

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE HISTORIA

**"EL TRANSPORTE URBANO EN LA NUEVA
GUATEMALA DE LA ASUNCION, 1820 -1932"**

TESIS
presentada a la
Junta Directiva de la
Escuela de Historia
por

ORALIA ELUBIA DE LEON MALDONADO

Previo a obtener el título de
LICENCIADA EN HISTORIA

Guatemala, Octubre 1994

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
BIBLIOTECA CENTRAL

D.L.
193

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE HISTORIA**

**CONSEJO DIRECTIVO DE LA
ESCUELA DE HISTORIA**

Director	Lic. Edeliberto Cifuentes
Secretario	Lic. Héctor T. Cabrera
Vocales	Licda. Rita Grignon Licda. Olga Pérez Br. Adel Aucar Br. César A. González Br. Mario E. Caxaj

COMITE DE TESIS

Lic. Oscar Peláez A., M.A.
Lic. J. Haroldo Rodas
Licda. María Milagro Fajardo

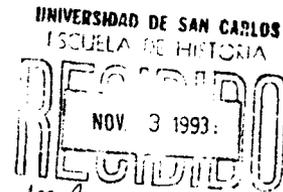
PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



ESCUELA DE HISTORIA

Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, Centroamérica

Nueva Guatemala de la Asunción
28 de octubre de 1993



RECIBIDO
NOV 3 1993
RECIBIDO
1993

Señores Miembros
Consejo Directivo
Escuela de Historia
Universidad de San Carlos
Presente

Respetables señores y señoras:

Atentamente me dirijo a ustedes, en mi calidad de Asesor del trabajo de Tesis de la estudiante **Oralia De León Maldonado**, Carnet No. 36824, que de acuerdo con su Plan de Investigación tiene como título: **"SURGIMIENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA (1820-1932)"**.

De acuerdo con los procedimientos acostumbrados, y como lo establece la reglamentación, se discutió y analizó el Plan de Investigación, al cual se le hicieron los cambios necesarios para la mejor realización del trabajo.

En diversas sesiones de trabajo, la estudiante De León Maldonado presentó los avances de la Investigación, atendiendo las observaciones, además de que en algunos aspectos se discutió ampliamente para un mejor tratamiento de los temas.

Al presentar la exposición, se estableció que el título original no respondía enteramente al tratamiento del objeto de estudio de la tesis, por lo que se le cambió por el de: **"EL TRANSPORTE URBANO EN LA NUEVA GUATEMALA DE LA ASUNCION, 1820-1932"**.

Finalmente, sustenté el criterio de que el trabajo constituye un aporte a la Historia Urbana de nuestra capital, por lo que me permito dictaminar favorablemente para que sea discutido en el Comité de Tesis y así continuar los trámites correspondientes para su graduación como Licenciada en Historia.

Sin otro particular, y con mis muestras de consideración y respeto, atentamente.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Oscar Guillermo Peláez Almengor, M.A.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
BIBLIOTECA

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



ESCUELA DE HISTORIA

Ciudad Universitaria, Zona 18
Guatemala, Centroamérica

Nueva Guatemala de la Asunción
21 de abril de 1994

Señores Miembros
Consejo Directivo
Escuela de Historia
Universidad de San Carlos
Presente

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
ESCUELA DE HISTORIA

MAYO 17 1994

Horas 11:00 a 12:00

Honorables Miembros:

Atentamente nos dirigimos a ustedes con el objeto de rendir informe sobre el trabajo de Tesis de la estudiante **ORALIA ELUBIA DE LEON MALDONADO**, Carnet Universitario No. 36824, que se titula "**EL TRANSPORTE URBANO EN LA NUEVA GUATEMALA DE LA ASUNCION, 1820-1932**".

De conformidad con lo establecido en el Reglamento de Tesis, cumplimos con examinar, estudiar y discutir el mencionado trabajo, después de lo cual, se formularon a la autora las observaciones pertinentes, las cuales fueron atendidas.

En razón de lo anteriormente expuesto, aprobamos el trabajo realizado por la estudiante De León Maldonado y dictaminamos en forma de que sea presentado en el examen previo a obtener el título de Licenciado en Historia.

Sin más sobre el particular y con las muestras de nuestra consideración y respeto, nos suscribimos de ustedes, atentamente.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Oscar Guillermo Peláez Almengor
Presidente Comité de Tesis

Licda. Mílagro Fajardo
Miembro Comité

Lic. Juan Haroldo Rodas
Miembro Comité

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

DEDICATORIA

A

MIS PADRES:

RODRIGO DE LEON V.
MA. ELUVIA MALDONADO DE DE LEON

MIS HERMANOS:

OLGA, AUGUSTO, EDGAR, IRMA,
ARIEL, JORGE Y ALMA

MIS SOBRINOS:

PATRICIA, ROLANDO, ESTUARDO,
GERALDINA, MA. FERNANDA, MARCO,
MARIA JOSE Y EDGAR

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

INDICE GENERAL

	Página
INTRODUCCION	1
CAPITULO I	
1. Breves antecedentes de la Ciudad de Guatemala	1
1.1 El transporte en la Ciudad Colonial	10
1.2 Formas de transporte anteriores a la Reforma Liberal	12
1.2.1 Carruaje Privado	12
1.2.2 Carruaje de Alquiler	15
2. Formas de Mantenimiento de las condiciones infraestructurales de este tipo de transporte urbano	15
2.1 Impuestos-Matrícula	15
CAPITULO II	
1. La Reforma Liberal: Surgimiento de nuevas formas de transporte urbano colectivo	22
1.1 Determinantes históricas del surgimiento de nuevas formas de transporte urbano	22
1.1.1 Carruaje de Punto	24
2. Nuevas Formas de Transporte Urbano Colectivo	31
2.1 El Ferrocarril Urbano (tranvía) tirado por caballos	31
2.1.1 Proyecto de establecimiento de rutas y Primera Concesión	33
2.1.2 Nuevas concesiones al ferrocarril urbano	37
2.2 Ferrocarril Decauville	48

CAPITULO III

1. Nuevo sistema de transporte colectivo urbano:	
Autobuses	54
1.1 Surgimiento en la ciudad de Guatemala	54
TABLA NO. 1	58
CONCLUSIONES	61
RECOMENDACIONES	64
FOTOGRAFIAS	65
ANEXOS	71
BIBLIOGRAFIA	75
FUENTES DOCUMENTALES	77

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene por objeto estudiar el surgimiento y desarrollo del transporte urbano de la Ciudad de Guatemala y ubicar históricamente las tecnologías que se han empleado.

El estudio se delimitó espacialmente en la Ciudad de Guatemala, por ser la más beneficiada en lo que se refiere a transporte urbano como resultado de la concentración de las actividades económicas, sociales, políticas y culturales.

En cuanto al tiempo que abarca (de 1820 a 1932). Diremos que se tomó ese período, por las razones siguientes: para el año de 1820, ya es posible referirse a una etapa en la que se presencia el transporte por medio de carruajes, aunque tímidamente; resulta importante observar las listas de los dueños de carruajes que da a conocer la Municipalidad de Guatemala en las que se refleja la posición social privilegiada de los dueños. Terminamos en el año de 1932, porque al llegar a ese momento se suprimió el servicio tanto del tranvía urbano, como el ferrocarril Decauville, estos desaparecieron de la vida urbana dando paso a el apareamiento del autobus como medio de transporte colectivo urbano.

El autobus urbano con algunas variantes, es el que actualmente funciona y sobre el cual se basa el servicio de transporte de la Ciudad de Guatemala.

Si decidimos dejarlo en ese año, fue porque creemos y esperamos que este trabajo sea por una parte motivo de reflexión, y por otra, que constituya un aporte que pueda servir de punto de partida, para completar el estudio del servicio del transporte colectivo urbano en la Ciudad de Guatemala, por aquellas personas que participan de igual manera de nuestro interés por dicho tema, así como a aquellos dedicados al estudio del urbanismo.

Este trabajo se divide en tres capítulos:

En el primero intentamos presentar un esbozo general del desarrollo de la Ciudad de Guatemala, como marco de referencia; porque el transporte colectivo urbano no se puede explicar en términos aislados. Sabemos que el transporte viene a ser parte inseparable de la ciudad.

Seguidamente se trata de dar a conocer los antecedentes del transporte en la Ciudad colonial, y se logró establecer que para esa época, el servicio prestado por el transporte, se desarrolla utilizando como medios: carretas, carruajes y diligencias. A cada uno de ellos corresponde un aspecto laboral diferente: el carruaje tendrá la actividad del transporte de viajeros. Pero su uso fue un símbolo de status, es una minoría elitista la que utilizó este medio para sus paseos y actividades sociales, lo cual refleja la posición económica de dichas personas.

En este mismo capítulo se expone que en 1824, el Ayuntamiento de la Ciudad de Guatemala, acuerda una tabla de arbitrios para los carruajes, teniendo en consideración el perjuicio que causaban a los empedrados, lo que denota ya una conexión entre el servicio de transporte y la infraestructura urbana.

En el Segundo Capítulo, se enfoca el surgimiento de nuevas formas de transporte urbano colectivo, en la época Liberal 1871.

En este período se dió la modernización de la ciudad que se debió en gran medida al auge del cultivo del café.

Los carruajes de Punto fueron utilizados para el desplazamiento de las personas, que tenían como fin el trabajo, paseo, descanso y otras actividades sociales, lo que se consideró como una función vital dentro de la Ciudad. Estos carruajes se estacionaron en las principales calles y se aglomeraban en el centro de la ciudad. El servicio fue paralelo al del tranvía.

A lo largo de la historia del transporte, se encontraron épocas explícitas relacionadas con cada una de las tecnologías que se han empleado, como resultado de la expansión urbana. Resalta el año 1880, con la aparición en la Ciudad de Guatemala, del tranvía urbano tipo tracción caballar, a partir de ese año, es claro y notorio el surgimiento de nuevas formas de transporte, lo que marca una nueva era en el transporte urbano, hasta ese momento realizado particularmente con los carruajes de punto, y surge, entonces, un nuevo concepto: colectividad.

Entre las políticas del gobierno Liberal, se impulsó la de un nuevo servicio de transporte urbano constituido por los tranvías. Este nuevo servicio modificó las rutas y fue el primer proyecto de transporte público urbano, puesto en operación para la Ciudad de Guatemala. Este tipo de tranvía tuvo dos fases, la primera fue el tranvía movido por tracción animal, y posteriormente se introdujo la energía mecánica con el ferrocarril Decauville.

La estructura urbana de la ciudad, estaba cambiando y fue necesario reforzarlas con un transporte más amplio. Por otro lado, con el gobierno de Justo Rufino Barrios, se empezó a manifestar la entrada al país de capital extranjero.

De ese modo, comenzó progresivamente el desarrollo del transporte colectivo, que tuvo sus épocas de crisis, como lo demuestran los documentos. También en ese capítulo es pertinente destacar las nuevas condiciones infraestructurales urbanas exigidas por el tranvía.

En el tercer capítulo, se trata el tema: Nuevo sistema de transporte colectivo urbano: Autobuses (1928-1932).

El tranvía tuvo su desarrollo hasta el apareamiento del autobus como medio de transporte colectivo. Así, en 1931, Rosito y Cía., se propusieron establecer un servicio de líneas largas, por cinco centavos.

El recorrido era del Hipódromo del Norte al Amate, con lo cual se inició el moderno sistema de transporte urbano en Guatemala.

Para finalizar en este trabajo, se llega a las conclusiones y recomendaciones acerca del tema.

Agradezco al Dr. Oscar Peláez A., por su valiosa intervención y apoyo que me brindó como asesor del presente trabajo de tesis y a la Licenciada Inf. Carla Ericastilla el haber dedicado parte de su tiempo para revisar la versión final del trabajo.

CAPITULO I

1. BREVES ANTECEDENTES DE LA CIUDAD DE GUATEMALA

El primer aspecto a considerar es la fundación de la primera capital "Santiago de Guatemala", la cual se inició en 1524, por el conquistador Pedro de Alvarado. Se expresa que durante ese lapso "varias veces hubo necesidad de buscar un nuevo emplazamiento para Santiago"¹, debido a acciones de levantamiento llevadas a cabo por la población indígena.

En el año de 1527, se realizó el trazo de una nueva ciudad en el Valle de Almolonga. Este sitio fue parcelado a españoles en los repartimientos de las tierras agrícolas². El centro de la ciudad de Santiago estuvo ocupada por los españoles, que eran encomenderos, comerciantes dueños de haciendas rurales, maestros, artesanos u oficiales del gobierno³. Fue la clase privilegiada la única que apareció concentrada en el centro de la ciudad de Santiago.

En el año de 1541, ocurrieron un fuerte temporal y algunos temblores, que arrasaron la ciudad, lo que propició, que dicha capital fuera trasladada al valle de Panchoy.

En 1773, a consecuencia también de los terremotos, la ciudad se trasladó al Valle de la Ermita: "Este primer asentamiento en el noreste, conocido como la Parroquia"⁴. En esta nueva sede, la

¹ Gellert, Gisela. Desarrollo de la estructura espacial en la ciudad de Guatemala: Desde su fundación hasta la revolución de 1944. Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad de Costa Rica. 1990. pp. 32

² Lutz, Christopher. Historia Sociodemográfica de Santiago de Guatemala. 1541-1773. CIRMA No. 2, 1984. pp. 55

³ Ibid. pp. 368

⁴ Gellert, Gisela. Desarrollo... op.cit. pp. 35

capital, mantuvo en su diseño los mismos elementos urbanísticos del trazo damero. Uno de sus cuadros centrales, lo ocupó la plaza mayor. Su distribución y modo de funcionamiento, no se apartó del patrón anterior, y es así como se llega a la época independiente sin ninguna "modificación esencial en el cuadro colonial de la ciudad"⁵.

El aspecto urbanístico, como banquetas o aceras empedradas, se atendió en este período, lo que se advierte cuando el Cabildo acepta la iniciativa del Jefe Político Superior Interino Gavino Gaínza para proceder a enlozar las aceras de las principales calles, por lo que se acuerda una suscripción voluntaria para llevar a cabo el costo de dicha obra. Las banquetas tenían que ser al nivel de la calle con la inclinación necesaria, cubriendo la faja que quedaba entre el enlozado y la pared; el material utilizado era piedra menuda. Se inició en la calle del Palacio hasta San Francisco; en la del Estanco de Tabaco, en la del Carmen hacia la parte de atrás de la Catedral y en la cuadra de la Universidad al Seminario⁶.

Lo que demuestra que en esa época hubo interés de las autoridades en relación con el ornato y que había una relación necesaria con los vecinos que tenían los medios económicos para asumir la responsabilidad de colaborar.

Llegó al poder Rafael Carrera, y se instaló por treinta años, la estructura económica fue la misma que se tuvo en la Colonia. El cultivo de la cochinilla se constituyó en el principal aporte a la economía.

⁵ Ibid pp. 35

⁶ AGCA. Sig. A1.2 Leg. 2194 Exp. 15747. Año 1821.

En cuanto a las construcciones públicas, se menciona el edificio para la Universidad, iniciado en 1786 y terminado en 1840. En el orden interno de defensa de la ciudad, ante la presión "de las guerras civiles centroamericanas"⁷, se reforzó la ciudad con la construcción de dos fuertes: San José y San Rafael Matamoros.

Se destaca entre "uno de los edificios más representativos de la época, el de "la Sociedad Económica de Amigos del País, terminado en 1855"⁸.

Encontramos que en 1844, se continuó la construcción de aceras, sobre todo en las calles que conducían a El Calvario, Jocotenango, Cerro del Carmen y Cementerio de San Juan de Dios⁹.

Se dice que por falta de fondos, no se realizaron mejoras infraestructurales, con la excepción de solamente las aceras y se colocó alumbrado público en forma de faroles. El cementerio principal se localizaba atrás de la catedral¹⁰.

La Municipalidad se encargó de la construcción de aceras y los dueños de casas estaban obligados a reintegrar su valor, en un plazo que no pasara de los cinco meses, sólo en el caso que la persona justificaba carecer de fondos económicos para agilizar su pago.

La anterior medida tomada por la Municipalidad, se debió a que al requerir el pago de la construcción de las aceras, encontraba que el vecino se negaba a pagar por considerarse amparado por el

⁷ Gellert, Gisela. op.cit. pp35

⁸ Ibid. pp. 35

⁹ AGCA. Sig. B.78.35 Leg. 752 Exp. 17729. Año 1844

¹⁰ Gellert, Gisela. op.cit. pp. 36

artículo 184 de las Ordenanzas Municipales. El artículo dice entre otras cosas lo siguiente:¹¹

"que los vecinos que condamente puedan, las construyan por su cuenta y acreditando lo contrario se verifiquen de los fondos de Policía"¹².

La obra del empedrado consistía en construir nuevos pavimentos, y la reparación de la calles. En 1865, se concluyó la reparación de las siguientes calles:¹³

Los Inocentes en la 11a. calle oriente

La Armonía en la 12a. calle oriente (antiguo muro de Santa Clara y conducía a la 12a Av. Sur).

La Victoria en la 12a. calle poniente

Santa Teresa en la 4a. calle oriente

San Sebastián en la 3a. calle oriente

La Circunferencia del Estanque de la Recolección en la 3a. calle poniente¹⁴

Del Seminario en la 9a. calle oriente (zona 1)¹⁵

La Concepción en la 7a. avenida norte (zona 1)

La Congregación en la 4a. avenida norte

Del Hospital en la 1a. avenida 11 calle

Real en la 6a. avenida sur (Desde la 18 calle al Hipódromo)

Esquina del Carmen en la 8a. avenida sur.

El desarrollo que a partir de 1871, se acentuó en el país, durante el período Liberal, permitió el impulso de mejoras en la

¹¹ AGCA. Sig. B. 78.35 Leg. 753 Exp. 17734. Año 1844.

¹² AGCA Sig. B.78.35 Leg. 753 Exp. 17729 Año 1852

¹³ HAGCA. Memoria de la Municipalidad Ciudad de Guatemala. Año 1865.

¹⁴ Acuña García, Augusto. Las calles y avenidas de mi capital y algunos callejones. Editorial del Ejército. Guatemala, 1986. pp. 41

¹⁵ Lara F., Celso. Por los viejos Barrios de la Ciudad de Guatemala, CEPOL-USAC. 1977. pp. 236-237.

ciudad de Guatemala. A ese respecto se señala que uno de los cambios más notables lo constituyó la expropiación de propiedades de la Iglesia Católica. Fue así como el Estado confiscó en la ciudad todos aquellos edificios que pertenecían a la misma Iglesia: conventos, terrenos eclesiásticos, cofradías. Eso vino a dotar a la ciudad de instalaciones ya existentes pero que tuvieron otra función a la anterior y que no afectaron la distribución del espacio de la ciudad, pasando a formar parte de las oficinas administrativas gubernamentales¹⁶.

La europeización que se da en ese período, en particular por parte de la élite, hace explicable lo que a continuación se apunta: "La situación de Guatemala, como plaza mercantil es el eje del movimiento comercial y cuenta muchísimos, espaciosos y bien surtidos almacenes, montados casi todos a la europea, en donde se exhiben y se expenden los principales productos americanos, franceses, ingleses, alemanes, españoles, italianos, etc. desde los artículos de primera necesidad, como los paños y las telas ordinarias, hasta los de más desenfrenado lujo"¹⁷

En cuanto al área urbana hubo una expansión, que provocó la creación "de nuevos barrios y cantones para la creciente población sin recursos, y primeras suburbanizaciones para la clase alta"¹⁸.

El ensanchamiento de la ciudad se dió de la siguiente manera:

Potrero de Bolaños, en el extremo sur-oeste, se dividió en lotes para construir el Canton La Paz
1881 Se anexo el Cantón Candelaria y la Parroquia.

¹⁶ Contreras Pinillos, Ileana. Desarrollo histórico urbanístico de la zona 1. Tesis, Fac. Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1976. pp. 41

¹⁷ Primer directorio de la capital. Guatemala 1894. pp. 545.

¹⁸ Gellert, Gisela. op.cit. pp. 37

- 1882 Los Llanos del Hospital de San Juan de Dios, se lotificó para crear el Cantón Elena.
- 1883 La Reformita, al sur de la Paz
- 1885 San Pedro las Huertas, se fundó el Cantón la Independencia, extremo sur-este.
- 1887 El Tempiscal, hacia el sur.
- 1889 El Llano de Matamoros, se lotificó, extremo oriente.
- 1890 El Cantón Cervantes, en el llano de Palomo.
- 1890 El Cantón Barrios, hacia el sur
- 1890 El Cantón Barillas, hacia el sur¹⁹

Durante el gobierno de Justo Rufino Barrios se construyeron importantes edificios dedicados a la Administración Pública²⁰.

Se considera que en las primeras dos décadas del gobierno Liberal, el desarrollo que tuvo la ciudad, permitió que los obreros y pequeños empleados, se vieran beneficiados con concesiones de vivienda²¹.

Durante el gobierno de José María Reyna Barrios (1892-98) predominó en el desarrollo de la ciudad una ornamentación al estilo Parisino²². El había viajado por Europa y tenía la idea de embellecer la capital, dándole con sus reformas una fuerte influencia francesa²³. Es decir, se sintió atraído por la cultura francesa. Como señala G. Gellert: que Reyna Barrios, tuvo una visión típica de la oligarquía. La objeción principal que se le hace a Reyna Barrios, es que eran cuestiones que no sólo no iban a

¹⁹ Contreras Pinillos, Ileana. op.cit. pp. 43

²⁰ Ibid. pp. 41

²¹ Gellert, Gisela. op.cit. pp. 39

²² Ibid. pp. 39

²³ Contreras Pinillos, Ileana. op. cit. pp.51

satisfacer las necesidades reales de la población, sino que por el contrario fue ocultar la verdadera realidad, y de esa manera se desviaba la atención de los problemas que habían en esa época.

Lo dicho anterior, explica porqué el Cantón de la Exposición fue creado como área de vivienda que facilitó a la élite cafetalera desplazarse del centro a esos chalets y áreas jardín como se usaba en Europa²⁴. "La exposición Centroamericana es una de las principales motivaciones para el rápido auge y crecimiento urbano hacia el sur del Valle de la Ermita manifestándose este fenómeno con las obras de infraestructura creadas para el efecto"²⁵. El cantón de la Exposición fue llamado así en recuerdo de la exposición centroamericana de 1897.

Para la instalación del nuevo medio de transporte (tranvía), fueron necesarias algunas remodelaciones en la localización de las calles, algunas de ellas más importantes que otras. Además, uno de los servicios básicos, como la instalación de agua, se vió afectado por la construcción de dicho tranvía.

Fue tal la colaboración de los vecinos en aquella época, que un vecino de la ciudad cedió a favor del gobierno una faja de tierra para ensanchar el Boulevard 30 de Junio²⁶. Pero también hubo personas que reclamaron una indemnización por valor de fajas de terreno que la Compañía del Ferrocarril Urbano había ocupado para colocar la línea, que conducía desde la 13 calle poniente hasta el Cementerio General.²⁷

²⁴ Fajardo Ma. Milagro. Urbanismo de la Ciudad de Guatemala en la última década... Tesis. Escuela de Historia. USAC. 1990. pp. 18.

²⁵ Ibid. pp. 70

²⁶ AGCA. B.100.1 Leg. 1446 Exp. 34651 Año 1897.

²⁷ AGCA B.78.39 Leg. 1501 Exp. 35987. Año 1890.

"La parte central de la ciudad está determinada por 12 avenidas que se extienden de norte a sur, cruzadas por 18 calles de Oriente a Poniente"²⁸.

En el año de 1894, la ciudad estaba dividida en 10 cantones: Candelaria, Parroquia Vieja, Elena, Libertad, Barrios, Barillas, La Paz, La Independencia y la Exposición, estando anexado al cantón La Paz, el nuevo Cantón La Reforma, contando la ciudad con 71,527 habitantes²⁹ (Ver Anexo No. 1). Lo que demuestra un crecimiento de la urbanización, resultado de dichas políticas y cómo se iba extendiendo por su dos rumbos, Norte y Sur, pero sobre todo hacia el sur. Vemos por ejemplo el Cantón Tívoli que se extiende entre el de la Exposición, al norte, Ciudad Vieja al este, Parque La Aurora, al sur y los Cantones La Paz y Pamplona, al oeste. Lo atraviesa de norte a sur la Avenida "15 de septiembre", que es continuación de la 7a. avenida sur del Cantón Central, y que llega hasta los Arcos³⁰.

Dentro de este panorama general, señalaremos el período posterior al asesinato de Reyna Barrios, el gobierno de Estrada Cabrera, que se mantuvo durante 22 años, y hubo escaso desarrollo urbano en la ciudad. "Sólo hay que mencionar una segunda pequeña suburbanización para la clase alta en el norte de la ciudad, producto de la obsesión del dictador por levantar templos en honor de la diosa Minerva en todo el país"³¹

A raíz del terremoto del 17, Estrada Cabrera pasó a vivir en la Palma zona 5, lo cual revistió de importancia a ese sector en el

²⁸ Primer Directorio. op.cit. pp. 8

²⁹ Contreras Pinillos, Elena. op.cit. pp.55.

³⁰ Villacorta, J. Antonio. Monografía... 1926. pp. 174-75.

³¹ Gellert, Gisela. op.cit. pp 39.

sentido urbanístico.

En 1910, por acuerdo gubernativo, se autorizó a la Municipalidad para que llevara a cabo la construcción de una gran calzada que, partiendo de la 2a. calle poniente del Cantón La Libertad, terminara a la puerta del Cementerio; pero como en esa época se carecía de los fondos necesarios, se solicitó el concurso de los vecinos, de los dueños de empresas de carruajes, lo mismo que de la empresa del ferrocarril cuyos rieles iban a ser colocados en el centro de esa gran avenida³².

En el período de Estrada Cabrera, se da la particularidad de que boulevares, calles, ciudades llevaban su nombre, por ejemplo: el Boulevard Estrada Cabrera que conducía a la Plazuela de la Parroquia. La calzada que unía el barrio de la Antigua Ermita con el de Jocotenango, se consideraba de positiva utilidad para el vecindario no sólo para aquellos cantones sino para la ciudad entera, para facilitar a los pueblos que hacían su comercio de víveres en la capital. Los gastos para dicha obra fueron cubiertos por suscripción voluntaria de varios vecinos de la ciudad³³.

Con los terremotos de 1917-18, la ciudad quedó muy dañada, y para su reconstrucción en la mayor parte se empleó las estructuras ya existentes³⁴.

En cuanto a los sectores de escasos recursos, fue preciso, adjudicarles gratuitamente lotes en el Gallito y la Recolectión³⁵. El terremoto provocó, sin duda, la puesta en marcha de un conjunto

³² HAGCA. Memoria de la Municipalidad ciudad de Guatemala. Año 1910.

³³ HAGCA. Diario de Centro América, 25 de junio 1913.

³⁴ Contreras Pinillos, Ileana. op. cit. pp.60

³⁵ Ibid. pp. 62.

de medidas inmediatas, por ejemplo "surgen algunos campamentos provisionales"³⁶.

"La catástrofe coincidió con una fase de gran estabilidad económica y política en Guatemala. La caída del precio del café en 1917 provocó junto con las malas cosechas de los años 1918/19 una grave crisis financiera"³⁷.

CONCLUSIONES:

Al consolidarse las políticas económicas, que se incrementaron en el período Liberal, queda al descubierto el papel que desempeñó la ciudad, a nivel de centro de administración financiera y comercial así como de control político.

La ciudad se extendió por el crecimiento natural de población; y por los desplazamientos de la población a la ciudad capital en busca de mejorar su situación económica.

1.1 EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD COLONIAL

El material referente a esta época es escaso por lo que no se posee suficiente información sobre transporte. Sin embargo, de la información que se obtuvo se deduce: Que el uso del transporte de tracción animal, así como el carruaje fue usado por las autoridades y la élite de la ciudad. Estos carruajes como bienes de lujo aparecieron en manos de una minoría privilegiada, la que por contar con los mayores recursos económicos podía disponer de ese medio de transporte.

³⁶ Ibid. pp. 62

³⁷ Gellert, Gisela. op.cit. pp.39.

Se encuentran noticias al respecto en una conferencia sobre puntos históricos dictada en el Instituto de Señoritas, en la que se señala que solo podían usar coche o carroza, el Presidente, los Oidores y el Obispo³⁸.

Alrededor de 1680, se expone la solicitud al Rey del Rector de la Universidad de San Carlos Dr. D. Joseph de Baños y Sotomayor para que no se le impida asistir en coche, con tiros largos y dos cocheros, a los actos públicos que se le ofrecían al claustro. El Rey no quería que la Universidad de San Carlos se excediera con el mismo hábito y costumbre que tenía la Universidad de México.³⁹

Es importante señalar, en particular el papel de los artesanos y la presencia del transporte en la ciudad Colonial; Severo Martínez en su análisis sobre el tema dice: "En otros tiempos duraban semanas y meses, a lomo de mula, los viajes que hoy se realizan en pocas horas"⁴⁰.

El autor se centra principalmente en mostrar como "de la crianza y el comercio de ganado caballar, que era fenómenos determinados principalmente por las necesidades del transporte, ... y que aquellas formas de desplazamiento hubieran sido imposibles sin la participación del esfuerzo de varios tipos de artesanos. En efecto la bestia de tiro y carga, criada y domesticada, no estaba en condiciones de recibir carga, ni de llevar sobre sí a un jinete, y aún menos de tirar de cualquier tipo de carro. En el primero y segundo casos hacían falta los aparejos y arneses, la montura y algunas cosas más en el tercero, el vehículo mismo"⁴¹.

³⁸ HAGCA Diario de Centro América, 5 de agosto 1913.

³⁹ AGCA Sig. A.1.3 Leg. 1884. 25 de mayo de 1682.

⁴⁰ Martínez Peláez, Severo. La Patria del Criollo. Edit. Universitaria. 1973. pp. 300.

⁴¹ Martínez Peláez, Severo. Op.cit. pp. 301-302.

En la cita precedente, se destaca la importancia de los artesanos, en la sociedad colonial. Las funciones de cada uno de ellos, fueron precisamente las que le dieron un perfil a la ciudad colonial.

1.2 FORMAS DE TRANSPORTE ANTERIORES A LA REFORMA LIBERAL

1.2.1 Carruaje Privado

Es importante señalar que, en 1821, la demanda de movilidad de los carruajes como medio de transporte, seguía destinado a algunas personas, es decir que, en primer lugar, los desplazamientos que se hacían en esa época por medio de los carruajes, tenían como fin el paseo, el descanso o la participación en actividades "sociales".

La denominación que tenían los carruajes que se empleaban para el transporte, variaba por el estilo, es decir, podían ser tirados por dos, cuatro y aún más caballos. Existían los carruajes ligeros de dos, y cuatro ruedas.

A continuación los diferentes estilos de carruajes:

- Coche: Carruaje generalmente de cuatro ruedas
- Calesa: carruaje de dos o cuatro ruedas con dos asientos
- Cabriolé: especie de silla volante
- Birlocho: (ingl. Whirlicote, carro abierto) carruaje ligero de cuatro ruedas y cuatro asientos, abierto por los costados
- Faetón: carruaje alto y descubierto, de cuatro ruedas, con dos asientos paralelos para cuatro personas.
- Forlón: especie de coche antiguo de cuatro asientos; sin estribos, cerrado con puertecillas
- Buggy: coche ligero de dos ruedas
- Carroza: coche grande y lujoso

Cupé: coche cerrado de cuatro ruedas y dos asientos. Parte anterior de una diligencia

Landó: (fr.landau) coche de cuatro asientos, de capota móvil

Wiski: especie de cabriolé ligero, de origen inglés, con dos ruedas y tirado por un caballo

Carretas: carro tosco y bajo, tirado por bueyes⁴²

A este respecto encontramos en el listado de la Municipalidad que el número de carretas en la ciudad de Guatemala era de 64, a este medio de transporte le correspondía básicamente el acarreo de mercaderías dentro de la ciudad.

Como lo demuestra la siguiente lista que da a conocer la Municipalidad de la ciudad de Guatemala de los dueños de coches y carruajes existentes.

"Razón de los dueños de coches y carretas que ruedan en esta Corte

El Ylmo. Arzobispo	1
Co. Miguel Bustamante	1
Co. Pedro Serón	2
Co. Antonio Rivera Cabezas	1
Co. Basilio Porras	1
Ca. Juana Piñol	1
Ca. Juana Pavón	1
Ca. Luciana Lama	1
Ca. Gertrudis Asturias	1

10⁴³

Además el anterior listado contiene 3 volantes y 64 carretas.

⁴² Diccionario Enciclopédico Quillet, Edit. Cumbre, S.A. México, 1979.

⁴³ AGCA. Sig. B.78.39 Leg. 767 Exp. 18443 Año 1824.

En 1826, la Municipalidad da cuenta de: "Los coches, virlochos y carros que han mandado en esta Corte en el año de 1826.

C. Padre Arzobispo	1 coche en seis pesos	6
C. Pedro Serón	1 id. id.	6
Ca. Gertrudis Asturias	1 id. id.	6
		44
		18"

Además:

"Cuenta de los Coches, Virlochos y carretas que no han querido pagar por más recomendaciones que se les han hecho por cuya causa se ha demandado ante el Alcalde lo. C. Juan Miguel Bustamante.

Los Ciuds. Pedro Nagera	1	6 pesos
Basilio Porras	1	6 pesos
Vicente Pavón	1	6 pesos
Antonio Rivera	1	6 pesos
Dolores Asturias	1	6 pesos
Rivas	1	6 pesos
Juana Piñol	1	6 pesos
	7	42 pesos"45

Las anteriores listas demuestran que se hacía el pago, para atender el perjuicio que los vehículos ocasionaban a los empedrados. Como se puede observar en el punto que trata el Impuesto-Matrícula.

⁴⁴ AGCA Sig. B.78.39 Leg. 767 Exp. 18457 Año 1826

⁴⁵ AGCA Sig. B.78.39 Leg. 767 Exp. 18457 Año 1826

1.2.2 Carruaje de alquiler

El carruaje combinaba su función de transporte público; es decir, el carruaje de alquiler que llevaba a las personas a donde lo desearan. Tal como sucedió en 1823, cuando la señora María Manuela Jáuregui, alquiló su forlon para que el Excelentísimo Ayuntamiento de la ciudad de Guatemala realizara varias actividades sociales. Por ello se le pagó a dicha señora la cantidad de catorce pesos y tres y medio reales por diecinueve un cuarto de horas, saliendo a seis reales cada hora. A continuación se detallan las actividades realizadas por el Ayuntamiento:

31 de diciembre de 1822, se utilizó media hora.

5 de febrero de 1823, día de San Felipe de Jesús, se utilizó de la Merced a las Capuchinas: cuatro horas.

8 de marzo de 1823, el Ayuntamiento lo utilizó para asistir a San Juan de Dios, estuvo tres horas y tres cuartos.

21 de marzo de 1823 asistió a Santo Domingo, viernes de Dolores, estuvo dos horas.

25 de marzo de 1823, asistió a la Merced, ocho horas⁴⁶

2. FORMAS DE MANTENIMIENTO DE LAS CONDICIONES INFRAESTRUCTURALES DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE URBANO

2.1 IMPUESTOS-MATRICULA

Los impuestos establecían la obligatoriedad a los dueños de los carruajes de pagar el arbitrio requerido por la Municipalidad, debiendo ser refrendado cada año. Para atender el perjuicio que los vehículos ocasionaban a los empedrados, se recurrió a tomar esa acción.

⁴⁶ AGCA Sig. B.78.44 Leg. 784 Exp. 19240 Año 1823

Los conductores de los carruajes habían demostrado abusos al llevar dichos vehículos y cometían accidentes lamentables; por eso se les prohibía que montaran por las calles públicas. La persona que no atendía esa disposición sufría la pena de ser destinada por ocho días al servicio de las obras de fortificación.

Para el buen cumplimiento de las disposiciones de la Municipalidad, se pedía a los Alcaldes constitucionales, a los auxiliares de los Cantones, a la Policía y al Ministerio de Justicia su colaboración.⁴⁷

La Municipalidad se interesó en ello a partir de 1820, tal como se observa en acta levantada el 31 de octubre de ese año y en la que se lee entre otras cosas lo siguiente: "que el perjuicio que los carruajes hacen en los empedrados en la ciudad, y se acordó imponer a los forlones la pensión de seis pesos anuales, a las calesas de dos ruedas la de tres y a las carretas doce reales"⁴⁸. Se les multaba la primera vez con un peso; por la segunda dos pesos y por la reincidencia se tomaba la convenía. Los vehículos eran llevados al Cabildo hasta que la multa se pagara y la dividían entre el aprehensor y el fondo de policía.

Por medio de un bando se daba a conocer el impuesto reglamentado. Se insistió para que los dueños de carruajes y otros vehículos pagaran porque se resistían a pagar: arguían que no tenían que hacerlo debido a que no habían utilizado sus carruajes en la ciudad por considerarse exonerados, ya que por acuerdo de la Diputación Provincial se estableció que los carros que existían fuera del perímetro de la ciudad pagaban la mitad del impuesto.⁴⁹

⁴⁷ AGCA Sig. B.78.19 Exp. 15136 Leg. 696 Año 1828

⁴⁸ AGCA Sig. B.78.44 Exp. 19375 Leg. 796 Año 1832

⁴⁹ AGCA Sig. B.78.44 Exp. 19410 Leg. 797 Año 1834.

La colaboración de las instituciones involucradas se prestó para llevar a cabo el buen cumplimiento del reglamento de arbitrios sobre los vehículos. Es así como en 1834, el propietario de un carruaje, el señor Santiago Machado, se quejó contra un policía que le quitó a su criado el carruaje que tenía un mes de estar rodando para su servicio particular. Ignoraba dicho señor que tenía que contribuir con un impuesto⁵⁰.

El impuesto de los vehículos fue temporalmente interrumpido en los años de 1832 y 1833. Se pretendía de parte de las autoridades Municipales controlar el número de personas que debían de pagar, porque en años anteriores habían pagado muy pocas.⁵¹

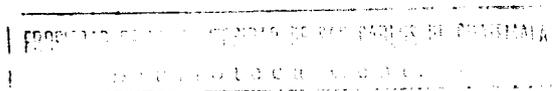
Por 1839, todavía se plantea el problema de recuperar el impuesto, por lo que las autoridades solicitan a la policía que proceda a entregar al tesorero 100 tablas para matricular los vehículos, poniendo en ellas el nombre del carruaje, para qué debía servir y la cantidad que debían de pagar por el impuesto.

El Jefe Departamental, utilizando un bando, recomienda a todos los dueños de carruajes que en el término de 10 días se tenían que presentar a matricularlos, llevando el vehículo para verificar la tabla marcada⁵². Al mismo tiempo, se les anunciaba un cobro de 2 a 5 pesos a todos los dueños de carruajes y otros tipos de vehículos, revela que fue una gestión deficiente. A partir de 1842, se acordó reformar los reglamentos vigentes, como a continuación se indica: "**Artículo 1o.** Dentro del término de seis días contado desde la publicación de este acuerdo, el señor Fiel Ejecutor recogerá todas las marcas que se hayan dado a los propietarios de carros, hayan pagado o no la cuota correspondiente,

⁵⁰ AGCA Sig. B.78.39 Exp. 35898 Leg. 1498 Año 1834

⁵¹ AGCA Sig. B.78.44 Exp. 19410 Leg. 797 Año 1834

⁵² AGCA Sig. B.78.39 Exp. 18513 Leg. 768 Año 1839



estén o no matriculados. **Artículo 2o.** Dentro de otros seis días siguientes a los primeros, todos los dueños de coches, quitrines, carretas u otra especie de carros tirados por bestias o bueyes ocurrirán a matricularlos, con el objeto de que se tome la correspondiente razón respecto de su calidad y dueño. **Artículo 3o.** Esta matrícula se verificará por el señor Fiel Ejecutor y contador de Propios en el edificio Municipal, expidiendo aquel para cada carruaje la marca y número correspondiente. **Artículo 4o.** Cualquier carro que rodare en las calles, pasado el término fijado en el artículo 2o. sin el signo y número referidos, o con ellos pero sin estar matriculados, será tomado por los agentes de policía y conducido al edificio Municipal donde permanecerá hasta que se verifique la matrícula, procediéndose contra el dueño como defraudador de rentas. **Artículo 5o.** Se suplicará al señor Corregidor publique por bando este acuerdo para que llegue a noticia de todos aquellos a quienes toca". Firma el documento el Secretario de la Municipalidad⁵³.

En 1845, los carruajes que existían fuera de la jurisdicción de la ciudad, seguían pagando la mitad del impuesto, por ejemplo: el señor Pedro Aycinena solicita al Secretario de la Municipalidad que a los tres carros de su Hacienda El Naranjo no se les exija pagar el impuesto señalado a los de la ciudad de Guatemala. Por lo que la Municipalidad acordó no cobrarle el impuesto de la ciudad, sino la mitad por no transitar diariamente, como los demás, en las calles de la ciudad y por estar dos leguas fuera de esa jurisdicción.⁵⁴

También se defraudaba a los fondos Municipales, por ejemplo: un dueño de dos carretas de distintos impuestos, matriculaba la que debía tener menor cantidad de impuestos y después hacían rodar la

⁵³ AGCA Sig. B.78.44 Leg. 809 Exp. 19592 Año 1842.

⁵⁴ AGCA Sig. B.78.39 Leg. 769 Exp. 18591 Año 1845.

otra agregándole la placa de menos cantidad. Este era un fraude que no era fácil de ser detectado. Por lo que se les obligaba de parte de la policía a llevar una tablita con una letra o señal que indicara que estaba al día con la tesorería.⁵⁵

Las autoridades Municipales, teniendo en consideración el perjuicio que causaban los diferentes transportes a los empedrados de las calles, aceras y acueductos, organizaron una comisión para que dictaminara la manera de construir los carruajes y el peso que podían conducir. Por consiguiente recomiendan que: todo quitrín o carruaje de lujo que sirva para pasearse dentro de la ciudad y cuyas ruedas no tengan dos pulgadas de ancho en sus llantas, pagaría diez y ocho pesos y si llegaba a pasarse de ese número, pagaba dieciseis⁵⁶. Es el Corregidor del departamento de Guatemala el encargado de ordenar a la Municipalidad para que proceda a registrar la matrícula de todos los carros. (Ver Anexo. No. 2).

La señal de matrícula que daba la Municipalidad consistía en una plancha de metal para los carruajes y de madera para las carretas. La plancha de zinc llevaba el número del carruaje, y era colocada en la parte de atrás. Los dueños pagaban cuatro reales por el valor de la plancha, además del impuesto de seis pesos anuales ya establecido, bajo el cual renovaban todos los años la licencia. El dueño sin la señal de la matrícula era obligado a pagar una multa de diez pesos. El que vendía su carruaje, debía poner la venta en conocimiento de la Contaduría de Propios, expresando el nombre del comprador y el número. Las citas anteriores demuestran interés de parte de las autoridades encargadas, por establecer una conexión entre el servicio de transporte y la infraestructura del transporte urbano.

⁵⁵ AGCA Sig. B.78.39 Leg. 770 Exp. 18662 Año 1849

⁵⁶ AGCA Sig. B.78.44 Leg. 828 Exp. 18934 Año 1849.

En 1868, se encuentran noticias de que se exoneraba de matrícula de impuesto el carruaje destinado al Sacerdote que llevaba el Santísimo Sacramento en la fiesta del Corpus, y el que servía exclusivamente para el mismo objeto en las visitas de Parroquia. También estaban exonerados los carruajes que eran propiedad del Hospital. En 1873, todavía se pagaba 6 pesos anuales de impuesto de los vehículos. Dos años más tarde, se hace notar la necesidad de ponerle denominación a las calles y numeración a las casas de la ciudad. Esa reforma se hacía cada día indispensable, por lo que se propone a la Municipalidad que cobre doce pesos anuales de impuesto a los carruajes puramente de paseo y de uso particular, cuyo impuesto se recordaba que desde 1840, era solamente de seis pesos⁵⁷.

CONCLUSIONES:

Durante el período reseñado, el transporte por medio de carruajes que se dió en la ciudad colonial, desempeñó funciones recreativas: paseo, descanso o la participación en actividades sociales y como un medio de distinción de privilegio de la élite y las autoridades de la ciudad. La mayoría de las personas permaneció al margen, es decir, la única alternativa que tuvieron fue caminar de un punto a otro.

En este contexto cobra importancia lo que expresa Severo Martínez "la ciudad debía ser un centro de dominio y de disfrute de lo dominado, un centro para vivir sin trabajar"⁵⁸. Es esa situación la que refleja de algún modo las condiciones sociales de atraso en que se encontró la sociedad colonial. El comportamiento de la minoría, no permitió impulsar un desarrollo en dirección a las vías de comunicación urbana.

⁵⁷ B.78.39 Leg. 777 Exp. 19080 Año 1875.

⁵⁸ Martínez Peláez, Severo. La Patria del Criollo. Edit. Universitaria. 1973. pps. 304-305.

A partir de 1821, fue necesario crear el impuesto a los carruajes. Los recaudadores de la Contaduría de Propios de la Municipalidad, agotaban los arbitrios para su cobro, demandando a los morosos. Ya que éstos rodaban sus carruajes libremente, sin noticia ni anuencia del cuerpo Municipal, por lo que fue necesario establecer la regulación del transporte urbano: se obligó a los dueños de carruaje y otros carros a presentarse a la Municipalidad por la licencia, sin ella no podían salir con carruaje alguno a las calles de la ciudad. También obligó al solicitante a presentar el carruaje, para ponerle una marca, y se impuso al dueño la cuota mensual en que debía contribuir. Para carruaje era de 6 pesos anuales, lo podían pagar mensualmente, o cada cuatro meses.

El impuesto se estableció para atender el perjuicio que los vehículos ocasionaban a los empedrados de la ciudad.

Para llevar a cabo las disposiciones de la Municipalidad, se pidió la colaboración a los Alcaldes, a los auxiliares de cantones, a la policía y al Ministro de Justicia.

Lo anterior demuestra interés de parte de las autoridades encargadas por establecer una conexión entre el servicio de transporte y la infraestructura del transporte urbano.

CAPITULO II

1. LA REFORMA LIBERAL: SURGIMIENTO DE NUEVAS FORMAS DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

1.1 DETERMINANTES HISTORICAS DEL SURGIMIENTO DE NUEVAS FORMAS DE TRANSPORTE URBANO

En este punto consideramos importante recoger algunas referencias, que sintetizan las manifestaciones coyunturales que permitieron la ruptura con el gobierno de los conservadores en 1871.

En primer lugar, uno de los puntos sobre el cual gira la crisis, es que por un lado desarrolló una plaga que terminó con los nopaleros, lo que hizo que se resintiera la producción y exportación de grana; y por otro lado, se expanden los colorantes químicos (añilinas alemanas) al mercado europeo por el año de 1865. De ahí la necesidad de que se empiece a desarrollar el cultivo del café⁵⁹.

"El control político y económico seguía en poder de los criollos, y a éstos, como antes, no les convenía el fortalecimiento económico de otros sectores sociales, pero la necesidad de obtener divisas los hizo incentivar y fomentar la producción cafetalera.

Las tierras y el régimen de propiedad se encontraban controlados por los hacendados coloniales; los pequeños y medianos productores de café exigían la oportunidad de comprar tierras y el gobierno conservador se las denegó. Necesitaban abastecimiento de fuerza de trabajo y el Estado no se las proporcionó.

⁵⁹ Rodríguez G., Danilo. El proceso del subdesarrollo guatemalteco. Tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos, 1974 pp. 285.

El caso se repite ante la necesidad de los caficultores en cuanto a la construcción de caminos, puertos y medios de comunicación".⁶⁰

Por lo que, se planteaba la necesidad de que el Estado tuviera correlación con los intereses particulares y propios que pretendían los cafetaleros.

"Lo cierto es que los cafetaleros de acuerdo a sus intereses impulsan una serie de reformas que conllevan la modernización del país, ... Esta modernización permitió ampliar las fuentes de trabajo urbanas; propició y aumentó la burocracia y el aparato de fuerza pública"⁶¹.

D. Rodríguez afirma "que la Revolución Liberal concibió la actividad económica de extranjeros como beneficiosa; reconociendo Barrios la necesidad de desarrollar el país, ... Esta actitud la plasma en el decreto de Unión Centroamericana de fecha 28 de febrero de 1885, donde expresa que una de las principales y más urgentes necesidades, es la de atraer capitales extranjeros y grandes corrientes de inmigración honrada, inteligente y laboriosa para explotar la riqueza de nuestros países"⁶².

El auge expansionista y el aumento del desarrollo interno de Europa occidental y de los Estados Unidos, hizo que los liberales favorecieran la entrada del capital extranjero a Guatemala. Esa actitud se manifestó desde que tomaron el poder, haciéndose más notoria alrededor de 1880.⁶³

⁶⁰ Batres Valladares, Alfonso. Esbozo Interpretativo de la estructura agraria en Guatemala. Tesis Facultad de Ciencias Económicas. 1979. pp. 113.

⁶¹ Ibidem pp. 123

⁶² Rodríguez G., Danilo. Op.cit. pp. 309.

⁶³ Ibid. pp. 293-311

La Reforma Liberal en Guatemala creó una infraestructura para el nuevo producto de exportación, que requería grandes inversiones que se volcaron a la construcción de caminos, ferrocarriles, telégrafos, puertos y plantas eléctricas, no con el objetivo de servir a la mayoría, sino porque eran fundamentales para el cultivo del café en gran escala.

Así mismo, este desarrollo de la caficultura repercutió en el transporte urbano. Seguidamente veremos algunos de los medios de transporte usados en la época.

1.1.1 Carruajes de Punto

El carruaje de punto o de sitio era el matriculado y destinado al servicio del público.

Es necesario señalar que los carruajes de punto van a tener una función social y económica es decir, el trayecto o desplazamientos de las personas para viajes ocasionales y cotidianos: tenían como fin el trabajo, paseo, descanso y otras actividades sociales como, bautizos, visitas, casamientos y entierros; lo cual ya se consideraba como una función vital dentro de la ciudad.

Por otra parte, sobre todo en las ferias, centro de reunión para actividades fundamentalmente económicas, en las que gran parte de la población se volcaba, los carruajes de punto conservaban su importancia pues trasladaban a un buen número de la población. Es por ello que la prensa solicitaba que los dueños de carruajes de punto no alteraran los precios, por considerar que las personas de escasos recursos no tenían otra elección, ya que el carruaje de alquiler era más caro. Los carruajes particulares que existían eran de toda variedad de diseños, por ejemplo: Cupé, Faetón, Buggy, Landó, Sulky, Cabriolé, Victoria y Surrey.

Esto dentro del marco citadino ya que "Guatemala, como casi todas las capitales del mundo, es la ciudad más importante de la República: aquí residen, el Poder Legislativo; el Judicial; y el Ejecutivo.

Aquí residen también las mejores y más opulentas casas de comercio, los más acreditados artesanos e industriales, numerosos abogados, médicos, ingenieros, pintores, músicos, etc."⁶⁴.

Los carruajes de punto eran conocidos con el nombre de "realeros". No se sabía cómo ni cuándo los carruajes tomaron posesión de los lugares, pues parecía que la poseían a perpetuidad, colocándose allí desde el humilde realero hasta la lujosa victoria de caballos extranjeros.

Veamos la continuación la tarifa de dichos carruajes:

"Tarifa

Carrera de 12 cuabras o fracción, en días de trabajo y en tiempo seco:

Una o dos personas 4 reales

Cada persona más 2 reales

En días festivos, o durante la lluvia:

Una o dos personas 6 reales

Cada persona más 3 reales

Pasaje por tiempo

1 hora, 1 persona 14 reales

1 hora, 2 personas 8 reales cada una

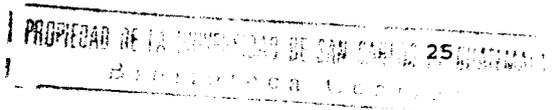
1 hora, 3 personas 6 reales cada una

1 hora, 4 personas 5 reales cada una

1 hora, 5 personas 5 reales cada una

1/2 hora, 1 persona 9 reales

⁶⁴ Directorio de la capital Op. cit. pp. 552-553.



1/2 hora, 2 personas	6 reales cada una
1/2 hora, 3 personas	5 reales cada una
1/2 hora, 4 personas	4 reales cada una
1/2 hora, 5 personas	3 reales cada una
1/4 hora o fracción, 1 persona	5 reales
1/4 hora o fracción, 2 personas	4 reales cada una
1/4 hora o fracción, 3 personas	3 reales cada una
1/4 hora o fracción, 4 personas	3 reales cada una
1/4 hora o fracción, 5 personas	2 reales cada una

Notas:

- 1a. Todo pasaje es exigible adelantado.
- 2a. En los pasajes por carrera el cochero seguirá las calles que directamente conduzcan al punto de destino, sin que haya derecho a desviarlo.
- 3a. Los precios de esta tarifa regirán de 7 a.m. a 8 p.m.: pasada esta hora, el precio será convencional con los cocheros.
- 4a. Se entiende esta Tarifa para los carruajes que se hallen en las calles; para los que se pidan al Establo, el precio será convencional con el Mayordomo.
- 5a. Queda siempre vigente, en lo que no se oponga al presente, el reglamento publicado en noviembre de 1893⁶⁵.

Estos carruajes se estacionaron el costado sur de la Plaza de Armas. A finales de 1896, el tráfico de carruajes se tornó desordenado. La congestión era producto de que se manejaba sin reglamentación,; por lo tanto, causaban molestias al público y "el ornato se deterioraba". Se manifestaba que dichos vehículos sin reglamentar, no prestaban al público un servicio de verdadera

⁶⁵ Primer Directorio *ibid.* pp. 313

utilidad, y sin más ley que la voluntad absoluta de los "aurigas"⁶⁶. Las quejas se hacían solicitando el remedio, que era la matrícula y pagar al Ayuntamiento una cuota mensual equitativa como compensación a las ventajas que obtenían del público. En uno de los diarios apareció lo siguiente: "En Guatemala es libre, absolutamente libre: cualquier hijo de vecino, a la hora que le plazca, puede mandar uno o más coches a que se estacionen en la primera calle que se les ocurra, y servir al público cobrando lo que se quiera y destruyendo la calle, sin obligación de componerla"⁶⁷.

La ciudad de Guatemala en el año de 1896, ya experimentaba un crecimiento urbano. Tanto habitacional como infraestructuralmente hablando. Dicho crecimiento se manifestó en el censo de 1893, en el cual la ciudad contaba con 61,951 habitantes. La muestra del aumento la encontramos al hacer comparación con los años de: 1794 con 23,434 habitantes y el año de 1824 con 28,000 habitantes.⁶⁸ O sea, que al crecimiento natural de la ciudad, se suma el que se dió por medio de la migración rural a la ciudad, por considerarse la ciudad el principal centro de actividades.

Respecto al número de vehículos de ese año, no fue posible establecerlo por falta de documentación. Por esa razón nos aproximamos al año de 1909, en la que aparecen carruajes de alquiler en un número superior a 90 carruajes.

La situación anterior, planteaba problemas durante los días de la feria de Agosto, para lo cual la Jefatura Política del Departamento de Guatemala en 1909, por medio de una orden dió solución al tránsito de vehículos. Se destinaba la 6a. Avenida

⁶⁶ Se usa para designar a la persona que ejerce habitualmente el oficio de conductor de vehículos de tracción animal.

⁶⁷ HAGCA. Diario de Centro América, 21 de diciembre de 1896.

⁶⁸ Dirección General de Estadística. Censo General de la República de Guatemala... Tip. Nac. 1894. pp. 3

Norte para la ida al Hipódromo y el regreso por la 7a. Avenida. Como consecuencia de dicha orden y para que los propietarios de carruajes de alquiler cumplieran con el compromiso de trasladar a ese punto a donde asistían cada año, por esa época, aquellas personas que buscaban momentos de expansión, solaz y alegría. Los propietarios fueron llamados con el objeto de hacerles saber las disposiciones.

El modo de operación era el siguiente:

Establo Schuman. Sus carruajes numerados del 1 al 30.

José Camas: Sus carruajes numerados del 31 al 75.

Manuel Rodríguez: Sus carruajes numerados del 15 al 20

Manuel Arturo Valdés: Sus carruajes numerados del 21 al 27.

José María Guerra: Sus carruajes numerado del 31 al 33.⁶⁹

De la numeración se infiere que resulta una cantidad de 92 carruajes de alquiler. Esto demuestra el auge de dicho transporte, causado por la multitud de magníficos carruajes y troncos de caballos que vinieron al país.

Se consideraba que en 1885 el tráfico había sido diez veces menos, al de esa época.⁷⁰

Evidentemente al acelerarse el crecimiento de la población, estos vehículos que tenían una capacidad baja en número de puestos para los pasajeros, hace que un número de carruajes cada vez mayor se desplacen y se aglomeren en el centro de la ciudad, lo cual representaba una amenaza tanto para las personas como para la infraestructura que tenía el problema de desgaste, debido a que los materiales que se usaron para su construcción no eran resistentes.

⁶⁹ HAGCA Diario de Centro América, 13 de agosto de 1909.

⁷⁰ HAGCA Periódico La República, 11 de abril de 1916.

Para hacer frente a esta situación (el juez de Ornato y Policía) se vió obligado ha señalarles un lugar fijo, para comodidad del público. Encontramos así que a la Empresa de carruajes de Punto más antiguo de Guatemala, del señor Pepe Camas, se le fijó desde el Colegio de Infantes hasta el frente del Pasaje Aycinena.⁷¹ El español Pepe Camas era considerado el decano de los propietarios de carruajes de punto.⁷² (Ver anexo No. 3)

Los carruajes de punto ocasionaban muchos problemas y en consecuencia la Municipalidad los retiró del lado Sur de la Plaza de Armas, donde se colocaban una compacta fila de carruajes conocidos con el nombre de Realeros en épocas pretéritas. La medida que tomó la Municipalidad no era la solución adecuada, pues los carruajes de punto se situaron entonces a lo largo de las calles adyacentes, cuyo tráfico obstruían sin haberse remediado el mal. Se expresaba que lo más conveniente era que se limitara el número de carruajes en la Plaza Central distribuyéndose los otros en diversas estaciones situados en determinados puntos, como la Plazuela de San Sebastián, el Cielito; que se nombraran empleados especiales para vigilar que los "apostadores" que tenían los vehículos se mantuvieran limpios y que los aurigas se comportaran con educación, porque eran las dos causas por las que se habían retirado del centro de la ciudad.⁷³

Ante la pasividad de las autoridades encargadas de ese asunto, la prensa declaró que el problema se había multiplicado. De hecho los carruajes de punto o de sitio procuraban no alejarse del centro de los negocios por conveniencia a sus intereses y porque era una de las ventajas que tenía el público.

⁷¹ HAGCA Diario de Centro América, 3 de julio 1913. pp. 3.

⁷² HAGCA Diario de Centro América, 19 de abril 1919. pp. 11

⁷³ HAGCA Diario de Centro América, 22 de diciembre de 1917.

Los carruajes de punto eran un excelente negocio porque movilizaban a mucha gente. Pero el problema del estacionamiento en 1922, aún no estaba resuelto. Teniendo en cuenta el Centenario de la Independencia la Dirección de Policía los había retirado, pero después se decide concederles permiso para que se aglomeren a inmediaciones del parque, el cual se convertiría más adelante en algo parecido a un gran establo. Como la situación no cambiaba, se comprendía que los carruajes de punto eran una necesidad, pero situándolos en otro sitio donde molestaran menos. Se mencionaba un solar en la quinta calle Oriente y séptima avenida para el sitio de carruajes⁷⁴.

En 1929, los carruajes de alquiler están por desaparecer. Veamos lo que dice una nota de periódico: "Los carruajitos de alquiler, que hasta hace pocos tiempo eran los únicos vehículos que servían al público para sus paseos dominicales, permanecen ahora en el mayor abandono y se amontonan humildemente en las esquinas de las plazas, como avergonzados de no poder con los modernos taxis amarillos y rojos."⁷⁵

CONCLUSIONES

El Carruaje de Punto apareció más o menos por el año de 1840, si bien este tipo de transporte se halló en condiciones de dar un servicio a los usuarios, se encontró muy lejos de poder ofrecer el servicio que se merecía la ciudad de Guatemala. Es decir, no fue en ningún momento, suficiente para hacer desplazamientos de un punto a otro, por las razones siguientes: los dueños se

⁷⁴ HAGCA Diario de Centro América, 31 de marzo de 1922.

⁷⁵ H.N. El Imparcial, 4 de junio de 1929.

estacionaron en el centro de la ciudad lo cual ocasionó aglomeraciones. Cobraban lo que querían y aparte de eso destruían las calles.

Los carruajes de Punto dieron el servicio paralelo al tranvía, ferrocarril Decauville y taxis. En el año de 1929, todavía se encontraban dando el servicio de paseo.

2. NUEVAS FORMAS DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

2.1 EL FERROCARRIL URBANO (TRANVIA) TIRADO POR CABALLOS

Haremos una breve exposición del transporte del Brasil, por considerar que es interesante el desarrollo que tuvo el transporte y a modo de comparación.

La aparición de los primeros tranvías de tracción animal, fueron experimentados en Estados Unidos (N.Y. 1832) y adaptados en 1852.

En 1856, o sea cuatro años después eran utilizados en el Brasil; de la misma forma ocurrió con los tranvías eléctricos que fueron lanzados en Berlin, Alemania, en 1879. Y en el Brasil fueron instalados a partir de 1892.

En estudios que se han hecho sobre la historia del transporte en Brasil, se encontró cerca de 85 ciudades, donde existía el tranvía de tracción animal, a vapor, eléctrica u otro medio de tracción o trolebus.

Se dice que probablemente estaba allí la vocación brasileña para el transporte colectivo urbano de superficie. Porque poseían tecnología e industria para ese tipo de transporte, y eso generó un sistema de transporte de masa.

Brasil poseía una industria efectiva de material para transporte colectivo; la mayor parte era importada de Estados Unidos, otra de Inglaterra, Alemania y Bélgica.⁷⁶

Respecto a Guatemala, vemos que el transporte urbano como un medio de consumo colectivo vino a incorporarse a todas a las nuevas necesidades sociales y económicas que se planteaban debido a la concentración creciente de población que se da en la Ciudad a partir de 1871.

Entre las políticas del gobierno liberal, se encontró el desarrollo de un nuevo servicio de transporte urbano constituido por los tranvías tirados por caballos, recorriendo las calles y avenidas de la ciudad.

Se concibió al tranvía urbano como el modo de mejorar la situación del transporte en la ciudad. Esto significaba que el transporte que se estaba dando a los usuarios por medio de los carruajes de Punto era muy limitado para el auge que tenía la ciudad capital en el ámbito económico y social. Al ampliarse las fuentes de trabajo aparte del ensanchamiento que tuvo la ciudad por las políticas urbanas llevadas a cabo por dicho gobierno, se consideró que el transporte colectivo era indispensable para movilizar la fuerza de trabajo y las mercancías.

La aparición en la ciudad de Guatemala del tranvía tipo tracción caballar marca una nueva era en la forma del transporte urbano, hasta ese momento realizado particularmente, y surge entonces, un nuevo concepto: colectividad.

A partir de ese momento comienza progresivamente el desarrollo del transporte colectivo.

⁷⁶ Correa Stiel, Waldermar. *Historia do transporte urbano no Brasil*. Edit. Fini Ltda. Brasília D.F. 1984.

Como principal resultado de la afluencia de inmigraciones que se llevó a cabo en el territorio nacional, se consideró provechosa la inversión en Guatemala de capitales extranjeros e instalar grandes corrientes de inmigración para el desarrollo del país, lo que aportó como consecuencia la organización de empresas de transporte urbano. Esto se observa con el establecimiento de los ferrocarriles urbanos por compañías particulares norteamericanas, por ejemplo el primer tranvía urbano que se denominaba: Ferrocarril Urbano de Guatemala, limitada.

2.1.1 Proyecto de establecimiento de Rutas y Primera Concesión

El presidente Justo Rufino Barrios, consideró que una empresa extranjera representaba un adelanto positivo para la capital, al proporcionar el servicio de transporte urbano. Por medio de un acuerdo gubernativo de fecha 6 de agosto de 1878, accede a la solicitud presentada por J. B. Bunting y Dr. Fenner, otorgándoles la concesión y privilegio para establecer líneas férreas urbanas, con carros tirados por caballos o movidos por vapor, por término de cuarenta años. Durante veinte años estaban exonerados de todo derecho aduanero y de toda contribución o impuesto municipal.⁷⁷

Los señores Bunting y Fenner, al obtener la concesión de los ferrocarriles urbanos, iniciaron un estudio de la ciudad de Guatemala para organizar el establecimiento de dicho ferrocarril, por lo que solicitaron a las autoridades de esta capital los siguientes datos: El área de la ciudad de Guatemala en millas cuadradas y el número total de millas de las calles; un mapa de la ciudad de Guatemala, número de población de la capital de Guatemala conforme al último censo que se tenía en esa época; también la de los lugares vecinos: Guarda Viejo, Guadalupe, Santa Rosita,

⁷⁷ HAGCA Estatutos de la Compañía del Ferrocarril Urbano. 1884. pp. 1

33
PROPIEDAD DE LA BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD DE GUATEMALA
BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD DE GUATEMALA

Chinautla y suburbios de la capital; los nombres, rangos y anchos de cada una de las calles por las cuales debía pasar el ferrocarril, así como de las siguientes calles: Calle Real, del Seminario, del Carmen, de las Mercedes, del Cerro, de la Municipalidad, del Arzobispado, de Jocotenango.⁷⁸

Respecto a los datos solicitados, la Municipalidad informó a los concesionarios que la capital tendría de 45,000 a 50,000 habitantes. Sobre los rangos de calles se informó lo siguiente:

Calle Real es 6a. Av. Sur
Jocotenango es 6a. Av. Norte
Carmen es 8a. Av. Sur
Cerro es 12a. Av. Norte
Merced es 5a. Calle Oriente
Teatro es 11a. Av. Sur y 9a. Calle Oriente
Seminario es 9a. Av. Sur
Municipalidad es 6a. Calle Poniente⁷⁹

Una de las primeras líneas debía de tener por punto de partida el paseo del Calvario al lado occidental del Castillo de San José y terminar en la iglesia de San José; quedaba a elección de los concesionarios las calles por donde debía atravesar dicha línea.

Dos años después de establecida la primera línea se comprometían a construir la segunda que, partiendo de la Plaza de Toros, terminara en la plazoleta de Jocotenango; atravesando las calles que los empresarios eligieran, siempre que fueran diversas de las que ocupaba la primera línea. La segunda línea debería quedar concluída dentro del término de dos años contados desde el día en que se iniciaban los trabajos de construcción.

⁷⁸ AGCA Sig. B.85.1 Exp. 82967 Leg. 3601 Año 1880

⁷⁹ AGCA Ibid.

La empresa quedaba en libertad de seguir estableciendo nuevas líneas, hasta comunicar la capital con el Guarda Viejo, Villa de Guadalupe, Santa Rosita y Chinautla. El precio de pasaje era de seis centavos por persona, o sea medio real durante el día. Después de las nueve de la noche podría cobrarse hasta el doble, y tres centavos por arroba el flete de carga.⁸⁰

El ingeniero Alejandro Prieto, se encargó de hacer un estudio relativo a la construcción del ferrocarril urbano que partiría de la Plazuela de Jocotenango atravesando la ciudad; siguiendo el trayecto de la Calle Real, que era sin duda en la que se efectuaba el mayor movimiento de la población, quedando la Plaza de Armas como punto de estación, además de otros edificios públicos como la Administración General de Rentas, el mercado de la Reforma y un gran número de establecimientos de comercio, aparte del Palacio Nacional. Dentro de ese estudio no se tuvo en consideración ningún caso de indemnización a particulares por expropiación de terrenos, ya que todos los lugares que se iban a ocupar en dichas líneas proyectadas eran del uso público y no dudaban que les fueran cedidas por el Gobierno.⁸¹

En el año de 1881, los concesionarios solicitaron al Gobierno que se les permitiera construir, como primera línea, la que conducía del paseo del Calvario y terminara en Jocotenango o en el Hipódromo, en vez de terminar en la iglesia de San José. O sea que consideraron más rentable hacer el trayecto a Jocotenango, por ser un punto en el que se podía satisfacer más demanda de viajes producida por la feria y los viajes ordinarios.

Dentro de ese estudio lo que se perseguía era establecer rutas que les beneficiara ya que teniendo ellos el monopolio de ese

⁸⁰ HAGCA Estatutos de la Compañía... Op. cit. pp 2 y 3

⁸¹ HAGCA Diario de Centro América, 4 de junio de 1881.

servicio buscaban áreas importantes y asegurar un sistema de transporte que, con gran capacidad, permitiera realizar el recorrido desde el centro a los extremos de la ciudad.

Normalmente este vehículo era para diez y seis personas, pero los conductores admitían hasta cuarenta y más pasajeros.

También hay que señalar que el gobierno les hizo la concesión de los terrenos que necesitaba dicha empresa para la construcción de los edificios que destinaria para estación, depósitos de carros, establos, almacenes y demás oficinas indispensables para prestar el servicio de transporte urbano. Se acordó darle uno que se hallaba entre la iglesia del Calvario y el rastro.⁸²

A los empresarios se les pedía por medio de la prensa que construyeran de una vez la que se consideraba más útil y aún necesaria en esas circunstancias: la de San Juan de Dios que debía partir para el nuevo cementerio. Le prestaban atención a la distancia, por considerar que entre esos puntos era harto considerable, que causaba a cada defunción de personas acomodadas considerables gastos de carruajes de alquiler para el transporte de la comitiva fúnebre.⁸³

En la Junta General que celebraron, los señores accionistas del Ferrocarril Urbano de Guatemala, quedaba nombrada la Junta Directiva de la empresa, de la siguiente manera:

- Presidente D. José M. Samayoa
1o. Vocal D. Francisco Camacho
2o. Vocal Dr. D.P. Fenner

⁸² HAGCA Diario de Centro América, 1o. de octubre de 1881

⁸³ HAGCA Diario de Centro América, 4 de agosto de 1882.

10. Vocal Suplente D. Carlos Yrigoyen
20. Vocal Suplente D. Juan Magee.⁸⁴

Antes que apareciera el tranvía de tracción animal en la vida urbana de la ciudad de Guatemala, los dueños de las empresas de carruajes y diligencias, ponían poco empeño, por ejemplo las personas que iban a gozar de las diversiones y pasatiempos, que disfrutaban antes en Jocotenango y después en el llano del Hipódromo, tenían inconvenientes para poderse trasladar, cosa que cambió con el establecimiento de el tranvía, este medio de transporte vino a despertar competencia.

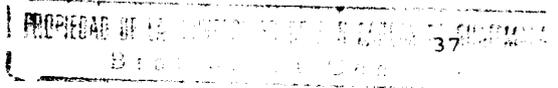
La animación, que se dió en el público, con el estreno del pequeño ramal del tranvía, que se inauguró, era la prueba más palpable de la urgente necesidad que se mejoraran las vías de comunicación. Se pedía que se dotara el Cementerio y el Teatro con ese nuevo elemento de mejora y de comodidad.⁸⁵

2.1.2 Nuevas concesiones al ferrocarril urbano

A los siete años de haberse celebrado la concesión, la compañía del ferrocarril urbano pidió ciertas reformas que consideró indispensables para realizar su propósito de construir una línea servida de locomotoras de vapor entre la capital y el Guarda Viejo: es decir, dicha compañía, hasta esa fecha, no había construído las líneas en el tiempo estipulado. Por lo que el Gobierno manifestó que la falta de cumplimiento a cualquiera de estas condiciones, le dejaba en libertad para hacer concesiones con un tercero.

⁸⁴ HAGCA Diario de Centro América. 23 de julio de 1881.

⁸⁵ HAGCA Diario de Centro América. 16 de noviembre de 1882.



En la época del gobierno de Reina Barrios (1893), se consideró que la empresa del Ferrocarril Urbano de Guatemala no había llenado las condiciones fijadas en los acuerdos gubernativos del seis de agosto de mil ochocientos setenta y ocho y el nueve de marzo de mil ochocientos ochenta y cuatro. El gobierno acordó declarar caducado el privilegio de cuarenta años.⁸⁶

Dicha empresa, se opuso manifestando: que si no la había construido lo acordado al serle otorgada la expresada concesión, fue por las dificultades ordinarias en el país, y porque juzgó de mayor conveniencia ir estableciendo paulatinamente las enunciadas líneas.⁸⁷

El gobierno se dio cuenta que la empresa a pesar de las granjerías que se les otorgaba en el contrato faltaban al cumplimiento de las condiciones fijadas, es decir, dicha empresa, hasta esa fecha, no había construido las líneas en el tiempo estipulado, que se consideraban necesarias para el crecimiento constante de la ciudad, lo que determinaba la urgencia de contar con un servicio de transporte colectivo.

Conforme al crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad, en 1994 se requirió de un transporte urbano, y con el fin de distribuir dicho servicio a la población. Se diseñaron cinco líneas de ferrocarril urbano que partiendo de la plaza central conducían hacia el Calvario, la estación del Ferrocarril del Sur, el Cementerio General, el Hipódromo y la Parroquia Vieja.⁸⁸

A partir de 1896, se remozó la ciudad, la Compañía "Nueva Industria", de los señores Don Giocondo Granay y Don Juan Pierri se

⁸⁶ HAGCA Diario Oficial El Guatemalteco. 1893.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ Primer Directorio Op. cit. pp. 547.

encargó de la construcción de las aceras en las siguientes calles y avenidas.

"Las calles: comprendidas desde la primera hasta la décima octava, inclusive, calle de Matamoros y portal de Aycinena.

Las avenidas: comprendidas desde la avenida cero a la décima cuarta, inclusive, avenida central, avenida del Golfo, avenida de San José, y frente a Catedral y el portal del Palacio del Gobierno. Y los Callejones y calles secundarias"⁸⁹

Dichas políticas urbanas tendieron a privilegiar a la Ciudad de Guatemala, por el papel que desarrollaba y por concentrar en ella los poderes económicos y políticos.

En el gobierno de Estrada Cabrera se hizo lo contrario y se dieron nuevas concesiones a la compañía del ferrocarril urbano porque, consideraban, el tranvía de tracción animal era necesario para el usuario de la ciudad.

Se señala que se vió obligado a otorgar concesiones a la UFCO en 1901, y en 1904 da la concesión del ferrocarril del Norte para ser respaldado en su reelección como gobernante.⁹⁰ De lo anterior se deduce que el Gobierno de Estrada Cabrera se vió obligado a hacer este tipo de concesiones y privilegios a la compañía del ferrocarril urbano. En tanto que esas grandes compañías tenían intereses en el transporte urbano. Es así como dicho gobierno acordó darle otros diez años a la compañía para que introdujera (libre de derechos de aduana) las maquinarias y materiales necesarios, quedando obligados a mantener en buen estado las calles y avenidas empedradas. Otras de las ventajas que le daba el

⁸⁹ Memoria de la Dirección General de Policía. 1896. Tip. Nac. 1897. pp.8-11

⁹⁰ Monteforte Toledo. pp. 537 citado por Rodríguez, D. pp. 337

gobierno a la compañía era que el personal de la misma quedaba exceptuado de cargos concejales y del servicio militar. Se autorizaba a la empresa el uso del agua, para cuando cambiaran de tracción animal a la de vapor. Se les facultaba para cobrar la tarifa dentro del límite de doce y medio centavos, (moneda nacional) por persona.⁹¹

Un aspecto muy importante de señalar es que la compañía International Railways of Central America como empresa monopolizadora del transporte ferroviario adquirió importancia decisiva para la UFCO. Buscando naturalmente, promover sus intereses por medio de las ganancias extraordinarias como resultado de las concesiones y privilegios que abiertamente les otorgaron para que explotaran el cultivo del banano. Esto explica que dicha compañía tuvo acceso al financiamiento del transporte urbano en la ciudad capital. Ante la generosidad desmesurada del Estado hacia la inversión norteamericana, aprovecharon las ventajas que se les ofrecieron.

Por el año de 1901, se hace ver que existía mal servicio del tranvía, y lo que era causado por los mismos empresarios que por economía u otro motivo menos atendible, se negaban a poner en las principales y más frecuentadas líneas (como eran las de la 6a. y 9a. Avenida Sur hasta la Estación Central) el número de carros que se necesitaban para que los pasajeros no se aglomerasen en el interior y menos en la plataforma.⁹²

Las quejas continuaban respecto al servicio que daba el ferrocarril urbano, en una nota de periódico se manifiesta que varias y muy distinguidas personas se quejaron a la redacción de dicho periódico, de los tranvías que llegaban de otros puntos a la

⁹¹ HAGCA Diario de Centro América, 22 de Nov. 1902

⁹² HAGCA Diario de Centro América, 10 de junio de 1901.

dicho periódico, de los tranvías que llegaban de otros puntos a la "Plaza de Armas", no encontraban conexión alguna con los que de aquella salían, lo que hacía que cualquier pasajero que fuera de Jocotenango, por ejemplo, para el Teatro Colón o para el Concordia, prefiriera, si estaba un poco urgido de llegar a su destino, recorrerlo a pie el trayecto que le faltara. La conexión de los carros se hacía necesaria, mientras la presencia de la estación lluviosa se anunciaba con rigor. En este caso, el servicio afectaba directamante a mucha gente. Se consideraba que los más conveniente era la expansión del servicio a través de la conexión. A dichos requerimientos del vecindario, era necesario y conveniente, que el Gerente del Ferrocarril Urbano le prestara atención más detenidamente.⁹³

En 1912, se declararon en huelga los tranviersos, y por tres días es quedó sin ese tipo de transporte la ciudad. El redactor de un periódico manifestaba lo siguiente: "El sistema del actual tranvía es sencillamente absurdo para la importancia de la población". Para la ciudad que tenía más de 100,000 habitantes, con barrios lejanos en donde precisamente reside la mayoría de la clase obrera, era necesario de un medio rápido de transporte que recorriera las arterias y ramificaciones de la ciudad. El tranvía resultaba ser un medio de locomoción que no sólo no era rápido sino desesperadamente lento y eso era una primera dificultad para el trabajo activo. Se agrega entre otros males, el reducido tamaño de los carros los que eran insuficientes para dar cabida a más de veinticinco personas; la limitación de calles donde hay rieles establecidos; las malas condiciones de la línea; la soez educación de los tranviersos, constituían una amenaza pública.⁹⁴

La Jefatura Política del Depto. de Guatemala, le dirigió una

⁹³ HAGCA. Diario de Centro América, 26 de abril 1904.

⁹⁴ HAGCA. Diario de Centro América, 4 de enero de 1912.

nota al Director de la Policía Urbana, en la que le expresó que ese Despacho dispuso desde esa fecha 25 de julio de 1913, el número de pasajeros que se admitieran en los carros del tranvía no pase de "Veintiseis" en cada uno. Y dió sus órdenes para su exacto cumplimiento"⁹⁵.

La línea del tranvía que se dirigía al Cantón "La Paz" se consideraba peligrosa para los pasajeros por el recorrido por determinados lugares desde "Las cinco Calles" (hoy final de la Av. Bolívar) hasta el Boquerón (o Cantón Recreo, hoy Santa Cecilia). Porque pasaba en ciertos sitios por cimientos de cal y canto que se habían destruído, quedando los rieles sobre promontorios de tierra. Además, las ruedas de los carros estaban gastadas con tanto año de uso y que con facilidad se descarrilaban.⁹⁶ Se decía que era precisamente la línea del tranvía urbano en la citada calle la que había contribuido a la ruina del piso, por no tener desagües, sino que se empozaba el agua de las lluvias lo que formaba grandes fangos. Aparte del enorme tráfico de carretas en la calle real del Cantón La Paz, se debería de mandar a arreglar otras calles y avenidas para el paso de los vehículos, dejando para los de a pie y a caballo la vía de El Boquerón. Se manifestaba que el concesionario de la línea del urbano hacia dicho Cantón estaba en el deber de mandar arreglar los durmientes, manteniendo la línea en buen estado. No solo era beneficio para él sino para el público y para el ornato.⁹⁷

A solicitud de la Empresa de tranvías el Gobierno autorizó que se modificara la tarifa, desde el 10. de abril de 1915, según el cambio un centavo y medio oro por pasaje (el cambio a esa fecha era poco más o menos, sesenta y dos centavos, moneda nacional). La

⁹⁵ HAGCA. Diario de Centro América, 26 de julio de 1913

⁹⁶ HAGCA. Diario de Centro América, 30 de mayo de 1914

⁹⁷ HAGCA. Diario de Centro América, 16 de junio de 1914

empresa se proponía cobrar hasta cincuenta centavos solamente, según el gobierno, esa autorización iba a resolver el problema de la velocidad en primer término y el de la educación de los conductores en segundo lugar; porque con más dinero se pagarían sueldos equitativos y habría oportunidad de elegir el personal entre gentes mejor educadas. Y que no estaría demás, que los cincuenta centavos privarían a muchas personas de usar sin necesidad los carros y que se estableciera que cantidad de pasajeros, debería llevar aviso cuando el pasaje estuviera completo y así se evitaría las infinitas paradas o restarles a los animales esfuerzos que se traducían en lentitud.”

A partir de 1917, el tranvía disminuyó el servicio. Las razones que expusieron eran por las condiciones económicas en que atravezaba la compañía, que estaban perdiendo hasta tres mil pesos cada mes. Expresaban los de la empresa que tan pronto como las circunstancias mejoraran o la empresa estuviera en condiciones de mejorar el valor de los pasajes, el servicio volvería a tener la amplitud que hasta la fecha tenía.

El servicio quedaba de la siguiente forma: corrían los carros de 7 a.m. a 7 p.m.; quedando tres carros en la línea del Calvario, tres en la de la Parroquia, dos en la del Hipódromo y dos en la de la Estación.”

Por acuerdo gubernativo se había autorizado a la empresa del ferrocarril urbano que cobrara 4 reales por pasaje. Con eso el gobierno consideró solucionar el problema de la falta de transporte. Esperaba que con ese aumento del pasaje los empresarios prestaran un mejor servicio a los usuarios que eran los más damnificados. Pero el problema subsistió ya que hubo

⁹⁸ HAGCA. Diario La República, 22 de agosto de 1917.

⁹⁹ HAGCA. La República, 22 de agosto de 1917.

resistencia de parte de éstos en pagar el precio establecido. Se admitía que dicho servicio tal como estaba, en vísperas del terremoto, era una de las tantas calamidades públicas a que vino a poner fin esa catástrofe.¹⁰⁰

El tráfico era mayor, por el extraordinario crecimiento de la ciudad que se iba extendiendo por su dos rumbos, norte y sur, sobre todo por el segundo.

La ciudad se encontró sin transporte, ya que lo reanudaban solo para los días festivos del mes de agosto de 1917.

Luego de los terremotos de 1917-18 los trenes de la Compañía International Railways of Central America (IRCA) siguieron dando el servicio a Pamplona y Ciudad Estrada Cabrera, y pusieron el recorrido a una hora muy oportuna, manifestaban que eso permitiría a los muchísimos habitantes de todos aquellos lugares, número de habitantes que se había aumentado considerablemente desde los terremotos, dando oportunidad a que fueran a almorzar a sus casas y regresar después de almuerzo a sus oficinas de la ciudad. La empresa lo había hecho atendiendo las numerosas peticiones de las personas de esos lugares.¹⁰¹

Retomando el tema de los tranvías urbanos, la ciudad seguía sin este medio de transporte. A este respecto se puede manifestar que este problema urbano refleja la falta de comprensión de parte de los empresarios. Ellos venían señalando estar imposibilitados de seguir sosteniendo el servicio porque solo pérdidas económicas obtenían. En 1902, cuando se les hizo las nuevas concesiones, en el punto 7o. dice lo siguiente: "Podrá la Compañía citada, con autorización previa de la Secretaría de Fomento, suspender el

¹⁰⁰ HAGCA. Diario de Centro América, 8 de julio de 1918.

¹⁰¹ HAGCA. Diario de Centro América. 26 de junio de 1918.

tráfico de las líneas que le son improductivas, siempre comprobándolo debidamente..."¹⁰²

En 1918, se publicó en un periódico, una nota en la que expuso, la empresa del ferrocarril urbano la liquidación de sus entradas y gastos con motivo del servicio extraordinario que prestó durante las fiestas de agosto de 1918. Se dice que la empresa obtuvo una pérdida. El redactor expresa que eso demostró que un sistema de tranvías de tracción animal, aún cobrando un precio elevado, no podría sostenerse. Se podría decir que dicha empresa había tenido pérdidas por haber hecho el servicio solamente en esos días y haber cobrado precios muy altos por el pasaje. Agrega que "...El único medio práctico de tener en la ciudad de Guatemala un sistema de comunicaciones que pague a sus empresarios y sirva bien al público, es establecer el tranvía eléctrico. Es el más económico, es el más rápido, es el más decente. Se concibe el desarrollo que tendrían La Reforma, Ciudad Vieja, San Pedrito, el Hipódromo, la Parroquia, el Guarda, cuando estuvieran servidos por tranvía eléctrico? Y mientras tanto, iremos a continuar como desde hace nueve meses, sin medio alguno de comunicación fácil y económica dentro de la ciudad? O será necesario seguir enriqueciendo a los establos de carruajes?"¹⁰³

Obviamente dichos empresarios no reinvirtieron ese capital en la ciudad para mejorar el servicio, sino que sus ganancias las transferían a los bancos extranjeros. Las consecuencias de que esa empresa extranjera que, por un lado quería ya retirarse del negocio y por otro lado la incapacidad de actuar de parte del gobierno provocó para el usuario la falta de transporte, mientras que los establos de los carruajes resultaban beneficiados por seguir conservando el servicio. Pero tomándose en cuenta el crecimiento

¹⁰² HAGCA. Diario de Centro América, 22 de noviembre de 1902.

¹⁰³ HAGCA. Diario de Centro América, 9 de septiembre de 1918.

de la ciudad los carruajes de punto resultaban incapacitados para absorber toda la demanda de transporte.

Los carros del ferrocarril urbano, ya no corrían en las líneas de la capital. La gente, con raras excepciones, no subía a ellos por lo caro de los pasajes: pagaban 4 pesos, en las fechas extraordinarias.

En 1922, se empezó a gestionar el establecimiento en la ciudad y sus alrededores el servicio de tranvías urbanos por el sistema de acumuladores eléctricos. La solicitud la presentó don Emilio Capouilliez, apoderado del señor don Washington Sersup, concesionario del servicio del tranvía eléctrico. Incluso celebraron un contrato que en 1925 se declara caducado, por la razón de que había transcurrido mucho tiempo del estipulado sin haberse hecho el depósito de quince mil dólares.¹⁰⁴

El 25 de junio de 1925, se constituye legalmente la Municipalidad en arrendataria del tranvía urbano y llega en rescate de ese servicio colectivo: celebra un contrato con Roberto M. Aylward, en representación y como apoderado de la "Guatemala, Tramway, Light & Power Company", a quien en adelante se denominó, "la Compañía".

Dicha Cía. dió en arrendamiento a la Municipalidad las líneas y carros del antiguo tranvía; así como, los demás elementos accesorios que para el tráfico urbano. La Municipalidad tenía en su poder a entera satisfacción, en virtud de haber sido entregados por la Cía. a título gratuito para que durante un año fueran puestos al servicio público. El arrendamiento fue de dos años. Al concluirse el plazo la Municipalidad quedaba autorizada para adaptar a los carros del sistema de tracción animal, motores de

¹⁰⁴ HAGCA. Recopilación de Leyes. 1924-1925. pp. 615

gasolina. El precio del arrendamiento fue de doscientos pesos oro americano mensuales.¹⁰⁵

Habiéndose constituido legalmente la Municipalidad en arrendataria del tranvía urbano, esta a su vez lo subarrendó al señor Francisco Garzaro por medio de un contrato. Las condiciones eran casi las mismas del contrato Municipalidad y la Compañía, solo se agregó que el contratista se comprometía a poner el servicio de tranvías movidos de gasolina, quitando el de tracción animal, en la 6a. avenida sur hasta la estación del ferrocarril y 6a. av. norte hasta el Hipódromo, haciendo un solo servicio de las dos líneas y por lo menos con cinco carros importados, todo a satisfacción de la Municipalidad. También se comprometió a extender el servicio de tranvías con carros de motores, poniendo por su cuenta una línea que condujera al Guarda Viejo y otro a la Villa de Guadalupe, pasando por Ciudad Vieja. Para los efectos del contenido anterior, la Municipalidad dió en conceptos de subsidio y por una sola vez al contratista, la suma de ochenta mil pesos moneda nacional.

Se cobraría por valor de cada pasaje en el circuito de la ciudad hasta la suma de tres pesos moneda nacional, cualquiera que fuera la distancia que se recorriera, y hasta cinco pesos de igual moneda en las líneas al Guarda Viejo y la Villa de Guadalupe. Tenían franquicia de pasajes los agentes del orden público, carteros y mensajeros del telégrafo, debidamente uniformados y hasta un número de tres.¹⁰⁶ El convenio celebrado entre la Municipalidad capitalina y el señor Garzaro, sobre el servicio del tranvía urbano establecido tocó a su fin el 30 de abril de 1928. En vista de ello, el Cabildo acordó prescindir en definitiva de los

¹⁰⁵ HAGCA. Recopilación de Leyes. 25 de julio de 1925.

¹⁰⁶ AGCA. B. 78.13 Exp. 14417 Leg. 670 Junio 27 de 1925.

tranvías, estableciendo en su lugar un servicio de autobuses.¹⁰⁷

CONCLUSIONES

La empresa del ferrocarril urbano mantuvo el monopolio del servicio del transporte urbano, teniendo el mayor número de rutas en la ciudad.

Los empresarios empezaron a reducir el servicio por considerar que no se compensaban los gastos que hacían. Y las solicitudes de los vecinos se manifestaban para que se reanudara el transporte. Con los terremotos de 1917-18, el transporte se interrumpió lo cual causó malestar en el usuario.

2.2 Ferrocarril Decauville

A los carruajes de punto y tranvías de tracción animal, se une el ferrocarril Decauville.

El 6 de noviembre de 1895, el gobierno de Reina Barrios acordó darle su aprobación al contrato celebrado, entre el señor Ministro de Fomento y don Mauricio Frary Gross, sobre la construcción de un ferrocarril Decauville entre el puente de la Penitenciaría y el Boulevard 30 de junio, en virtud de estar de entero acuerdo.¹⁰⁸

El objetivo al hacer las construcciones en Boulevard y el parque de la Reforma, "es un paseo favorito; especialmente los días festivos, elegantes y finos carruajes desfilan por su calles, ... Los que no pueden ir en carruaje o bicicleta hacen uso del Decauville y cuando esta línea pueda prestar un servicio más activo

¹⁰⁷ HAGCA. El Imparcial, 13 de abril de 1928.

¹⁰⁸ Fajardo, Ma. Milagro. Op. cit. pp. 100

como sucedería en la Exposición, será mucho más concurrido"¹⁰⁹.

En el año de 1899 se celebró un contrato entre el Director General de Obras Públicas, y el señor Francisco Aguirre, relativo a la conservación, explotación y prolongación de la línea ferrea Decauville. La compañía del ferrocarril del Norte representada por el Ing. Director de los trabajos de esa compañía el señor José M. Amerlink y Francisco Aguirre celebraron el contrato. El ferrocarril del Norte se comprometió a suministrar todos los materiales para colocarlos en las vías nuevas. Esta nueva línea estableció rutas entre la Reforma y Guarda Viejo. El precio del pasaje era de dos reales por persona en primera clase, y de un real en segunda clase para el servicio ordinario. Funcionando el Decauville con vapor, la empresa del Ferrocarril del Norte suministró al concesionario el agua de Acatán. Si el servicio de la explotación dejara que desear, bajo cualquier punto de vista, la Dirección del F. del Norte tenía el derecho de declarar caducada la concesión. Cualquier trabajo que quisiera emprender el concesionario en la línea, debía someterlo previamente a la aprobación de la Dirección del F. del Norte. Al terminarse el contrato o en caso de declararse caducado, todas las mejoras que el concesionario haya introducido, quedarían en beneficio de la Empresa del Ferrocarril del Norte.¹¹⁰

La primera línea del Decauville estuvo destinada a comunicar la capital con la vecina Villa de Guadalupe. Su estación la tenía frente al Cielito. En la inauguración, el Presidente Estrada Cabrera y un corto número de invitados hicieron el recorrido en una locomotora y en los carros.¹¹¹

¹⁰⁹ El Progreso Nac. 22 de febrero de 1897. Citado por Fajardo. pp. 50

¹¹⁰ HAGCA. Diario Oficial El Guatemalteco. 17 de mayo de 1899.

¹¹¹ HAGCA. Periódico El Porvenir de Guatemala, 2 de junio de 1899.



En 1906, se inaugura un ramal del Ferrocarril "Decauville que partiendo del paseo de la "Reforma" en su vía general y pasando por los dormitorios de la Escuela Práctica de Varones, Ciudad Vieja, Campo Marte, iba a terminar al "Sport Club" de la mencionada Escuela Práctica.¹¹²

La línea Decauville fue extendiéndose. Es así como en 1908, el señor Ricardo Sánchez se compromete a ensanchar por su cuenta el servicio de la línea Decauville, del que era concesionario, construyendo un ramal que partía de la vía principal, por la Reforma, y terminaba en Pamplona, haciendo las variantes que fueran necesarias al que conducía a la Villa de Guadalupe. También quedó obligado a prolongar de igual manera la línea principal, de enfrente de la Penitenciaría Central a la 18a. Calle. El contrato fue de tres años. El gobierno puso a disposición del concesionario, para el servicio, una locomotora en buen estado que se hallaba en el Hipódromo Nacional.¹¹³

Esa línea prestó sus servicios con toda regularidad. En los días ordinarios se hicieron cinco viajes entre la capital y la Villa Guadalupe y viceversa; y los domingos, diez viajes de ida y otros diez de regreso entre dichos lugares. El número de pasajeros ascendió durante el año 1914, a 147,000 de ida y otros tantos de vuelta a los diferentes puntos de la línea.¹¹⁴

En 1916 todavía era concesionario el Sr. Sánchez, pero el servicio del transporte estaba suspendido. Dicho señor expresaba al Presidente que lo que influía particularmente para no continuar prestando el transporte era lo escaso y caro que resultaba el combustible, con lo cual se le tornaba difícil seguir

¹¹² HAGCA. Diario de Centro América, 9 de febrero de 1906.

¹¹³ HAGCA. Recopilación de Leyes. Año de 1908.

¹¹⁴ HAGCA. Diario Oficial El Guatemalteco. 8 de abril de 1914.

sosteniéndolo, debido a que las entradas no correspondían ni a la mitad del gasto de combustible.¹¹⁵

A consecuencia de los terremotos, el Decauville reapareció. "A finales de 1918, con la creación de la Empresa Nacional de Descombración se inició el esfuerzo sistemático del gobierno para limpiar de escombros la ciudad; sin embargo fue evidente nuevamente la política de restaurar los edificios de su administración."¹¹⁶

El ferrocarril Decauville se vinculó directamente al programa de descombración, siendo una medida que propugnó el gobierno con la idea de aprovechar ese tipo de transporte. La intención de utilizar ese servicio, fue tener una mayor eficiencia operativa "con la emergencia provocada por los terremotos, las autoridades consideraron oportuno el uso de este ferrocarril de trocha angosta para la limpieza de la ciudad".¹¹⁷

Dicho transporte ya había sido utilizado, en ocasiones, "para transportar materiales para las obras del gobierno". Por las condiciones en que se encontró la ciudad capital, el objetivo fue tender "líneas del ferrocarril urbano o "Decauville" alrededor del centro de la misma."¹¹⁸ También fueron utilizadas las líneas del tranvía para circulación del Decauville. Con dos líneas, la primera en la 14 Avenida, la segunda sobre la 12 avenida. Se agregaba el inicio de la tercera sobre la 2 avenida. Con eso se concluyó la ubicación de las líneas principales.¹¹⁹

¹¹⁵ AGCA. Correspondencia de Estrada Cabrera, 1916.

¹¹⁶ Peláez Almegor, Oscar. "La Nueva Guatemala de la Asunción y los Terremotos de 1917-18." CEUR-USAC. Guatemala, 1993.

¹¹⁷ Ibid. pp. 25

¹¹⁸ Ibid. pp. 24

¹¹⁹ Ibid. pp. 26

Después del terremoto, el servicio de los trenes del Decauville se reanudó con dirección a la Villa de Guadalupe.¹²⁰ El funcionamiento de esta línea requirió que se celebrara otro contrato, por considerarse que la Villa de Guadalupe, y el Guarda Viejo no podían permanecer sin ese medio de transporte.

Así encontramos que en el gobierno de Orellana (1922) el subsecretario de Fomento y el señor Jesús Morales Ruano, celebraron un contrato relativo al arrendamiento de las líneas del Ferrocarril Decauville. El gobierno dió en arrendamiento las líneas del ferrocarril tendidas entre la 18 calle Poniente y el Guarda Viejo, de la Estación situada frente a la Penitenciaria hasta la Villa de Guadalupe, con las locomotoras número 1 y 3, además de todo el material fijo y rodante. El gobierno se encargó de vigilar para que los ferrocarriles Internacionales suministraran el petróleo crudo. El arrendamiento se entregaba mensualmente a la Tesorería Nacional, siendo el importe del uno por ciento sobre la utilidad líquida. El contrato duró dos años.¹²¹

En el gobierno de Chacón (1928), acordó comisionar al Agente Fiscal del Gobierno, para que a nombre del propio Gobierno, suscribiera una escritura en la cual el General Salvador Toledo renunciaba en favor del Estado, a todos los derechos que tenía o podía tener en el Ferrocarril Decauville, pagándole la Tesorería Nacional la suma de tres mil quetzales, en dos partidas.¹²²

En la ciudad capital se acentuaba el creciente malestar por la falta de transporte. Porque al adquirirse la línea Decauville por parte del gobierno dicho problema quedó sin solución con ello terminan las concesiones y los contratos de los tranvías y

¹²⁰ HAGCA. Diario de Centro América, 2 de julio de 1918.

¹²¹ HAGCA. Recopilación de Leyes. Año 1922.

¹²² HAGCA. Recopilación de Leyes. Año 1928.

desaparecen la vida urbana. Todo ello coadyuvó a que se diera otro cambio en el sistema del transporte colectivo, que llevó al sistema de buses de propiedad privada.

CONCLUSIONES

Los párrafos anteriores, nos demuestran las características que tuvo en su funcionamiento como medio de transporte colectivo, tanto el ferrocarril urbano como el Decauville, durante las concesiones y contratos que se les otorgaron, en la cual vemos que experimentaron varias crisis, que perjudicaron a los usuarios y que no fueron atendidas adecuadamente sus necesidades tanto por las autoridades correspondientes como por los empresarios. Se puede mencionar que entre los factores que ayudaron a agudizar esa crisis: los incrementos a los precios de los combustibles, el costo de las importaciones de las unidades, etc. lo que constituyó siempre el argumento de los empresarios, cuando retiraban el servicio de los tranvías de la ciudad.

Las autoridades siempre respondieron favorablemente a las peticiones de dichos empresarios, quienes no cumplieron adecuadamente con los objetivos de esas concesiones, sin lograrse una solución a ese problema, pues no significó un mejoramiento del servicio de transporte colectivo urbano.

CAPITULO III

1. NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO: AUTOBUSES

1.1 SURGIMIENTO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA:

En este capítulo se trata el punto relacionado con el surgimiento del sistema de transporte urbano: los autobuses.

En la época del General Lázaro Chacón, (1928) los tranvías urbanos desaparecieron de la Ciudad. El Ayuntamiento había dejado que se diera el servicio del tranvía, únicamente para la Parroquia Vieja y Candelaria, pero dispuso quitar dicha ruta terminado el contrato, pues suponía que sería suficiente el servicio de autobuses desde el parque central hasta los barrios mencionados.¹²³

Es así como, por iniciativa propia, la Empresa Guatemalteca de Autobuses (EGA), comenzó a prestar el servicio desde la fecha del 16 de diciembre de 1927. Con el siguiente recorrido de la estación al parque: pasando por la novena avenida, y del parque al Hipódromo del norte, por la sexta. Posteriormente aumentaron el servicio con otros dos nuevos carros previo convenio con el consejo ante el cual la empresa adquirió la concesión por un año más.¹²⁴

El señor Pascual Rosito y Palomo y Cía. también se lanzaron a la aventura del transporte urbano sin ningún contrato, pero con algunas franquicias en el precio, derecho y tráfico, lo que sucedía en el año de 1928. Esto originó que empezara la contienda entre

¹²³ H.N. El Imparcial, 22 de mayo de 1929.

¹²⁴ HAGCA. El Imparcial, 13 de abril de 1928.

los empresarios dando margen a dos nuevas licitaciones municipales. En el año de 1931, los señores Roque Rosito y Cía., presentaron su propuesta con mejores ventajas que las demás solicitudes, por lo que el Juez de Tráfico consideró que era la más indicada porque se proponía dar el servicio de líneas largas, por cinco centavos. La empresa contaba con 21 carros disponibles para prestar el servicio.¹²⁵ (Ver anexo 4).

El itinerario a que tales buses se sujetaron era el siguiente:

RECORRIDO	
IDA	REGRESO
Hipódromo del Norte (estación)	Amate
Sexta Avenida Norte	Cuarta Avenida Sur
Parque Central (estación)	Dieciocho calle
Sexta Avenida Sur	Quinta Avenida Sur
Dieciocho calle	Sexta Calle
Quinta Avenida	Plaza de Armas
Amate (estación)	Hipódromo del Norte

Este sistema de transporte urbano se extendió y participó en las rutas donde funcionaban los taxis, por lo que las quejas de los taxistas se manifestaron refiriéndose al perjuicio que les causaba la empresa Aldaz, Rosito y Cía., que tenía en conceción acaparada casi la totalidad de la parte céntrica de la ciudad, por lo que señalaban que dicha Cía., estaba usurpando la línea que ellos les correspondía exclusivamente.

Eran 50 los taxistas que estaban en la línea del Sur, la cual partía del Callejón Concordia para el Campo de Marte, Villa de Guadalupe, la Aurora, La Reforma.¹²⁶ Es en el año de 1932, que el

¹²⁵ HN. El Imparcial, 3 de octubre de 1931.

¹²⁶ H.N. El Imparcial, 21 de noviembre de 1931.

servicio de autobuses se unificó creándose la Empresa Autobuses Unidos de Rosito, Aldaz y Compañía (AURACO).¹²⁷

La necesidad del servicio de transporte se planteaba para un grupo de vecinos de la Reforma que se veían obligados a hacer una larga caminata a pie, para poder tomar vehículo en el punto de la Escuela de Artes. De tal manera que la Empresa Autobuses Unidos acordó que sus carros corrieran hasta el punto indicado.¹²⁸

Este tipo de transporte fue la solución que se le dió a la ciudad a falta del tranvía, aún cuando habían unos cuantos carruajes de punto la movilización de los habitantes requería un transporte más eficaz y los carruajes ya no estaban en condiciones de proporcionarlo. En la época que surgen los autobuses, ya se observaba cierto desorden e ineficiencia en la prestación del servicio.

Entre 1929 y 1931, en el aspecto económico, se advierte que siendo Guatemala un país exportador de café, estuvo sujeto a las fluctuaciones externa: Este panorama presenta con una crisis por dichos años, provocando la caída de los precios del café a nivel mundial. Los bajos ingresos, incidieron directamente en la economía interna del país. Esa situación le resultaba peligrosa a la clase dominante, porque podía dar origen a desórdenes y a la inestabilidad social, a consecuencia de la desocupación que afectó a las áreas rurales.

El gobierno del General Jorge Ubico, que comenzó en 1931 y terminó en 1944, adoptó una serie de medidas de orden económico y político. Entre ellas estaba la Ley de Vagancia y la Ley Fuga.

¹²⁷ H.N. El Imparcial, 2 de enero de 1932.

¹²⁸ H.N. El Imparcial, 4 de febrero de 1932.

Respecto a la política que mantuvo con los monopolios extranjeros, fue la misma que tuvieron los gobiernos anteriores.

El crecimiento de la ciudad mostró algunos cambios debido al interés que tuvo el gobierno por construir edificios monumentales, con clara tendencia a la concentración de la actividad comercial. La expansión de la ciudad siguió desarrollándose en el área suburbana y asentamientos de clases bajas. Se construyeron los siguientes edificios:

Palacio Nacional (1931)
Edificio de la Policía Nacional
Edificio de Correos (1937)
Salones de exposiciones en el Campo de la Feria (1935)
(Hoy museos de Arqueología y Etnología)
Edificio del Aeropuerto¹²⁹

Ante la realidad que afectaba a la mayoría de los habitantes del área rural es impresionante la incongruencia de las políticas del gobierno, ya que vemos que se le dió atención prioritaria a obras monumentales en la ciudad. Las vías de comunicación se construyeron para beneficio de particulares, utilizando la Ley de Vagancia. Esta ley incorporaba obligadamente a aquellos individuos que estaban dentro de una cierta edad a trabajar en dichos caminos públicos. Esto deja ver claramente la crisis, había poca esperanza de salir de ella, pues lo impedían los compromisos externos de tipo económico, lo cual el gobierno se encontró atado.

En lo social, a los sindicatos los tenía presente el gobierno de Ubico, pero siempre con el ánimo de imponerles un freno para impedir que alteraran la continuidad de su gobierno. "La respuesta de Ubico a estas exigencias" (en particular el mantenimiento de la

¹²⁹ Contreras Pinillos, Deana. Op.cit. pp. 65.

libertad de asociación) "además de la represión abierta que hizo, fue la de que su Asamblea Constituyente de 1935 excluyera del derecho de Asociación..."¹³⁰

TABLA 1
CUADRO QUE DEMUESTRA EL NUMERO DE VEHICULOS
INSCRITOS EN EL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA

AÑO	AUTOMOVILES*	CAMIONES	MOTOCICLETAS	BICICLETAS	CARRUAJES	TOTAL
1927	1,434	242	129	2,889	423	5,117
1928	1,505	395	129	2,700	400	5,129
1932	2,036		125	2,091	93	4,345
1938	2,753		505	3,606	37	6,901

Fuente: Memorias de la Dirección General de la Policía Nacional.

(*) En los automóviles se incluyen los particulares y de alquiler, a partir de 1928.

Es importante apreciar el cuadro de la Tabla 1, porque nos demuestra que en esos años se despertó un verdadero interés respecto a los medios de transporte; como consecuencia del terremoto de 1917, en la ciudad se sintió la falta del ferrocarril urbano. Paralelamente a que numerosas familias se vieron obligadas a retirarse a la Reforma: vivir lejos del centro comercial y de prestigio social sin otro medio de transporte, circunstancia que dió margen a la intensificación del automovilismo.

Además nos demuestra que el número de carruajes fue disminuyendo a medida que los automóviles aumentaron.

Los taxistas en esa época establecieron una verdadera competencia con los carruajes. Existía una extensa zona a donde solo los taxis podrían conducir, las personas que asistían a los

¹³⁰ Rodríguez G., Danilo. Op.cit. pp. 355.

salones de espectáculos, si no tenían automóvil propio, no les quedaba otro recursos que tomar un taxi.

Respecto al número de bicicletas, existía una cantidad significativa; eso se debió a que desde 1896 empezó la afición ciclista traída por ingleses y norteamericanos que fue adoptada por muchos jóvenes, y así fue extendiéndose no obstante lo inadecuado de la pavimentación de las calles que hacía difícil el paso.¹³¹

La dotación de semáforos de que se proveyó a las principales arterias de la ciudad, en 1927 constituyó una notoria mejora para el servicio del tráfico.¹³² Que estaba controlado por la Policía del Tráfico desde 1925.¹³³

En 1928, el Ministro de Fomento dió a la Municipalidad el contrato celebrado entre el Gobierno y la Highway Engineering Co., para hacer un estudio de saneamiento, alcantarillado y pavimentación de la sexta avenida sur, entre octava y dieciocho calle.¹³⁴

Las calles fueron arregladas y las avenidas como la sexta avenida sur, tuvieron dos vías para procurar que por ella pasara el mayor tráfico posible, de automóviles y autobuses. En 1931 se arreglaron importantes calles, por ejemplo en las calles de San Pedrito y en la doce avenida sur para expeditar el tráfico, ya que durante el invierno se arruinaron. Siendo las cuadrillas de caminos las encargadas de la calle real de San Pedrito.

¹³¹ HAGCA. Diario de Centro América, 19 de agosto de 1913.

¹³² HAGCA. Memoria de la Dirección General de la Policía Nacional. 1927.

¹³³ HAGCA. Diario de Centro América, 3 de junio de 1933.

¹³⁴ H.N. El Imparcial, 8 de febrero de 1928.

El arreglo de la prolongación de la doce avenida fue hecha por cuenta de la Penitenciería Central. Varias cuadrillas de reos del centro penitenciario estuvieron en la obra durante varias semanas.¹³⁵

En ese mismo año se terminó la pavimentación en la sexta avenida norte. La obra tuvo un costo de más de diez mil quetzales pero era considerado uno de los mejores trabajos de pavimentación hechos hasta esa fecha.¹³⁶

¹³⁵ H.N. El Imparcial, 13 de junio de 1931.

¹³⁶ H.N. El Imparcial, 2 de septiembre de 1931.

CONCLUSIONES

1. La situación del transporte en la época Colonial estuvo relacionada con las condiciones económicas y sociales. El carruaje que fue el medio de transporte, se constituyó en el símbolo de "status", ya que fue una minoría elitista la que poseía dicho transporte.
2. En 1824, la ciudad de Guatemala no tenía una vialidad adecuada, por lo que se acordó una tabla de arbitrios para los carruajes. Con ello, se trató de disminuir los daños que ocasionaban al empedrado y mantenerlo en condiciones que permitieran el tránsito de dichos carruajes y demás carretas.
3. Los carruajes de Punto vinieron a ser el soporte del transporte urbano, ya que satisfizo la necesidad de trasladar a las personas, en la medida que pudo. El servicio se dió paralelo al tranvía urbano. No obstante el servicio fue insuficiente, debido al crecimiento de la ciudad. El servicio tuvo ineficiencias por la irregularidad con que atendían al usuario.
4. A partir de 1880, surge el transporte colectivo urbano en la ciudad de Guatemala y se incorpora a todas las nuevas necesidades sociales y económicas que se plantearon por la concentración creciente de población que se da en la ciudad de Guatemala. Esto significaba que el transporte que se estaba dando por medio de los carruajes de punto era muy limitado para el auge económico que se estaba viviendo, por la bonanza del café.
5. La ciudad de Guatemala, llega a ser el foco de concentración de actividades financieras y bancarias, de los grupos de poder correspondientes, en todos los órdenes. Y se consideró que el

transporte colectivo era indispensable para movilizar la fuerza de trabajo y las mercancías.

6. El desarrollo urbano que se da en la ciudad determinó la creación de una infraestructura vial, por ser una de las condiciones necesarias para la estructuración de la economía. En el período de Justo Rufino Barrios, se ampliaron las fuentes de trabajo, paralelo del ensanchamiento que tuvo la ciudad con la creación de nuevos cantones.
7. En los gobiernos liberales se da la cobertura de nuevas rutas, para cubrir nuevos sectores urbanos. Vemos que con el tranvía, se marca una nueva era en la forma del transporte urbano y comienza progresivamente el desarrollo del transporte colectivo.
8. Las rutas de transporte colectivo fueron determinadas por la expansión urbana y se trató de formar ejes donde había necesidad de ese servicio, por el mayor movimiento para el trabajo, y otras actividades.
9. Las concesiones estatales a empresarios privados, no lograron determinar una vía que llegara a solucionar el problema del transporte en sus factores causales.
10. Las concesiones estatales beneficiaron a unos pocos, (empresarios) y perjudicaban a la mayoría de usuarios, que necesitaban un transporte más eficiente.
11. La mayoría de rutas se concentraba en el centro económico de la ciudad, eso significaba que había circulación de varios medios de transporte en forma paralela, todo eso se derivaba del interés de los empresarios, tanto de los carruajes de punto como el ferrocarril urbano y el Decauville, que no ponían lejos de los centros económicos sus rutas, pues

deseaban captar el mayor número de pasajeros.

12. El tren Decauville al principio su ruta era más para paseo, pero con el tiempo llegó a trasladar gente que vivía en las áreas suburbanas.
13. El transporte urbano en la ciudad de Guatemala no tuvo los efectos correspondientes a un centro de intercambio más activo, con respecto al crecimiento urbano.
14. El desarrollo urbano en la ciudad de Guatemala, se caracterizó por las políticas de los gobiernos de concentrar la dotación de servicios urbanos en lugares céntricos. Y su impacto quedó al margen para una gran mayoría. El énfasis que puso el gobierno de Ubico de impulsar obras monumentales radicó, en que tuvo asegurada mano de obra gratuita.

RECOMENDACIONES

Este trabajo de investigación histórica nos muestra que es necesario seguir revisando temas de carácter urbano, porque representan indicadores de una problemática que actualmente sigue latente en la ciudad de Guatemala.

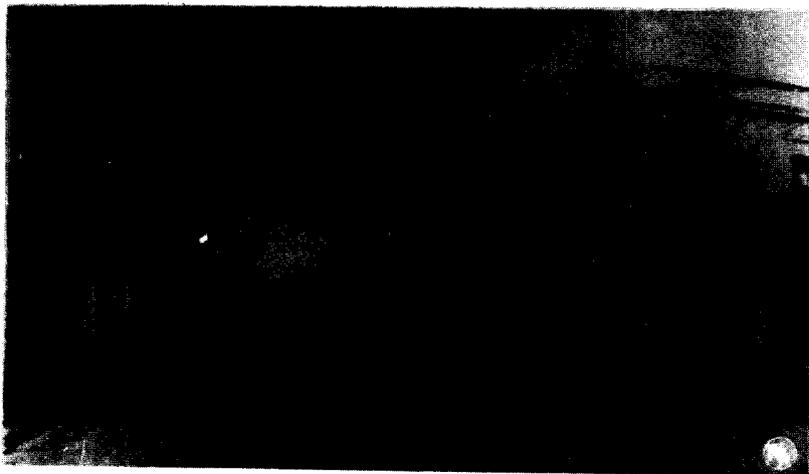
Es poco todavía lo que se tiene sobre dichos temas. Por lo tanto, sería conveniente que se aportara más en futuras investigaciones.

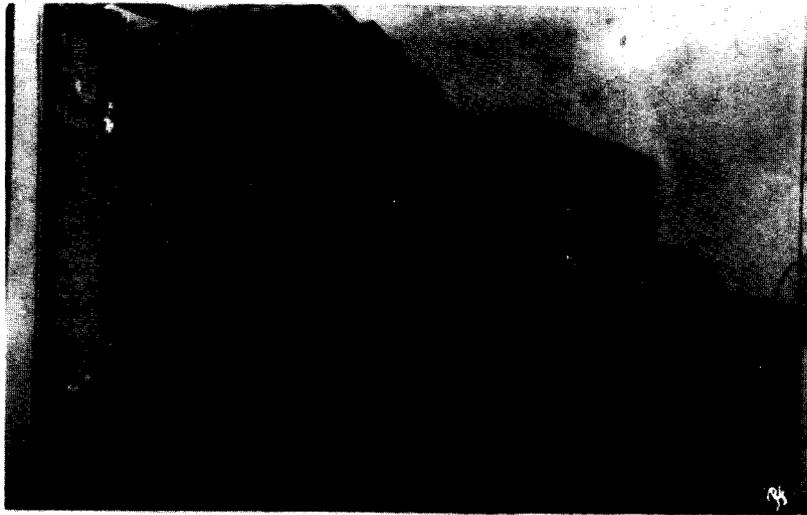
FOTOGRAFIAS¹³⁷

1. Un desfile de carruaje, en la Calle Real (hoy 6a. av. 8a. calle)
2. Un carruaje estacionado en la Calle del Sol, en 1897.
3. Un desfile fúnebre de alguna personalidad.
4. Se observa el tranvía, en la Calle Real, 1900.
5. Un carruaje estacionado en frente del Hospital General.
6. Un carruaje estacionado en frente del Hospital General.
7. Estación de carruajes, en el Callejón del Calvario 1920.
8. Boulevard "30 de junio". 1987.
9. Se aprecia el tranvía urbano en un punto de estación frente al Palacio Nacional.
10. El ferrocarril urbano prestando el servicio en la feria de Jocotenango.

¹³⁷ Las fotografías que se presentan en este trabajo son copias que se obtuvieron en Foto Archivo de R. Sandoval.



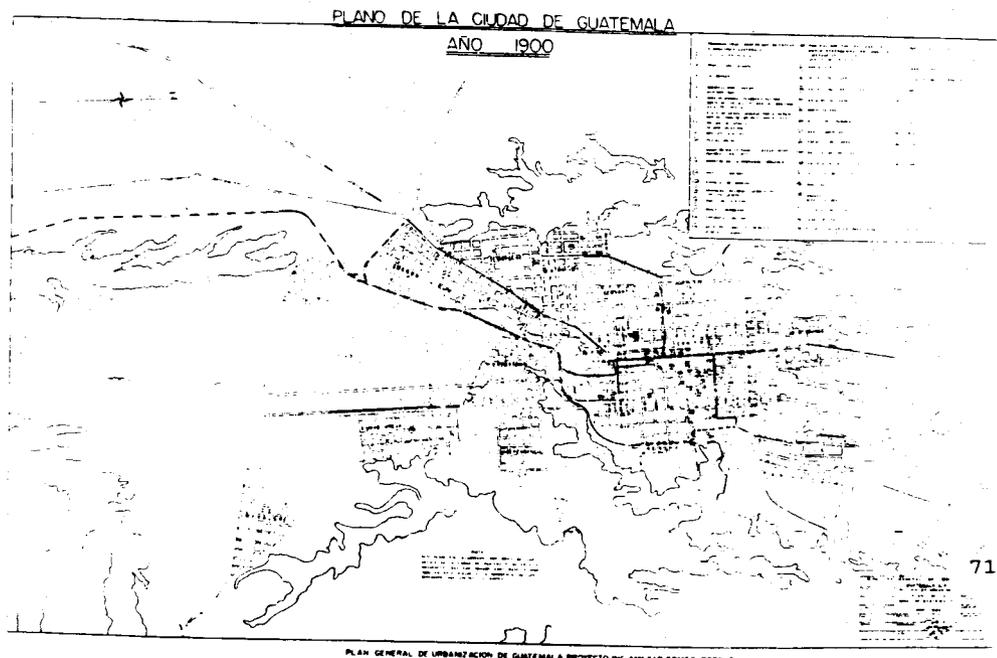
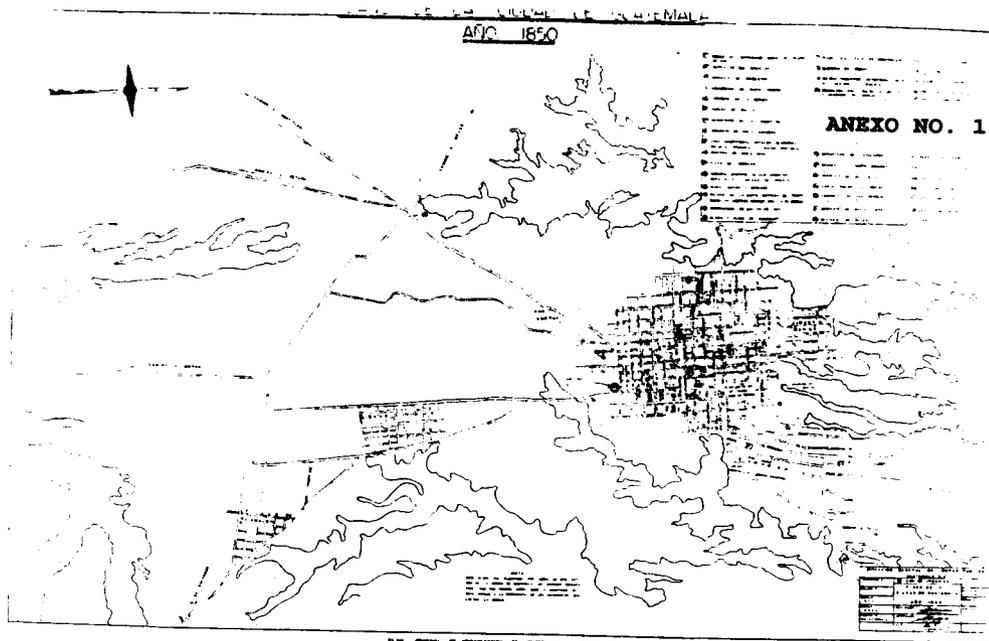






PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca 69





J. IGNACIO DE AYCINENA,

CORREJIDOR

ANEXO NO. 2

DEL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA.

TENIENDO en consideracion, que por acuerdos del Supremo Gobierno de 15 y 22 de junio próximo pasado se ordena, que la municipalidad de esta capital proceda á formar matricula de los carros de todas clases, que transiten por las calles, en los términos y bajo las condiciones que dichas disposiciones contienen, he tenido á bien acordar:

1.º Todos los dueños de quitrines, calesas, coches, carros, carretas y cualesquiera clase de carruajes matriculados y sin matricular, que rueden en las calles de esta ciudad, ocurrirán dentro del término de quince dias á la contaduria de los fondos de propios, á matricular sus respectivos carruajes é imponerse de los términos en que debe verificarse. Asimismo ocurrirán en el propio término, los dueños de carretas y toda especie de carros, que de fuera vienen á la ciudad á vender maiz y otros objetos que no sean de los exceptuados.

2.º La persona ó personas que en el espresado término no cumplieren con lo dispuesto en el artículo anterior, incurrirán en una multa de seis pesos, sin perjuicio de efectuar la matricula como está prevenido.

Guatemala, julio 17 de 1852.

J. Ignacio de Aycinena.

De orden del Sr. Corregidor,

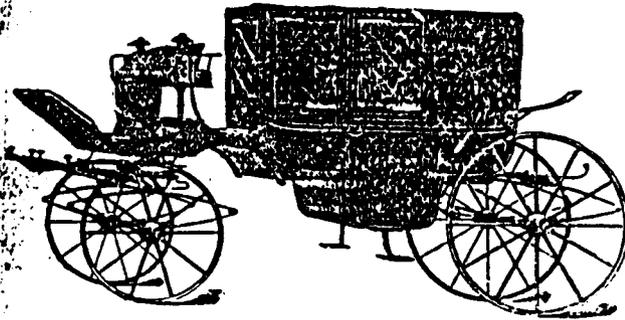
J. MARIA PEÑA,

Secretario.

() AGCA. Sig. B.78.44 leg. 828 Exp. 19734. Año 1852.

Establo Pepe Camas

10 Calle Poniente Número 5.

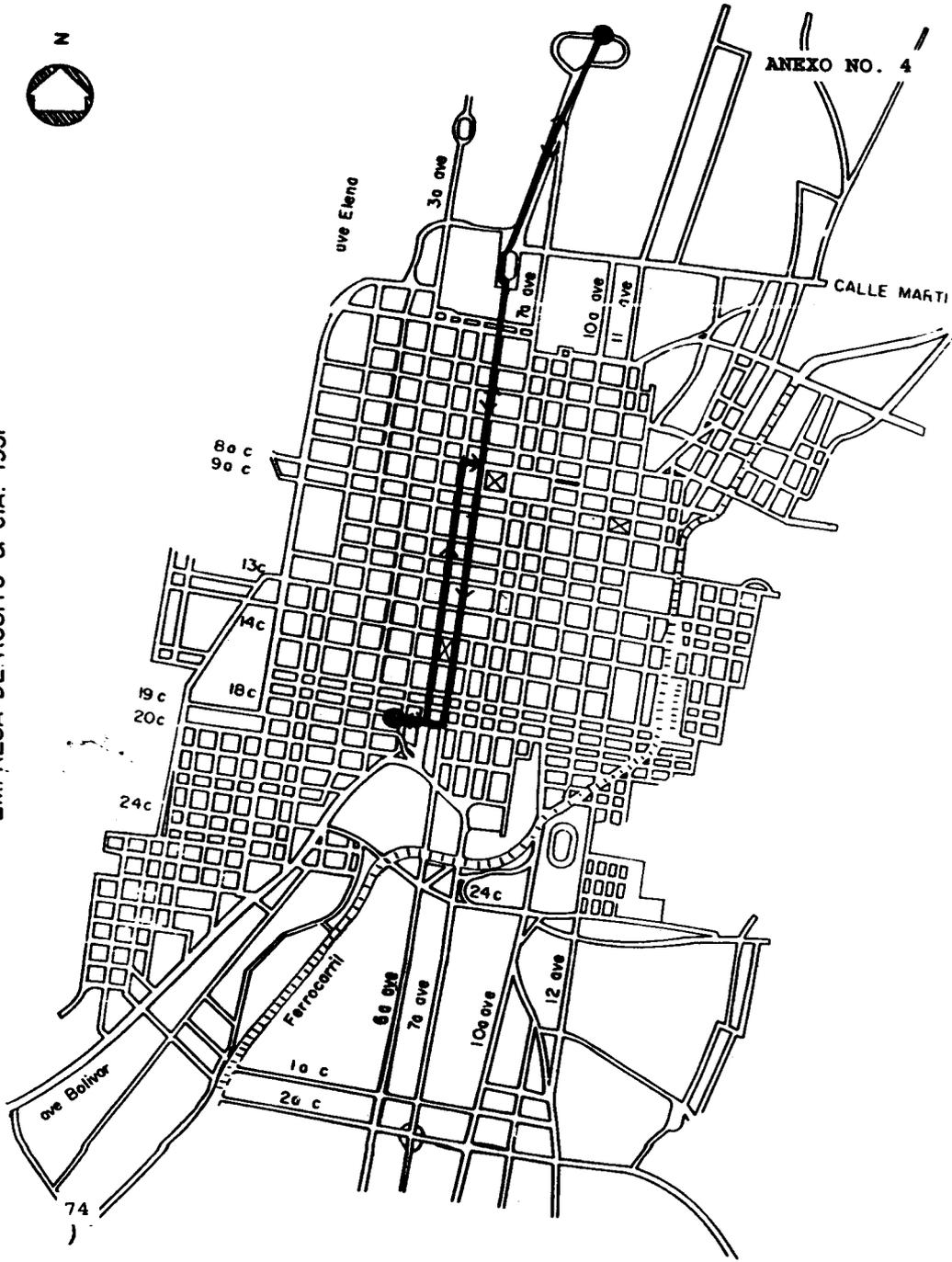


Los mejores carruajes de punto de la capital.

Teléfono en el establo y en la garita

Landó Victoria, Surrey Faeton, Buggy,
Diligencias para todas partes.
Buenos caballos de silla Precios equitativos.

EMPRESA DE ROSITO & CIA. 1931



ESCALA 1:25000

BIBLIOGRAFIA

1. Abejón, Manuel. El transporte en la sociedad actual. Salvat. España, 1981.
2. Acuña García, Augusto. Las calles y avenidas de mi capital y algunos callejones. Edit. del Ejército. Guatemala, 1986.
3. Batres Valladares, Alfonso. Esbozo interpretativo de la estructura agraria en Guatemala. Tesis, Fac. CC.EE. USAC. 1979.
4. Contreras Pinillos, Ileana. Desarrollo histórico urbanístico de la zona 1. Tesis, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos, 1976.
5. Correa Stiel, Waldemar. Historia do transporte urbano no Brasil. Edit. Pini.Ltda. Brasilia, D.F. 1984.
6. Fajardo, Ma. Milagro. Urbanismo de la ciudad de Guatemala en la última década del siglo XIX. Tesis, Escuela de Historia, Universidad de San Carlos, 1990.
7. Gellert, Gisela. Desarrollo de la Estructura espacial en la ciudad de Guatemala: Desde su fundación hasta la revolución de 1944. Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad de Costa Rica. 1990.
8. Lara F. Celso. Por los viejos Barrios de la ciudad de Guatemala, CEFOL-USAC. 1977.
9. Lutz, Chiristopher H. Historia sociodemográfica de Santiago de Guatemala 1541-1773. Cirma No. 2, 2a. Edic. 1984.
10. Martínez P. Severo. La Patria del Criollo. Edit. Universitaria. 1973.
11. Pardinás, Felipe. Metodología y técnicas de investigación en ciencias sociales. México, Siglo XXI. 1983.
12. Peláez Almengor, Oscar. La Nueva Guatemala de la Asunción y los Terremotos de 1917-18. CEUR-USAC, Guatemala, 1993.
13. Primer directorio de la capital y guía general de la República de Guatemala. Tip. Sánchez & de Guise, 1894.
14. Rodríguez G. Danilo. El proceso del subdesarrollo guatemalteco. Tesis Facultad Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos, 1974.

15. Rojas Soriano, Raúl. Guía para realizar investigaciones sociales. Edit. México, 3a. Edición. 1989.
16. Varios Autores. La Ciudad para el Hombre. Revista Punto 60. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Central de Venezuela. 1978.
17. Varios Autores. Memoria de 1er. Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte. México. 1980.
18. Villacorta, J. Antonio. Monografía del Depto. de Guatemala. Impresa Tip. Nac. Guatemala, 1926.
19. La Tecnología y el Transporte. Doc. Mecnografiado. S.F. CEUR. Universidad de San Carlos de Guatemala.

FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVO GENERAL DE CENTROAMERICA (A.G.C.A.)

SIGNATURA	LEGAJO	EXPEDIENTE	AÑO
A. 1.3	1884		1682
A. 1.2	2194	15747	1821
B. 78.44	784	19240	1823
B. 78.39	767	18443	1824
B. 78.39	767	18457	1826
B. 78.19	696	15136	1828
B. 78.44	796	19375	1832
B. 78.44	797	19410	1834
B. 78.39	1498	35898	1834
B. 78.39	768	18513	1839
B. 78.44	809	19592	1842
B. 78.35	752	17729	1844
B. 78.35	752	17734	1844
B. 78.39	770	18662	1849
B. 78.44	828	19734	1849
B. 78.35	753	17772	1852
B. 78.44	828	19734	1852
B. 78.39	776	18979	1868
B. 78.39	777	19050	1873
B. 78.39	777	19080	1875
B. 78.39	778	19129	1878
B. 85.1	3601	82967	1880
B. 78.48	861	20986	1887
B. 78.39	1501	35987	1890
B. 100.1	1446	34651	1897
B. 78.39	3555	81089	1901
B. 78.13	670	14417	1925

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central 177