

ANTE EL
CENTRO INTERNACIONAL DE ARREGLO DE DIFERENCIAS RELATIVAS A
INVERSIONES

Entre
Railroad Development Corporation

Demandante

c.

La República de Guatemala

Demandada

Caso No. ARB/07/23

Declaración Jurada de Héctor Rolando Valenzuela Flores

1. Presento esta declaración en el contexto del arbitraje internacional iniciado por *Railroad Development Corporation* ("RDC") en contra de Guatemala, ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI).

2. Esta declaración está basada en mi conocimiento personal, lo que recuerdo y queda circunscrita a mi participación directa sobre los hechos a los cuales aquí me refiero.

Sobre la Comisión del Ferrocarril en el año 2005

3. Mi nombre es Hector Rolando Valenzuela Flores, complete el pensum de la carrera de Ingeniería Industrial en la Universidad San Carlos de Guatemala, hice especializaciones en Ingeniería Industrial en la Universidad de Akron en el Estado de Ohio EEUU en el año 1970. En Enero de 2005 el Vice Ministro de Vivienda, Arquitecto José Luis Gándara me solicitó que por medio de la CIAAP (Coordinadora Institucional de atención a áreas precarias) dependencia creada en el año 2004 como parte del Vice Ministerio de Vivienda, del Ministerio Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, de la cual desde entonces yo era el Director Ejecutivo, coordinara el trabajo que se realizaría en una "Comisión del Ferrocarril". Esta comisión realizó reuniones entre enero y junio de dicho año, y sesionó con la asistencia, entre otros, de representantes de FEGUA, el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda (Ministerio de Comunicaciones), la Coordinadora Interinstitucional para la Atención de Asentamientos Precarios (CIAAP), la Unidad para el Desarrollo de Vivienda Popular (UDEVIPO), el Fondo Guatemalteco para la Vivienda (FOGUAVI) y Ferrovías Guatemala (Ferrovías). Todas las reuniones de la Comisión del Ferrocarril, fueron realizadas en el salón de sesiones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda en el 2do. nivel de su sede central. También asistía a las mismas el Señor Héctor Pinto, quien comenzó a participar en ellas a partir de la segunda reunión.

4. El Gobierno de Guatemala constituyó la Comisión del Ferrocarril para promover la rehabilitación de una sección del ferrocarril en la Costa Sur hacia el Pacífico,

correspondiente al trayecto entre Puerto Quetzal-Escuintla-Santa Lucía Cotzumalguapa, la cual se presentaba como la más viable para el transporte de carga en ese sector del país.

5. Dentro de las reuniones sostenidas por la comisión, asistió el Sr. Héctor Pinto, como parte del sector azucarero industrial guatemalteco, quien fue invitado por el Gobierno de Guatemala, representando el interés de parte de dicho sector azucarero relacionado con el desarrollo del ferrocarril para el transporte de azúcar y específicamente de un proyecto de desarrollo llamado "Ciudad del Sur", adyacente a Puerto Quetzal.

6. Luego de que las reuniones de la comisión comenzaron en enero de 2005, las discusiones iniciaron con varias propuestas de Ferrovías, con el objetivo siempre de desarrollar el ferrocarril en la Costa Sur. Se entendía que el proyecto que se desarrollaría en la parte sur del país consistía en el restablecimiento de la operación ferroviaria en trocha ancha. El Sr. Pinto se limitó en su mayoría a escuchar las propuestas dentro de la comisión, enfocando sus comentarios en la manera como el ferrocarril podría utilizarse en beneficio del proyecto Ciudad del Sur. Además, ofreció apoyar proporcionando sobrevuelos en helicóptero a las partes que fueran necesarias así como fotografías satelitales para la ubicación de los invasores de la línea férrea desde Santa Lucía Cotzumalguapa, la ciudad de Escuintla y el Puerto de San José.

7. La intención de Ferrovías desde el principio de las reuniones de la comisión era el discutir e implementar un plan para la desocupación legal de los asentamientos de miles de invasores sobre el derecho de vía y su subsiguiente reubicación, dado que el Sr. Jorge Senn, como representante de Ferrovías, especificó que de lo contrario era imposible comenzar a planificar los trabajos de rehabilitación ferroviaria en esa zona. Al inicio de las reuniones de esta comisión, los representantes del Gobierno de Guatemala ajenos a FEGUA no tenían conocimiento de la obligación que adquirió FEGUA de conformidad con los contratos de usufructo que suscribió con FERROVÍAS, la cual consistía en desalojar a los invasores de la vía férrea para que se pudiera planificar el desarrollo ferroviario de dichos tramos. Quedo claro desde el inicio que FEGUA no había iniciado con dicha tarea, ya que requeriría un plan de gran magnitud, voluntad política y recursos para llevarse a cabo.

8. El Dr. Gramajo, en aquel entonces Interventor de FEGUA, participó en la Comisión del Ferrocarril como representante de dicha entidad. El Dr. Gramajo desde la primera reunión tuvo una postura de choque y sin propuestas para avanzar en el tema. Indicaba que Ferrovías había incumplido sus obligaciones relacionadas con la rehabilitación, de conformidad con el contrato celebrado con FEGUA, cuestión que se desviaba completamente del propósito de la Comisión del Ferrocarril. Esta postura fue tomada por el Dr. Gramajo en cuanto se acordó que el primer paso para rehabilitar el ferrocarril en la Costa Sur era desalojar a los invasores de la vía férrea. Ante las aseveraciones por parte del Dr. Gramajo, los personeros de Ferrovías manifestaron tener las cartas extendidas por FEGUA donde se confirmaba el cumplimiento de aquella respecto de las fases de la rehabilitación contenidas en el contrato de usufructo. Sin embargo, a pesar de las cartas de cumplimiento de fases, la opinión personal (no legal) del Dr. Gramajo fue que Ferrovías había incumplido. Por lo tanto, después de que el Dr. Gramajo presentara esta postura, se decidió separar dichos temas y enfocar el trabajo de la Comisión del Ferrocarril en coordinar el programa de desalojo de los invasores de la vía férrea. De hecho en las

reuniones ni siquiera se presentaron “el o los” contratos ni se hizo ningún tipo de análisis jurídico sobre los mismos, el único aspecto que era reconocido por todos era que FEGUA como entidad del Estado era quien contractualmente estaba obligada a desalojar a los invasores.

9. Como Director Ejecutivo de la CIAAP, debo indicar que por mi amplia experiencia en el tema de desalojos masivos supe de la seria dificultad que implica llevar a cabo una labor como la que se intentaba planear en la Comisión del Ferrocarril. Para esto, debe contarse con un vasto apoyo legal y la formación de expedientes judiciales de desalojo para, una vez finalizado el trámite, obtener la orden judicial de desalojo. Sin embargo, previo a la ejecución de dicha orden es necesaria una labor de logística y movilización de personas para poder reubicarlas en otro sitio, ya que usualmente el Gobierno opta por proporcionarles a los desalojados un nuevo lugar para habitar, aunque no sea su obligación.

10. Tuve a la vista la segunda declaración testimonial y tengo entendido que el Dr. Gramajo ha declarado que para febrero de 2005, la Comisión del Ferrocarril contaba con un plan detallado con el fin de desalojar a las familias que ocupaban ilegalmente el derecho de vía en el corredor sur. Dicho plan detallado supuestamente se encuentra contenido en el acta de la reunión celebrada el 17 de febrero de 2005. De acuerdo con dicha acta, el Gobierno iniciaría la ejecución del plan cuatro días más tarde, es decir, el 21 de febrero, a través de la obtención por parte de FEGUA de las órdenes judiciales de desalojo y la ubicación de un nuevo lugar para las familias invasoras.¹ Esto no es cierto. En aquel momento el Gobierno no estaba de ninguna manera en circunstancias de implementar tal plan. Uno de los pasos iniciales dentro de la implementación del plan requería efectuar un censo de las aproximadamente 4,000 familias que ocupaban el corredor sur. A este respecto, FEGUA estaba dispuesto a aportar únicamente Q.150,000.00 para el censo y deseaba que las demás entidades completaran la cantidad necesaria para cubrir el costo del mismo. Por otra parte, incluso después de que se hubiere efectuado un censo y haberse obtenido las órdenes necesarias para el desalojo (lo cual el Gobierno nunca inicio ni llevó a cabo), el Gobierno aun necesitaría una vasta cantidad de tierras fuera del derecho de vía para reubicar a las familias invasoras con el fin de poder establecer allí su vivienda. Sin embargo, para el 17 de febrero de 2005, el Gobierno ni siquiera había identificado un lugar apropiado para reubicar a los invasores y ciertamente tampoco contaba con los recursos para la adquisición correspondiente ni para la construcción de viviendas, instalaciones e infraestructura de servicios básicos necesarios.

11. Asimismo, tengo entendido que el Dr. Gramajo expone que durante las reuniones de la comisión, se discutió y decidió que el Gobierno estaría dispuesto a proceder con el desalojo de los invasores únicamente si Ferrovías demostraba haber conseguido la inversión y el financiamiento suficientes para proceder a rehabilitar y abrir nuevamente todo el corredor sur de manera inmediata. Ciertamente tal condición no se encontrara incluida dentro del compromiso del Gobierno, ya que siempre se mencionó que primero era necesario que los

¹ Documento de prueba R-181, Agenda y Acta de la reunión celebrada por la Comisión del Ferrocarril el 17 de febrero de 2005.

procesos de desalojo se iniciaran para poder obtener las órdenes judiciales y que esto era necesario para que Ferrovías pudiera planificar la rehabilitación una vez existiera certeza de la ejecución de los desalojos. A su vez nunca se presentó como tema en reuniones que Ferrovías tuviera que tener el financiamiento previo a que la comisión coordinara e implementara los procesos judiciales y de reubicación de los invasores. Según se había demostrado desde las reuniones iniciales, FEGUA tenía la obligación contractual de desalojar a los invasores independientemente de que Ferrovías obtuviera la inversión y el financiamiento necesarios para el proyecto en la Costa Sur.

12. El 13 de abril de 2005, el Sr. Pinto me envió una carta dirigida al Viceministro de Comunicaciones, Sr. José Luis Gándara, en la cual el Sr. Pinto le informaba que las negociaciones entre su representada y Ferrovías no habían rendido fruto y que por lo tanto se excusaba de las futuras reuniones de la Comisión del Ferrocarril.² La copia de dicha carta que recibí incluía una nota a mano en la cual se solicitaba la destrucción de la carta así como de cualquier otra prueba de alguna comunicación que hubiera habido entre ambos, lo cual me pareció muy extraño y evidentemente no acepte ya que mande a archivar la nota en el expediente. El Sr. Pinto dejó de asistir a las reuniones después de haber enviado esta carta.

13. Tengo entendido que el Dr. Gramajo ha declarado que al recibir la carta anteriormente mencionada de fecha 13 de abril, el Gobierno inmediatamente decidió no proceder a la implementación del plan para el desalojo de los invasores en el corredor sur, ya que el apoyo del sector azucarero había sido retirado, incluyendo el de la compañía representada por el Sr. Pinto. Según lo expresa el Dr. Gramajo, debido a esto, no valía la pena que el Gobierno cumpliera con sus obligaciones contractuales a menos que Ferrovías diera inicio a los trabajos de rehabilitación de manera inmediata³.

14. Contrariamente a lo declarado por el Dr. Gramajo, luego de recibir la carta de fecha 13 de abril de 2005 previamente referida, la Comisión del Ferrocarril continuó reuniéndose para discutir la implementación de un plan para el desalojo de los invasores. En mayo de ese mismo año, el Ministerio de Comunicaciones, la CIAAP y FEGUA conjuntamente llevaron a cabo una presentación durante una reunión de la comisión. Dicha presentación describía y documentaba en detalle lo generalizado del problema de las invasiones a lo largo de la vía férrea en la zona sur y planteaba un plan de trabajo distinto para efectuar el desalojo.⁴ De acuerdo con la información presentada, aproximadamente 2,000 familias invasoras ocupaban la sección entre Santa Lucía y Puerto Quetzal, cuya rehabilitación se pretendía, localizada en el derecho de vía en la Costa Sur. Asimismo, de acuerdo con la presentación, el Gobierno estimaba que el costo total de ubicar a los invasores en otro sitio y ayudarlos a establecerse ascendería a Q.140,000,000.00, suma que el Gobierno no tenía y

² Documento de prueba R-189.

³ Segunda declaración jurada de A. Gramajo, párrafo 20.

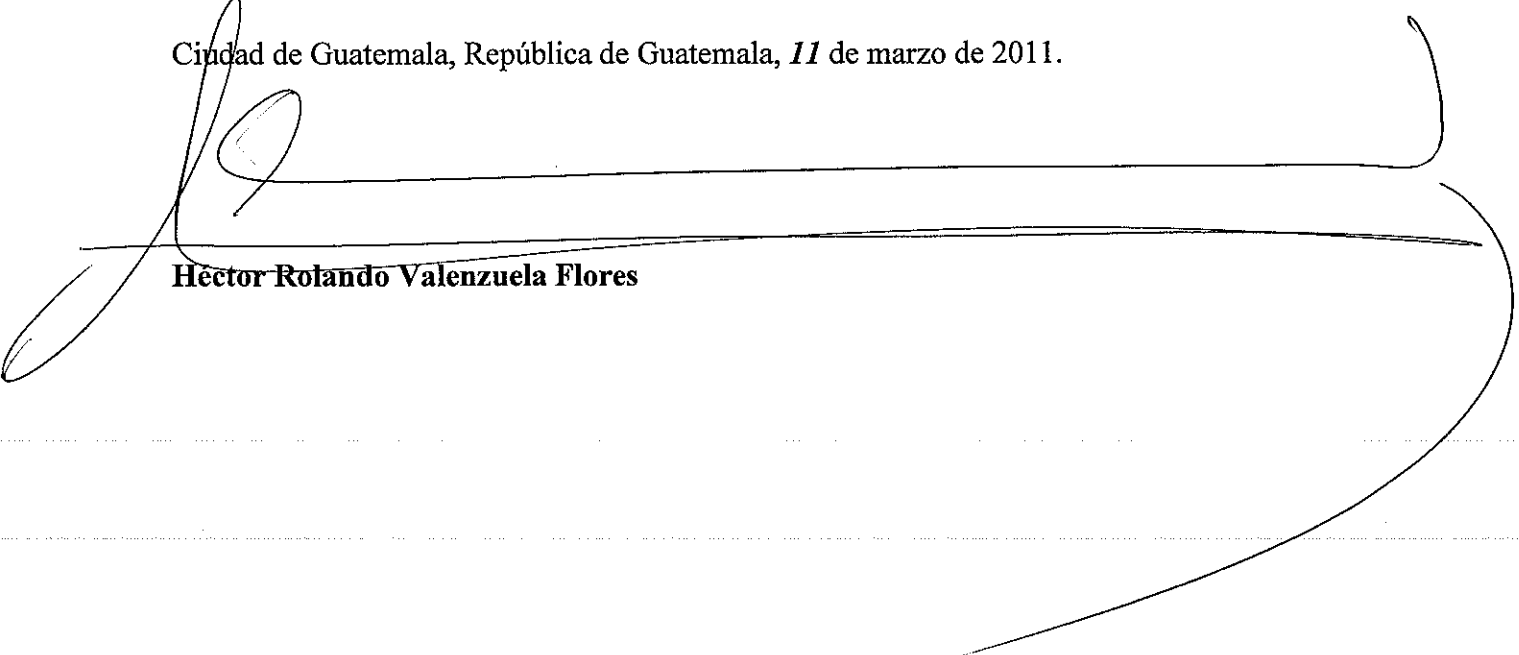
⁴ Documento de prueba C-96 Presentación de CIAAP y FEGUA, "Asentamientos humanos precarios en la infraestructura ferroviaria de Guatemala", mayo de 2005.

no podía permitirse gastar⁵. En consecuencia, efectivamente si influyó la comunicación escrita del Sr. Pinto para que el Gobierno decidiera abandonar el plan de desalojo de los invasores, ya que el Gobierno contaba con el sector azucarero para hacerse cargo de los gastos que implicaría la implementación del plan ya que claramente se había discutido que este proyecto los beneficiaría principalmente a ellos y a ciudad del sur, lo cual fue claramente establecido con el Sr. Hector Pinto. Nunca se le dio un ultimátum a Ferrovías que si no comenzaba la rehabilitación inmediatamente no se continuaría el plan de desalojo, ya que como lo manifesté anteriormente eran necesarios muchos trabajos de coordinación y ejecución previa a lo interno del gobierno y con los jueces correspondientes para que Ferrovías pudiera comenzar esta labor.

15. Debido a las circunstancias antes descritas, la Comisión del Ferrocarril fue perdiendo fuerza hasta el punto de disolverse totalmente en junio de 2005, logrando la comisión únicamente la planeación inicial del censo mencionado, cuya realización nunca se llevó a cabo. Ningún expediente legal de desalojo de invasores fue iniciado por parte del Gobierno de Guatemala ni se estableció concretamente ningún plan de reubicación de invasores, todo quedo en un plan que nunca se desarrolló.

Estando en un todo conforme con el contenido del presente documento, lo suscribo en señal de mi conformidad y declaro solemnemente, por mi honor y conciencia, que lo relatado en esta declaración es la verdad, toda la verdad y sólo la verdad.

Ciudad de Guatemala, República de Guatemala, *11* de marzo de 2011.



Héctor Rolando Valenzuela Flores

⁵ Documento de prueba C-96 Presentación de CIAAP y FEGUA, "Asentamientos humanos precarios en la infraestructura ferroviaria de Guatemala", mayo de 2005, diapositivas 28, 29 y 35.