

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO DE ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES**



**Presentación Pública de Resultados de Investigación 2006
por el Cuerpo Técnico de Profesores Investigadores del CEUR**

*Hotel Panamerican
Salón Chichicastenango
Viernes, 16 de febrero 2007.*

**Tema Macro
*El Proceso de Urbanización de Guatemala, 1944-2002. Segunda Fase***

Resumen de las Presentaciones

***Desarrollo Capitalista, Crecimiento Urbano y Urbanización 1940-2002.*
Dr. Eduardo Antonio Velásquez Carrera**

La presente constituye la Tesis, que el Doctor Eduardo A. Velásquez Carrera -Director del CEUR-, presentara en 1989 para obtener el título de Maestría en la Universidad de Sao Paulo, Brasil. Fue recientemente publicada (a fines de 2006) en coedición entre la Municipalidad de Guatemala y la Facultad de Ciencias Económicas de la USAC.

El objeto de la investigación ha sido el identificar las principales características del desarrollo capitalista, la expansión urbana y el fenómeno específico de la urbanización en Guatemala, durante el periodo de 1940-1984. Para el efecto ha sido necesario efectuar una caracterización general de la economía guatemalteca, analizando con especial énfasis sus sectores más dinámicos durante el periodo en cuestión.

Se describe y cuantifica el crecimiento urbano y el proceso de urbanización en tres diferentes niveles: el nacional, el departamental y el municipal (particularmente enfocándose al Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala –AMCG- y algunas otras ciudades secundarias). Asimismo, mide el incremento poblacional y el flujo migratorio hacia los centros urbanos. Y, adicionalmente a lo anterior, los factores de atracción y expulsión que han provocado los fenómenos identificados.

Las fuentes de los datos aquí utilizados provienen de publicaciones de variables macroeconómicas para el periodo, elaboradas por el Banco de Guatemala; los censos demográficos de la Dirección General de Estadística de Guatemala o Instituto Nacional de Estadística (DGEG/INE) de los años de 1950, 1964, 1973 y 1981; también se ha recurrido a los datos del censo agropecuario de 1950, 1964 y 1979, de la DGEG/INE; y la información sobre salarios y empleos en el sector productivo del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (IGSS).

Como resultado final, puede apreciarse con claridad y comprenderse la dinámica por la cual durante el periodo de 1940-1984, se registra un desarrollo capitalista de la economía guatemalteca junto a crecimiento urbano y urbanización propiamente, sin duda importante. Más aún, entre los años de 1950 y 1980, los periodos de más alto crecimiento y desarrollo capitalista fueron los comprendidos entre 1965-1970 y entre 1975-1980. Los sectores económicos más dinámicos fueron el SME y el SMIA. Finalmente, que la peor crisis que afectara la economía guatemalteca durante toda su historia contemporánea tuvo lugar entre 1980-1984.

El crecimiento urbano estuvo caracterizado por una extremadamente alta concentración y centralización en el AMCG. La notable primacía de lo urbano, en la historia del país, se acentúa durante el periodo analizado. Esta, que es la región mas desarrollada, concentra las principales actividades productivas del SME y del SMIA, junto a tres de las más importantes ciudades del país.

El crecimiento de la Ciudad de Guatemala 1944-2005.

Lic. L. Rafael Valladares

La investigación que se ha venido desarrollando en el Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR), como parte del Tema: El proceso de urbanización de Guatemala 1944-2002, estudia, desde la perspectiva histórica, la influencia que han tenido los Barrancos y vías de comunicación, en el crecimiento poblacional y en la expansión física de la Ciudad de Guatemala.

Los barrancos, a la vez que han servido de límites al crecimiento de la ciudad, también han sido foco de atracción para aquellos sectores desposeídos y carentes de la posibilidad de obtención de propiedad por otras vías, dando lugar a asentamientos humanos en condiciones de vulnerabilidad, ubicados en las cercanías del centro histórico y en la periferia de la ciudad.

Las principales vías de comunicaciones, trazadas antes del traslado de la ciudad en 1776, y la comunicación entre la ciudad y los pueblos adyacentes, marcan e influyen en la forma en que crece la ciudad. La proximidad y accesibilidad a las vías de comunicación y el desarrollo de las mismas influyen en su mantenimiento y al mismo tiempo dan lugar al crecimiento y densificación poblacional hacia los puntos que comunica.

Se estudia además la creación y las variaciones de las zonas en el municipio de Guatemala, sus delimitaciones, los barrancos que poseen, su ubicación dentro de límites municipales y la estratificación promedio de las

personas que las habitan. Al estudiar el crecimiento poblacional involucramos características históricas, que nos dan pautas para explicar los cambios en la urbanización y la composición social de sus habitantes.

Se presentan además datos censales que permiten visualizar los cambios demográficos que se han suscitado en las zonas; el proceso de densificación de las mismas se describe con la finalidad de una forma de explicación del fenómeno de despoblamiento, el cual consideramos que es una forma de acomodo de aquellas zonas en donde los niveles de densidad poblacional fueron muy altos.

En el año 2007 se extiende el estudio a los municipios que conforman el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, siguiendo las pautas del primer estudio, para encontrar las características particulares de cada uno de ellos.

El Transporte Colectivo en el Área Metropolitana de Guatemala: del Tranvía al Transmetro.

Arq. Amanda Morán Mérida

La situación actual del transporte colectivo en el Área Metropolitana de Guatemala es resultado de un proceso histórico de falta de regulación municipal en el sistema y de la operación de empresas poco organizadas tanto administrativa como empresarialmente.

El sistema de transporte colectivo por medio de autobuses urbanos se inició en el año 1927 por medio de La Empresa Guatemalteca de Autobuses – EGA- y Autobuses de Guatemala –AUPACO-. En años posteriores surgen otras empresas que cubrían la ciudad de pequeñas dimensiones de los años treinta.

Con la acelerada expansión de la ciudad, que se produjo en la década de los años sesenta, las distintas empresas del transporte urbano fueron ampliando sus rutas, incluso hacia municipios conurbados, como Mixco, Villa Nueva, San Miguel Petapa, Santa Catarina Pinula y Chinautla. Ello sin enmarcarse en una mínima planificación urbana. Actualmente el sistema de transporte urbano en el Área Metropolitana de Guatemala presenta, entre otras, las siguientes características: flota vehicular en mal estado, deficiencias en la administración del servicio, inseguridad vinculada a la delincuencia, desorden en las rutas y en la prestación del servicio.

El contexto en el que se desenvuelve el transporte colectivo se articula al crecimiento del parque vehicular particular y los volúmenes de congestión vial, en una ciudad en donde la infraestructura vial está diseñada para el uso de vehículos particulares en calles poco anchas.

Las políticas gubernamentales en el transporte colectivo se han centrado en el otorgamiento de subsidios, en ejercer poca regulación del servicio y conjurar las protestas violentas.

La principal conclusión del estudio es que el servicio de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala desde su surgimiento ha ido paralelo a la falta de ordenamiento urbano de la ciudad, presentando manifestaciones de ineficiencia, tanto a nivel del sector de empresarios como por parte del ente regulador del servicio, la Municipalidad de Guatemala a través de EMETRA; y

que las dimensiones que ha alcanzado el Área Metropolitana de Guatemala requieren de un nuevo sistema vial moderno, eficiente y ordenado. Para ello debe elaborarse y llevarse a la práctica un plan integral de vialidad que contemple programas de mejoramiento de la red vial, distribución racional de rutas, reglamentación del tránsito, fomento de la sustitución del uso del auto particular por el colectivo, programa de reubicación de paradas, profesionalización de pilotos y ayudantes de buses colectivos y real regulación de EMETRA de todas las instancias de transporte y tránsito urbano.

Movimientos Sociales Urbanos.

Lic. Jorge Aragón

Uno de los aspectos de mayor relevancia en el estudio del proceso de urbanización se refiere al papel que la relación Estado – sociedad ha jugado en cuanto a las políticas públicas urbanas implementadas desde 1944, año que marca un corte temporal, verificable en términos de la modernidad política. En ese sentido, se concibió una investigación que permitiera adentrarse a las políticas públicas urbanas y los estilos de gestión del suelo desde el *discurso oficial* del Estado. Dentro de las preocupaciones académicas del Centro de Estudios Urbanos y Regionales **CEUR** estos temas ocuparon la atención de una primera generación de investigadores, quienes vivieron y percibieron el proceso de urbanización a la par de acontecimientos de alta relevancia e impacto para la sociedad guatemalteca en general, y la Universidad de San Carlos, en particular.

Bajo ese espíritu, se inició en 2004 la investigación **Políticas y legislación en torno al suelo urbano y su relación con el proceso de urbanización**, que se propuso como objetivo principal complementar los valiosos esfuerzos realizados a lo largo de la vida académica del Centro, en cuanto al papel del Estado y las políticas de gestión de suelo urbano. Publicado en mayo de 2006, el trabajo mencionado hizo un recorrido histórico de la planificación y las políticas urbanas, esfuerzo que abarcó más de la mitad del siglo XX guatemalteco. El estudio constató la falta de coordinación interinstitucional entre los agentes públicos encargados de *pensar* el territorio nacional, en vista de las potencialidades y ventajas que cada región de Guatemala presenta. También reveló la escasa participación ciudadana en el diseño de planes y políticas referentes a su propio desarrollo, especialmente en ciudades intermedias, lo cual ha afectado, por una parte, la construcción de lazos de solidaridad, y, por otra, la profundización del proceso democrático desde la perspectiva local y cotidiana.

Lo anterior dio inicio a un proceso de indagación científica acerca de lo que, por una parte, han sido las políticas de Estado en términos de la configuración del territorio nacional y, por otra, la lógica de poder que tales procesos estatales han desencadenado al interior de la sociedad, expresada en términos de la organización sociopolítica. Bajo el supuesto en virtud del cual el poder se construye socialmente, dio inicio una investigación titulada **Tres momentos en la constitución de los movimientos sociales urbanos en Guatemala: Estado popular, proceso de urbanización y guerra interna.**

Dicha investigación tuvo relevancia dentro de las unidades de análisis Dinámica Social Territorial y Políticas de Estado.

El tema dio la oportunidad de atender la dicotomía “urbano y rural”, en términos de una lucha social y política por el poder, librada durante más de medio siglo de historia reciente de Guatemala, donde las interacciones campo-ciudad parecen estar desposeídas de una línea que delimite su campo de influencia, en lo que se refiere a la configuración y espacios de lucha de los Movimientos Sociales amplios y, en específico, aquéllos de vocación puramente urbana (MSU). La pregunta que dio inicio a esta investigación se refiere a la relación entre los MSU y el proceso de urbanización. En ese sentido, fue relevante determinar si los MSU, como expresiones de la lucha por el poder, tienen una lectura que facilite la comprensión acerca del proceso de urbanización y, en ese sentido, aporte elementos novedosos para el análisis del fenómeno, o es que el proceso de urbanización ha condicionado el surgimiento de los actores sociales urbanos. Tomando en cuenta dicho período histórico, se puso especial atención a la economía, la lucha por el poder y las dinámicas sociales y, a su vez, la relevancia que tales factores han tenido para el proceso de urbanización y sus explicaciones posibles, desde el ámbito de la sociología urbana.

Siguiendo el sentido anterior, en **Factores jurídico-políticos en la regionalización del territorio nacional. La regionalización oficial 1944-2002**, se buscó darle continuidad al tema de las políticas de Estado, delimitando el objeto de estudio al ámbito de la territorialidad. Lo estimulante de esta investigación es descubrir en el campo de las leyes escritas la intencionalidad ideológica de la delimitación territorial, por intermedio del análisis de los procesos de regionalización y territorialización, que incidieron en el cambio de 7 a 22 departamentos en casi dos siglos de existencia del Estado guatemalteco.

Cabe destacar que los dos trabajos mencionados anteriormente se encuentran en proceso de elaboración y, por lo tanto, este documento tiene carácter informativo, a manera de adelantar algunos resultados que puedan ser relevantes para la sociedad guatemalteca, las autoridades encargadas del desarrollo urbano y la comunidad epistémica interesada en tales temáticas.

Segregación Social y Violencia Urbana.

Ing. Mario A. Bravo, M.Sc.

Reseña del Informe de Investigación: *Proceso de urbanización, segregación social, violencia urbana y “barrios cerrados” en Guatemala 1944-2002.*

Este trabajo del Ingeniero Civil y Maestro en Ciencias con especialidad en Psicología Social y Violencia, Mario Alfonso Bravo Soto, profesor-investigador del Centro de Estudios Urbanos y Regionales, se realizó en el marco del proyecto macro de investigación: El proceso de urbanización en Guatemala, 1944-2002, que el Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad

de San Carlos de Guatemala viene impulsando desde el año 2004. Dicho trabajo conformará el Volumen VI de la Serie que ha comenzado a ser publicada y en la que se exponen distintas facetas de análisis del proceso de urbanización en nuestro país.

Por decisión del autor, en el Informe: *Proceso de urbanización, segregación social, violencia urbana y “barrios cerrados” en Guatemala 1944-2002*, se incluye como parte de su marco metodológico una propuesta de diseño de investigación de la segregación social como componente en el estudio del proceso de urbanización en Guatemala. En cuanto a sus contenidos fundamentales, el Informe destaca los enfoques teóricos, conceptos y relaciones entre proceso de urbanización, estratificación, pobreza, exclusión y segregación social; además de las categorías de análisis e indicadores de abordaje con los que usualmente se estudia esta temática. En este sentido, la segregación social en Guatemala se estudia desde algunos indicadores demográficos, a los que se agregan otros de reciente inclusión en el mundo académico especializado en el tema. Precisamente el “hallazgo” de estos nuevos indicadores en el estudio de la segregación social, conduce al autor a relacionar el proceso de urbanización en Guatemala con fenómenos tan actuales como el de la violencia urbana y la aparición de los denominados “barrios cerrados”, abordando para ello los enfoques, conceptos y variables de estudio relacionados con tales fenómenos. Como resultado de ello, en el Informe se destacan las relaciones entre violencia urbana, anomia social, control territorial, autosegregación y autoencierro; la segregación socio-cultural con la estigmatización; y la segregación social con las tendencias residenciales contemporáneas, emblematizadas en la aparición de los “barrios cerrados” en Guatemala. El Informe arriba finalmente a un conjunto de conclusiones que, a no dudarlo, motivarán el debate entre los interesados o especialistas en este tipo de temas.

Trabajo Informal: De la Subsistencia a la Subsunción Formal. **Lic. Florentín Martínez**

En años recientes en la estructura ocupacional se ha manifestado un aumento de la informalidad. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) señaló que entre 1990 y 2003 de cada 100 personas ocupadas recientemente, 60 lo hicieron en el sector informal. Se considera que este sector es necesario para la estabilidad política y económica de los países, sin embargo ha tenido como consecuencia la vulnerabilidad en las condiciones laborales. Ante esta situación, esta investigación pretendió los siguientes objetivos: Conocer la condición de actividad económica de la población guatemalteca. Analizar la evolución cuantitativa del empleo en Guatemala. Establecer las características de los trabajadores informales en Guatemala. Determinar su función en el sistema económico. Para ello se utilizaron los datos del XI Censo Nacional de Población y de la 5ª. Encuesta de empleo e Ingresos llevados a cabo por el Instituto Nacional de Estadística.

Los datos que se presentan muestran que en cincuenta y dos años la ocupación como empleado público o privado, solamente creció de un 39.9% en el año 1950 a 49.1% en el año 2002. La posición de patronos se incrementó de 2.67% a 8.6% en el periodo. Esto muestra el débil desarrollo capitalista en el país. A nivel de áreas geográficas, la rural tiene mayor presencia de trabajadores no remunerados (19.6%) frente a áreas urbanas (5.6%). En las áreas rurales existen más personas como cuenta propia (35.3%) que en áreas urbanas (25.7%). En el área urbana prevaleció la categoría de empleados (60.7%) frente a las áreas rurales (35.8%).

Tomando como referencia la división del empleo entre formal e informal, los datos utilizados muestran que el 71% de la población ocupada participa en actividades laborales informales. Aquí la incorporación de la fuerza laboral es a edades tempranas y permiten la permanencia laboral de los grupos de edad mayores. En este sector existe una participación mayor de personas con baja escolaridad. La ausencia de formalización de las relaciones laborales en este sector tiene la desventaja del poco acceso a la cobertura de los servicios del seguro social por parte de los trabajadores. En este sector los ingresos percibidos están por debajo de los costos de la Canasta Básica Vital por lo tanto se considera que la economía informal es una forma de sobrevivencia más que una forma de acumulación. Asimismo se señala que actualmente este sector no es exclusivo de los países subdesarrollados las empresas transnacionales subcontratan o externalizan la producción de componentes e insumos a proveedores, que muchas veces son microempresas o empresas a domicilio de la economía informal de países en desarrollo.

La Red Vial como Indicador del Proceso de Urbanización. **Arq. Isabel Cifuentes**

De acuerdo a los parámetros que establecen los organismos internacionales¹ para medir el desarrollo, la infraestructura vial es uno de ellos y si bien es cierto las condiciones de vida de los guatemaltecos ha cambiado desde 1944 a la fecha, esto se debe a muchos factores y aunque pareciera que el crecimiento ha sido uniforme en todas las regiones del país, tampoco se puede caracterizar en función de las regiones, pues no es sino hasta 1985 que se unifica el criterio de las regiones que se conoce hoy.

En la década de 1930 Ubico implementa su política de programa masivo de construcción de carreteras, que aumentó cinco veces la red de carreteras, dicho programa como es evidente dependía altamente de los trabajos forzados, no obstante, las nuevas carreteras sí abrieron partes del país que anteriormente estaban aisladas.²

¹ Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y la Organización de Naciones Unidas.

² Bulmer Thomas, Víctor. *La Economía política de Centroamérica desde 1920'*. BCIE. Primera Edición. Costa Rica. 1989.

El primer pavimento construido correspondió al tramo carretero Guatemala – Amatitlán que se inició en 1935 y fue puesto en servicio en 1938 durante la administración del general Ubico, paralelo a este proyecto se desarrollaban proyectos de pavimentación en el tramo Asunción Mita - San Cristóbal Frontera en la frontera con El Salvador, ambos eran de significativa importancia para dicho gobierno, pues la ruta a Amatitlán se construyó, para facilitar el acceso al Lago de Amatitlán que entonces constituyó un atractivo natural de particular gusto del señor presidente.

Hacia julio de 1951 se iniciaron los trabajos de la Ruta al Atlántico (CA-9) Norte, a efecto de unir los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla con la Ciudad de Guatemala. Lo cual implicaría necesariamente la menor dependencia del tren en cuanto al transporte de carga, no así de personas, pues desde 1908 existía la línea férrea interoceánica.

La construcción de carreteras se incrementó en forma sustancial desde 1944 hasta 1980. A partir de entonces declinó hasta 1985, cuando se inició una tendencia de repunte. La red vial, tenía en 1944 una longitud de poco más de 4,000 kilómetros de caminos revestidos de grava, así como otros caminos transitables en verano, que conformaba un sistema que unía a una gran cantidad de cabeceras municipales.

Durante el gobierno de Julio César Méndez, Guatemala gozaba de la simpatía de Estados Unidos, de tal suerte que se impulsaron programas para el mejoramiento de las condiciones de vida de la población entre los cuales se contaban, el mejoramiento y ampliación de la infraestructura³. A partir de la ejecución de planes específicos de Gobierno, se produjo el crecimiento y mejora del sistema o red vial. En 1963 ya existían los tres ejes principales de carreteras que atraviesan el país, de los cuales dos son de oriente a poniente y uno de norte a sur. Uno de los primeros fue la carretera Interamericana CA-1, que tiene una longitud de 519 kilómetros y cuya construcción se inició en 1944 y se terminó en 1969. Se extiende desde La Mesilla, en la frontera con México, hasta San Cristóbal, en la frontera con El Salvador.

El eje norte-sur es la carretera interoceánica CA-9, que parte de Puerto Barrios, bordea el Río Motagua, sube al Altiplano, donde está la capital, y baja por Escuintla a los puertos San José, Quetzal e Iztapa, en una longitud de 435 kilómetros. El tramo norte de Guatemala al Atlántico, comenzó a construirse en 1951, y se terminó oficialmente el 29 de noviembre de 1959. Además de los ejes indicados, a partir de 1955 se procedió a construir otras carreteras que también se pueden calificar de primarias o principales, como las siguientes: la que conduce de El Rancho a Cobán, construida entre 1964 y 1974.

La empresa Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (IRCA), prestó los servicios del transporte privado hasta 1969, en que pasó a operar como empresa estatal con el nombre de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA). El movimiento de pasajeros tuvo una caída dramática, puesto que, después de haber alcanzado la cantidad de 4.2 millones en 1954, llegó a poco menos de

³ Rojas Bolaños, Manuel. *'La Política'*. En Capítulo 2 de Historia General de Centroamérica Tomo V: de la postguerra a la crisis. FLACSO. Segunda Edición. San José de Costa Rica.1993.

293,000 personas en 1988. En el mismo lapso, los carros de carga y pasajeros se redujeron de unos 2,700 a poco más de 1,500. La vía se reportó en los últimos años con 791 kilómetros de línea principal y 117 de otras vías, adoleciendo de las mismas deficiencias técnicas originales, como pendientes excesivas, curvas muy cerradas y rieles livianos. En algunos casos recientes este derecho de vía ha sido utilizado para la construcción e implementación de calles que facilitan el tránsito, particularmente en la Ciudad de Guatemala.

Los Servicios de Agua Potable y Drenajes. **Ing. Nicolás Guzmán, M.Sc.**

De acuerdo al informe sobre desarrollo humano 2006, publicado para el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) se debe garantizar por lo menos 20 litros de agua limpia al día como mínimo para respetar el derecho humano al agua. También se debe garantizar un saneamiento adecuado. Sin embargo, vemos con preocupación que en Guatemala los valores de cobertura en agua potable y drenajes no son nada halagadores: cerca del 10.5% de los hogares urbanos no cuentan con un servicio adecuado (agua por tubería), mucho menos los hogares en áreas rurales (40.45%). En cuanto a los drenajes las cifras nos muestran la poca cobertura que existe: Apenas el 65% de los hogares establecidos en áreas urbanas cuentan con conexión a un sistema de drenajes, sin embargo en áreas rurales la cifra cambia significativamente, ya que solamente el 5.72% de los hogares cuentan con conexión a un sistema de drenajes (alrededor de 62,720 de un total de 1,095,614 hogares). Por lo tanto, el uso de letrinas como medio de saneamiento es muy utilizado.

El proceso de urbanización que ha tenido Guatemala, no refleja un crecimiento paralelo con los servicios de agua potable y drenajes, podemos observar que el Departamento de Guatemala ha tenido una tasa de crecimiento negativa en promedio de -1.58%, reflejado especialmente en el área urbana. La ciudad de Guatemala, como parte del área metropolitana, tiene un déficit en el abastecimiento de agua potable, lo que hace se refleja en el racionamiento o cortes del suministro por horas al día, incluso días. Evidenciamos también que en zonas donde está la mayor cantidad de hogares con niveles de pobreza y pobreza extrema, tienen en promedio un menor consumo de agua, no así las zonas donde viven las personas más adineradas o se concentran las actividades económicas y financieras del país, el consumo es mucho mayor. Como ejemplo tenemos que en 1990, la municipalidad de Guatemala contabilizó en la zona 18 alrededor de 11,319 servicios con promedio de 25.65 m³/día por servicio. Sin embargo se contabilizó en la zona 9 alrededor de 1,237 servicios con promedio de 90.33 m³/día. Esto significa 3.5 veces mayor que en la zona 18. En resumen, se observa que el crecimiento demográfico, económico, financiero, etc., de la ciudad de Guatemala es más acelerado que la misma prestación de los servicios básicos y evidentemente van a ser cada vez más exigidos por la misma población. Si sumamos a esto la falta de un gobierno central eficiente y

municipalidades competentes, deja una perspectiva en el asunto: “problemas graves para Guatemala, especialmente con el recurso hídrico”.

Proceso de Urbanización, Características de los Locales de Habitación y Expresiones Actuales de los Valores de Oferta Inmobiliaria en el Departamento de Guatemala.

Ing. Huber Ernesto Palma

En la investigación se analizan valores de oferta inmobiliaria en departamento de Guatemala, especialmente de suelo urbano y vivienda, relacionándola con diferentes estratos de ingreso familiar, así como con datos oficiales de demanda habitacional.

Los valores de oferta inmobiliaria se obtuvieron de diversas fuentes: documentos, registros institucionales, hemerográfica, entrevistas personales y por medio de observaciones directas de campo.

Vale acotar que estos valores son simplemente expresiones cualitativas de los precios de la tierra urbana por medio de los cuales se explica la relación que hay entre el mercado de suelo urbano y el proceso de urbanización en Guatemala desde una perspectiva general actual.

La oferta inmobiliaria demuestra en sus valores la condición de stock retenido, ya que para los diferentes estratos de ingreso resulta ser elevado, lo expuesto tiene correlación directa con la condición monopólica de la propiedad privada de inmuebles, y sugiere una elevada concentración en la tenencia de tierra urbana, así como relación directa con las condiciones socioeconómicas predominantes durante el transcurso del proceso de urbanización en Guatemala, las cuales a su vez se exponen mediante el análisis el mismo y de las condiciones y característica de los locales de habitación en el departamento estudiado.

Con esta investigación se demuestra la posibilidad de desarrollar modelos cualitativos que expliquen con datos e información hemerográfica de fácil acceso al investigador o planificador urbano, cuál puede ser el comportamiento de los precios del suelo en el área metropolitana de ciudad Guatemala y plantear hipótesis acerca de la orientación geográfica hacia donde se expanda de manera más rápida la mancha urbana y podría a su vez, servir como guía de control frente a la especulación en los precios del suelo urbano.

Problemática Urbana de Antigua Guatemala.

Arq. Nestor Arrivillaga

Siendo que uno de los principales objetivos que orientan el trabajo del CEUR consiste en realizar estudios específicos o el emitir dictámenes sobre aspectos relacionados con su objeto de estudio, cuando el Centro lo juzgue necesario o la Universidad se lo solicite, la investigación encomendada a arquitecto Arrivillaga es un diagnóstico sobre la Ciudad Colonial de Antigua

Guatemala requerido por el Rector Magnífico de nuestra Casa de Estudios, Lic. Estuardo Gálvez Barrios.

Este tiene como antecedente la solicitud que la Asociación IXIM hiciera a la Universidad de San Carlos de un diagnóstico que sirviera de base para orientar la discusión y participación entre los partidos políticos que contendrán por los cargos de la Corporación Municipal de la Antigua Guatemala y la sociedad civil, en un evento que tendrá lugar a mediados del presente año.

El presente proyecto, en consecuencia, que se inscribe en las funciones de extensión universitaria en beneficio de la ciudadanía guatemalteca y, en este caso, los gobiernos locales, tomará en consideración, entre otros, del estado y retos actuales de los servicios básicos de infraestructura, el urbanismo, la salubridad, las condiciones socioeconómicas de la población y los factores de riesgo y vulnerabilidad de este importante asentamiento.