,005	Total
Ingresos						
Ferrovianos						
Transporte de Acero	\$878,185	\$1,230,859	\$1,538,574	\$1,848,289	\$2,215,548	\$7,710,462
Contenedores	\$540,000	\$810,000	\$1,093,500	\$1,478,225	\$1,992,904	\$5,912,629
Tren de turismo	\$50,000	\$50,000	\$50,000	\$50,000	\$50,000	\$250,000
Espligon Tecun Uman	\$125,000	\$187,500	\$234,375	\$292,969	\$366,211	\$1,208,055
Total Ferroviano	\$1,594,185	\$2,278,359	\$2,916,449	\$3,665,482	\$4,624,661	\$15,079,136
Otras actividades economicas						
Rentas	\$60,000	\$90,000	\$112,500	\$140,825	\$175,781	\$578,806
Contratos	\$525,000	\$708,750	\$885,938	\$1,107,422	\$1,384,277	\$4,611,387
Total OEA	\$585,000	\$798,750	\$998,438	\$1,248,047	\$1,560,059	\$5,190,293
Total Ingresos	\$2,179,185	\$3,077,109	\$3,914,888	\$4,913,529	\$6,184,719	\$20,269,429
Fegua Canon	\$154,151	\$216,577	\$391,489	\$491,353	\$618,472	\$1,872,041
Costos Comerciales	\$557,985	\$569,590	\$729,112	\$916,371	\$1,158,185	\$3,929,202
Costo de Combustible	\$837,674	\$797,428	\$1,020,757	\$1,282,919	\$1,618,831	\$5,357,407
Ingreso Neto	\$829,395	\$1,493,517	\$1,773,528	\$2,222,887	\$2,791,451	\$9,110,778
Gastos de Operacion						
Administracion	\$800,000	\$810,000	\$800,000	\$775,000	\$750,000	\$4,035,000
Transporte	\$240,000	\$225,000	\$225,000	\$200,000	\$200,000	\$1,090,000
Mecanica	\$300,000	\$250,000	\$240,000	\$240,000	\$240,000	\$1,270,000
Ingenieria	\$360,000	\$360,000	\$360,000	\$360,000	\$360,000	\$1,800,000
Total Gastos Operativos	\$1,800,000	\$1,845,000	\$1,825,000	\$1,575,000	\$1,550,000	\$8,195,000
Utilidad (perdida) operativa	(\$970,605)	(\$151,483)	\$148,528	\$647,887	\$1,241,451	\$915,778
Depreciacion & Amortizacion	\$663,248	\$700,000	\$717,500	\$735,000	\$752,500	\$3,588,248
Intereses Emision de Pagares	\$50,256	\$45,500	\$42,000	\$42,000	\$0	\$179,756
Intereses RDC largo plazo	\$362,312	\$500,000	\$593,750	\$668,750	\$698,875	\$2,811,687
Pasivo laboral	\$59,998	\$60,000	\$60,000	\$60,000	\$60,000	\$299,998
Utilidad (perdida) neta antes ISR	(\$2,096,420)	(\$1,456,983)	(\$1,284,722)	(\$857,863)	(\$287,924)	(\$5,943,911)

Niveles de deuda largo plazo	2,001	2,002	2,003	2,004	2,005	Total
RDC Pagare garantizado	\$1,129,500	\$959,000	\$788,500	\$618,000	\$447,500	\$447,500
RDC Pagare Senior	\$1,000,000	\$750,000	\$600,000	\$250,000	\$0	\$0
Nuevos pagares RDC	\$1,750,000	\$3,250,000	\$4,250,000	\$5,100,000	\$5,575,000	\$5,575,000
Emision de Pagares	\$358,974	\$325,000	\$300,000	\$300,000	\$0	\$0
Nivel total de deuda	\$4,238,474	\$5,284,000	\$5,838,500	\$6,268,000	\$6,022,500	\$6,022,500
Programa de Inversiones de Capital						
Mecanica	\$125,000	\$125,000	\$75,000	\$75,000	\$75,000	\$475,000
Ingenieria	\$200,000	\$200,000	\$200,000	\$200,000	\$200,000	\$1,000,000
Transporte	\$25,000	\$25,000	\$25,000	\$25,000	\$25,000	\$125,000
Total	\$350,000	\$350,000	\$300,000	\$300,000	\$300,000	\$1,600,000

Estimacion de Flujo de Efectivo						
Cash principio de periodo	\$40,000	\$253,942	\$252,485	\$19,783	\$86,400	\$40,000
Utilidad (perdida anual)	(\$2,096,420)	(\$1,456,983)	(\$1,284,722)	(\$857,863)	(\$287,924)	(\$5,943,911)
Delta de Capital de Trabajo	\$50,000					\$50,000
Depreciacion+Amortizacion	\$723,248	\$760,000	\$777,500	\$795,000	\$812,500	\$3,868,248
Inversiones de Capital	(\$350,000)	(\$350,000)	(\$300,000)	(\$300,000)	(\$300,000)	(\$1,600,000)
Incremento de deuda nueva	\$1,887,115	\$1,045,528	\$554,500	\$429,800	(\$245,800)	\$3,671,141
Cambio neto de efectivo	\$213,942	(\$1,457)	(\$232,722)	\$68,637	(\$924)	\$45,476
Cash final de periodo	\$253,942	\$252,485	\$19,783	\$86,400	\$85,476	\$85,476

MAPA DEL SISTEMA FERROVIARIO DE GUATEMALA



RESULTADOS

Del 1 de Enero al 30 de Septiembre del 2001

(Expresado en Quetzales)

Ingresos por Operaciones Ferroviarias

Contenedores	2,319,038	
Hierro	5,627,784	
Azucar	75,894	
Otros Servicios	209,448	
Espigon	875,871	
Tren de Pasajeros	394,829	9,502,864

Otras Actividades Economicas

Arrendamientos	1,103,357	
Contratos	2,196,075	3,299,432

Total Ingresos 12,802,296

-) Descuento sobre transportes	73,818	
-) Canon Transportes	473,471	
-) Derecho de uso del Equipo	85,938	
-) Canon por otras Actividades Economicas en el Derecho	329,943	963,167

Ingreso Neto 11,839,129

Gastos de Operación

Fletes Terrestres y Costos Comerciales	3,279,991	
Administración	4,821,511	
Ingenieria	1,262,188	
Mecanica	1,738,049	
Transportes	4,074,801	15,176,539

Utilidad (pérdida) Operativa (3,337,411)

Gastos Financieros	2,727,760	
Depreciacion y Amortizacion	4,028,728	
Otros (Ingresos) y gastos neto	1,365,550	
Total de Otros Gastos	<u>8,122,038</u>	

Utilidad (perdida) antes de impuesto (11,459,448)

Impuesto sobre la Renta 0

Utilidad (perdida) neta (11,459,448)


 Gerald K. Brunelle
 Gerente General

El infrascrito Perito Contador, con registro Número 17,575 en la Dirección General de Rentas Internas, CERTIFICA: Que el Estado de Resultados que antecede, corresponde a la entidad **COMPANIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANONIMA** el cual refleja Razonablemente los resultados de las operaciones por el periodo del 1 de enero al 30 de Septiembre del Dos Mil Uno, de conformidad, con principios de Contabilidad Generalmente Aceptados. Guatemala, 30 de Septiembre del Dos Mil Uno.


 Jorge De León
 Perito Contador Registro No. 17,575

RESULTADOS

Del 1 de Enero al 30 de Septiembre del 2001

(Expresado en Quetzales)

Ingresos por Operaciones Ferroviarias

Contenedores	2,319,038	
Hierro	5,627,784	
Azucar	75,894	
Otros Servicios	209,448	
Espigon	875,871	
Tren de Pasajeros	394,829	9,502,864

Otras Actividades Economicas

Arrendamientos	1,103,357	
Contratos	2,196,075	3,299,432

Total Ingresos 12,802,296

-) Descuento sobre transportes	73,818	
-) Canon Transportes	473,471	
-) Derecho de uso del Equipo	85,936	
-) Canon por otras Actividades Economicas en el Derecho	329,943	963,167

Ingreso Neto 11,839,129

Gastos de Operación

Fletes Terrestres y Costos Comerciales	3,279,991	
Administración	4,821,511	
Ingeniería	1,262,188	
Mecanica	1,738,049	
Transportes	4,074,801	15,176,539

Utilidad (pérdida) Operativa (3,337,411)

Gastos Financieros	2,727,760
Depreciación y Amortización	4,028,728
Otros (Ingresos) y gastos neto	1,365,550
Total de Otros Gastos	<u>8,122,038</u>

Utilidad (perdida) antes de Impuesto (11,459,448)

Impuesto sobre la Renta 0

Utilidad (perdida) neta (11,459,448)


 Gerald K. Brunelle
 Gerente General

El Infrascrito Perito Contador, con registro Número 17,575 en la Dirección General de Rentas Internas, CERTIFICA: Que el Estado de Resultados que antecede, corresponde a la entidad **COMPANIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANONIMA** el cual refleja Razonablemente los resultados de las operaciones por el período del 1 de enero al 30 de Septiembre del Dos Mil Uno, de conformidad, con principios de Contabilidad Generalmente Aceptados. Guatemala, 30 de Septiembre del Dos Mil Uno.


 Jorge De León
 Perito Contador Registro No. 17,575

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.
Estado de Flujo de Efectivo
Por el Periodo terminado al 30 de Septiembre 2,001
Quetzales

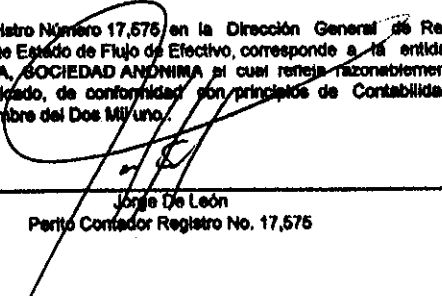
Septiembre
2001

FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	
Utilidad (Pérdida) Neta del año	(11,459,448.22)
Cargos a los resultados del año que no requieren uso de efectivo:	
Provisión para Indemnizaciones	221,359.89
Depreciaciones	2,122,613.33
Amortizaciones	1,902,441.33
Efectivo Obtenido (Aplicado) de las Operaciones	<u>(7,213,033.67)</u>
Cambios netos en cuentas de activo y de pasivo:	
Efectivo obtenido por aumento de pasivos y disminución de activos-	
Cuentas por cobrar	(946,200.85)
Anticipos por liquidar	873,332.00
Iva por cobrar	(165,140.73)
Inventarios	(538,585.28)
Gastos Anticipados	(60,287.31)
Inversiones	(295,000.00)
Otros Activos	0.00
Cuentas por pagar	137,499.40
Ingresos Recibidos	(103,392.45)
Otros Pasivos	0.00
Total de Cambios	<u>(1,297,775.22)</u>
Efectivo neto Obtenido (Aplicado) a las actividades de Operación	(8,510,808.89)
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	
Pagarés	0.00
Prestamos Bancarios	3,237,876.35
Obligaciones Exterior	11,147,737.87
Obligaciones Exterior Largo Plazo	(426,000.00)
Obligaciones Financieras	0.00
Pago de Acciones	(63,000.00)
Dividendos decretados	0.00
Prima sobre acciones	0.00
Aportes a futuras capitalizaciones y otros	0.00
Efectivo neto Obtenido (Aplicado) a las actividades de Financiamiento	<u>13,898,414.22</u>
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE INVERSION	
Inversión en Instalaciones Ferroviarias	(488,336.25)
Adquisición de Muebles e Inmuebles	(4,588,646.49)
Efectivo Neto Obtenido (Aplicado) a las actividades de Inversión	<u>(5,076,982.74)</u>
AUMENTO (DISMINUCIÓN) NETA DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES	306,622.89
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES al inicio del periodo	<u>322,104.19</u>
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES, al final del periodo	<u>630,726.78</u>
	0.00



 Gerald K. Brunelle
 Gerente General

El Ingresario Partido Contador, con registro Número 17,575 en la Dirección General de Rentas Internas, CERTIFICA: Que el presente Estado de Flujo de Efectivo, corresponde a la entidad COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, SOCIEDAD ANÓNIMA a la cual refleja razonablemente el movimiento de efectivo, por el periodo arriba indicado, de conformidad con principios de Contabilidad generalmente Aceptados, Guatemala, 30 de Septiembre del Dos Mil uno.



 Jorge De León
 Partido Contador Registro No. 17,575

G U A T E M A L A

1998

Memoria de Labores

**Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.
Guatemala, C.A.**

Indice
Index

Carta a los Inversores.....	1
<i>Letter to Investors</i>	
Informe de Gerencia.....	7
<i>Management Report</i>	
Información Financiera.....	15
<i>Financial Information</i>	
Directores y Gerencia de la Empresa.....	27
<i>Board of Directors and Management</i>	

Carta a los Inversionistas
Letter to Investors

1998, además de ser el primer año de existencia de nuestra compañía, fue un año de enfrentar retos. Mientras que nuestro plan de negocios es ambicioso - el primer intento del sector privado de restaurar el servicio comercial de un ferrocarril clausurado - el Huracán Mitch no era parte del plan. Aún así el final del año nos encontró bien posicionados para poder iniciar servicios comerciales a mediados de 1999. Más importante todavía, nuestros prospectos comerciales justifican la inversión, el trabajo duro y el compromiso continuo que nuestro equipo de gerencia, nuestros inversionistas y el Gobierno de Guatemala han demostrado a la fecha. La evidencia del avance se resalta a continuación.

Equipo de Gerencia

El principal logro en la formación del equipo de gerencia fue alcanzado en mayo de 1998 con el nombramiento de Renato Fernández Ravelo como Gerente General de la empresa. Con sus conocimientos de logística y de las culturas comerciales guatemalteca y norteamericana, está calificado para guiar a la empresa en la transición de plan a ejecución. Él ha formado su equipo, nombrando al Lic. Jorge De León como Gerente Financiero y Administrativo y al Ing. Jorge Coronado como Gerente de Operaciones.

Plan de Rehabilitación

La Fase I de nuestro Plan de Negocios está basada en la rehabilitación de la línea de Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla en el Atlántico hacia la Ciudad de Guatemala. El trabajo inició en mayo de 1998 y, después de varios meses de atraso debido al robo de aproximadamente 6 millas (10 kilómetros) de rieles, estaba programada para ser completado a final de año. Sin embargo, el impacto del Huracán Mitch en noviembre dejó la línea con serios daños consistentes principalmente en lavados y puentes dañados. Afortunadamente para la empresa, el dueño de los activos, el Gobierno de Guatemala, nos ha incluido en el programa de emergencia para la restauración de la infraestructura. Por lo tanto hemos podido preservar los fundamentos económicos del Plan de Negocios - rehabilitación, en lugar de reemplazar, los activos.

El plan de rehabilitación ha enfrentado un retraso en el calendario debido a las razones mencionadas, pero nos complace informar que el trabajo se está llevando a cabo por debajo del presupuesto. Al momento de escribir este reporte, debido principalmente a los precios competitivos de nuestros contratistas, se han rehabilitado 90 kilómetros de línea a un costo promedio de Q.108,500 por kilómetro. Adicionalmente, hemos rehabilitado cuatro locomotoras y estamos en el proceso de completar el trabajo en otras seis para finales de año.

Otro elemento importante de nuestro programa de infraestructura es la nueva estación intermodal de transferencia en la Zona 12 de la Ciudad de Guatemala. Localizada en la zona industrial más activa de la ciudad, bien ubicada para captar el tráfico de camino prove-

1998, in addition to being our company's first year in existence, was a year of challenges met. While our Business Plan is ambitious - the first attempt by the private sector to restore a closed railway to commercial service - Hurricane Mitch was not in the Business Plan. And yet the end of the year found us well on our way toward initiating commercial service in mid-1999. Most importantly, our commercial prospects justify the investment, hard work and ongoing commitment that our management team, our investors and the Government of Guatemala have demonstrated to date. Evidence of our progress is highlighted below.

Management team

A major success in building the management team was achieved in May of 1998 with the appointment of Renato Fernández Ravelo as General Manager. With his background in logistics and knowledge of both Guatemalan and American business cultures, he is uniquely suited to lead the company in its transition from plan to execution. He has begun to put his team together, with the appointment of Lic. Jorge de León as Financial and Administration Manager and Ing. Jorge Coronado as Operations Manager.

Rehabilitation Program

Phase I of our Business Plan is based on rehabilitation of the line from the Atlantic Ports of Puerto Barrios and Puerto Santo Tomás de Castilla to Guatemala City. The work began in May of 1998 and, despite several month's delay due to the theft of approximately 6 track miles (10 kilometers) worth of rail, was on its way to completion by year end. However, the impact of Hurricane Mitch in November found the line severed in many locations by washouts and damaged bridges. Fortunately for the company, the owner of our assets, the Government of Guatemala, has included us in the emergency program for restoration of infrastructure. We have therefore been able to preserve the fundamental economics of the Business Plan - rehabilitation, as opposed to replacement, of the assets.

While the rehabilitation program is substantially behind schedule for the above reasons, we are pleased to report that the work is being accomplished below budget. As of the writing of this letter, due primarily to the competitive prices offered by our contractors, we have rehabilitated 90 kilometers of line at an average cost of Q.108,500 per kilometer. Additionally, we have rehabilitated four locomotives and are in the process of completing work on six others by year-end.

Another important element of our infrastructure program is the new Guatemala City intermodal transfer station in Zone 12. Located in the most active industrial zone in the City, and well positioned to intercept truck traffic from the Pacific, it will allow us to initiate commercial

nientes del Pacífico, nos permitirá iniciar operaciones comerciales desde una ubicación moderna y conveniente. Esta instalación fue comprada por el Gobierno de Guatemala y se agrega a los activos que operaremos bajo los términos de la concesión.

Prospectos Comerciales

A pesar de las demoras en el inicio de operaciones comerciales, tenemos plena confianza en que la demanda de nuestros servicios como alternativa al transporte terrestre es fuerte, y que el nivel de demanda continua aumentando. Solo se necesita hacer un viaje por la carretera al Atlántico para ver la cantidad de camiones, el congestionamiento y los problemas de seguridad que de ello se derivan, para concluir que tenemos un papel importante que cumplir. El interés de clientes se mantiene alto, y aunque conscientemente hemos mantenido un perfil bajo durante la fase de rehabilitación, estaremos iniciado brevemente la promoción de nuestros servicios en el corredor del Atlántico por medio de un esfuerzo directo de ventas y una campaña enfocada de relaciones públicas.

Además de nuestro principal negocio, el transporte de carga, hemos estado trabajando en maximizar el valor del derecho de vía y las estaciones como líneas adicionales de negocio. Por ejemplo, recientemente hemos tenido éxito en negociar servidumbres de paso para líneas de transmisión, tuberías y otros usos.

Mas allá de nuestras fronteras, sabemos que la línea de Chiapas de México será privatizada en un futuro muy cercano y esperamos que el flujo de tráfico desde y hacia México se incremente a través de nuestra estación de transferencia en Tecún Umán. En el corto plazo, nuestras actividades en Tecún Umán se limitarán únicamente a la transferencia de carga entre el ferrocarril mexicano y las empresas transportistas de Guatemala. Mas adelante, es nuestra impresión que el prospecto de tráfico - tanto con México como en Guatemala - justifique la Fase 2 de nuestro proyecto, es decir, la reapertura de la línea entre Tecún Umán y Escuintla. Es alentador notar que el ferrocarril de El Salvador, en una época integrado al guatemalteco bajo la propiedad de Ferrocarriles Internacionales de Centro América (FICA), se ha mantenido en operación y tiene el potencial de alimentar tráfico a nuestro sistema en caso de iniciar operaciones desde Zacapa hacia Anguiatú. Esta fase del proyecto es mas cara por kilómetro en comparación con la Fase I y por lo tanto más difícil de justificar. Sin embargo, ya nos encontramos estudiando esto, al igual que los prospectos de la línea a México, como parte de un estudio de integración regional auspiciado por la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos de Norte América y llevado cabo por la empresa Transportation and Economic Research Associates, Inc. (TERA).

Financiamiento

Hemos aprovechado la confianza de los mercados de

operations from a modern and convenient facility. This facility was purchased by the Government of Guatemala and added to the assets we will operate under the terms of the concession.

Commercial Prospects

Despite the delay in initiation of commercial operations, we remain confident that demand for our services as an alternative to truck transportation is strong, while at the same time the level of demand continues to increase. One need only to travel on the Atlantic highway to see the number of trucks, and the congestion and safety problems that result, to see that we will fill an important role. Customer interest remains high, and while we have consciously kept a low profile during the rehabilitation phase we will shortly begin to market ourselves on the Atlantic corridor through both a direct sales effort and a focused public relations campaign.

In addition to our core business of freight transportation, we have also worked to maximize the value of our right of way and stations as additional lines of business. For example, we have enjoyed recent success in securing leases of our right of way for electricity lines, pipelines, and other uses.

Beyond our borders, Mexico's Chiapas line will shortly be privatized and we can expect an increased flow of traffic from and to Mexico via our transfer station at Tecún Umán. In the short term our activities at Tecún Umán will be limited to transfer of cargo between Mexican railway and Guatemala trucking companies. In the longer run, we hope that traffic prospects - both with Mexico and within Guatemala - will justify Phase II of our project, i.e., the reopening of the line between Tecún Umán and Escuintla. It is also encouraging to note that El Salvador's railway, once integrated with Guatemala's under common ownership in the era of International Railroads of Central America (IRCA), has remained open and is well positioned to feed traffic to our system if reopening the line from Zacapa to Anguiatú were to occur. This will be substantially more expensive per kilometer than our Phase I project and therefore more difficult to justify. Nonetheless, we are already studying this, as well as the prospects for the line to Mexico, as part of the regional integration study sponsored by the US Trade and Development Agency and currently being undertaken on our behalf by Transportation and Economic Research Associates, Inc. (TERA).

Financing

We have enjoyed the confidence of Guatemala's capital markets in the first half of 1998 with the private placement of Q.15,000,000 of equity, allowing the initial capitalization of the company and beginning of the rehabilitation program. Subsequent financings have proven more difficult due to the delays in the rehabilitation program described above and the reduced liquidity

capital en Guatemala durante el primer semestre de 1998 con la colocación privada de Q.15,000,000 de patrimonio, lo que permitió la capitalización inicial de la empresa e iniciar el programa de rehabilitación. El financiamiento subsiguiente ha tsido más difícil de obtener debido a las demoras ya descritas en el programa de rehabilitación y a la reducción es la liquidez de los mercados de capitales. Aunque ya se han colocado Q.1,100,000 en acciones preferentes y Q. 724,000 en pagarés durante 1998, estas operaciones se han complementado con prestamos de corto plazo otorgados por algunos de los accionistas para poder iniciar las operaciones comerciales lo mas pronto posible y demostrar el compromiso con el negocio.

Conclusiones

Mientras que 1998 fue un año de retos insospechados, la economía fundamental de nuestro negocio – la demanda de transporte y la estructura de bajo costo para enfrentar ese objetivo – se mantiene sin cambio. Como accionistas hemos hecho frente a esos retos demostrando el compromiso financiero. Esto a su vez se ha recompensado con el apoyo de nuestros distintos grupos de socios – nuestros empleados, el Gobierno de Guatemala y nuestros futuros clientes. 1999 será el Año del Ferrocarril en Guatemala, y su confianza en nuestros prospectos han sido, y continuarán siendo, la llave de nuestro éxito.

Henry Posner III
Presidente

in the capital markets. While Q.1,100,000 of preferred stock and Q.724,000 of commercial paper were placed in 1998, these have been supplemented by short term loans from some of the shareholders in order to commence commercial operations as quickly as possible and demonstrate commitment to the business.

Conclusions

While 1998 was a year of unexpected challenges, the fundamental economics of our business - the demand for transportation and a low cost structure for meeting that daemon - remain unchanged. As shareholders we have met the challenges by demonstrating financial commitment. This has in turn been rewarded by the support of our diverse stakeholders - our employees, the Government of Guatemala and our future customers. 1999 will be Guatemala's Year of the Railway, and your confidence in our prospects has been, and will continue to be, key to our success.

Henry Posner III
President

Informe de Gerencia
Management Report

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN

Rehabilitación de la vía ferroviaria

El trabajo de rehabilitación en la línea ferroviaria dio inicio el 21 de mayo de 1998 en Puerto Barrios. El programa de trabajo establece que se trabaje hacia la Ciudad de Guatemala completando la rehabilitación en diciembre. El trabajo consiste en reemplazar el 25% de los durmientes por milla, colocando nuevos clavos, colocando pernos con sus respectivos angulares, instalando silletas y nivelando la vía. También es necesario reemplazar rieles en aquellas secciones ya identificadas así como reparar los lavados conocidos con anterioridad.

La mayor parte de los durmientes se están comprando en Guatemala, aunque un determinado número se ha comprado en el exterior. Todo el material de vía, sin embargo, se ha tenido que comprar en el extranjero por falta de proveedores en el país.

El programa de trabajo contempla también la reparación de los puentes reemplazando el 100% de los durmientes. Algunos puentes tienen daños, pero hay otros que requieren reparaciones estructurales antes de poder utilizar el ferrocarril. Típico de esto son los puentes del ramal de Santo Tomás de Castilla, que tienen una estructura de madera que a la fecha se está reparando.

REHABILITATION PROGRAM

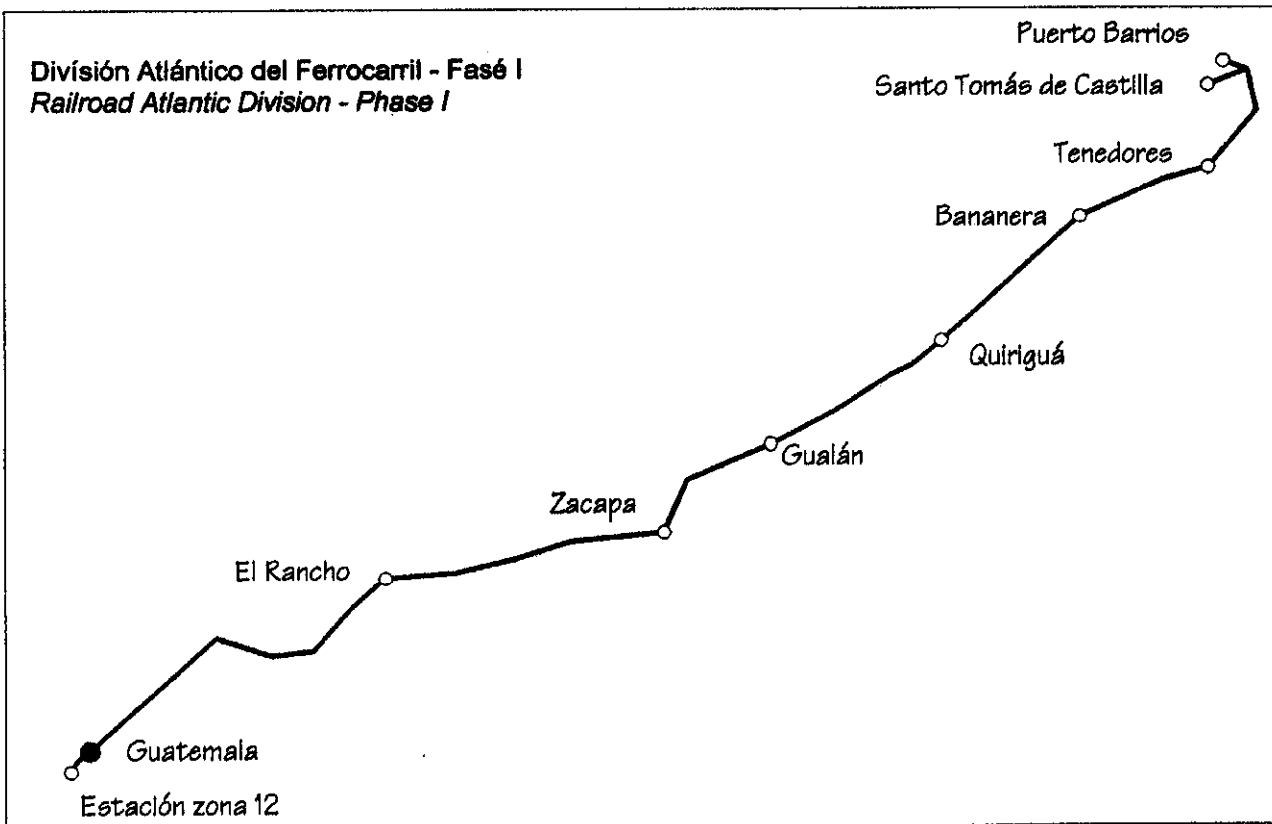
Track work

Work on the track began on May 21, 1998 in Puerto Barrios. The project called for work to be done towards Guatemala City with a plan to complete the rehabilitation work by December. The work consists of replacing 25% of ties per track mile, putting in new spikes where needed, bolting the rail with angle bars, installing tie plates as needed and leveling the track. Also, replacement of rail where we new it was missing as well fixing some washouts that had been previously identified.

Most of the ties are purchased in Guatemala, although some have been bought overseas. All of the track material has been purchased out of country, due to lack of an adequate supplier in our country.

Work also requires that repair of the bridges is done by replacing 100% of cross ties per bridge. Few bridges are damaged, but there are several that need structural repairs before a train can run over them. Typical of these are the bridges in the Santo Tomás branch, which have a wood structure that is being replaced.

Rehabilitation work was suspended in August when the theft of rails reached nearly 6 track miles (approximately



El trabajo de rehabilitación se tuvo que suspender en agosto cuando el robo de rieles alcanzó aproximadamente 6 millas de vía (unos 10 kilómetros). A través de negociaciones con FEGUA se llegó a una solución satisfactoria para ambas partes y se reinició el trabajo de rehabilitación la primera semana de octubre de 1998.

Debido a las demoras en el calendario, el trabajo de rehabilitación de la vía se dividió en dos. La primera parte es de Puerto Barrios hacia Zacapa y la segunda parte es de Guatemala hacia Zacapa. Un segundo contratista inició el trabajo de Guatemala hacia Zacapa. El primer contratista continúa trabajando hacia Zacapa.

El Huracán Mitch no era parte de nuestro plan. La cantidad de agua que cayó en la Cuenca del Motagua en cuatro días fue el equivalente a 4 meses de precipitación del año anterior. Esto causó serios daños a la vía ferroviaria, sin causar daños a la mayor parte del trabajo que ya se había efectuado. El daño causado consiste en deslave y daños a varios puentes. Afortunadamente, estamos incluidos en el programa de emergencia del Gobierno y el trabajo de rehabilitación pudo continuar, una vez concluyeron las negociaciones de la forma de pago para la reparación de dichos daños.

Al final de diciembre de 1998, el trabajo desde Puerto Barrios avanzó hasta Bananera, aunque hay varias millas que se deben de trabajar nuevamente debido a los efectos del Huracán Mitch. Desde Guatemala, el trabajo avanzó hasta la milla 175. El trabajo en este sector incluye la reparación de varios deslaves causados por el Huracán Mitch.

En total, se han reparado más de 56 millas (90 kilómetros) a un costo promedio de US\$23,900 por milla (US\$15,500 por kilómetro). Como referencia, el presupuesto estima un costo de reparación de US\$27,500 por milla (US\$18,500 por kilómetro).

Locomotoras y wagones

Ya tenemos varias locomotoras en operación. Inicialmente, era nuestra intención trabajar con contratistas internacionales pero no logramos captar su interés. Contratamos a un consultor de mecánica de locomotoras y con su ayuda guiando a nuestros mecánicos y un taller de mecánica, hemos logrado rehabilitar cuatro locomotoras para final de año. El trabajo ha sido tan exitoso que hemos decidido establecer una alianza estratégica con Reconstructora de Motores Furlán, donde la responsabilidad de manejar y administrar el taller es total del contratista.

Las locomotoras que se están utilizando en la Ciudad de Guatemala son una GE (#803), dos GE España (#903 y #913) y una Bombardier/ALCO (#1002). De esta, las GE se utilizan en los trenes de trabajo. Adicionalmente, se han rehabilitado varios motores de vía para apoyar el trabajo de nuestros contratistas en la vía ferroviaria. En Puerto Barrios contamos con tres

10 kilometers of track). Through negotiations with FEGUA, we were able to reach a satisfactory solution for all parts and work resumed the first week of October 1998.

Because of delays in the schedule, work along the track was divided into two segments. The first is from Puerto Barrios to Zacapa and the second from Guatemala to Zacapa. A second contractor was hired to do the work from Guatemala towards Zacapa. The first contractor will continue working towards Zacapa.

Hurricane Mitch was not a part of our plan. The amount of water that fell in the Motagua Basin in four days was equivalent to the total rainfall of 4 months of the previous year. This caused serious damage along the track, fortunately sparing most of the work we had already done. The damage to the track consisted of several washouts and damages to three bridges. Fortunately, we are included in the emergency program of the Government and rehabilitation work continued, once negotiations were completed on the form of payment for work on reparations.

By the end of December, 1998, work from Puerto Barrios had progressed as far as Bananera, though several miles of track had to be worked again due to the effects of Hurricane Mitch. From Guatemala, work had progressed as far as milepost 175. This work includes some reparations of washouts caused by Hurricane Mitch.

In total, over 56 miles (90 kilometers) of track were rehabilitated at an average cost of US\$24,900 per mile (US\$15,500 per kilometer). In comparison, the budget estimates a cost of US\$27,500 per mile (US\$18,500 per kilometer).

Locomotives and wagons

Several locomotives are running. We had initially intended to work with international contractors but we were not successful in attracting their attention. A mechanical consultant was hired and with his help guiding our own mechanics and local mechanical shop, we have been able to rehabilitate four locomotives by year-end. Work has been so successful that we have extended the relationship with Reconstructora de Motores Furlán to a strategic alliance, where the responsibility of managing the mechanical shop lies completely with the contractor.

The locomotives in use in Guatemala City are one GE (series #803), two GE Spain (series #903 and #913) and one Bombardier/ALCO (series #1002). Of these, the GE's are being used extensively in the track as work trains. Additionally, several motor cars have been rehabilitated for use in support of our contractor's work along the track. In Puerto Barrios we have three locomotives, a GE (#703), GE Spain (#902) and Bom-

locomotoras, una GE (#703), GE España (#902) y una Bombardier/ALCO (#1009). La unidad #902 requiere de un nuevo motor, mas trabajo de rehabilitación, pero se le ha hecho lo necesario para que pueda operar como un tren de trabajo.

El trabajo de reemplazar los rodamientos de fricción (chumaceras) por rodamientos de cojinete en las plataformas y vagones iniciará en el segundo trimestre de 1999.

El costo promedio de rehabilitación de estas unidades de locomotoras está por debajo de presupuesto, a un costo promedio de US\$23,000 por unidad. Se debe de tomar en cuenta que el costo no incluye el costo de reparación de las ruedas.

PROSPECTOS COMERCIALES

Las líneas comerciales de la compañía se dividen en dos. El primero es el núcleo de nuestro negocio, que es el tren de carga. Aún durante la fase de rehabilitación de nuestro Plan de Negocios, clientes potenciales han mostrado un gran interés en utilizar nuestros servicios de carga. El mercado potencial incluye el transporte de acero, melones, mariscos, petróleo y sus derivado y azúcar. Otros clientes potenciales también incluyen resinas plásticas, café y granos. Varios clientes potenciales tienen interés en reactivar sus espuelas.

La segunda parte de nuestro Plan de Negocios es la explotación de los bienes raíces y el derecho de vía del sistema ferroviario. Hemos logrado negociar varios contratos de servidumbre de paso en el derecho de vía, principalmente para líneas de transmisión eléctrica y ductos. Otros contratos de derecho de vía que se están negociando son para un gasoducto y fibra óptica. La compañía ya ha tenido ingresos derivados de la utilización de la terminal de transbordo en Tecún Umán y de la renta de propiedades.

El principal elemento para lograr los objetivo del Plan de Negocios es la habilidad que tengamos para contar con personal clave en el Departamento Comercial.

CONTRATO DE USUFRUCTO

El contrato de usufructo establece que las propiedades se debían de recibir por parte nuestra el 17 de julio de 1998. Debido al problema de robo de rieles mencionado anteriormente, no se pudo recibir las propiedades hasta no tener una solución satisfactoria a este problema y lograr reemplazar la vía. Una vez se logró esto, se recibieron las propiedades el 21 de octubre de 1998. Esto permite que podamos:

- Tener control sobre las propiedades
- Accesar los bienes raíces
- Negociar el uso del derecho de vía

FEGUA ha estado trabajando para solucionar el problema de invasores y del traslado de estas personas

bardier/ALCO (#1009). The #902 unit requires a new engine, plus extensive rehabilitation work, but basic work has been done which allows us to use it as a work train. The work of replacing friction bearing to roller bearings on the platforms and wagons will begin the second quarter of 1999.

The average cost of rehabilitating these locomotive units has been well under budget, at an average cost of US\$23,000 per unit. Please note that the previous figure does not include the replacement of wheels.

COMMERCIAL PROSPECTS

The commercial lines of the company are divided into two parts. The first is the core of our business, which is a freight operation. Even during the rehabilitation phase of our Business Plan, potential customers have showed interest in using our freight services. The potential market includes the transport of steel, melons, seafood, petroleum and sugar. Other potential customers are plastic resins, coffee and grains. Several other customers have shown interest in reopening their spurs.

The second part of our business is the exploitation of the real estate assets and the right of way of the railroad system. We have been successful in negotiating several right of way contracts, mainly for electric lines and also a pipeline. Other rights of way are being negotiated for pipeline and fiber optics. The company has had revenue from operations at our transshipment facility in Tecún Umán and from leasing of properties.

The most important element to the accomplishment of our Business Plan will be our ability to have key personnel in the Commercial Department.

USUFRUCT CONTRACT

The contract states that we should have taken over the properties by July 17th, 1998. Due to the theft of rails mentioned previously, we were not able to take over until we had a satisfactory solution to this problem and the replacement of the track. Once this was accomplished, we took over on October 21st, 1998. This milestone allows us to:

- *Have control over the properties*
- *Access to real estate*
- *Negotiate the use of right of way and lease the right of way*

FEGUA has been working on the squatters' issue, and transfer of these people to other areas is scheduled to begin on January 1999. We will collaborate with the authorities in supporting their work and being of assistance.

a otras áreas está calendarizada para enero 1999. Nosotros colaboraremos con las autoridades dándoles apoyo en su trabajo y la asistencia que puedan requerir.

Las negociaciones por parte del Gobierno con relación a la nueva Estación Central fueron completadas exitosamente. Esta estación está localizada en el sector sur de la Ciudad y tiene varias ventajas como: edificio de administración, bodegas, patio con vía ferroviaria y espacio para crecer los servicios de acuerdo a la demanda de los clientes. La operación de la estación se está negociando con operadores intermodales que puedan dar un valor agregado a los servicios de logística que sean atractivos a nuestros clientes.

ENFOQUE DE GERENCIA

Necesitamos asegurarnos que tengamos una operación segura, no sólo en las operaciones ferroviarias pero con la interacción del tráfico y otras actividades relacionadas con el sistema ferroviario. Se han tenido contactos con Operation Lifesaver, Inc. para contar con el apoyo en educación y establecer una operación segura.

El trabajo de rehabilitación continuará durante el primer semestre de 1999 para asegurar el completar esta fase del Plan de Negocios. Esto garantiza que podamos ofrecer servicios de viaje redondo entre Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla y la Ciudad de Guatemala. Esto está unido estrechamente con el inicio del mercadeo de nuestros servicios en el mercado de transporte. Es necesario transformar el potencial a una realidad, estaremos comprometiendo el volumen de los clientes y establecer relaciones de largo plazo.

Otro factor importante será desarrollar otras oportunidades de negocio como bienes raíces. El potencial existe y concentraremos nuestros esfuerzos en explotarlos.

El éxito de la Fase I obliga que nos preparemos para el desarrollo de las fases subsiguientes de nuestro proyecto. Es necesario identificar el tráfico potencial así como las fuentes de financiación para completar estas fases.

Aún quedan varios asuntos pendientes que resolver con FEGUA, como los invasores, la nueva Estación Central, el fideicomiso y el contrato de usufructo del equipo. Nuestro trabajo continuo con las autoridades aseguran que esto quede resuelto durante el primer trimestre de 1999.

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS

El 20 de abril de 1998, en Asamblea General Extraordinaria de Accionistas con carácter de totalitaria de la empresa, se resolvió modificar la Escritura de Constitución de Sociedad Anónima de la entidad, en el sentido de aumentar el capital autorizado de la entidad a la suma de doscientos millones de quetzales (Q.200,000,000.00), el crear distintas clases de acciones (Acciones comunes Clase A y Clase B, y

The Government's negotiations of the new Central Station have finally been completed. This station will be located in the south part of Guatemala City and has several advantages: an administration building, warehousing, a yard with rail tracks and areas for growing with other services according to customer's demands. The operation of the stations is being negotiated with intermodal operators who can bring value-added logistics services that are attractive to our customers.

MANAGEMENT FOCUS

We need to make sure that we have a secure operation, not only with the operations of our trains but with the interaction of traffic and others that are related to the railway system. Contacts have been initiated with Operation Lifesaver, Inc. to have their support in education and enforcing a safe operation.

Work will continue through the first half of 1999 to insure the completion of the rehabilitation phase of our Business Plan. This will insure that we are able to have round trips between Santo Tomás de Castilla and Puerto Barrios and Guatemala City. This is tightly coupled with beginning to market our services in the transportation market. It is necessary to transform potentiality to reality, we will be committing customers volume to our trains and look for long term relationships.

Looking for other business opportunities such as real estate business will be a major factor for the company. The potential exists and we will concentrate our efforts to exploit them.

The success of Phase I force us to prepare for the development of the following Phases of our project. It is necessary to identify the traffic potential as well as the sources of financing to complete the following phases.

Several issues are still pending to resolve with FEGUA, such as squatters, new Central Station, trust fund and equipment usufruct. On going work with the authorities will ensure that all of this matters are resolved by the first quarter of 1999.

ADMINISTRATION ACTIVITIES

On April 20th, 1998, in Total Stockholder Meeting, a resolution was made to modify the incorporation document authorizing the increase in authorized capital to two hundred million quetzales (Q.200,000,000.00), create different types of shares (common shares class A and class B and preferred shares with limited voting), as well as introducing modifications regarding issues related to Shareholders and Board of Directors meetings.

In Total Stockholder Meeting of May 6th, 1998, it was agreed to modify the Total Stockholder Meeting resolution of April 20th as follows: a) resolution point number 6, letter h, increasing the right of preferred subscription

acciones preferentes de voto limitado), así como modificaciones a las disposiciones de la Asamblea General de accionistas y del Consejo de Administración

En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de carácter de totalitaria, celebrada el 6 de mayo de 1998, se acordó modificar la resolución tomada por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas del 20 de abril de ese año, en el sentido de modificar: a) el punto resolutivo sexto, literal h, a efecto de ampliar el derecho de suscripción preferente de los tenedores de acciones comunes Clase A o Clase B, para la suscripción de nuevas acciones comunes de la otra clase en caso los tenedores de las mismas opten por no ejercitar su derecho de suscripción preferente; b) el punto resolutivo séptimo, literal g a efecto de modificar para algunos casos la mayoría necesaria para que sea válida una resolución tomada por el Consejo de Administración.

Así mismo se resolvió en la misma Asamblea Extraordinaria el modificar la Escritura de Constitución Anónima de la entidad, en su cláusula DECIMA SEGUNDA literales D y E referentes al quórum y mayoría para las Asambleas Extraordinarias.

El 23 de junio de 1998, fue autorizada la escritura pública número 353 por el Notario Pedro Mendoza Montano, la cual contiene la Modificación del Contrato de Constitución de Sociedad Anónima de la entidad, la cual quedó definitivamente inscrita en el Registro Mercantil General de la República el 13 de agosto de 1998.

Se celebró Asamblea General Extraordinaria de Accionistas con carácter de totalitaria llevada a cabo el 8 de julio de 1998, se resolvió confiar la administración de la Sociedad a varios Administradores constituidos en Consejo de Administración, para lo cual se removió del cargo de Administrador Unico al Licenciado Ricardo Calvo Samayoa y se nombraron Consejeros Titulares del Consejo de Administración, así como a 5 de los consejeros suplentes de dicho Consejo, quedando pendiente el nombramiento de los 5 consejeros suplentes faltantes.

El 9 de julio de 1998, fue celebrada sesión del Consejo de Administración, en la cual fueron distribuidos los cargos titulares del Consejo de Administración de la entidad dentro de los Consejeros titulares, quedando distribuidos de la siguiente forma:

- a) Henry Posner III, Presidente
- b) Robert Pietrandrea, Vicepresidente
- c) Pedro Mendoza Montano, Secretario
- d) Sergio A. Paiz Andrade, Vocal I
- e) María Isabel Luján Zilbermann, Vocal II

En la misma sesión del Consejo se nombró al señor Renato Fernández Ravelo, como Gerente General de la entidad, y se acordó el registro de acciones comunes

of common stockholder Class A or Class B, for the subscription of new common shares of the other class in case the holders choose not to exercise their subscription rights; b) modify resolution point number 7, letter g, modifying in some cases the necessary majority to make valid the resolutions made by the Board of Directors.

It was also resolved to modify the incorporation document of the company, twelfth clause letters D and E in reference to quorum and majority for Stockholders Meetings.

On June 23rd, 1998, notarized document number 353 was authorized by Pedro Mendoza Montano, this document contains the Modifications to the Incorporation Contract of the company, and was definitively entered in the General Mercantile Registry of Guatemala on August 13th, 1998.

A Total Stockholders meeting was held on July 8th, 1998 where a resolution was made trusting the administration of the company to several administrators belonging to a Board of Directors. Licenciado Ricardo Calvo Samayoa was removed from his administration post and Proprietary Directors were named as well as five Alternate Directors. It is still pending to name five more Alternate Directors.

On July 9th, 1998, a Board of Directors meeting was held, and in this meeting the Proprietary Director were appointed to the positions of the Board of Directors in the following manner:

- a) *Henry Posner III, President*
- a) *Robert Pietrandrea, Vice president*
- a) *Pedro Mendoza Montano, Secretary*
- a) *Sergio Paiz Andrade, Member*
- a) *María Isabel Lujan Zilbermann, Member*

In the same meeting, Renato Fernández Ravelo was appointed General Manager of the Company. It was also agreed to register common shares Class A and Class B in Bolsa Nacional de Valores, Sociedad Anónima, as well as the creation and issuance of commercial papers for up to Q.35 million quetzales to be negotiated in the stock exchange Bolsa Nacional de Valores, Sociedad Anónima.

On September 5th, 1998 a Total Stockholders meeting resolved amongst other issues, to modify the incorporation papers in order to agree on the commercial paper amortization as well as authorize the General Manager to sign new titles that are issued.

The notarized document number 699 was authorized by Pedro Mendoza Montano on November 27, 1998, this document contains the Modifications to the Incorporation

Clase A y Clase B de la entidad en la Bolsa Nacional de Valores, Sociedad Anónima, así como la creación y emisión de pagarés hasta por un monto de Q.35 millones de quetzales para ser negociados exclusivamente en la Bolsa Nacional de Valores, Sociedad Anónima.

El 6 de septiembre de 1998 en Asamblea General Extraordinaria de Accionistas con carácter de totalitaria de la entidad se resolvió entre otros, modificar el contrato de constitución de la sociedad, a efecto de acordar la amortización de acciones preferentes, así como delegar en el Gerente General la firma de los nuevos títulos de acciones que se emitan.

El 27 de noviembre de 1998 se autorizó la escritura pública número 699 por el Notario Pedro Mendoza Montano, la que contiene Modificación del Contrato de Constitución de Sociedad Anónima de la entidad, la cual quedó inscrita definitivamente en el Registro Mercantil General de la República el 21 de enero de 1999.

El 2 de diciembre de 1998 se celebró sesión del Consejo de Administración de la entidad, y en la misma se resolvió entre otros, la emisión de acciones preferentes y su registro para ser negociadas exclusivamente en la Bolsa Nacional de Valores, Sociedad Anónima. Asimismo, se resolvió aumentar el capital suscrito por el monto de un millón de dólares de los Estados Unidos de América (US\$1,000,000.00) mediante la emisión de acciones comunes y haciendo el llamamiento respectivo a los accionistas. En esa misma sesión, se acordó también adoptar el nombre comercial Ferrovías Guatemala y sus logotipos de identificación.

tion Contract of the company, and was definitively entered in the General Mercantile Registry of Guatemala on January 21st, 1999.

On December 2, 1998, the Board of Directors approved amongst other issues, the issue of preferred stock and its registry for exclusive negotiations in Bolsa Nacional de Valores, Sociedad Anónima. It was also authorized to increase the subscribed capital by one million dollar (US\$1,000,000.00) with the issue of common stocks and make the respective calling to the stockholders. In that same meeting, the Directors agreed to adopt the name Ferrovías Guatemala and its logos for commercial purposes.

Información Financiera
Financial Information



ARTHUR ANDERSEN & COMPANY
MEMBER FIRM OF THE ARTHUR ANDERSEN
NETWORK

Ernst & Young, Germany, The Netherlands
KPMG, Belgium, France, Italy, Mexico,
Spain, Switzerland, U.S.A., U.K., U.S.A., U.S.A.
U.S.A.

INFORME DE AUDITORES INDEPENDIENTES

INDEPENDENT AUDITORS REPORT

A los Accionistas de

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

To the Stockholders of

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

Hemos auditado el balance general adjunto de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (una sociedad anónima en etapa preoperativa constituida en la República de Guatemala) al 31 de diciembre de 1998 y el correspondiente estado de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha. Estos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros, basados en nuestra auditoría.

We have reviewed the enclosed financial position of Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (a company in pre-operations phase incorporated in the Republic of Guatemala) as of December 31, 1998 and its corresponding cash flow statement for the fiscal year to that dates. These financial statements are the responsibility of the Company's Management. Our responsibility is limited to express our opinion of those financial statements, based on our audit.

Excepto por lo que se indica en el párrafo (1) siguiente, efectuamos nuestra auditoría de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas. Estas normas requieren que una auditoría sea planificada y realizada para obtener una certeza razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes. Una auditoría incluye el examen, sobre una base selectiva, de la evidencia que respalda las cantidades y revelaciones presentadas en los estados financieros. Incluye también la evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones importantes hechas por la Administración, así como una evaluación de la presentación de los estados financieros en general. Consideramos que nuestra auditoría provee una base razonable para nuestra opinión.

Except for what is noted in the following paragraph (1), we made our audit in accordance generally accepted accounting standards. These standards require that an audit be planned and performed in order to obtain a reasonable certainty that the financial statements do not contain important errors. An audit includes the exam, of a selective base, of the evidence that backs the quantities and revelations presented in the financial statements. It also includes the evaluation of the accounting principles utilized and the important projections made by Management, as well as an evaluation in general of the financial statements. We consider that our audit provides a reasonable base for our opinion.

- 1 No pudimos satisfacer de la razonabilidad de los inventarios de la Compañía al 31 de diciembre de 1998, los cuales ascendían a Q.2,809,275 (ver nota 5) debido a que no se nos proporcionó la documentación de respaldo del recuento. Además, no practicamos pruebas selectivas de recuento físico sobre tales inventarios, porque la auditoría fue

- 1 *We were not satisfied with the order of the inventories of the Company as of December 31, 1998, which had a value of Q.2,809,275 (see note 5) because we were not provided with the backing documentation. Besides, we were not able to do selective physical counting tests of those inventories, because the audit was contracted after December 31, 1998.*

contratada posterior al 31 de diciembre de 1998.

- 2 Los estados financieros adjuntos han sido preparados considerando que la Compañía continuará como un negocio en marcha. En la actualidad la Compañía se encuentra en etapa preoperativa. El éxito de sus operaciones futuras dependerá de los aportes de capital o financiamiento que se obtengan para desarrollar las actividades de transporte ferroviario.

En nuestra opinión, excepto por el efecto de los ajustes, si los hubiere, como resultado de los asuntos indicados en los párrafos (1) y (2) anteriores, el balance general antes mencionado presenta razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. al 31 de Diciembre de 1998, y sus flujos de efectivo por el año terminado en esta fecha, de conformidad con principios de contabilidad generalmente aceptados.

ARANKY, GONZALES Y ASOCIADOS, S.C.
Firma miembro de
ARTHUR ANDERSEN

Lic. Geraldo González V.
Contador Público y Auditor
Colegiado 1318

Guatemala, C.A.
12 de marzo de 1999

- 2 *The enclosed financial statements have been prepared considering that the Company will continue its business. To this date, this company is in its preoperative phase. The success of its operations depends on the capital contributions or financing that can be obtain for developing the railroad freight operations.*

In our opinion, except by the effect of adjustments, if they are necessary, as a result of the issues mentioned in the above paragraphs (1) and (2), the financial position mentioned before does present reasonably, in all important aspects, the financial situation of Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. as of December 31, 1998, and its cash flow statement for the year ended in that period, in accordance to generally accepted accounting standards.

ARANKY, GONZALEZ Y ASOCIADOS, S.C.
Member firm of
ARTHUR ANDERSEN

Lic. Geraldo González V.
Contador Público y Auditor
Colegiado 1318

Guatemala, C.A.
March 12, 1999

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.
Balance General/Statement of Financial Position
Al 31 de Diciembre de 1998/As of December 31, 1998
(Expresado en Quetzales/Expressed in Quetzales)

ACTIVO			
ASSETS			
		7,167,751	
Circulante			
<i>Current Assets</i>			
Efectivo y equivalentes de efectivo	3,175,524		3D
<i>Cash and cash equivalents</i>			
Cuentas por Cobrar	380,639		
<i>Accounts Receivable</i>			
IVA por Cobrar	800,620		
<i>Tax Receivable</i>			
Inventarios	2,809,275		5
<i>Inventory</i>			
Gastos Anticipados	1,693		
<i>Prepaid Expenses</i>			
		243,618	7
Propiedad, Planta y Equipo			
<i>Property, Plant and Equipment</i>		8,385	
Otros Activos			
<i>Other assets</i>		9,547,178	8
Cargos diferidos			
<i>Deferred charges</i>		16,966,932	
Total Activo			
Total Assets			
PASIVO			
LIABILITIES			
		1,831,513	
Circulante			
<i>Current Liabilities</i>			
Cuentas por Pagar	999,939		9
<i>Accounts Payable</i>			
Documentos por Pagar	724,000		10
<i>Commercial Paper</i>			
Ingresos del Fideicomiso	107,574		11
<i>Trust Income</i>			
Reservas	33,213		
<i>Reserves</i>			
Total Pasivo		1,864,726	
Total Liabilities			
Patrimonio		15,102,206	
<i>Stockholders' equity</i>			
Capital autorizado - 1,500,000 acciones comunes y 500,000 acciones preferentes con valor de Q100 cada una. Pagadas 83,650 acciones comunes y 1,100 acciones preferentes	8,475,000		
<i>Authorized equity - 1,500,000 common stock and 500,000 preferred stock, par value Q100 per share. Paid: 83,650 common shares and 1,100 preferred shares</i>			
Prima sobre acciones	6,627,206		
<i>Paid-in capital</i>			
Total patrimonio		15,102,206	
Total stockholders' equity			
Total pasivo y patrimonio		16,966,932	
Total liabilities and stockholders' equity			

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con este balance
The notes to the financial statements must be read in conjunction with this position

COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
CASH FLOWS STATEMENTS
AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998
AS OF DECEMBER 31, 1998

FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE PREOPERACION
PREOPERATION ACTIVITIES CASH FLOW
CAMBIOS NETOS EN ACTIVOS Y PASIVOS
NET CHANGES IN ASSETS AND LIABILITIES

Efectivo aplicado a aumento de activos/ <i>Cash applied to assets increase</i>	
Cargos diferidos/ <i>Deferred charges</i>	(6,475,858)
Inventarios/ <i>Inventory</i>	(2,796,468)
IVA por cobrar/ <i>Tax receivable</i>	(800,620)
Cuentas por cobrar/ <i>Accounts receivable</i>	(380,639)
Otros activos/ <i>Other assets</i>	(8,385)
Gastos anticipados/ <i>Prepaid expenses</i>	(1,893)
	(10,463,863)
Efectivo obtenido por aumento de pasivos y disminucion de activos <i>Cash obtained thru increase of assets and diminish of assets</i>	
Cuentas por pagar/ <i>Accounts payable</i>	892,028
Ingresos por fideicomiso FEGUA/FEGUA's trust income	107,574
Reservas/ <i>Reserves</i>	33,213
	1,132,815
	(9,330,848)

Efectivo neto aplicado a las actividades de preoperación
Net cash applied to preoperation activities

FLUJO DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE INVERSION
CASH FLOW DUE TO INVESTMENT ACTIVITIES

Adquisición de activos fijos/*Fixed assets acquisition* (256,426)

FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO
CASH FLOW DUE TO FINANCE ACTIVITIES

Efectivo proveniente del pago de acciones/ <i>Cash obtained thru shares payment</i>	8,469,000
Efectivo obtenido por prima de acciones/ <i>Cash obtained thru paid-in capital</i>	3,563,798
Efectivo proveniente de la emisión de documentos por pagar <i>Cash obtained thru the issuance of commercial paper</i>	724,000
	12,756,798

Efectivo neto obtenido de las actividades de financiamiento
Net cash obtained due to finance activities

AUMENTO NETO DE EFECTIVO/ <i>NET INCREASE OF CASH</i>	3,169,524
SALDO DE EFECTIVO, al inicio del periodo <i>CASH BALANCE, beginning of period</i>	6,000
	3,175,524

SALDO DE EFECTIVO, al final del periodo
CASH BALANCE, end of period

INFORMACION COMPLEMENTARIA
COMPLEMENTARY INFORMATION

Transacciones que no generaron flujo de efectivo <i>Transactions that did not generate cash flow</i>	
Aporte en especie de un estudio de prefactibilidad en pago de prima sobre el valor nominal de las acciones <i>Feasibility study contributed as payment of paid in capital of the nominal value of the shares</i>	3,071,320

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con este balance
The notes to the financial statements must be read in conjunction with this position

COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS
AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.
FINANCIAL STATEMENTS NOTES
AS OF DECEMBER 31, 1998

1. Breve historia de la Compañía

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. (la "Compañía") fue constituida en la República de Guatemala el 5 de mayo de 1997 para operar por plazo indefinido. El objeto principal de la Compañía es desarrollar actividades de transporte terrestre en general y en especial transporte ferroviario. Actualmente, la Compañía se encuentra en fase preoperativa.

1. Brief Company history

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (the "Company") was incorporated in the Republic of Guatemala on May 5th, 1997 to operate indefinitely. The main objective of the Company is to develop ground transportation activities in general and specially railroad transportation. At this time, the Company is in its preoperations phase.

2. Unidad monetaria

La Compañía mantiene sus registros contables en quetzales (Q), moneda oficial de la República de Guatemala, la cual al 31 de diciembre de 1998 se cotizaba con respecto al dólar en el mercado bancario, a la tasa de cambio de Q 6.78 por US\$ 1.00.

2. Monetary unit

The Company maintains its accounting records in Quetzales (Q), official currency of the Republic of Guatemala, which as of December 31, 1998 was quoted at an exchange rate of Q 6.78 per US\$ 1.00 in the financial market.

3. Principales políticas contables

Las políticas contables que sigue la Compañía están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, los cuales requieren que la Administración efectúe ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos, para determinar la valuación de algunas de las partidas incluidas en los estados financieros y para efectuar las revelaciones que se requiere presentar en los mismos. Aún cuando pueden llegar a diferir de su efecto final, la Administración considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

3. Main accounting policies

The main accounting policies followed by the Company are in accordance to the generally accepted accounting standards, which require that Management makes certain projections and assumptions, in order to determine the value of certain items included in the financial statements and to elaborate the revelations required in the statements. Even though these might differ in its final effect, Management considers that the projections and assumptions made are adequate under the circumstances made.

(a) Indemnización de empleados

De acuerdo con el Código de Trabajo de la República de Guatemala, la Compañía tiene obligación de pagar indemnización a los empleados que despida bajo ciertas circunstancias. La Compañía tiene como política provisionar un 8.33% sobre el total de sueldos pagados.

(a) Employees severance

According to the Republic of Guatemala's Labor Law, the Company has the obligation of making severance payments to the employees terminated under certain circumstances. The Company has a policy of provisioning 8.33% of the total salaries paid.

(b) Mobiliario, equipo de cómputo y vehículos

Las cuentas de mobiliario, equipo de cómputo y vehículos son llevadas al costo. Las mejoras y erogaciones que prolongan la vida útil de los bienes serán capitalizadas, mientras que las reparaciones menores y mantenimiento serán cargados a resultados del año que se incurren.

(b) Furniture, computers and vehicles

The furniture, computer equipment accounts and vehicles are managed at cost. The improvements and expenses to improve the usefulness of the goods are capitalized, while minor repairs and maintenance are charged against year-end results of the period.

La depreciación se calculará bajo el método de línea recta, aplicando porcentajes de acuerdo a la vida útil estimada de los bienes.

Depreciations are calculated with the straight line model, applying percentages according to the estimated usefulness of the goods.

(c) Gastos de organización y preoperativos

Los gastos incurridos en la organización y la actividad preoperativa de la Compañía así como de reparación de la vía principal están siendo capitalizados y serán amortizados a razón del 20% anual.

(d) Efectivo y equivalentes de efectivo

Para la preparación de los estados de flujos de efectivo, se consideran como equivalentes de efectivo las inversiones altamente liquidables tales como inversiones en valores de entidades financieras con garantía de recompra inmediata y otros valores con vencimientos originales de tres meses o menos.

A continuación se presenta la integración del efectivo y equivalentes de efectivo que se incluye en dichos estados al 31 de diciembre de 1998:

Caja y bancos
Cash and banks

Q 2,175,524

Más-
Plus-

Equivalentes de efectivo:
Cash equivalents

Inversiones en valores (ver Nota 6)
Investments

1,000,000

Efectivo y equivalentes de efectivo
Cash and equivalents

Q 3,175,524

(c) Organization and preoperation expenses

The organization's incurred expenses and the preoperation activities of the Company as well as the the rehabilitation costs are being capitalized and will be amorticed at a rate of 20% per year.

(d) Cash and cash equivalents

When preparing the cash flow statements, the highly liquidable investments such as investments in values of other financial entities with a guaranteed immediate purchase and other values which are due in three months or less are considered as cash equivalents.

The integration of cash and cash equivalents that are included in the financial statements as of December 31, 1998 are presented as follows:

4. Contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria

El 25 de noviembre de 1997, Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. firmaron un contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria propiedad de Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA - para la prestación de transporte ferroviario.

Por medio de este contrato la Compañía por su cuenta y riesgo pondrá en condiciones de operación adecuada la vía férrea y los elementos de apoyo que conforman el actual sistema ferroviario de Guatemala con el fin de prestar el servicio de transporte por ferrocarril. El plazo del contrato es de cincuenta años, prorrogables hasta cinco periodos de diez años.

La Compañía pagará a FEGUA por concepto de canon durante los años que dure el contrato los siguientes

4, Railroad utility goods usufruct contract

On November 25, 1997, Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA - and Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. signed and usufruct contract for the railroad goods owned by Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA - for the service or railroad transportation.

By means of this contract the Company will propose the operation conditions that are adequate on the railway track and the support elements that consist of the Guatemalan railway system in order to provide railroad transportation service. The contract's duration is 50 year, which can be prolonged for up to five periods of ten years.

The Company will pay FEGUA a fee based on a percentage of the income for the duration of the contract, as follows: From the first to the fifth year a 5% fee and after the sixth year it increases to 10%

porcentajes de sus ingresos brutos: Del primero al quinto año un 5% y del sexto año en adelante un 10%.

Inventarios

Al 31 de diciembre de 1998, los inventarios lo constituirían los siguientes bienes en las ubicaciones que se mencionan a continuación:

Durmientes importados <i>Imported ties</i>	Q 322,344
Durmientes- <i>Ties-</i>	
Central	1,074,209
Puerto Barrios	522,816
Bananera	205,474
Zacapa	132,791
Entre Ríos	47,072
Picuat	18,656
Cayuga	17,014
Gualán	13,215
	2,031,445
Tornillos y roscas de presión <i>Bolts and washers</i>	439,317
Tablares en Puerto Barrios <i>Wood</i>	12,744
Combustibles y aceite <i>Fuel and lubricants</i>	3,623
	Q 2,809,275

Inversiones en valores

Corresponde a una inversión en Bonos Hipotecarios en el Banco Granai & Townson, S. A. la cual levanta una tasa de interés del 18% anual y vence el 20 de enero de 1999.

Mobiliario, equipo de cómputo y vehículos

Este rubro lo integraban los activos siguientes:

Equipo de computación <i>Computer equipment</i>	Q 115,380
Vehículos <i>Vehicles</i>	95,418
Mobiliario y equipo <i>Furniture and equipment</i>	42,976
Maquinaria y equipo <i>Machinery and equipment</i>	2,652
	256,426
Menos - Depreciación acumulada Less - Accumulated depreciation	(12,808)
	Q 243,618

5. Inventarios

As of december 31, 1998, the inventories were conformed of the following good in the locations that are mentioned as follows:

6. Investments in values

Corresponds to a bond investment with Banco Granai & Townson, S.A. which earns an interest of 18% annually and expires on January 20, 1999.

7. Furniture, computers and vehicles

These item is integrated as follows:

8. Cargos diferidos

El saldo de esta cuenta se integraba de la siguiente manera:

Gastos de reparación vía principal-
Line rehabilitation expenses-

Estudio de prefactibilidad <i>Feasibility study</i>	Q 3,071,320
Durmientes <i>Ties</i>	1,778,164
Servicios <i>Services</i>	888,695
Limpieza, reparación y nivelación <i>Track work, reparation and leveling</i>	716,305
Puentes y drenajes <i>Bridges and drainages</i>	390,752
Sueldos <i>Salaries</i>	234,191
Transporte de durmientes <i>Tie transportation</i>	134,887
Reparación derecho de vía <i>Right of way repairs</i>	103,812
Otros <i>Others</i>	265,457
	7,583,583

Gastos preoperativos administración-
Preoperative administration expenses-

Sueldos y prestaciones laborales <i>Salaries</i>	571,164
Honorarios <i>Professional fees</i>	334,081
Gastos de viaje <i>Travel expenses</i>	208,699
Servicios administrativos <i>Administration services</i>	153,199
Almacenaje <i>Warehousing</i>	135,300
Gastos selección de personal <i>Personnel selection expenses</i>	119,464
Otros <i>Others</i>	441,688
	1,963,595
	Q 9,547,178

8. Deferred charges

The balance of this account is integrated as follows:

9. Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar al 31 de octubre de 1998 se integraban así:

Cuentas por pagar subsidiaria <i>Accounts payable subsidiary</i>	Q 579,446
Proveedores <i>Suppliers</i>	158,976
Impuestos y contribuciones <i>Taxes and contributions</i>	122,792
Prestaciones laborales <i>Labor obligations</i>	62,977
Retenciones ISR <i>ISR retentions</i>	55,530
Intereses <i>Interest</i>	13,255
Descuentos sobre sueldos <i>Salary discounts</i>	6,429
Otras <i>Others</i>	534
	Q 999,939

9. Accounts payable

The accounts payable consisted of the following as of December 31, 1998:

10. Documentos por pagar

Al 31 de diciembre de 1998 se tiene autorizada la emisión de pagarés hasta por un monto de Q35,000,000. Los pagarés emitidos están garantizados por la Compañía y devengan un interés anual comercial.

Los pagarés en circulación al 31 de diciembre de 1998 se detallan a continuación:
The commercial paper issued and placed as of December 31, 1998 are the following:

Emisión <i>Issuance</i>	Monto máximo <i>Value</i>	Monto en circulación <i>Placed</i>	Tasa de interés <i>Interest rate</i>
PCODEFEQ1	Q 1,000,000	Q 280,000	16.70%
PCODEFEQ2	500,000	444,000	17.80%
Total	Q 1,500,000	Q 724,000	

Estas obligaciones se están colocando a través de la Bolsa Nacional de Valores, S. A.
This obligations are being placed through the Bolsa Nacional de Valores, S.A.

11. Ingresos del fideicomiso FEGUA

Este monto corresponde a la facturación a terceros hecha por la Compañía por cuenta de FEGUA por derecho de paso y otros servicios.

11. FEGUA's trust income

This amount corresponds to the invoicing to third parties on behalf of FEGUA for right of way and other services.

12. Impuesto sobre la renta

Las autoridades fiscales no han revisado la declaración del impuesto sobre la renta presentada por la Compañía desde su constitución hasta el 31 de

12. Income tax

The physical authorities have not yet reviewed the income tax statement presented by the Company from the time it was formed through December 31,

diciembre de 1998. De conformidad con la ley del impuesto Sobre la Renta, la facultad del estado para ejercer el derecho de revisión de las declaraciones de impuestos prescribe en cuatro años, según lo establecen las reformas al Código Tributario, Decreto 58-96 vigente a partir del 16 de agosto de 1996.

1998. According to the income tax law, the government has the authority to review the tax statements up to four years after presented, as established by the Tax Code, Decree 58-96 in effect from August 16, 1996.

Directores y Gerencia de la Empresa
Board of Directors and Management

Consejo de Administración
Board of Directors

Henry Posner III
Presidente
President

Robert A. Pietrandrea
Vice Presidente
Vice President

Sergio Paiz A.
Director
Director

Maria Isabel Luján Z.
Director
Director

Pedro Mendoza Montano
Director
Director

Peter F. Turrell (*)
Director Suplente
Alternate Director

Fred W. Schwartz
Director Suplente
Alternate Director

Selina Mejicanos
Director Suplente
Alternate Director

Iván Antonio Illescas
Director Suplente
Alternate Director

Renato Fernández Ravelo
Director Suplente
Alternate Director

Gerencia
Management

Renato Fernández Ravelo
Gerente General
General Manager

Roberto Papadópolo Mora (**)
Gerente Comercial
Commercial Manager

Jorge Mario Coronado Brolo
Gerente de Operaciones
Operations Manager

Jorge De León Ovalle
Gerente Financiero y Administrativo
Finance and Administration Manager

- (*) El señor Turrell dejó de ser director suplente a partir del Abril 1999
(*) Mr. Turrell was an alternate director until April 1999
(**) El señor Papadópolo inicia labores en Abril 1999
(**) Mr. Papadópolo begins working on April 1999

GUATEMALA

1999

Memoria de Labores

Annual Report

**Compañía Desarrolladora Ferroviaria, Sociedad Anónima
Guatemala, C.A.**

ndice
dex

Carta a los Inversionistas.....	3
<i>Letter to Investors</i>	
Informe de Gerencia.....	7
<i>Management Report</i>	
Información Financiera	21
<i>Financial Information</i>	
Directores y Gerencia de la Empresa.....	45
<i>Board of Directors and Management</i>	

G U A T E M A L A

Carta a los Inversionistas
Letter to Investors

Estimado Accionista:

Desde el día de la apertura de la ruta del ferrocarril hasta el Atlántico el 1 de Diciembre de 1999, la naturaleza de nuestra empresa ha cambiado de un proyecto de construcción especulativo a aquella con un interés en una base de ingresos incremental. Empezando con los movimientos iniciales de contenedores desde Santo Tomás de Castilla hacia la Ciudad de Guatemala; otro movimiento que representó aproximadamente 7500 toneladas de acero, se hizo en 30 días y logró para nosotros cumplir con varios objetivos importantes:

1. Demostrar nuestra habilidad de mover carga de manera confiable desde el puerto hasta las instalaciones del cliente. Esto se logró a pesar de tener que improvisar áreas de carga en Puerto Barrios y el uso de transporte terrestre en la Ciudad de Guatemala para llevar el producto a su destino final.
2. Demostrar la eficiencia del transporte ferroviario. Esto se ha logrado al aprovechar la habilidad de cargar la capacidad equivalente de dos camiones en un vagón plataforma.
3. El lograr establecer a nuestra empresa como una modalidad de transporte con credibilidad tal y como lo evidencia un cliente que nos ha proporcionado el 90% del tonelaje a ser transportado.

Internamente, la confianza de los clientes nos ha permitido que por primera vez se pongan a prueba las disciplinas que previamente eran únicamente teorías. Con los movimientos diarios de tráfico comercial, nuestras fuerzas de operaciones y mantenimiento tienen la responsabilidad de implantar la seguridad, eficiencia y confiabilidad. Estamos aprendiendo rápidamente cuales son nuestras fortalezas y nuestras debilidades, y conforme la operación sea mas y mas rutinaria estaremos preparados para pasar al siguiente nivel de capacidad.

Dicho lo anterior, hemos tenido el cuidado de no establecer niveles de expectativa a nuestros clientes que sean ajenos a nuestra realidad.

Dear Shareholder:

Since reopening of the railway all the way to the Atlantic on December 1st, the nature of our company has changed from that of a speculative construction project to that of a going concern with an increasingly diverse revenue base. Beginning with initial movements of containers from Santo Tomás de Castilla to Guatemala City, another movement representing approximately 7500 tons of steel, was accomplished in 30 days and achieved for us several important objectives:

- 1. Demonstration of our ability to reliably move the traffic from shipside to the customer. This was accomplished despite makeshift loading arrangements at Puerto Barrios and the use of truck transportation at Guatemala City to reach the customer.*
- 2. Demonstration of the efficiency of rail transportation. This was accomplished by taking advantage of the ability to load two truckloads onto one platform wagon.*
- 3. The establishment of our company as a credible mode of transportation as evidenced by a substantial customer's providing us with 90% of their tonnage.*

Internally, the customer's trust has also allowed us to for the first time to test the disciplines that previously were mere theories. With daily movement of revenue traffic, our operations and maintenance forces are charged with the implementation of safety, efficiency and reliability. We are rapidly learning our strengths and weaknesses, and as the operation becomes more routine we are preparing to reach the next level of capacity.

The above being said, we are being careful not to set an unrealistic level of expectations on the part of our customers. Until we are convinced ourselves that significant additional traffic can be handled at an acceptable level of safety, efficiency and reliability, we will not make commitments

Hasta que estemos convencidos que tenemos la capacidad de manejar mayor nivel de tráfico con seguridad, eficiencia y confiabilidad, no haremos compromisos que no podamos cumplir. El crecimiento, por tanto, evolucionará en los meses subsiguientes.

En paralelo con nuestro negocio núcleo de transporte de carga por ferrocarril, estamos siendo beneficiados por un flujo constante de ingresos provenientes de otras actividades económicas tales como el arrendamiento de las facilidades portuarias en Puerto Barrios y la transferencia de operaciones para el ferrocarril mexicano en Tecún Umán. Ingreso adicional de otras actividades económicas, como la instalación de fibra óptica, se continúan presentando como opciones. Esto es un desarrollo significativo para nosotros ya que establece un valor para el uso del derecho de vía – en este caso, US\$2,500 por kilómetro por año.

Es también importante resaltar que el compromiso de los accionistas con el proyecto no ha mermado a pesar de los continuos problemas con el mercado de capitales financieros en América Central. El hecho de que muchos de los accionistas acudieran al llamamiento de capital hecho en Abril de 1999 es un testamento de su fe en el negocio y nuestras perspectivas económicas. Hablando en nombre de RDC, nuestro apoyo al proyecto ha sido demostrado con nuestro consentimiento de dar financiamiento alternativo a pesar de que no es el uso óptimo de nuestros recursos financieros. Es muy gratificante que algunos de los otros accionistas también han participado en el financiamiento alternativo, que representa de igual forma un uso no óptimo de sus fondos monetarios.

Permítanme una vez más hacer notar que la reapertura del sistema ferroviario nacional en Guatemala por parte del sector privado nunca se hubiera logrado hasta que nos embarcamos en este proyecto. El viaje a sido difícil hasta la fecha, pero a partir del año 2000 será más cómodo al ser aceptado una vez más el ferrocarril como un modo de transporte.

Henry Posner III
Presidente, Consejo de Administración

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

that we are unable to keep. Growth, therefore, will be evolutionary in the coming months.

In parallel with our core rail freight business, we are enjoying a steady flow of revenue from our existing non-core lines of business such as the lease of port facilities at Puerto Barrios and the transfer operation for the Mexican Railway at Tecun Uman. Additional non-rail revenue, such as fiber optics, continues to present itself in various forms. This is a significant development for us in that it establishes a value for one use of our right-of-way – in this case, US\$2,500 per kilometer per year.

It is also worthy of note that the shareholders' commitment to the project has not wavered despite the ongoing problems with the capital markets in Central America. The fact that many of the shareholders subscribed for the capital call of April 1999 is testament to their faith in the business and our economic prospects. Speaking for RDC, our own support for the project is demonstrated by our willingness to provide bridge financing despite this being a sub-optimal use of our own funds. It is especially gratifying that some of the other shareholders have also participated in the bridge financing, which for them is also a sub-optimal use of their own funds.

Let me once again take note that the reopening of a national railway system by the private sector had never been accomplished until we embarked upon this project. The ride has been a rough one to date, but the year 2000 will be smoother as we become an accepted mode of transportation once again.

Henry Posner III
President, Board of Directors

G U A T E M A L A

Informe de Gerencia ***Management Report***

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

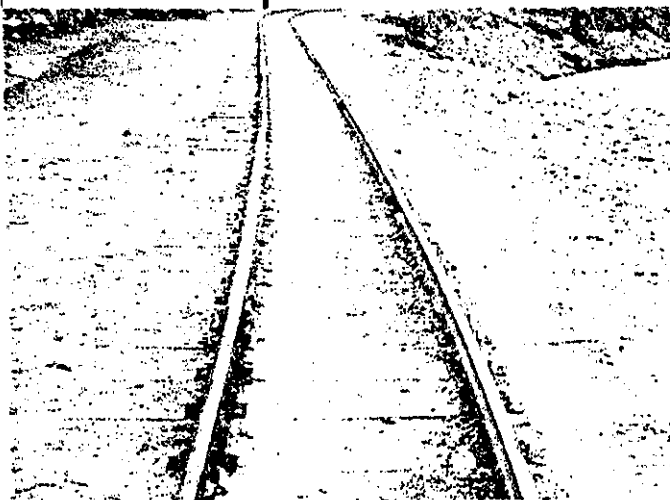
Informe de Gerencia
Programa de Rehabilitación
Vía Ferroviaria

Management Report
Rehabilitation Program
Railway

Para cumplir con el objetivo de la empresa en brindar servicios de transporte de carga por ferrocarril, se dividió el trabajo de rehabilitación en la vía en varios segmentos. Esto permitió trabajar simultáneamente en varios puntos para avanzar al máximo posible. Los segmentos de trabajo fueron los siguientes:

To meet the company's objective of beginning the railroad freight transportation, the work of rehabilitating was divided into several track segments. This allowed to work simultaneously to obtain the maximum results. The work segments were the following:

Segmento Segment	Nombre Name	PM Inicial Initial MP	PM Final Final MP	Longitud Length
I	Santo Tomás	2.2	4.0	1.8
II	Puerto Barrios	0	38	38
III	Bananera	39	59	21
IV	Quiriguá	60	82	23
V	Gualán	83	102	20
VI	Zacapa	103	113	11
VII	Reforma	114	127	14
VIII	El Rancho	128	132	5
IX	Guatemala	133	200	68
X	Ciudad	201	202	2
	Total			203.8



Vista parcial de un segmento de vía rehabilitado en la rivera del Río Motagua.
Partial view of rehabilitated track on the bank of Motagua River

El trabajo de rehabilitación se vio afectado por los trabajos de reparación que como consecuencia de la tormenta tropical Mitch se ocasionaron en la vía ferroviaria. El trabajo que más tiempo demoró fue la reconstrucción del Puente Negro, este puente es el que cruza el Río Grande en Zacapa, y sin él no se puede tener la vía completa. El 1 de diciembre de 1999 se completó este trabajo, y por primera vez en varios años la ruta atlántica del ferrocarril está habilitada para el transporte ferroviario.

Locomotoras y Vagones

De vital importancia es poder contar con el equipo tractivo y rodante necesario para poder brindar el servicio de transporte a los clientes. Si bien el trabajo de reparación de las locomotoras se inició desde 1998 para contar con equipo para los trenes de trabajo, el esfuerzo y énfasis se hizo durante 1999. Las locomotoras para servicio son la serie 900, GE Babcock & Wilcox y la serie 1000, Bombardier ALCO MX-620. Las locomotoras de la serie 900 requirieron de reconstrucción total de motor así como revisión y reparación completa de todos los sistemas eléctricos y neumáticos. Un gran avance y ventaja para la empresa es la alianza estratégica hecha con la entidad Reconstructora de Motores Furlán, lo que garantiza que en mecánica se tenga un servicio de primera con un excelente costo beneficio.

El equipo de rodamiento principal a utilizar para prestar el servicio de transporte de carga es con las plataformas serie 88000. Estas plataformas tienen la capacidad de cargas hasta 88,000 libras, lo que permite llevar carga hasta por un máximo equivalente al doble de capacidad de un cabezal. Las plataformas se han revisado y reacondicionado para ser utilizadas al máximo posible.

También se ha evaluado la rehabilitación de la locomotora de vapor #205, para los prospectos de viajes de turismo. Este trabajo se hizo con la colaboración de la empresa Turistren de Santa Fe de Bogotá, Colombia.

The schedule of the rehabilitation program was slowed down because of repair works of damages caused by Tropical Storm Mitch. The longest delay was due to restoration work of Negro Bridge, a bridge that crosses Grande River in Zacapa. The importance of this bridge is that it was the last link to a complete rail track in the Atlantic Division. On December 1st, 1999 the work was completed and for the first time in many years the complete connection in the Atlantic Division was rehabilitated for transportation.

Rolling Stock

Having the adequate rolling stock is of vital importance to provide railroad transportation services to our customers. The rehabilitation work of rolling stock began in 1998 with minimal work done for work trains, but the bulk of work was done during 1999. The locomotives needed for continuous service are the 900 series, GE Babcock and Wilcox, and the 1000 series, Bombardier ALCO MX-680. The 900 series locomotives required a complete engine overhaul as well as revision of electric and air systems. The company has benefited from the strategic alliance with Reconstructora de Motores Furlán. This alliance guarantees that work in the mechanical department is top rated with optimum benefits in cost.

The main wagons for transportation services are the 88000 series platforms. These platforms have the capacity of loading up to 88,000 pounds, which allows a maximum of two truckloads of cargo. The platforms have been checked and conditioned for the heavy use expected.

The rehabilitation of steam engine #205 is being evaluated for potential tourism charters. This work is done with the collaboration of Turistren of Santa Fe de Bogotá, Colombia.

Operaciones Comerciales

Operaciones Ferroviarias

El 15 de abril de 1999 se reiniciaron las operaciones comerciales de transporte de carga por ferrocarril. El primer transporte fue de sacos de cemento desde la Planta San Miguel, El Progreso hasta la terminal en la Zona 12. Debido a varios factores, todos ajenos a la empresa, no se pudo continuar prestando el servicio pero quedó plenamente demostrada la viabilidad del transporte ferroviario.

La vía ferroviaria quedó plenamente restablecida el 1 de diciembre de 1999 con la apertura del puente sobre el Río Grande en Zacapa. Con esto, teníamos la capacidad de ofrecer servicio de transporte de carga continuo entre los puertos del Atlántico y la Ciudad de Guatemala. El primer transporte que se hizo desde Santo Tomás de Castilla fue de contenedores con productos cerámicos. La importancia de este primer transporte radica en que se pudo demostrar que lo que una vez fue un plan ahora es una realidad: se logró restablecer el transporte ferroviario en Guatemala.

La capacidad de carga que tiene el equipo rodante permite que los clientes puedan mover mas carga lograr manejar mayor densidad de peso en los embarques. Esto es la verdadera ventaja del ferrocarril, la cual puede ser explotada por el usuario teniendo un beneficio real y cuantificado en sus actividades de transporte

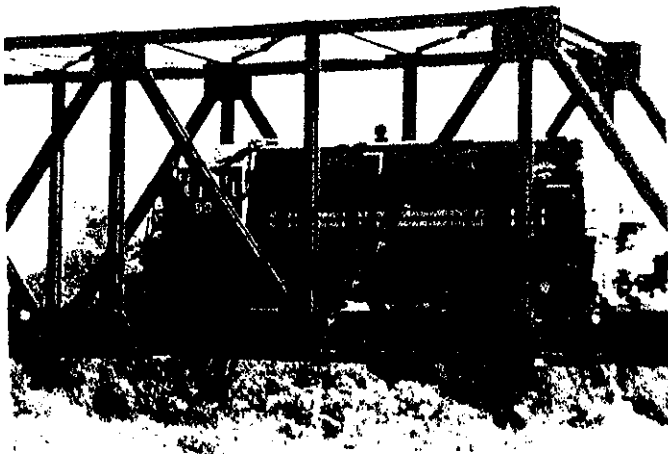
Commercial Operations

Railroad Operations

On April 15th, 1999 the commercial operations of the company actually began. The first transport was cement from the cement plant in San Miguel, El Progreso to the Zone 12 terminal. Due to several factors, all external to the company's control, the service couldn't continue but the feasibility of railroad transportation was demonstrated.

The railway was completely rehabilitated on December 1st, 1999 with the completion of the river crossing the Grande River in Zacapa. This allowed for the offering of continuous railroad freight transportation between the Atlantic Ports and Guatemala City. The first haul was made from Santo Tomás de Castilla consisting of containers with ceramic tiles. The importance of this first movement was in demonstrating that what once was a plan now is a reality: reestablishing the railroad transportation in Guatemala

The cargo capacity of the wagons allows for customers to move higher densities of products This is the real advantage of railroad transportation, which can be exploited by the end user to obtain real and quantified benefits in their cargo transportation activities. The railroad in Guatemala is an alternative for the transportation logistics offering real solutions to customers requirements.



Locomotora #907 cruzando por primera vez el puente sobre el Río Grande, Zacapa. Con esto, se logró tener la vía rehabilitada en la División Atlántico.

Locomotive #907 crossing the Grande River, Zacapa for the first time. This marked the rehabilitation of the track in the Atlantic Division.

de carga. El ferrocarril en Guatemala es una alternativa en la logística de transporte de carga que ofrece una solución a los requerimientos del cliente.

Turismo

El interés de operadores de turismo para trenes con locomotoras de vapor ha resultado en elaborar un plan de rehabilitación de locomotoras contempladas en el contrato de usufructo. Inicialmente, se rehabilitará la locomotora #205, Baldwin 2-8-2, para ser usada en el primer tren turístico. Para esto, se ha contratado a la empresa Turistren de Bogotá, Colombia para elaborar el plan de rehabilitación y supervisar la ejecución del mismo. La locomotora #205 estará lista en el mes de febrero 2000.

Otras actividades ferroviarias

La estación de ferrocarril en Tecún Umán continúa atendiendo el servicio ferroviario proveniente de México. La mercadería que ingresa de ese país por la vía ferroviaria hace uso de la vía con destino a otras ubicaciones o bien se hace la descarga de mercadería en la propia estación para luego ser internada en el país o trasladada en tránsito hacia otros destinos. La privatización de la línea Chiapas-Mayab, por parte del gobierno de México, promete incrementar el volumen de tráfico que se maneja en la estación.

Derecho de vía

De acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria Propiedad de Ferrocarriles de Guatemala para la Prestación de Transporte Ferroviario contenido en la escritura número 402 autorizada por el Escribano de Cámara y Gobierno, Ferrovías Guatemala está autorizada a prestar servicios para desarrollar otras actividades económicas en el derecho de vía y en los terrenos asignados por FEGUA para otorgar servidumbre de paso para tuberías, fibra óptica, cables de energía eléctrica y otros. El potencial de desarrollo de este rubro para los próximos años es bastante significativo tomando en cuenta las distintas oportunidades para su explotación.

Tourism

Tourism operators are interested in steam engine excursions for rail fans. This has resulted in elaborating the rehabilitation program for steam engines, which in turn are included in the usufruct contract. Initially, locomotive #205, a Baldwin 2-8-2 locomotive, will be rehabilitated for tourism trains. For this, Turistren of Bogotá, Colombia has been contracted to make the plan and supervise its execution. Locomotive #205 will be ready by February 2000.

Other railroad activities

The rail station at Tecún Umán continues to provide service to product hauled by Mexican railroads. Incoming products with railroads use the track rights to the station or other nearby destinations. At the station products are transshipped for in country or other Central American country destination. The privatization of the Chiapas-Mayab line by the Mexican Government promises an increase of traffic volume handled at the border station.

Right of way easements

The Usufruct Contract of Railroad Good Property of FEGUA, contained in the public document number 402 authorized by the Government's Attorney authorized Ferrovías Guatemala to develop other economic activities in the right of way and other property assigned by FEGUA. This allows for easements for pipes, fiber optics, electric energy transmission lines and others. The development potential of this is highly significant considering the different opportunities presented.

The following contracts have been negotiated:

- ❑ *GENOR - Generadora Eléctrica del Norte, Limitada - right of way easement for the installation of electric transmission lines. The length of the easement, in several points in Izabal Department, is of approximately 18 kilometers.*
- ❑ *ADMINPRO - Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala, Sociedad Anónima - company that has rented the Tecún Umán railroad station, with prospects to develop a multi-modal facility for a diverse number of customers and transportation modes.*

Se han gestionado los siguientes contratos:

- ❑ GENOR – Generadora Eléctrica del Norte, Limitada – servidumbre de paso para la instalación de líneas de transmisión eléctrica. La longitud de la servidumbre de paso, ubicada en varios puntos del Departamento de Izabal, es de 18 kilómetros aproximadamente.
- ❑ ADMINPRO – Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala, Sociedad Anónima – empresa que ha tomado en arrendamiento la estación fronteriza de Tecún Umán, con miras a desarrollarla como una terminal multi modal que pueda atender a varios clientes y distintos modos de transporte.
- ❑ Texaco Guatemala, Inc. – servidumbre de paso para la utilización de tubería para el transporte de combustibles. Esta tubería se encuentra en Puerto Barrios y tiene una longitud de aproximadamente 2 kilómetros.
- ❑ Planos y Puntos, Sociedad Anónima y Generadora del Sur, Sociedad Anónima – servidumbre de paso para la instalación de líneas de transmisión eléctrica. Esta servidumbre se encuentra en el Departamento de Escuintla y tiene una longitud aproximada de 3 kilómetros inicialmente. La empresa usuaria ha manifestado el interés en ampliar la longitud de la servidumbre de paso.
- ❑ *Texaco Guatemala, Inc. – right of way easement for a fuel pipeline. This pipeline is in Puerto Barrios and has an approximate length of 2 kilometers.*
- ❑ *Planos y Puntos, Sociedad Anónima y Generadora del Sur, Sociedad Anónima – right of way easement for electric transmission lines. This easement is located in Escuintla Department and has an approximate length of 3 kilometers. The favored company has stated the interest of increasing the length of the easement.*

Also, the the following contract was celebrated:

- ❑ *GASISTMO – Gasoducto del Istmo (Guatemala), Sociedad Anónima – granting the promissory note to contract a right of way easement for the installation of a natural gas pipeline. The duration of this promise is for two years, expiring on June 2001.*

At the time the properties were transferred. FEGUA had several of these rented. New contracts are being negotiated and elaborated , which adds to the company's revenue. Worth mentioning is the fact that over the year a census is being made to determine the users of railroad's properties to establish the grounds for legalizing the use of the properties.



Puente El Tecolote, ya rehabilitado. Se cambiaron la totalidad de los durmientes.
El Tecolote bridge already rehabilitated. All cross ties were changed.

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

Además, se ha gestionado el siguiente contrato:

- GASISTMO - Gasoducto del Istmo (Guatemala), Sociedad Anónima - al cual se le confiere una promesa de constitución de contrato de servidumbre de paso para la construcción de un gasoducto de gas natural. La vigencia de la promesa del contrato de servidumbre de paso tiene una duración de dos años, venciendo en Junio de 2001.

Al momento de recibir los bienes de parte de FEGUA, varios de estos se encontraban arrendados. Con estos inquilinos se ha hecho la gestión y negociación de un nuevo contrato, lo cual genera un ingreso a la compañía. Vale mencionar que una actividad que se ha emprendido a lo largo del año es hacer un censo de los usuarios de inmuebles en todas las propiedades sobre las que recae el usufructo a fin de poder legalizar la ocupación de los mismos.

Relaciones con FEGUA

Contrato de Usufructo del Equipo

El Contrato de Usufructo Oneroso del Equipo Ferroviario Propiedad de FEGUA está contenido en la escritura numero 41 autorizada por el Notario Marco Antonio Cornejo Marroquín fue firmado por los representantes respectivos de Ferrovías Guatemala y FEGUA el 23 de marzo de 1999. Este contrato otorga el uso, reparación y mantenimiento del equipo ferroviario para la prestación en las distintas ramas del transporte ferroviario. En general, los bienes que comprende este contrato son las locomotoras diesel, locomotoras de vapor, vagones de carga, coches de servicio de pasajeros, coches de servicios especiales, instalaciones de apoyo y equipo, herramientas y accesorios del equipo ferroviario. Para darle una mayor solidez al contrato, FEGUA estipuló al momento de la firma que el mismo debe de ser aprobado mediante acuerdo gubernativo el cual debe de ser publicado en el Diario Oficial. Por varios motivos, todos ajenos a Ferrovías Guatemala, esto último no se ha logrado cumplir a la fecha, sin embargo no ha limitado a operabilidad del contrato y, en consecuencia, la utilización del equipo para las opera-

FEGUA Relations

Equipment Usufruct Contract

The Usufruct Contract of Railroad Equipment Property of FEGUA contained in public document number 41 authorized by the Notary Marco Antonio Cornejo Marroquín was signed by the representatives of Ferrovías Guatemala and FEGUA on March 23rd, 1999. This contracts allows the company to use, repair and maintain the railroad equipment for the different types of services. In general, the goods described in the document are diesel locomotives, steam engine locomotives, passenger coaches, special services coaches, support installations and equipment, tools and railroad equipment accessories. FEGUA stated, in order to firm the contract, that a government's decree was needed and authorization would be given as it was published in the Official Newspaper. For several reasons, all out of Ferrovías Guatemala control, this has not been accomplished yet. Nevertheless, this has prevented the operability of the contract and, consequently use the equipment for commercial operations.

Zone 12 terminal

According to the Usufruct Contract of Railroad Equipment Property of FEGUA, it has an inherent obligation of moving the Central Station and Administration offices from the Zone 1 premises to a new place agreed by FEGUA and Ferrovías Guatemala. This is because the property where the existing Central Station is located is not FEGUA's property and consequently it is not part of the usufruct contract. The location must be contiguous to the rail line and must have the corresponding accesses. The selected location, with both parties approval, is located in Zone 12. The Government of Guatemala has purchased the property and has turned it over to Ferrovías Guatemala. At this location at the present time the administration offices are located. This location has a yard, dual siding for railroad access and future expansion areas.

iones comerciales de la empresa.

Terminal Zona 12

De acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria, existe la obligación de trasladar la Estación Central y las Oficinas Administrativas, situadas actualmente en el predio de la zona 1 de la Ciudad Capital, a un lugar el cual debe existir acuerdo entre FEGUA y Ferrovías Guatemala. Esto obedece que el terreno de la antigua Estación Central no es propiedad de FEGUA y por lo tanto el usufructo oneroso no recae sobre este bien inmueble. La nueva ubicación debe de ser contigua a la actual vía ferroviaria y tener los respectivos accesos. El lugar seleccionado, y que cuenta con el acuerdo en ambas partes, está ubicado en la zona 12. El Estado de Guatemala ha adquirido este bien inmueble y lo ha dado en posesión a Ferrovías Guatemala. Actualmente en esta ubicación están localizadas las oficinas administrativas y se cuenta con un patio de maniobras de mercadería, una espuela dual para el acceso ferroviario y áreas para expansiones futuras.

Fideicomiso de Rehabilitación de la Vía Ferroviaria

El mismo contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria establece que FEGUA debe de establecer un fideicomiso cuyo destino es apoyar la rehabilitación de la vía ferroviaria. La principal fuente de ingresos para

Track Rehabilitation Trust Fund

The same Usufruct Contract of Railroad Equipment Property of FEGUA establishes that a trust fund must be formed to support the rehabilitation of the track. The main source of income of this trust are the easement or lease contracts that FEGUA had prior to the contract signed with Ferrovías Guatemala. Another source of income is the annual fee that Ferrovías Guatemala pays to FEGUA for the exclusive use of railroad equipment, as stated in the Usufruct Contract of Railroad Equipment Property of FEGUA mentioned previously. The track rehabilitation and modernization trust fund was established on December 30th, 1999, with Banco Agrícola Mercantil, Sociedad Anónima being the fiduciary bank.

Concessions and Desincorporations Unit

The Ministry of Communications, Infrastructure and Housing through it's own decree number 3001-98 formed the Concessions and Desincorporations Unit (UCD in Spanish). Amongst the several functions of the Unit are to serve as link between the concession operators of the different sub sectors of the ministry, perform external project audits and oversee the observance of the contractual obligations. Another activity chartered to UCD is the gathering of statistical data. The UCD has also supported Ferrovías Guatemala with dealings in the different Government offices. The Company's Management main-



Locomotora #1000, Bombardier ALCO, en el taller de mantenimiento.
Bombardier ALCO Locomotive #1000, in the maintenance shop.

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

este fideicomiso son los contratos de usufructo, arrendamientos o servidumbres de paso que FEGUA tuviera con anterioridad a la fecha del contrato firmado con Ferrovías Guatemala. Otra fuente de ingresos del fideicomiso es la cuota anual en concepto de contraprestación económica que Ferrovías Guatemala hace a FEGUA por el uso exclusivo del equipo ferroviario, según lo establece el Contrato de Usufructo Oneroso del Equipo Ferroviario Propiedad de FEGUA referido con anterioridad. El fideicomiso de rehabilitación de la vía ferroviaria quedó debidamente constituido en Diciembre de 1999, siendo el banco fiduciario de dicho fideicomiso el Banco Agrícola Mercantil, Sociedad Anónima.

Unidad de Concesiones y Desincorporaciones

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda mediante acuerdo ministerial número 3001-98 de fecha del catorce de octubre de 1998 creó la Unidad de Concesiones y Desincorporaciones (UCD) de dicho ministerio. Entre las funciones que cumple la Unidad están las de servir de enlace entre operadores de concesiones y desincorporaciones de los distintos sub sectores de esa dependencia, realizar auditorías externas a los proyectos y vigilar el cumplimiento de las condiciones y compromisos contractuales. Otra de las actividades que realiza la UCD es la de recopilación de datos estadísticos. La UCD también a apoyado a Ferrovías Guatemala en gestiones ante las distintas dependencias del Estado de Guatemala. La Gerencia General de Ferrovías Guatemala mantiene reuniones regulares con la UCD, en la cual participan también representantes de FEGUA.

Enfoque de Gerencia

Plan Comercial

A partir del mes de Enero de 2000, se espera que el crecimiento sea gradual en el movimiento de carga conforme los clientes perciban nuestra habilidad para cumplir con nuestras promesas, y también conforme la terminal en la Ciudad de Guatemala evolucione para satisfacer las necesidades de los clientes. De manera temporal, se

tains regular meetings with the unit, in which representatives of FEGUA also participate.

Management's Focus

Commercial Plan

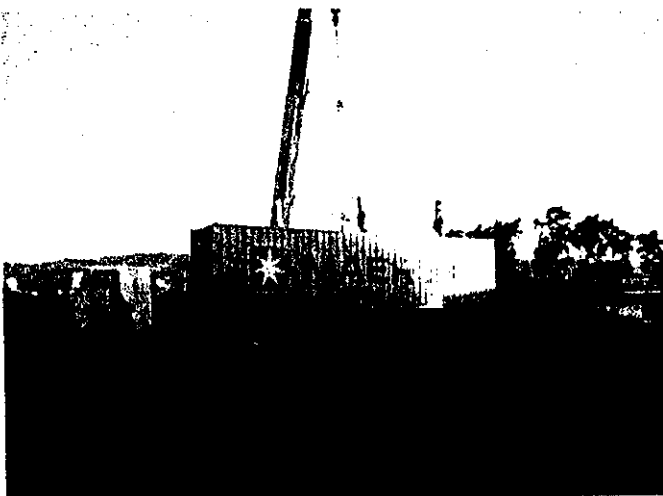
A gradual increase and build up in traffics volume is expected from the beginning of operations on January 2000 as customers perceive our ability to fulfill our promises, and also as the intermodal facility in Guatemala City evolves to satisfy the varying and different customers needs. On a temporary basis, equipment rental consisting of a crane and forklift will be made to handle the cargo. As volume continues to increase, and customers individual needs are identified, the terminals design and operation will evolve as well.

Besides container movements, bulk cargo handling is anticipated such as steel coils and wire, because of the increases capacity of our platforms. Also, coordinating efforts with the existing port operator, direct loading into the train will be possible.

Other revenue opportunities continue to emerge related to the use of the right of way and this will be exploited to the company's benefit. The main focus is to have a good commercial relationship, without rushing in poor negotiations that yield no benefit

contratará el servicio de equipo para el manejo de mercadería como es una grúa y montacargas de alta capacidad. Conforme aumente el volumen de negocio, y los requerimientos individuales específicos de los clientes se identifiquen, el diseño y la operación de la terminal evolu-

Tráfico <i>Traffic</i>	Circulación <i>Route</i>	Servicio <i>Service</i>	Equipos <i>Equipment</i>
Contenedores <i>Containers</i>	Atlántico - Guatemala/ Guatemala - Atlántico <i>Atlantic - Guatemala/ Guatemala - Atlantic</i>	Diario <i>Daily</i>	Plataformas <i>Platforms</i>
Bobinas de papel <i>Paper rolls</i>	Atlántico - Guatemala <i>Atlantic - Guatemala</i>	Diario <i>Daily</i>	Plataformas <i>Platforms</i>
Cemento <i>Cement</i>	El Progreso - Zacapa/Morales	Diario <i>Daily</i>	Plataformas <i>Platforms</i>
Lubricantes <i>Oil products</i>	Atlántico - Guatemala <i>Atlantic - Guatemala</i>	Diario <i>Daily</i>	Plataforma/Contenedor <i>Platform/Container</i>
Bananos <i>Bannanas</i>	Quiriguá- Santo Tomás de Castilla	Diario <i>Daily</i>	Plataforma/Contenedor <i>Platform/Container</i>
Productos embotella- dos <i>Bottled products</i>	Guatemala - Atlántico <i>Guatemala - Atlantic</i>	Diario <i>Daily</i>	Plataforma/Contenedor <i>Platform/Container</i>
Acero <i>Steel</i>	Atlántico - Guatemala <i>Atlantic - Guatemala</i>	Demanda <i>Demand</i>	Plataformas <i>Platforms</i>



Trasiego de un contenedor con carga desde la plataforma de ferrocarril a la plataforma con trailer.
Transloading a freight container from a railroad wagon to a truck with chassis.

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

cionarán de igual manera.

Además del movimiento de contenedores, se anticipa el movimiento de mercadería a granel como rollos de lámina de acero y alambón, dada la gran capacidad de carga de los vagones plataforma. También será posible, coordinando los esfuerzos con el operador del puerto, la carga directa de mercadería en Puerto Barrios.

De igual manera, las otras oportunidades de ingreso que continúan emergiendo con respecto a la utilización del derecho de vía serán exploradas. El enfoque principal será en tener una buena relación comercial, sin precipitarnos en hacer negociaciones rápidas que no sean de beneficio.

Educación

Durante el año 1999, la educación tuvo un papel de mucha importancia. En una alianza estratégica con el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera de la Terminal Ferroviaria del Valle de México, se organizó un curso de actualización para las tripulaciones de la empresa. El curso, durante el mes de agosto, abarcó varios aspectos de la operación segura de una locomotora y un tren de carga, así como prácticas extensas en un simulador.

También, y de mucha importancia, se tuvo capacitación en cuanto al Manual de Operaciones y Seguridad. Se capacitaron a los controladores de tráfico para poder implantar el sistema de Autorización de Uso de Vía. La capacitación de Operaciones y Seguridad se hizo a todo el personal de la empresa y a varios contratistas.

Dentro de los planes de la entidad, se considera la constante y continua educación como vital para el buen desarrollo de las operaciones.

Seguridad

Durante 1999 se tuvo la primera reunión para formar el Consejo Nacional de Prevención de Accidentes, actividad a la cual fueron invitados autoridades del gobierno central, municipal, bomberos y medios de comunicación. Se les explicó la operación del ferrocarril y los peligros propios al tomar las precauciones las personas. La actividad de este consejo continuarán y se

Education

During 1999, education had a primary role. In a strategic alliance with Railroad Training Institute of the Mexican Valley Railroad Terminal, an update course was given to locomotive crews. This course, during the month of August, covered several areas of safe locomotive operations and cargo trains, as well as extensive practices using a simulator.

Also, and of equal importance, an Operations and Safety Manual course was given. Several new traffic controllers were trained in the Track Warrant System. The training was given to all employees and several contractors.

Amongst the plans of the company, constant and continuous education is of importance for the development of operations.

Safety and Security

During 1999 a meeting was held to form the National Council of Railroad Accident Prevention, with the participation of Central and Local Government, fire departments and media. This meeting was to explain the railroad operations and its inherent hazard to people if proper precautions are not taken. The activities of the council will continue and will be supported by Lifesaver Operations.

The company's personnel and contractors are continuously reminded on personal, operational and handling safety and security. This three areas are basic in order to achieve satisfactory levels. As an example, the bridge crews have all been fitted with harnesses and their use is mandatory. During 1999 no personal accidents were reported by the company's employees.

reforzarán con la tutela de Lifesaver Operation.

El personal de la empresa y de los contratistas han sido reforzados constantemente en seguridad personal, operacional y de manejo de mercancía. Estos tres puntos son pilares para lograr resultados satisfactorios. Como ejemplo, a las cuadrillas que trabajan en puentes se les proporcionaron arneses, es mandatorio su uso, para dar un mayor grado de seguridad. Durante el año 1999 no hubieron accidentes personales de ningún tipo entre los empleados de la entidad.

Actividades Administrativas

El Contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria propiedad de FEGUA establece que FEGUA se compromete a resolver el problema de invasiones al derecho de vía. De esa cuenta, no se tuvo participación directa en los procesos de desalojo efectuados por FEGUA. Sin embargo, existe un proceso penal para lograr el desalojo del asentamiento Ojo de Agua, el cual próximamente será resuelto.

La operación ferroviaria no está exenta de accidentes y ha habido varios con dos casos específicos de fallecimiento. La empresa es parte interesada en los procesos, y se ha logrado el archivo de los procesos evitando de esta manera que la entidad o sus empleados estén involucradas en los procesos.

Los contratos celebrados por la entidad relacionados con anterioridad son los siguientes:

Administration Activities

The Usufruct Contract of Railroad Equipment Property of FEGUA provides for FEGUA's responsibility in dealing with the squatter issues on the right of way. Bases on this, the company is not involved directly in the evictions of the different groups. Nevertheless, an penal process is open for the eviction of squatters in Ojo de Agua, which soon will be granted.

The railroad operation is not accident free and two cases of fatalities have occurred. The company is a part of the processes, but the same have been filed and preventing the company or its employees of being involved in these processes.

The previously mentioned contracts negotiated by the company are the following:

- ❑ *Promise Contract for Right of Way Easement for Natural Gas Pipeline in public document number 111, authorized on July 22nd, 1999 by the Notary Pedro Mendoza Montano granted to the company GASODUCTO DEL ISTMO (GUATEMALA), SOCIEDAD ANONIMA.*
- ❑ *Railroad Station Lease and Operations Contract in public document number 165, authorized on November 23rd, 1999 by the Notary Pedro Mendoza Montano granted to the company ADMINISTRADORA DE PROYECTOS EPCIALES DE GUATEMALA, SOCIEDAD ANONIMA*



Terminal de carga en la nueva ubicación de la Zona 12, Ciudad de Guatemala.
Cargo terminal at the new location in Zone 12, Guatemala City.

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

□ Contrato de Promesa de Constitución de Servidumbre Voluntaria de Paso de Conducción de Gas Natural, escritura pública 111, autorizada el 22 de julio de 1999 por el Notario Pedro Mendoza Montano con la entidad GASODUCTO DEL ISTMO (GUATEMALA), S.A.

□ Contrato de Arrendamiento y Operación de Estación Ferroviaria, escritura pública 165, autorizada el 23 de noviembre de 1999 por el Notario Pedro Mendoza Montano con la entidad ADMINISTRACION DE PROYECTOS ESPECIALES DE GUATEMALA, SOCIEDAD ANONIMA.

□ Contrato de Servidumbre Voluntaria de Paso de Conducción de Energía Eléctrica, escritura pública 173, autorizada el 14 de diciembre de 1999 por el Notario Pedro Mendoza Montano, con las entidades PLANOS Y PUNTOS, SOCIEDAD ANONIMA Y GENERADORA DEL SUR, SOCIEDAD ANONIMA.

El 15 de abril de 1999 se celebró la Asamblea General de Accionistas en la cual se confirmaron a los directores titulares:

1. Henry Posner III, Presidente
2. Robert A. Pietrandrea, Vicepresidente
3. Sergio A. Paiz, Director
4. María Isabel Luján Z., Director
5. Pedro Mendoza Montano, Director

En esta asamblea también se aprobó la contratación de la empresa Pineda, Tezó y Asociados, S.C., Firma Miembro en Guatemala de Grant Thornton International, como Auditores Externos.

□ *Electric Line Transmission Right of Way Easement Contract in public document number 173, authorized on December 14th, 1999 by the Notary Pedro Mendoza Montano granted to the companies PLANOS Y PUNTOS, SOCIEDAD ANONIMA and GENERADORA DEL SUR, SOCIEDAD ANONIMA.*

On April 15th, 1999 the Stockholder General Assembly was held and the following Board of Directors was confirmed:

1. *Henry Posner III, President*
2. *Robert A. Pietrandrea, Vice President*
3. *Sergio A. Paiz, Director*
4. *María Isabel Luján Z., Director*
5. *Pedro Mendoza Montano, Director*

In the same meeting the company Pineda, Tezo y Asociados, S.C., Member Firm in Guatemala of Grant, Thornton International, was named as External Auditors.

G U A T E M A L A

Información Financiera
Financial Information

dores Públicos y Auditores

Miembro en Guatemala de
Thomson International

Grant Thornton 

Pineda, Tezó y Asociados, S.C.

INFORME DE AUDITORES INDEPENDIENTES
INDEPENDENT AUDITORS REPORT

A los Accionistas de:

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

Hemos auditado el balance general adjunto de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. una sociedad anónima en etapa preoperativa constituida en la República de Guatemala) al 31 de diciembre de 1999 y los correspondientes estados de resultados y movimiento de utilidades acumuladas y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha. Estos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros, basados en nuestra auditoría. Los estados financieros al 31 de diciembre de 1998 que se presentan con fines comparativos, fueron auditados por otra Firma de auditores independientes, cuyo informe sobre los mismos de fecha 12 de marzo de 1999 expresó las siguientes salvedades: (a) No pudieron satisfacerse de la razonabilidad del saldo de los inventarios de la Compañía y (b) Los estados financieros fueron preparados considerando que la Compañía continuaría como un negocio en marcha.

Excepto por lo que se indica en el párrafo (1) siguiente, efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas. Estas normas requieren que una auditoría sea planificada y realizada para obtener una certeza razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes. Una auditoría incluye el examen, sobre una base selectiva, de la evidencia que respalda las cantidades y revelaciones presentadas en los estados financieros, la evaluación de los principios de contabilidad utilizados y las estimaciones importantes hechas por la Administración, así como una evaluación de la presentación de los estados

To the Stockholders of:

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

We have reviewed the enclosed financial position of Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (a company in pre-operations phase incorporated in the Republic of Guatemala) as of December 31st, 1999 and the corresponding cash flow statements for the fiscal year to that dates. These financial statements are the responsibility of the Company's Management. Our responsibility is on expressing and opinion over these financial statements, based on our audit. Another Independent Auditing Firm audited the financial statements as of December 31st, 1998 that are enclosed for comparison purposes. In their March 12th, 1999 report they expressed the following notes: a) they were unable to satisfy the reasonable order of inventories of the Company, and b) The financial statements were elaborated considering that the Company would continue its business.

Except for the following paragraph (1), we made our audit in accordance to generally accepted accounting standards. These standards require that an audit be planned and performed in order to obtain a reasonable certainty that the financial statements do not contain important errors. An audit includes the exam, of a selective base, of the evidence that backs the quantities and revelations presented in the financial statements, the evaluation of the accounting principles employed and the important projections made by Management, as well as an evaluation in general of the financial statements. We consider that our audit provides a reasonable base for our opinion.

1. *The financial statements have been prepared considering that the Company will*

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

financieros en general. Consideramos que nuestras auditorías proveen una base razonable para nuestra opinión.

- (1) Los estados financieros adjuntos han sido preparados considerando que la Compañía continuará como un negocio en marcha. Al 31 de diciembre de 1999, la Compañía aún se encontraba en etapa preoperativa, y el éxito de sus operaciones dependerá de la habilidad de la Administración para captar fondos para la rehabilitación y puesta en marcha del servicio ferroviario, así como de la aceptación de este servicio en el mercado local.

En nuestra opinión, excepto por el asunto indicado en el párrafo (1) precedente, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. al 31 de diciembre de 1999, sus resultados de operación y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de conformidad con principios de contabilidad generalmente aceptados.

El 30 de diciembre de 1999 se constituyó el Fideicomiso que se encargará de administrar los ingresos derivados de los contratos de uso, usufructo, servidumbres o arrendamiento celebrados con anterioridad al contrato de usufructo suscrito entre FEGUA y CODEFE, como se indica en la Nota (17) a los estados financieros. Asimismo, a la fecha se desconoce el monto de los ingresos que han sido recaudados directamente por FEGUA, y que deben ser trasladados al Fideicomiso para que sean utilizados por CODEFE en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario.

GRANT THORNTON
Pineda, Tezó y Asociados, S. C.

Lic. Mario Tezó Escobar
Colegiado No. 3240

Guatemala, 11 de febrero de 2000

continue its business. As of December 31st, 1999 is in the preoperative phase and the success of its operations will depend on Management's ability to obtain funds for the rehabilitation and startup of the railroad service, as well as the local market's acceptance of this service.

In our opinion, except for the note indicated in the preceding paragraph (1), the financial statements mentioned above does reasonably represent, in all important aspects, the financial situation of Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. as of December 31st, 1999, its operations results and cash flows for the year ended in that period, in accordance to generally accepted accounting standards.

GRANT THORNTON
Pineda, Tezó y Asociados, S.C.

Lic. Mario Tezó Escobar
Colegiado No. 3240

Guatemala, February 11th, 2000

COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.
 BALANCES GENERALES/STATEMENT OF FINANCIAL POSITION
 AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999/AS OF DECEMBER 31st, 1999
 (Expresado en Quetzales/ Expressed in Quetzales)

	ACTIVO ASSETS		
	1999	1998	Nota/Note
CORRIENTE			
CURRENT ASSETS			
Efectivo y equivalente de efectivo <i>Cash and cash equivalents</i>	3,813,075	3,175,524	3d
IVA por cobrar <i>Tax receivable</i>	4,611,047	800,620	
Cuentas por cobrar <i>Accounts receivable</i>	325,224	380,639	
Inventarios <i>Inventory</i>	1,399,939	2,809,275	5
Gastos Anticipados <i>Prepaid expenses</i>	4,439	1,693	
Total activo corriente <i>Total current assets</i>	10,153,724	7,167,751	
MUEBLES E INMUEBLES	46,885,837	256,426	6
PROPERTY AND EQUIPMENT			
Menos - Depreciación acumulada <i>Minus - Accumulated depreciation</i>	(138,835)	(12,808)	
GASTOS DE PRE OPERACIÓN	12,682,942	9,547,178	7
PRE OPERATION EXPENSES			
OTROS ACTIVOS	-	8,385	
OTHER ASSETS			
	69,583,668	16,966,932	

Nota:
 Note:

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con este informe
 The notes to the financial statements must be read jointly with this position

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

PASIVO
LIABILITES

CORRIENTE			
CURRENT LIABILITES			
Documentos y prestamos por pagar a compañías afiliadas <i>Documents and loans with affiliate companies</i>	36,825,020	-	8
Cuentas por pagar <i>Accounts payable</i>	3,478,377	999,939	9
Préstamos bancarios <i>Bank loans</i>	3,481,983	-	10
Obligaciones financieras en circulación <i>Financial obligations circulating</i>	2,102,000	724,000	11
Anticipos sobre contratos <i>Trust contracts advances</i>	1,589,932	-	12
Ingresos del Fideicomiso <i>Trust income</i>	-	107,574	
Total pasivo corriente <i>Total current liabilities</i>	47,387,312	1,831,513	
OTROS PASIVOS OTHER LIABILITIES	111,450	-	
PROVISION PARA INDEMNIZACIONES INDEMNITY PROVISION	236,311	33,213	
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS STOCKHOLDERS EQUITY			
Capital autorizado - 1,500,000 acciones comunes y 500,000 acciones preferentes con valor nominal de Q100 cada una. Pagadas para 1999 y 1998, 109,023 y 83,650 acciones comunes, y 3,500 y 1,100 acciones preferentes, respectivamente <i>Authorized equity - 1,500,000 common shares and 500,000 preferred shares, par value Q100 per share. Paid in 1999 and 1998, 109,023 and 83,650 common shares and 3,500 and 1,100 preferred shares, respectively</i>	11,247,300	8,475,000	13
Prima sobre acciones <i>Share premium</i>	10,442,326	6,635,118	
Utilidades (pérdidas) acumuladas <i>Accumulated earnings (losses)</i>	150,625	(7,912)	
Reserva legal <i>Legal reserve</i>	8,344	-	14
Total patrimonio de los accionistas <i>Total stockholders equity</i>	21,848,595	15,102,206	
	69,583,668	16,966,932	

Nota:
Note:

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con este informe
The notes to the financial statements must be read jointly with this position

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.
 ESTADO DE RESULTADOS/STATEMENTS OF INCOME
 POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 1999
 FOR THE YEAR ENDING ON DECEMBER 31st, 1999
 (Expresado en Quetzales/ Expressed in Quetzales)

Nota/Note

OTROS INGRESOS		
<i>OTHER INCOME</i>		
Actividades ferroviarias	1,073,449	
<i>Railroad activities</i>		
Otros ingresos por otras actividades económicas	619,005	
<i>Other economic activities income</i>		
	1,692,454	
Menos - Canon sobre ingresos por		
<i>Less - Annual fee over income</i>		
Canon sobre actividades ferroviarias	(53,673)	
<i>Railroad activities fee</i>		
Canon sobre otras actividades económicas	(61,900)	
<i>Other economic activities fee</i>		
	(115,573)	
Ingresos netos	1,576,881	
<i>Net income</i>		
GASTOS DE ADMINISTRACION	1,349,652	15
<i>ADMINISTRATION EXPENSES</i>		
Utilidad antes de Impuesto sobre la Renta	227,229	
<i>Earnings before Income Tax</i>		
Impuesto sobre la Renta	(60,348)	16
<i>Income Tax</i>		
Utilidad neta del año	166,881	
<i>Net earnings</i>		
Pérdidas acumuladas al inicio del año	(7,912)	
<i>Accumulated losses</i>		
Menos - Traslado a la reserva legal	(8,344)	
<i>Minus - Transfer to legal reserve</i>		
Utilidades acumuladas al final del año	150,625	
<i>Accumulated earnings</i>		

Nota:

Note:

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con este informe
 The notes to the financial statements must be read jointly with this position

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

G U A T E M A L A

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.
 ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO/STATEMENTS OF CASH FLOW
 POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 1999 Y 1998
 FOR THE YEARS ENDING ON DECEMBER 31st, 1999 AND 1998
 (Expresado en Quetzales/ Expressed in Quetzales)

	1999	1998
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE PREOPERACION: <i>PREOPERATION ACTIVITIES CASH FLOW</i>		
Utilidad neta del año <i>Net income</i>	166,881	-
Cargos a los resultados del año que no requirieron uso de efectivo: <i>Charges applied that do not need cash</i>		
Provisión para indemnizaciones <i>Indemnity provisions</i>	203,098	-
Depreciaciones <i>Depreciations</i>	126,027	-
Efectivo obtenido de las operaciones <i>Operations cash</i>	496,006	-
 Cambios netos en cuentas de activo y de pasivo: <i>Net changes in assets and liabilities accounts</i>		
Efectivo obtenido por aumento de pasivos y disminución de activos – <i>Cash obtained increasing liabilities and asset diminishing</i>		
Cuentas por pagar <i>Accounts payable</i>	2,478,438	992,028
Anticipos sobre contratos <i>Contract advances</i>	1,589,932	-
Inventarios <i>Inventory</i>	1,409,336	-
Otros pasivos <i>Other liabilities</i>	111,450	-
Cuentas por cobrar <i>Accounts payable</i>	55,415	-
Otros activos <i>Other assets</i>	8,385	-
Ingresos del fideicomiso <i>Trust income</i>	-	107,574
Provisión para indemnizaciones <i>Indemnity provisions</i>	-	33,213
	5,652,956	1,132,815
 Efectivo aplicado en aumentos de activos y disminución de pasivos – <i>Cash applied increasing liabilities and asset diminishing</i>		
IVA por cobrar <i>Tax receivable</i>	(3,810,427)	(800,620)
Cargos diferidos <i>Deferred charges</i>	(3,135,764)	(6,475,858)

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

G U A T E M A L A

Ingresos del fideicomiso <i>Trust income</i>	(107,574)	-
Gastos anticipados <i>Prepaid expenses</i>	(2,746)	(1,693)
Inventarios <i>Inventory</i>	-	(2,796,468)
Cuentas por cobrar <i>Accounts receivable</i>	-	(380,639)
Otros activos <i>Other assets</i>	-	(8,385)
	(7,056,511)	(10,463,663)
Efectivo neto aplicado a las actividades de preoperación <i>Net cash applied to preoperation activities</i>	(907,549)	(9,330,848)
S DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES FINANCIERAS Y DE FINANCIAMIENTO:		
<i>OPERATING ACTIVITIES CASH FLOW:</i>		
Documentos y préstamos por pagar a compañías afiliadas <i>Documents and loans with affiliate companies</i>	36,825,020	-
Póliza de retención de prima sobre acciones comunes <i>Premium retention on common shares</i>	3,807,208	3,563,798
Administración de préstamos bancarios <i>Bank loan administration</i>	3,481,983	-
Pagos de contribuciones de capital social <i>Capital contributions payments</i>	2,772,300	8,469,000
Emisión de obligaciones financieras <i>Financial obligations placement</i>	1,288,000	724,000
	48,174,511	12,756,798
S DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:		
<i>INVESTMENT ACTIVITIES CASH FLOW</i>		
Inversión en instalaciones ferroviarias <i>Railroad installations investment</i>	(45,942,407)	-
Adquisición de muebles e inmuebles <i>Property and equipment acquisitions</i>	(687,004)	(256,426)
Efectivo neto aplicado en las actividades de inversión <i>Net cash applied to investment activities</i>	(46,629,411)	(256,426)
INCREMENTO NETO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES <i>NET INCREASE OF CASH AND EQUIVALENTS</i>	637,551	3,169,524
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERÍODO <i>CASH AND EQUIVALENTS BALANCE, beginning of period</i>	3,175,524	6,000

SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES, al final del periodo <i>CASH AND EQUIVALENTS BALANCE, End of period</i>	3.813.075	3,175.524
---	-----------	-----------

INFORMACION COMPLEMENTARIA
COMPLEMENTARY INFORMATION

Transacciones que no generaron flujos de efectivo - Aporte en especie de un estudio de prefactibilidad en pagado con acciones comunes <i>Non cashflow generating transactions - Feasibility study contribution paid with stock</i>		3,071,320
---	--	-----------

COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS/NOTES TO FINANCIAL STATEMENTSAL 31 DE DICIEMBRE DE 1999 Y 1998/AS OF DECEMBER 31ST, 1999 AND 19981. Antecedentes de la Compañía

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. ("La Compañía") fue constituida por un plazo indefinido conforme a las leyes de la República de Guatemala, el 5 de mayo de 1997. Su actividad principal consistirá en desarrollar actividades de transporte ferroviario. Al 31 de diciembre de 1999, la Compañía se encontraba en fase pre-operativa.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 1999, la Compañía obtuvo ingresos de actividades ferroviarias y de otras actividades económicas por Q 1,073,449 y Q 619,005, respectivamente.

2. Unidad monetaria

La Compañía mantiene sus registros contables en quetzales (Q), moneda oficial de la República de Guatemala. Al 31 de diciembre de 1999 y 1998 su cotización en relación con el dólar de los Estados Unidos de América (US\$) era de Q 7.74 y Q 6.78 por US\$ 1.00, respectivamente.

3. Principales políticas contables

Las políticas contables que sigue la Compañía están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, los cuales requieren que la Administración efectúe ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos, para determinar la valuación de algunas de las partidas incluidas en los estados financieros y para efectuar las revelaciones que se requiere presentar en los mismos. Aun cuando pueden llegar a diferir de su efecto final, la Administración considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

(a) Indemnización de empleados

De conformidad con el Código de Trabajo de la República de Guatemala, la Compañía tiene la obligación de pagar indemnización sobre la base de un mes de sueldo más la parte proporcional de

1. Company History

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. ("The Company") was incorporated in the Republic of Guatemala on May 5th, 1997. The principal activity consists in developing railroad transportation. As of December 31st, 1999 the Company was still in the preoperation phase.

During the year ended on December 31st, 1999 the Company had railroad operations and other economic activities income of Q1,073,449 and Q619,005, respectively.

2. Currency

The accounting records of the Company are in Quetzales (Q), official currency of the Republic of Guatemala. As of December 31st, 1999 and 1998 the exchange rate in relation to the US Dollar was Q7.74 and Q6.78 per US\$1.00, respectively.

3. Main accounting policies

The main accounting policies followed by the Company are in accordance to the generally accepted accounting standards, which require that Management makes certain projections and assumptions, in order to determine the value of certain items included in the financial statements and to elaborate the revelations required in those statements. Even though these might differ in the final effect, Management considers that the projections and assumptions made are adequate under the circumstances made.

(a) Employee's severance

The Labor Law in effect in the Republic of Guatemala requires that the Company makes severance payments to employees terminated or in the event of death of one month of salary plus the proportional Christmas bonus and mid year bonus for every year labored. The Company has the practice of provisioning 8.33% of the paid salaries.

aguinaldo y bono 14 por cada año de trabajo, a los empleados que despida injustamente o en caso de muerte. La Compañía tiene como política provisionar un 8.33% sobre el total de sueldos pagados.

La provisión de Q 236,311 que la Compañía tenía registrada al 31 de diciembre de 1999, era suficiente para cubrir la contingencia por concepto de indemnizaciones a esa fecha.

(b) Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles se registran al costo de adquisición. Las mejoras importantes se capitalizan, mientras que los desembolsos por reparaciones y mantenimiento que no aumentan la vida útil de los bienes durante la fase de rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario, se cargan a gastos preoperativos a medida en que se efectúan. Posteriormente, cuando se realicen desembolsos para reparaciones y mantenimiento de las instalaciones ferroviarias se cargarán a los gastos del período en que se efectúen.

Los muebles e inmuebles se deprecian por el método de línea recta, de acuerdo a su vida útil estimada, aplicando los siguientes porcentajes:

Instalaciones ferroviarias	10%
Equipo de computación	33%
Mobiliario y equipo	20%
Vehículos	20%
Maquinaria y equipo	20%
Equipo de comunicación	20%
Herramientas	25%

(c) Gastos de preoperación

Al 31 de diciembre de 1999 y 1998, los gastos de preoperación corresponden a la inversión efectuada por la Compañía en la reparación del tramo norte de la vía férrea, que va de la ciudad capital a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla; los cuales serán amortizados a

The provision registered by the end of the period of Q236,311 is sufficient to cover the contingency of the severance concept.

(b) Property and equipment

The property and equipment are registered according to the acquisition cost. Improvements are capitalized, while expenses for repairs and maintenance that do not increase the useful life of goods during the rehabilitation and modernization phase, are registered as pre operation expenses. Later, when expenses are made for repairs and maintenance of railroad installations, they will be registered as operating expenses of the period they are made in.

The property and equipment depreciation are calculated using a straight line model, according the life expectancy, applying the following percentages:

Railroad installations	10%
Computer equipment	33%
Property and equipment	20%
Vehicles	20%
Machinery and equipment	20%
Communications equipment	20%
Tools	25%

(c) Pre operation expenses

As of December 31st, 1999 and 1998, the pre operation expenses correspond to the investment made by the Company in repairing the north section of the railway, from Puerto Barrios and Santo Tomás de Castilla. These expenses will be capitalized beginning in the year 2000 at a 20% rate.

(d) Cash and cash equivalents

When preparing the cash flow statements, the highly liquidable investments such as investments in values of other financial entities with a guaranteed immediate purchase and other values which are due in three months or less are considered as cash equivalents.

partir del año 2000 a razón del 20% anual.

(d) Efectivo y equivalentes de efectivo

Para la preparación de los estados de flujos de efectivo, se consideran como equivalentes de efectivo las inversiones altamente liquidables, tales como inversiones en valores de entidades financieras con garantía de recompra inmediata y otros valores con vencimientos originales de tres meses o menos.

A continuación se presenta la integración del efectivo y equivalentes de efectivo que se incluye en dichos estados, al 31 de diciembre de 1999 y 1998:

	1999	1998
Caja y bancos <i>Cash and banks</i>	Q3,813,075	Q2,175,524
Más - Equivalentes de efectivo: <i>Plus - Cash equivalents</i>		
Inversiones en bonos hipotecarios en el Banco Granai & Townson, S.A., los cuales devengagan una tasa de interés del 18% con vencimiento en enero de 1999 <i>Investment in bonds with Granai & Townson Bank earning 18% interest due in January 1999</i>		1,000,000
Efectivo y equivalentes de efectivo <i>Cash and cash equivalents</i>	Q 3,813,075	Q 3,175,524

4. Contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria

El 25 de noviembre de 1997, Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. firmaron un contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria propiedad de Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA, para la prestación del servicio de transporte ferroviario.

Por medio de este contrato, la Compañía, por su cuenta y riesgo, pondrá en condiciones de operación adecuada la vía férrea y los elementos de apoyo que conforman el actual sistema ferroviario de Guatemala, con el fin de prestar el servicio de transporte ferroviario. El plazo del

The integration of cash and cash equivalents that are included in the financial statements as of December 31st, 1999 and 1998 are the following:

4. Railroad goods usufruct contract

On November 25th, 1997, Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA and Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. signed the usufruct contract for the railroad goods owned by Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA for the service of railroad transportation.

With this contract, the Company, at its own risk, will put back in operating conditions the track and supporting elements that belong to the existing railroad system in Guatemala in order to provide railroad transportation services. The contract's duration is 50 years that can be expanded in five periods of ten years.

contrato es de cincuenta años, prorrogables hasta cinco periodos de diez años.

La Compañía pagará a FEGUA por concepto de canon durante los años que dure el contrato los siguientes porcentajes sobre sus ingresos brutos anuales de operación ferroviaria: Del primero al quinto año un 5% y del sexto año en adelante un 10%. Asimismo, sobre otras actividades económicas pagará un canon anual del 10% sobre los ingresos brutos anuales, bajo las condiciones indicadas en la Nota (17).

5. Inventarios

Al 31 de diciembre de 1999 y 1998, los inventarios propiedad de la Compañía, se integraban como sigue:

	1999	1998
Durmientes <i>Ties</i>	Q494,980	Q2,353,591
Tornillos, pernos, planchuelas y roscas de presión <i>Screws, bolts, tie plates and washers</i>	331,389	439,317
Arneses <i>Harnesses</i>	41,665	-
Combustibles y lubricantes <i>Fuel and oil</i>	2,911	3,623
Cojinetes <i>Bearings</i>	37,356	12,744
Inventario en tránsito <i>In transit inventory</i>	491,638	-
	Q1,399,939	Q2,809,275

6. Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles propiedad de la Compañía al 31 de diciembre de 1999 y 1998, se integraban de la siguiente manera:

	1999	1998
Instalaciones ferroviarias (a) <i>Railroad installations</i>	Q45,942,409	Q
Terrenos <i>Property</i>	269,036	-
Equipo de computación <i>Computer equipment</i>	236,672	113,380
Van Over		

The Company will pay FEGUA a annual fee for the duration of the contract the following percentage over gross railroad operations income: from the year one to five a 5% fee and from the year six and on a 10% fee. The gross income of other economic activities pays an annual fee of 10%, under the conditions indicated in Note (17).

5. Inventories

As of December 31st, 1999 and 1998, the Company had registered the following:

6. Property and equipment

The property and equipment belonging to the Company as of December 31st, 1999 and 1998 are the following:

G U A T E M A L A

Vienen		
<i>Previous</i>		
Mobiliario y equipo	129,559	42,976
<i>Furniture and equipment</i>		
Maquinaria y equipo	120,819	2,652
<i>Machinery and equipment</i>		
Vehículos	83,200	95,418
<i>Vehicles</i>		
Equipo de comunicación	68,352	
<i>Communications equipment</i>		
Herramientas	35,790	
<i>Tools</i>		
	Q 46,885,837	Q 256,426

Este valor corresponde a la inversión efectuada por la compañía en la rehabilitación de la línea ferroviaria.
This value is the investment made by the Company in the railline rehabilitation.

Gastos de preoperación

7. Pre operating expenses

Los gastos de preoperación al 31 de diciembre de 1999 y 1998, se integran de la siguiente manera:

The operating expenses as of December 31st, 1999 and 1998 are the following:

	1999	1998
Estudio de prefactibilidad (a)	Q 3,071,320	Q 3,071,320
<i>Feasibility study</i>		
Sueldos y prestaciones laborales	2,169,812	805,355
<i>Payroll</i>		
Intereses sobre préstamos	1,475,205	.
<i>Loan interests</i>		
Diferencial cambiario	1,247,931	.
<i>Exchange rate differential</i>		
Gastos de viaje	820,807	208,699
<i>Travel expenses</i>		
Honorarios	791,998	334,081
<i>Fees</i>		
Servicios	651,683	1,041,894
<i>Services</i>		
Comisión por colocación de acciones	318,334	.
<i>Stock placing commission</i>		
Capacitación de personal	314,112	.
<i>Training</i>		
Impuestos y contribuciones	215,399	.
<i>Taxes and contributions</i>		
Reparaciones y mantenimiento	210,049	.
<i>Repairs and maintenance</i>		
Van		
<i>Over</i>		

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

G U A T E M A L A

Vienen		
<i>Previous</i>	174,986	
Publicaciones e impresos		
<i>Publications</i>	135,300	135,300
Almacenaje		
<i>Storage</i>	122,051	
Depreciaciones		
<i>Depreciations</i>	119,464	119,464
Gastos de selección de personal		
<i>Personnel expenses</i>	90,840	
Relaciones públicas		
<i>Public Relations</i>	66,649	
Papelería y útiles		
<i>Office supplies</i>	64,646	
Gastos de representación		
<i>Office expenses</i>	61,816	
Cuotas y suscripciones		
<i>Suscriptions and quotas</i>	59,353	
Gastos de emisión de pagarés		
<i>Commercial paper expenses</i>	52,815	
Arrendamientos		
<i>Rentals</i>		1,778,164
Durmientes		
<i>Ties</i>		716,305
Limpieza, reparación y nivelación		
<i>Clearing, repairs and leveling</i>		390,752
Puentes y drenajes		
<i>Bridges and drainage</i>		134,887
Transporte de durmientes		
<i>Tie transportations</i>		103,812
Reparación derecho de vía		
<i>Right of way works</i>	448,372	707,145
Otros		
<i>Others</i>	Q 12,682,942	Q 9,547,178

(a) Este estudio fue pagado con acciones comunes durante el año terminado el 31 de diciembre de 1998.
The study was payed with common shared during the year ending on December 31st, 1998

8. Préstamos por pagar a compañías afiliadas

Al 31 de diciembre de 1999 y 1998, el saldo por pagar a compañías afiliadas se integraba de la siguiente manera:

Préstamos obtenidos de Railroad Development Corporation - RDC por un total de US\$ 3,000,000, con un plazo de vencimiento de un año, que oscila entre marzo 15 y diciembre 29 del año 2000, los cuales devengaban una tasa de interés del 12.5% anual.
Loan made by Railroad Development Corporation - RDC for US\$3,000,000 with due dates between March 15th and December 29th, 2000, annual interest rate of 12.5%

Intereses
Interest

Otros

8. Bridge loans from affiliate companies

The balance of the bridge loans from affiliate companies are as of December 31st, 1999 and 1998 the following:

	1999	1998
	Q23,213,220	Q
	1,084,887	
	131,102	579,446

9. Préstamos

Al 31 de diciembre de 1999, el saldo de préstamos se integra como sigue:

Préstamos obtenidos de International Financial Securities Inc. por un monto de US\$ 1,320,000, a un plazo de un año, con vencimientos que oscilan entre abril 15 y septiembre 16 del año 2000, los cuales devengaban una tasa de interés del 12.5% anual.

Loan obtained from International Financial Securities Inc. for US\$1,320,000 due in one year, varying from April 15th through September 16th, 2000 with an interest rate of 12.5% annually

Intereses
Interest

Préstamos obtenidos de Banco de Occidente, S. A. con características de cartas de crédito, por medio de pagarés con números de orden F-105/99 y F-117/99 por US\$ 300,000 y US\$ 150,000, los cuales devengan tasas de interés del 11% y 12% anual, con vencimientos el 10 de mayo y 7 de junio del año 2000, respectivamente.

Loan obtained from Banco de Occidente, S.A. as a letter of credit, through commercial paper number F-105/99 and F-117/99 for US\$300,000 and US\$150,000, with an annual interest rate of 11% and 12%, due on May 7th and June 7th, 2000, respectively

9. Loans

The following is the balance of loans contracted as of December 31st, 1999 and 1998:

Q10,213,217

606,406

10,820,223

3,481,983

Q14,302,206

10. Obligaciones financieras en circulación

Al 31 de diciembre de 1999 y 1998, se tenía autorizada la emisión de pagarés hasta por un monto de Q 35,000,000 con fecha de vencimiento el 24 de febrero del año 2004. Los pagarés emitidos están garantizados por la Compañía y devengan una tasa de interés anual comercial.

Los pagarés en circulación al 31 de diciembre de 1999 y 1998 se detallan a continuación:

10. Financial obligations in circulation

As of December 31st, 1999 and 1998, the authorization for commercial paper was for a total of Q35,000,000 due on February 24th, 2004. The commercial paper issued is backed by the Company and pays a commercial interest.

The commercial paper placed as of December 31st, 1999 and 1998 is the following:

31 de diciembre de 1999/December 31st, 1999

Código de emisión Code	Monto máximo Maximum	Monto en circulación Circulating	Tasa de interés Interest
PCODEFEQA	Q250,000	Q -	16.86%
PCODEFEQB	500,000	353,000	19.50%
PCODEFEQF	150,000	150,000	17.80%
PCODEFEQG	500,000	88,000	17.80%
PCODEFEQH	500,000	216,000	19.50%
PCODEFEQI	500,000	390,000	19.50%
PCODEFEQJ	500,000	-	19.50%
PCODEFEQK	500,000	333,000	21.00%
PCODEFEQL	1,000,000	140,000	21.00%
PCODEFEQM	500,000	342,000	28.50%
PCODEFEQN	783,000	783,000	13.34%
PCODEFEQO	500,000	-	13.00%
	Q6,183,000	2,795,000	
PCODEFEQ\$2	US\$100,000	792,588	13.34%
		Q 3,587,588	

31 de diciembre de 1998/December 31st, 1998

Código de emisión Code	Monto máximo Maximum	Monto en circulación Circulating	Tasa de interés Interest
PCODEFEQ1	Q1,000,000	Q280,000	16.70%
PCODEFEQ2	500,000	444,000	17.80%
	Q1,500,000	Q724,000	

Las obligaciones financieras han sido colocadas a través de la Bolsa de Valores Nacional, S. A. y vencen entre el 12 de enero y el 9 de diciembre del año 2000.

The financial obligations have been placed through Bolsa de Valores Nacional, S.A. and are due between

11. Cuentas por pagar

El saldo de cuentas por pagar al 31 de diciembre de 1999 y 1998, se integraba de la siguiente manera:

	1999	1998
Proveedores <i>Suppliers</i>	Q2,249,530	Q158,976
Retenciones de Impuesto sobre la Renta <i>Income tax retentions</i>	267,050	55,530
Prestaciones laborales <i>Payroll benefits</i>	264,199	62,977
Impuestos y contribuciones <i>Taxes and Contributions</i>	151,108	122,792
Impuesto sobre la Renta (Nota 16) <i>Income tax (Note 16)</i>	60,848	-
Otras <i>Others</i>	486,142	20,218
	Q 3,478,377	Q 420,943

11. Accounts payable

The following is the balance of accounts payable as of December 31st, 1999 and 1998:

12. Anticipos sobre contratos

Al 31 de diciembre de 1999, el saldo de esta cuenta corresponde a los fondos captados por contratos propios de la Compañía y se integran como sigue:

Renta anticipada de la Estación Tecún Uman, San Marcos, por el año 2000, recibida de Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala, S. A. (ADMINPRO). <i>Anticipated rental for the Tecún Umán Station, San Marcos for the year 2000, paid by Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala, S.A. (ADMINPRO)</i>	Q1,534,000
---	------------

Pago inicial por servicios de servidumbre a favor de Planos y Puntos, S.A. por instalación de tendido eléctrico paralelo a la línea férrea en el área de Amatitlán. <i>Initial payment for the right of way easement favoring Planos y Puntos, S.A. for the installation of electric lines in Amatitlán</i>	55,932
--	--------

Q1,589,932

13. Capital autorizado

El capital autorizado de la Compañía está representado por 2,000,000 de acciones, de las cuales 1,500,000 son comunes y 500,000 preferentes, ambas con valor nominal de Q 100 cada una.

13. Authorized equity

2,000,000 shares represent the Company's authorized equity, 1,500,000 are common shares and 500,000 are preferred shares, both have par value

Las acciones comunes están divididas en 975,000 clase "A", que representan un 65%, y 525,000 clase "B" que representan un 35%.

of Q100. Common shares are divided into 975,000 class A representing 65% and 525,000 class B representing 35%.

Las acciones preferentes que conforman el capital autorizado de la Compañía tienen un dividendo garantizado del 18% anual, con derecho a voto limitado.

The preferred shares that are part of the equity of the Company have a guaranteed dividend of 18% annually, and have limited voting rights.

14. Reserva legal

14. Legal reserve

De acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio de la República de Guatemala, toda sociedad debe separar anualmente el cinco por ciento (5%) de sus utilidades netas de cada ejercicio para formar la reserva legal, la cual no puede ser distribuida como dividendos, sino hasta la liquidación total de la compañía. Sin embargo, podrá capitalizarse cuando exceda del quince por ciento (15%) del capital pagado, al cierre del ejercicio inmediato anterior, sin perjuicio de seguirse reservando el cinco por ciento (5%) mencionado.

The Commercial Code of the Republic of Guatemala states that every society must reserve 5% of its net earnings of each period to constitute a legal reserve, and cannot be distributed as dividends until the company's liquidation. Nonetheless, it can be capitalized if it exceeds 15% of paid in equity at the end of the previous period, and the 5% previously mentioned must be reserved.

15. Gastos de administración

15. Administration expenses

Los gastos de administración incurridos por la Compañía durante el año terminado el 31 de diciembre de 1999, fueron los siguientes:

The incurred administration expenses as of December 31st, 1999 are the following:

Gastos de viaje	
<i>Travel expenses</i>	Q565,372
Sueldos	
<i>Payroll</i>	143,938
Prestaciones laborales	
<i>Payroll benefits</i>	113,880
Honorarios	
<i>Fees</i>	107,468
Otros	
<i>Others</i>	418,994
	Q 1,349,652

6. Impuesto sobre la renta

Al 31 de diciembre de 1999, el cálculo del Impuesto sobre la Renta preparado por la Compañía es como sigue:

Utilidad contable <i>Accountable income</i>	
Menos: Pérdida del año 1997 <i>Less: 1997 losses</i>	
Más: Gastos no deducibles <i>Plus: Non deductible expenses</i>	
Renta imponible <i>Taxable income</i>	
Tasa del Impuesto sobre la Renta <i>Income tax rate</i>	
Impuesto sobre la Renta por pagar (Ver Nota 9) <i>Income tax payable (Note 9)</i>	

16. Income tax

As of December 31st, 1999, the calculated income tax prepared by the Company is as follows:

Q227,229
(7,912)
180
219,447
27.5%
Q60,348

Las autoridades fiscales no han revisado las declaraciones del Impuesto sobre la Renta -ISR, presentadas por la Compañía desde su constitución (mayo de 1997) hasta el 31 de diciembre de 1998. De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta, la facultad del Estado para ejercer el derecho de revisión de las declaraciones de impuestos para los períodos terminados hasta el 31 de diciembre de 1995 prescribe en cinco años contados a partir de la fecha en que se produjo el vencimiento del término para la presentación de la respectiva declaración. Para los períodos fiscales terminados el 31 de diciembre de 1996 en adelante, el plazo de revisión es de cuatro años, según lo establecen las reformas al Código Tributario, Decreto No. 58-96, vigentes a partir del 16 de agosto de 1996.

The authorities have not reviewed the Income tax statements presented by the Company since its establishment in May 1997. According to the related law, the Government's right to review the statements filed before December 31st, 1995 end five years after the due date the said statements were presented. The fiscal periods that end on or after December 31st, 1999 has a review period of 4 years, according to the Tax Code, Decree 58-96 of August 16th, 1996.

17. Constitución del fideicomiso

En cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Usufructo suscrito entre FEGUA y CODEFE, el 30 de diciembre de 1999 fue constituido el Fideicomiso denominado "Fideicomiso para la Rehabilitación y Modernización de la Red Ferroviaria en Guatemala" en el Banco Agrícola Mercantil, S. A. - BAM, por un plazo de 25 años, contados a partir del 1 de enero del año 2000, pudiendo ser prorrogado sólo mediante el otorgamiento de nueva escritura pública en donde obligatoriamente se deberán convenir de nuevo las condiciones y el plazo. Su naturaleza

17. Trust fund

According to the usufruct contract between FEGUA and CODEFE, on December 30th, 1999 the trust for the rehabilitation and modernization of the railroad system in Guatemala was established. The trustee bank is Banco Agrícola Mercantil, S.A. - BAM and the period of the trust is for 25 years, starting on January 1st, 2000. The trust can be extended if both parties agree and a new document is drawn where the conditions and duration are established. The nature of the trust is administration and payment, in which the income of the affected contracts will be managed and invested exclusively in the rehabilitation and modernization of the railroad system. The trust will, on instructions of the Technical Committee, pay the works and services made in accordance to the Trust Contract and the cele-

corresponde a la de un "Fideicomiso de Administración y Pago", por medio del cual se busca alcanzar el fin de destinar los ingresos provenientes de los contratos afectos y de cualquier otro ingreso que forme parte del patrimonio fideicometido en el Contrato de Usufructo, para ser administrados adecuadamente y ser invertidos finalmente con exclusividad en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario. En consecuencia, el Fideicomiso procederá, por instrucción del Comité Técnico, al pago de las obras, trabajos y/o servicios realizados conforme a lo dispuesto en el Contrato de Fideicomiso y en los contratos que se celebren en cada caso, de acuerdo al "Plan de Rehabilitación de la Vía del Sistema Ferroviario" preparado por CODEFE.

El Fideicomiso está constituido de la siguiente manera:

- a) Fideicomitente principal
Principal beneficiary
- b) Fideicomitente secundario
Secondary beneficiary
- c) Fiduciario
Fiduciary
- d) Fideicomisarios
Trustee

Los montos que formen parte del Fideicomiso serán hasta el equivalente anual en moneda nacional de US\$ 500,000 al tipo de cambio promedio ponderado publicado por el Banco de Guatemala y vigente a la fecha de cada aporte, como patrimonio fideicometido mínimo, pudiendo superar dicha cifra siempre que los ingresos provengan de los contratos afectos o de aportes de fideicomitentes adherentes. Dicha suma debe pagarse de los ingresos que provengan de los contratos de uso, usufructo, servidumbre o arrendamiento, suscritos por FEGUA y terceros, con anterioridad al 25 de noviembre de 1997 (fecha en que se suscribió el Contrato de Usufructo entre FEGUA y CODEFE) y sus modificaciones, si las hubiere, bajo las siguientes condiciones:

brated contracts according to the Rehabilitation Plan presented by CODEFE.

The trust is formed in the following manner:

FEGUA

CODEFE, S. A.

Banco Agrícola Mercantil, S. A.

FEGUA Y CODEFE, S. A.

The income that is part of the Trust will be for up to US\$500,000 in local currency at the exchange rate published by Banco de Guatemala and valid at the time of each payment. The previous amount can be exceeded only by the affected contracts or by additional contributions. The amount must be paid from the contracts or modifications of easement, usufruct, use of right of way or leases that existed before November 25th, 1997 (date in which the usufruct contract between FEGUA and CODEFE was subscribed) under the following conditions:

- (a) *If in any year, the income of the affected contracts is less than US\$500,000, then CODEFE will not pay the 10% annual fee*

- a) Si en un año determinado, los ingresos provenientes de los contratos relacionados son inferiores a la suma de US\$ 500,000, entonces CODEFE no estará obligada a pagar a FEGUA el canon del 10% derivado de otras actividades económicas en el derecho de vía, inmuebles e instalaciones a su cargo, sino que deberá depositar dicho canon en el Fideicomiso.
- b) Para el caso que de la aplicación del 10% referido al Fideicomiso resulte un saldo que exceda la suma de US\$ 500,000, entonces CODEFE deberá pagar dicho saldo directamente a FEGUA.

from income of other economic activities to FEGUA, but will deposit it directly into the trust.

- (b) In case that the 10% annual fee exceeds the balance of US\$500,000, then CODEFE will pay the amount to FEGUA.*

18. Subsequent event

Operations startup

As of January, 2000 the Company began commercial railroad service

18. Evento subsecuente

Inicio de operaciones

A partir del mes de enero del 2000, la Compañía inició sus operaciones de servicio ferroviario.

G U A T E M A L A

Directores y Gerencia de la Empresa
Board of Directors and Management

Consejo de Administración *Board of Directors*

Henry Posner III
Presidente
President

Robert A. Pietrandrea
Vice Presidente
Vice President

Sergio A. Paiz
Director
Director

María Isabel Luján Z.
Director
Director

Pedro Mendoza Montano
Director
Director

Renato Fernández Ravelo
Director Suplente
Alternate Director

Fred W. Schwarz
Director Suplente
Alternate Director

Selina Mejicanos G.
Director Suplente
Alternate Director

Iván Antonio Illescas
Director Suplente
Alternate Director

Fernando Asensio Peyré
Director Suplente
Alternate Director

Gerencia *Management*

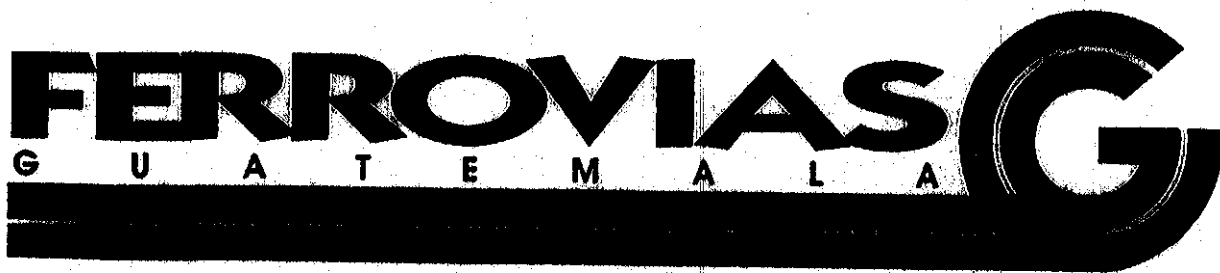
Renato Fernández Ravelo
Gerente General
General Manager

Roberto Papadópolo Mora
Gerente Comercial
Commercial Manager

Jorge Mario Coronado Brolo
Gerente de Ingeniería y Mecánica
Engineering and Mechanical Manager

Carlos Leppe Flores
Gerente de Transporte
Transportation Manager

Jorge Samuel De León Ovalle
Gerente Financiero y Administrativo
Financial and Administration Manager



2000

Memoria de Labores

Annual Report

**Compañía Desarrolladora Ferroviaria, Sociedad Anónima
Guatemala, C.A.**



Indice
Index

Carta a los Inversionistas <i>Letter to Investors</i>	3
Informe de Gerencia <i>Management Report</i>	9
Información Financiera <i>Financial Information</i>	21
Directores y Gerencia de la Empresa <i>Board of Directors and Management</i>	40



Carta a los Inversionistas
Letter to Investors



Estimado accionista:

Ya ha transcurrido un año desde que nuestra empresa se ha transformado de un proyecto especulativo de construcción a una empresa en funcionamiento. Hemos estado activos en el mercado por poco más de un año y podemos llegar a varias conclusiones fundamentales a pesar de que aún nos encontramos en un período muy temprano en el ciclo de vida corporativo.

1. Nuestra infraestructura ha sido rehabilitada al más mínimo costo absoluto, sin hacer sacrificios en el objetivo de seguridad. Esto está evidenciado por: (a) que hemos sobrepasado la temporada de lluvia sin tener mayores interrupciones al servicio, con la excepción de un lavado al norte de El Rancho y otro al sur de Quirigú, en el cual fuimos víctimas no intencionales por el desarrollo de un proyecto de control de inundaciones, que ocasionó una interrupción de servicio por tres días; (b) que nuestro índice de descarrilamientos continúa decreciendo conforme los puntos problemáticos han sido identificados y reparados; y (c) los expertos internacionales que inspeccionaron la vía férrea en Enero están muy impresionados que nuestra estructura de vía es fundamentalmente buena y que los puentes están en regular a buen estado a pesar de nuestras limitaciones presupuestarias.
2. Participamos en la economía de nuestro país, como lo evidencia nuestra continua participación en el manejo del 90% de las importaciones de acero por vía de los puertos del Atlántico, así como nuestra constante creciente participación en el mercado de contenedores.
3. Somos una alternativa estratégica para nuestro país, como ha sido demostrado por las fallas en dos puentes en la ruta del Atlántico en los últimos seis meses así como el trágico accidente en el cual 26 personas fallecieron al caer un

Dear Stockholder:

A year ago our company made the transition from a speculative construction project to a going concern. We now have been active in the marketplace for over a year and can draw some basic conclusions despite the fact that we are still very early in our corporate life cycle.

1. *Our infrastructure has been rehabilitated at the absolute minimum cost, without sacrificing safety. Evidence of this is: (a) that we made it through the rainy season without major service disruptions, the exception being a washout north of El Rancho and another south of Quirigua that disrupted service for three days but which was the result of a flood-control project in which we were unintended victims; (b) that our derailment rate continues to decline as trouble spots are encountered and fixed; and (c) that overseas experts who inspected the line in January have come away impressed that our track structure is fundamentally sound and our bridges are in fair to good condition despite our budget constraints.*
2. *We have rejoined the economy of our country, as evidenced by our ongoing participation in 90% of the steel imports via the Atlantic ports, as well as a steadily increasing participation in the container market.*
3. *We are a strategic alternative for our country, as demonstrated by the two bridge failures in the last six months on the Atlantic highway as well as the tragic accident in which 26 people were killed when a steamship container fell from a truck into the path of a bus. In the latter case, if the container had been*



contenedor halado por cabezal en un autobús extraurbano. En el último caso, si el contenedor hubiese sido transportado por ferrocarril, el accidente no hubiera sucedido.

Después de mencionar lo anterior, es necesario resaltar que estamos atrasados con relación a nuestro plan comercial inicial en términos tanto de tiempo como de ingresos. Ya no podemos culpar al Huracán Mitch y estamos trabajando para incrementar nuestro negocio mientras que a la vez continuamos con las inversiones a capital – como ejemplo, la rehabilitación de locomotoras adicionales y la compra de vagones en mercados internacionales – al nivel que el tráfico requiere.

Sin embargo, estamos optimistas que en los meses venideros veremos como se incrementa el negocio de contenedores. Nuestro objetivo corporativo para este año – después de mejorar nuestro rendimiento en seguridad y completar defensas adicionales en los ríos para enfrentar la temporada lluviosa – es triplicar nuestro tráfico de contenedores además de mantener nuestra presencia fuerte en el negocio de acero. Esto se logra en parte debido a las mejoras en infraestructura que se están completando en Puerto Barrios y las planificadas en Santo Tomás. Conforme el volumen aumenta, estamos efectuando constantemente mejoras adicionales en la terminal de la Zona 12 en la Ciudad de Guatemala para manejar el tráfico creciente más eficientemente.

Los retos externos continúan haciendo que nuestro diario vivir sea complicado, y van desde intentos de extorsión por parte de los invasores a la vía como el intento hecho en remover nuestro acceso a la terminal en la Ciudad de Guatemala por parte de la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala. Además, estamos sometidos continuamente a los problemas que varios negocios afrontan en la actualidad, como es la administración de las cuentas por cobrar. Que esto sea un problema "normal" se puede considerar progreso en que poco a poco nos estamos convirtiendo en una negocio "normal".

moving by rail, the accident would have not have happened.

All of the above being said, we remain well behind our initial business plan in terms of both timing and revenue. We can no longer blame Hurricane Mitch and are working very hard to increase our business while at the same time matching capital investments – such as the rehabilitation of additional locomotives and the purchase of used freight wagons from overseas – to traffic levels.

We are nonetheless optimistic that the coming months which will see us increase our container business. Our corporate goal for the year – after improving our safety performance and completing additional river defenses for the rainy season – is to triple our container traffic in addition to holding onto our strong position in the steel

business. This is driven in part by infrastructure improvements being completed at Puerto Barrios and planned for Santo Tomas. As volume grows, we will also make step-by-step improvements to the Zone 12 terminal in Guatemala City to handle the traffic more efficiently.

External challenges continue to make our existence a complicated one, ranging from extortion attempts by squatters to the attempted removal of our terminal access in Guatemala City by the municipality. Further, we are subject to the problems more established businesses face, such as collections. That this is a "normal" problem is in a way progress in that we are slowly becoming a "normal" business.

Given the intense challenges facing us, and the resultant pressure on both our management team and workforce, it was gratifying in January to have received several dozen overseas visitors from throughout the Americas as we celebrated our first anniversary of commercial operation to



Dados los intensos retos que tenemos y enfrentamos, en adición a la presión resultante en el equipo de gerencia y todos los empleados, es gratificante que en el mes de Enero 2001 tuviéramos la visita de varios visitantes internacionales de toda América cuando celebramos nuestro primer aniversario de operaciones comerciales en la ruta del Atlántico. Hemos logrado reconocimiento internacional al haber tomado uno de los proyectos ferroviarios de mayor reto jamás, y por haber logrado lo que ha la fecha hemos alcanzado. La reacción de los visitantes ha sido una combinación de asombro y de apoyo por nuestro esfuerzo.

Dicho lo anterior, como inversionistas se pueden preguntar, "Si, pero ¿qué han hecho por nosotros últimamente?". Nuestros resultados financieros han sido decepcionantes, y mientras que las circunstancias son extenuantes, estamos conscientes de validar su confianza en la empresa. Les puedo asegurar que estamos trabajando consistentemente para lograr que la compañía logre una mejor posición financiera. Esto se está haciendo de la siguiente manera:

1. Debido a la falta de fuentes de financiamiento en América Central, RDC está financiando préstamos para garantizar que los programas de capital se implanten y que las operaciones – las cuales esencialmente están cubiertas operacionalmente – no sean comprometidas por motivos de flujo de efectivo.
2. Mientras que nos hemos mantenido agresivos en el mercado solicitando tráfico, hemos sido cuidadosos en no disminuir nuestros precios mas allá de los niveles de mercado. Estamos manejando el crecimiento en tráfico con una perspectiva de largo plazo.
3. Hemos fortalecido el equipo de gerencia con personal adicional en puestos clave.
4. Continuamos evaluando los prospectos para usos alternativos del derecho de vía como lo es la instalación, por parte de terceros, fibra óptica. A la fecha no

the Atlantic. We have achieved international recognition for having taken on one of the most challenging railway projects ever, and for having made it this far. The reaction of our visitors was a combination of amazement and support of our efforts.

The above being said, as investors you should be asking, "Yes, but what have you done for me lately?" Our financial results have been disappointing, and while the circumstances are extenuating, we are acutely aware of the need to validate your confidence in the company. I can assure you that we are working very hard to put the company on a more sound financial footing. This has taken the following forms:

1. *Because of the lack of available finance in Central America, RDC has funded loans in order to ensure that capital programs are implemented and that operations – which are essentially breakeven on an operating basis – are not compromised for cash flow reasons.*
2. *While we have been very aggressive in soliciting traffic, we have been careful to do so without cutting prices below market levels. We are managing growth with a long-term prospective.*
3. *We have strengthened the management team with additional personnel in key positions.*
4. *We continue to evaluate prospects for alternative uses of our right of way such as fiber optics. To date we have not succeeded in closing a deal which represents the "magic bullet" that will make*



hemos sido exitosos en lograr una negociación que represente el "toque mágico" que nos hará una empresa sólida en resultados, pero estamos confiados que con el tiempo - y la habilidad de resistir la tentación de hacer una negociación a cualquier precio - lo lograremos.

Para concluir, apreciamos la combinación única de confianza y paciencia que nos han demostrado y confiamos en obtener logros más

us solidly profitable, but

- 5. we are confident that with time - and the ability to resist temptation to make a deal at any cost - this will come.*

To conclude, we appreciate the unique combination of confidence and patience we have been shown and look forward to the achievement of more tangible rewards as the year unfolds.

Henry Posner III
Presidente, Consejo de Administración

Henry Posner III
Chairman of the Board



Informe de Gerencia
Management Report

FERROVIAS G

GUATEMALA

Informe de Gerencia

El año 2000 fue el primer año completo de operación comercial de la empresa. Ha sido gratificante presenciar como la empresa cada día participa más y más en el mercado de transporte de carga. Si bien es cierto que el crecimiento no ha tenido el ritmo proyectado en el plan de negocios inicial, el ritmo de trabajo del año 2000 confirma que la demanda de transporte en el país sobrepasa la oferta y también el supuesto inicial de la viabilidad del ferrocarril en Guatemala.

Ambiente Comercial

Transporte de Carga

El mercado primario del plan de negocios original todavía no se ha concretado de la manera en que se esperaba. Muchos factores han influenciado en esto, principalmente la falta de infraestructura ferroviaria y la operación orientada principalmente a atender remolques en los puertos del Atlántico. Sin embargo, demostrada la viabilidad del ferrocarril, ambos puertos están dispuestos a efectuar mejoras en atención al ferrocarril lo que hace que el futuro sea prometedor.

Por otro lado, en el primer año de operaciones se ha logrado atraer el interés de las principales navieras que operan en el país. Es un objetivo fundamental el lograr una negociación próxima con estos clientes para asegurar un flujo continuo de transporte. El mercado de exportación tiene sus propios requerimientos los cuales se

Management Report

The year 2000 was our full first commercially operating year. It has been pleasant to observe the daily growth of the company in the transportation market. Even though it is true that the growth has not been what was projected in the original business plan, the work done during the year 2000 has confirmed the transportation demand in the country surpasses the offer and also the initial premise of the viability of the railroad in Guatemala has been confirmed.

Commercial Environment

Freight Transportation

The primary market segment presented in the original business plan has not yet materialized as expected. Several factors have influenced this, mainly the lacking of appropriate railroad infrastructure and the truck oriented operations at both Atlantic ports. However, once the viability of the railroad has been demonstrated, both port authorities have committed to improve the railroad service within their premises which gives a brighter future.

On the other hand, the main shippers have shown interest in the railroad operations. It is a basic objective to obtain a contract with this potential customer to insure the constant freight flow. The exports market has its own particular

Las locomotoras de vapor, utilizadas principalmente en excursiones, son de mucho atractivo al público en general. Estas son las unidades 204 y 205 sobre los puentes de Santa Rita, cercanos a El Rancho, El Progreso.

The steam engines, used mainly for excursions, are very attractive to the general public. This picture shows units 204 and 205 over the Santa Rita bridges near El Rancho, El Progreso.



FERROVIAS G

GUATEMALA

están satisfaciendo para mantener vigente el objetivo de dar un nivel de servicio sobre la base de expectativas reales. Actualmente, se están transportando contenedores de 20 y 40 pies, principalmente de importación.

El primer contrato de acero se obtuvo en Enero 2000 y rápidamente se demostró la capacidad de carga que tiene el ferrocarril para este tipo de carga. Tal ha sido la aceptación entre los clientes que a la fecha se mueve aproximadamente el 85% de todo el acero que ingresa por los puertos del Atlántico. El tipo de producto que se transporta consiste en bobinas de acero, vigas, lingote, alambrón, lámina y producto terminado.

El contingente de 5000 toneladas de azúcar se transportó en el tiempo en que se ofreció, utilizando para esto vagones del ferrocarril. Esto demuestra una vez más la capacidad de transporte y organización de la empresa, además de contribuir a reafirmar la confiabilidad del transporte y sistema ferroviario.

El principal objetivo que se ha logrado demostrar a lo largo de la operación del año 2000 es la viabilidad del sistema ferroviario como una alternativa estratégica para el transporte terrestre, como se ha evidenciado por los volúmenes de carga transportados.

Tren de Turismo

La empresa Trains Unlimited Tours de Portola, California dio inicio nuevamente a las excursiones para entusiastas de trenes de vapor. Du-

requirements which are being satisfied to maintain the objective of giving service based on real expectations. At the moment, 20' and 40' containers are being transported.

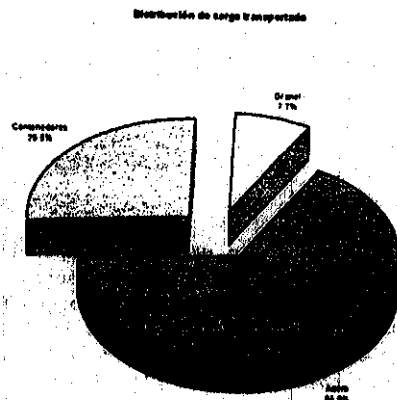
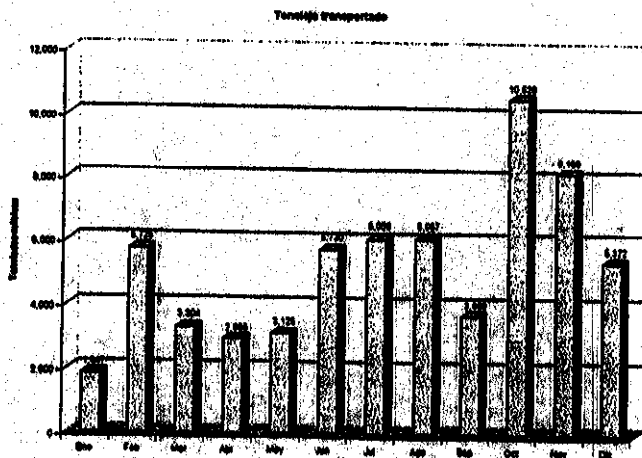
The first contract to haul steel was achieved on January 2000 and this rapidly demonstrated the railroad's freight capacity for this kind of loads. The acceptance from the customer has resulted in hauling approximately 85% of all steel imports coming through both Atlantic ports. The type of products includes coiled steel, beams, raw bars, wire, sheet and finished products.

The 5000 tons of sugar were moved on the specified times, using boxcar wagons for this movement. This demonstrated once more the capacity of transportation and organization of the company, besides contributing in reassuring the reliability of the railroad's transportation and system.

The main goal achieved during the year 2000 has been in demonstrating the viability of the railroad system as a strategic alternative for freight, has shown with the volumes of cargo transported to date.

Tourism Train

Trains Unlimited Tours, an outfit from Portola, California, has begun once again the steam train enthusiasts excursions. During 1999 the excur-



FERROVIAS

COMPAÑÍA DESARROLLADORA

rante 1999, la excursión consistió en un viaje de seis días de ida y vuelta hasta Puerto Barrios y una visita las instalaciones de los talleres de la zona 1. Para los trabajos de mecánica se contrataron los servicios de un experto mecánico de vapor de Colombia que ha tenido a su cargo los trabajos de rehabilitación de las locomotoras a vapor. Los comentarios de los visitantes fueron todos positivos. Este tipo de viaje se proyecta continuar en los años venideros, por lo que el mantenimiento del equipo a vapor es de importancia para la empresa.

Otras actividades económicas

Si bien todavía no se ha logrado concretar una negociación para la utilización del espacio del derecho de vía del sistema ferroviario que genere los ingresos necesarios para satisfacer los requerimientos del flujo de efectivo, se han logrado tener avances en negociaciones que hacen uso de pequeñas porciones del espacio antes mencionado. Sin embargo, es necesario recalcar que la empresa prefiere evitar un negocio apresurado y hacer un negocio a cualquier costa perdiendo posibles beneficios futuros. Es interesante resaltar que el interés de utilización por parte de posibles usuarios como fibra óptica, tendido de líneas de alta tensión, ductos, etc. se mantiene presente.

Departamento de Operaciones

Ingeniería

El programa de mantenimiento de la vía es de

sion consisted of six day round trip to Puerto Barrios and a visit to the zone 1 shop facilities. A steam mechanical expert from Colombia did the mechanical work that supervised the steam engines rehabilitation. All comments received from the visitors have been positive. This type of trips will certainly continue in the future, therefore the maintenance of the steam engine fleet is of much importance to the company.

Other economic activities

The negotiation of an easement for the right of way that will give the necessary revenues to feed the cash flow to the company has yet to be achieved. However, several smaller negotiations have been made for the use of portions of the right of way. It is necessary, however, to emphasize that the company would resist the temptation to make a deal at any cost losing possible future benefits. It is interesting to bring to attention that the interest of potential users of fiber optics, electric transmission lines, pipelines, etc., is still present.

Operations Department

Engineering

The track maintenance program is vital once the rehabilitation program of phase I was concluded. A program of cross ties installation for track reinforcement has been established mainly

Vista parcial de los talleres ubicadas en la terminal ferroviaria de la zona 1.
Partial view of the mechanical shops in the railroad terminal located in zone 1.



FERROVIAS G

vital importancia, una vez se concluyó el programa de rehabilitación de la vía ferroviaria en la Fase I. Se ha hecho un programa de instalación de durmientes para reforzar la vía en sus puntos críticos. Este programa permite utilizar equipo de mayor capacidad para lograr incrementar la cantidad de carga transportada.

El invierno del año 2000 causó los daños característicos de la época de lluvia. Como prevención, se escogieron tres lugares los cuales habían sido seriamente afectados anteriormente para hacer una defensa de la ribera utilizando vagones boxcar descartados. Estos puntos se encuentran en los postes millares 87, 123 y 127. Los daños, principalmente lavados, fueron en ubicaciones que no habían presentando problemas con anterioridad. Sin embargo, hubo dos lugares donde los daños fueron de una magnitud tal que se tuvo la necesidad de comprar, o en un caso arrendar temporalmente, terrenos adyacentes a la línea ferroviaria para tener continuidad en las operaciones.

El río en Gualán tuvo una crecida inesperada lo que ocasionó una falla en una de las pilas de apoyo del Puente Gualán. A pesar de la severidad del daño, se logró hacer una reparación temporal suficiente para que termine la época de lluvia para luego hacer una reparación formal y dar de vuelta la integridad estructural requerida al puente.

En Quiriguá ocurrió un lavado como resultado a un trabajo que el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación estaba realizando para la construcción de una borda. El daño ocasionado fue considerable y las autoridades del MAGA se comprometieron a hacer las reparaciones necesarias para no perjudicar la operación ferroviaria así como las modificaciones al trazo de la vía para evitar que el trabajo a realizar no cause problemas en el futuro.

Mecánica

El mantenimiento del equipo de arrastre y tractivo es fundamental para poder garantizar el transporte de mercadería. Locomotoras 1000 y 900 se han incorporado al parque de unidades tractivas. Se ha dado mantenimiento a la flota

in the critical areas. This program has allowed the use of higher capacity equipment to increase the freight load hauled.

The rainy season of 2000 caused typical damage of the period. As a preventing measure, three critical spots that have been affected continuously were selected to do river defense work. These spots are located at milepost 87, 123 and 127. The damages, mainly washouts, were in other spots that had not presented problems before. However, two additional spots where the damage was of a magnitude that adjacent land owners property was purchased, or leased while repair work was done, to insure the continuity of operations.

The Gualán River had a flash flood that caused a pier to fail in supporting the structure. The damage is serious, but a temporary fix was made through the rainy season and a final fix will be made to insure the structural integrity required by the bridge.

In Quiriguá a washout occurred when work for a levy sponsored by the Ministry of Agriculture was being performed. The damage was serious and the Ministry authorities agreed to do the necessary repairs to prevent interrupting the railroad's operations as well as the necessary modifications to the track bed in order to prevent future damages.

Mechanical

The maintenance of the rolling stock is necessary to guarantee the transportation of freight cargo. Locomotives series 1000 and 900 have been added to the existing locomotive fleet. A maintenance program is in place for all active locomotives, flatcars as well as adding boxcars into service. These last wagons were used to haul bagged sugar from the Atlantic.

Given the demand of steam train excursions, a steam engine rehabilitation program was put in place for locomotives #204 and #205. A steam mechanical expert from Colombia was hired to

FERROVIAS G

G U A T E M A L A

de locomotoras activas, plataformas así como la incorporación de vagones tipo box-car. Estos vagones fueron los utilizados en el transporte de la azúcar desde los puertos del Atlántico.

Debido a la demanda de las excursiones de tren de vapor, se desarrolló un programa de rehabilitación de las locomotoras #204 y #205. Se contrataron los servicios de un mecánico colombiano experto en mecánica a vapor el cual trabajó en las unidades citadas.

Transporte

Se implantó el sistema de Autorización de Uso de Vía, el cual presenta un sistema de manejo de la vía que da mayor seguridad en las operaciones diarias. Aún falta implantar un sistema total de comunicaciones, ya que las actuales tienen muchos problemas debido a las características topográficas de la región oriental del país.

La incorporación de las locomotoras Bombardier-ALCO serie 1000 de seis ejes da una mayor capacidad de arrastre. Esto permite a que se puedan programar trenes de mayor capacidad. A la vez, se ha reconocido la necesidad de contar con una mayor cantidad de tripulaciones para poder contar con una mayor frecuencia de trenes.

Ambiente Financiero

En el primer año de operaciones comerciales, la empresa tuvo la necesidad de recurrir a diversas fuentes de financiamiento para mantener las

do the work on the mentioned units.

Transport

The track warrant system was put in place, this system gives better security for track management in the daily operations. The communications system is still needed, since the existing ones have problems do to the topographical characteristics of the eastern region of the country.

The incorporation of the six-axle 1000 series Bombardier-ALCO locomotives gives more hauling capacity. This allows for the scheduling of higher capacity trains. At the same time, the need to have more crews has been recognized in order to increase the train frequency.

Financial Environment

During the first year of commercial operations, the company was in the need of securing different sources of funding to meet the day to day operations and requirements. In order to continue the operations, the company secured long-term debt and equity agreements with Railroad Development Corporation and International Financial Securities that totally restructured the financial conditions established during 1999. As a result of these negotiations, on the third quarter of 2000, RDC and IPS exchanged their short-term dues of US\$2 million and US\$1.32 million, respectively, into common and preferred equity.

Las defensas de las riberas de los ríos se ha hecho con la utilización de vagones descartados. Este sistema ha probado ser muy efectivo.

The river defenses have been made using scrap boxcars. This systems has proved to be very efective.





operaciones y requerimientos diarias de efectivo. Como una forma de continuación de las operaciones, se acordó con Railroad Development Corporation (RDC) e International Financial Securities (IFS) capitalizar los reconocimientos de deuda otorgados durante el año 1999. De esta forma, en el tercer trimestre de 2000, RDC e IFS intercambiaron deuda de US\$2 y US\$1.32 millones, respectivamente, por acciones comunes y preferentes. De igual manera, el reconocimiento de deuda de US\$1 millón dado por RDC el 29 de diciembre de 1999 fue reestructurado para ser reintegrado en cuatro pagos, haciéndose el último pago en julio de 2005. Con esta reestructuración financiera, la empresa redujo sus gastos financieros en aproximadamente \$207,000 o Q1.59 millones anuales que de otra forma pudieran haber alterado sus estados financieros. La reestructuración financiera y los acuerdos obtenidos se lograron por el apoyo otorgado por ambos RDC e IFS ante las buenas perspectivas de largo plazo y crecimiento sostenido de la compañía.

A causa de la situación restrictiva en general del mercado financiero guatemalteco, la empresa contrató durante el año, cuatro préstamos privados de largo plazo con RDC. El primero, por medio de un pagaré privado de US\$1.3 millones a 7 años plazo está garantizado con los contratos de servidumbres y arrendamientos que la empresa ha firmado con otras compañías. La deuda se estructuró con una base de interés fijo de 4% anual y reintegros de capital iguales de US\$170,500. Estos fondos se utilizaron principalmente para cancelar los préstamos mediante pagarés privados con Banco de Occidente, S.A. (US\$450,000), cumplimiento de obligaciones de pagarés CODEFE 1 (Q500,000) y capital de trabajo. Los otros tres préstamos, que totalizan US\$500,000, tienen un plazo de 8 años, con reintegros de capital e intereses al vencimiento. Estos se han garantizado con los futuros contratos de servidumbre, arrendamientos y derechos que la compañía obtenga. Estos recursos, al igual que el anterior, también se utilizaron para capital de trabajo.

En el lado bursátil, la emisión de pagarés fue una porción pequeña dentro los recursos utiliza-

Moreover, the US\$1 million short-term senior note given by RDC on December 29, 1999 was extended into a repayment term for four equal principal repayments ending on July 30, 2005. Due to this financial restructure, the company saved approximately \$207,000 or Q1.59 million on interests' charges that would have been damaged the existing balance sheet and income statement. Both RDC and IFS gave this financial restructure in light of the good perspectives and long term outlook of the company.

Because of the financial distress that has been affecting the Guatemalan markets, the company contracted with RDC four more long term loans during 2000. The first one, a seven-year secured private note of US\$1.3 million, is guaranteed by the easement and lease contracts that the company has signed with other companies. The loan was structured on a flat-interest-rate basis of 4% annually and a principal repayment of US\$170,500. The proceeds of the note were used to repay the private notes given by Banco de Occidente, S.A. (US\$450,000), buying back commercial paper (Q500,000) and working capital. The other three loans, totaling US\$550,000, have a maturity date of three years, interests and principal, and are secured with future right of way and easement contracts. The proceeds of the loans were used for working capital.

On the capital market's side, the issuance of commercial paper was a small portion of the funding needs. The company has kept its registered securities at Bolsa de Valores Nacional and its brokerage house changed to Lafise Valores on the fourth quarter of 2000, incorporating a management contract.

FERROVIAS G

G U A T E M A L A

dos para cumplir con las necesidades de efectivo. La compañía mantiene registradas sus emisiones de acciones y pagarés en Bolsa de Valores Nacional, S.A. y se tuvo que hacer un cambio de casa de bolsa a Lafise Valores en el último trimestre de 2000, con la firma de un contrato para la administración y manejo de cartera.

A diciembre de 2000, están registrados treinta y dos tenedores de pagarés, once accionistas preferentes y cincuenta y un accionistas comunes clase A registrados. La siguiente tabla muestra la composición de propiedad, basado en el último incremento de capital de noviembre de 1999 y las acciones pagadas al final del ejercicio.

	Número de acciones	Propiedad sobre pagadas	Propiedad sobre emitidas
RDC Clase A	74,070	56%	38%
Clase B	48,412	36%	25%
Otros accionistas Clase A	10,822	8%	6%
Total acciones pagadas	133,304	100%	69%
Emitidas Clase A sin pagar	40,200		21%
Emitidas Clase B sin pagar	18,946		10%
Total acciones emitidas	192,450		100%

Ferrocarriles de Guatemala

El cambio de autoridades presentó, necesariamente, un período de conocimiento entre las partes así como de las condiciones en las cuales se efectuó la negociación. Durante este período se continuó con la operación normal. A partir del mes de Octubre de 2000 se inició una relación de mucha cordialidad y apoyo entre

As of December, 2000, there are thirty two note holders of commercial paper, eleven preferred shareholders, and fifty one registered common Class A shareholders. The following table establishes the current shareholder's composition based on the latest equity increase on November, 1999, and outstanding shares at the end of the period:

Ferrocarriles de Guatemala

With the administration change, a period of knowledge was given between both parties as well as understanding the terms of the negotiation. During this period the operations were kept at a normal level. From October 2000 a good relationship was established between Ferrocarril

La incorporación rutinaria de las locomotoras serie 1000 permiten tener una mayor capacidad de arrastre de carga.
The use of the 1000 series locomotive allows for a larger capacity hauling freight.



Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.



Ferrocarriles de Guatemala - FEGUA - y la empresa. Se ha prestado colaboración a FEGUA, especialmente en la representación que Guatemala tuvo en la Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles - ALAF - en Caracas, Venezuela.

Enfoque año 2001

Seguridad

La seguridad de las operaciones es el objetivo principal de la empresa. La seguridad no sólo aplica al personal en sus operaciones diarias, pero también al transporte de carga de los clientes, la carga propiamente dicha y al público en general. La seguridad comprende también la eficiencia en una operación para garantizar los niveles de calidad requeridos por parte de nuestros clientes.

Crecimiento

De igual importancia, es lograr los objetivos de crecimiento de la empresa manteniendo la posición privilegiada que se ha logrado con los clientes, principalmente los que importan productos de acero. El mercado de contenedores ha mostrado mucho interés y existen muchas oportunidades para crecer en este rubro. También existen oportunidades en nuevos mercados que se han evaluado como es el transporte de carbón y cemento.

Infraestructura

Durante el año 2001 se continuará con el programa de protección y defensa de las riberas de los ríos en los puntos identificados, principalmente en el Río Motagua. Se continuará con el programa de refuerzo con durmientes para continuar con las mejoras a la vía ferroviaria. Los trabajos en el Puente Gualán se deberán de completar para tener una estructura que opere como fue proyectada, eliminando el trabajo temporal llevado a cabo con anterioridad.

Terminal intermodal

Las instalaciones de la zona 12 son de vital importancia para las operaciones de manejo de carga. Varias empresas, de reconocido prestigio en el ámbito nacional e internacional, han

riles de Guatemala - FEGUA - and the company. Cooperation has been given to FEGUA, specially during the General Assembly of the Latin American Railroad Association held in Caracas, Venezuela where Guatemala had an active role.

2001 FOCUS

Safety and Security

The operations safety and security is the main objective of the company. Safety and security does not only include the daily operations of personnel, but also the freight of cargo, the cargo and the general public. Safety and security also includes an efficient operation to guarantee that the quality levels required by our customers are met.

Growth

Of equal importance it is necessary to reach the growth level of the company while maintaining the achieved positions with our existing customers, mainly the steel importers. The container market has demonstrated interest and several opportunities can be exploited to increase the participation in this particular segment. Other opportunities exist in new markets that are being evaluated as coal and cement transportation.

Infrastructure

During 2001 the river defense programs will continue protecting the identified spots, mainly on the Motagua River. The crossie program will continue as an ongoing effort to raise the track quality. The Gualán River work will be completed to have the needed structural integrity of the bridge, eliminating the temporary fix done the year before.

Intermodal terminal

The zone 12 facility is of vital importance to the cargo handling operations. Several companies,



mostrado interés en tener la operación de una terminal intermodal que satisfaga las necesidades tanto de los clientes, transportistas usuarios y el ferrocarril. Durante este año se concretará la negociación para la operación de dicha terminal.

Otras actividades económicas

La búsqueda de oportunidades de utilización del espacio del derecho de vía continúa, manteniendo el objetivo de resistir a hacer cualquier negociación sacrificando futuros beneficios. El enfoque es en usuarios potenciales para el tendido de fibra óptica y/o transmisión de energía eléctrica.

Museo viviente

Las instalaciones de los talleres de la zona 1 tienen un valor histórico de mucha importancia para el país. Las características propias de estas instalaciones han hecho que las mismas tengan un atractivo, e interés, a nivel mundial como patrimonio de la historia mundial industrial. Se apoya la creación de un museo viviente, con el apoyo de entidades internacionales como el Instituto Smithsonian, para preservar esta valiosa e importante infraestructura industrial del país.

Fase II

El desempeño durante el año 2000 demuestra que la demanda de transporte excede a la oferta de alternativas en el país. A la vez se confirma que el transporte ferroviario de carga es viable y una alternativa estratégica la cual tiene una

both national and international, have shown interest in operating an intermodal terminal that meets the requirements of the customers, transportation users and railroad. During this year the negotiation will be finalized for the operation of the terminal.

Other economic activities

The search for easement opportunities in the railroad's right of way will continue, maintaining the company's position of resisting doing a deal at any cost sacrificing future benefits. The focus is on potential customers for fiber optics or electric transmission lines.

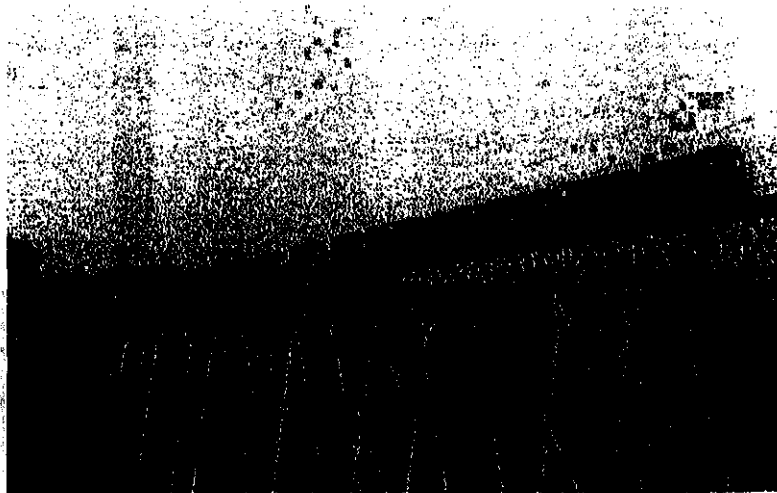
Living museum

The facilities at the zone 1 terminal have an enormous historic value to the country. Its own characteristics have resulted in an attraction and interest worldwide as world historic industrial patrimony. The creation of a living museum will be supported, with the support of international entities like the Smithsonian Institution, to preserve this valuable and important industrial infrastructure.

Phase II

The performance of the year 2000 has demonstrated that the transportation demand exceeds the alternative offerings in the country. At the

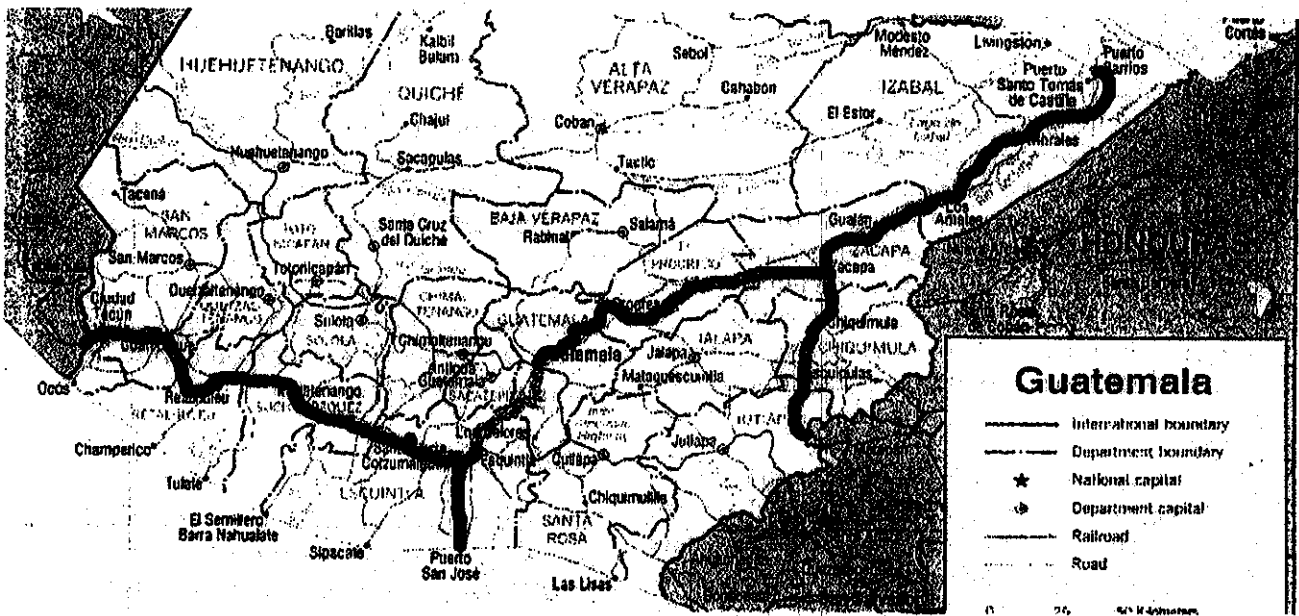
La capacidad de arrastre se puede incrementar no sólo con locomotoras de mayor capacidad, pero también utilizando varias locomotoras acopladas.
The hauling capacity can be increased not only using bigger locomotives, but also using multiple units.



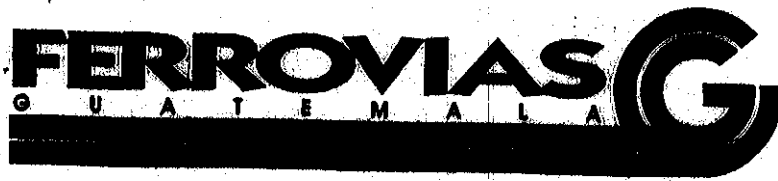
FERROVIAS G

demanda potencial. Guatemala, al igual que El Salvador y Honduras, han firmado el Tratado de Libre Comercio con México con lo cual se abre el sistema ferroviario de América del Norte ofreciendo rutas alternativas para el flujo de mercaderías. Por estas razones y otras más, así como dando cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Usufructo Oneroso de Bienes de Utilidad Ferroviaria, es que se estará iniciando el programa de rehabilitación ferroviaria del Corredor Ferroviario del Pacífico conectando Ciudad Tecún Uman con Escuintla y, Puerto Quetzal.

same time, the railroad transportation has been demonstrated as viable and a strategic alternative which has a potential demand. Guatemala, along with El Salvador and Honduras, have signed a Free Trade Agreement with Mexico, opening the North American railroad system to offer alternate cargo flows. For these and other reasons, as well as fulfilling the contractual obligation of the Usufruct Contract, the rehabilitation program of the Pacific Railroad Corridor will begin connecting Tecún Uman with Escuintla and Puerto Quetzal.



- Fase I - Puerto Barrios, Santo Tomas de Castilla a Guatemala
- Fase II - Tecún Umán a Santa María, Puerto Quetzal a Escuintla
- Fase III - Escuintla a Guatemala
- Fase IV - Zacapa a Anguiatú



Información Financiera
Financial Information



Contadores Públicos y Auditores

Firma Miembro en Guatemala de
Grant Thornton International

Grant Thornton 
Pineda, Tezó y Asociados, S.C.

INFORME DE AUDITORES INDEPENDIENTES
INDEPENDENT AUDITORS REPORT

A los Accionistas de
Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.

Hemos auditado los balances generales adjuntos de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. (una sociedad anónima constituida en la República de Guatemala) al 31 de diciembre del 2000 y 1999 y los correspondientes estados de resultados, de patrimonio de los accionistas y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. Estos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros, basados en nuestras auditorías.

Excepto por lo que se indica en el párrafo (1) siguiente, efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas. Estas normas requieren que una auditoría sea planificada y realizada para obtener una certeza razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes. Una auditoría incluye el examen, sobre una base selectiva, de la evidencia que respalda las cantidades y revelaciones presentadas en los estados financieros, la evaluación de los principios de contabilidad utilizados y las estimaciones importantes hechas por la Administración, así como una evaluación de la presentación de los estados financieros en general. Consideramos que nuestras auditorías proveen una base razonable para nuestra opinión.

- (1) Como se menciona en la Nota (15) a los estados financieros, la Compañía se encuentra realizando sus operaciones en forma normal, a pesar de que ha sufrido pérdidas en sus operaciones, lo cual le ha originado una reducción de su capital pagado.

To the Stockholders of:

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.

We have reviewed the enclosed financial positions of Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. (a company incorporated in the Republic of Guatemala) as of December 31st, 2000 and 1999 and the corresponding cash flow statements for the fiscal year to those dates. These financial statements are the responsibility of the Company's Management. Our responsibility is on expressing an opinion over these financial statements, based on our audit.

Except for the following paragraph (1), we made our audit in accordance to generally accepted accounting standards. These standards require that an audit be planned and performed in order to obtain a reasonable certainty that the financial statements do not contain important errors. An audit includes the exam, of a selective base, of the evidence that backs the quantities and revelations presented in the financial statements, the evaluation of the accounting principles employed and the important projections made by Management, as well as an evaluation in general of the financial statements. We consider that our audit provides a reasonable base for our opinion.

- (1) *As mentioned in the note (16) to the financial statements, the Company is performing its operations normally, even though it presents operating losses, which in turn has caused a reduction in its equity.*



En nuestra opinión, excepto por el asunto indicado en el párrafo (1) precedente, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. al 31 de diciembre del 2000 y 1999, sus resultados de operación y sus flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de conformidad con principios de contabilidad generalmente aceptados en Guatemala.

Durante 1999 se constituyó el Fideicomiso encargado de administrar los ingresos derivados de los contratos de uso, usufructo, servidumbres o arrendamiento celebrados con anterioridad al contrato de usufructo suscrito entre FEGUA y COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A., como se indica en la Nota (17) a los estados financieros, sin embargo, al 31 de diciembre del 2000 y 1999, se desconoce el monto de los ingresos que han sido recaudados directamente por FEGUA, y que debieron ser trasladados al Fideicomiso para que sean utilizados por COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A. en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario.

GRANT THORNTON,
Pineda, Tezó y Asociados, S. C.

Guatemala
7 de marzo del 2001

In our opinion, except for the note indicated in the preceding paragraph (1), the financial statements mentioned above does reasonably represent, in all important aspects, the financial situation of Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A. as of December 31st, 2000 and 1999, its operations results and cash flows for the year ended in that period, in accordance to generally accepted accounting standards.

During 1999 the Trust for the administration of the income from the previous contracts related to the use, usufruct, easements or leases established prior to the usufructo between FEGUA and COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A. was established, as indicated in Note (17) to the financial statements, however, as of December 31st, 2000 and 1999, the income collected by FEGUA is not known, and that income should have been given to the Trust to be utilized by COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A. in the rehabilitation and modernization of the railroad system.

GRANT THORNTON
Pineda, Tezó y Asociados, S.C.

Guatemala, March 7th, 2001



COMPANIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.
BALANCES GENERALES
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2000 Y 1999

ACTIVO

	2000	1999
CORRIENTE:		
Efectivo	Q 322,104	Q 3,813,075
IVA por cobrar	5,053,852	4,611,047
Documentos por cobrar	692,971	20,626
Anticipos por liquidar	1,244,556	304,598
Materiales ferroviarios (Nota 4)	1,064,920	1,399,989
Gastos anticipados	137,151	4,439
Total activo corriente	8,515,554	10,153,724
MUEBLES E INMUEBLES (Nota 5)	51,160,334	46,885,837
Menos - Depreciación acumulada	(2,630,804)	(188,835)
	48,529,530	46,747,002
GASTOS DE PREOPERACION, NETO (Nota 6)	10,146,354	12,682,942
	Q 67,191,438	Q 69,583,668

PASIVO Y PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS

CORRIENTE:		
Obligaciones por pagar al extranjero (Nota 7)	4,804,678	1,822,395
Cuentas por pagar (Nota 8)	3,454,087	3,478,377
Pagares Codefe por pagar (Nota 9)	3,093,000	3,587,588
Préstamos bancarios (Nota 10)	.	3,481,983
Anticipos sobre contratos	.	1,589,932
Total pasivo corriente	11,351,765	13,960,275
OTROS PASIVOS	204,869	111,450
DOCUMENTOS POR PAGAR A LARGO PLAZO (Nota 11)	21,883,449	33,427,037
PROVISION PARA INDEMNIZACIONES	444,816	286,811
Total pasivo	33,884,899	47,735,073
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS:		
Capital autorizado y pagado (Nota 12) -		
Acciones comunes	150,000,000	150,000,000
Acciones por suscribir	(136,669,600)	(139,102,700)
	13,330,400	10,897,300
Acciones preferentes	50,000,000	50,000,000
Acciones por suscribir	(31,150,000)	(49,650,000)
	18,850,000	350,000
Capital suscrito y pagado	32,180,400	11,247,300
Capital adicional pagado -		
Prima sobre acciones	15,293,218	10,442,326
	47,473,618	21,689,626
Resultados acumulados	(14,175,423)	150,625
Reserva legal (Nota 13)	8,344	8,344
Total patrimonio de los accionistas	33,306,539	21,848,595
	Q 67,191,438	Q 69,583,668

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.



COMPANIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.
ESTADOS DE RESULTADOS
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2000 Y 1999

	2000	1999
INGRESOS -		
Por actividades ferroviarias para el transporte de:		
Hierro	Q 3,172,553	Q .
Contenedores	1,304,090	.
Espigón	1,047,106	.
Azúcar	356,156	.
Pasajeros	200,466	.
Otros	4,752	1,073,449
Por otras actividades económicas:		
Contratos	2,489,335	191,100
Arrendamientos	501,653	427,905
	9,076,111	1,692,454
Menos - Canon sobre ingresos de:		
Actividades ferroviarias	356,998	53,673
Otras actividades económicas	299,098	61,900
	656,096	115,573
Ingresos netos	8,420,015	1,576,881
COSTO DE SERVICIO FERROVIARIO (Nota 14)	4,775,056	.
GASTOS DE OPERACIÓN (Nota 15)		
Administración	5,690,927	1,349,652
Transportes	1,340,049	.
Ingeniería	1,202,161	.
Mecánica	990,416	.
Comercial	430,460	.
	9,654,013	1,349,652
GASTOS FINANCIEROS	3,195,282	.
DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES	5,028,557	.
OTROS GASTOS, NETO	37,468	.
(Pérdida) utilidad antes del Impuesto Sobre la Renta	(14,270,361)	227,229
Impuesto Sobre la Renta	.	(60,343)
(Pérdida) utilidad neta del año	Q (14,270,361)	Q 166,881

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.



COMPANÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.
ESTADOS DE PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2000 Y 1999

	2000	1999
CAPITAL PAGADO:		
Saldo al inicio del año	Q 11,247,300	Q 8,475,000
Más: Capitalización de aportes	20,902,500	2,478,100
Suscripción y pago de acciones	30,600	294,200
Saldo al final del año	32,180,400	11,247,300
PRIMA SOBRE ACCIONES:		
Saldo al inicio del año	10,442,326	6,635,118
Más: Prima por capitalización de aportes	4,805,000	3,717,150
Prima por venta de acciones	45,892	90,058
Saldo al final del año	15,298,218	10,442,326
APORTES A FUTURAS CAPITALIZACIONES:		
Saldo al inicio del año	-	-
Más: Aportes del período por capitalización de deuda	25,769,906	6,195,250
Menos: Traslados a capital pagado	(20,902,500)	(2,478,100)
Traslados a prima sobre acciones	(4,805,000)	(3,717,150)
Trasladado a cuentas por pagar	(62,406)	-
Saldo al final del año	-	-
RESULTADOS ACUMULADOS:		
Saldo al inicio del año	150,625	(7,912)
Más: (Pérdida) Utilidad neta del año	(14,270,361)	166,881
Ajuste a la reserva legal del período 1999	7	-
Menos: Dividendos decretados sobre acciones preferentes	(55,694)	-
Traslado a reserva legal	-	(8,344)
Saldo al final del año	(14,175,423)	150,625
RESERVA LEGAL:		
Saldo al inicio del año	8,344	-
Más: Traslado de las utilidades distribuibles	-	8,344
Saldo al final del año	8,344	8,344
Total patrimonio de los accionistas	Q 33,806,539	Q 21,848,595

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

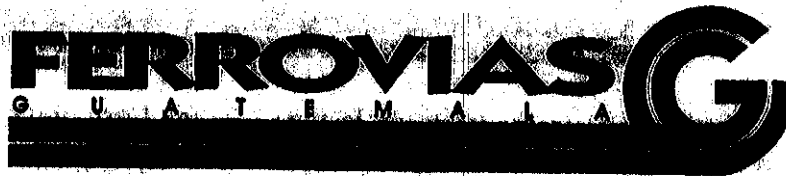


COMPANIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.
ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO
POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2000 Y 1999

	2000	1999
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y PREOPERACIÓN:		
(Pérdida) Utilidad neta del año	Q (14,270,361)	Q 166,881
Cargos a los resultados del año que no requirieron uso de efectivo:		
Depreciaciones y amortizaciones	5,028,557	126,027
Provisión para indemnizaciones	266,302	203,098
Efectivo obtenido de las operaciones	(8,975,502)	496,006
Cambios netos en cuentas de activo y de pasivo:		
Efectivo obtenido por aumento de pasivos y disminución de activos -		
Obligaciones y cuentas por pagar	2,463,412	2,478,438
Materiales ferroviarios	335,019	1,409,336
Otros pasivos	93,419	111,450
Cuentas por cobrar	-	55,415
Otros activos	-	8,385
Anticipos sobre contratos	-	1,589,932
	2,891,850	5,652,956
Efectivo aplicado en aumentos de activos y disminución de pasivos -		
Anticipos sobre contratos	(1,589,932)	-
Anticipos por liquidar	(939,958)	-
Documentos por cobrar	(672,345)	-
IVA por cobrar	(442,805)	(8,810,427)
Gastos anticipados	(182,712)	(2,746)
Pagos de indemnizaciones	(57,797)	-
Cargos diferidos	-	(3,135,764)
Ingresos del fideicomiso	-	(107,574)
	(3,835,549)	(7,056,511)
Efectivo neto aplicado a las actividades de preoperación	(9,919,201)	(907,549)
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO:		
Pago de acciones preferentes	18,500,000	-
Obtención de prima sobre acciones	4,850,892	3,807,208
Pago de acciones comunes	2,433,100	2,772,300
Disminución de documentos por pagar a largo plazo	(11,543,588)	-
Amortización de préstamos	(3,481,983)	-
Pago de dividendos	(55,694)	-
Cuentas por pagar a compañía afiliada	-	86,825,020
Contratación de préstamos	-	3,481,983
Colocación de obligaciones financieras	-	1,288,000
	10,702,727	48,174,511
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:		
Inversión en instalaciones ferroviarias	(4,090,761)	(45,942,407)
Adquisición de muebles e inmuebles	(183,736)	(687,004)
Efectivo neto aplicado en las actividades de inversión	(4,274,497)	(46,629,411)
(DISMINUCION) AUMENTO NETO DE EFECTIVO	(3,490,971)	637,551
SALDO DE EFECTIVO, al inicio del año	3,813,075	3,175,524
SALDO DE EFECTIVO, al final del año	Q 322,104	Q 3,813,075

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S.A.



están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados, los cuales requieren que la Administración efectúe ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos, para determinar la valuación de algunas de las partidas incluidas en los estados financieros y para efectuar las revelaciones que se requiere presentar en los mismos. Aun cuando pueden llegar a diferir de su efecto final, la Administración considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

(a) Materiales ferroviarios

Los materiales ferroviarios están valuados al costo bajo el método promedio, el cual no excede el valor del mercado.

(b) Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles se registran al costo de adquisición. Las mejoras importantes se capitalizan, mientras que los desembolsos por reparaciones y mantenimiento que no aumentan la vida útil de los bienes durante la fase de rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario, se cargan a gastos preoperativos a medida en que se efectúan. Posteriormente, cuando se realicen desembolsos para reparaciones y mantenimiento de las instalaciones ferroviarias se cargarán a los gastos del período en que se efectúen.

Los muebles e inmuebles se deprecian por el método de línea recta, de acuerdo a su vida útil estimada, aplicando los siguientes porcentajes:

Instalaciones ferroviarias	10%
Equipo de computación	33%
Mobiliario y equipo	20%
Vehículos	20%
Maquinaria y equipo	20%
Equipo de comunicación	20%
Herramientas	25%

(c) Gastos de preoperación

Al 31 de diciembre de 2000 y 1999, los gastos de preoperación corresponden a la inversión efectuada por la Compañía en

sumptions, in order to determine the value of certain items included in the financial statements and to elaborate the revelations required in those statements. Even though these might differ in the final effect, Management considers that the projections and assumptions made are adequate under the circumstances made.

(a) Railroad material

The railroad materials are valued using the average cost method, which does not exceed the market value.

(b) Property and equipment

The property and equipment are registered according to the acquisition cost. Improvements are capitalized, while expenses for repairs and maintenance that do not increase the useful life of goods during the rehabilitation and modernization phase, are registered as pre operation expenses. Later, when expenses are made for repairs and maintenance of railroad installations, they will be registered as operating expenses of the period they are made in.

The property and equipment depreciation are calculated using a straight line model, according the life expectancy, applying the following percentages:

Railroad installations	10%
Computer equipment	33%
Property and equipment	20%
Vehicles	20%
Machinery and equipment	20%
Communications equipment	20%
Tools	25%

(c) Pre operation expenses

As of December 31st, 2000 and 1999, the pre operation expenses correspond to the investment made by the Company in repairing the north section of the railway, from Puerto Barrios and Santo Tomás de Castilla. These expenses are capitalized using the direct method beginning in the year 2000 at a 20% rate.

la reparación del tramo norte de la vía férrea, que va de la ciudad capital a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla; los cuales están siendo amortizados por el método directo a partir del año 2000 a razón del 20% anual.

(d) Indeminización de empleados

De conformidad con el Código de Trabajo de la República de Guatemala, la Compañía tiene la obligación de pagar indemnización sobre la base de un mes de sueldo más la parte proporcional de aguinaldo y bono 14 por cada año de trabajo, a los empleados que despida injustamente o en caso de muerte. La Compañía tiene como política provisionar un 8.33% sobre el total de sueldos pagados.

La provisión para indemnización que tenía registrada la Compañía al 31 de diciembre de 2000 y 1999, de Q444,816 y Q236,311, respectivamente, era suficiente para cubrir la contingencia por concepto de indemnizaciones a esas fechas.

4. Materiales ferroviarios

Al 31 de diciembre de 2000 y 1999, los materiales ferroviarios propiedad de la Compañía, se integraban como sigue:

	2000	1999
Zapatas, tablares, clavos y baterías	Q. 345,039	Q. -
Tornillos, pernos, planchuelas y roscas de presión	326,239	331,389
Combustibles y lubricantes	147,273	2,911
Durmientes	118,396	494,980
Arneses	41,665	41,665
Inventario en tránsito	19,232	491,638
Cojinetes	18,678	37,356
Otros	48,398	-
	Q. 1,064,920	Q. 1,399,939

(d) Cash and cash equivalents

The Labor Law in effect in the Republic of Guatemala requires that the Company makes severance payments to employees terminated or in the event of death of one month of salary plus the proportional Christmas bonus and mid year bonus for every year labored. The Company has the practice of provisioning 8.33% of the paid salaries.

The provision registered by the Company at the end of December 31st, 2000 and 1999, of Q444,816 and Q236,311, respectively, is sufficient to cover the contingency of the severance concept.

4. Railroad materials

As of December 31st, 2000 and 1999, the railroad materials property of the Company were the following:



5. Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles propiedad de la Compañía al 31 de diciembre de 2000 y 1999, se integraban de la siguiente manera:

5. Property and equipment

The property and equipment belonging to the Company as of December 31st, 2000 and 199 are the following:

	2000	1999
Instalaciones ferroviarias (a)	Q 49,495,504	Q 45,942,409
Maquinaria y equipo	764,029	120,819
Terrenos	269,036	269,036
Equipo de computación	135,949	236,672
Mobiliario y equipo	134,581	129,559
Equipo de comunicación	117,435	68,352
Software	103,407	-
Vehículos	83,200	83,200
Herramientas	47,011	35,790
Manuales	10,182	-
	Q 51,160,334	Q 46,885,837

(a) Este valor corresponde a la inversión efectuada por la Compañía en la rehabilitación del tramo norte de la vía férrea, que va de la ciudad capital a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla.

6. Gastos de preoperación

Los gastos de preoperación al 31 de diciembre de 2000 y 1999, se integraban de la siguiente manera:

6. Pre operating expenses

The operating expenses as of December 31st, 2000 and 1999 are the following:

	2000	1999
Estudio de prefactibilidad (a)	Q 2,457,056	Q 3,071,320
Sueldos y prestaciones laborales	1,735,850	2,169,812
Intereses sobre préstamos	1,180,164	1,475,205
Diferencial cambiario	998,845	1,247,931
Gastos de viaje	656,646	820,807
Honorarios	633,598	791,998
Servicios	521,346	651,683
Comisión por colocación de acciones	254,667	318,334
Capacitación de personal	251,290	314,112
Impuestos y contribuciones	172,319	215,399
Reparaciones y mantenimiento	168,039	210,049
Publicaciones e impresos	139,989	174,986
Almacenaje	108,240	135,300
Depreciaciones	97,641	122,051
Gastos de selección de personal	95,571	119,464
Relaciones públicas	72,672	90,840
Papelería y útiles	53,319	66,649
Van	9,596,352	11,995,940



Vienen	9,596,352	11,995,940
Gastos de representación	51,717	64,646
Cuotas y suscripciones	49,453	61,816
Gastos de emisión de pagarés	47,892	59,353
Arrendamientos	42,252	52,815
Otros	358,688	448,372
	Q 10,146,354	Q 12,682,942

(a) Este estudio fue pagado con acciones comunes durante el año terminado el 31 de diciembre de 1998.

7. Obligaciones a pagar al extranjero

Al 31 de diciembre de 2000 y 1999, el saldo de esta cuenta se integraba de la siguiente manera:

7. Overseas loans

The balance of this accounts as of December 31st, 2000 and 1999 was the following:

	2000	1999
Intereses -		
Railroad Development Corporation	Q 3,012,245	Q 1,084,887
International Financial Securities Inc.	1,053,166	606,406
Honorarios	655,118	131,102
Otros	84,149	-
	Q 4,804,678	Q 1,822,395

8. Cuentas por pagar

El saldo de cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2000 y 1999, se integraba de la siguiente manera:

8. Accounts Payable

The balance of Accounts Payable as of December 31st, 2000 and 1999 was the following:

	2000	1999
Proveedores	Q 2,917,828	Q 2,249,530
Prestaciones laborales	344,075	264,199
Retenciones de Impuesto sobre la Renta	148,303	267,050
Impuestos y contribuciones	43,881	151,108
Impuesto sobre la Renta	-	60,848
Otras	-	486,142
	Q 3,454,087	Q 3,478,377



9. Pagarés CODEFE por pagar

Al 31 de diciembre del 2000 y 1999, se tenía autorizada la emisión de pagarés hasta por un monto de Q 35,000,000 con fecha de vencimiento, el 24 de febrero del año 2004. Los pagarés emitidos están garantizados por la Compañía y devengan una tasa de interés anual comercial.

9. Commercial Paper CODEFE

As of December 31st, 2000 and 1999 the authorization for issuing commercial paper for up to Q35,000,000 with an expiration date of February 24th, 2004. The commercial papers issued are guaranteed by the Company and earn an annual commercial interest rate.

Pagarés en circulación al 31 de diciembre del 2000:

Serie	Fecha		Monto emitido	Monto en circulación	Tasa de interés
	Emisión	Vencimiento			
P	11/01/2000	10/01/2001	Q 500,000	385,000	23.50%
T	11/05/2000	10/05/2001	750,000	185,000	23.50%
V	26/05/2000	25/05/2001	320,000	320,000	23.50%
Y	28/08/2000	01/08/2001	500,000	455,000	23.00%
AB	19/10/2000	18/10/2001	250,000	Q 243,000	23.00%
AE	28/12/2000	27/12/2001	772,000	772,000	23.00%
AF	28/12/2000	01/08/2001	783,000	783,000	23.00%
			Q 3,875,000	Q 3,093,000	

Pagarés en circulación al 31 de diciembre de 1999:

Serie	Fecha		Monto emitido	Monto en circulación	Tasa de interés
	Emisión	Vencimiento			
B	24/02/99	23/02/2000	Q 500,000	Q 353,000	19.50%
F	13/01/99	12/01/2000	150,000	150,000	17.80%
G	20/05/99	19/01/2000	500,000	88,000	17.80%
H	17/04/99	16/04/2000	500,000	216,000	19.50%
I	27/05/99	26/05/2000	500,000	390,000	19.50%
K	26/08/99	25/08/2000	500,000	333,000	21.00%
L	04/08/99	03/08/2000	1,000,000	140,000	21.00%
M	21/10/99	20/10/2000	500,000	342,000	23.50%
N	22/10/99	30/03/2000	783,000	783,000	13.34%
			Q 4,933,000	Q 2,795,000	
PCODEFE\$2			US\$ 100,000	792,588	13.34%
				Q 3,587,588	

Las obligaciones financieras han sido colocadas a través de la Bolsa de Valores Nacional, S. A. y

8. Préstamos bancarios

Al 31 de diciembre de 1999, este saldo correspondía a los préstamos obtenidos de Banco de Occidente, S. A. con características de cartas de crédito, por medio de pagarés con números de orden F-105/99 y F-117/99 por US\$ 300,000 y US\$ 150,000, los cuales devengaron tasas de

8. Bank Loans

As of December 31st, 1999 the balance corresponded to loans obtained from Banco de Occidente, S.A. as a letter of credit with commercial paper F-105/99 and F-117/99 for US\$300,000 and US\$150,000 at an interest rate of 11% and 12% annually and were due on May 10th and



interés del 11% y 12% anual y vencieron el 10 de mayo y el 7 de junio del 2000

10. Documentos por pagar a largo plazo

Al 31 de diciembre del 2000 y 1999, el saldo de esta cuenta se integraba de la siguiente manera:

June 7th, 2000.

10. Long term commercial paper

As of December 31st, 2000 and 1999, the balance of this account was composed by the following:

	2000	1999
Pagaré a favor de Railroad Development Corporation por un monto de US\$ 1,288,000 con garantía de repago por medio de los ingresos provenientes de los contratos de servicio suscritos con Texaco Guatemala, S. A.; Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala; Planos y Puntos, S. A.; Generadora del Sur, S. A. y Generadora del Norte Limitada, a un plazo de 7 años y 4 meses, con vencimiento el 15 de diciembre del 2007 el cual devenga una tasa de interés del 4% anual.	Q 9,931,601	Q -
Reconocimiento de deuda con Railroad Development Corporation - RDC por un monto de US\$ 1,000,000, con plazo de 5 años 7 meses, con vencimiento el 30 de julio del 2005 el cual devenga una tasa de interés del 12.5%.	7,710,870	-
Pagares a favor de Railroad Development Corporation - RDC por un total de US\$ 550,000, con un plazo de vencimiento de 3 años, que oscila entre septiembre y diciembre del 2003, los cuales devengan una tasa de interés 12.5% anual.	4,240,978	-
Prestamos obtenidos de Railroad Development Corporation - RDC por un monto de US\$ 3,000,000, con plazo de vencimiento de un año, que oscila entre el 15 de marzo y 29 de diciembre del 2000, los cuales devengaban una tasa de interés del 12.5% anual.	-	23,213,220
Prestamos obtenidos de International Financial Securities Inc. por un monto de US\$ 1,320,000, a un plazo de un año, con vencimientos que oscilan entre el 15 de abril y 16 de septiembre del 2000, los cuales devengan una tasa de interés del 12.5% anual.	-	10,218,817
	<u>Q 21,883,449</u>	<u>Q 33,427,037</u>

11. Capital autorizado y pagado

El capital autorizado de la Compañía está representado por 1,500,000 de acciones comunes y 500,000 preferentes, con valor nominal de Q 100 cada una. Las acciones comunes están divididas en 975,000 clase "A", que representan un 65%, y

11. Equity

The Company's authorized equity is represented by 1,500,000 common shares and 500,000 preferred shares, both have par value of Q100. Common shares are divided into 975,000 class A representing 65% and 525,000 class B represent-



525,000 clase "B" que representan un 35%.

El capital pagado al 31 de diciembre del 2000 y 1999 se integraba de la siguiente manera:

ing 35%.

The paid equity through December 31st, 2000 and 1999 is the following:

	2000	1999
Acciones preferentes	Q 18,850,000	Q 350,000
Acciones comunes -		
Clase A	8,489,200	6,996,500
Clase B	4,841,200	3,900,800
	<u>13,330,400</u>	<u>10,897,300</u>
Capital adicional pagado -	Q 32,180,400	Q 11,247,300
Prima sobre acciones	15,293,218	10,442,326
	<u>Q 47,473,618</u>	<u>Q 21,689,626</u>

Las acciones preferentes de la serie A y B que conforman el capital pagado de la Compañía al 31 de diciembre de 1999 por Q 350,000 tienen un dividendo garantizado del 18% anual, con derecho a voto limitado y las acciones de la serie D que conforman el complemento del capital pagado de Q 18,850,000 al 31 de diciembre del 2000 tienen un dividendo del 12.5% acumulativo variable.

The preferred shares A and B that are part of the equity of the Company have a guaranteed dividend of 18% annually, and have limited voting rights and the D series share form the complement to the equity of Q18,850,000 and as of December 31st, 2000 have a 12.5% cumulative variable dividend.

12. Reserva legal

12. Legal reserve

De acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio de la República de Guatemala, toda sociedad debe separar anualmente el cinco por ciento (5%) de sus utilidades netas de cada ejercicio para formar la reserva legal, la cual no puede ser distribuida como dividendos, sino hasta la liquidación total de la compañía. Sin embargo, podrá capitalizarse cuando exceda del quince por ciento (15%) del capital pagado, al cierre del ejercicio inmediato anterior, sin perjuicio de seguirse reservando el cinco por ciento (5%) mencionado.

The Commercial Code of the Republic of Guatemala states that every society must reserve 5% of its net earnings of each period to constitute a legal reserve, and cannot be distributed as dividends until the company's liquidation. Nonetheless, it can be capitalized if it exceeds 15% of paid in equity at the end of the previous period, and the 5% previously mentioned must be reserved.

13. Costo de servicio ferroviario

13. Railroad service costs

Durante el año terminado el 31 de diciembre del 2000, la Compañía incurrió en los siguientes costos de servicio ferroviario:

During the year that finished on December 31st, 2000, the company had the following railroad service costs:



Combustible	Q 1,832,167
Transporte	1,202,336
Mantenimiento equipo ferroviario	841,623
Grúa	294,777
Reparación de vía ferroviaria	177,983
Montacargas	174,761
Reparación equipo ferroviario	91,155
Otros	160,254
	Q 4,775,056

14. Gastos de operación

Durante el año terminado el 31 de diciembre del 2000 la Compañía incurrió en los siguientes gastos de operación:

14. Operating expenses

During the year that finished on December 31st, 2000, the company had the following operating expenses:

	<u>Adminis- tración</u>	<u>Trans- porte</u>	<u>Ingeniería</u>	<u>Mecánica</u>	<u>Comercial</u>	<u>Total</u>
Gastos Fijos	Q 2,486,470	Q 195,670	Q 206,890	Q 206,890	Q 46,899	Q 3,226,154
Sueldos	1,250,845	877,829	601,625	430,828	294,391	3,455,018
Prestaciones laborales	714,703	221,902	170,550	126,091	86,808	1,320,054
Honorarios	1,080,830	-	-	225,000	1,636	1,307,466
Gastos de viaje	75,804	40,346	130,511	1,392	-	248,053
Otros	<u>82,275</u>	<u>4,302</u>	<u>9,250</u>	<u>715</u>	<u>726</u>	<u>97,268</u>
	<u>Q5,690,927</u>	<u>Q1,340,049</u>	<u>Q1,202,161</u>	<u>Q 990,416</u>	<u>Q 430,460</u>	<u>Q9,654,013</u>

15. Contingencias

Continuidad de operaciones

Al 31 de diciembre del 2000, la Compañía ha acumulada pérdidas de Q 14,275,423, las cuales representan el 30% del capital pagado a esa fecha. De acuerdo con el Código de Comercio de la Republica de Guatemala, la pérdida de mas del 60% del capital pagado es causa de disolución de una sociedad.

16. Compromisos

Constitución del fideicomiso

En cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Usufructo suscrito entre FEGUA y COM-

15. Contingency

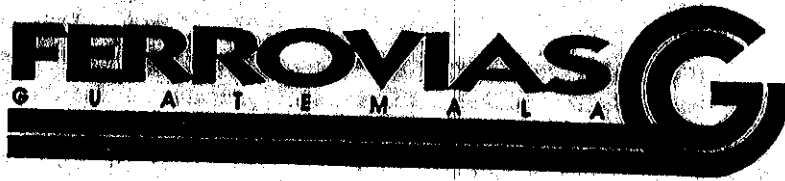
Operations continuity

As of December 31st, 2000 the Company had accumulated losses of Q14,275,423 which represent 30% of the paid equity to that date. According to the Guatemalan Code of Commerce, the loss of more than 60% of the paid equity is cause for the entity dissolution.

16. Obligations

Trust

According to the usufruct contract between FEGUA and CODEFE, on December 30th, 1999 the trust for the rehabilitation and moderniza-



PAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A., el 30 de diciembre de 1999 fue constituido el Fideicomiso denominado "Fideicomiso para la Rehabilitación y Modernización de la Red Ferroviaria en Guatemala" en el Banco Agromercantil, S. A. por un plazo de 25 años, contados a partir del 1 de enero del año 2000, pudiendo ser prorrogado sólo mediante el otorgamiento de nueva escritura pública en donde obligatoriamente se deberán convenir de nuevo las condiciones y el plazo. Su naturaleza corresponde a la de un "Fideicomiso de Administración y Pago", por medio del cual se busca alcanzar el fin de destinar los ingresos provenientes de los contratos afectos y de cualquier otro ingreso que forme parte del patrimonio fideicometido en el Contrato de Usufructo, para ser administrados adecuadamente y ser invertidos finalmente con exclusividad en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario. En consecuencia, el Fideicomiso procederá, por instrucción del Comité Técnico, al pago de las obras, trabajos y/o servicios realizados conforme a lo dispuesto en el Contrato de Fideicomiso y en los contratos que se celebren en cada caso, de acuerdo al "Plan de Rehabilitación de la Vía del Sistema Ferroviario" preparado por Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.

El Fideicomiso está constituido de la siguiente manera:

- | | |
|------------------------------|--|
| a) Fideicomitente principal | FEGUA |
| b) Fideicomitente secundario | Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. |
| c) Fiduciario | Banco Agromercantil, S. A. |
| d) Fideicomisarios | FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. |

Los montos que formen parte del Fideicomiso serán hasta el equivalente anual en moneda nacional de US\$ 500,000 al tipo de cambio promedio ponderado publicado por el Banco de Guatemala y vigente a la fecha de cada aporte, como patrimonio fideicometido mínimo, pudiendo superar dicha cifra siempre que los ingresos provengan de los contratos afectos o de aportes de fideicomitentes adherentes. Dicha suma debe pagarse de los ingresos que provengan de los contratos de uso, usufructo, servidumbre o arrendamiento, suscritos por FEGUA y terceros, con anterioridad al 25 de noviembre de

tion of the railroad system in Guatemala was established. The trustee bank is Banco Agromercantil, S.A. and the period of the trust is for 25 years, starting on January 1st, 2000. The trust can be extended if both parties agree and a new document is drawn where the conditions and duration are established. The nature of the trust is administration and payment, in which the income of the affected contracts will be managed and invested exclusively in the rehabilitation and modernization of the railroad system. The trust will, on instructions of the Technical Committee, pay the works and services made in accordance to the Trust Contract and the celebrated contracts according to the Rehabilitation Plan presented by CODEFE.

The trust is formed in the following manner:

The income that is part of the Trust will be for up to US\$500,000 in local currency at the exchange rate published by Banco de Guatemala and valid at the time of each payment. The previous amount can be exceeded only by the affected contracts or by additional contributions. The amount must be paid from the contracts or modifications of easement, usufruct, use of right of way or leases that existed before November 25th, 1997 (date in which the usufruct contract between FEGUA and CODEFE was subscribed) under the following conditions:



1997 (fecha en que se suscribió el Contrato de Usufructo entre FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.) y sus modificaciones, si las hubiere, bajo las siguientes condiciones:

- a) Si en un año determinado, los ingresos provenientes de los contratos relacionados son inferiores a la suma de US\$ 500,000, entonces Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. no estará obligada a pagar a FEGUA el canon del 10% derivado de otras actividades económicas en el derecho de vía, inmuebles e instalaciones a su cargo, sino que deberá depositar dicho canon en el Fideicomiso.
- b) Para el caso que de la aplicación del 10% referido al Fideicomiso resulte un saldo que exceda la suma de US\$ 500,000, entonces Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. deberá pagar dicho saldo directamente a FEGUA.

Durante el año 2000 la Compañía aportó al Fideicomiso un monto de Q 61,900 correspondiente al canon sobre otras actividades económicas del año 1999.

17. Reclasificación de saldos

Con la finalidad de lograr una adecuada comparabilidad de los estados financieros al 31 de diciembre del 2000, ciertas cifras de 1999 fueron reclasificadas.

(a) *If in any year, the income of the affected contracts is less than US\$500,000, then CODEFE will not pay the 10% annual fee from income of other economic activities to FEGUA, but will deposit it directly into the trust.*

(b) *In case that the 10% annual fee exceeds the balance of US\$500,000 then CODEFE will pay the balance to FEGUA.*

During the year 2000 the Company paid Q61,900 to the Trust, amount that corresponds to the gross income of other economic activities during the year 1999.

17. Balance re classification

In order to obtain a better comparison of the financial statements as of December 31st, 2000, certain figures of 1999 were reclassified.



Directores y Gerencia de la Empresa
Board of Directors and Management



Consejo de Administración **Board of Directors**

Henry Posner III
Presidente
President

Robert A. Pietrandrea
Vice Presidente
Vice President

Sergio A. Paiz
Director
Director

Carolina de Asturias
Director
Director

Pedro Mendoza Montano
Director
Director

Renato Fernández Ravelo
Director Suplente
Alternate Director

William J. Duggan
Director Suplente
Alternate Director

Selina Mejicanos G.
Director Suplente
Alternate Director

Pablo Arimany
Director Suplente
Alternate Director

Fernando Asensio Peyré
Director Suplente
Alternate Director

Gerencia **Management**

William J. Duggan
Presidente
President

Renato Fernández Ravelo
Gerente General
General Manager

Erick Chang E.
Contralor Financiero y Tesorero
Chief Financial and Planning Officer

Roberto Papadópolo Mora
Gerente Comercial
Commercial Manager

Eduardo J. Fragata
Gerente de Operaciones
Operations Manager

**COMPAÑÍA DESARROLLADORA
FERROVIARIA, S. A.**

ESTADOS FINANCIEROS

**AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000
(CON NUESTRO INFORME DE
AUDITORES INDEPENDIENTES)**

INFORME DE AUDITORES INDEPENDIENTES

A los Accionistas de
Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.

Hemos auditado los balances generales adjuntos de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. (una sociedad anónima constituida en la República de Guatemala) al 31 de diciembre del 2001 y 2000 y los correspondientes estados de resultados, de patrimonio de los accionistas y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. Estos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros, basados en nuestras auditorías.

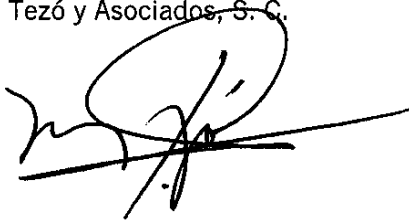
Excepto por lo que se indica en el párrafo (1) siguiente, efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Guatemala. Estas normas requieren que una auditoría sea planificada y realizada para obtener una certeza razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes. Una auditoría incluye el examen, sobre una base selectiva, de la evidencia que respalda las cantidades y revelaciones presentadas en los estados financieros, la evaluación de los principios de contabilidad utilizados y las estimaciones importantes hechas por la Administración, así como una evaluación de la presentación de los estados financieros en general. Consideramos que nuestras auditorías proveen una base razonable para nuestra opinión.

- (1) Como se menciona en la Nota (15) a los estados financieros, la Compañía se encuentra realizando sus operaciones en forma normal, a pesar de que ha sufrido pérdidas en sus operaciones, lo cual le ha originado una reducción de su capital pagado. Los estados financieros al 31 de diciembre del 2001 se presentan sobre la base de negocio en marcha y no incluyen ningún ajuste relacionado con el riesgo de continuidad como negocio en marcha.

En nuestra opinión, excepto por el asunto indicado en el párrafo (1) precedente, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. al 31 de diciembre del 2001 y 2000, sus resultados de operación y sus flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de conformidad con principios de contabilidad generalmente aceptados en Guatemala.

Durante 1999 se constituyó el Fideicomiso encargado de administrar los ingresos derivados de los contratos de uso, usufructo, servidumbres o arrendamiento celebrados con anterioridad al contrato de usufructo suscrito entre FEGUA y COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A., como se indica en la Nota (16) a los estados financieros, sin embargo, al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se desconoce el monto de los ingresos que han sido recaudados directamente por FEGUA, y que debieron ser trasladados al Fideicomiso para que sean utilizados por COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A. en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario.

GRANT THORNTON,
Pineda, Tezó y Asociados, S. C.



Lic. Mario Tezó Escobar
CONTADOR PUBLICO Y AUDITOR
COLEGIADO No. 3240

Guatemala, C. A.
10 de abril del 2002

COMPañÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

BALANCES GENERALES

AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

ACTIVO

	2001	2000
CORRIENTE:		
Efectivo	Q 1,095,488	Q 322,104
IVA por cobrar	5,350,825	5,053,852
Documentos por cobrar	1,423,143	692,971
Anticipos por liquidar	305,521	1,244,556
Materiales ferroviarios (Nota 4)	1,682,062	1,064,920
Gastos anticipados	78,976	137,151
Total activo corriente	<u>9,936,015</u>	<u>8,515,554</u>
MUEBLES E INMUEBLES (Nota 5)	56,155,246	51,160,334
Menos - Depreciación acumulada	(5,454,670)	(2,630,804)
	<u>50,700,576</u>	<u>48,529,530</u>
GASTOS DE PREOPERACION, NETO (Nota 6)	7,609,765	10,146,354
	<u>Q 68,246,356</u>	<u>Q 67,191,438</u>

PASIVO Y PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS

	2001	2000
CORRIENTE:		
Obligaciones por pagar al extranjero (Nota 7)	Q 6,983,008	Q 4,804,678
Cuentas por pagar (Nota 8)	3,242,555	3,454,087
Pagares Codefe por pagar (Nota 9)	1,167,000	3,093,000
Total pasivo corriente	<u>11,392,563</u>	<u>11,351,765</u>
OTROS PASIVOS	1,349,883	204,869
DOCUMENTOS POR PAGAR A LARGO PLAZO (Nota 10)	8,319,563	21,883,449
PROVISION PARA INDEMNIZACIONES	503,085	444,816
Total pasivo	<u>21,565,094</u>	<u>33,884,899</u>
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS:		
Capital autorizado y pagado (Nota 11) :		
Acciones comunes	150,000,000	150,000,000
Acciones comunes por suscribir	(136,669,600)	(136,669,600)
	<u>13,330,400</u>	<u>13,330,400</u>
Acciones preferentes	50,000,000	50,000,000
Acciones preferentes por suscribir	(3,287,000)	(31,150,000)
	<u>46,713,000</u>	<u>18,850,000</u>
Capital suscrito y pagado	<u>60,043,400</u>	<u>32,180,400</u>
Capital adicional pagado -		
Prima sobre acciones	15,293,218	15,293,218
	<u>75,336,618</u>	<u>47,473,618</u>
Resultados acumulados	(28,663,700)	(14,175,423)
Reserva legal (Nota 12)	8,344	8,344
Total patrimonio de los accionistas	<u>46,681,262</u>	<u>33,306,539</u>
	<u>Q 68,246,356</u>	<u>Q 67,191,438</u>

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos balances.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

ESTADOS DE RESULTADOS

POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
INGRESOS -		
Por actividades ferroviarias para:		
Transporte:		
Hierro	Q 7,022,871	Q 3,172,553
Contenedores	3,075,237	1,304,090
Turismo	394,829	200,466
Otros	208,667	4,752
Azúcar	75,894	356,156
Asesoría y capacitación	1,381,294	-
Espigón	1,121,050	1,047,106
Por otras actividades económicas:		
Arrendamientos	1,430,119	501,653
Contratos de servidumbre y otros	1,130,111	2,489,335
	<u>15,840,072</u>	<u>9,076,111</u>
Menos - Canon sobre ingresos de:		
Actividades ferroviarias	773,752	356,998
Otras actividades económicas	256,023	299,098
	<u>1,029,775</u>	<u>656,096</u>
Ingresos netos	14,810,297	8,420,015
COSTO DE SERVICIO FERROVIARIO (Nota 13)	8,277,882	4,775,056
GASTOS DE OPERACIÓN (Nota 14)		
Administración	5,461,299	5,690,927
Transportes	2,461,432	1,340,049
Ingeniería	1,566,077	1,202,161
Mecánica	1,473,274	990,416
Comercial	495,228	430,460
	<u>11,457,310</u>	<u>9,654,013</u>
Pérdida antes de depreciaciones, amortizaciones, intereses y otros	<u>(4,924,895)</u>	<u>(6,009,054)</u>
DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES	5,364,127	5,028,557
GASTOS FINANCIEROS	3,811,574	3,195,282
OTROS GASTOS, NETO	<u>324,682</u>	<u>37,468</u>
Pérdida neta del año	<u>Q (14,425,278)</u>	<u>Q (14,270,361)</u>

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

ESTADOS DE PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS

POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
CAPITAL PAGADO:		
Saldo al inicio del año	Q 32,180,400	Q 11,247,300
Más: Capitalización de deuda y aportes	27,863,000	20,902,500
Suscripción y pago de acciones	-	30,600
	<u>60,043,400</u>	<u>32,180,400</u>
Saldo al final del año	<u>60,043,400</u>	<u>32,180,400</u>
PRIMA SOBRE ACCIONES:		
Saldo al inicio del año	15,293,218	10,442,326
Más: Prima por capitalización de aportes	-	4,805,000
Prima por venta de acciones	-	45,892
	<u>15,293,218</u>	<u>15,293,218</u>
Saldo al final del año	<u>15,293,218</u>	<u>15,293,218</u>
APORTES A FUTURAS CAPITALIZACIONES:		
Saldo al inicio del año	-	-
Más: Aportes a futuras capitalizaciones	2,985,000	25,769,906
Menos: Traslados a capital pagado	(2,985,000)	(20,902,500)
Traslados a prima sobre acciones	-	(4,805,000)
Trasladado a cuentas por pagar	-	(62,406)
	<u>-</u>	<u>-</u>
Saldo al final del año	<u>-</u>	<u>-</u>
RESULTADOS ACUMULADOS:		
Saldo al inicio del año	(14,175,423)	150,625
Más: Pérdida neta del año	(14,425,278)	(14,270,361)
Ajuste a la reserva legal del período 1999	-	7
Menos: Dividendos decretados sobre acciones preferentes	(62,999)	(55,694)
	<u>(28,663,700)</u>	<u>(14,175,423)</u>
Saldo al final del año	<u>(28,663,700)</u>	<u>(14,175,423)</u>
RESERVA LEGAL:		
Saldo al inicio y al final del año	<u>8,344</u>	<u>8,344</u>
Total patrimonio de los accionistas	<u>Q 46,681,262</u>	<u>Q 33,306,539</u>

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

COMPañIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO

POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE OPERACION:		
Pérdida neta del año	Q (14,425,278)	Q (14,270,361)
Cargos a los resultados del año que no requirieron uso de efectivo:		
Depreciaciones y amortizaciones	5,364,127	5,028,557
Provisión para indemnizaciones	289,962	266,302
Efectivo aplicado en las operaciones	<u>(8,771,189)</u>	<u>(8,975,502)</u>
Cambios netos en cuentas de activo y de pasivo:		
Efectivo obtenido por aumento de pasivos y disminución de activos -		
Anticipos sobre contratos	1,145,014	.
Anticipos por liquidar	939,034	.
Gastos anticipados	58,175	.
Obligaciones y cuentas por pagar	40,798	2,463,412
Materiales ferroviarios	.	335,019
Otros pasivos	.	93,419
	<u>2,183,021</u>	<u>2,891,850</u>
Efectivo aplicado en aumentos de activos y disminución de pasivos -		
Documentos por cobrar	(730,172)	(672,345)
Materiales ferroviarios	(617,142)	.
IVA por cobrar	(296,973)	(442,805)
Pagos de indemnizaciones	(231,692)	(57,797)
Cargos diferidos	(3,672)	.
Anticipos sobre contratos	.	(1,589,932)
Anticipos por liquidar	.	(939,958)
Gastos anticipados	.	(132,712)
	<u>(1,879,651)</u>	<u>(3,835,549)</u>
Efectivo neto aplicado a las actividades de operación	<u>(8,467,819)</u>	<u>(9,919,201)</u>
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO:		
Aumento neto de documentos por pagar a largo plazo	11,314,114	6,956,412
Pago de acciones preferentes	2,985,000	.
Pago de dividendos	(62,999)	(55,694)
Pago de acciones comunes	.	2,433,100
Obtención de prima sobre acciones	.	4,850,892
Amortización de préstamos	.	(3,481,983)
Efectivo neto obtenido de las actividades de financiamiento	<u>14,236,115</u>	<u>10,702,727</u>
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE INVERSION:		
Inversión en instalaciones ferroviarias	(4,385,507)	(4,090,761)
Adquisición de muebles e inmuebles	(609,405)	(183,736)
Efectivo neto aplicado en las actividades de inversión	<u>(4,994,912)</u>	<u>(4,274,497)</u>
AUMENTO (DISMINUCION) NETA DE EFECTIVO	773,384	(3,490,971)
SALDO DE EFECTIVO, al inicio del año	<u>322,104</u>	<u>3,813,075</u>
SALDO DE EFECTIVO, al final del año	<u>Q 1,095,488</u>	<u>Q 322,104</u>

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

1. Antecedentes de la Compañía

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. ("La Compañía") fue constituida por un plazo indefinido conforme a las leyes de la República de Guatemala, el 5 de mayo de 1997. Su actividad principal consiste en desarrollar actividades de transporte ferroviario. Hasta el 30 de noviembre de 1999, la Compañía se encontraba en fase preoperativa e inició sus operaciones normales a partir de diciembre de 1999.

Para la prestación del servicio de transporte ferroviario, la Compañía suscribió un contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria, con Ferrocarriles de Guatemala – FEGUA, por un plazo de cincuenta años, prorrogables hasta cinco períodos de diez años.

Por medio de este contrato, la Compañía, por su cuenta y riesgo, pondrá en condiciones de operación adecuada la vía férrea y los elementos de apoyo que conforman el actual sistema ferroviario de Guatemala, con el fin de prestar el servicio de transporte ferroviario.

La Compañía pagará a FEGUA por concepto de canon durante los años que dure el contrato los siguientes porcentajes sobre sus ingresos brutos anuales de operación ferroviaria: Del primero al quinto año un 5% y del sexto año en adelante un 10%. Asimismo, sobre otras actividades económicas pagará un canon anual del 10% sobre los ingresos brutos anuales, bajo las condiciones indicadas en la Nota (16).

2. Unidad monetaria

La Compañía mantiene sus registros contables en quetzales (Q), moneda oficial de la República de Guatemala. Al 31 de diciembre del 2001 y 2000 su cotización en relación con el dólar de los Estados Unidos de América (US\$) era de Q 7.96 y Q 7.74 por US\$ 1.00, respectivamente.

3. Principales políticas contables

Las políticas contables que sigue la Compañía están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Guatemala, los cuales requieren que la Administración efectúe ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos, para determinar la valuación de algunas de las partidas incluidas en los estados financieros y para efectuar las revelaciones que se requiere presentar en los mismos. Aun cuando pueden llegar a diferir de su efecto final, la Administración considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

(a) Materiales ferroviarios

Los materiales ferroviarios están valuados al costo bajo el método promedio, el cual no excede del valor del mercado.

(b) Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles se registran al costo de adquisición. Las mejoras importantes se capitalizan, mientras que los desembolsos por reparaciones y mantenimiento que no aumentan la vida útil de los bienes durante la fase de rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario, se cargan a gastos operativos a medida en que se efectúan. Posteriormente, cuando se realicen desembolsos para reparaciones y mantenimiento de las instalaciones ferroviarias se cargarán a los gastos del período en que se efectúen.

Los muebles e inmuebles se deprecian por el método de línea recta, de acuerdo a su vida útil estimada, aplicando los siguientes porcentajes:

Instalaciones ferroviarias	5%
Maquinaria y equipo	20%
Equipo de computación	33%
Mobiliario y equipo	20%
Equipo de comunicación	20%
Vehículos	20%
Herramientas	25%

(c) Gastos de preoperación

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, los gastos de preoperación corresponden a la inversión efectuada por la Compañía en la reparación del tramo norte de la vía férrea, que va de la ciudad capital a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla; los cuales están siendo amortizados por el método directo a partir del año 2000 a razón del 20% anual.

(d) Indemnización de empleados

De conformidad con el Código de Trabajo de la República de Guatemala, la Compañía tiene la obligación de pagar indemnización sobre la base de un mes de sueldo más la parte proporcional de aguinaldo y bono 14 por cada año de trabajo, a los empleados que despida injustamente o a sus beneficiarios en caso de muerte. La Compañía tiene como política provisionar un 8.33% sobre el total de sueldos pagados.

La provisión para indemnización que tenía registrada la Compañía al 31 de diciembre del 2001 y 2000, de Q 503,085 y Q 444,816, respectivamente, son suficientes para cubrir la contingencia por este concepto a esas fechas.

(e) Dividendos preferentes

La Compañía tiene la política de registrar los dividendos garantizados sobre las acciones preferentes en el año en el que son decretados, independientemente de si hubiese utilidades. En el caso de los dividendos acumulativos sobre las acciones preferentes se tiene la política de decretar su pago cuando se generan utilidades.

4. Materiales ferroviarios

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, los materiales ferroviarios propiedad de la Compañía, se integraban como sigue:

	<u>2001</u>		<u>2000</u>
Inventario en tránsito	Q 333,659	Q	19,232
Durmientes	283,031		118,396
Zapatas, tablares, clavos y baterías	264,736		345,039
Tornillos, pernos, planchuelas y roscas de presión	255,688		326,239
Combustibles y lubricantes	183,529		147,273
Arneses	41,665		41,665
Cojinetes	18,678		18,678
Otros	301,076		48,398
	-----		-----
	Q 1,682,062	Q	1,064,920
	=====		=====

5. Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles propiedad de la Compañía al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se integraban de la siguiente manera:

	<u>2001</u>		<u>2000</u>
Instalaciones ferroviarias (a)	Q 53,881,011	Q	49,495,504
Maquinaria y equipo	1,009,404		764,029
Terrenos	403,301		269,036
Vehículos (b)	266,170		83,200
Equipo de computación	149,874		135,949
Mobiliario y equipo	140,978		134,581
Equipo de comunicación	125,825		117,435
Software	107,708		103,407
Herramientas	58,068		47,011
Manuales	12,907		10,182
	-----		-----
	Q 56,155,246	Q	51,160,334
	=====		=====

(a) Este valor corresponde a la inversión efectuada por la Compañía en la rehabilitación del tramo norte de la vía férrea, que va de la ciudad capital a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla.

(b) Dentro de este rubro, se incluye un pick up Dodge Ram modelo 1999 color rojo metálico por un valor de Q 184,470, el cual constituye la garantía del préstamo prendario obtenido de RISDESA por US\$ 15,900 (Ver Nota 10).

6. Gastos de preoperación

Los gastos de preoperación al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se integraban de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Estudio de prefactibilidad (a)	Q 1,842,792	Q 2,457,056
Sueldos y prestaciones laborales	1,301,887	1,735,850
Intereses sobre préstamos	885,123	1,180,164
Diferencial cambiario	748,759	998,345
Gastos de viaje	492,484	656,646
Honorarios	475,199	633,598
Servicios	391,010	521,346
Comisión por colocación de acciones	191,000	254,667
Capacitación de personal	188,467	251,290
Impuestos y contribuciones	129,239	172,319
Reparaciones y mantenimiento	126,029	168,039
Publicaciones e impresos	104,992	139,989
Almacenaje	81,180	108,240
Depreciaciones	73,231	97,641
Gastos de selección de personal	71,678	95,571
Relaciones públicas	54,504	72,672
Papelería y útiles	39,989	53,319
Gastos de representación	38,788	51,717
Cuotas y suscripciones	37,090	49,453
Gastos de emisión de pagarés	35,612	47,492
Arrendamientos	31,689	42,252
Otros	269,023	358,688
	-----	-----
	Q 7,609,765	Q 10,146,354
	=====	=====

(a) Este estudio fue pagado con acciones comunes durante el año terminado el 31 de diciembre de 1998.

7. Obligaciones por pagar al extranjero

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, el saldo de esta cuenta se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Intereses –		
Railroad Development Corporation	Q 5,811,323	Q 3,012,245
International Financial Securities Inc.	1,087,536	1,053,166
Honorarios	29,388	655,118
Otros	54,761	84,149
	-----	-----
	Q 6,983,008	Q 4,804,678
	=====	=====

8. Cuentas por pagar

El saldo de cuentas por pagar al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Proveedores	Q 2,593,996	Q 2,917,828
Prestaciones laborales	329,240	344,075
Retenciones de Impuesto sobre la Renta	212,464	148,303
Impuestos y contribuciones	106,855	43,881
	-----	-----
	Q 3,242,555	Q 3,454,087
	=====	=====

9. Pagarés CODEFE por pagar

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se tenía autorizada la emisión de pagarés hasta por un monto de Q 35,000,000 con fecha de vencimiento el 24 de febrero del año 2004. Los pagarés emitidos están garantizados por la Compañía y devengan una tasa de interés anual comercial.

Pagarés en circulación al 31 de diciembre del 2001:

Serie	Fecha		Monto emitido	Monto en circulación	Tasa de interés
	Emisión	Vencimiento			
AG	11/01/2001	10/01/2002	Q 250,000	Q 177,000	23.00%
AJ	11/05/2001	10/04/2002	250,000	105,000	23.00%
AK	26/05/2001	25/05/2002	320,000	320,000	23.33%
AM	28/08/2001	27/08/2002	250,000	190,000	22.00%
AO	28/08/2001	27/10/2002	100,000	60,000	18.50%
AP	08/10/2001	07/10/2002	400,000	150,000	20.00%
AQ	19/10/2001	18/10/2002	200,000	165,000	22.00%
			-----	-----	
			Q 1,770,000	Q 1,167,000	
			=====	=====	

Pagarés en circulación al 31 de diciembre de 2000:

Serie	Fecha		Monto emitido	Monto en circulación	Tasa de interés
	Emisión	Vencimiento			
P	11/01/2000	10/01/2001	Q 500,000	Q 385,000	23.50%
T	11/05/2000	10/05/2001	750,000	135,000	23.50%
V	26/05/2000	25/05/2001	320,000	320,000	23.50%
Y	28/08/2000	01/08/2001	500,000	455,000	23.00%
AB	19/10/2000	18/10/2001	250,000	243,000	23.00%
AE	28/12/2000	27/12/2001	772,000	772,000	23.00%
AF	28/12/2000	01/08/2001	783,000	783,000	23.00%
			-----	-----	
			Q 3,875,000	Q 3,093,000	
			=====	=====	

10. Documentos por pagar a largo plazo

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, el saldo de esta cuenta se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Pagaré a favor de Railroad Development Corporation – RDC por un monto de US\$ 1,029,500 y US\$ 1,288,000 respectivamente, con garantía de repago por medio de los ingresos provenientes de los contratos de servicio suscritos con Texaco Guatemala, S. A.; Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala; Planos y Puntos, S. A.; Generadora del Sur, S. A. y Generadora del Norte Limitada, a un plazo de 7 años y 4 meses, con vencimiento el 15 de diciembre del 2007, el cual devenga una tasa de interés del 4% anual.	Q 8,197,404	Q 9,931,601
Préstamo obtenido de Recursos Inmobiliarios y Servicios Diversos Especializados, S. A. – RISDESA, con garantía prendaria de un vehículo (Ver Nota 5 b) por un monto de US\$ 15,900, con plazo de 3 años, el cual devenga una tasa de interés del 16% sobre saldos adeudados.	122,159	.
Reconocimiento de deuda con Railroad Development Corporation - RDC por un monto de US\$ 1,000,000, con plazo de 5 años 7 meses que vencían el 30 de julio del 2005 y devengaba una tasa de interés del 12.5%. La deuda fue cancelada en diciembre del 2001 mediante la emisión de acciones preferentes del capital de la Compañía	.	7,710,870
Pagarés a favor de Railroad Development Corporation – RDC por un total de US\$ 550,000, con un plazo que vencían en 3 años, entre septiembre y diciembre del 2003 y devengaban una tasa de interés 12.5% anual. La deuda fue cancelada en diciembre del 2001 mediante la emisión de acciones preferentes del capital de la Compañía.	.	4,240,978
	----- Q 8,319,563 =====	----- Q 21,883,449 =====

11. Capital autorizado y pagado

El capital autorizado de la Compañía está representado por 1,500,000 de acciones comunes y 500,000 preferentes, con valor nominal de Q 100 cada una. Las acciones comunes están divididas en 975,000 clase "A", que representan un 65%, y 525,000 clase "B" que representan un 35%.

El capital pagado al 31 de diciembre del 2001 y 2000 se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Acciones preferentes (a)	Q 46,713,000	Q 18,850,000
Acciones comunes -		
Clase A	8,489,200	8,489,200
Clase B	4,841,200	4,841,200
	-----	-----
	13,330,400	13,330,400
	-----	-----
Capital adicional pagado -		
Prima sobre acciones	15,293,218	15,293,218
	-----	-----
	Q 75,336,618	Q 47,473,618
	=====	=====

(a) Dentro del monto de las acciones preferentes suscritas y pagadas al 31 de diciembre del 2001, se incluyen las series A y B por un monto de Q 350,000, las cuales tienen un dividendo garantizado del 18% anual, la serie D por un monto de Q 18,500,000 con un dividendo acumulativo variable del 12.5% anual y la serie E por Q 27,863,000 de un dividendo acumulativo variable del 12.50% anual. Todas las acciones preferentes tienen derecho a voto limitado.

El dividendo acumulativo variable es ajustado por el porcentaje de variación entre las tasas de cambio del 12 de abril de un año respecto del año inmediato anterior, la cual hasta la fecha del informe de los auditores era del 1.984618% y, en consecuencia, el dividendo acumulativo correspondiente a la Serie D al 31 de diciembre del 2001, era de aproximadamente Q 2,680,000.

12. Reserva legal

De acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio de la República de Guatemala, toda sociedad debe separar anualmente el cinco por ciento (5%) de sus utilidades netas de cada ejercicio para formar la reserva legal, la cual no puede ser distribuida como dividendos, sino hasta la liquidación total de la compañía. Sin embargo, podrá capitalizarse cuando exceda del quince por ciento (15%) del capital pagado, al cierre del ejercicio inmediato anterior, sin perjuicio de seguirse reservando el cinco por ciento (5%) mencionado.

13. Costo de servicio ferroviario

Durante los años terminados el 31 de diciembre del 2001 y 2000, la Compañía incurrió en los siguientes costos de servicio ferroviario:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Combustible	Q 2,954,007	Q 1,832,167
Transporte	2,874,598	1,202,336
Mantenimiento de equipo ferroviario	959,344	841,623
Grúa	419,114	294,777
Reparación de vía ferroviaria	352,140	177,983
Montacargas	233,252	174,761
Reparación de equipo ferroviario	93,605	91,155
Otros	391,822	160,254
	-----	-----
	Q 8,277,882	Q 4,775,056
	=====	=====

14. Gastos de operación

Durante los años terminados el 31 de diciembre del 2001 y 2000, los gastos de operación incurridos por la Compañía, fueron como sigue:

	<u>Año 2001</u>					
	<u>Administración</u>	<u>Transporte</u>	<u>Ingeniería</u>	<u>Mecánica</u>	<u>Comercial</u>	<u>Total</u>
Gastos fijos	Q 1,851,778	Q 539,594	Q 376,176	Q 442,204	Q 54,046	Q 3,263,798
Sueldos	875,114	1,550,667	879,424	792,338	341,409	4,438,952
Prestaciones laborales	676,654	342,131	181,356	164,581	91,268	1,455,990
Honorarios	1,659,438	15,784	1,445	62,500	.	1,739,167
Gastos de viaje	295,324	1,316	87,822	3,271	7,835	395,568
Otros	<u>102,991</u>	<u>11,940</u>	<u>39,854</u>	<u>8,380</u>	<u>670</u>	<u>163,835</u>
	<u>Q 5,461,299</u>	<u>Q 2,461,432</u>	<u>Q 1,566,077</u>	<u>Q 1,473,274</u>	<u>Q 495,228</u>	<u>Q 11,457,310</u>
	<u>Año 2000</u>					
	<u>Administración</u>	<u>Transporte</u>	<u>Ingeniería</u>	<u>Mecánica</u>	<u>Comercial</u>	<u>Total</u>
Gastos fijos	Q 2,486,470	Q 195,670	Q 290,225	Q 206,890	Q 46,899	Q 3,226,154
Sueldos	1,250,845	877,829	601,625	430,328	294,391	3,455,018
Prestaciones laborales	714,703	221,902	170,550	126,091	86,808	1,320,054
Honorarios	1,080,830	.	.	225,000	1,636	1,307,466
Gastos de viaje	75,804	40,346	130,511	1,392	.	248,053
Otros	<u>82,275</u>	<u>4,302</u>	<u>9,250</u>	<u>715</u>	<u>726</u>	<u>97,268</u>
	<u>Q 5,690,927</u>	<u>Q 1,340,049</u>	<u>Q 1,202,161</u>	<u>Q 990,416</u>	<u>Q 430,460</u>	<u>Q 9,654,013</u>

15. Contingencias

Continuidad de operaciones

Al 31 de diciembre del 2001, la Compañía ha acumulado pérdidas de Q 28,663,700, las cuales representan el 38% del capital pagado a esa fecha. De acuerdo con el Código de Comercio de la Republica de Guatemala, la pérdida de más del 60% del capital pagado es causa de disolución de una sociedad.

La continuidad de sus operaciones como una compañía con negocio en marcha, dependerá del apoyo financiero que reciba de sus accionistas y de la habilidad que tenga la Administración de generar negocios rentables en sus servicios de transporte.

16. Compromisos

Constitución del fideicomiso

En cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Usufructo suscrito entre FEGUA y COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A., el 30 de diciembre de 1999 fue constituido el Fideicomiso denominado "Fideicomiso para la Rehabilitación y Modernización de la Red Ferroviaria en Guatemala" en el Banco Agromercantil, S. A. por un plazo de 25 años, contados a partir del 1 de enero del año 2000, pudiendo ser prorrogado sólo mediante el otorgamiento de nueva escritura pública en donde obligatoriamente se deberán convenir de nuevo las condiciones y el plazo. Su naturaleza corresponde a la de un "Fideicomiso de Administración y Pago", por medio del cual se busca alcanzar el fin de destinar los ingresos provenientes de los contratos afectos y de cualquier otro ingreso que forme parte del patrimonio fideicometido en el Contrato de Usufructo, para ser administrados adecuadamente y ser invertidos finalmente con exclusividad en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario. En consecuencia, el Fideicomiso procederá, por instrucción del Comité Técnico, al pago de las obras, trabajos y/o servicios realizados conforme a lo dispuesto en el Contrato de Fideicomiso y en los contratos que se celebren en cada caso, de acuerdo al "Plan de Rehabilitación de la Vía del Sistema Ferroviario" preparado por Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.

El Fideicomiso está constituido de la siguiente manera:

- | | | |
|----|---------------------------|--|
| a) | Fideicomitente principal | FEGUA |
| b) | Fideicomitente secundario | Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. |
| c) | Fiduciario | Banco Agromercantil, S. A. |
| d) | Fideicomisarios | FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. |

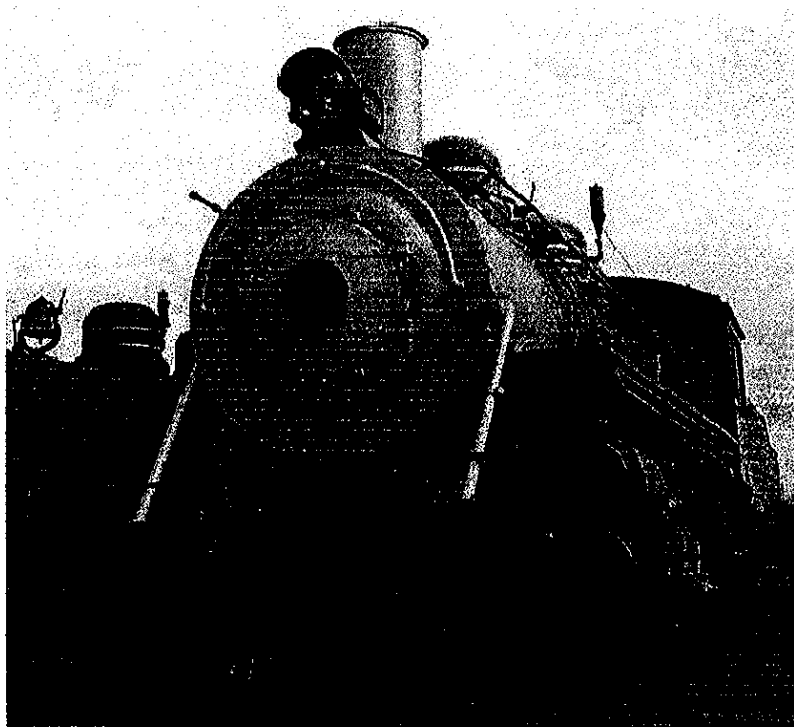
Los montos que formen parte del Fideicomiso serán hasta el equivalente anual en moneda nacional de US\$ 500,000 al tipo de cambio promedio ponderado publicado por el Banco de Guatemala y vigente a la fecha de cada aporte, como patrimonio fideicometido mínimo, pudiendo superar dicha cifra siempre que los ingresos provengan de los contratos afectos o de aportes de fideicomitentes adherentes. Dicha suma debe pagarse de los ingresos que provengan de los contratos de uso, usufructo, servidumbre o arrendamiento, suscritos por FEGUA y terceros, con anterioridad al 25 de noviembre de 1997 (fecha en que se suscribió el Contrato de Usufructo entre FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.) y sus modificaciones, si las hubiere, bajo las siguientes condiciones:

- a) Si en un año determinado, los ingresos provenientes de los contratos relacionados son inferiores a la suma de US\$ 500,000, entonces Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. no estará obligada a pagar a FEGUA el canon del 10% derivado de otras actividades económicas en el derecho de vía, inmuebles e instalaciones a su cargo, sino que deberá depositar dicho canon en el Fideicomiso.
- b) Para el caso que de la aplicación del 10% referido al Fideicomiso resulte un saldo que exceda la suma de US\$ 500,000, entonces Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. deberá pagar dicho saldo directamente a FEGUA (Ver Nota 1).

Durante los años 2001 y 2000 la Compañía aportó al Fideicomiso un monto de Q 256,023 y Q 299,098 correspondiente al canon sobre otras actividades económicas de los años 2001 y 2000, respectivamente.

17. Reclasificación de saldos

Con la finalidad de lograr una adecuada comparabilidad de los estados financieros al 31 de diciembre del 2001, ciertas cifras del año 2000 fueron reclasificadas.



MEMORIA DE LABORES 2001

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S.A.

INDICE

1. CARTA A INVERSIONISTAS

2. INFORME DE GERENCIA

**Gerencia General
Gerencia Operaciones
Gerencia Comercial
Actividades Financieras
Perspectivas 2002**

3. INFORMACIÓN FINANCIERA

**Estados Financieros 2001 con opinión de
auditores externos Grant Thornton**

4. DIRECTORES Y EQUIPO GERENCIAL

CARTA A INVERSIONISTAS

Dear Shareholders:

In January of 2002, we ran our annual steam train for Trains Unlimited Tours. The locomotives performed well, the passengers enjoyed the trip immensely and the entire event was without incident. The pride of our employees – and the respect we enjoy around the world – was highly visible and felt by all. As the only example of an abandoned national railway restored to operation by the private sector, our achievements to date are unparalleled.

Unfortunately, January 2,002 may in fact have been a high point for the company in terms of both operational performance and traffic levels. During the week of January 19–25, we moved 2,617.63 tons of traffic, generating over US\$35,000.00 in revenue and with no derailments. Since then, we have felt a noticeable drop of steel traffic as result of both fluctuations in the market and shifts in distribution patterns with more product arriving via the Pacific. We believe this to be a temporary problem. We are monitoring it closely; business is being solicited on a ship-by-ship basis with the objective of holding onto market share by keeping the Atlantic ports competitive on a price and service basis.

Estimados Inversionistas:

En enero de 2002 realizamos nuestro tour anual del tren de vapor con la empresa Trains Unlimited Tours. Las locomotoras de vapor operaron eficientemente y los pasajeros disfrutaron del viaje. Dicho evento se realizó sin ninguna clase de incidentes. El orgullo y dedicación mostrado por nuestros empleados, así como el respeto que nos ha otorgado el resto del mundo era tangible y sentido por todos. Esto es sólo un ejemplo del beneficio percibido al conocer la restauración de un ferrocarril nacional que fue abandonado totalmente y que, desde el 1997, es operado por una entidad privada. Este logro por sí mismo es reconocimiento adicional de los logros sin paralelo que hemos obtenido a la fecha.

Desafortunadamente, en el mes de enero de 2002 se marca como uno de los puntos más altos de la compañía en términos de tráfico y nivel de operaciones. Durante la semana del 19 al 25 de enero, movilizamos 2,617.73 toneladas de carga, generando alrededor de US\$35,000 de ingresos sin ningún contratiempo. Desde entonces, hemos sentido una baja en el movimiento de hierro como resultado de fluctuaciones de mercado y el cambios del flujo de las importaciones de hierro hacia los puertos del pacífico. No obstante, lo consideramos como una situación temporal. Estamos monitoreando la unidad de negocios de barco a barco con la meta de mantener nuestra participación en el transporte de hierro, y a la vez buscando mantener un alto grado de competitividad en términos de servicio y tarifa.

However, even more important than traffic growth – the prime determinant of the value of our company – are the economic underpinnings of our business. In this regard I must confess pessimism as we confront the environment in which we operate. Not only do we face the competition – trucks – originally foreseen in our business plan, but additional structural factors are against us.

These include a lack of available financing in the region for our capital programs and working capital needs; and a similar lack of available financing for potential users of our right-of-way for projects such as fiber optics.

The above problems are compounded by the political and social environment Guatemala is confronting at this time. Our contractual relationships with the government and FEGUA are at the same time sensitive and a source of difficulty from both an operational and economic perspective.

Social problems, while always in the background, are also becoming an increasing concern. While in the past squatters have been one of the main reasons we are ineligible for financing by multi-lateral agencies operating in the region, recent months have seen them become more aggressive their encroachments of our property.

Sin embargo, y más importante que la generación de transporte ferroviario de carga, el factor determinante del valor de nuestra compañía, son las bases económicas de nuestro negocio. Al respecto debo mostrar cierto pesimismo al enfrentar el entorno actual en el que operamos. No sólo nos encontramos con una competencia directa del transporte terrestre, contemplado en la visión inicial de negocios, sino que también existen factores estructurales que han estado en nuestra contra. Entre ellos puede incluirse la falta de financiamiento en la región para nuestros programas de rehabilitación y mantenimiento, así como para nuestras necesidades de capital de trabajo. De igual carencia, la falta de financiamiento de largo plazo para las empresas y proyectos que se han interesado en utilizar nuestro derecho de vía para diversos usos tales como redes de fibra óptica.

Los problemas antes citados se complementan con el ambiente y entorno socio político que Guatemala está viviendo en la actualidad. Nuestra relación contractual con el gobierno y FEGUA son al mismo tiempo sensitivas y una fuente de dificultad, tanto en aspectos operacionales como en las que se relacionan a las perspectivas económicas.

Los problemas sociales, aunque siempre presentes, están comenzando a ser de importancia creciente. Pese a que los invasores de la vía siempre han sido una de las razones primordiales para no ser elegibles para recibir financiamiento de agencias y organismos multilaterales operantes en la región, los meses recientes han resultado en movimientos demasiado agresivos por parte de los invasores que han posesionado y que han causado problemas dentro de nuestras propiedades.

A review of our balance sheet for the year 2001 will indicate that the company's ongoing operations have been supported to a large degree by RDC for the reasons stated above and because of RDC's- and my personal- commitment to the company's viability and success. In addition to financial support, management has been reinforced with the appointment of Bill Duggan as President, G.K. Brunelle as General Manager; and Eduardo Fragata as Operations Manager. We must recognize, however, that the landscape has changed for the worse and the struggle will be even more difficult than originally thought.

We will be making some difficult decisions in the weeks – not months – ahead, and will be communicating them to you as they develop.

Sincerely yours,



Henry Posner, III
Chairman

April, 6, 2002.

Al hacer una revisión de los balances y estados de resultados del año 2001, puede observarse que las operaciones normales de la compañía han sido financiadas y apoyadas en gran parte por RDC – y por mi persona- para garantizar la viabilidad de la empresa. En adición al apoyo financiero , el manejo de la compañía se ha reforzado con los nombramientos de Bill Duggan como Presidente, G.K. Brunelle como Gerente General y Eduardo Fragata como Gerente de Operaciones. Debemos reconocer, sin embargo, que el panorama ha cambiado y que las luchas y esfuerzos se han vuelto mas difíciles que lo originalmente planeado.

Por estas razones, durante las próximas semanas, no meses, estaremos en un proceso de toma de decisiones que pueden resultar bastante difíciles. Estas se las estaremos comunicando a ustedes conforme se vayan desarrollando.

Atentamente,



Henry Posner, III
Presidente del Consejo de
Administración

Abril, 6, 2002.

INFORME DE GERENCIA

Gerencia General

El año 2001 se caracteriza por el cambio y los avances en las labores de rehabilitación de la vía y mejoras al equipo rodante y locomotoras. La operación comercial de carga excedió sus objetivos en los volúmenes de hierro al transportarse 94,603 toneladas, aunque se quedó por debajo el objetivo fijado para el transporte de contenedores (1305 manejados vs 1800 presupuestados) a raíz de demoras de servicio durante el invierno. Este fue copioso y ocasionó daños a la línea férrea en varios lugares.

No obstante lo anterior, los avances en la reparación y rehabilitación de la línea, el Patio de Pto Barrios, la ampliación del Patio en Sto. Tomas de Castilla, la rehabilitación de desvíos en la ruta, las mejoras al tramo de vía entre la Zona 1 y la Zona 12 y otros proyectos en proceso o ya realizados, nos ha permitido reducir costos y mejorar la coordinación de transporte. De esta manera, se optimiza el uso de los recursos puestos a nuestra disposición.

Como verán en los detalles operacionales, financieros y comerciales adjuntos, el año 2001 ha sido un año de retos en todos los sentidos. En adición a lo ya citado, la compañía ha tenido que enfrentar los problemas ocasionados por invasiones del derecho de vía y los robos de rieles con la frustración resultante de no tener apoyo real de las autoridades adonde se ha acudido en defensa de estos bienes.

Del lado positivo, podemos añadir lo que se ha logrado en la conversión del Patio de Tecun Uman. Este opera hoy como punto de enlace con el Ferrocarril Chiapas Mayab con el ancho de vía de trocha standard. Durante el año, se concretó un acuerdo con la Empresa Traslados Fronterizo, S.A. para el desarrollo de Tecun Uman como Terminal Ferroviaria que ofrezca los beneficios de ser una Zona Franca.

En julio y noviembre del 2001, se tomaron los pasos requeridos para cumplir con el ofrecimiento de servicio requerido en el área del Pacífico según lo establecido en el Contrato de Usufructo Oneroso que norma nuestra relación con FEGUA.

La Zona 1, bajo la dirección del Ing. Fragata, se ha reorganizado logrando eficiencias en el mismo con substanciales ahorros en la compra y el manejo de combustibles, el costo de electricidad y la asignación de horas hombre al trabajo en mano. Controles operacionales de índole administrativo se han implementado y la capacitación del personal buscando los optimos de eficiencia y seguridad prosigue de forma continua. El tren de turismo utilizando las locomotoras de vapor se trato de promocionar durante el año mediante un contrato con Guatemala Choo Choo. La misma optó por dar vencido el arreglo establecido con la compañía en octubre del 2001.

En el area de otras actividades económicas, se ha seguido la labor de ordenar y seguir arrendando secciones de terreno de tamaño limitado al igual que la ejecución de un Contrato de Uso de Derecho de Via con GENOR en el Departamento de Izabal. No se ha logrado concretar un contrato con alguna empresa en el ambito de comunicaciones (fibra óptica) o de ductos.

En el area financiera administrativa, se ha logrado maximizar el uso de computación en base a inversiones limitadas. La estructura financiera de la Empresa continúa basándose en la ayuda de RDC como fuente de financiamiento a raíz de lo blando del mercado local y a las limitaciones impuestas por instituciones financieras internacionales ante la situación economica de Guatemala. En Diciembre 2001, se modificó la estructura de capital de la compañía resultando en la conversión en acciones preferentes de Q27,863,000.00 de prestamos y aportes otorgados por RDC durante el año. Los pagares de la empresa se redujeron en Q1,926,000.00 del monto en circulación, evidencia de lo blando de este mercado.

La relación con FEGUA ha sido cordial, pese a la necesidad de superar varios temas relacionados a las invasiones de terreno y de la entrega de repuestos al departamento de operaciones. Se ha prestado colaboración a FEGUA en actividades relacionadas a la Asoc. Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).

De estos retos y logros se han definido los objetivos a alcanzar durante el 2002 en terminos de un Plan de Vias y Obras, un Plan de Mantenimiento Preventivo, un Plan de Entrenamiento del Personal, Objetivos Financieros, y un Plan Comercial que refleja lo cambiante del mercado en el cual tenemos que competir.

Lo que no podemos planificar se relaciona a lo impredecible de las políticas de gobierno relacionado al tema de los invasores de tierras y la evaluación de Guatemala ante la comunidad financiera internacional. Tenemos la confianza en poder lograr los objetivos que nos hemos trazado.

Atentamente:



GK Brunelle
Gerente General

Gerencia Operaciones

Con el nombramiento del Ing. Eduardo Fragata como Gerente de Operaciones en febrero de 2001, se han implementado diversos cambios y actividades en las tres áreas principales de operaciones: Transportes, Vías y Obras, y Mecánica.

Area de Transportes

De mayo a octubre se dictaron diversos cursos de Operación de Locomotoras, Reglamento Operativo y Seguridad. Posteriormente, se realizaron exámenes teórico-práctico en donde se extendieron licencias y habilitaciones para la conducción de trenes a las tripulaciones existentes. Como objetivo principal de este entrenamiento fue el establecimiento de que cada miembro de las tripulaciones estuviese en condiciones aptas para conducir una locomotora.

Con el objetivo de incrementar los días operativos, se implementó un Premio Bonificación Mensual Especial a todo tripulante que, bajo ciertas pautas de trabajo, no descarrilara en el período. La oficina de Control Tráfico fue trasladada a una nueva sede dentro del edificio central en zona 12, dotándola de medios gráficos para controlar la circulación de los trenes, la carga transportada por plataforma, mejores comunicaciones con las tripulaciones, nuevos documentos de información diaria operativa, evaluación de incidentes en la línea y administración de la información en general.

Una economía de US\$0.14 por cada galón de combustible es el resultado de adquirir la licencia para la recepción, manipuleo y consumo de combustibles en Zona 1, acorde a la actual legislación del Ministerio de Energía y Minas. Los tanques de almacenamiento fueron recubicados y se les construyó una pileta de contención de fugas eventuales reglamentaria. Actualmente, la flota de locomotoras en zona 1, para un mejor control del combustible son abastecidas directamente desde los tanques de distribución de los proveedores externos. La meta para el año 2002 es obtener similares condiciones para la estación en Puerto Barrios.

En la Estación Ferroviaria de Puerto Barrios se remodeló la playa de maniobras, dotándola de mayor espacio físico de almacenamiento y manipuleo de cargas. Se consolidó y rehabilitó parcialmente el patio para almacenar carga recibida y eliminar el costo de pago a terceros por almacenaje. Además, se habilitó un enlace de vías interno.

Area de Mecánica

Locomotoras

La relación comercial existente con Reconstructora de Motores Furlán se discontinuó en los términos en que estuviera planteada hasta Febrero del 2001 para el mantenimiento y reparación del equipo ferroviario en el taller de zona 1. Se implementó un Plan de Mantenimiento Predictivo consistente en el análisis del aceite del carter del motor diésel y de los compresores de aire. Asociado a ellos, se retomó el Plan de Mantenimiento Preventivo Periódico. Bajo estos planes se pudieron detectar diversos problemas de ingreso de agua de las cámaras de enfriamiento de los motores Caterpillar D398B de las locomotoras 900, a los cilindros, originados en deficientes

reparaciones anteriores y en la utilización de repuestos no originales Caterpillar. La solución global de todos estos problemas se halla en vías de solución definitiva en el primer trimestre del 2002. Hubo correcciones de problemas de rigidez de troques en las locomotoras 1000, causal de muchos descarrilamientos y de excesivo desgaste de las pestañas de ruedas durante la época de FEGUA. Se tradujeron y obtuvieron especificaciones, procedimientos de reparación y catálogos de repuestos originales de los fabricantes de diversos componentes, originalmente en inglés y algunos de ellos inexistentes en la biblioteca del Departamento, con destino al personal de mecánicos y de electricistas de locomotoras. El empleo de zapatas importadas de composición de alto coeficiente de fricción para las plataformas y de bajo coeficiente de fricción con cubre pestaña para las locomotoras suplantaron las zapatas de frenos de fundición de hierro de fabricación local. Los cilindros de frenos originales SAAB de las locomotoras 900 fueron reemplazados por los estándar WABCO empleados en las locomotoras 1000. Esto no sólo unifica y racionaliza este rubro sino que hace posible su mantenimiento y conservación. Sin embargo, los repuestos de los originales SAAB no existen ni siquiera en la compañía que heredara la marca sueca original (grupo WABTEC ahora GE). En el área de talleres ubicados en la antigua estación de FEGUA en zona 1, se capacitó a todo el personal en el uso de extintores de incendios y sus diversas aplicaciones. De igual forma, se inició el Inventario de Repuestos del Almacén de FEGUA, contabilizándose al cierre del ejercicio 2001, 3.500 items.



Al cierre del año 2001, la flota de locomotoras está compuesta por:

Tipo de Locomotora	Parque TOTAL	Parque Activo
Serie 1000	10	3
Serie 700-800-900	16	8
Locomotoras de Vapor	2	2
TOTAL	28	13

Vagones

En el año 2001, se reinició el Plan de Mantenimiento Preventivo Periódico. Bajo este plan, se continuó con la modificación a rodamientos de los troques de cojinetes de fricción que resultó en la modificación de 10 vagones. De igual forma, se inició un Plan de Recuperación de plataformas serie 36 de excelente construcción estructural y de capacidad de carga acorde a nuestros requerimientos operativos. El plan incluyó trasladar material rodante y tractivo útil, así como repuestos y herramientas de distintas estaciones de la Subdivisión Pacífico hacia Zona 1. Existe implementado un sistema de recuperación de mandíbulas de enganche, adquiriéndose calibres de control y solicitando cotizaciones a terceros. La flota de vagones utilizable acorde a los requerimientos operativos, al cierre del ejercicio 2001, está formada por:

<i>Tipo de Vagón</i>	<i>Parque TOTAL</i>	<i>Parque Activo</i>
<i>Plataformas Serie 88</i>	90	88
<i>Plataformas de 70.000 a 100.000 libras</i>	45	43
<i>Plataformas de 40.000 libras</i>	42	1
<i>Plataformas con faldones para balasto, arena, suelo.</i>	14	9
<i>Coches de pasajeros</i>	15	7
<i>Góndolas</i>	18	10
<i>Furgones de Cola</i>	20	6
<i>Vagones Campamento Vías y Obras</i>	10	10
<i>Box-cars o vagones cubiertos</i>	100	28
<i>Tanques de agua, combustible y petróleo</i>	30	21
<i>Vagones del tren de auxilio</i>	7	5
TOTAL	391	228

Motores de Vía

Los motores de vía de la flota son unidades de semejante configuración genérica pero con unidades motrices y transmisiones no estándar ni unificadas. Estos los utiliza el departamento de Ingeniería, Vías y Obras para supervisar y darle mantenimiento a la vía. Tres de los motores de combustión requieren una reparación general. En el curso del 2001 se repararon dos completamente. Todos los motores de vía requirieron cambios de baterías de acumuladores, reparación del sistema eléctrico de carga y de luces y distintos grados de reparaciones en sus respectivas transmisiones mecánicas. La flota de motores de vía al cierre del año 2001 está compuesta de una flota total de 7 unidades de las cuales 4 están en servicio y 3 en curso de reparación.

Area de Ingeniería, vías y obras

Durante el año 2001 se reemplazaron aproximadamente 6.500 durmientes. El monitoreo de la vía ha sido constante para la prevención de descarrilamientos. Producto de los daños ocasionados por el huracán Mitch sobre el puente de Gualán, se reparó uno de los estribos centrales del puente Gualán y que había provocado el basculamiento del mismo. Transitoriamente, el puente estaba soportado por una pila o guacalera de durmientes desde Agosto del 2000. Durante los primeros meses de 2002 se reparará la estructura metálica.

De igual manera, se iniciaron las Obras del nuevo ramal ferroviario dentro de la Terminal Portuaria de Santo Tomás de Castilla. Asimismo, se concluyeron las Obras del desvío de ingreso y ramal interior a la terminal portuaria de Puerto Barrios, COBIGUA.

En el área de mantenimiento de vía se emitieron nuevas especificaciones de calidad y elaboración de durmientes de vía y de puentes. Esto representó menores índices de rechazo y economías en la adquisición de los mismos, buscando nuevas alternativas de provisión.

Gerencia Comercial

El año 2001 presentó para la compañía su segundo año completo de operaciones comerciales en Guatemala. Como un logro, se consolidó el mercado de transporte terrestre (Puertos del Atlántico- Ciudad Guatemala) como una opción viable, segura y competitiva con referencia al transporte carretero para el los sectores industriales y Comerciales con actividades de Importación y exportación de Guatemala.

Entre los objetivos logrados en el área comercial ferroviaria se encuentran:

Imagen

El 2001 trajo como logro la consolidación de la imagen de empresa seria y profesional hacia nuestros clientes directos. Esto fue producto de la ejecución de los servicios ofrecidos con la misión de alcanzar el más alto standard de servicio al cliente posible, proveyéndolo por medio del trabajo en equipo de todos los departamentos de la empresa.

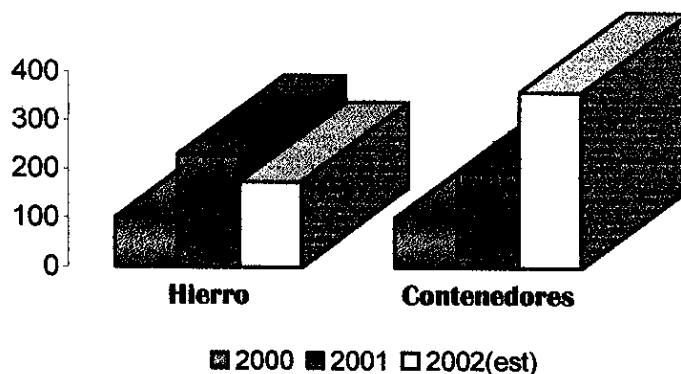
Volúmenes Logrados

Al tenerse un enfoque de esfuerzos de transporte orientados a dos segmentos de mercados: carga suelta, principalmente hierro para la industria, y carga contenedorizada.

Durante 2001, se alcanzó un volumen de ventas de servicio de transporte de hierro de 94,603 toneladas métricas, significando este el 90% del total de mercado de importación de hierro por el sector Atlántico.

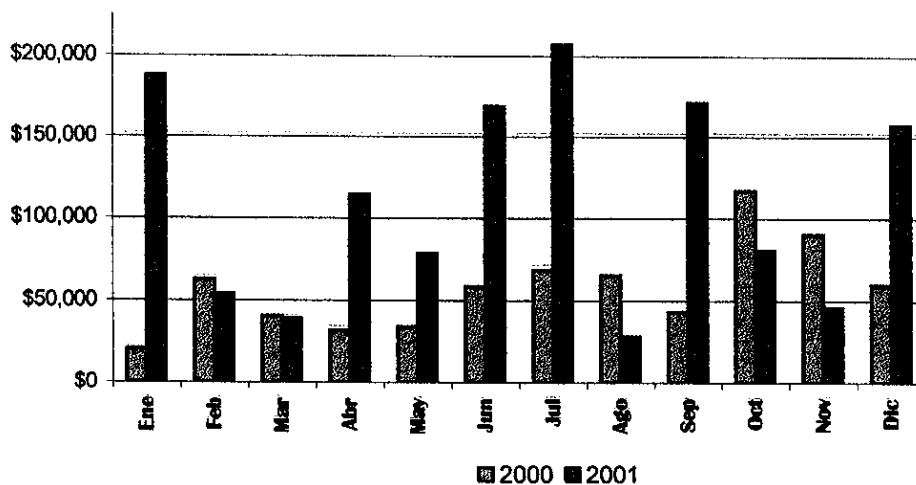
Este volumen representó un incremento de 129.78% en relación de el volumen de ventas de 41,170 toneladas métricas de ventas en el año 2000. En el sector de contenedores se alcanzó un volumen de 1,406 unidades presentando un incremento de 112% sobre el volumen de 663 unidades en el 2000.

Ventas en Unidades



Además, el cuadro comparativo entre los dos años de operaciones comerciales entre Ciudad Guatemala y los Puertos del Atlántico puede ilustrar los incrementos en volúmenes y niveles de ventas.

Comparativo Ventas Mensuales



Otras Actividades Económicas

Como complemento a la actividad ferroviaria, la compañía ha mantenido sus ingresos producto de impulsar otras actividades económicas. La estación ferroviaria en Tecún Uman incrementó sus tarifas de espigón en 25% ya que las mismas no habían cambiado desde los años '80. En Tecún Umán ingresa el ferrocarril mexicano, operado por el Ferrocarril Chiapas-Mayab, transportando importaciones mexicanas. La mayoría de estas provienen de Cementos Mexicanos, CEMEX. De igual manera, la estación, y el ramal de Ocos, que se extiende por cuatro kilómetros dentro del territorio guatemalteco, es utilizado para la exportación de aceite de palma. Como parte de los diversos contratos establecidos, durante 2002 se incrementará la operación ferroviaria en Tecun Umán al otorgarse la operación del mismo a la entidad Trasiegos Fronterizos, S.A.

La operación de la estación se realizará por los próximos diez años y servirá como puente de entrada para el desarrollo del corredor del Pacífico, en cumplimiento con el contrato de usufructo oneroso firmado con FEGUA.

Se han mantenido los contratos establecidos con las entidades Generadora Eléctrica del Norte, Planos y Puntos, Lagotex y Generadora del Sur para la instalación de líneas de transmisión de energía eléctrica, utilizando el derecho de vía en una porción de Amatitlán y en el área de Izabal. Además, se suscribió un contrato de servicios y asistencia con COBIGUA en Puerto Barrios.

Finalmente, se ha mantenido un nivel de ingresos constante producto del cobro de arrendamientos a las diversas propiedades de FEGUA en áreas cercanas al derecho de vía en todo el país.

Actividades Financieras

Como complemento a las áreas operativas y comerciales, el área de planificación y control financiero se ha mantenido como apoyo administrativo a las tareas cotidianas. En diciembre de 2001, se hicieron modificaciones importantes dentro de la estructura de capital de la compañía que resultó en la conversión en acciones preferentes de Q27,863,000 de préstamos y aportes de capital otorgados por RDC durante el año. Siguiendo los objetivos de RDC como entidad controladora y sostenedora principal de las actividades ferroviarias, se restructuraron los pasivos de la compañía con un esquema similar al implementado en septiembre de 2000. La emisión de acciones preferentes, otorgando un dividendo con mantenimiento de valor en dólares de Estados Unidos de América de 12.5% acumulativo, tendrá como efecto el pago total de los Q50 millones autorizados de capital preferentes para el primer trimestre de 2002.

En lo concerniente a la emisión de pagarés CODEFEQ1, se redujo en Q1,926,000 el monto en circulación. Esta disminución en las actividades bursátiles ha significado que solamente se utilice a Lafise Valores como corredora de las diversas emisiones de series de pagarés, mientras toda la atención a los inversionistas sea realizada por los miembros del departamento administrativo de la compañía.

De momento, la compañía mantiene el registro de sus emisiones ante la Bolsa de Valores Nacional, S.A. y ha sido la única que no ha reportado incumplimiento en el pago de sus intereses, dividendos preferentes y vencimientos de capital. De igual manera, durante 2001 se presentó el nuevo prospecto de emisiones de la compañía de acuerdo a las nuevas reglamentaciones y estatutos solicitados por la Bolsa.

Pese a los resultados financieros y contables de la compañía durante sus últimos dos ejercicios fiscales, se ha contado con el apoyo de RDC como entidad financiadora de las actividades operativas, así como el apoyo de proveedores que han otorgado diversas clases de financiamiento de corto plazo. El control del efectivo se maneja de forma diaria, con un trabajo de recolección de cobros en conjunto con el departamento comercial. Para el año 2002, se espera consolidar las operaciones de ciclo de efectivo de la empresa y enfocar políticas más restrictivas de créditos a clientes así como incrementar los plazos de pago hacia los proveedores.

Perspectivas 2002

Para el año 2002 se ha planificado un presupuesto de ingresos que busca obtener un nivel de ingresos ferroviarios basados en el transporte de 72,000 toneladas de hierro y 2,400 contenedores entre los puertos del Atlántico y Ciudad Guatemala. Esta proyección de ingresos representaría un incremento de 15% con relación a las operaciones de 2001. Esta proyección se basa en estimaciones de pérdida de carga de hierro por el uso de Puerto Quetzal como entrada a dichas importaciones, así como cambios en el nivel de importaciones y condiciones económicas en el país.

Utilizando los ingresos de las otras actividades económicas, tales como los servicios ferroviarios en Tecun Uman y Puerto Barrios, los contratos establecidos para la explotación del derecho de vía, y los arrendamientos, se esperaba que los ingresos crezcan en 8% producto de las reducciones en el contrato de la estación de Tecun Uman, así como las disminuciones de carga ferroviaria producto de las condiciones económica existentes.

Finalmente, el proceso de expansión entre Tecun Uman y Escuintla continuará durante el 2002. Se han entablado diversas conversaciones con organismos multilaterales de financiamiento, instituciones estatales y ferrocarriles concesionados en México para la obtención de un acuerdo que conllevará la creación del corredor del pacífico.

**COMPAÑÍA DESARROLLADORA
FERROVIARIA, S. A.**

ESTADOS FINANCIEROS

**AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000
(CON NUESTRO INFORME DE
AUDITORES INDEPENDIENTES)**

INFORME DE AUDITORES INDEPENDIENTES

A los Accionistas de
Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.

Hemos auditado los balances generales adjuntos de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. (una sociedad anónima constituida en la República de Guatemala) al 31 de diciembre del 2001 y 2000 y los correspondientes estados de resultados, de patrimonio de los accionistas y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. Estos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros, basados en nuestras auditorías.

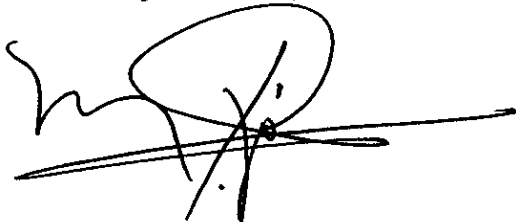
Excepto por lo que se indica en el párrafo (1) siguiente, efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Guatemala. Estas normas requieren que una auditoría sea planificada y realizada para obtener una certeza razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes. Una auditoría incluye el examen, sobre una base selectiva, de la evidencia que respalda las cantidades y revelaciones presentadas en los estados financieros, la evaluación de los principios de contabilidad utilizados y las estimaciones importantes hechas por la Administración, así como una evaluación de la presentación de los estados financieros en general. Consideramos que nuestras auditorías proveen una base razonable para nuestra opinión.

- (1) Como se menciona en la Nota (15) a los estados financieros, la Compañía se encuentra realizando sus operaciones en forma normal, a pesar de que ha sufrido pérdidas en sus operaciones, lo cual le ha originado una reducción de su capital pagado. Los estados financieros al 31 de diciembre del 2001 se presentan sobre la base de negocio en marcha y no incluyen ningún ajuste relacionado con el riesgo de continuidad como negocio en marcha.

En nuestra opinión, excepto por el asunto indicado en el párrafo (1) precedente, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. al 31 de diciembre del 2001 y 2000, sus resultados de operación y sus flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de conformidad con principios de contabilidad generalmente aceptados en Guatemala.

Durante 1999 se constituyó el Fideicomiso encargado de administrar los ingresos derivados de los contratos de uso, usufructo, servidumbres o arrendamiento celebrados con anterioridad al contrato de usufructo suscrito entre FEGUA y COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A., como se indica en la Nota (16) a los estados financieros, sin embargo, al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se desconoce el monto de los ingresos que han sido recaudados directamente por FEGUA, y que debieron ser trasladados al Fideicomiso para que sean utilizados por COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A. en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario.

GRANT THORNTON,
Pineda, Tezó y Asociados, S. C.



Lic. Mario Tezó Escobar
CONTADOR PUBLICO Y AUDITOR
COLEGIADO No. 3240

Guatemala, C. A.
10 de abril del 2002

COMPañÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

BALANCES GENERALES

AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

ACTIVO

	<u>2001</u>		<u>2000</u>
CORRIENTE:			
Efectivo	Q 1,095,488	Q	322,104
IVA por cobrar	5,350,825		5,053,852
Documentos por cobrar	1,423,143		692,971
Anticipos por liquidar	305,521		1,244,556
Materiales ferroviarios (Nota 4)	1,682,062		1,064,920
Gastos anticipados	78,976		137,151
Total activo corriente	<u>9,936,015</u>		<u>8,515,554</u>
MUEBLES E INMUEBLES (Nota 5)	56,155,246		51,160,334
Menos - Depreciación acumulada	(5,454,670)		(2,630,804)
	<u>50,700,576</u>		<u>48,529,530</u>
GASTOS DE PREOPERACION, NETO (Nota 6)	7,609,765		10,146,354
	<u>Q 68,246,356</u>	Q	<u>67,191,438</u>

PASIVO Y PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS

	<u>2001</u>		<u>2000</u>
CORRIENTE:			
Obligaciones por pagar al extranjero (Nota 7)	Q 6,983,008	Q	4,804,678
Cuentas por pagar (Nota 8)	3,242,555		3,454,087
Pagares Codefe por pagar (Nota 9)	1,167,000		3,093,000
Total pasivo corriente	<u>11,392,563</u>		<u>11,351,765</u>
OTROS PASIVOS	1,349,883		204,869
DOCUMENTOS POR PAGAR A LARGO PLAZO (Nota 10)	8,319,563		21,883,449
PROVISION PARA INDEMNIZACIONES	503,085		444,816
Total pasivo	<u>21,565,094</u>		<u>33,884,899</u>
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS:			
Capital autorizado y pagado (Nota 11) -			
Acciones comunes	150,000,000		150,000,000
Acciones comunes por suscribir	(136,669,600)		(136,669,600)
	<u>13,330,400</u>		<u>13,330,400</u>
Acciones preferentes	50,000,000		50,000,000
Acciones preferentes por suscribir	(3,287,000)		(31,150,000)
	<u>46,713,000</u>		<u>18,850,000</u>
Capital suscrito y pagado	60,043,400		32,180,400
Capital adicional pagado -			
Prima sobre acciones	15,293,218		15,293,218
	<u>75,336,618</u>		<u>47,473,618</u>
Resultados acumulados	(28,663,700)		(14,175,423)
Reserva legal (Nota 12)	8,344		8,344
Total patrimonio de los accionistas	<u>46,681,262</u>		<u>33,306,539</u>
	<u>Q 68,246,356</u>	Q	<u>67,191,438</u>

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos balances.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

ESTADOS DE RESULTADOS

POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

	<u>2001</u>		<u>2000</u>
INGRESOS -			
Por actividades ferroviarias para:			
Transporte:			
Hierro	Q 7,022,871	Q	3,172,553
Contenedores	3,075,237		1,304,090
Turismo	394,829		200,466
Otros	208,667		4,752
Azúcar	75,894		356,156
Asesoría y capacitación	1,381,294		
Espigón	1,121,050		1,047,106
Por otras actividades económicas:			
Arrendamientos	1,430,119		501,653
Contratos de servidumbre y otros	1,130,111		2,489,335
	<u>15,840,072</u>		<u>9,076,111</u>
Menos - Canon sobre ingresos de:			
Actividades ferroviarias	773,752		356,998
Otras actividades económicas	256,023		299,098
	<u>1,029,775</u>		<u>656,096</u>
Ingresos netos	14,810,297		8,420,015
COSTO DE SERVICIO FERROVIARIO (Nota 13)	8,277,882		4,775,056
GASTOS DE OPERACIÓN (Nota 14)			
Administración	5,461,299		5,690,927
Transportes	2,461,432		1,340,049
Ingeniería	1,566,077		1,202,161
Mecánica	1,473,274		990,416
Comercial	495,228		430,460
	<u>11,457,310</u>		<u>9,654,013</u>
Pérdida antes de depreciaciones, amortizaciones, intereses y otros	<u>(4,924,895)</u>		<u>(6,009,054)</u>
DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES	5,364,127		5,028,557
GASTOS FINANCIEROS	3,811,574		3,195,282
OTROS GASTOS, NETO	324,682		37,468
	<u>324,682</u>		<u>37,468</u>
Pérdida neta del año	<u>Q (14,425,278)</u>	<u>Q</u>	<u>(14,270,361)</u>

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

ESTADOS DE PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS

POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
CAPITAL PAGADO:		
Saldo al inicio del año	Q 32,180,400	Q 11,247,300
Más: Capitalización de deuda y aportes	27,863,000	20,902,500
Suscripción y pago de acciones	-	30,600
	<hr/>	<hr/>
Saldo al final del año	60,043,400	32,180,400
PRIMA SOBRE ACCIONES:		
Saldo al inicio del año	15,293,218	10,442,326
Más: Prima por capitalización de aportes	-	4,805,000
Prima por venta de acciones	-	45,892
	<hr/>	<hr/>
Saldo al final del año	15,293,218	15,293,218
APORTES A FUTURAS CAPITALIZACIONES:		
Saldo al inicio del año	-	-
Más: Aportes a futuras capitalizaciones	2,985,000	25,769,906
Menos: Traslados a capital pagado	(2,985,000)	(20,902,500)
Traslados a prima sobre acciones	-	(4,805,000)
Trasladado a cuentas por pagar	-	(62,406)
	<hr/>	<hr/>
Saldo al final del año	-	-
RESULTADOS ACUMULADOS:		
Saldo al inicio del año	(14,175,423)	150,625
Más: Pérdida neta del año	(14,425,278)	(14,270,361)
Ajuste a la reserva legal del período 1999	-	7
Menos: Dividendos decretados sobre acciones preferentes	(62,999)	(55,694)
	<hr/>	<hr/>
Saldo al final del año	(28,663,700)	(14,175,423)
RESERVA LEGAL:		
Saldo al inicio y al final del año	8,344	8,344
	<hr/>	<hr/>
Total patrimonio de los accionistas	Q 46,681,262	Q 33,306,539
	<hr/>	<hr/>

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO

POR LOS AÑOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

	2001	2000
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN:		
Pérdida neta del año	Q (14,425,278)	Q (14,270,361)
Cargos a los resultados del año que no requirieron uso de efectivo:		
Depreciaciones y amortizaciones	5,364,127	5,028,557
Provisión para indemnizaciones	289,962	266,302
Efectivo aplicado en las operaciones	(8,771,189)	(8,975,502)
Cambios netos en cuentas de activo y de pasivo:		
Efectivo obtenido por aumento de pasivos y disminución de activos -		
Anticipos sobre contratos	1,145,014	-
Anticipos por liquidar	939,034	-
Gastos anticipados	58,175	-
Obligaciones y cuentas por pagar	40,798	2,463,412
Materiales ferroviarios	-	335,019
Otros pasivos	-	93,419
	2,183,021	2,891,850
Efectivo aplicado en aumentos de activos y disminución de pasivos -		
Documentos por cobrar	(730,172)	(672,345)
Materiales ferroviarios	(617,142)	-
IVA por cobrar	(296,973)	(442,805)
Pagos de indemnizaciones	(231,692)	(57,797)
Cargos diferidos	(3,672)	-
Anticipos sobre contratos	-	(1,589,932)
Anticipos por liquidar	-	(939,958)
Gastos anticipados	-	(132,712)
	(1,879,651)	(3,835,549)
Efectivo neto aplicado a las actividades de operación	(8,467,819)	(9,919,201)
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO:		
Aumento neto de documentos por pagar a largo plazo	11,314,114	6,956,412
Pago de acciones preferentes	2,985,000	-
Pago de dividendos	(62,999)	(55,694)
Pago de acciones comunes	-	2,433,100
Obtención de prima sobre acciones	-	4,850,892
Amortización de préstamos	-	(3,481,983)
Efectivo neto obtenido de las actividades de financiamiento	14,236,115	10,702,727
FLUJOS DE EFECTIVO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:		
Inversión en instalaciones ferroviarias	(4,385,507)	(4,090,761)
Adquisición de muebles e inmuebles	(609,405)	(183,736)
Efectivo neto aplicado en las actividades de inversión	(4,994,912)	(4,274,497)
AUMENTO (DISMINUCION) NETA DE EFECTIVO	773,384	(3,490,971)
SALDO DE EFECTIVO, al inicio del año	322,104	3,813,075
SALDO DE EFECTIVO, al final del año	Q 1,095,488	Q 322,104

Las notas a los estados financieros deben leerse conjuntamente con estos estados.

COMPAÑÍA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2001 Y 2000

1. Antecedentes de la Compañía

Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. ("La Compañía") fue constituida por un plazo indefinido conforme a las leyes de la República de Guatemala, el 5 de mayo de 1997. Su actividad principal consiste en desarrollar actividades de transporte ferroviario. Hasta el 30 de noviembre de 1999, la Compañía se encontraba en fase preoperativa e inició sus operaciones normales a partir de diciembre de 1999.

Para la prestación del servicio de transporte ferroviario, la Compañía suscribió un contrato de usufructo oneroso de bienes de utilidad ferroviaria, con Ferrocarriles de Guatemala – FEGUA, por un plazo de cincuenta años, prorrogables hasta cinco períodos de diez años.

Por medio de este contrato, la Compañía, por su cuenta y riesgo, pondrá en condiciones de operación adecuada la vía férrea y los elementos de apoyo que conforman el actual sistema ferroviario de Guatemala, con el fin de prestar el servicio de transporte ferroviario.

La Compañía pagará a FEGUA por concepto de canon durante los años que dure el contrato los siguientes porcentajes sobre sus ingresos brutos anuales de operación ferroviaria: Del primero al quinto año un 5% y del sexto año en adelante un 10%. Asimismo, sobre otras actividades económicas pagará un canon anual del 10% sobre los ingresos brutos anuales, bajo las condiciones indicadas en la Nota (16).

2. Unidad monetaria

La Compañía mantiene sus registros contables en quetzales (Q), moneda oficial de la República de Guatemala. Al 31 de diciembre del 2001 y 2000 su cotización en relación con el dólar de los Estados Unidos de América (US\$) era de Q 7.96 y Q 7.74 por US\$ 1.00, respectivamente.

3. Principales políticas contables

Las políticas contables que sigue la Compañía están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Guatemala, los cuales requieren que la Administración efectúe ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos, para determinar la valuación de algunas de las partidas incluidas en los estados financieros y para efectuar las revelaciones que se requiere presentar en los mismos. Aun cuando pueden llegar a diferir de su efecto final, la Administración considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

(a) Materiales ferroviarios

Los materiales ferroviarios están valuados al costo bajo el método promedio, el cual no excede del valor del mercado.

(b) Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles se registran al costo de adquisición. Las mejoras importantes se capitalizan, mientras que los desembolsos por reparaciones y mantenimiento que no aumentan la vida útil de los bienes durante la fase de rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario, se cargan a gastos operativos a medida en que se efectúan. Posteriormente, cuando se realicen desembolsos para reparaciones y mantenimiento de las instalaciones ferroviarias se cargarán a los gastos del período en que se efectúen.

Los muebles e inmuebles se deprecian por el método de línea recta, de acuerdo a su vida útil estimada, aplicando los siguientes porcentajes:

Instalaciones ferroviarias	5%
Maquinaria y equipo	20%
Equipo de computación	33%
Mobiliario y equipo	20%
Equipo de comunicación	20%
Vehículos	20%
Herramientas	25%

(c) Gastos de preoperación

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, los gastos de preoperación corresponden a la inversión efectuada por la Compañía en la reparación del tramo norte de la vía férrea, que va de la ciudad capital a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla; los cuales están siendo amortizados por el método directo a partir del año 2000 a razón del 20% anual.

(d) Indemnización de empleados

De conformidad con el Código de Trabajo de la República de Guatemala, la Compañía tiene la obligación de pagar indemnización sobre la base de un mes de sueldo más la parte proporcional de aguinaldo y bono 14 por cada año de trabajo, a los empleados que despida injustamente o a sus beneficiarios en caso de muerte. La Compañía tiene como política provisionar un 8.33% sobre el total de sueldos pagados.

La provisión para indemnización que tenía registrada la Compañía al 31 de diciembre del 2001 y 2000, de Q 503,085 y Q 444,816, respectivamente, son suficientes para cubrir la contingencia por este concepto a esas fechas.

(e) Dividendos preferentes

La Compañía tiene la política de registrar los dividendos garantizados sobre las acciones preferentes en el año en el que son decretados, independientemente de si hubiese utilidades. En el caso de los dividendos acumulativos sobre las acciones preferentes se tiene la política de decretar su pago cuando se generan utilidades.

4. Materiales ferroviarios

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, los materiales ferroviarios propiedad de la Compañía, se integraban como sigue:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Inventario en tránsito	Q 333,659	Q 19,232
Durmientes	283,031	118,396
Zapatas, tablares, clavos y baterías	264,736	345,039
Tornillos, pernos, planchuelas y roscas de presión	255,688	326,239
Combustibles y lubricantes	183,529	147,273
Arneses	41,665	41,665
Cojinetes	18,678	18,678
Otros	301,076	48,398
	-----	-----
	Q 1,682,062	Q 1,064,920
	=====	=====

5. Muebles e inmuebles

Los muebles e inmuebles propiedad de la Compañía al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se integraban de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Instalaciones ferroviarias (a)	Q 53,881,011	Q 49,495,504
Maquinaria y equipo	1,009,404	764,029
Terrenos	403,301	269,036
Vehículos (b)	266,170	83,200
Equipo de computación	149,874	135,949
Mobiliario y equipo	140,978	134,581
Equipo de comunicación	125,825	117,435
Software	107,708	103,407
Herramientas	58,068	47,011
Manuales	12,907	10,182
	-----	-----
	Q 56,155,246	Q 51,160,334
	=====	=====

(a) Este valor corresponde a la inversión efectuada por la Compañía en la rehabilitación del tramo norte de la vía férrea, que va de la ciudad capital a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla.

(b) Dentro de este rubro, se incluye un pick up Dodge Ram modelo 1999 color rojo metálico por un valor de Q 184,470, el cual constituye la garantía del préstamo prendario obtenido de RISDESA por US\$ 15,900 (Ver Nota 10).

6. Gastos de preoperación

Los gastos de preoperación al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se integraban de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Estudio de prefactibilidad (a)	Q 1,842,792	Q 2,457,056
Sueldos y prestaciones laborales	1,301,887	1,735,850
Intereses sobre préstamos	885,123	1,180,164
Diferencial cambiario	748,759	998,345
Gastos de viaje	492,484	656,646
Honorarios	475,199	633,598
Servicios	391,010	521,346
Comisión por colocación de acciones	191,000	254,667
Capacitación de personal	188,467	251,290
Impuestos y contribuciones	129,239	172,319
Reparaciones y mantenimiento	126,029	168,039
Publicaciones e impresos	104,992	139,989
Almacenaje	81,180	108,240
Depreciaciones	73,231	97,641
Gastos de selección de personal	71,678	95,571
Relaciones públicas	54,504	72,672
Papelería y útiles	39,989	53,319
Gastos de representación	38,788	51,717
Cuotas y suscripciones	37,090	49,453
Gastos de emisión de pagarés	35,612	47,492
Arrendamientos	31,689	42,252
Otros	269,023	358,688
	-----	-----
	Q 7,609,765	Q 10,146,354
	=====	=====

(a) Este estudio fue pagado con acciones comunes durante el año terminado el 31 de diciembre de 1998.

7. Obligaciones por pagar al extranjero

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, el saldo de esta cuenta se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Intereses –		
Railroad Development Corporation	Q 5,811,323	Q 3,012,245
International Financial Securities Inc.	1,087,536	1,053,166
Honorarios	29,388	655,118
Otros	54,761	84,149
	-----	-----
	Q 6,983,008	Q 4,804,678
	=====	=====

8. Cuentas por pagar

El saldo de cuentas por pagar al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Proveedores	Q 2,593,996	Q 2,917,828
Prestaciones laborales	329,240	344,075
Retenciones de Impuesto sobre la Renta	212,464	148,303
Impuestos y contribuciones	106,855	43,881

	Q 3,242,555	Q 3,454,087
	=====	=====

9. Pagarés CODEFE por pagar

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, se tenía autorizada la emisión de pagarés hasta por un monto de Q 35,000,000 con fecha de vencimiento el 24 de febrero del año 2004. Los pagarés emitidos están garantizados por la Compañía y devengan una tasa de interés anual comercial.

Pagarés en circulación al 31 de diciembre del 2001:

Serie	Fecha		Monto emitido	Monto en circulación	Tasa de interés
	Emisión	Vencimiento			
AG	11/01/2001	10/01/2002	Q 250,000	Q 177,000	23.00%
AJ	11/05/2001	10/04/2002	250,000	105,000	23.00%
AK	26/05/2001	25/05/2002	320,000	320,000	23.33%
AM	28/08/2001	27/08/2002	250,000	190,000	22.00%
AO	28/08/2001	27/10/2002	100,000	60,000	18.50%
AP	08/10/2001	07/10/2002	400,000	150,000	20.00%
AQ	19/10/2001	18/10/2002	200,000	165,000	22.00%
			
			Q 1,770,000	Q 1,167,000	
			=====	=====	

Pagarés en circulación al 31 de diciembre de 2000:

Serie	Fecha		Monto emitido	Monto en circulación	Tasa de interés
	Emisión	Vencimiento			
P	11/01/2000	10/01/2001	Q 500,000	Q 385,000	23.50%
T	11/05/2000	10/05/2001	750,000	135,000	23.50%
V	26/05/2000	25/05/2001	320,000	320,000	23.50%
Y	28/08/2000	01/08/2001	500,000	455,000	23.00%
AB	19/10/2000	18/10/2001	250,000	243,000	23.00%
AE	28/12/2000	27/12/2001	772,000	772,000	23.00%
AF	28/12/2000	01/08/2001	783,000	783,000	23.00%
			
			Q 3,875,000	Q 3,093,000	
			=====	=====	

10. Documentos por pagar a largo plazo

Al 31 de diciembre del 2001 y 2000, el saldo de esta cuenta se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Pagaré a favor de Railroad Development Corporation – RDC por un monto de US\$ 1,029,500 y US\$ 1,288,000 respectivamente, con garantía de repago por medio de los ingresos provenientes de los contratos de servicio suscritos con Texaco Guatemala, S. A.; Administradora de Proyectos Especiales de Guatemala; Planos y Puntos, S. A.; Generadora del Sur, S. A. y Generadora del Norte Limitada, a un plazo de 7 años y 4 meses, con vencimiento el 15 de diciembre del 2007, el cual devenga una tasa de interés del 4% anual.	Q 8,197,404	Q 9,931,601
Préstamo obtenido de Recursos Inmobiliarios y Servicios Diversos Especializados, S. A. – RISDESA, con garantía prendaria de un vehículo (Ver Nota 5 b) por un monto de US\$ 15,900, con plazo de 3 años, el cual devenga una tasa de interés del 16% sobre saldos adeudados.	122,159	.
Reconocimiento de deuda con Railroad Development Corporation - RDC por un monto de US\$ 1,000,000, con plazo de 5 años 7 meses que vencían el 30 de julio del 2005 y devengaba una tasa de interés del 12.5%. La deuda fue cancelada en diciembre del 2001 mediante la emisión de acciones preferentes del capital de la Compañía	.	7,710,870
Pagarés a favor de Railroad Development Corporation – RDC por un total de US\$ 550,000, con un plazo que vencían en 3 años, entre septiembre y diciembre del 2003 y devengaban una tasa de interés 12.5% anual. La deuda fue cancelada en diciembre del 2001 mediante la emisión de acciones preferentes del capital de la Compañía.	.	4,240,978
	-----	-----
	Q 8,319,563	Q 21,883,449
	=====	=====

11. Capital autorizado y pagado

El capital autorizado de la Compañía está representado por 1,500,000 de acciones comunes y 500,000 preferentes, con valor nominal de Q 100 cada una. Las acciones comunes están divididas en 975,000 clase "A", que representan un 65%, y 525,000 clase "B" que representan un 35%.

El capital pagado al 31 de diciembre del 2001 y 2000 se integraba de la siguiente manera:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Acciones preferentes (a)	Q 46,713,000	Q 18,850,000
Acciones comunes -		
Clase A	8,489,200	8,489,200
Clase B	4,841,200	4,841,200
	-----	-----
	13,330,400	13,330,400
	-----	-----
Capital adicional pagado -		
Prima sobre acciones	15,293,218	15,293,218
	-----	-----
	Q 75,336,618	Q 47,473,618
	=====	=====

- (a) Dentro del monto de las acciones preferentes suscritas y pagadas al 31 de diciembre del 2001, se incluyen las series A y B por un monto de Q 350,000, las cuales tienen un dividendo garantizado del 18% anual, la serie D por un monto de Q 18,500,000 con un dividendo acumulativo variable del 12.5% anual y la serie E por Q 27,863,000 de un dividendo acumulativo variable del 12.50% anual. Todas las acciones preferentes tienen derecho a voto limitado.

El dividendo acumulativo variable es ajustado por el porcentaje de variación entre las tasas de cambio del 12 de abril de un año respecto del año inmediato anterior, la cual hasta la fecha del informe de los auditores era del 1.984618% y, en consecuencia, el dividendo acumulativo correspondiente a la Serie D al 31 de diciembre del 2001, era de aproximadamente Q 2,680,000.

12. Reserva legal

De acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio de la República de Guatemala, toda sociedad debe separar anualmente el cinco por ciento (5%) de sus utilidades netas de cada ejercicio para formar la reserva legal, la cual no puede ser distribuida como dividendos, sino hasta la liquidación total de la compañía. Sin embargo, podrá capitalizarse cuando exceda del quince por ciento (15%) del capital pagado, al cierre del ejercicio inmediato anterior, sin perjuicio de seguirse reservando el cinco por ciento (5%) mencionado.

13. Costo de servicio ferroviario

Durante los años terminados el 31 de diciembre del 2001 y 2000, la Compañía incurrió en los siguientes costos de servicio ferroviario:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Combustible	Q 2,954,007	Q 1,832,167
Transporte	2,874,598	1,202,336
Mantenimiento de equipo ferroviario	959,344	841,623
Grúa	419,114	294,777
Reparación de vía ferroviaria	352,140	177,983
Montacargas	233,252	174,761
Reparación de equipo ferroviario	93,605	91,155
Otros	391,822	160,254
	-----	-----
	Q 8,277,882	Q 4,775,056
	=====	=====

14. Gastos de operación

Durante los años terminados el 31 de diciembre del 2001 y 2000, los gastos de operación incurridos por la Compañía, fueron como sigue:

Año 2001						
	<u>Administración</u>	<u>Transporte</u>	<u>Ingeniería</u>	<u>Mecánica</u>	<u>Comercial</u>	<u>Total</u>
Gastos fijos	Q 1,851,778	Q 539,594	Q 376,176	Q 442,204	Q 54,046	Q 3,263,798
Sueldos	875,114	1,550,667	879,424	792,338	341,409	4,438,952
Prestaciones laborales	676,654	342,131	181,356	164,581	91,268	1,455,990
Honorarios	1,659,438	15,784	1,445	62,500	-	1,739,167
Gastos de viaje	295,324	1,316	87,822	3,271	7,835	395,568
Otros	<u>102,991</u>	<u>11,940</u>	<u>39,854</u>	<u>8,380</u>	<u>670</u>	<u>163,835</u>
	<u>Q 5,461,299</u>	<u>Q 2,461,432</u>	<u>Q 1,566,077</u>	<u>Q 1,473,274</u>	<u>Q 495,228</u>	<u>Q 11,457,310</u>
Año 2000						
	<u>Administración</u>	<u>Transporte</u>	<u>Ingeniería</u>	<u>Mecánica</u>	<u>Comercial</u>	<u>Total</u>
Gastos fijos	Q 2,486,470	Q 195,670	Q 290,225	Q 206,890	Q 46,899	Q 3,226,154
Sueldos	1,250,845	877,829	601,625	430,328	294,391	3,455,018
Prestaciones laborales	714,703	221,902	170,550	126,091	86,808	1,320,054
Honorarios	1,080,830	-	-	225,000	1,636	1,307,466
Gastos de viaje	75,804	40,346	130,511	1,392	-	248,053
Otros	<u>82,275</u>	<u>4,302</u>	<u>9,250</u>	<u>715</u>	<u>726</u>	<u>97,268</u>
	<u>Q 5,690,927</u>	<u>Q 1,340,049</u>	<u>Q 1,202,161</u>	<u>Q 990,416</u>	<u>Q 430,460</u>	<u>Q 9,654,013</u>

15. Contingencias

Continuidad de operaciones

Al 31 de diciembre del 2001, la Compañía ha acumulado pérdidas de Q 28,663,700, las cuales representan el 38% del capital pagado a esa fecha. De acuerdo con el Código de Comercio de la Republica de Guatemala, la pérdida de más del 60% del capital pagado es causa de disolución de una sociedad.

La continuidad de sus operaciones como una compañía con negocio en marcha, dependerá del apoyo financiero que reciba de sus accionistas y de la habilidad que tenga la Administración de generar negocios rentables en sus servicios de transporte.

16. Compromisos

Constitución del fideicomiso

En cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Usufructo suscrito entre FEGUA y COMPAÑIA DESARROLLADORA FERROVIARIA, S. A., el 30 de diciembre de 1999 fue constituido el Fideicomiso denominado "Fideicomiso para la Rehabilitación y Modernización de la Red Ferroviaria en Guatemala" en el Banco Agromercantil, S. A. por un plazo de 25 años, contados a partir del 1 de enero del año 2000, pudiendo ser prorrogado sólo mediante el otorgamiento de nueva escritura pública en donde obligatoriamente se deberán convenir de nuevo las condiciones y el plazo. Su naturaleza corresponde a la de un "Fideicomiso de Administración y Pago", por medio del cual se busca alcanzar el fin de destinar los ingresos provenientes de los contratos afectos y de cualquier otro ingreso que forme parte del patrimonio fideicometido en el Contrato de Usufructo, para ser administrados adecuadamente y ser invertidos finalmente con exclusividad en la rehabilitación y modernización de la vía del sistema ferroviario. En consecuencia, el Fideicomiso procederá, por instrucción del Comité Técnico, al pago de las obras, trabajos y/o servicios realizados conforme a lo dispuesto en el Contrato de Fideicomiso y en los contratos que se celebren en cada caso, de acuerdo al "Plan de Rehabilitación de la Vía del Sistema Ferroviario" preparado por Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.

El Fideicomiso está constituido de la siguiente manera:

- | | | |
|----|---------------------------|--|
| a) | Fideicomitente principal | FEGUA |
| b) | Fideicomitente secundario | Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. |
| c) | Fiduciario | Banco Agromercantil, S. A. |
| d) | Fideicomisarios | FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. |

Los montos que formen parte del Fideicomiso serán hasta el equivalente anual en moneda nacional de US\$ 500,000 al tipo de cambio promedio ponderado publicado por el Banco de Guatemala y vigente a la fecha de cada aporte, como patrimonio fideicometido mínimo, pudiendo superar dicha cifra siempre que los ingresos provengan de los contratos afectos o de aportes de fideicomitentes adherentes. Dicha suma debe pagarse de los ingresos que provengan de los contratos de uso, usufructo, servidumbre o arrendamiento, suscritos por FEGUA y terceros, con anterioridad al 25 de noviembre de 1997 (fecha en que se suscribió el Contrato de Usufructo entre FEGUA y Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A.) y sus modificaciones, si las hubiere, bajo las siguientes condiciones:

- a) Si en un año determinado, los ingresos provenientes de los contratos relacionados son inferiores a la suma de US\$ 500,000, entonces Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. no estará obligada a pagar a FEGUA el canon del 10% derivado de otras actividades económicas en el derecho de vía, inmuebles e instalaciones a su cargo, sino que deberá depositar dicho canon en el Fideicomiso.
- b) Para el caso que de la aplicación del 10% referido al Fideicomiso resulte un saldo que exceda la suma de US\$ 500,000, entonces Compañía Desarrolladora Ferroviaria, S. A. deberá pagar dicho saldo directamente a FEGUA (Ver Nota 1).

Durante los años 2001 y 2000 la Compañía aportó al Fideicomiso un monto de Q 256,023 y Q 299,098 correspondiente al canon sobre otras actividades económicas de los años 2001 y 2000, respectivamente.

17. Reclasificación de saldos

Con la finalidad de lograr una adecuada comparabilidad de los estados financieros al 31 de diciembre del 2001, ciertas cifras del año 2000 fueron reclasificadas.

DIRECTORES Y EQUIPO GERENCIAL

Consejo de Administración

Presidente	Henry Posner, III
Vicepresidente	Robert Anthony Pietrandrea
Director	Pedro Mendoza Montano
Director	Sergio A. Paiz Andrade
Director	Carolina Gonzales de Asturias
Director Suplente	William J. Duggan
Director Suplente	Selina Mejicanos Gasser
Director Suplente	Fernando Asensio
Director Suplente	Pablo Arimany

Equipo Gerencial

Presidente	William J. Duggan
Gerente General	Gerald Kemp Brunelle
Gerente Financiero	Erick Chang
Gerente Operaciones	Eduardo Jorge Fragata
Gerente Comercial	Roberto Papadópolo Mora
Gerente Administrativo	Jorge Samuel de León Ovalle