

Boletín 26

Junio 1995

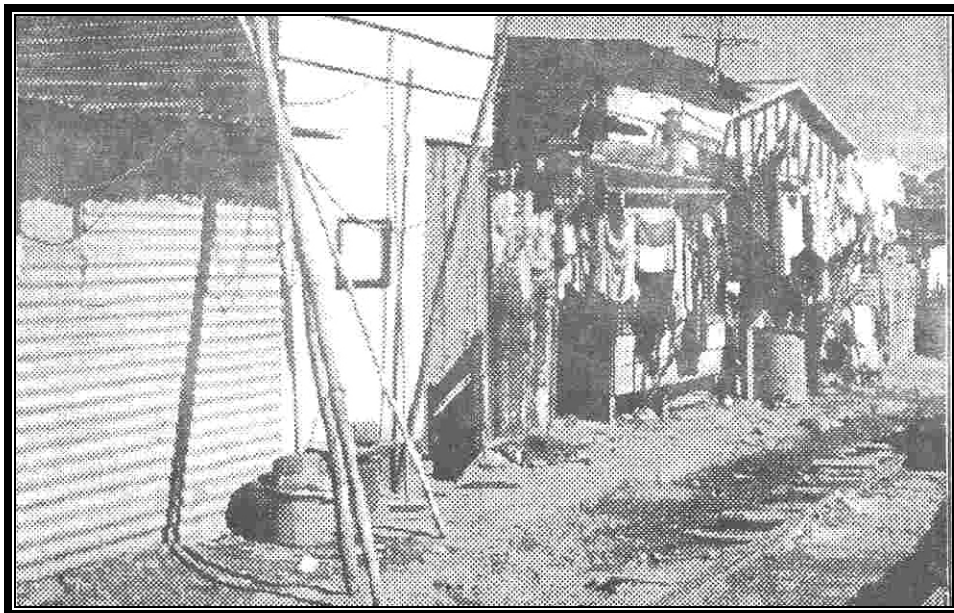


CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES

Universidad de San Carlos de Guatemala

"ASENTAMIENTOS PRECARIOS Y PRIVATIZACION. Derecho de vía de FEGUA en la Ciudad de Guatemala"

José Florentín Martínez López
Amanda Morán Mérida



PRESENTACION

En Guatemala secularmente, a la población de escasos recursos le ha sido difícil adquirir en el mercado inmobiliario, un terreno o una vivienda. Al año de 1994 el déficit cualitativo se estimó en un millón de viviendas, afectando por lo menos, a igual número de familias. Derivado de esta situación, en la Ciudad de Guatemala existen aproximadamente doscientos Asentamientos Precarios. Estos son agrupamientos

humanos que sufren carencias, especialmente en cuanto a la propiedad de la tierra y servicios básicos urbanos. Se encuentran segregados territorialmente en la periferia, intersticios y zonas de alto riesgo de derrumbes o inundaciones. En ellos se calcula que residen 425,000 personas.

Entre estos asentamientos, hasta inicios del mes de junio se encontraban diecisiete en el derecho de vía de la Empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), en una franja de 30.50 metros de ancho desde la zona 17 a la zona 12. Esta área fue paulatinamente ocupada por población pobre que autoconstruyó frágiles viviendas, desafiando cotidianamente el peligro del paso del ferrocarril. Solamente les permitieron la instalación de veintidós chorros públicos con servicio intermitente para la totalidad de los asentamientos. El vivir en esas condiciones, fue soportada por la carencia de recursos para acceder a otras alternativas de vivienda y para algunos porque además, les permitía estar próximos a sus fuentes de trabajo. Según información de los pobladores, hasta el inicio de 1995 residían 1,973 familias, con una población de 10,624 personas.

Como agravante, dentro la política económica neoliberal promovida por el gobierno del Lic. Ramiro De León Carpio se planteó la privatización de algunas empresas públicas. Con entusiasmo inusual se acelera la enajenación de los activos de FEGUA. Para una viable transacción sin gravámenes se inició un proceso de aparente concertación con los pobladores de la Línea Férrea para desalojar estas áreas. Ante lo cual, un sector de pobladores aglutinados en la Coordinadora General de Asentamientos Humanos Línea Férrea (COGAHLFE) accedieron al desalojo, reivindicando la garantía de condiciones de habitabilidad mejores.

Para concretizar un "**desalojo concertado**", el interventor de FEGUA y el presidente del BANVI les propusieron tres lugares de destino de acuerdo con el nivel de ingresos. El primero, el proyecto "**Santa Faz**", en jurisdicción del municipio de Chinautla; el segundo, "**Lomas de Santa Faz**" ubicado en las proximidades de la Colonia Kennedy. El tercero, el proyecto "**Santa Isabel II**", ubicado en el municipio de Villa Nueva. El 3 de junio se comenzó a desalojar a las primeras familias. Sin embargo, ante la evidente falta de servicios en el segundo proyecto, los nuevos compromisos de pago y el alejamiento de sus fuentes de trabajo se han producido una serie de enfrentamientos violentos entre los mismos pobladores. Un grupo de familias se resisten abandonar los terrenos, ante la inseguridad de mejorar realmente sus condiciones de vida.

Resulta claro que en general en el proceso de privatización de las empresas estatales guatemaltecas, no se ha tomado en cuenta dos aspectos: las características de los bienes del Estado y menos aún las consecuencias sociales de dicha actuación. Para el caso de FEGUA, según el interventor de dicha empresa los terrenos serán ofrecidos en "usufructo" a futuros "inversionistas nacionales y/o extranjeros".

Sobre este tema el Código Civil vigente en el artículo 458 señala como "bienes nacionales de uso común las calles, caminos, puentes, puertos, muelles y demás obras de aprovechamiento general" y en el artículo 461, se determina que "los bienes de uso común son inalienables e imprescriptibles". Esto significa que el derecho de vía del ferrocarril no es solamente un activo de una empresa estatal, sino por el contrario es un "bien" que pertenece al patrimonio nacional y su uso debería ser determinado por la comunidad.

Debe recalcar que el interés gubernamental no ha sido el mejoramiento real de las condiciones de vida de los pobladores trasladados. Esto lleva a cuestionar, si la privatización de las empresas estatales es más bien una condición de organismos internacionales financieros que presionan por la reducción del aparato estatal. En el presente caso la interrogante sería, ¿a cuantos millones de quetzales ascenderá el usufructo con que se beneficiará a los inversionistas en el derecho de vía? y ¿cuál fue el gasto social incurrido en los lugares a donde fueron trasladados los pobladores de los asentamientos?. Pues a ellos se les vendió el terreno con una cantidad mínima de servicios.

Por otro lado, también se pone al descubierto las características de la inveterada negociación de la tierra en Guatemala entre el gobierno y el sector privado. En el caso de la red ferroviaria, el gobierno a finales del siglo pasado cedió propiedades estatales a empresas privadas, supuestamente para estimular las actividades económicas, lo cual no ocurrió. En 1968 erogó recursos económicos a este mismo sector al adquirirlas nuevamente. Ahora resulta inaudito que estando valorizados estos terrenos por el equipamiento y su localización en la Ciudad de Guatemala, los beneficios sean otra vez trasladadas gratuitamente a empresas privadas.

Sin embargo para las personas de escasos recursos, no se han establecido hasta el momento: una Política Integral de Vivienda Popular que permita el acceso a

tierra y vivienda; áreas para la localización de los nuevos asentamientos humanos; la dotación de servicios urbanos acordes al crecimiento de la población y líneas de financiamiento para estas necesidades.

Ante esta situación el CEUR, a través de este documento pretende mostrar un balance entre la situación de la población que residía a lo largo de la línea y las condiciones en los nuevos lugares. Con ello, coadyuvar en la búsqueda de alternativas que mejoren realmente sus condiciones de vida. Para tal efecto se presentan los siguientes apartados, en el primero se expone una serie de antecedentes y consideraciones sobre la privatización de FEGUA. El segundo, se refiere al surgimiento de estos asentamientos precarios, características sociodemográficas y condiciones de vida. En el tercero, se muestran las reivindicaciones de los pobladores y las perspectivas ante el desalojo. Finalmente, se exponen una serie de recomendaciones para mejorar sus condiciones en el nuevo lugar de residencia.

LA COORDINACION

1 PRIVATIZACION. Una constante en la historia de Guatemala¹

La conquista fue el punto de partida de la apropiación de la tierra por la corona española y los conquistadores en el siglo XVI. Tres siglos más tarde, en 1871 a través de la Reforma Liberal, los cafetaleros se apoderaron de bienes de la iglesia y tierras comunales de los pueblos indígenas. El dictador Jorge Ubico (1932-1944) al finalizar la II Guerra Mundial, expropió grandes haciendas cafetaleras a los alemanes². El presidente Jacobo Arbenz (1951-54) por medio de la Reforma Agraria³ distribuyó estas fincas entre los campesinos necesitados. Con la contra-revolución de 1954, éstas constituyeron la piñata que disputarían liberacionistas, civiles y militares. A partir de allí, la constante ha sido ejercer el poder político utilizando al Estado como fuente de acumulación originaria y ampliación del capital.

Recientemente, los Programas de Ajuste Estructural (PAES) llevados a cabo, han tenido entre sus objetivos la "reinserción" de nuestra economía en el mercado internacional y la disminución de la participación del Estado en la actividad económica nacional. A pesar de que el tamaño del Sector Público es reducido en comparación con el de otros países, impulsan la venta de las empresas públicas. Pero en el caso guatemalteco, el objetivo central de la privatización es la apropiación del patrimonio público, ya sea por capitalistas nacionales y/o extranjeros. El gobierno del Presidente Ramiro de León Carpio y su gabinete económico no ha sido la excepción y han promovido el proceso de privatización de la Empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA).

¹ Basado En: Velásquez Carrera, Eduardo A. (1994) "El Proceso de Privatización y Desmonopolización de las Instituciones y Empresas del Estado Guatemalteco". Boletín No. 24. Guatemala, Ediciones CEUR-USAC, 16 p.

² Se aprueba el Dcto. Gubernativo No. 3134, que se refiere a la expropiación y nacionalización por causas de utilidad y necesidad públicas, en favor de la Nación, de los bienes en general pertenecientes a súbditos alemanes.

³ Dcto. del Congreso de la República No. 900. 27 de junio de 1952.

1.1 LOS FERROCARRILES EN GUATEMALA (FEGUA)⁴. Una síntesis del despojo de los recursos nacionales

Los antecedentes de esta empresa estatal se sitúan en las últimas décadas del siglo pasado. Cuando el cultivo del café sustituyó a la grana, siendo necesario para su traslado y exportación, la construcción de infraestructura vial adecuada. En 1866 y 1875 para facilitar la salida de la producción de la zona central, Retalhuleu y Mazatenango se promovió la apertura de los Puertos de San José en Escuintla y Champerico en Retalhuleu. Simultáneamente en 1877 se impulsa la construcción del tramo de San José-Escuintla con la firma del contrato con Guillermo Nanne. Asimismo para la construcción de una salida al Atlántico, se estableció como fuente de financiamiento, las acciones compradas por personas con ingresos de ocho pesos o más al mes, debiendo aportar cuatro anuales durante diez años a partir del primero de enero de 1884⁵. Ante los débiles ingresos del Estado, se construyó solamente la franja de Puerto Barrios a El Rancho, obligándose a ceder a empresas privadas la construcción del tramo El Rancho-Ciudad de Guatemala. En el contrato se estableció, que después de 99 años los ferrocarriles pasarían a ser propiedad de la nación⁶.

Para despertar el interés del sector privado en la construcción, los estímulos fueron: a) El otorgamiento gratuito de áreas de hasta 200 pies de ancho para el derecho de vía. b) La cesión de tierra agrícola⁷. c) Subsidios por milla construida a través de exoneraciones de impuestos. Como contrapartida el Estado recibiría transporte gratuito del correo y el 50% de rebaja por conducir tropa, material de guerra y empleados en funciones. Los contratos contemplaban el traslado de derechos y obligaciones al Estado. En el caso del muelle de Champerico la concesión dada a

⁴ Esta sección está basada fundamentalmente en Piedra Santa Arandi, Rafael. (1977) "La Construcción de Ferrocarriles en Guatemala. Su problemática".

⁵ Decreto Gubernativo No. 297. 4 de agosto de 1883.

⁶ Contradictoriamente, éste no fue el caso del tramo El Rancho-Puerto Barrios.

⁷ En 1880 son otorgadas 1,500 caballerías, dando origen a las plantaciones de banano de la UFCO, en Izabal, en 1881 se ceden 1,000 caballerías a orillas del río Sarstoon y en 1904 se agregaron 448 caballerías. Actualmente propiedad de las empresas BANDEGUA y DEL MONTE.

Gabriel Cárdenas de la Compañía del Muelle de Champerico⁸ fue por cuarenta años a partir del 14 de junio de 1875. El 8 de junio de 1904 se organiza en New Jersey la empresa "**Guatemala Central Railway Company**", que adquirió el contrato para terminar las 62 millas del tramo El Rancho-Guatemala⁹. El 9 de abril de 1912, ésta cambia su nombre por "**International Railways of Central America (IRCA)**".

La empresa estatal FEGUA, es un remanente depreciado de IRCA. En 1968, esta empresa extranjera mostró deficiencias financieras, incluso para el pago de salarios, por lo que a través del **Decreto del Congreso de la República No. 1736**, el gobierno constituyó un fideicomiso a su favor por Q. 4.0 millones para reorganizar sus operaciones y así seguir prestando el servicio de transporte ferroviario. Sin embargo, esta empresa privada siguió desatendiendo su organización, lo que provocó que no pagara el financiamiento recibido. Esto motivó la intervención judicial, el remate y adjudicación definitiva a favor del Estado. Con lo que se dió por finalizada la concesión del transporte ferroviario. Posteriormente el servicio público de transporte de personas fue disminuyendo hasta hacerla nula. Solamente sigue vigente el transporte de materiales de construcción hacia el interior del país y de productos de exportación hacia los puertos de salida, compitiendo desigualmente con el transporte por carretera que cobra precios más altos pero opera con costos menores y con mayor rapidez.

⁸ Sin embargo en 1929 aparece W. R. Grace y Cía., como propietaria de 4,998 acciones, a la cual el Estado guatemalteco le pagó en junio de 1955, Q 250,000.00 por la adquisición de dicha empresa (Decreto 519, enero de 1956).

⁹ El presidente Manuel Estrada Cabrera otorgó las siguientes ventajas: a) 136 millas de línea férrea de El Rancho a Puerto Barrios, material rodante, edificios. b) El control del Ferrocarril del Norte y Puerto Barrios. c) Línea que conectaba la Aduana con el Ferrocarril Central y que llegaba hasta el Puente de las Vacas. d) Propiedades, edificios, almacenes de depósito, estaciones, tanques, terrenos y líneas telegráficas. e) Los manantiales cercanos a Zacapa, con 4 manzanas de terreno. j) 30 manzanas urbanas en Puerto Barrios. f) Las bases para desarrollar la producción de banano en gran escala consistente en 1,500 caballerías en "Los Andes", Izabal, a la libre elección. g) 1 milla de playa de 100 yardas de ancho a cada lado del muelle. i) Derecho de cambiar el cauce de los ríos, inundar terrenos, hacer diques, tomas, etc., para instalar sistema de fuerza hidráulica. j) Rieles, material rodante y otros materiales que existieran en la capital. Asimismo incluyó una faja de 100 pies de ancho de Puerto Barrios a la Ciudad de Guatemala.

1.2 El costo social de la enajenación de los inmuebles de FEGUA

Cuando los ingenieros de la IRCA trazaron la vía férrea en la Ciudad de Guatemala, la dividieron por la mitad de norte a sur, comunicando los corredores de exportación del país, en el norte Puerto Barrios y en el sur el Puerto de San José. Se establecía una red vial ferroviaria que articulaba, no sólo al exterior sino que mejoraba su comunicación interna, mejorando el tráfico y el tránsito de mercancías y personas. Este avance significó una mejoría notable a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Por ese entonces, de acuerdo al Censo de Población de 1921, la Ciudad de Guatemala contaba con 112,086 habitantes aproximadamente.

Sin embargo, la Ciudad de Guatemala ha crecido con mayor celeridad a partir de la década de los cuarenta. En 1950 la ciudad alcanzó 284,276 habitantes y el área urbana no ha dejado de crecer hasta desbordar los límites geográficos del propio municipio de Guatemala. Para 1994, según datos del último Censo de Población practicado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), la población total alcanzó la cantidad de 8.3 millones de habitantes, con un grado de urbanización del 36.89%.¹⁰ De la población total del país, 1.8 millones de personas residían en el departamento de Guatemala y 819 mil vivían en el municipio, sede de la ciudad capital. Esto significa que el 21.76% de la población total se concentró en el departamento, es decir en el 2% del territorio nacional. La densidad poblacional del país fue de 76 personas por kilómetro cuadrado, mientras que la del departamento fue 804 personas/Km²., y la del municipio representó 4,453 personas/Km².

Los datos censales muestran que en este mismo año los municipios que manifestaron una densidad poblacional mayor que el promedio departamental fueron: Guatemala, Mixco, Villa Nueva y Petapa con 4,453 hab./Km²., 2,310 hab./Km²., 1,684 hab./Km²., y 1,383 hab./Km²., respectivamente. Asimismo en la población total del departamento de Guatemala, los municipios de mayor participación son: Guatemala representa el 45.31%, Mixco es el 16.86% y Villa Nueva el 10.62%¹¹. A nivel del

¹⁰ Grado de urbanización, es el resultado de dividir la población urbana y la población total expresada en porcentaje.

¹¹ Esta tendencia del crecimiento de la población se venía manifestando desde hace varias décadas. Según los Censos de Población, entre 1950 y 1964 la tasa promedio de crecimiento de la población total del país fue de 3.12%, sin embargo los municipios de Chinautla, Mixco, Villa Nueva y Guatemala reportaron tasas

municipio de Guatemala según datos del Censo de Población de 1994, las zonas con mayores tasas de crecimiento de la población total en este período fueron las zonas 16, 25, 17 y 22¹². Situación que muestra la expansión y las tendencias del crecimiento urbano hacia la periferia.

Esta expansión territorial de la Ciudad trae consigo el aumento del tiempo de desplazamiento entre el lugar de residencia y el de trabajo y/o estudio. El mejoramiento del sistema de transporte colectivo no ha acompañado ese ritmo. Ante eso, la población ha tratado de encontrar solución a su problema de transporte en forma individual, lo que ha hecho que el número de automóviles aumente incesantemente. Según el Informe Final de la Comisión Multisectorial del Transporte Urbano Colectivo en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala (1994), se encontraban registrados en la Ciudad de Guatemala, 345,721 vehículos particulares, 50,000 comerciales, 50,000 motocicletas, otros, etc. Pero la red vial no acompañó el crecimiento de ese parque automotor, generando caos en la circulación del tránsito ciudadano cuyo costo es elevado en términos de accidentes y pérdida de vidas humanas.

La problemática no tiene visos de solución, por lo que la alternativa lo constituye un sistema de transporte masivo como el ferrocarril, metro de superficie u otras modalidades que generen economías de escala en el transporte, esto es, aumentar el número de transportados por unidad, reduciendo el costo del viaje y de tiempo del traslado, el cual actualmente es soportado por la fuerza laboral, lo cual provoca aún más la disminución del ya deteriorado salario. Lo anterior hace necesario que el valor de uso social de las fincas urbanas de FEGUA se reserven para la implementación de un

de 10.75%, 8.50%, 6.30% y 4.87% respectivamente. En 1973, siendo la tasa promedio de 2.09%; Mixco, Villa Nueva, Petapa y Chinautla manifestaron tasas de 10.33%, 10.27%, 8.87% y 5.30%. En 1981, la tasa promedio fue de 2.0%, sin embargo Villa Nueva creció 6.77%, Petapa, 6.40%; Mixco, 5.40%; Santa Catarina Pinula, 3.77% y Fraijanes, 3.76%. El Censo de 1994 señala como promedio nacional del crecimiento de la población total 2.47%. Mientras que los municipios que mostraron las más altas tasas fueron: Petapa, 8.72%; Villa Nueva, 7.61%; Santa Catarina Pinula, 6.11%; San Juan Sacatepéquez, 4.41%; San Pedro Ayampuc, 3.99%; Amatitlán, 3.92% y Fraijanes, 3.86%. Para este mismo año los municipios que mostraron mayor población urbana en el departamento de Guatemala fueron: Guatemala 93.31%, Mixco, 83.38%, Villa Nueva, 90.32% y Petapa con 87.20%.

¹² Siendo de 7.88%, 7.42%, 4.72% y 4.42% respectivamente.

sistema de transporte urbano masivo, que venga a coadyuvar en la solución de la problemática, a la vez que permitiría dotar de la infraestructura que se requiera como los son estaciones, oficinas administrativas, talleres, etc.

A pesar de ello en 1994, la Dirección de Bienes del Estado y Licitaciones del Ministerio de Finanzas Públicas informó a inversionistas e interesados en general que el Estado disponía para su venta en subasta pública dos fincas urbanas denominadas "*Patio Central*", antigua Estación Central del Ferrocarril y "*Gerona*". El "*Patio Central*" tiene una extensión de diez manzanas con dos nacimientos naturales de agua y ha sido valuada en Q.80.0 millones aproximadamente. Por su parte, "*Gerona*" abarca 3 manzanas aproximadamente, y ha sido valuada en Q.12.0 millones. También se subastaría la "*Estación El Peñate*", en el Puerto de San José, propiedad valorada en Q.6.0 millones"¹³.

Recientemente el gerente interventor de FEGUA, anunció por los medios de comunicación¹⁴ que en los primeros días de octubre saldrá a la venta los activos de la empresa. Asimismo informó que los bienes inmuebles no serán vendidos, sino se darán en "*usufructo*" a la compañía que resulte electa en la licitación o subasta. Se puede asegurar que quienes asistan a nivel nacional, serán los beneficiarios de la regresiva distribución del ingreso y de la riqueza en el país.

A nivel internacional, podría asistir el capital multinacional. Hasta el momento están interesadas empresas estadounidenses, canadienses y checoslovacas. Se sabe que estas transacciones han sido recurrentes, tal el caso de AVIATECA, en cuya privatización, por los métodos empleados, hasta el CACIF estuvo en desacuerdo. El interés del sector privado en FEGUA se da por lo que significa en inmuebles a lo largo y ancho del país. Debe recordarse que en las diversas cabeceras departamentales por donde atraviesa la línea férrea, posee extensiones considerables de tierra, además como derecho de vía le corresponden 14.50 metros en ambos lados de la Línea Férrea. Aquel sector privado que en 1968 exigió al gobierno central la compra de la chatarra de IRCA y su pasivo laboral, de seguro hoy no la apetece la maquinaria depreciada.

¹³ Velásquez Carrera, Eduardo A. (1994).

¹⁴ Prensa Libre, 1 de junio de 1995, Pág. 76.

Esta situación ha dado origen a una controversia, pues siendo un año electoral el actual alcalde municipal postulado para una reelección, anticipadamente señaló que estos terrenos serán dados en usufructo a la empresa **METROGUAT S.A.** para la instalación de un metro de superficie que solucionaría el problema del transporte colectivo en la Ciudad de Guatemala. Obviando la licitación planteada anteriormente, reemplazándola por la figura jurídica de la concesión. El dar en usufructo, o lo que es lo mismo ceder gratuitamente la utilización de los terrenos para beneficio de empresas privadas significaría una transferencia extraordinaria, lo que resulta contradictorio a los planteamientos neoliberales puestos en boga actualmente por el sector privado.

Una alternativa debería ser que el Estado fuera un accionista con beneficios correspondientes al valor comercial de los terrenos que aporta a la nueva empresa. Además, esos predios considerados convenientemente dentro de planes urbanísticos de la Municipalidad Capitalina, podrían utilizarse para otros fines: transporte público, recreación, cultura, etc. Por ello, se considera que se cometería un grave daño a la economía urbana de la Ciudad de Guatemala al enajenar esos bienes inmuebles para beneficio del sector privado, ya que se localizan en la espina dorsal de la ciudad y su aprovechamiento garantiza beneficio a los actuales y futuros habitantes de la misma.

2. Asentamientos Precarios en la Ciudad de Guatemala

Uno de los problemas álgidos que presenta la Ciudad se da en torno al acceso a la vivienda, servicios básicos e infraestructura. Sus efectos más tangibles son soportados por la población que se aloja en asentamientos precarios. Como ya se dijo, en la Ciudad de Guatemala existen aproximadamente doscientos, caracterizados por ser conglomerados humanos asentados en áreas que presentan deficientes condiciones de habitabilidad, inseguridad en la posesión y propiedad del suelo, inexistentes servicios básicos de infraestructura y condiciones económico-sociales insuficientes (puestos de trabajo, servicios de salud, educación y recreación). En ellos se estimó al año 1994 una población residente de 425 mil personas, si se compara con la población censal significa que vivían en esas condiciones cerca del 51% de la población del municipio de Guatemala.

En estos asentamientos predomina la autoconstrucción de las viviendas, realizada por la familia en las horas posteriores a las jornadas normales de trabajo, incluyendo horas nocturnas; aún sábados y domingos. Para ello se utilizan materiales inadecuados, desde plásticos, cartón, cañas, madera y láminas usadas, etc. En la

distribución espacial predomina un cuarto estrecho y un lugar para cocinar, erigidos generalmente sobre terrenos con pendientes altas o en intersticios de la ciudad.

Las deficiencias también son manifiestas en la dotación de servicios básicos. Esta situación repercute de manera directa en las condiciones de salud de sus pobladores y el saneamiento ambiental de su entorno. El 80% de la población que habita en asentamientos precarios padece deficiencia o carencia en el servicio de agua potable. La forma común de abastecimiento lo constituyen los chorros públicos, mientras otras familias recurren a la compra en toneles a distribuidores privados. Con respecto a los drenajes, se estima que el 45% de la población de áreas precarias no cuenta con ningún sistema de drenajes y el restante 55% no tiene un sistema adecuado y conectado a la red de colectores municipales, contaminando y erosionando los terrenos.

De estos asentamientos, algunos se originaron por fraccionamientos privados, cuyos promotores incumplieron con la dotación de servicios básicos, conforme lo estipula el artículo 5o., de la Ley de Parcelamientos Urbanos (Decreto del Congreso de la República No. 1427)¹⁵. Otro factor ha sido las lotificaciones "ilegales" de promoción privada. Promovidas generalmente en terrenos, que presentan condiciones topográficas, de localización, de acceso o de falta de servicios, que no los hacen aptos para ser ofertados a otros sectores sociales de mayores ingresos, los que son fraccionados para su venta a sectores de escasos recursos económicos.

Otros derivaron de la tendencia minimizadora de las llamadas "**soluciones habitacionales**" estatales llevadas a cabo en los últimos años. Cuando únicamente se dotó de una área mínima (6 por 12 Mts².) y a lo sumo una unidad sanitaria.

Finalmente están los asentamientos surgidos a raíz de "ocupaciones" de terrenos de propiedad privada o pública. Estas se producen por la falta de políticas estatales de vivienda y a la imposibilidad económica de acceder a la ofertada en venta o arrendamiento por el sector privado. Lo que ha obligado a autoproveerse de alojamiento a través de la vía de las ocupaciones de terrenos ya sea paulatinamente o en forma masiva a través de acciones colectivas. Aún asumiendo el riesgo del desalojo muchas veces violento.

¹⁵ Esto motivó la intervención de la Municipalidad en algunos proyectos habitacionales privados.

Cuando los terrenos invadidos son públicos, las respuestas que el Estado adopte ante la ocupación dependerán de la coyuntura política. Serán favorables cuando los gobernantes buscando legitimarse ante la población, permitan la ocupación o el traslado a otros sitios; en caso contrario el desalojo será implacable. Ahora bien, cuando las tierras invadidas son propiedad privada, siempre prevalece la protección de los intereses económicos de sus propietarios. Recientemente ha sido recurrente utilizar el desalojo enmarcado por orden judicial de un juzgado y aún con presencia de representantes de la Procuraduría de los Derechos Humanos¹⁶. Por ello se han logrado consolidar únicamente un pequeño porcentaje de las ocupaciones de terrenos¹⁷.

2.1 Asentamientos Precarios situados en el derecho de vía de FEGUA

La ocupación de terrenos aledaños a la línea férrea permite visualizar las acciones reivindicativas por el derecho a la tierra urbana en la Ciudad de Guatemala. Cuando se inician las tomas de tierras, aquellos son los primeros en ser ocupados, al igual que laderas de barrancos. Estos asentamientos surgidos en distintos momentos de la historia de la ciudad, ya sea por desastres naturales, conmociones sociales, políticas, y crisis económicas, han evidenciado las deficientes condiciones de alojamiento de sus pobladores pobres.

A raíz de los terremotos de 1917-18, familias afectadas ocuparon los terrenos localizados al final de las 15, 16 y 17 calles, zona 1. Se formó allí el campamento "Gerona". En el año 1936 fueron desalojados por los funcionarios de la IRCA, bajo la justificación de la construcción del "Patio Central"¹⁸. Nuevas ocupaciones colectivas se

¹⁶ Baste recordar algunos de los desalojos ocurridos: 14 de febrero de 1991, en "Amparo I" y "II", zona 7; 25 de agosto de 1993, en terrenos aledaños a Ciudad Peronia, municipio de Mixco; 15 de octubre de 1993, en asentamiento "Ramiro De León Carpio", 18 avenida y 21 calle de Nimajuyú, zona 21; y más recientemente en 1994, en terrenos propiedad de la Escuela Normal Central de Agricultura (ENCA) ubicado en Bárcenas, Villa Nueva.

¹⁷ Tal es el caso de los asentamientos: "Mario Antonio Díaz", "Ramiro De León Carpio" ambos en la zona 21, y "Las Guacamayas" en zona 19.

¹⁸ El Liberal Progresista. 5 de agosto de 1936. p. 1

dan a inicio de la década revolucionaria formando asentamientos precarios¹⁹. Son ocupadas áreas de las zonas 1 y 8 de la Ciudad por 25 familias, la mayoría migrantes del altiplano, viudas y madres solteras necesitadas de un techo. Este asentamiento inicialmente conocido como "20 de octubre", se localizó de la 24 calle zona 1 a la 31 calle zona 8 (posteriormente constituyeron los asentamientos "Terminal II" y "III").

En la década del cincuenta, la IRCA dio en arrendamiento para la siembra de granos básicos, parte de los terrenos ubicados en lo que fue "Casatenango", con lo cual se da inicio a la ocupación de la parte norte de la línea férrea. Posteriormente, en 1969 es ocupada el área denominada "Terminal I" y "IV". La proximidad de fábricas y principalmente el mercado "La Terminal", fue un factor de atracción para la consolidación y posterior densificación de estos sectores, constituyendo el principal lugar de trabajo. En el año de 1976, a raíz del terremoto del 4 de febrero más personas llegaron a ocupar las áreas. En el año 1980, algunas familias fueron trasladadas a los proyectos estatales "San Rafael La Laguna II" y "III", en la zona 18²⁰.

Tomando como fuente de información, apuntes de los pobladores, se señala que los asentamientos "Ciudad Real" zona 12 se originaron por el impacto que la crisis económica y la represión política tuvo en las familias guatemaltecas, durante los años de 1978 a 1982 promovidas por los regímenes de los Generales Fernando Romeo Lucas García y José Efraín Ríos Montt. Se inició con la llegada de cinco y luego diez familias a cada sector. La ocupación se realizó por la noche, construyéndose algunas galerías. La toma de estas áreas originó enfrentamientos con la Policía Nacional y los habitantes de la lotificación "Ciudad Real".

Posterior al terremoto de 1976, estas áreas nuevamente fueron invadidas por aproximadamente 800 a 1,000 familias, varias de las cuales posteriormente fueron trasladadas al "Mezquital", zona 12 y "Paraíso II", zona 18. El lugar quedó deshabitado por un tiempo y luego volvió a ser ocupado por algunas familias que no lograron constituirse en beneficiarios de estos proyectos estatales de vivienda, al no tener

¹⁹ Morán, Amanda. "Movimientos de pobladores en la Ciudad de Guatemala (1944-1954)". Boletín No. 23. CEUR/USAC. Guatemala, 1994. 22 p.

²⁰ Según apuntes de los pobladores.

capacidad económica para pagar el enganche y las cuotas exigidas. Durante los años de 1978 a 1982, se dieron intentos de desalojo por el Ejército y la Policía Nacional.

Al crecimiento de la Ciudad, le ha sido concomitante el crecimiento de las áreas precarias. Para el caso de los asentamientos de la línea férrea, con el paso de los años, nuevas familias densificaron las áreas ocupadas. Así en 1981, se afirmaba que en el total de asentamientos existían aproximadamente 408 familias con un tamaño promedio de 5 miembros, lo que equivalía a una población total de 2,040 habitantes. Ocho años más tarde, según Censo realizado por FEGUA en 1989, la población había aumentado a 7,751 habitantes. En 1994 el número de familias había ascendido a 1,792 con una población de 9,408 personas. Hasta enero de 1995 estaban asentadas 1,973 familias con un promedio de 5.4 miembros, o sea que la población total ascendía a 10,654 personas ubicadas en los 17 asentamientos. Si se compara con la estimación de los asentamientos precarios en la Ciudad, significaría que estos asentamientos representan el 8.5% del total y en ellos radica el 2.51% de la población que vive bajo esas condiciones.

En el Cuadro No.1, se puede apreciar que los asentamientos con mayor población lo constituían los asentamientos "*Terminal*" localizados entre las zonas 4 y 8, aquí se ubicó el 40% de la población. El otro sector mayoritario fue "*Ciudad Real*" en el cual se ubicaban 583 familias que equivalían al 32% de la población.

Cuadro No. 1
POBLACION DE ASENTAMIENTOS
DE LA LINEA FERREA
(Enero de 1995)

ASENTAMIENTO	ZONA	FAMILIAS*	POBLACION	%
Casatenango	17	35	189	1.77%
El Pinito	17	84	454	4.26%
Jesús de la Buena Esperanza	6	50	270	2.53%
Ermita	6	162	875	8.21%
Séptima Calle	1	38	205	1.93%
Dieciocho Calle	1	25	135	1.27%
Terminal 1	4-8	236	1,274	11.96%
Terminal 2	4-8	181	977	9.17%
Terminal 3	4-8	291	1,571	14.75%
Terminal 4	4-8	82	443	4.16%
Buen Salvador	8	16	86	0.81%
Nueva Esperanza	12	122	659	6.18%
Fegua, zona 21	21	63	340	3.19%
Ciudad Real 1	12	130	702	6.59%
Ciudad Real 2	12	181	977	9.17%
Ciudad Real 3	12	146	788	7.40%
Ciudad Real 4	12	131	707	6.64%
TOTAL		1973	10,654	100.00%

*El Promedio de integrantes de las familias es de 5.4

FUENTE: Elaboración propia en base a información de la Coordinadora de Asentamientos de la Línea Férrea, enero de 1995.

La deficiencia de los servicios se manifestó en la dotación de agua potable, para lo cual los pobladores se abastecían a través de chorros públicos y comprándola para llenar sus toneles. Así en el Sector Norte que comprendía los asentamientos "Casatenango", "El Pinito", "Jesús de la Buena Esperanza", "La Ermita", "Séptima" y "Dieciocho Calle", existía un promedio de un chorro por cada 49 familias, mientras en el Sector Sur en donde se ubicaban los asentamientos "Terminal"; "Buen Salvador", "Nueva Esperanza", "Fegua" y "Ciudad Real", había un chorro por cada 61 familias.

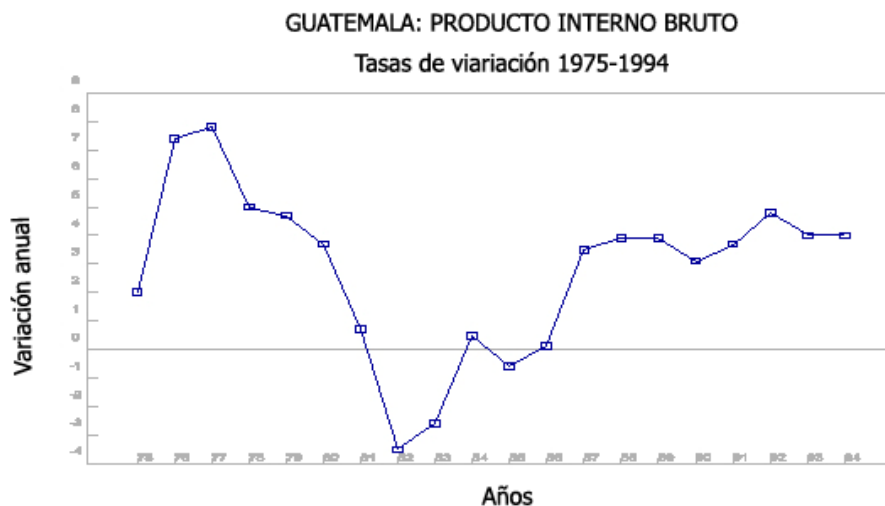
Un elemento que no se puede dejar de mencionar es que estos asentamientos precarios no estuvieron exentos de los problemas de la venta del derecho de uso y el

alquiler de los lotes. La existencia de un mercado informal con su propia dinámica interna permitió que lotes y viviendas entraran a la esfera de la circulación, aunque no hubiera documentos legales para ello. Los resultados más visibles fueron: el desalojo de familias que no podían pagar el alquiler; promesas de traslado a proyectos "fantasmas" de vivienda, estafando a personas con venta de "fichas" o formularios de adjudicación e inscripción en libros inexistentes.

2.2 Condiciones socioeconómicas anteriores al desalojo

Dentro del contexto macroeconómico las características de la producción y la distribución del ingreso han provocado el incremento de los niveles de pobreza en el país. Después de la tendencia decreciente del Producto Interno Bruto (PIB) iniciada en 1977, que llegó a tasas negativas en los años 1982 y 1983, a partir de 1987 se observa constantes tasas de crecimiento positivo, llegando a 1994 a reportar una tasa del 4.0%. (Ver Gráfica No. 1).

Gráfica No. 1



Estas tasas de crecimiento del PIB fueron superiores a la tasa de crecimiento de la población intercensal del 2.9%, esto significó que nominalmente el producto per

cápita aumentó. Sin embargo cuando se analizan las condiciones de vida de la población se muestra un deterioro constante.

A pesar del crecimiento económico, en este período la economía urbana mostró insuficiencia para absorber plenamente el aumento continuo de la fuerza de trabajo, especialmente en el sector industrial. Así lo señala el Ministerio de Trabajo y Previsión Social (1994) cuando afirma: *"Desde el punto de vista de las áreas de residencia y segmento del mercado laboral, la PEA urbana registra un significativo crecimiento del 20%, el cual es más acentuado en el sector moderno (31.9%) en comparación con el sector informal de la economía (10%). De 142,000 puestos creados en el período 1986-1989, 76,000 corresponden a empleos plenos. Sin embargo, la precarización del mercado de trabajo es evidente en el crecimiento del subempleo del sector moderno urbano. En el sector informal urbano hubo un crecimiento del empleo precario en la medida que aumentó el subempleo visible e invisible, 43% y 35% respectivamente, reduciéndose la ocupación plena. En este segmento los empleos nuevos corresponden al empleo precario que es parte del subempleo"*.

Los datos de la Encuesta de Ingresos y Gastos efectuada en 1981 y las Encuestas Sociodemográficas realizadas en 1987 y 1989 por el Instituto Nacional de Estadística (INE), muestran que el número de hogares en extrema pobreza se incrementaron. Los hogares no pobres, es decir aquellos cuyos ingresos fueron mayores al costo de la Canasta Básica de Satisfactores Esenciales, proporcionalmente se redujeron de 36.6% en 1981 a un 24.5% en 1989.

Las familias pobres (en pobreza no extrema), cuyos ingresos fueron menores al costo de la Canasta de Satisfactores Esenciales, pero mayores al costo de la Canasta Básica de Alimentos, también manifestaron una disminución al variar su participación de un 31.8% en 1981 a un 21.5% en 1989. Situación contraria ocurrió con los hogares en extrema pobreza, es decir aquellos cuyos ingresos fueron menores al costo de la Canasta Básica de Alimentos, pues éstos se incrementaron de 31.6% en 1981 a 54.0% en 1989. En su conjunto los hogares pobres se incrementaron de un 63.4% en 1981 a un 75.5% en 1989. (Ver Cuadro No. 2).

Cuadro No. 2
GUATEMALA: HOGARES Y DISTRIBUCION DEL INGRESO
(en miles)

NIVEL	AÑO 1980-1981		AÑO 1986-87		AÑO 1989	
NO POBRES	488.6	36.6%	488.2	32.1%	394.7	24.5%
TOTAL DE POBRES	<u>846.3</u>	<u>63.4%</u>	<u>1032.8</u>	<u>67.9%</u>	<u>1216.3</u>	<u>75.5%</u>
pobreza no extrema	424.5	31.8%	243.4	16.0%	348.4	21.5%
pobreza extrema	421.8	31.6%	789.4	51.9%	869.9	54.0%

FUENTE: Secretaría de Planificación Económica. Diciembre de 1993.

Esta situación evidencia que los problemas no se originan solamente en el crecimiento o no de la economía del país. Por el contrario los niveles de pobreza devienen de la distribución del ingreso. En el documento "**Guatemala: Cuentas Nacionales, Estadísticas Globales y Sectoriales (1970-1989)**" el Banco de Guatemala señaló que de cada quetzal producido como PIB en 1988, 28 centavos llegaron a manos de los trabajadores como "*salarios*" y 60 centavos llegaron a los bolsillos de los propietarios de las empresas bajo la forma de "*excedente de explotación*" o sea como ganancias. El porcentaje restante lo integran el 8% de impuestos indirectos y 4% de consumo de capital fijo.

Si a esto se agrega la pérdida del poder adquisitivo debido al incremento de los precios, la situación ha erosionado las condiciones de vida de la mayoría de guatemaltecos. Al año de 1994 cada quetzal equivalía a 16 centavos de 1980, lo cual significa que en catorce años el quetzal ha perdido 84 centavos en su poder adquisitivo.

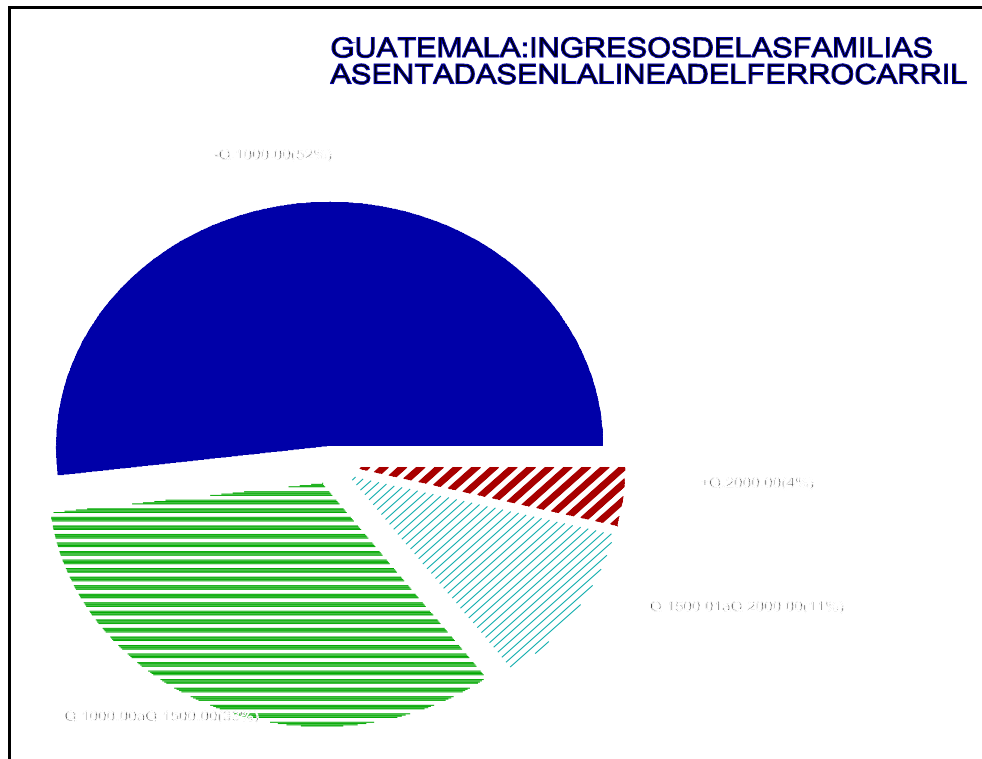
En 1991, el precio de la Canasta Básica de Alimentos para una familia de cinco miembros fue de Q. 22.00 diarios, mientras que para 1994 el costo alcanzó Q. 25.39 (Q. 5.077 x 5)²¹. Esto significa que durante el mes se necesitan Q. 761.55 solamente para adquirir los alimentos. Mientras que para adquirir la Canasta de Satisfactores Esenciales se necesita Q. 46.32 diarios para una familia de cinco miembros, o sea que un jefe de familia necesita recibir por lo menos Q. 1,389.60 como salario mensual. La población residente en asentamientos precarios recibe un mayor impacto de esta situación, pues al decremento de sus ingresos se suman las deficientes condiciones de habitabilidad.

²¹ Lo que se necesita para adquirir los alimentos a precios de mercado, que contienen las 2210 calorías diarias por persona.

Las familias asentadas en el derecho de vía de FEGUA, presentaban las siguientes características laborales. En cuanto al empleo el 48% trabajaba por su cuenta, en actividades que muchas veces sólo enmascaran el desempleo y subempleo que afecta principalmente a los jefes de hogar. Sobresalen en esta actividad los que se dedican al comercio ambulante e informal, los carreteros, lustradores, cargadores de bultos, ayudantes de camión, repartidores, carpinteros, electricistas, pintores, sastres, lavado y planchado de ropa. El 42% es empleado en empresas privadas, prevaleciendo las ocupaciones siguientes: agentes de seguridad, dependientes de almacén, albañiles, piloto automovilista, conserje, guardián, trabajadora doméstica, tortillera, cultora de belleza, entre otras. Únicamente el 7% es empleado público. Otro rasgo notable lo constituye la existencia de un 0.2% de trabajadores que posee educación formal a nivel medio tales como peritos contadores, maestros de educación primaria, bachilleres y secretarías. (*Ver Gráfica No. 5*).

En relación a los ingresos monetarios de las familias asentadas, según información de la Encuesta Poblacional efectuada por la COGAHLFE, en 1994 el 52% tenía ingresos mensuales menores de Q. 1,000.00, el 33.28% recibía un salario entre Q. 1,000.00 y Q. 1,500; el 10.78% obtenía entre Q. 1,500 y Q. 2,000.00 y solamente el 3.62% reportó ingresos mayores a Q. 2,000.00. (*Ver Gráfica No. 2*)

Grafica No. 2



Como se dijo anteriormente, en 1994 para adquirir la Canasta Básica de Satisfactores Esenciales (CBSE) también llamada Canasta Básica Vital, se necesitaban Q. 1,389.60, si se toma en cuenta los niveles salariales de las familias, solamente el 14.78% reportaron ingresos mayores a Q. 1,500.00, significa que este mínimo porcentaje tendría opción a algún margen de ahorro familiar que le permitiría adquirir un terreno mínimo. (Ver Gráfica No. 3)

2.3 Algunos datos sociodemográficos de referencia. Asentamiento "La Terminal, sector II"

Actualmente no se cuenta con datos sociodemográficos de la población de todos los asentamientos. Sin embargo, con la finalidad de ilustrar tal situación se toman como referencia los obtenidos a través de una encuesta efectuada en 1994 en el asentamiento "La Terminal, sector II" por estudiantes de la Facultad de Ciencias Económicas. Si bien es cierto no se puede generalizar, se pueden tomar como referencia muestral para ilustrar la situación existente o bien como punto de partida para nuevas investigaciones. De un total de 181 familias, se entrevistaron al 35%, o sea a 64 familias. Estas familias con un promedio de 5.3 miembros, sumaron 340 habitantes.

Gráfica No. 3



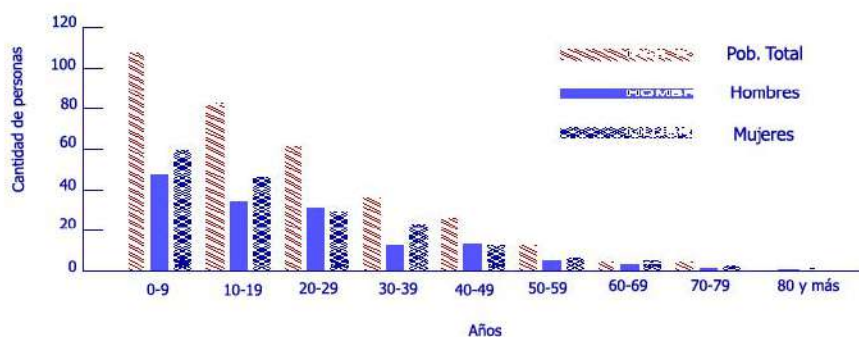
Si se toma en cuenta los rangos de edad la mayor parte está situada por debajo de los 30 años, es decir que constituye un potencial de fuerza laboral económicamente activa (*Ver Gráfica No. 4*). Un rasgo característico lo constituye que en la mayoría de rangos de edad son predominantes las mujeres. Esto lo ratifica el índice de masculinidad (relación entre número de hombres por cada cien mujeres), que alcanzó el 80%; en total 151 personas pertenecen al sexo masculino y 189 al femenino.

Cuando se analiza la composición de las migraciones, las mujeres también son predominantes al alcanzar el 84.46% del total. (*Ver Cuadro No. 7*) Esta situación podría explicarse por el hecho de que en el campo no existen las suficientes oportunidades de insertarse en actividades económicas que les permitan la obtención de recursos monetarios, lo cual las obliga a emigrar a la ciudad, ejerciendo trabajos que no requieren especialización, por ejemplo, empleadas domésticas, tortilleras, etc.

Estos datos coinciden con SEGEPLAN (1990) que señala que existe una relación directa entre la ruralidad de los lugares de origen de las mujeres migrantes de toda la vida y la mayor o menor participación en los servicios domésticos del mercado laboral del AMCG.

Gráfica No. 4

POBLACION ASENTAMIENTOS, TERMINAL SECTOR 2
Guatemala, diciembre de 1994



Tomando en consideración que el 56.4% de la población residente en este asentamiento reportó como origen el municipio de Guatemala y el 43.53% un lugar distinto, se puede afirmar que el crecimiento vegetativo fue predominante en el crecimiento de la población total.

Cuadro No. 3
ORIGEN DE LA POBLACION DEL ASENTAMIENTO
4 de diciembre de 1994

MUNICIPIO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL	%
Municipio de Guatemala	97	95	192	56.47%
Departamento de Guatemala	31	17	48	14.12%
Otros departamentos	93	7	100	29.41%
TOTAL	221	119	340	100.00%

FUENTE: Encuesta sobre Condiciones de Habitabilidad en Asentamientos Precarios en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Económicas.

En cuanto a los migrantes fueron considerados "**permanentes**" aquellas personas que al momento de la entrevista reportaban como lugar de nacimiento un municipio diferente al de Guatemala y tenían como mínimo cinco años de residir en éste. Estos alcanzaron el 84% del total de migrantes. Mientras que el 16% lo fueron los migrantes "**recientes**", es decir las personas que habían nacido en otro municipio pero que tenían menos de cinco años de residir en este municipio.

Cuadro No. 4
POBLACION MIGRANTE EN EL ASENTAMIENTO
según origen
4 de diciembre de 1994

MUNICIPIO	RECIENTES	PERMANENTES	TOTAL	%
Departamento de Guatemala	18	30	48	32.43%
Otros departamentos	5	95	100	67.57%
TOTAL	23	125	148	100.00%

FUENTE: Encuesta sobre Condiciones de Habitabilidad en Asentamientos Precarios en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Económicas.

Algunos aspectos a destacar de los resultados de la encuesta son: del porcentaje de migrantes, el 32.43% procedía de algún municipio del departamento de Guatemala. Los que aportaron los mayores porcentajes fueron San Juan Sacatepéquez, Palencia, San José Pinula y Chuarrancho.

Cuadro No. 5
Asentamiento Línea Férrea, Terminal Sector II
MIGRACIONES DE MUNICIPIOS DEL DEPTO. DE GUATEMALA
diciembre de 1994

MUNICIPIO	PERSONAS	PART. REL.
San Juan Sacatepéquez*	16	33.33%
Palencia*	9	18.75%
San José Pinula	9	18.75%
Chuarancho	7	14.58%
San Pedro Ayampuc	5	10.42%
Otros municipios	2	5.16%

* Municipios que han aportado las migraciones recientes

FUENTE: Encuesta sobre Condiciones de Habitabilidad en Asentamientos Precarios en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Universidad de San Carlos. Facultad de Ciencias Económicas.

Es significativo que estos municipios sean los que muestran los indicadores de mayor pobreza del departamento. Lo anterior coincide con lo afirmado por Juan Enrique Lee (1992) en el documento "**Prioridades geográficas y de grupos socioeconómicos para la focalización de los esfuerzos gubernamentales en materia de reducción de la pobreza**". Lo que no debe sorprender ya que en Guatemala, las migraciones se explican por las condiciones de extrema pobreza en las áreas rurales que se derivan de las formas excluyentes en la propiedad de la tierra, escaso desarrollo agrícola y ausencia de fuentes de empleo permanente.

También existe un alto porcentaje que emigra por las condiciones de violencia en el campo. Este fenómeno se registra con mayor nitidez en las últimas décadas, especialmente en las regiones del occidente del país. En el caso de los migrantes en este asentamiento es notorio que sean los departamentos de El Quiché, Escuintla, Jutiapa y Santa Rosa, los lugares de mayor procedencia, aportando el 18%, 16%, 14% y el 11%, del 67.57% de las migraciones totales.

Cuadro No. 6
Asentamiento Línea Férrea, Terminal Sector II
MIGRACIONES DE OTROS DEPARTAMENTOS
4 diciembre de 1994

MUNICIPIO	PARTIC. REL.
Quiché*	18%
Escuintla*	16%
Jutiapa	14%
Santa Rosa	11%
Jalapa	7%
Chiquimula	7%
Totonicapán	5%
Alta Verapaz	4%
Chimaltenango	4%
Otros departamentos	14%

* De estos departamentos se han originado las migraciones más recientes, principalmente de los municipios de la Democracia, Escuintla; Santa Cruz del Quiché y Rabinal, Alta Verapaz.

FUENTE: Encuesta sobre Condiciones de Habitabilidad en Asentamientos Precarios en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Universidad de San Carlos. Facultad de Ciencias Económicas.

Como se señaló anteriormente, los migrantes constituyen el 43.53%, de los cuales en los últimos cinco años únicamente se incorporaron el 15.54% del total. Mientras que el 84.46% lo hizo antes de ese tiempo (*Ver Cuadro No. 4*). Esto significa que el peso de los migrantes en la población de estos asentamientos precarios es proporcionalmente menor, evidenciando la disminución de las migraciones al departamento de Guatemala. En donde al año de 1964, la tasa de crecimiento de las migraciones fue del 1.3%, a 1973 disminuyó al 1.0% y luego a 1981 se situó en 0.5%. Estos datos son contrarios a lo que se afirma cuando infundadamente se señala como responsables de los problemas de la ciudad a los grandes contingentes de migrantes.

Otra de las características que muestra la información obtenida es que dentro de los migrantes, la población femenina ha contribuido con el 84.66%, mientras que los migrantes hombres alcanzaron el 15.54%. Una diferencia básica consiste en que las mujeres migrantes vienen en un 75% de otros departamentos y los hombres migrantes en un 70% de municipios del departamento de Guatemala (*Ver Cuadro No. 7*).

Cuadro No. 7
POBLACION MIGRANTE EN EL ASENTAMIENTO
según género
4 de diciembre de 1994

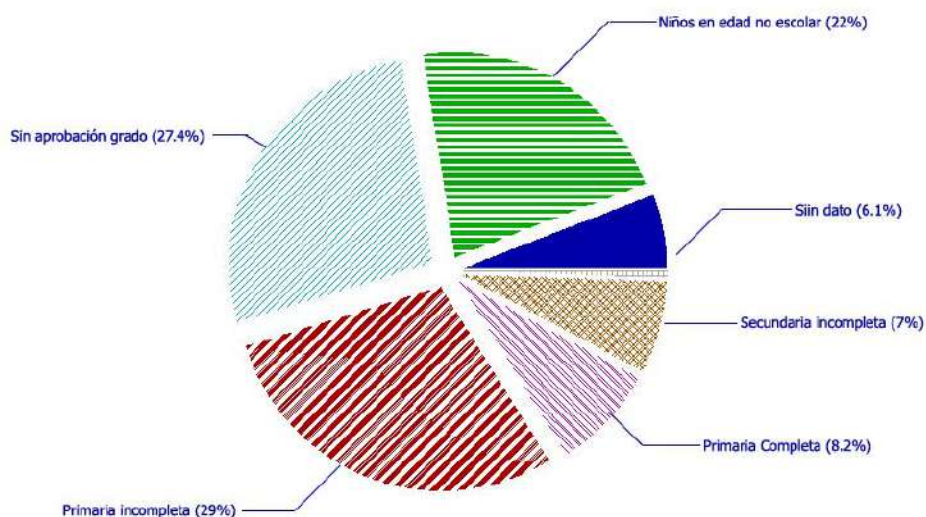
MUNICIPIO	DEPTO DE GUATE.	OTROS DEPTOS.	TOTAL	%
MUJERES	31	93	124	84.46%
HOMBRES	17	7	24	15.54%
TOTAL	48	100	148	100.00%

FUENTE: Encuesta sobre Condiciones de Habitabilidad en Asentamientos Precarios en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Económicas.

En cuanto a la escolaridad, si se toma en consideración los grados aprobados, se muestran bajos grados de asistencia escolar. Del total de la población en edad escolar el 27.4% no ha aprobado ningún grado. Este indicador es mucho más alto si se toma en cuenta a 1989 el 21.1% de la población residente en áreas urbanas era analfabeta.

Gráfica No. 5

ESCOLARIDAD DE LOS HABITANTES, TERMINAL 2
GUATEMALA, dic. 1994



Por otro lado el 29.1% tiene algún grado aprobado de la escuela primaria. El 8.2% de la población tiene primaria completa. En lo que respecta a secundaria completo solamente el 0.3% lo ha aprobado. (Ver Gráfica No. 5) Se muestra con ello que solo un limitado segmento de la población de estos asentamientos tiene acceso a la educación formal, lo cual constituye una desventaja como fuerza de trabajo en el mercado laboral urbano. La concentración del equipamiento de educación en la Ciudad de Guatemala no ha incidido en favorecer este acceso. Estos porcentajes de por sí bajos, con las actuales políticas educativas privatizantes, llegarían a ser inaccesibles algún nivel de escolaridad de los pobres.

3. EL DESALOJO CONCERTADO

El proceso de "desalojo concertado" entre gobierno-habitantes de estos asentamientos, se inició formalmente con la firma de un **Convenio** en el mes de abril de 1990, entre el Presidente Ejecutivo del BANVI, el interventor de FEGUA y representantes de COGAHLFE. En aquel se previó que el proyecto de destino sería "Santa Faz" ubicado en la zona 6, comprometiendo el 90% de los lotes para estas familias. A la vez se contempló la posibilidad de generar nuevos proyectos denominados "alternativos" para la población imposibilitada de optar en el anterior proyecto. Por su parte los pobladores se comprometieron a desalojar en su totalidad los terrenos ocupados a lo largo de la Línea Férrea.

En relación al movimiento reivindicativo de los pobladores, en los últimos años pasó de la división de los asentamientos en sectores a una organización social en comités pro-mejoramiento. El Sector Norte comprendió los asentamientos "Casatenango", "El Pinito" en la zona 17, "Jesús de la Buena Esperanza", "Ermita", zona 6 y "Séptima Calle", "La Cuchilla", zona 1. En el Sector Sur, se encontraban "Terminal I", "II", "III" y "IV", ubicados en la zona 4 y 8. El sector "Buen Salvador", zona 8, "Nueva Esperanza", en la zona 12. Sector FEGUA en la zona 21, y los Sectores I, II, III, IV y V de "Ciudad Real", zona 12. El proceso organizativo se inició con la participación de los representantes de los comités de cada uno de los sectores, los que posteriormente se encargaron de integrar las Juntas Directivas locales. En la medida que fueron asumiendo mayor participación se vio la necesidad de conformar un ente que representara a los diecisiete sectores, integrándose de esta manera la **Coordinadora General de Asentamientos Humanos Línea Férrea -COGAHLFE-**, que surge en el año 1988 con el objetivo de dotarse de los servicios básicos y la urgencia de anteponer medidas de protección ante las amenazas constantes de desalojo.

Es necesario mencionar que existió además un grupo de pobladores que no participaron de los planteamientos de COGAHLFE y que actualmente manifiesta su oposición al desalojo y que exige soluciones que sean integrales para todos los habitantes de los asentamientos precarios existentes en la Ciudad de Guatemala, con reivindicaciones sociales y económicas. Recientemente pasaron a aunar esfuerzos en la **Unión Nacional de Asentamientos de Guatemala, -UNASGUA-**.

3.1 Las reivindicaciones de los pobladores

Resulta claro que los proyectos de destino mencionados se presentaron ante la inminente privatización de FEGUA, y la presión de los pobladores por no ser desalojados del área que ocuparon por muchos años. No sorprende que la respuesta del Estado haya sido un "**desalojo concertado**". Se justificaba que el derecho de vía de la línea férrea sería utilizado para la primera vía exclusiva del transporte urbano, tal como lo recomienda el Plan Maestro para el Sistema del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala.

En lo que se refiere a esta propuesta, parece razonable que el trazo de la línea férrea dentro de la ciudad representa una alternativa para enfrentar el problema del transporte público, al no tener necesidad la Municipalidad de expropiar áreas para implementarlo, lo cual bajaría el costo de iniciar propuestas globales al secular problema del transporte en la ciudad. No obstante, no se ha tomado en cuenta que parte de los terrenos ya fueron adquiridos por el Ministerio de Finanzas a cambio de asistencia financiera para el pago del pasivo laboral de una parte de los trabajadores de FEGUA. En última instancia, estas circunstancias no justificaban un desalojo de los pobladores si antes no se dotaba de mejores condiciones de habitabilidad en los lugares de destino.

En el año 1994, se conformó la **Instancia Negociadora y Coordinadora**, la cual aglutinó no sólo a integrantes de COGAHLFE, sino además organizaciones no gubernamentales (ONG's) de apoyo y representantes de FEGUA y algunas instituciones estatales. El objetivo principal de los pobladores fue lograr el asentamiento digno y definitivo de las familias a ser trasladadas. Para ello se integraron comisiones, una de "**tierra y vivienda**", una segunda de "**servicios básicos**" y la tercera de "**traslado**".

Las reivindicaciones de los pobladores en esta Instancia fueron: a) Enganche simbólico en el proyecto alternativo. b) Adjudicación de lotes sobre la base de un documento jurídico-legal. c) Régimen de patrimonio familiar, d) Facilidades de financiamiento para construcción de vivienda. e) Pagos compatibles con los ingresos de las familias, intereses fijos. f) Cuotas especiales para casos de limitados físicos, madres solteras y ancianos. g) Reconsideración de las cuotas propuestas por BANVI para el proyecto Santa Faz. h) Una cuota total de amortización de lote y vivienda no mayor del 15% del ingreso familiar. i) Período de aplazamiento antes de inicio de pago de cuotas. j) Dotación de servicios básicos en el Proyecto Santa Faz antes del traslado.

k) Que el proyecto Santa Faz tenga áreas verdes, transporte y equipamiento para educación y salud. l) En el proyecto "Lomas de Santa Faz" dotación de chorros públicos, drenajes, energía eléctrica, áreas verdes, transporte, equipamiento para educación y salud. m) Planificación y diseño urbano del proyecto "Lomas de Santa Faz".

De todo lo solicitado, después de un largo proceso de negociación, como respuesta a este planteamiento, las entidades gubernamentales y los miembros de la COGAHLFE, en el mes de junio de este año suscribieron un Acuerdo. En éste se dispuso que un grupo de familias fuera trasladado hacia el proyecto del BANVI, denominado "Santa Faz". Un grupo más numeroso sería dirigido hacia el proyecto "Lomas de Santa Faz". Una tercera alternativa, para un grupo menor de familias será el proyecto "Santa Isabel II", situado en el municipio de Villa Nueva.

3.2 Perspectivas

3.2.1 Proyecto "Santa Faz"

Se encuentra localizado en el municipio de Chinautla, consta de 1,202 lotes, de los cuales el 90% según Convenio, serían adjudicados a los pobladores de los asentamientos de la Línea Férrea. Fue financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través del programa denominado 804/SF-GU. Este constituyó la alternativa que presentó mejores condiciones de habitabilidad --en comparación con los restantes--, ya que cuenta con los servicios básicos de agua, drenajes y líneas de conducción de energía eléctrica a nivel domiciliario. Además el acceso, equipamiento y vialidad cumplen con los requisitos urbanísticos mínimos.

En julio de 1992 los costos del terreno, la urbanización, supervisión y administración del proyecto eran de Q.17,648,161.90, distribuidos así: el 32.76% precio del terreno, el 62.32% urbanización, el 5% por supervisión y administración. El precio de los lotes oscilaba entre Q.17,100.00 y Q.23,200.00, teniendo un enganche o pago inicial de Q.1,710.00 y Q. 2,323.00 respectivamente, con cuotas desde Q. 205.23 a Q. 278.44 mensuales, a 20 años plazo. Diez meses después, en mayo de 1993, los precios de los lotes se habían incrementado en aproximadamente un 20%. Seguramente esto influyó para que solamente el 32% de la población total o sea 650 familias, de acuerdo a sus recursos monetarios hayan decidido trasladarse a este proyecto, a pesar de que se logró evitar la cuota por fondo de previsión con lo cual se obtuvo una disminución de las cuotas niveladas.

Como ya se dijo, para que un jefe de familia pudiera adquirir la Canasta Básica de Satisfactores Esenciales necesitaba en 1994, Q. 1,389.60 y si se compara con los datos de los ingresos reportados por COGAHLFE solamente el 14.78% de los jefes de hogar declararon ingresos mayores de Q. 1,500.00. Esto significa que para tener la posibilidad económica para pagar la CBASE y la cuota mensual mínima de Q. 205.23 de esta opción, debería tener un ingreso mensual de por lo menos Q. 1,594.83 y en ese caso hipotético el pago representaría el 12.87% de sus ingresos destinados solamente al pago de su terreno. Si se toma en cuenta que 630 familias -el 32%- se trasladaron al proyecto pagando la anterior cuota. Significa que el 17.22% restante de las familias trasladadas para cumplir con sus compromisos de pago se verán obligados a sacrificar recursos que corresponderían a la adquisición de otros satisfactores, tales como vestuario, recreación, educación y en última instancia los correspondientes a alimentación.

Desde octubre de 1994, en cuanto al terreno se dio una circunstancia adicional, cuando las laderas calificadas como "**zonas de riesgo**" y que servirían como áreas verdes de este proyecto fueron "*tomadas*" por aproximadamente 125 familias, distintas a los adjudicados pero que comparten similares rasgos de pobreza. Actualmente siguen ocupándolas, formando un nuevo asentamiento precario. Esta situación de ocupar las áreas verdes, se ha tornado común en los proyectos estatales, debido al crecimiento demográfico y la carencia de vivienda que afecta a muchos sectores sociales de la Ciudad de Guatemala. Situación similar ha sido recurrente en las colonias "*Carolingia*", "*El Mezquital*", "*Villa Lobos*", "*Alameda*".

3.2.2 Proyecto "Lomas de Santa Faz", zona 18.

Se encuentra localizado en la zona 18 de la Ciudad de Guatemala, colindante a la Colonia Kennedy. Este terreno es propiedad del BANVI. El proyecto contempló dos opciones: la primera, lotes de 7.5 x 10 metros. La venta se efectuó a un precio de Q. 75.00 por metro cuadrado, dando un precio total de Q. 5,625.00, con un enganche del 10%, equivalente a Q. 562.50, y cuotas niveladas mensuales de Q. 66.90 en diez años, con una tasa de interés del 10%. Como segunda opción, lotes de 5 por 10 metros, con un valor total de Q. 3,750.00, con enganche de Q. 375.00 y cuotas niveladas de Q. 44.60.

En este fraccionamiento fueron reubicadas 1,084 familias, o sea el 54.2%. A primera vista pareciera que las condiciones fueron favorables para los pobladores. Sin

embargo, únicamente se dotó de 40 chorros públicos y 134 letrinas colectivas. Esto significa un chorro por cada 27 familias y una letrina para el servicio de 44 personas. Contrario aún a las normas mínimas establecidas en el Decreto No. 1427, Ley de Parcelamientos Urbanos.²²

Es evidente que estos servicios resultarán claramente insuficientes y por lo tanto en el futuro próximo generarán problemas de insalubridad y fuentes de contaminación. Peor aún, pues en lugar que el Estado y la Municipalidad cumplan con la obligación de dotar de los servicios mínimos, se espera que el agua potable, drenajes, electricidad y la vivienda posteriormente sean gestionados por los habitantes ante instituciones del mismo Estado o bien ante ONG's. Procesos que la práctica ha demostrado que se prolongan por varios años.

Otro aspecto deficiente se refiere a la falta de previsión de áreas de uso común y vías vehiculares. Si bien, el proyecto contempla la utilización de 27 lotes (2,025 Mts².) para las primeras, éstos se encuentran dispersos en el fraccionamiento. En lo que se refiere a el sistema vial dentro del proyecto, se han planificado únicamente vías peatonales. Esto traerá como consecuencia problemas en el acceso rápido a sus viviendas por medio del transporte colectivo urbano o vehículos particulares. En particular en los casos de emergencias está vedado el paso a ambulancias, bomberos, etc.

A lo anterior se agrega que el terreno presenta pendientes altas en algunas áreas necesitando mayores inversiones para su adecuación, incidiendo lógicamente en el incremento de los costos de construcción y de los servicios básicos.

Un peligro adicional en el terreno, es la existencia de una servidumbre de paso²³ propiedad del Instituto Nacional de Electrificación (INDE). En ella están

²² Artículo 35: "En los parcelamientos urbanos actuales, en donde no se haya instalado el agua potable y en tanto se procede a las obras indispensables de urbanización de conformidad con esta ley, la municipalidad respectiva estará obligada a hacer una instalación provisional de chorros públicos en una proporción no menor de un chorro por cada diez parcelas..."

²³ "Gravamen impuesto sobre un predio para uso de otro predio de distinto dueño o para utilidad pública o comunal". Art. 752. Decreto Ley No. 106. Código Civil. 1963.

ubicadas las líneas de conducción de energía eléctrica de alto voltaje dirigidas a la subestación colindante al terreno del proyecto.

Estas líneas emiten radiaciones y afectan la salud de las personas. Algunas investigaciones científicas han demostrado la *"asociación estrecha que existe entre la emisión de radiaciones y el aumento en la incidencia de algunos cánceres, principalmente leucemia en los niños, leucemia linfocítica aguda y crónica, y tumores cerebrales en los adultos"*.²⁴ Entre sus conclusiones señalan que el riesgo de contraer cáncer en niños es mayor que en adultos. Determinando que los niños expuestos por largos períodos a un rango de 3 miligauss²⁵ o más, en sus hogares o cerca de ellos, aumenta cuatro veces el riesgo de contraer cáncer. Para este estudio se tomó como unidad de análisis una muestra de la población que viviera dentro de un rango de 300 metros de las líneas de conducción de energía eléctrica.

En el presente caso los pobladores fueron ubicados aproximadamente a cuarenta metros de las líneas de conducción, lo que supone que están sujetos a una mayor exposición al electromagnetismo. Por lo que se puede inferir, para las generaciones que nazcan y vivan en estas áreas, un más alto riesgo a contraer dichas enfermedades. Advertencias que fueron dadas a conocer por este Centro de Estudios a los miembros de COGAHLFE, sin embargo la necesidad de tierra y vivienda fue mayor que el riesgo a la exposición de las radiaciones.

3.2.3 Proyecto Santa Isabel, Villa Nueva

Una parte de la población de los asentamientos de la Línea Férrea, está siendo reubicada temporalmente en terrenos aledaños a "Ciudad Real". Los terrenos, otorgados por FEGUA en calidad de **"arrendamiento simbólico"**, serán para la parte de

²⁴ Entre ellos los elaborados por Ahlbom, Anders. "A review of the epidemiologic literature on magnetic fields and cancer" y Feychting, María and Ahlbom, Anders. "Magnetic fields and cancer in children residing near swedish high-voltage power lines". Citados en el protocolo de la investigación en proceso sobre "Campos Electromagnéticos de Extrema Baja Frecuencia y la Incidencia de Cáncer en la Población Urbana en la Ciudad de Guatemala". Coordinadora Columba Sagastume P. Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala, DIGI-CEUR, 1994.

²⁵ Miligauss, es la unidad con que se miden los campos electromagnéticos.

la población cuyos ingresos no les permitió optar a los dos anteriores proyectos. Posteriormente serán trasladados supuestamente al proyecto "*Santa Isabel*", localizado en Villa Nueva y promovido por el BANVI. Dicho proyecto cuenta con 2,800 lotes con unidad sanitaria. Financiado por el BID mediante el préstamo denominado 804/SF-GU.

Sin embargo ante el crecimiento de nuevos contingentes de población pobre en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala y la ausencia de una política de vivienda popular, el 22 de mayo del presente año este proyecto fue "ocupado" por otros pobladores. Esta situación ha sido una constante en la historia de Guatemala, debido a la poca atención que dan los distintos gobiernos a la satisfacción de vivienda de la población pobre. Anualmente se necesita disponer de treinta mil nuevas viviendas para las personas que forman nuevos hogares. Si se compara esta necesidad con la producción de vivienda popular, es evidente la poca importancia que se le brinda a este sector. Uno de los efectos inmediatos de la ocupación de los terrenos de este proyecto, será que a los personeros de FEGUA se les complica el desalojo de los pobladores de los asentamientos de la Línea Férrea.

3.2.4 La autoconstrucción de vivienda

Un rasgo común de los anteriores proyectos, es que ninguno tiene planificada la construcción de viviendas. "*Lomas de Santa Faz*" solo contempla loteamiento, mientras que "*Santa Faz*" y "*Santa Isabel*" son proyectos de lotes con servicios y unidad sanitaria. A pesar que existen instituciones como la Vicepresidencia de la Vivienda adjunta al Ministerio de Economía y el Fondo Guatemalteco de la Vivienda, creados recientemente. No es casual entonces que los pobladores prevean la organización de cooperativas de vivienda a través de las cuales se gestione financiamiento para la elaboración de algunos de los materiales.

Según la Cámara de la Construcción para el año de 1992, el precio de venta de la vivienda popular se encontraba entre Q. 1,500.00 y Q. 2,000.00 por metro cuadrado. Este precio incluye los materiales de construcción y las ganancias del promotor inmobiliario. Esto provoca que a los pobladores les resulte imposible acceder a la construcción formal, obligándose a prever la creación de cooperativas para la producción de materiales, como una alternativa viable para bajar los costos de construcción.

Cuadro No. 8
Costo de construcción de vivienda
Ciudad de Guatemala
año 1994
Base 1980= 100

Fecha	Índice Total	Índice salarios	Índice materiales
marzo,	639.6	569.6	715.5
junio,	661.1	576.8	757.9
septiembre,	652.8	588.2	726.9
diciembre,	671.0	643.3	722.3

FUENTE: Cámara Guatemalteca de la Construcción.

Tomando en cuenta también el incremento de los precios de mano de obra en la construcción (*Ver Cuadro No. 9*), lo más probable es que se utilice la fuerza laboral familiar para autoconstruir las viviendas. Si se diera la autoconstrucción es necesario considerar que los procesos productivos que incluyen baja tecnología tienen baja productividad, provocando el incremento de los costos. Estos son soportados por el trabajo familiar, prolongando en el tiempo la dotación de una vivienda completa. Sin embargo como alternativa, la autoconstrucción puede tener como eje la elaboración en serie de partes de la vivienda, para posibilitar la disminución de los costos y el tiempo de construcción.

Cuadro No. 9
Salario mínimo ayudante de albañil
SECTOR CONSTRUCCION
Guatemala
años 1980-1994

Diario	Mensual	Inicio de su vigencia
Q. 3.20	Q. 96.00	1/07/80
Q. 4.24	Q. 127.20	26/03/87
Q. 4.80	Q. 144.00	26/08/88
Q. 10.00	Q. 300.00	2/10/90
Q. 11.60	Q. 348.00	7/12/91
Q. 16.60	Q. 498.00	20/10/94

FUENTE: Cámara Guatemalteca de la Construcción.

Otro elemento esencial para llevar a cabo la labor constructiva, lo constituyen los recursos financieros. Como estos sectores no tienen los ingresos económicos suficientes que les permitan invertir en su vivienda, deben acudir a distintos agentes para obtenerlos. Actualmente, se pueden solicitar al sistema financiero privado, en donde se cobran tasas de interés de mercado situadas entre 24% y 30% y requiere solvencia económica para otorgarlos, lo cual hace que este sector social no sea sujeto de crédito. Otra fuente lo constituyen las agencias internacionales, sin embargo en la actualidad éstas no contemplan líneas de crédito para financiar vivienda.

Finalmente el último recurso debería ser la asistencia financiera estatal. Desde hace tres años se crearon los fondos sociales, entre ellos el Fondo Guatemalteco de la Vivienda (FOGUAVI), con el objetivo de combatir la pobreza. Hasta ahora las acciones de estas instituciones no han tenido ningún impacto en las carencias de la población de menores recursos. Se considera que esta podría ser la oportunidad de hacer efectivos sus objetivos.

CONCLUSIONES

1. A pesar que la Constitución Política de la República en sus artículos 105 y 119, señalan las obligaciones del Estado y el sector privado en cuanto a la dotación de viviendas para los trabajadores, el déficit cualitativo de viviendas alcanza aproximadamente un millón de viviendas en todo el país, evidenciando la falta de positividad del ordenamiento jurídico guatemalteco.
2. El alto déficit de vivienda demuestra la poca o nula atención que los gobiernos de turno han dedicado a esta problemática. Enfrentándola con algunas acciones aisladas sin plantear una Política de Vivienda. Recientemente para combatir la pobreza se crearon los Fondos Sociales, entre éstos el Fondo Guatemalteco de la Vivienda (FOGUAVI) y durante el actual régimen del Lic. Ramiro de León Carpio, el Viceministerio de Vivienda. Sin embargo hasta el momento no se ha diseñado y ejecutado una Política Integral de Vivienda Popular dirigida hacia la población de escasos recursos.
3. A pesar que en los asentamientos precarios de la Ciudad de Guatemala se alojan aproximadamente cuatrocientos veinticinco mil personas, no existen definidas políticas estatales dirigidas a esta población. Por ejemplo no existe la disposición política para dotarlos de servicios básicos y mucho menos para la regularización de los terrenos que ocupan. Sólo en determinadas coyunturas electorales se ofrecen soluciones parciales a problemáticas particulares.
4. En el caso concreto de los asentamientos ubicados en la Línea Férrea, el desalojo promovido no planteó en primera instancia la dotación de mejores condiciones de vida de sus habitantes. Por el contrario lo fundamental fue dejar libre el derecho de vía para cederlos al sector privado, nacional y/o extranjero. En cuya transacción se beneficiarían algunos funcionarios estatales.
5. Los pobladores que se dirigieron a los proyectos "*Lomas de Santa Faz*" y "*Santa Isabel*", por no contar con los recursos monetarios para optar al proyecto "**Santa Faz**", tendrán en el futuro mayores desventajas. Pues el primero, muestra altas pendientes y está dividido por la servidumbre de paso de las líneas principales de conducción de energía eléctrica. Además existe contiguo al terreno, una subestación que debido a las radiaciones pone en riesgo la salud de los nuevos asentados, especialmente los niños. Y el segundo, fue ocupado el 22 de mayo por

otros pobladores con similares necesidades, por lo que su traslado resulta más incierto. Los nuevos asentados en los tres proyectos no tienen posibilidades de asistencia financiera para acceder a vivienda, por lo que se verán obligados a recurrir a la autoconstrucción tradicional, sin diseños constructivos, con materiales de calidad no adecuada y con fuerza de trabajo familiar en un alto porcentaje.

6. Dentro del proceso de concertación del desalojo, el hecho de haber conformado una "**instancia negociadora**", significó una burda maniobra de los personeros de gobierno y un transfondo para comprometer a las organizaciones no gubernamentales en la dotación de servicios asumiendo el papel que por mandato constitucional le corresponde a las instituciones estatales en cuanto a la búsqueda del bien común.
7. El Centro de Estudios Urbanos y Regionales plantea como preocupación fundamental que los gobiernos prosigan la enajenación de los bienes estatales. En este caso la privatización o cesión en usufructo de los terrenos: Patio Central, Gerona, derecho de vía de FEGUA sería favorecer los intereses particulares de determinados sectores empresariales, dejando de lado la función social de propiedad de la tierra.

RECOMENDACIONES

1. Debido a la magnitud del problema de la vivienda, es necesario estructurar una política integral de vivienda popular que incluya la participación de la población afectada por el problema, en la planificación y no solamente en la ejecución. Esta política debe incluir la dotación de servicios básicos, la regularización de la propiedad de la tierra en asentamientos precarios y la previsión de áreas destinadas a estos sectores en zonas de expansión urbana.
2. Las soluciones propuestas en el caso de los asentamientos precarios ubicados en la Línea Férrea, han sido más producto de la coyuntura tanto política como económica. En primer lugar se aproxima un evento electoral y en este período los gobernantes efectúan algunas concesiones, demagógicamente consideradas como acciones para erradicar la pobreza. Por el otro lado en el campo económico se persigue la privatización de FEGUA. En este caso, éste es el objetivo principal, lo

cual desdice, que el gobierno tenga como prioridad la eliminación de la pobreza. Estas acciones estatales debieran ser parte de un proyecto integral para enfrentar la magnitud del problema poniendo a prueba la efectividad del Fondo Guatemalteco de la Vivienda (FOGUAVI) y del Viceministerio de la Vivienda recién creado, tomando en cuenta que existe casi un millón de familias afectadas.

3. Debido al abandono en la construcción de vivienda popular, es necesario el establecimiento de programas de investigación, capacitación y especialización en procedimientos constructivos en serie. Papel predominante deben asumir las Facultades de Arquitectura e Ingeniería de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Solamente así podrá mejorarse la productividad de la fuerza laboral de los pobladores, beneficiándose con la disminución de costos en materiales y horas de trabajo.
- 4 .Una vez desalojado el derecho de vía, estos terrenos valorizados no deberían ser dirigidos predominantemente para favorecer intereses de empresas privadas, ni de funcionarios públicos. Al contrario deben destinarse para uso del transporte público masivo de personas. En la nueva empresa prestadora de este servicio el Estado debe ser un accionista con beneficios correspondientes al valor comercial de los terrenos, los cuales deberían invertirse en políticas redistributivas hacia la población.

BIBLIOGRAFIA

ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE **"Constitución Política de Guatemala"**, 1985.

Banco de Guatemala. Departamento de Estudios Económicos. Sección de Cuentas Nacionales. **"GUATEMALA. Cuentas Nacionales Estadísticas globales y sectoriales (1970-1980)"**. Guatemala, Editorial Plus Ultra S. A, 1989. 210 p.

Congreso de la República de Guatemala. Decreto Legislativo No. 1427. **"Ley de Parcelamientos Urbanos"**. Guatemala, 8 de marzo de 1961.

Coordinadora General de Asentamientos de La línea Férrea. (COGAHLFE) (1994). Apuntes mecanográficos. Guatemala.

Departamento de Prácticas Estudiantiles y Experiencias Docentes (PECED). Facultad de Ciencias Económicas. **"Encuesta sobre condiciones de habitabilidad en asentamientos precarios en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala"**. Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala, diciembre de 1994.

Japan International Cooperation Agency (JICA) (1990) **"Estudios del Plan Maestro para el sistema de transporte urbano en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala"**. Ciudad de Guatemala: JICA. Marzo. 456 p.

Martínez López, José Florentín (1994). **"Guatemala: Estructura Tributaria e Impuesto Unico sobre Inmuebles (1960-1993)"**. Boletín No. 22, junio. Ciudad de Guatemala: Ediciones CEUR-USAC. 26 p.

----- y Amanda Morán y Carlos Federico Noriega Castillo (1992). **"Vivienda y Política en Guatemala"**. Boletín No. 16, noviembre, Ciudad de Guatemala: Ediciones CEUR-USAC. 24 p.

----- y Francisco Rodas Maltez (1990) **"Invasiones de Tierras (1986-1990). Un Desborde Popular en tiempos de democracia"**. Boletín No. 9. Noviembre. Ciudad de Guatemala: Ediciones CEUR-USAC. 16 p.

Ministerio de Trabajo y Previsión Social (MTPS) -SEGEPLAN-INCAP. **"Calculo de la Canasta Básica de Alimentos para Guatemala, actualizada a 1993"** Guatemala, diciembre de 1993, 11 p.

Morán Mérida, Amanda. (1994) **"Movimientos de pobladores en la Ciudad de Guatemala (1944-1954)"**. Boletín No. 23. Guatemala, Ediciones CEUR-USAC, 22 p.

Piedra Santa Arandi, Rafael. (1977) **"La Construcción de Ferrocarriles en Guatemala. Su problemática"**. En: Introducción a los problemas económicos de Guatemala. Guatemala, Ediciones Superiores. Págs. 76-115.

Quesada Saldaña, Flavio. (1985) **"Invasiones de Terrenos en la Ciudad de Guatemala"**, Ed. CEUR-USAC.

Secretaría de Planificación Económica-Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. SEGEPLAN- PNUD. (1993) **"Prioridades geográficas y de grupos socioeconómicos para la focalización de los esfuerzos gubernamentales en materia de reducción de la pobreza"**. Guatemala, SEGEPLAN, 30 de marzo.

Secretaría de Planificación Económica-Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. SEGEPLAN- PNUD. (1993) **"Dimensión, entorno y consecuencias de la pobreza"**. Guatemala, SEGEPLAN-PNUD, diciembre.

Velásquez Carrera, Eduardo Antonio. (1994) **"El Proceso de Privatización y desmonopolización de las instituciones y empresas del Estado guatemalteco"**. Boletín No. 24. Guatemala, Ediciones CEUR-USAC, 16 p.



FOTOS: Mario Enrique Molina

*CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES
--CEUR--*

*UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
--USAC--*

Edificio S-11; Tercer nivel
Ciudad Universitaria, 01012
Ciudad de Guatemala, Guatemala
Centro América

Teléfono FAX
(502) 2476-9853
(502) 2476-7701

(502) 2443-9500
Ext. 1155 y 1694

Correo electrónico:
usacceur@usac.edu.gt

<http://ceur.usac.edu.gt>