

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

ESCUELA DE HISTORIA

CARRERA DE ANTROPOLOGÍA



“Acercamiento al imaginario e identidad del usuario del transporte urbano en la ciudad de Guatemala”

LUISA GABRIELA MADRIGAL MARROQUÍN

Nueva Guatemala de la Asunción,

Guatemala, C.A.

Julio de 2012

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



**“Acercamiento al imaginario e identidad del usuario del transporte urbano en
la ciudad de Guatemala”**

TESIS

Presentada por:

LUISA GABRIELA MADRIGAL MARROQUÍN

Previo a conferírsele el título de

ANTROPÓLOGA

En el grado académico de

LICENCIADA

Nueva Guatemala de la Asunción,

Guatemala, C.A.

Julio de 2012

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE HISTORIA

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTOR: Lic. Carlos Estuardo Gálvez Barrios
SECRETARIO: Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

AUTORIDADES DE LA ESCUELA DE HISTORIA

DIRECTOR: Mtro. Ricardo Danilo Dardón Flores
SECRETARIO: Lic. Oscar Adolfo Haeussler Paredes

CONSEJO DIRECTIVO

DIRECTOR: Mtro. Ricardo Danilo Dardón Flores
SECRETARIO: Lic. Oscar Adolfo Haeussler Paredes
VOCAL: Dr. Edgar Salvador Gutiérrez Mendoza
VOCAL: Licda. Sonia Dalila Gaitán Lara
VOCAL: Licda. Zoila Rodríguez Girón
VOCAL : Estudiante Sandra Xinico Batz
VOCAL: Estudiante Andrea Monroy Alvarado

ASESOR DE TESIS

Dr, Eduardo Antonio Velásquez Carrera

COMITÉ DE TESIS

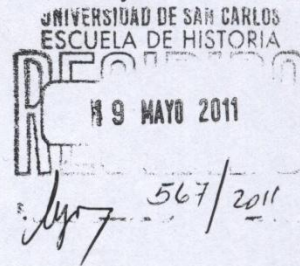
Dr. Ángel Valdés Estrada
Licda. Olga Pérez



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE HISTORIA

Guatemala 18 de mayo de 2011

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



Señores Miembros:

En atención a lo especificado en el Punto Tercero, inciso 3.6 del Acta No 34/2008 de la sesión celebrada por el Consejo Directivo el 21 de octubre 2008 y dando cumplimiento al Capítulo V, Artículo 11°, incisos a, b, c, d y e del Normativo para la elaboración de tesis de grado de la Escuela de Historia, rindo dictamen favorable al informe final de tesis titulado **"Imaginario como formador de identidad del usuario del transporte urbano. El caso de las rutas Centro Histórico vía Periférico a Ciudad Universitaria zona 12 y Jocotales vía Centro Histórico a Jardines de la Asunción"** de la estudiante Luisa Gabriela Madrigal Marroquín carné 2003-14157.

Solicito a ustedes autorizar cambio de título de la tesis por **"Acercamiento al imaginario e identidad del usuario del transporte urbano en la ciudad de Guatemala"** la solicitud responde al proceso de investigación de tesis y sus resultados.

Por lo anterior requiero se nombre comité de tesis para continuar con los trámites correspondientes.

Sin otro particular, me suscribo de ustedes,

"ID Y ENSEÑANZA A TODOS"

Dr. Eduardo Antonio Velásquez Carrera
Asesor de tesis

Edificio S-1, Segundo Nivel, Ciudad Universitaria, Zona 12
Nueva Guatemala de la Asunción, Guatemala, C.A.
Telefax (502) 24188800 / Tel. (502) 24188802 - 24188804
E-mail: usachisto@usac.edu.gt
Página WEB: <http://escuelahistoria.usac.edu.gt>



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



Guatemala 17 de mayo de 2012

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

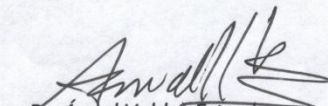


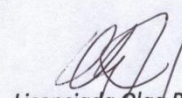
Señores Miembros:

En atención a lo especificado en el PUNTO TERCERO, inciso 3.2 del Acta No 17/2011 de la sesión celebrada por el Consejo Directivo el 23 de mayo de 2011 y dando cumplimiento al Capítulo IV, Artículo 10º, incisos a, b, c, d, e, f, g y h, del Normativo para la elaboración de tesis de grado de la Escuela de Historia, rindo DICTAMEN FAVORABLE al informe final de tesis titulado **"Acercamiento al imaginario e identidad del usuario del transporte urbano en la ciudad de Guatemala"** de la estudiante de la Licenciatura en Antropología Luisa Gabriela Madrigal Marroquín carné 2003-14157.

Sin otro particular y con las muestras de consideración y estima, nos suscribimos

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Dr. Ángel Valdez Estrada
Miembro Comité de Tesis


Licenciada Olga Pérez
Miembro Comité de Tesis

Agradecimientos

A mi familia, los que me acompañan de cerca Mario, Corina, Manuel y Rubén, a las que se fueron pero siempre están presentes y a todas esas personas con las que a pesar de no compartir lazos de sangre comparto lazos de amor. Por estar siempre presentes, por su amor perfecto, su apoyo incondicional, su confianza y por enseñarme que hay que hacer el bien a quienes nos rodean y a nunca perder la esperanza.

A mi asesor de tesis, el Doctor Eduardo Velásquez, por su disposición desinteresada, su apoyo constante, su dedicación e interés verdaderos, y por su exigencia. Sus comentarios, observaciones y ayuda enriquecieron mi trabajo.

Al Doctor Ángel Valdés, por la lectura de mi tesis y sus valiosas observaciones y sugerencias. A la Licenciada Olga Pérez por su participación en el comité de tesis, su apoyo constante, sus palabras de aliento, su ayuda incondicional, y por el cariño demostrado.

A todas las personas que de modo anónimo colaboraron en la elaboración de esta tesis. Por su tiempo, interés, respuestas muchas gracias. Los llevo en el corazón.

“Los autores serán responsables de las
opiniones o criterios expresados en su obra”.

Capítulo V, Arto. 11 del Reglamento del Consejo

Editorial de la Universidad de San Carlos de Guatemala.””

sigan devorando
sacien sus ganas
sin embargo
sepan
finitos cobardes
que hagan lo que hagan
la belleza no se acaba
la belleza
no se acaba
la belleza
no se acaba

Julio Roberto Prado.

Índice de contenido

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1: METODOLOGÍA	3
¿Qué? Del cuestionamiento generador	3
¿Cómo y cuándo? Del procedimiento de elaboración	3
¿Quiénes? De la selección de la muestra y sus características	5
CAPÍTULO 2: ACERCAMIENTO TEÓRICO	7
Imaginario	7
Realidad	7
Lo concreto: La realidad objetiva	8
Lo abstracto: Realidad Subjetiva	8
La relación entre objetividad y subjetividad en la realidad	9
Del lenguaje como medio para socializar el discurso	11
Imagen	12
Símbolo	13
Imaginario social	14
Imagen urbana	18
Imaginario urbanos	21
El ser humano y el espacio	23
Identidad	25
Identidad individual	25
Identidades colectivas	26
El Imaginario en la construcción de la identidad	28
CAPÍTULO 3: TRANSPORTE URBANO	30
Ciudad	30

Antropología de y en la ciudad	30
Ciudad de Guatemala	32
Demografía	33
Geografía	34
Breve Historia de la Ciudad	34
Transporte público	54
Historia del transporte público en la ciudad	54
CAPÍTULO 4: RESULTADOS	61
Un principio de la respuesta	61
Caracterización de las rutas	62
Ruta 1	62
Ruta 2	69
A MODO DE CONCLUSIONES	76
BIBLIOGRAFÍA	78
ANEXOS	84
Modelo de Guía de Observación	84
Modelo de Guía de Entrevista semi-estructurada	85
Gráficas correspondientes a boletas I No. 1	87
Gráficas correspondientes a boletas I No.2	90

Índice de ilustraciones

Ilustración No. 1: Crecimiento físico de la Ciudad de Guatemala	32
Tabla No. 1: Población del municipio de Guatemala	33
Ilustración No. 2: Mapa de la ciudad de Guatemala	34
Ilustración No. 3: Recorrido Ruta 203	63
Ilustración No. 4: Mapa de palabras de: El chofer Ruta 1	68
Ilustración No. 5: Mapa de palabras de: El bus Ruta 1	69
Ilustración No. 6: Recorrido Ruta 3	70
Ilustración No. 7: Mapa de palabras de: El chofer Ruta 2	74
Ilustración No. 8: Mapa de palabras de: El bus Ruta 2	75

Introducción

La antropología, como disciplina científica, tiene la responsabilidad de problematizar todos los temas que conciernen a la cultura. Para lograrlo adapta sus líneas teóricas y metodológicas al contexto en el que el ser humano, su sujeto de estudio, se desenvuelve.

Típicamente, la antropología guatemalteca, ha ubicado a su sujeto de estudio en contextos rurales. Pero es innegable que actualmente las ciudades guatemaltecas están expandiéndose. Por eso cada vez más esta ciencia ubica sus problemas de investigación en contextos urbanos.

Las particularidades del crecimiento de la ciudad de Guatemala con sus contradicciones han creado un contexto en el que el transporte urbano, servicio que ha sido motivo de reflexión desde distintos puntos de vista desde la década de 1940, ha influido en la formación de las identidades de un segmento particular de habitantes de la ciudad, sus usuarios.

Existen muchas preguntas sin investigar desde la antropología guatemalteca en relación a la cultura de los seres humanos. En este caso en un contexto urbano que está en movimiento. Donde al sujeto de investigación se le identifica como usuario. Esta investigación en particular busca conocer la relación entre el imaginario social en torno al transporte urbano y la identidad de un segmento de usuarios.

Es importante hacer notar que no se pretende valorar el servicio en sí mismo, ese es un tema que no corresponde a la investigación antropológica. Pretende conocer cómo el contexto influye en la construcción de una identidad y un imaginario particulares y la relación que existe entre estos. Para esto se utilizaron tanto fuentes primarias, en este caso entrevistas semi-estructuradas y observación, como secundarias, bibliográficas, hemerográficas, etc.

La investigación se desarrolla en cuatro capítulos. En el primero se describe la metodología de la investigación, para explicar cómo se utilizó la etnografía en la investigación. En el segundo capítulo se realiza un acercamiento analítico a las categorías imaginario e identidad. Se buscó desestructurar cada categoría para encontrar sus particularidades y explicarlas a cabalidad. Luego de definir las se estableció la relación entre estas.

En el tercer capítulo, se analiza el contexto, en este caso la ciudad de Guatemala y el transporte urbano. Para definir cómo estos influyen en la construcción de identidades y en la creación de imaginarios. Finalmente, en el cuarto capítulo se exponen los resultados obtenidos de los datos recolectados en la etnografía. Con la finalidad de responder a la pregunta planteada.

Para terminar, esta investigación responde una pregunta relacionada con la cultura en un contexto urbano. Pero la antropología guatemalteca todavía no ha analizado a profundidad los temas que acá se tratan. Es tiempo de ampliar el campo de acción de esta ciencia, aún existen muchos contextos en los que como científicos sociales no nos hemos adentrado y es nuestra responsabilidad problematizar todos los temas que conciernen a la cultura, aún cuando estos no sean los tradicionales.

Capítulo 1: Metodología

¿Qué? Del cuestionamiento generador.

Esta tesis busca conocer la relación entre el imaginario social en torno al transporte urbano y la identidad de un segmento de usuarios del mismo. Para comprender esta relación el análisis permite distintos abordajes. En el caso de esta investigación se hizo uso de una variante del método etnográfico: Misma que admitió participar en el desarrollo de los hechos, por medio del contacto directo con los sujetos. Para llegar eventualmente a la producción de conocimiento.

Para lograrlo se recogió y sistematizó la actitud de los sujetos frente al transporte, en relación a la construcción de una identidad que podría considerarse urbana y se caracterizó el transporte urbano a través de la percepción de este.

El trabajo se elaboró, básicamente, en tres partes: la primera que consistió en la elaboración de un plan y luego un marco teórico que incluyó la recolección de información bibliográfica y hemerográfica; una segunda de campo con observación y ejecución de entrevistas, para finalmente redactar el informe, en la tercera.

¿Cómo y cuándo? Del procedimiento de elaboración.

La construcción del problema de investigación requirió de un proceso de evaluación de pertinencia a la ciencia antropológica. Cómo y, tal vez más importante, por qué realizar antropología en un espacio urbano en movimiento, cuando usualmente la antropología guatemalteca escoge ámbitos rurales, estudios de caso. A lo que se responde, por interés particular de investigación y más significativo, por la necesidad de problematizar desde ésta ciencia todos los temas que conciernen desde la cultura a los seres humanos.

La reflexión teórica parte de una propuesta para definir la identidad de los sujetos, la percepción que tienen del transporte urbano y la relación, y posterior retroalimentación entre ambas. Para analizarla se trabajan los conceptos de imaginario social, identidad y posteriormente se relacionan; haciendo una descripción transversal del usuario de transporte urbano en esta ciudad.

Para la formulación del concepto identidad se enumeran los hechos que la fundamentan en el usuario y se realiza una caracterización del mismo que eventualmente se compara con los datos de las entrevistas y observación.

La construcción del concepto de imaginario social y la forma en que se construyó permitió analizar el discurso, como reflejo del orden de las significaciones. En la información obtenida de la revisión bibliográfica, hemerográfica y las entrevistas efectuadas se observaron las características comunes. Para comprender cómo los enunciados ayudan a crear las imágenes de la ciudad y el transporte urbano y finalmente como estas se relacionan con la identidad. Se elaboraron mapas de palabras, para observar de manera gráfica los resultados.

Para la recolección de datos de campo se practicó la observación participante, tomando en cuenta los siguientes aspectos:

El tiempo, tanto la duración del trabajo, como el horario en que se realizaría. La observación se realizó en horarios variados, por la imposibilidad de realizar observación todo el día. Por eso se elaboraron turnos de trabajo organizados del siguiente modo:

- Por la mañana, durante la hora pico y el inicio de la hora valle.
- Por la tarde, al comenzar la tarde y el inicio de la hora pico.¹

El lugar, si bien la antropología guatemalteca tiende a optar por el estudio de caso en comunidades, para el desarrollo del problema de esta investigación se optó por el ámbito urbano por lo que el lugar en donde se realizan la recolección de datos de campo y observación fueron dos rutas del transporte urbano en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, y su recorrido, con características particulares de los pasajeros que se transportan en ellas, que serán más ampliamente abordadas más adelante.

Para la transmisión del conocimiento se hizo uso de la entrevista . Utilizada como principal técnica para la recolección de información de campo en este trabajo. Los usuarios que así lo permitieron fueron grabados, posteriormente todas vaciadas y sistematizadas para el análisis y determinar las relevancias de los datos obtenidos.

Se hicieron 15 entrevistas semi-estructuradas en cada una de las rutas trabajadas al principio, durante febrero, marzo y abril 2010 entre las 7:30 y las 9:30 am y entre las 12:00 y 13:30 pm. Luego para completar la información se hicieron 10 entrevistas más en cada ruta. 50 entrevistas en total. En las entrevistas realizadas para esta investigación se encontraron respuestas esperadas, pero también

¹ Información proporcionada por EMETRA.

algunas que no estaban previstas. En este caso hubo respuestas que demostraron que los sujetos analizan la realidad social de modo distinto.

¿Quiénes? De la selección de la muestra y sus características

La selección de la muestra es un proceso importante, se realizó tomando como base los objetivos planteados, para su cumplimiento. En este caso se buscaba analizar a través de los resultados la identidad y el imaginario social de los usuarios y más importante cuál es su relación entre ambos. Para lograrlo se organizaron las variables de modo que estas dirijan la selección previa de una muestra significativa.

Los criterios básicos de la elección fueron los siguientes:

- Personas que usaran únicamente transporte urbano como medio de transporte, para todas sus actividades diarias: movilización al trabajo, estudio, centros recreativos...
- Personas que utilizaran cotidianamente las rutas trabajadas, cuyos viajes a sus labores cotidianas fueran largos, preferentemente, que completaran la ruta en cuestión.
- Personas que se movilen tanto en horas pico, como en horas valle, no necesariamente el mismo día.

También se tomaron en cuenta otros criterios, estos específicos a la ruta que se investigaba en particular. Estos fueron:

Para la ruta que hace un recorrido hacia la Universidad de San Carlos se colocó como requisito que –las, los- entrevistados fueran estudiantes de la misma y que utilizaran este transporte para acudir a dicho centro de estudios.

En cambio, para la ruta que recorre parte de las zonas 5 y 6 de la capital, se buscó que las personas entrevistadas fueran trabajadores, con bajo nivel socio-económico y también baja escolaridad. Esto con la finalidad de ver las coincidencias y diferencias entre los entrevistados en cada ruta.

Para el análisis de los datos obtenidos por medio de la observación y de las entrevistas, se recolectó la información y luego se elaboró una matriz de datos, se vació la información en ella y se analizaron los datos. Luego se volvió a recolectar información para cubrir los espacios vacíos que dejó la primera recolección y se

volvio a realizar el proceso de análisis. Del mismo modo que se hace con todas las investigaciones.

Capítulo 2: Acercamiento teórico

Imaginario

El estudio del imaginario en la teoría social implica el análisis e interpretación de varias categorías que se relacionan e interactúan. Sirve para la comprensión de la forma en que una sociedad se auto instituye y las formas de dominación presentes, así como las imágenes que dan origen a la institucionalidad, al orden social predominante y la forma de presentar las categorías en el discurso. Entendemos que es la realidad y las prácticas sociales enraizadas en la cotidianidad las que dan pie a lo imaginario y a su análisis e interpretación. Para comprender la relación existente entre el imaginario social en torno al transporte urbano y la identidad de un segmento de usuarios se analizan de modo articulado estas categorías.

Realidad

Antes de considerar directamente el imaginario en torno al transporte urbano para establecer su relación con la identidad se recuerda que lo que se nos presenta en la realidad se encuentra fundamentado en lo simbólico y viceversa. La realidad de la vida cotidiana² es compartida (por medio de la interacción y prácticas sociales) y se encuentra ordenada, objetivada y es transmitida por el lenguaje.

El lenguaje es una forma de expresar las significaciones de la realidad. Este ayuda a construir representaciones simbólicas de la misma. Llega a ser constituyente de la realidad, sobre todo como medio para la interacción y para las prácticas sociales cotidianas.

La realidad es una experiencia compartida. Un sentido y un significado compartidos. Al interactuar participamos directa o indirectamente en el acopio de conocimiento. El cúmulo social de conocimiento da validez al conocimiento pragmático que tenemos de la vida cotidiana. Se posee este conocimiento en diferentes medidas, de acuerdo a la distribución social del mismo.

² Ver: "Realidad de la vida cotidiana" del libro: LA CONSTRUCCIÓN SOCIAL DE LA REALIDAD, de Peter L. Berger y Thomas Luckmann.

La realidad está constituida tanto por el conocimiento como por una serie de acciones que nos transmiten el significado de la misma. La actitud de los usuarios frente al transporte urbano puede ser una de estas acciones. Se consideran estas como actos proyectivos, con sentido y significado, entendidos por las situaciones que propician. Suelen ser motivados para el fin que persiguen o para el trasfondo cultural en el que se desempeñan.

Lo concreto: La realidad objetiva

La existencia de los seres humanos genera, recrea y transforma el orden social de la realidad. *“La sociedad es un producto humano. La sociedad es una realidad objetiva. El hombre es un producto social.”*³ De este modo se mantiene y recrea una relación.

Las sociedades generan instituciones por medio de las cuales los seres humanos se habitúan a ciertas acciones que se requieren para ciertas circunstancias. La institución establece acciones a realizarse y los castigos en caso de no cumplirlas.

Las instituciones son externas al ser humano y su relación con estas es dialéctica. Son transmitidas generalmente por la tradición, el ejercicio de roles y el discurso, por medio del lenguaje. También son legitimadas en diversos modos.

La legitimación cumple la función de explicar el orden institucional. Según Berger puede hacerlo en distintos niveles: el primero es insipiente, de pre teoría. Un segundo con proposiciones teórico rudimentarias, que consistiría en los inicios de la tradición y luego un tercero la teoría explícita por la que el sector institucional se legitima en un cuerpo de conocimiento diferenciado y por último el nivel de los universos simbólicos que es una matriz de conocimiento. Los universos simbólicos son los últimos encargados de la transmisión de los conocimientos institucionalizados y previamente legitimados a las nuevas generaciones.

³ Berger, Peter y Thomas Luckmann. **“La construcción social de la realidad”**. Segunda edición. Argentina: Amorrortu editores, 1972. p. 84.

Es en esta parte constitutiva de la realidad donde los imaginarios, en este caso acerca del transporte urbano pero no reducido a estos, se convierten en algo tangible, cotidiano. Que forma parte de la vida y del actuar de cada individuo de manera palpable. Es donde se vive la experiencia de transportarse en el servicio público.

Lo abstracto: Realidad Subjetiva

La realidad internalizada, por medio de la socialización en la que participamos en la realidad del otro. Durante el primer período de vida formamos una identidad que nos adjunta a un lugar específico de la realidad. El primer período de socialización finaliza cuando el concepto del otro generalizado se establece en la conciencia de la identidad del individuo.

Los siguientes momentos de socialización se realizan generalmente bajo el auspicio de organismos especializados. Que tienen como función específica, el mantenimiento de las estructuras sociales y la realidad subjetiva.

La socialización ocurre en una estructura social específica. Influyendo en la imagen del individuo de sí mismo y de los demás, afirmando su identidad tanto individual como colectiva. La realidad subjetiva se encuentra estrechamente ligada al imaginario, por ser donde se forman imágenes y significaciones imaginarias que eventualmente se convertirán en algo concreto.

La relación entre objetividad y subjetividad en la realidad

Si nos referimos a la relación entre la realidad objetiva y la realidad subjetiva debemos mencionar que la experiencia antecede a la subjetividad, o sea la realidad objetiva antecede a la realidad subjetiva. Del mismo modo la subjetividad es condición para que la experiencia sea posible. Entonces la subjetividad es condición de la experiencia y viceversa. Nada queda al margen de la experiencia y la subjetividad. Si mi experiencia como usuario del transporte urbano es "mala"⁴, y recibo mismo mensaje de otros pasajeros, vecinos... los medios, es muy probable que la percepción que tengo del mismo, fundamentada en las imágenes

⁴ En este caso utilizo la palabra mala, por ser el adjetivo más recurrente en las entrevistas realizadas a usuarios y por referirme directamente a estas experiencias.

y significaciones imaginarias que tengo, sigan afirmando que el transporte urbano en la Ciudad de Guatemala es deficiente.

Todo lo que tiene sentido en nuestra realidad de la vida cotidiana y todo lo que tiene un potencial sentido encuentra su soporte en lo imaginario, en la subjetividad, que a su vez viabiliza la creación de la realidad. La subjetividad de la realidad tiene un antecedente por la experiencia en el mundo social. Esto se refiere a que las imágenes del mundo las forman las sociedades o colectividades, por esto la subjetividad tiene un origen condicionado por el grupo que la genera. Si alguna de las situaciones que dan origen a la realidad cambia nos vemos obligados a la re normalización (re legitimación) por medio de dar sentido a la subjetividad de estas situaciones.

Partiendo de que: *“Lo simbólico posibilita la sociedad instituida, el mundo de la vida y la institucionalización del sistema en él. Ahora bien, tampoco pueden comprenderse las instituciones simplemente como una red simbólica”*⁵. Siendo así lo simbólico que es parte de la realidad subjetiva da origen a lo que existe en la realidad objetiva, pero seguirá siendo su origen, no su totalidad.

También podemos resumir que *“el mundo de la vida es el mundo del sentido y de el significado compartido sin más, entonces ese sentido y significado compartido es precisamente lo que opera como modo de sujeción de los propios sujetos.”*⁶ Esta sujeción es la sujeción a la realidad objetiva, que se ve representada en el poder. Como un modo de relación entre subjetividad y objetividad, pues esta es la forma de la realidad objetiva de mantener el control sobre los sujetos por medio de la subjetividad. Reafirmar utilizando los medios que el transporte urbano es deficiente mantiene en el imaginario de los usuarios esta percepción, que eventualmente será compartida por otros.

⁵ AVANCSO. **“Imágenes de nuestra realidad, realidad de nuestras imágenes: Imaginarios sociales y subjetividad en Guatemala”** Cuaderno de investigación No. 19, Guatemala: AVANCSO, 2006. p. 92

⁶ Ibid. p. 36.

Del lenguaje como medio para socializar al discurso

La realidad se encuentra cimentada, entre otros, en los sujetos y estos basan sus relaciones de socialización en la comunicación y las acciones de los sujetos comunican y al comunicar son validadas socialmente. Los sentidos de las acciones o procesos sociales, deben tener potencial comunicativo para ser socialmente efectivos.

En el aspecto de la comunicación las diferentes formas se encuentran englobadas por el lenguaje. Es a través del lenguaje que surge la socialización. Los sujetos actúan en y sobre la realidad y para eso participan en procesos comunicativos que los validan socialmente.

Para los sujetos el mundo tiene sentido porque les ha sido comunicado, al tener sentido y significado compartido los miembros pueden entender el mundo. El entendimiento (comprensión de los procesos sociales) se da sobre la base de procesos comunicativos. Somos sujetos que basan sus acciones en relación a los significados que nos han sido comunicados y que comunicamos.

Toda comunicación se da por medio de la producción de ciertas materialidades lingüísticas que conocemos como actos de habla⁷. Generalmente nos comunicamos a través de ellos. Los actos de habla son actos enunciativos, se relacionan con el sujeto pues demuestran las intencionalidades de este.

Un acto enunciativo, que partió de un acto de habla, tiene una modalidad o forma de existir. No existe de la nada, es creado para decir algo. También se debe comprender que un enunciado adquiere sentido en relación a otros enunciados. Finalmente los enunciados se expresan a través de las imágenes significativas creadas y recreadas por el imaginario.

La realidad es validada por el discurso que se cimienta en las imágenes de la realidad. El mundo, que representa la realidad, “*es afectado y determinado por*

⁷ Actos de habla, de la Teoría de los actos del habla, formulada originalmente por John Austin y reestudiada por John Searle, que entiende las emisiones comunicativas como acciones que tienen efectos en el mundo. Ver: “¿Qué es un acto de habla?” De John Searle

*una estructura sistémica que debe institucionalizarse en la vida diaria de los sujetos para poder reproducirse.*⁸ Funcionan para lograr esto las instituciones. *“Éstas operan y funcionan a través de la relación dialéctica entre: a) la habitualidad práctica; b) los instrumentos formales funcionales que promueven posibilitan y regulan la normatividad social y; c) los discursos enunciativos que circulan socialmente. Ahora bien, las instituciones sólo pueden darse como redes simbólicas sancionadas por la sociedad, que circulan en ella gracias a estos discursos y a través del lenguaje.”*⁹ Las instituciones validarán el sistema social utilizando medios que incluyen tanto la acción del sujeto y la emisión del discurso reproduciendo así el sistema y legitimándolo.

La realidad se encuentra en el discurso y el discurso retransmite el imaginario y los significados acerca de la sociedad. En el caso de los imaginarios en torno al transporte urbano, estos se materializan a través de actos del habla que son transmitidos y retransmitidos por los sujetos, sea de persona a persona o en los medios de comunicación, ayudando a reafirmarlos como realidad. Se encuentran casi invariablemente mensajes de mediocridad, inseguridad y deficiencia en los medios entorno al transporte urbano y mismos que se repiten en los usuarios entrevistados.

Imagen

La imagen es una de las primeras porciones del imaginario que posibilitan la realidad subjetiva al hacer esto potencia también la realidad objetiva, que es pues la que habitamos. En la elaboración de la imagen participa el sujeto, la imagen cumple ciertas características, esta tiene una función y una intencionalidad en la realidad social.

Es el sujeto quien potencia la imagen. *“El propio observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora en la elaboración de la imagen”*¹⁰. Además al percibirla y comunicarla, le da validez social.

⁸AVANCSO Op.cit. p. 94

⁹ Ibid. p. 94

¹⁰ Lynch, Kevin. **“La imagen de la ciudad”** Segunda edición. Argentina: Ediciones infinito Buenos Aires, 1970, p 14

Es requerimiento de una imagen las siguientes características: *“la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras, su conocimiento como entidad separable.”*¹¹ Esto es la identidad de la imagen, la individualidad de esta. También se sabe que: *“La imagen debe incluir la relación espacial o pautal del objeto con el observador y con otros objetos. Por último este objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivo para el observador.”*¹²

Una de las principales funciones de la imagen es representar el mundo y cabe mencionar que: *“Sin imágenes no hay realidad social, puesto que la sola posibilidad de representarnos el mundo está condicionada por las mismas y sin representación del mundo, éste pierde toda naturaleza social.”*¹³. De este modo nos representamos el mundo a través de las imágenes que de él tenemos o nos han sido transmitidas, dando validez social a las imágenes.

Finalmente creamos imágenes para que tengan un significado y poderlas comunicar. Las imágenes que hemos validado son parte de lo que llamamos imaginación, nuestra forma de representar. *“Nuestra intencionalidad adquiere una naturaleza creativa (creación de imágenes representables) gracias a la imaginación”*¹⁴

Considero que son imágenes relacionadas con el transporte urbano, no solamente objetos, que en este caso podrían ser por ejemplo las paradas o el interior y exterior buses sino las personas que cohabitan ese espacio como los otros pasajeros, ayudantes o choferes, porque en este contexto las demás personas tienden a perder sus cualidades de sujeto y se terminan objetivando. Esto en base a que en las entrevistas donde se afirmaba que la socialización era en realidad muy poca y más bien con fines exclusivamente prácticos.

Símbolo

Si bien no existen símbolos específicos relacionados con el transporte urbano en Guatemala es necesario analizarlos para comprender más ampliamente el

¹¹ Ibid. p 16

¹² Ibid. p 17

¹³ AVANCSO. Op.cit. p 41

¹⁴ Ibid. p. 42

imaginario social. Además dan significados más profundos a las identidades colectivas.

El símbolo es la siguiente porción que conforma el imaginario. Este suele surgir de la imagen existente misma que no fue controlada hacia lo social o la comunicación a través del discurso. Este es una prolongación no controlada de la imagen. Es aquel referente que marca específicamente la identidad individual y colectiva.

Es la sensibilidad de los seres humanos la que sirve como mediador entre el espacio donde es creado y el mundo de los objetos. El símbolo tiene motivaciones psíquicas, sociales, lingüísticas e históricas. Es de tomar en cuenta que: *“potencia fundamental de los símbolos que es, ligarse más allá de las contradicciones naturales, a los elementos inconciliables, los tabicamentos sociales y las segregaciones de los períodos de la historia.”*¹⁵ Articulan comportamientos en torno a los hechos.

El símbolo tiene un significado, socialmente aceptado, que aporta a la realidad. Este se organiza por medio de significaciones imaginarias. Mismas que sirven para representar la realidad en distintas ocasiones adecuadas a lo que se representa y la forma de representarlo.

*“Los símbolos revelan lo que está detrás de la organización de la sociedad y de la propia comprensión de la historia humana”*¹⁶ Fundamentando así las significaciones imaginarias y de este modo los imaginarios sociales.

Imaginario social

La imaginación se fundamenta en la imagen y el símbolo. Está ligada al discurso y a las funciones sociales que cumple. La validación de los actos reales es una de sus funciones. Los actos reales son imposibles fuera de una red simbólica

¹⁵ Ibid. p. 41

¹⁶ De Moraes, Denis. “Imaginario social, cultura y construcción de la hegemonía”. [En línea]: Contratiempo Revista de cultura y pensamiento/ La cultura crítica en América Latina/ Otoño-Invierno2007/ No.2. Texto completo disponible en: http://www.revistacontratiempo.com.ar/moraes_imaginario_cultura_hegemonia.htm

estructurada. Por medio de esta los actos reales adquieren una significación completa.

Según Daniel H. Cabrera son funciones de las significaciones imaginarias en relación al orden social:

- Instituir y crear al tiempo que son instituidas y creadas por el mismo.
- Mantener y justificar el orden que las fundamenta.
- Cuestionar y criticar.

*“Toda sociedad, para existir, necesita ‘su mundo’ de significaciones”*¹⁷. Estas la hacen específica, singular y de modo implícito contribuyen a definir su historia. También influyen en las elecciones individuales y colectivas, por lo que aportan en la construcción del propio mundo social.

*“El mundo de significaciones imaginarias de una sociedad es instituido, es obra de la sociedad y fundado en lo imaginario. Una sociedad se instituye instituyendo un mundo de significaciones.”*¹⁸ Las significaciones son condiciones para representar la existencia de una sociedad. Y las significaciones proceden del imaginario.

“El hecho de que tales significaciones imaginarias sean condición de representabilidad, quiere decir que estas son fuente creativa de toda sociedad, son creaciones incesantes que dan sustento a todo lo representable.” Dichas significaciones imaginarias no son puras percepciones o racionalidades, pues ellas mismas originan racionalidad y percepción¹⁹ El imaginario moldea y construye la forma en que los sujetos representan la realidad, es dinámico puede construirse y reconstruirse de acuerdo al conocimiento social.

¹⁷ Cabrera, Daniel H. “Imaginario social, comunicación e identidad colectiva”. [En línea]: Forum Barcelona 2004, El diálogo. Comunicación y diversidad cultural. Institut de la Comunicació (InCom) de la Universitat Autònoma de Barcelona, 2004. Texto completo disponible en: http://www.portalcomunicacion.com/dialeg/paper/pdf/143_cabrera.pdf

¹⁸ Ibid. p 5

¹⁹ AVANCSO. Op. Cit. p. 93

Existen varias posturas para definir el imaginario. Según Felipe Sáenz la de Bronislaw Baczo afirma que *“el imaginario establecería un parámetro valorativo de la realidad, en donde los individuos generan niveles de significación, atribuyendo validez y significación imaginaria a ciertos aspectos de nuestra realidad, los que forman la base interpretativa mediante la cual los sujetos estructuran y desarrollan su vida, dándole sentido, personalidad y carácter a un modo o estilo particular que se traduce en formas identitarias variadas que se manifiestan en expresiones colectivas.”*²⁰

En el trabajo de Juan R. Coca se afirma que Charles Taylor define el imaginario en relación a las personas como: *“el modo en que imaginan su existencia social, el tipo de relaciones que mantienen unas con otras, el tipo de cosas que ocurren entre ellas, las expectativas que se cumplen habitualmente y las imágenes e ideas normativas más profundas que subyacen a estas expectativas”*²¹ Si bien las definiciones de imaginario mencionadas tienen relación con este trabajo la postura que más influye es la de Cornelius Castoriadis, también citado por Coca: *“el imaginario —es creación incesante y esencial indeterminada (social, histórica y psíquica) de figuras-formas-imágenes, a partir de las cuales solamente puede tratarse de —alguna cosa. Lo que llamamos —“realidad” y —“racionalidad” son obras de ello”*²².

*“El imaginario no es nada más que ese trayecto en el cual la representación del objeto se deja asimilar y modelar por los imperativos pulsionales del sujeto y en el cual, recíprocamente,... las representaciones subjetivas se explican “por los acomodamientos anteriores del sujeto” al medio objetivo”*²³ La representación de lo imaginario se encuentra fundamentada en la experiencia del sujeto en base a sus conocimientos sociales. Se asimila y moldea la imagen de acuerdo a sus previos conocimientos de la acción y procesos sociales instituidos.

²⁰ Aliaga Sáenz, Felipe; Escobar Monje, Gerardo. “El imaginario social del joven en Chile: Una aproximación teórica al concepto del joven problema”. [En línea]: APOSTA Revista de Ciencias Sociales.No.31, octubre, noviembre, diciembre 2006. Texto completo disponible en: <http://www.apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/aliaga2.pdf> p.3

²¹ Coca, Juan R. “et.al”. “Implicaciones de la retórica en el Imaginario Social tecnocientífico”. En: Coca, Juan R, “et.al”. “Nuevas posibilidades de los Imaginarios Sociales”. [En línea]: España, TREMN – CEASGA, 2011. Texto completo disponible en: <http://www.tremn.org/documents/Nuevas%20posibilidades%20def.pdf> p.58.

²² Ibid. p 58.

²³ AVANCSO Op. Cit.p. 44

Lo imaginario es creación social de figuras, formas e imágenes de la realidad, que a su vez forman la realidad. *“Estas formas creadas por cada sociedad, hacen que exista un mundo en el cual esta sociedad se inscribe y se da un lugar.”*²⁴ La realidad es su obra y se transmite generalmente por medio del discurso que recrea de imágenes y símbolos socialmente aceptados, consensuados.

*“Los imaginarios son creaciones de imágenes que sólo pueden tener sentido social en la medida en que sean producto de la sociedad en cuanto tal. Por esta razón, son inderivables de un individuo o de una sumatoria de individuos.”*²⁵ Los imaginarios son pertinentes a la realidad social únicamente si derivan del consenso y conocimiento social. Un imaginario social no surge de un individuo o su representación de la realidad, sino de la representación social de la realidad.

Lo imaginario es fundamento de la realidad, en lo imaginario recaen las imágenes y representaciones de la cotidianidad.. *“Matices de sentido o esquemas de representación, cada sociedad y cada tiempo tiene sus propios imaginarios. Es a través de éstos que se configura, percibe, explica e interviene en lo que se considera como realidad. La posibilidad de conservar ciertas pautas, y crear incesantemente otras, está condicionada justamente por ciertos imaginarios sociales, y será en función de estos que dentro de una sociedad se determinará lo plausible o lo inverosímil.”*²⁶

“Toda sociedad necesita representar su propia realidad para comprenderla, interpretarla y entenderla; y es a partir de este proceso comprensivo que las sociedades actúan sobre su mundo. Lo que la sociedad interpreta de sí misma es, en otros términos, la realidad significativa que direcciona el actuar social. Y es esto, en concreto, lo que se sostiene en los imaginarios: por eso, los imaginarios sociales son formas a partir de las cuales la sociedad se interpreta a sí misma para actuar sobre su propia realidad: sin imaginarios sociales no hay representación de la realidad; sin representación de la realidad no hay acción, y

²⁴ Cabrera. Op. Cit. p 7.

²⁵ AVANCSO. Op. Cit. p. 98

²⁶ Randazzo, Francesca. “Introducción: La irremediable intromisión de lo imaginario”. En Coca, Juan R, “et.al”. “Nuevas posibilidades de los Imaginarios Sociales”. [En Línea]: España, TREMN – CEASGA, 2011. Texto completo disponible en: <http://www.tremn.org/documents/Nuevas%20posibilidades%20def.pdf> p. 9.

sin acción, no hay realidad".²⁷ Se explica así el origen y el modo de validación de un imaginario social. Como un modo de interpretar y comprender la realidad que las sociedades utilizan para validar sus acciones e interpretarlas y direccionar sus acciones.

Según el trabajo realizado por AVANCSO²⁸, son funciones relevantes del imaginario:

- 1) Conservar la sabiduría de generaciones, en este caso creencias, valores y modelos socioculturales de acción en el desenvolvimiento de la vida social.
- 2) Suministra símbolos e imágenes propiciadores de la identidad colectiva.
- 3) Facilita una vía de escape ante las insatisfacciones y frustraciones de la vida contemporánea.
- 4) Es un posible práctico, una forma de trascender a lo real.

Imagen urbana

Como una ramificación urbana del concepto imagen, aparece la imagen urbana, esta cumple una función dentro de los imaginarios urbanos, como primera propiciadora de las representaciones mentales del ambiente público. Son las imágenes urbanas las que dan pie a la representación imaginaria de la realidad física, a validarla y luego a determinarla como realidad de la vida cotidiana.

La imagen urbana puede ser brevemente resumida como: "Las *"imágenes públicas"*, las representaciones mentales comunes que hay en grandes números de habitantes de una ciudad. Se trata de los puntos de coincidencia que puede esperarse que aparezca en la interacción de una realidad física única, una cultura común y una naturaleza fisiológica básica"²⁹ Dicho esto las representaciones mentales que tenemos acerca de la ciudad son puntos de coincidencia, que

²⁷ Mazariegos, Juan Carlos. "Sistema de salud en Guatemala, 8: ¿Unos vivimos porque otros mueren? . Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2008". [En línea]: Guatemala, Guatemala, Amanuense Editorial - Grupo Amanuense. 2008. Texto completo disponible en: http://cms.fideck.com/userfiles/desarrollohumano.org/File/libro_8_imaginarios_sociales.pdf. ISBN 978-99939-908-4-0. p. 30

²⁸ Ibid. p. 99

²⁹ Lynch, Kevin, Loc. Cit. p. 16

convergen gracias a varios factores que han influido en nuestras representaciones mentales, así la cultura y la identidad influyen en nuestra manera de percibir el medio del que estamos rodeados y en el que a la vez participamos.

*“Parece haber una imagen pública de cada ciudad que es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales. O quizás lo que hay en una serie de imágenes públicas, cada una de las cuales es mantenida por un número considerable de ciudadanos. Estas imágenes colectivas son necesarias para que el individuo actúe acertadamente dentro de su medio ambiente y para que coopere con sus conciudadanos.”*³⁰ Entonces la imagen urbana que conocemos es fruto de varias imágenes que hilvanamos y son socialmente aceptadas. La imagen urbana es necesaria para la habitación y convivencia dentro del espacio urbano.

En general las imágenes no se transforman a menos que existan acciones determinadas para influir en la manera de percibirla, pero el cambio en la imagen puede ocurrir. *“La imagen de una realidad física determinada puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circunstancias de su visión son diferentes”*³¹ El cambio de la imagen ocurre entonces por los cambios motivados en la manera de observarla y en el modo de interactuar, con el objeto que provoca la imagen. Aunque la imagen también es inmutable en ciertos aspectos que la fundamentan. Estos aspectos suelen tener estabilidad pues están directamente relacionados a la cultura y cosmovisión. *“las categorías parecen tener estabilidad para un observador determinado cuando actúa en un nivel determinado”*³² Es importante recordar que como menciona Luis Castro Nogueira la imagen de la ciudad cambia con el tiempo.³³

La imagen urbana, que será formadora de los imaginarios urbanos entre los que se incluyen los imaginarios sobre el transporte urbano, se forma por varios elementos. Según Kevin Lynch, los siguientes elementos son contenidos de las imágenes de la ciudad:

³⁰ Ibid. p. 47

³¹ Ibid. p. 49

³² Ibid. p. 49

³³ Castro Nogueira, Luis. “¿En qué espacio habitamos realmente los hombres?”. *En publicación: Revista de Estudios Sociales no. 22*. CESO, Centro de Estudios Sociales, Universidad de los Andes, Bogotá: Colombia. 2005 0123-885X. Acceso al texto completo: <http://res.uniandes.edu.co/pdf/data/rev22.pdf>

Sendas: Son los espacios que conducen al observador por la ciudad. Espacios que se organizan y conectan con los demás elementos ambientales. Las sendas son una de las influencias más enérgicas en la imagen de la ciudad, pues son para los habitantes el recorrido habitual. Generalmente cumplen con ciertas características como que son identificables, continuas directivas y a escala.

Bordes: Estos son elementos lineales que el observador no considera sendas, pues tienen la función de dividir espacios, aunque a veces pueden ser utilizadas como sendas. Suelen tener cualidades directivas, aunque no al grado de las sendas.

Barrios: Son secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, en las que el observador se siente perteneciente. En ellos el observador puede ingresar con el pensamiento y que tienen cierto carácter en común. Las características físicas que determinan los barrios son continuadas en la territorialidad. Los límites de los barrios pueden ser variados, pero estos refuerzan la identidad de los mismos.

Nodos: Puntos de la ciudad que constituyen focos intensivos o de gran confluencia. Pueden pertenecer a los barrios y en algunos casos sirven para reforzar la identidad de los barrios.

Mojones: Son puntos de referencia, imágenes, de la ciudad, en las que las personas descubren identidad propia y de la ciudad. Los mojones pueden ser acontecimientos aislados sin refuerzo.

“Estos elementos constituyen tan solo la materia prima de la imagen ambiental en la escala urbana. Es necesario modelarlos conjuntamente para llegar a contar con una forma satisfactoria”³⁴ . Así la participación particular de cada uno estos elementos en la creación de la imagen urbana ambiental no es la única que conforma la imagen ambiental, pues se necesita de ellos en conjunto para que la

³⁴ Ibid. p. 79

imagen se convierta en una realidad física determinada. Aunque en conjunto estos elementos puedan ser variables por las posibles combinaciones que existan a partir de estos.

La imagen construida y constituida como una realidad física tiene que ser validada por el observador. Este *“experimenta el complejo como una totalidad cuyas partes dependen entre sí y que están relativamente fijadas entre sí.”*³⁵ De este modo también constituyen la realidad como un conjunto de imágenes que dependen una de la otra.

*“Las imágenes se desarrollan a lo largo de líneas familiares de movimiento”*³⁶ Por lo general las rutas de movilidad de las personas tienden a ser las mismas, se convierten en un hábito, al realizarse todos los días. Las imágenes ambientales creadas a partir de esta movilidad habituada son a las que el observador hará generalmente referencia con relación al ambiente que habita y por el que se moviliza.

Finalmente sobre el desenvolvimiento de la imagen urbana hay que tomar en cuenta la relación entre los espacios físicos y sociales, pues: *“La distancia psicológica entre dos localidades puede ser mucho mayor o mucho más difícil de superar que lo que parece justificar la mera separación física.”*³⁷ . Esto influye sobre todo en la percepción del sector donde se encuentra un barrio, así por ejemplo será más caro y de mayor plusvalía una casa familiar en la zona 14 de lo que será en la zona 18, validado entre muchos otros factores en la imagen ambiental que a la vez ayuda a fomentar la realidad ambiental.

Imaginarios urbanos

La ciudad instaurada en el discurso urbano, según Michel De Certeau cumple en definición con tres requisitos. El primero corresponde a la producción de un espacio propio. Luego la sustitución del conocimiento tradicional por nuevos conocimientos. Y finalmente la creación de un sujeto universal y anónimo.

³⁵ Ibid. p. 80

³⁶ Ibid. p. 82

³⁷ Ibid. p. 80

La ciudad como aglomeradora de grandes sumas de personas “es generadora de imágenes que se lee y traduce a cada instante y a cada momento de ahí que el sistema de representación abarque los conjuntos conceptuales y simbólicos, a través de los cuales los diferentes grupos que constituyen esa colectividad tratan de interpretarse a sí mismos y al mundo.”³⁸ Lo que significa que en la diversidad que caracteriza a las ciudades, por la variedad de grupos que las forman, estas se convierten en generadoras de imágenes diversas que determinan la realidad desde las particularidades propias de los observadores.

“La complejidad de lo urbano lleva necesariamente a imaginarlo desde un amplio universo que asuma lo cultural tanto como lo político, lo estético al igual que lo funcional, lo espacial así como lo territorial, lo ético tanto como lo normativo, lo económico al igual que lo social y ambiental.”³⁹ Todos los espacios desde los que se puede crear y recrear un espacio urbano se interrelacionan dentro de la ciudad, logrando que esta sea imaginada desde distintos ámbitos en los que el ser humano incide efectivamente.

“La ciudad se convierte en el tema dominante en los legendarios políticos, pero ya no es un campo de operaciones programadas y controladas. Bajo los discursos que la ideologizan, proliferan los ardides y las combinaciones de poderes sin identidad legible, sin asideros, sin transparencia racional: imposibles de manejar.”⁴⁰ Es la ciudad generadora de temas que crean discursos y a la vez imágenes en distintos ámbitos.

El tránsito en la ciudad es una de las prácticas que contribuye a la invención de los espacios, a la generación de imágenes y en consecuencia a la formación del imaginario. El conocimiento y la apropiación de lugares por medio del viaje o tránsito conducen a la creación de un discurso acerca de los lugares y sobre el viaje mismo. “Todo relato es un relato de viaje, una práctica del espacio”⁴¹.

³⁸ Rodríguez, Jair. “**El palimpsesto de la ciudad: la ciudad educadora**”. [En línea]: Edición electrónica gratuita. Armenia, Colombia. 1999. 2007 Texto completo disponible en: www.eumed.net/libros/2007a/ . ISBN-13: 978-84-690-3830-7.

³⁹ CARTA COLECTIVA IV ENCUENTRO INTERNACIONAL HABITAT COLOMBIA. 1996. Citada en: Rodríguez, Jair. “**El palimpsesto de la ciudad: la ciudad educadora**”.

⁴⁰ De Certeau, Michel. “La invención de lo cotidiano: 1 Artes de Hacer”. México. Universidad Iberoamericana Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. 2007. p 107.

⁴¹ Ibid. p. 128

“Los lugares son historias fragmentarias y replegadas, pasados robados a la legibilidad por el prójimo, tiempos amontonados que pueden desplegarse pero que están allí más bien como relatos a la espera y que permanecen en estado jeroglífico, en fin simbolizaciones enquistadas en el dolor o en el placer del cuerpo”⁴² El tránsito por la ciudad genera que los lugares se posean por historias que conforman el discurso y la imagen que transmite la ciudad.

Es necesario definir los siguientes términos: Según Michel De Certeau lugar es el origen según el cual los elementos se distribuyen en relaciones de coexistencia. Los elementos se encuentran unos al lado de los otros en sitios propios, de modo estable. Mientras que espacio es en el que se toman en cuenta relaciones como la dirección, y el tiempo, el espacio es un entrecruzamiento de moviidades, el espacio está animado, tiene vida.

Las prácticas en los espacios forman cuadros de resultados legibles a los habitantes de la ciudad. Esos son retransmitidos a los habitantes por medio del discurso, que se personaliza en el relato. *“Ése es precisamente el papel básico del relato. Abre un teatro de legitimidad para acciones efectivas. Crea un campo que autoriza prácticas sociales arriesgadas y contingentes.”*⁴³

El ser humano y el espacio

*“Buena parte de la historia de la humanidad puede reducirse a la relación existente entre el hombre y el medio ambiente en el que se desenvuelve, definido éste como aquello que le es exterior a sí mismo. Sin embargo, toda esta ‘atmósfera’ que le rodea no resulta conocida de la misma forma por todos los seres humanos.”*⁴⁴ Si esta busca conocer la relación entre el imaginario social en torno al transporte urbano y la identidad de un segmento de usuarios del mismo, es importante que defina cómo se entiende el espacio urbano y cómo es la percepción del mismo.

⁴² Ibid. p. 121

⁴³ Ibid. p. 137

⁴⁴ Boira Maiques, Josep Vincent. “La vivencia del espacio urbano. La creación de imágenes en la relación hombre-ciudad” Cuaderno de Geografía No. 41. Valencia, 1987. p. 93.

La percepción del espacio para el ser humano es uno de los elementos que dirigen la manera en que ocupa y se mueve en el espacio que habita, en este caso en la ciudad. En su libro: "La dimensión oculta" Edward T. Hall. Explica su conocimiento de la percepción espacial en el ser humano. Conocimiento adquirido a través de su investigación y experiencia personal.

Explica conductas naturales en los seres humanos relacionadas con el espacio y sus reacciones físicas acerca de las mismas. Principalmente por medio del uso de los sentidos. Pero el postulado principal en el libro es cómo influye la cultura en la percepción humana del espacio.

El espacio analizado como el ambiente y el espacio como distancia entre seres humanos. Para este último, la distancia entre seres humanos se distingue entre cuatro intervalos de lugar. Cada uno de estos con una fase cercana y una lejana con algunas diferencias entre ellas. Las distancias en el ser humano, según Hall son:

Distancia íntima: Es en la que se percibe gran afluencia de datos sensorios, la vista, el olfato y el tacto reciben gran cantidad de estímulos, por la presencia de la otra persona. En esta existe gran contacto con la otra persona.

Distancia personal: Es la distancia que regala al ser humano una breve burbuja de protección personal, en esta también se tiene gran estímulo a los sentidos, pero no es tan importante como en la distancia íntima. A esta distancia el contacto con la otra persona por medio del tacto es sencillo y posible. Es la distancia que se utiliza al conversar entre amigos o familia cercana.

Distancia social: Al inicio de esta distancia se distingue el "límite de dominación" o espacio donde se ejerce poder. En esta no se distinguen detalles finos del rostro y el contacto con otras personas requiere un esfuerzo. El tono de voz se mantiene, aunque en la fase lejana de esta distancia tiende a subir levemente. Es una distancia usual entre amigos, compañeros de trabajo y conocidos.

Distancia pública: Es la más lejana de las distancias del ser humano, en la que no se distinguen rasgos específicos del rostro o de la piel. Esta distancia es en la que se trata a personas de vida pública.

Identidad

Para conocer la relación entre el imaginario social en torno al transporte urbano y la identidad de los usuarios del mismo es necesario comprender la identidad.

La identidad es la representación básica acerca de nuestra persona y la de los demás, de cómo somos en relación a quienes nos rodean, y cómo afecta esto nuestras relaciones sociales. Sin dejar de mencionar que es un proceso constante y dinámico.

Esta influye en la formación de identidades colectivas. Que dan a los actores la capacidad de participar en acciones colectivas que brindan a los sujetos cierta pertenencia a procesos sociales.

Identidad individual

*“La identidad tiene que ver con la idea que tenemos acerca de quiénes somos y quiénes son los otros, es decir la representación que tenemos de nosotros mismos en relación con los demás.”*⁴⁵ La identidad parte de nuestra percepción acerca de una realidad social individual, la percepción de la realidad de los otros y de cómo influye en la interacción social y para el establecimiento de relaciones.

La creación de la identidad es un proceso continuo, que pretende dar al sujeto distinción, marcación y autonomía a través de la asignación de atributos personales. Este proceso debe ser también reconocido por los demás sujetos. Y funciona con una cierta voluntad de distinción, marcación y autonomía con respecto de los demás sujetos.

⁴⁵ Gimenez, Gilberto. **“Estudios sobre la cultura y las identidades sociales.”** México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2007. p. 60.

Para la asignación de identidad es necesario facilitar al sujeto atributos de pertenencia social, que son con los que el individuo se identifica en relación a sus pares. Así como atributos particularizantes, que son los distintivos de los individuos. ¿Cómo se realiza este proceso en un ambiente itinerante como el transporte urbano?

Las principales categorías o grupos de pertenencia que ayudan a formar la identidad son la clase social, etnicidad, colectividades de territorialidad, grupos de edad y género. Aunque también pueden agregarse a esta lista los estilos de vida, hábitos de consumo, relaciones sociales, y hechos biográficos importantes, es en estos grupos que se encuentra la identidad de los usuarios del transporte urbano.

El estudio de la identidad dentro de las teorías más clásicas suele coincidir en análisis de categorías que incluyen elementos culturales tangibles, que suelen ser estables. A la identidad en contextos cambiantes, como suele ser el contexto urbano, se le suele asignar la cualidad de ser muy variable. Pues estos *“frecuentemente están llenos de contradicciones, están débilmente integrados y padecen continua erosión en virtud de los procesos de metropolización y de globalización”*⁴⁶ Aunque el análisis del contexto, aún si este es variable, enriquece el estudio de la identidad.

Según Roxana Martel la identidad es producto de la interrelación cotidiana. Es decir su construcción es un proceso interno, que ocurre generalmente durante la primera fase de la socialización, y se sigue enriqueciendo durante la toda la vida del individuo. Estas se internalizan, en ellas la cultura sirve de nutriente y se adquieren y forman durante el aprendizaje.

Identidades colectivas

Como la identidad individual, las identidades colectivas tienen un proceso de formación y asignación consensuado, continuo y reflexionado en el que se establecen límites y alcances de esta. Las identidades colectivas poseen *“la capacidad de diferenciarse de su entorno, de definir sus propios límites, de*

⁴⁶ Ibid. p. 64

*situarse en el interior de un campo y de mantener en el tiempo el sentido de tal diferencia y delimitación, es decir, de tener una duración temporal*⁴⁷

La construcción de identidades colectivas es una construcción social que promueve la búsqueda de reconocimientos colectivos, por medio del reconocimiento a las acciones colectivas realizadas por los actores. *“Las acciones colectivas suponen actores colectivos dotados de identidad, porque de lo contrario no se podría explicar cómo pueden dar sentido a su acción. Pero dichos actores no existen en sí mismos como si fueran esencias ontológicas, sino que constituyen el resultado de procesos a través de los cuales los actores devienen o se vuelven colectivos.”*⁴⁸ Lo que significa que la identidad da significado a la acción social de los actores colectivos y la acción social a su vez contribuye con la formación y asignación de la identidad colectiva.

Las identidades colectivas funcionan en la ejecución de acciones colectivas, con fuerte vinculación a su ideología y a sus líderes y gran claridad de los parámetros de pertenencia de esta identidad. *“Las identidades colectivas pueden ser vistas como sistemas de acción y no como sujetos que actúan con la unidad de propósitos que le atribuyen sus líderes e ideólogos, e incluso sus oponentes”*⁴⁹

Como se mencionó anteriormente las identidades colectivas asumen claros parámetros de pertenencia. Una identidad colectiva tiene elementos definidos por lenguaje compartido e incorporados a determinados rituales. Existe cierto grado de involucramiento emocional en las identidades colectivas, es esta emotividad la que las hace más durables. La identidad supone del actor colectivo capacidad auto reflexiva de actores sociales. Implica que los actores sociales tienen noción de causalidad y pertenencia. La identidad colectiva conoce capacidad de durabilidad e historicidad.

Aunque la identidad colectiva es asignada al de grupo de actores colectivos también se reconoce que esta *“define la capacidad para la acción autónoma, así como la diferenciación del actor respecto a otros dentro de la continuidad de su*

⁴⁷ Ibid. p. 64

⁴⁸ Ibid. p. 68

⁴⁹ Ibid. p. 69.

identidad". Lo que se refiere a la independencia de acción del individuo dentro de la colectividad y a la particularidad de los actores en el grupo.

Del mismo modo que la identidad individual debe ser validada por el resto de la colectividad las identidades colectivas deben ser reconocidas por el resto de la sociedad, pues esto les da reconocimiento dentro de la misma. Se debe tomar en cuenta que la formación de una identidad colectiva es un proceso más complejo que el de la formación de una individual, pues esta se forma en base a la historia de vida de una persona, mientras que la en la identidad colectiva *"Su proceso de formación responde a mecanismos mucho más complejos y frecuentemente depende de la interacción de fuerzas históricas y sociales."*⁵⁰

Las identidades colectivas se aprenden, y los sujetos las forman o se adhieren a ellas a través de distintos mecanismos. *"este mecanismo opera a través de símbolos e imágenes de nuestro entorno que nos invitan a reconocernos en ellos y a identificarnos con el grupo que designan."*⁵¹

El imaginario en la construcción de identidad

Los elementos que hacen posible la construcción identitaria son los mismos que eventualmente definirán lo que es imaginado en la sociedad. Según Daniel Cabrera, la identidad está ligada a la autonomía y la capacidad de autodeterminación. Se conforma como conjunto de creencias compartidas por una sociedad que implican una visión de sí misma, con representaciones propias de los sujetos como definibles y definidos esto será el núcleo de lo que para una sociedad será aceptable e imaginable⁵².

La identidad es uno de los elementos tanto en lo individual, como en lo colectivo que se alimenta de las significaciones imaginarias, por tanto del imaginario mismo. Se sustenta de la repetición insistente de prácticas y costumbres reiteradas. "Las

⁵⁰ Ibid. p. 73

⁵¹ Ibid. p. 72

⁵² Cabrera, Daniel H. Imaginario social, comunicación e identidad colectiva. Con acceso al texto completo: http://www.portalcomunicacion.com/dialeg/paper/pdf/143_cabrera.pdf

identidades refieren a la construcción de umbrales simbólicos de adscripción o pertenencia, donde se delimita quiénes pertenecen al grupo.”⁵³

El imaginario instituye diversos universos de significaciones, que establecerán lo que es y debe ser el sujeto, cómo es el mundo y cómo debe actuar el sujeto en el mundo. Esto fija las formas de comportamiento ligadas a la identidad, establecidas por el sujeto en su contexto histórico y social. Es en base al imaginario se construye la realidad donde se establecen las identidades de los usuarios del transporte urbano. Estas definen las conductas y percepciones de los usuarios.

⁵³ Piña Narváez, Yosjuan. Construcción de identidades (identificaciones) juveniles urbanas: movimiento cultural UNDERGROUND. El HIP-HOP en sectores populares caraqueños. En: Cultura y Transformaciones sociales en tiempos de globalización. Perspectivas latinoamericanas. Mato, Daniel; Maldonado Fermín, Alejandro. Abril 2007. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/campus/mato/Narvaez.pdf> p. 169.

Capítulo 3: Transporte urbano

Ciudad

*“El espacio se define en relación a los seres humanos que lo usan, que lo disfrutan, que se mueven en su interior, que lo recorren y lo dominan. En ese sentido la definición más satisfactoria es la que considera el espacio como un recurso. Todo el espacio con el que los seres humanos se relacionan en cualquier circunstancia y ocasión”*⁵⁴ El espacio define a los seres humanos y viceversa. La ciudad es un espacio definido de este modo.

Las y los- usuarios que participaron como informantes en la elaboración de esta investigación son en habitantes de regiones urbanas del Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Aunque esta no es una investigación que se clasifique específicamente como Antropología Urbana, sí es una investigación antropológica realizada en un área urbana. Por eso es necesario revisar brevemente notas de Antropología urbana.

Antropología de y en la ciudad

*“La Antropología de la ciudad según la literatura antropológica se encuentra representada por aquellos estudios que piensan la ciudad como totalidad siendo visto el objeto o foco de estudio principal con una perspectiva holística, compleja de varios niveles como densidad, movilidad social, migraciones, inmigraciones, ambiente físico, urbanización, pobreza, relaciones raciales, etnicidad, sistemas de estratificación, áreas marginales y sistemas políticos.”*⁵⁵ Esta línea investigativa en la que la ciudad es fundamental para el surgimiento de procesos y fenómenos sociales complejos, comprende ampliamente las influencias que tanto el objeto de investigación ejerce en el exterior como viceversa. Además de ser considerada como la más acertada en el estudio de temas antropológicos urbanos.

“La Antropología en la ciudad diferente de la anterior trata de investigaciones que trabajan la heterogeneidad quedando la ciudad como un contexto o escenario

⁵⁴ Signorelli, Amanda. “Antropología Urbana”. México: Universidad Autónoma Metropolitana Antrophos Editorial, 1999. P 53.

⁵⁵ Mendoza, Edgar S. G. “Lo urbano y la ciudad: La importancia de su construcción teórica”. Guatemala, Guatemala. Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas IHAA. 2005. P34.

*mayor pero no como foco de investigación. Son estudios microsociales en situaciones particulares, modos de vida urbana, condiciones de subsistencia, microunidades; temas como organización social, rituales, códigos simbólicos, genealogías, sistemas de parentesco, barrios, vecindades, familias, redes sociales, identidades, etc. Son estudios en pequeña escala mostrando en términos generales la dinámica de la vida urbana y de la vida cotidiana*⁵⁶ En cambio en esta línea investigativa, no se comprende tan ampliamente los procesos que surgen en la ciudad y ve a esta como un escenario para continuar con los estudios a los que tradicionalmente se ha encargado la Antropología. Es importante aclarar que la presente investigación se encuentra ubicada en esta línea.

*Cuando se habla específicamente de la ciudad hay que tomar en cuenta que es “un factor determinante de actitudes y comportamientos, el punto importante individuado es el de la especificidad de la ciudad como ambiente físico; totalmente construido y, por lo tanto totalmente humano, histórico, este impone y al mismo tiempo testifica una relación-de los seres humanos con la naturaleza y entre ellos- diversa con respecto a la relación que caracteriza cualquier otro tipo de asentamiento.*⁵⁷ Habitar una ciudad es determinante en la forma de vivir y actuar de un individuo.

Conociendo que *“es en las ciudades que tiene su morada la cultura popular contemporánea. En los portales, en las tiendas, en las pantallas audiovisuales, en los cines, en los clubes, en los supermercados, en los pubs y en la búsqueda afanosa, el sábado por la tarde, de los vestidos que comparar para el sábado en la noche... Como cualquier otro espacio también la estructura de la ciudad está cargada de significados y está también cargada de poder, ya que los detalles materiales de la vida urbana, nuestras casas, las calles donde vivimos, las tiendas que frecuentamos, los transportes que usamos, los pubs que visitamos, los lugares de trabajo, la publicidad y los anuncios que leemos, sugieren muchísimas de las estructuras de nuestras ideas y de nuestros sentimientos. Es una experiencia cotidiana que ininterrumpidamente condiciona nuestras orientaciones, ya sea cuando tomamos una decisión, o cuando expresamos una opinión de los*

⁵⁶ Ibid. p 35.

⁵⁷ Ibid. p 72.

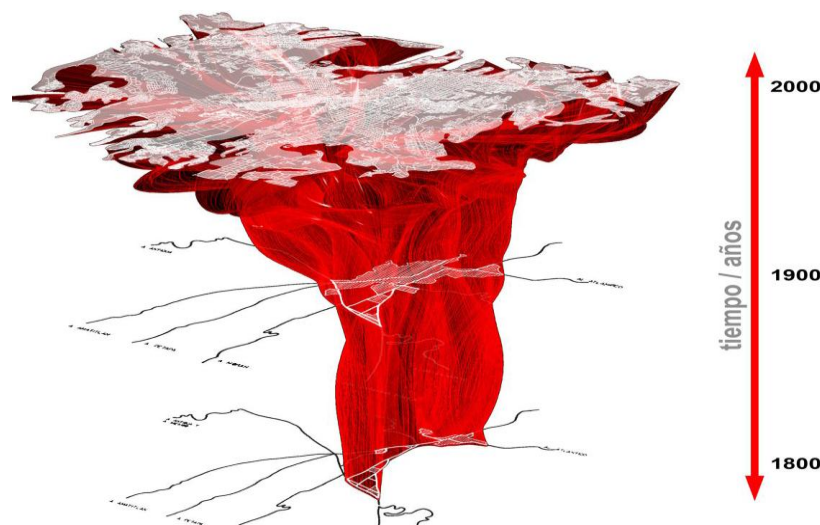
hechos del día”⁵⁸ Lo que nos indica cómo influye la ciudad en la identidad de sus habitantes, y en el imaginario que se tiene acerca de esta.

“Cuando las ciudades crecen a la dimensión de metrópoli, o de megalópolis, tienden, justamente a causa de las dimensiones a transformarse en aglomerados que tienen poco o nada de urbano: empezando por el imaginario de los habitantes, que ya no las perciben unitariamente y menos aún pueden experimentarlas como realidades unitarias. Estas infinitas extensiones de construcción atravesadas por autopistas urbanas, no tendrían nada que pudiera distinguirlas unas de otras, que les diese una identidad; y, por lo tanto, ya no podrían ser a su vez, matrices de identidad.”⁵⁹ Cuando ocurre esto las ciudades pierden la capacidad de hacer sentir a sus pobladores verdaderos habitantes de las mismas, las unidades más pequeñas que se forman dentro de la misma se convierten en los generadores de identidad.

Ciudad de Guatemala

La ciudad de Guatemala es la capital gubernamental y económica de Guatemala.

Ilustración 1: Crecimiento físico de la Ciudad de Guatemala



Fuente: [http://pot.muniquate.com/PDFs/POT taller 1 video.pdf](http://pot.muniquate.com/PDFs/POT_taller_1_video.pdf)

⁵⁸ Chambers, 1986:17 citado en Signorelli, Amanda. “Antropología Urbana”. México: Universidad Autónoma Metropolitana Antrophos Editorial, 1999. P77

⁵⁹ Sennet, 1992, citado en Signorelli, Amanda. “Antropología Urbana”. México: Universidad Autónoma Metropolitana Antrophos Editorial, 1999. P85

Tabla 1: Población del municipio de Guatemala

Municipio: Guatemala	
1950	294344
1964	572671
1973	700504
1981	754243
1994	823301
2002	942348
2008	1041918

Fuente: Elaboración propia con base en: “Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala”. De Luis Rafael Valladares.

Demografía

Según XI y último Censo Nacional de Población, realizado por el Instituto Nacional de Estadística, INE, en 2002. Para esa fecha, el municipio de Guatemala era habitada por 942,348 personas, de las cuales 444,429 eran hombres y 497,919 mujeres.

En el Área Metropolitana, que actualmente comprende los municipios de: Guatemala, Santa Catarina Pinula, San José Pinula, San José del Golfo, Palencia, Chinautla, San Pedro Ayampuc, Mixco, San Pedro Sacatepéquez, San Juan Sacatepéquez, San Raymundo, Chuarrancho, Fraijanes, Amatitlán, Villa Nueva, Villa Canales, San Miguel Petapa, Sumpango, Santo Domingo Xenacoj, Santiago Sacatepéquez, San Bartolomé Milpas Altas, San Lucas Sacatepéquez, Santa Lucía Milpas Altas, Palin y San Vicente Pacaya. Habitaban personas 2,682,803, de las cuales eran hombres 1,291,441 y mujeres 1,391,362.

La población refleja la diversidad guatemalteca, tanto en lo cultural como en lo social. El modo de conducirse y vivir la cotidianidad. Las diferencias en el nivel de ingresos, el espacio residencial, la opción religiosa, el modo de transportarse en resumen los distintos modos de vida de los guatemaltecos y guatemaltecas, tienen convergencia en la ciudad de Guatemala.

Esta tesis se centra en una parte de los habitantes de la ciudad los usuarios del transporte urbano. EMETRA, dependencia de la Municipalidad de Guatemala no tiene un registro estadístico de qué porcentaje de habitantes de la ciudad se movilizan en transporte público. Quienes son estas personas, cuáles son sus preferencias en relación al modo de transportarse, porqué y todo lo que esto implica. Para conocer la relación entre el imaginario social en torno al transporte urbano y su relación con la identidad de los usuarios es necesario conocer el espacio que habitan.

Geografía

La Ciudad de Guatemala, se ubica en el valle de la Ermita. A una altura aproximada de 1592 metros sobre el nivel del mar. Generalmente su temperatura oscila entre los 9 y los 21 grados centígrados. Tiene una extensión aproximada de 996km.

Ilustración 2: Mapa de la ciudad de Guatemala



Fuente: maps.google.com.gt

Breve Historia de la Ciudad

Presento este apartado con el propósito de explicar cómo el crecimiento de la ciudad define las condiciones de vida de los habitantes de la capital guatemalteca. Al analizarlo se define cuál era la preocupación principal de los gobernantes y cómo constantemente dejan de lado a los sectores más vulnerables y empobrecidos de la población, que son quienes finalmente se convierten en

usuarios del transporte urbano. Y cómo este proceso influye en la formación de identidad y en la creación de imaginarios urbanos.

Después de haber sido asentada en tres lugares previos. La ciudad de “Santiago de Guatemala”, inicialmente en Iximché en 1524 considerada la primera capital fundada por los españoles, luego más formalmente en el Valle de Almolonga en 1527, después en el valle de Panchoy en 1543. Es finalmente es asentada en el Valle de la Ermita en 1773.

El asentamiento inicial, en el lugar donde actualmente se encuentra la ciudad de Guatemala, fue al noreste. El diseño al principio mantuvo el patrón anterior, sin ninguna modificación importante en el trazo y construcción de la ciudad. Durante este tiempo las autoridades se concentraron en el ornato.

Durante el gobierno de Rafael Carrera se realizaron construcciones de edificios públicos. Así como el remozamiento de la ciudad, la construcción de aceras y la colocación de faroles para el alumbrado público.

Según el Dr. Eduardo Antonio Velásquez⁶⁰: La ciudad era pequeña, no tenía iluminación pública y hasta 1835 se instauró con faroles y velas. El correo llegaba a través de barco una vez por mes. La policía fue organizada con veinticinco hombres, en su inicio. No existían, en aquella época en la ciudad, bares, clubes, casas de billar y de prostitución

En el gobierno de Justo Rufino Barrios, se confiscaron las propiedades de la Iglesia y estas pasaron a ser parte del Estado. Utilizados en su mayoría como oficinas administrativas. Se invirtió mucho en este período en la construcción de importantes edificios públicos, más no el bienestar de la población.

⁶⁰ Velásquez Carrera, Eduardo Antonio. *“Antecedentes Históricos del Desarrollo Económico-Social, Crecimiento Urbano y Regional de Guatemala”*. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 2007. p 85 y 86.

Inicia el proceso de expansión de la ciudad hacia el sur. El ensanchamiento de la ciudad, se materializó por medio de la lotificación del potrero de Bolaños, que se convirtió en el cantón Paz. En 1881 se anexó a la ciudad, como cantón único. El de La Candelaria y la Parroquia. Un año después se lotificaron los terrenos del hospital San Juan de Dios, creando el Cantón Elena. En 1883 al sur de la Paz, surge la Reformita y después San Pedro Huertas, San Pedrito. En 1889 se lotificó el llano de Matamoros. Un año después surgen el Cantón Cervantes, Barrios y Barillas.

En el gobierno de José María Reyna Barrios se dio prioridad al embellecimiento de la ciudad, sin mayor importancia a los problemas de fondo. Nuevamente dejando desatendidos a los ciudadanos, este es un hecho recurrente que marca a los habitantes de la ciudad de Guatemala.

Todavía durante el gobierno de Reyna Barrios “*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*”⁶¹ y en el III Censo demográfico se incluyen como parte de la ciudad los municipios de Ciudad Vieja, Guadalupe, Canalitos, Santa Rosita y las Vacas, ubicados alrededor⁶². Cada vez una ciudad más grande con más necesidades de los habitantes.

En este gobierno se empieza a construir el Boulevard 30 de junio, después es conocido como Avenida Reforma, este es el primer corredor de extensión hacia el sur. Además se construyen el jardín Público, el Cuartel de Artillería, el Instituto Nacional Agrícola de Indígenas. Se remodeló la Plaza del área central de Armas, actual Plaza Mayor de la Constitución.

El cantón Exposición creado como área de vivienda para la élite cafetalera. También por esa época se construye el cantón Tívoli. La prolongación de la Séptima Avenida Sur, que tomará el nombre de 15 de Septiembre y llegará hasta

⁶¹ De León Maldonado, Oralia Elubia. “El transporte urbano en la nueva Guatemala de la Asunción, 1820-1932” Tesis para optar al grado de Licenciada en Historia. Guatemala, Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala, Escuela de Historia. 1994. p. 8

⁶² Op. Cit: Velásquez Carrera. p 89

los Arcos del Acueducto de Pinula. Esta prolongación es adornada con La Torre del Reformador imitación de la Torre Eiffel parisina.

A inicios del siglo XX la ciudad de Guatemala, era llamada: “Pequeño París”, por ser la más grande e importante de Centroamérica⁶³. La ciudad estaba construida en cerca de dos millas cuadradas, con casas de un solo piso, techos de teja y muros de diferentes colores.

El gobierno de Manuel Estrada Cabrera se enfrenta a los primeros grandes terremotos del siglo XX, en 1917 y 1918. No existen cifras exactas del número de muertes ocurridas por estos terremotos. Pero se sabe que el Hospital San Juan de Dios, único de la ciudad, colapsa.

La ciudad colonial se vio seriamente dañada con los terremotos. El gobierno de Estrada Cabrera enfrentó muchos problemas en el descombramiento de la ciudad y mientras la gran mayoría pobre de ciudadanos enfrentaba carencias y se vio obligada a habitar en campamentos, las capas de la sociedad abandonaron la ciudad, del mismo modo que el presidente se refugiaba en la Palma.

Se afirma que la destrucción causada por los sismos fue mucha, en todo el país. En la ciudad capital, se organizaron gran cantidad de campamentos en parques, plazas, potreros, atrios. Es durante esta época que se utilizan terrenos en El Gallito y la Recolectión, que por aquella época eran campamentos para sobrevivientes.

En 1919 por iniciativa gubernamental se crea la Empresa Nacional de Descombración. Con la que se tendieron líneas del ferrocarril urbano o “Decauville” alrededor del centro de la ciudad. Para llevar los escombros de los edificios del centro de la ciudad hacia el barranco de la 12 avenida sur. *“La función del Decauville en la capital guatemalteca, anterior a la catástrofe de 1917-18, fue la transportación de personas y ocasionalmente el acarreo de materiales*

⁶³ Véase: Peláez Almengor, Oscar. *“El Pequeño París”*. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 2008. p. 15

*para las obras del gobierno.*⁶⁴ El decauville fue utilizado con mucha versatilidad para el propósito del descombramiento.

La empresa Nacional de Descombración primero limpió los escombros del centro de la ciudad, donde se encontraban los edificios administrativos y luego iniciaron la limpieza del Cementerio General. Mientras esto sucedía los sectores de la población con menores recursos no recibieron ningún beneficio con estas acciones, de hecho con medidas policiacas se les obligó a limpiar sus barrios. Esto acrecentó la inconformidad de los vecinos.

El 8 de abril de 1920 fue separado del poder Manuel Estrada Cabrera, aduciendo enfermedad mental. *“Se esperaba que el viejo presidente abandonara el país, para lo cual el nuevo gobierno le ofreció toda clase de garantías. La respuesta de Estrada Cabrera fue un nutrido bombardeo”*⁶⁵. El bombardeo dejó como saldo 1,700 personas muertas la destrucción de lo que quedaba de la ciudad colonial y atacando incluso campamentos donde vivían sobrevivientes de los terremotos.

El gobierno de Carlos Herrera Luna se dedica a preparar la ciudad para la conmemoración del primer Centenario de la Independencia.

Entre los bienes nacionales intervenidos a Estrada Cabrera se encontraba la finca nacional “La Aurora”, donde posteriormente se realizaron los festejos del centenario de la Independencia.

Para julio de 1921 la Empresa de Descombración se encontraba ayudando al Comité de Festejos, para la conmemoración del Centenario de la Independencia. Se descombró la Dirección General de Licores y Ramos Estancados y el Casillo de San José. Se demolieron los templos de Santa Teresa, Santa Catarina y la Parroquia Vieja. Se efectuaron trabajos en la construcción del hipódromo del sur, ubicado en La Aurora. También se inició la prolongación de la 7ª. Avenida sur y la Reforma.

⁶⁴ Ibid. p. 47.

⁶⁵ Ibid. p. 78.

Durante el gobierno de José María Orellana, se adjudican terrenos del "Potrero de Carrillo" y "El Recuerdo", por medio de la compra del Estado de estos terrenos, también con el "Llano de Palomo" Al norte y sur de la avenida Elena, respectivamente, repartidos entre agraciados, para la construcción de vivienda.

Para 1922 se estaban reconstruyendo el Instituto Nacional de Señoritas, la Escuela de Artes y Oficios, la Casa de Recogidas, el Conservatorio de Música, la Casa de la Moneda, el instituto Nacional de Varones y los Almacenes de obras públicas. Todavía se realizaban obras de descombración en varios edificios de la ciudad.

En el gobierno de José María Orellana la responsabilidad de la reconstrucción cambia a la Dirección General de Obras Públicas que *"fue tomando en sus manos las tareas de reconstrucción de los edificios públicos de la capital guatemalteca. La limpieza de los parques es un claro indicio de que los campamentos que se instalaron en estos lugares estaban siendo levantados. Probablemente muchos de los vecinos habían construido de nuevo sus casas, y otros se concentraron en los campamentos que perdurarían hasta fines de la década"*.⁶⁶

Los habitantes habían visto crecer la ciudad y tener un nuevo semblante por las varias reconstrucciones en tan poco tiempo. Además se vieron en la necesidad de aprender a convivir con los cambios en los procesos sociales que esto produjo.

La ciudad se expandía. En el IV censo demográfico, *"el área urbana de la ciudad estaba formada por los "cantones" siguientes: Jocotenango, La Parroquia, Candelaria, Centro, Elena, Cervantes, La Urbana, La Libertad, Barillas, Independencia, Exposición, La Paz, Tivoli, Pamplona, Las Charcas, Barrios. ...Y los "campamentos" La Recolección, Cerro del Carmen, Aduana y Gerona"*⁶⁷.

⁶⁶ Ibid., p. 90.

⁶⁷ Op. Cit. Velásquez Carrera. p 91.

“El zoológico La Aurora es inaugurado en 1926; conjuntamente con la Escuela de Medicina”⁶⁸ de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Durante el gobierno de Lázaro Chacón fue notable el crecimiento de la población capitalina. Sigue existiendo atención a la vivienda obrera. Surgen de nuevos barrios como "La Palma, El Gallito y la Recolectión mediante adjudicaciones de terrenos dónde estaban asentados campamentos posteriores a los terremotos.

En 1927 Se adquiere por el Estado la finca "El Gallito" que había servido para campamentos y se inicia su repartición y lotificación. Se aprueba en 1928 el contrato que permitirá surtir de agua potable la finca "La Verbena" cercana a "El Gallito"

Entre 1928 y 1929 El campamento cercano a la Iglesia de La Recolectión, creado después de los terremotos de 1917 y 1918, es entregado en propiedad a sus habitantes. Se aprueba también el plano y la lotificación del mismo.

Durante este gobierno. Se realiza el contrato entre El Alcalde Primero de la capital y el representante legal de una empresa privada para la introducción de aguas del Teocinte, dónde se establece priorizar en las obras a trabajadores y técnicos guatemaltecos.

Debido a la política de trabajo forzado que durante el gobierno del General Jorge Ubico tomó los nombres de: Ley contra la vagancia e impuesto de vialidad, se logró un superhábit en las arcas del Estado guatemalteco. Gracias a esto y con mano de obra prácticamente gratuita, en este gobierno se construyeron varios edificios, gubernamentales. En su mayoría edificios para albergar oficinas administrativas del Estado. “*La fisionomía de la ciudad es construida durante los años de la dictadura de Ubico, siendo éste el gran impulsor de este proceso.*”⁶⁹

⁶⁸ Velásquez Carrera, Eduardo Antonio. “*Ciudad de Guatemala 1920-1954: Sociedad y Economía*” Extracto de la Tesis Doctoral presentada para la obtención del grado de Doctor, Madrid, Universidad Pontificia de Salamanca, 2006; resumen p. 12

⁶⁹ Ibid. p. 8.

Fue en la década de los treinta que la ciudad empezó a recuperarse definitivamente del daño causado por los terremotos.

*Jorge Ubico es “constructor de los “Palacios” de la capital; Palacio Nacional, Palacio de la Policía Nacional, Palacio de Correos y Telégrafos, El edificio de Sanidad Pública, de Aduanas, del Congreso de la República, etc. El pavimento de las calles remplace a las piedras coloniales o simplemente al lodo.”*⁷⁰ Para el dictador la construcción de edificios públicos y carreteras eran fundamentales para el desarrollo del país.

En 1931 pavimentación y los drenajes fueron importantes proyectos emprendidos en la ciudad. *“El arreglo de las calles fue logrado a partir de contribuciones económicas de los vecinos”*⁷¹. Para la pavimentación se utilizaron 2 métodos: El primero, la pavimentación de sexta avenida que tuvo un efecto demostrativo, lo que motivó que otros vecinos solicitaran se efectuaran esos trabajos también en sus calles y avenidas. El segundo, la municipalidad descubrió que el único camino para realizar el trabajo era con la contribución económica de los vecinos.

Para 1933 las principales calles y avenidas del centro estaban pavimentadas. Además de conectar a través de arterias pavimentadas los principales cuarteles de la ciudad. Aunque se dejaron en abandono los barrios periféricos. *“Era claro que los sectores menos favorecidos fueron aquellos donde se asentaba la mayoría de la población. La que se caracterizaba principalmente por las condiciones de sus viviendas y la mala calidad de los servicios urbanos.”*⁷² También en ese año se construye la Casa Presidencial. Se inaugura la Plazuela España. Para 1934 se funda el Museo Nacional de Historia y Bellas Artes. Se construye el Nuevo Calvario, dónde se encontraba el Viejo Calvario. En 1935 se construye el Hemiciclo del Palacio Legislativo. Se termina la infraestructura de la Feria de Noviembre en el Hipódromo del Sur y los salones de la Feria. También se concluye el memorial de "Los Próceres" el Obelisco "Torre del Centenario del Reformador" y dos miradores del mapa en Relieve.

⁷⁰ Ibid. p. 20

⁷¹ Dosal, Jaime Paul y Peláez Almengor, Oscar. *“Jorge Ubico (1931-1944): Dictadura, economía”* y *“La Tacita de Plata”* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1996. P 58

⁷² Ibid. p. 70.

Cada vez la ciudad se hace más grande. Empieza la preocupación por un plan de ordenamiento de la ciudad. Hay un auge de nuevas construcciones en la capital y en la periferia tanto en lo público como en lo privado.

La infraestructura de la ciudad fue construida específicamente con el propósito de mejorar la administración pública y el aspecto del sector comercial. Se benefició la labor administrativa del gobierno central, descuidando las condiciones de vida de la población en general, especialmente la menos favorecida. Donde se asentaba la mayoría de la población. *“Los sectores menos favorecidos de la sociedad guatemalteca llevaron sobre sus espaldas las ambiciones monumentales y decorativas del régimen ubiquista.”*⁷³

Por esta época se recuperan varios lotes concedidos en distintos barrios de la ciudad, ya que los beneficiarios no habían cumplido con los términos de los contratos de cesión. *“El Estado y la municipalidad comienzan a lidiar con problemas netamente urbanos como el crecimiento de basureros clandestinos, letrinas públicas y muladares. Las demandas de la población urbana en crecimiento empiezan a quejarse de falta de drenajes, de pavimento en las calles, de agua y de viviendas en general. Problemas de sanidad pública como el ruido comienzan a manifestarse...”*⁷⁴

*“La pequeña ciudad durante la dictadura de Jorge Ubico Castañeda empieza a experimentar un desarrollo urbano. El desarrollo urbano es concretado por los empresarios del sector privado, convirtiendo la construcción de las viviendas en un negocio y por medio de la actividad de la municipalidad y el Estado, no sólo en la construcción de las viviendas sino en general a la prestación de diversos servicios urbanos.”*⁷⁵ Los empresarios aprovechando el auge de construcción venden lotes de terrenos sin infraestructura básica, a pesar de ofrecerla, El Estado y la municipalidad son incapaces de legislar en ese sentido.

En 1939 se inaugura el asilo de ancianos, el 10 de noviembre. Para mediados de ese mismo año, “el Hospital de la Sanidad, en su nuevo edificio había sido

⁷³ Ibid. p. 66.

⁷⁴ Velásquez Carrera, Eduardo Antonio. Op. Cit. p. 21

⁷⁵ Ibid. p 21.

entregado..."⁷⁶, en la 10a. Avenida y 14 calle, que comparte edificio con el juzgado de tolerancia y otras dependencias anexas.

El Cuartel de Caballería se levanta frente al Campo Marte. Se inauguran lotes de casas en la colonia Presidente Ubico, en el barrio La Palmita. Se anuncia la lotificación de "El Mariscal" con escuela, jardín público y un templo católico. Actualmente este templo es conocido como la Parroquia de Nuestro Señor de Esquipulas. Se anuncia también la construcción de la Iglesia de Santa Delfina de Signé en la finca el Zapote iniciada en 1936, en conmemoración del centenario de la Cervecería Centroamericana S.A.

En 1940 se inauguran e inician muchas obras en la ciudad. *"El primer balneario cantonal se inaugurara en la Colonia Ubico, el 30 de junio"*⁷⁷, también la portada del Cementerio la Verbena y sus dependencias administrativas. Se construye un moderno sanatorio en la finca La Verbena. Se inaugura el sistema de drenaje en la Avenida Tecún Umán de la 1a. a la 4a. calle bajo el auspicio de del comité pro barrio "La Recolección" además se pone a servicio el parque del mismo nombre. Se liberan los terrenos y viviendas del barrio El Gallito, sobre los que pesaba una hipoteca desde 1927, de este modo los habitantes entraron en posesión plena de sus viviendas.

Para el año 1942 se inicia la construcción del Hospital Roosevelt, gracias a la donación de US\$750,000 dólares del gobierno de los Estados Unidos de América.⁷⁸ Casi al término de la dictadura de Ubico se solicita la construcción de un cinematógrafo en las cercanías del barrio La Palmita, igualmente se inicia la construcción del mercado cantonal en este barrio. Por aquel entonces la ciudad se amplía hacia La Reforma, Tívoli y Santa Clara. La Sexta Avenida pasa de ser principalmente habitacional, para convertirse en comercial.

⁷⁶ Ibid. p 21

⁷⁷ Ibid. p 22

⁷⁸ Ibid. p 23

En el contexto de la Segunda Guerra Mundial son expropiadas en este período varias propiedades urbanas a alemanes, estas se encontraban en los barrios de Santa Clara, Tívoli, Los Arcos, La Reforma y en la Avenida del Hipódromo.⁷⁹

“El principal contraste de la llamada “Tacita de Plata”, lo constituyó el mejoramiento de las principales calles comerciales de la ciudad a costa del deterioro y el descuido de los barrios suburbanos”⁸⁰ El beneficio de pocos fue a costa de la mayoría.

Los siguientes cambios importantes en la ciudad de Guatemala se realizaron durante los llamados gobiernos de la revolución, precedidos por el Dr. Juan José Arévalo y Jacobo Árbenz Guzmán, respectivamente.

En esta época la recreación en la ciudad cobra un papel importante se construyen los teatros Capitol, Luz, Palace, y posteriormente los Cines Lido y Reforma⁸¹. También el estadio Autonomía, luego llamado Revolución y finalmente Estadio Nacional Mateo Flores.

Durante los gobiernos de la revolución la ciudad experimentó una serie de cambios debido a varias circunstancias. La población aumentó “y comienza un acelerado proceso de urbanización”⁸². El crecimiento en el sector construcción se duplicó. El tráfico urbano creció en promedio 15% por año.

Para 1946 la población de la ciudad había aumentado un 30% en comparación con 1940⁸³. Hecho que magnifica los problemas urbanos, como las carencias de servicios públicos, la falta de vivienda y los abusos a inquilinos.

El principal cambio a la fisonomía de la ciudad del primer gobierno de la revolución fue la construcción de la Ciudad Olímpica. Construida para albergar

⁷⁹ Ibid p. 31

⁸⁰ Dosal Op. Cit. p. 70

⁸¹ Velásquez Op. Cit. p. 29

⁸² Velásquez Carrera Op. Cit. p. 113

⁸³ Velásquez Op. Cit. p. 29

los VI juegos Centroamericanos y del Caribe. Esta construcción obtuvo un gran presupuesto gubernamental, además de gran interés de parte del gobierno.

El trabajo inició con las excavaciones para el colector de aguas negras. Luego se analizaron las expropiaciones necesarias, para la construcción del complejo. *“En la medida que la obra avanzó una de las urgencias fue desalojar a las personas que habitan en barracas a orillas de los lugares de trabajo.”*⁸⁴

Además del estadio se construyeron la piscina olímpica, canchas de tenis, gimnasio olímpico, teatro al aire libre, el palacio de los deportes. “ De manera que el complejo olímpico guatemalteco incluyó las edificaciones indispensables para la realización de todas las competencias deportivas y en su momento fue una obra única en su género en Centro América.”⁸⁵

Muchas de las personas que fueron desalojadas⁸⁶ debido a la construcción del Estadio Olímpico, construyeron luego de eso barracas en el fondo y faldas del barranco de La Palmita. Asentamiento que luego sería conocido como “La Limonada”

Se reporta que alrededor de 100,000 habitantes de la ciudad carecen de servicios públicos, atención médica, escuelas, drenajes y servicio de agua. En los barrios El Gallito, La Reformita La Palmita, La Avenida Elena, La avenida del Cementerio La Colonia 25 de junio, La Providencia La Avenida del Rastro y la 6a. Calle Poniente final. Se reporta que *“en 1946 un anillo de miseria rodeaba a la capital guatemalteca y más de cien mil personas vivían aglomeradas en los barrios populares como El Gallito, La Reformita, La Palmita, La Avenida del Rastro, etc.”*⁸⁷

La mayoría de barrios obreros se empiezan a densificar, debido al crecimiento poblacional, extendiéndose hacia las orillas de los barrancos, todavía hay rezagos de los famosos campamentos surgidos a partir de los terremotos de 1917 y 1918.

⁸⁴ Peláez Almengor, Oscar. (Compilador). *“Guatemala 1944-1954: Los rostros de un País”*. Guatemala, Guatemala: Ediciones CEUR-USAC. 1999. P. 59.

⁸⁵ Ibid., p. 62

⁸⁶ Peláez Almengor Op. Cit. P. 59

⁸⁷ Velásquez, Op. Cit. p. 68

Se continúa concediendo títulos de propiedad en barrios obreros o populares. Por ejemplo La Palmita y El Gallito. Y *“adicionalmente el crecimiento acelerado de la ciudad obligó a los pobladores a formar nuevas áreas urbanas marginales en la ciudad como sucedió en las colonias Santa Isabel, Trinidad, Bella Vista y otras; todas en las laderas de los barrancos”*⁸⁸

Inicia el Crédito Hipotecario Nacional a financiar obras públicas, principalmente municipales⁸⁹. Con el afán de conocer las condiciones de vida se planifican y realizan varios Censos y encuestas, para conocer datos de la realidad nacional y capitalina.

Empiezan a sentirse en el municipio tragedias derivadas de la falta de servicios públicos básicos, como inundaciones en barrios como La Reformita, el Barrio Moderno, Mariscal y el Guarda del Golfo⁹⁰. Un problema que enfrenta la Municipalidad constantemente es la falta de fondos.

La demanda de vivienda, es grande, se reporta que había 3000 solicitudes de casas baratas. El gobierno opto por atender únicamente las solicitudes de la capital. Debido a la demanda de vivienda los terratenientes y casa tenientes aprovechaban a subir alquileres, por eso se congelan en toda la República los mismos. La oficina encargada de revisar el Inquilinato en la ciudad es el Comité Directivo de la Oficina de Control de Precios y Abastecimientos OCPA⁹¹.

El gobierno opta por la construcción de vivienda para alquilar en la Colonia 20 de Octubre y La Providencia, mientras el sector privado también construye barrios y colonias. También se enfrentan problemas de invasiones a terrenos cercanos a barrios y colonias populares, como la Palmita, El Progreso El Gallito. Uno de los intereses del gobierno revolucionario en solucionar el creciente número de inquilinos en la ciudad, se insiste en crear vivienda popular y resolver los

⁸⁸ Ibid. p. 69

⁸⁹ Op. Cit. Velásquez p. 33

⁹⁰ Ibid. p. 34

⁹¹ Ibid. p. 35

problemas de inquilinato. El 1 de julio de 1948 entra en vigor la ley de Edificación y Arrendamiento de Inmuebles⁹².

Durante el período presidencial de Jacóbo Árbenz Guzmán se divide la ciudad en 14 cantones: 1 Central, 2 Jocotenango, 3 Independencia, 4 Exposición 5 La Palmita, 6 La Parroquia 7 Landivar 8 La Paz, 9 Tívoli 10 Santa Clara, 11 Miraflores, 12 La Reformita, 13 La Aurora 14 Las Américas⁹³. Todo esto en el contexto de los estudios para la nueva nomenclatura de la ciudad. En este mandato que la municipalidad introduce la nueva nomenclatura de la ciudad, proyecto a cargo del Ingeniero Raúl Aguillar Bartes, utilizada en la mayor parte de la ciudad, hasta el día de hoy. También se registran y delimitan las tierras aledañas a la ciudad en el contexto de del Decreto 900.

Se empieza a construir el Palacio Municipal, los mercados del Jardín de la Presidenta y de la Parroquia, cercano a la municipalidad y un moderno Parque Infantil⁹⁴.

Sigue siendo un problema la Sanidad Pública en algunas de las nuevas lotificaciones y en los barrios ya existentes. La municipalidad se enfrentaba a problemas con los drenajes, en relación a la higiene de estos y por las inundaciones, en sectores de la Reformita y la Actual Quinta Samayoa⁹⁵. También se enfrenta la municipalidad al recurrente problema del suministro de agua en varios sectores.

Se anuncia la urbanización del predio llamado Luna Park comprado por el Estado, donde finalmente se construye el Centro Cultural Miguel Ángel Asturias. Se inaugura la Calle Martí. Se inicia la mecanización parcial de la recolección de basura en la ciudad⁹⁶.

⁹² Ibid. p. 39

⁹³ Ibid. p. 43

⁹⁴ Ibid. p. 43

⁹⁵ Ibid. p. 47

⁹⁶ Ibid. p. 46

En la época llamada contra revolucionaria, iniciada con el gobierno del Coronel Carlos Castillo Armas se terminan las obras de equipamiento social y urbano popular iniciadas por la Revolución, se inaugura parte de sistema de mercados. Estos La Presidenta, La Parroquia y la Terminal de buses, además se financía la conclusión del Centro Cívico, la Ciudad Universitaria y la Nueva Terminal Aérea.

La Municipalidad de Guatemala, El edificio del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social IGSS, El Edificio del Banco de Guatemala y el Crédito Hipotecario Nacional, todos construidos durante este período por arquitectos guatemaltecos en su mayoría que estudiaron en el extranjero. Además decorados con obras solicitadas a artistas guatemaltecos.

En agosto de 1956, en consecuencia de un acuerdo firmado entre Guatemala y el gobierno de los Estados Unidos de América se crea el Instituto Cooperativo Interamericano de la Vivienda, ICIV. Que funciona en el sistema de Esfuerzo propio y ayuda mutua. Del que resultan 4536 unidades habitacionales. Entre las que se encuentran la Colonia Centroamérica, los Proyectos 4-3 y 4-4, y los apartamentos Multifamiliares de la zona 3.

*“En la década de los sesenta, con el crecimiento de las actividades económicas concentradas en la ciudad capital, se produjo una expansión de la mancha urbana. La nueva población en la ciudad demandaba servicios, demandas que acrecentaron los déficits existentes”.*⁹⁷ Es en esta época que se construyen las calzadas San Juan, Roosevelt, Aguilar Batres y José Milla y Vidaurre.

*“El 13 de marzo de 1965 mediante el Decreto de Ley 365, se transforma el ICIV en el Instituto Nacional de la Vivienda (INV), considerándose que con este nuevo status institucional podía ampliar su campo de acción relacionado con el desarrollo urbano, la industria de construcción, la legislación, y normatividad relacionada con su trabajo, el fomento de la organización cooperativa, etc.”*⁹⁸ Del trabajo de esta institución surgen La Colonia El Maestro, Primero de Julio, Justo Rufino Barrios, San Francisco. Financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

⁹⁷ Morán Mérida, Amanda “Tributación territorial en Guatemala”. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1994. p. 20.

⁹⁸ Martínez, José Florentín; Morán Mérida, Amanda; Noriega, Carlos. “Vivienda y política en Guatemala”. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1992. p. 7

Durante la alcaldía de Manuel Colom Argueta, se plantea la necesidad de crear un Distrito Central, que incluya a los municipios de área de influencia urbana de la Ciudad de Guatemala. Esto para un recaudo más eficiente del arbitrio municipal. Pues *“por el ritmo de crecimiento que le imprimieron actividades productivas, en la década de los años setenta la Ciudad de Guatemala rebasó sus límites geográficos”*⁹⁹ y eso provocó que muchas constructoras edificaran lotificaciones en municipios cercanos sin la infraestructura reglamentaria.

La colonia 1º. Julio se forma en 1971 con personas removidas del predio San Diego, campamento que había tenido sus inicios en 1917 después del terremoto.

El BANVI unidad bancaria que reemplaza al INV. Surge en 1973, como el mecanismo estatal facilitador de la construcción de vivienda. Aunque de modo contradictorio, pues en su constitución suponía ser el medio facilitador de viviendas a los sectores de menores recursos, pero ejecuta de acuerdo a la lógica bancaria, que impone la rentabilidad de la inversión y la garantía de la recuperación¹⁰⁰.

Después del terremoto de 1976, las políticas de vivienda del Estado se orientaban hacia la reconstrucción nacional, con la premisa de desarrollo integral. Esta partió de la idea de que los más afectados con el terremoto fueron población en situación de marginalidad y con la intencionalidad de integrar a estos sectores a la sociedad.

La mayoría de los programas impulsados durante este período efectuaron vivienda de desarrollo progresivo, que en general no satisfizo las condiciones de vivienda necesarias en la ciudad. Convirtiéndose en paliativos para lidiar con el problema.

Entre 1976 y 1982 la mayor parte de proyectos ejecutados por el BANVI son del tipo unidad habitacional de desarrollo progresivo¹⁰¹. De este período de tiempo

⁹⁹ Morán Mérida. Op. Cit. P. 12

¹⁰⁰ Martínez, Op.Cit. p. 8

¹⁰¹ Ibid. p. 8

datan las colonias El Mesquital, Paraiso I y Los Granizos. Por estos años 1978, en la gestión de Manuel Colom Argueta, se inicia la construcción del que después será conocido como Anillo Periférico, que conecta las zonas 1, 2, 3, 7, 11 y 12.

El plan de vivienda del gobierno demócrata cristiano, diversificó los programas de vivienda¹⁰². Bajo este mandato el BANVI pasa de ser ejecutor a ser promotor financiero estatal. Pasó a dar créditos para mejoramiento, ampliación o construcción de vivienda, en lugar de construir proyectos habitacionales.

A principio de los años 80's en el contexto del fin de las dictaduras militares y el inicio de la democracia. Guatemala, se encuentra en una profunda crisis económica. Las condiciones de vida, en general de guatemaltecos y guatemaltecas, se ve deteriorada, el aparato productivo se volvió más débil y las políticas públicas son reducidas. *“La depauperación de grandes sectores sociales alcanzan niveles de indigencia visibles en las calles, en el transporte colectivo, la mendicidad de niños y adultos, así como el apareamiento de la drogadicción y la delincuencia en escalas no vistas hasta el presente.”*¹⁰³

Sentadas estas bases y siendo la vivienda uno de los problemas recurrentes en la Ciudad de Guatemala, las invasiones de tierras se vuelven algo frecuente en la ciudad. En 1982, 10 tomas de tierras que son rápidamente desarticuladas, luego en 1984, ocurren 5, una de las cuales, El Mesquital, en un momento es habitada por 45,000 personas aproximadamente.

En la coyuntura ocurrida entre 1985 y 1986 emergen nuevamente las movilizaciones en busca de tierra y vivienda. En terrenos como: La Carolingia, El Amparo, Los Granizos, Tierra Nueva. El Estado opta por utilizar la fuerza pública, para amedrentar u ofrecer soluciones a quienes desalojaran de modo voluntario.

Después de la entrada de los gobiernos democráticos en 1986. El Estado inicia su separación de la construcción de vivienda popular, adjudicándose únicamente el

¹⁰² Ibid. p. 10

¹⁰³ Martínez, Florentín y Francisco Rodas. “Invasiones de tierras 1986-1990: Un desborde popular en tiempos de democracia” Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1990. P. 16.

papel de financista de la obra, pasando la construcción al sector privado. Política que promueve la especulación en el precio del suelo urbano y la periferización de la vivienda.¹⁰⁴

En enero de 1988, se tomaron terrenos de Villa Lobos I y 2. Esta toma logra que el Estado atienda a estas familias y las traslada a proyectos habitacionales de Villa Canales y Mixco. El 15 de febrero del mismo año, 165 familias toman los campos de fútbol en cercanía al Hospital Roosevelt argumentando no poder pagar los alquileres, ni adquirir vivienda propia, al día siguiente son desalojados por Antimotines de la Policía Nacional.

En enero de 1989, un grupo de familias tomó los terrenos colindantes a la línea del ferrocarril, propiedad de FEGUA, este fue desalojado por trabajadores de esta empresa, amparados en un recurso judicial de lanzamiento, emitido por el Estado. En octubre de este año, un grupo aproximado de 174 familias ocupó terrenos en la Colonia Carolingia, en su momento destinados a áreas verdes y servicios públicos. El Estado solucionó la titulación de propiedades de aproximadamente 50 familias, quedando las demás en espera.

Durante enero de 1990, se ocuparon áreas baldías de las colonias El Amparo I y II, Los Granizos y Sakerty, por más de 7,000 vecinos de la colonia Bethania. Este se resuelve con la promesa del Presidente Ejecutivo del BANVI, de resolver la falta de vivienda. En Agosto del mismo año, estas familias volvieron a tomar estos terrenos, pero fueron persuadidos a la evacuación tras la promesa de una pronta solución.

También en 1990 en Junio ocurre la toma de terrenos en Santa Elena II que fue disuadida por la fuerza pública. Mientras en Julio en Ciudad Peronia la toma genera un conflicto con los habitantes del lugar, lo que logra la intervención del BANVI y la promesa de una solución pronta.

En Julio fueron desalojados de manera violenta quienes realizaron la toma de un terreno cercano al Basurero Municipal. Esta toma fue efectuada por familias

¹⁰⁴ Ibid. p 13

trabajadoras en este. Tras el desalojo instituciones públicas se vieron en la necesidad de buscar una solución. Misma que consistió en ofrecer un traslado fuera del Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala (AMCG) a Escuintla, Palin. Esta no fue aceptada porque deja a las familias sin su fuente de trabajo. La siguiente oferta consistió en un traslado a Ciudad Quetzal. A pesar de que seguía siendo distante de su fuente de trabajo esta propuesta sí es aceptada por las familias, al no tener otra salida.

En Septiembre aún de 1990, familias invadieron terrenos propiedad del BANVI, cercanos a la colonia 4 de febrero. Esto se resolvió con la presencia del Presidente del BANVI, acompañado de la Policía Antimotines, y la promesa de una pronta solución a su problema de vivienda.

En noviembre de 1990 aproximadamente 1000 familias tomaron terrenos de “Tierra Nueva II” como protesta por la falta de respuesta positiva de Funcionarios del BANVI. Luego en ese mismo año tomaron terrenos del fraccionamiento Las Margaritas entre el final de la zona 12 y el Municipio de Villa Nueva¹⁰⁵.

Durante 1991, se producen desalojos en El Amparo I y II y en las colonias Renacimiento Municipal y “Paraíso II”. Además en octubre de ese mismo año se toman los terrenos entre la 15ª y 18ª final zona 1. En 1992 son desalojados con orden judicial terrenos tomados en Villalobos III, posteriormente, se efectúan tomas entre las colonias Villalobos I y II. Durante este año también se produjo la toma de 65 apartamentos en el complejo Primero de julio que a pesar de encontrarse terminados todavía no tenían servicios.

En julio de 1993, 150 familias provenientes de la zona 12 tomaron terrenos pertenecientes al BANVI, en las cercanías a la colonia Nimajuyu en la zona 21. En agosto de este año son desalojadas con orden judicial 1,200 familias que habían tomado terrenos cercanos a Ciudad Peronia. El 30 de agosto se toman terrenos cercanos a Nimajuyu como el asentamiento Mario Antonio Díaz, primer asentamiento de desplazados internos.

¹⁰⁵ La fuente de la información correspondiente a los años comprendidos entre 1986 y 1990 es el texto: “Invasiones de tierras 1986-1990: Un desborde popular en tiempos de democracia” citado previamente.

En febrero 1994 son tomados terrenos en la zona 19, cercanos a La Florida, por familias provenientes principalmente de La Florida, El Milagro, Belén y La Brigada. Para marzo del mismo año habían sido desalojados y una semana después vueltos a tomar.

Para mayo de 1995 son tomados terrenos de Santa Isabel II por vecinos que antes ocupaban el asentamiento Mario Antonio Díaz, tras negociaciones infructuosas con funcionarios del BANVI. Ese año el presidente de la República entregó en acto público los derechos de lotes de las colonias Santa Faz y Lomas de Santa Faz. En abril de 1996 varias familias toman áreas cercanas al Anillo Periférico, levantando champas de lámina y cartón llamándolo Las Torres¹⁰⁶.

En los siguientes años la ciudad continúa expandiéndose con una serie edificios. Además una gran cantidad de urbanizaciones en las periferias de la ciudad capital y los municipios aledaños que contribuyen a la expansión del territorio urbano en el Área Metropolitana de Guatemala.

Como mencioné la ciudad es determinante en los comportamientos y actitudes, así como una edificación totalmente humana e histórica que testifica en cómo está diseñada y cómo es vivida quiénes han sido y son sus habitantes. Es generadora de imágenes diversas que determinan la realidad desde las particularidades propias de los observadores. Los espacios urbanos se interrelacionan, creando imágenes en las que los habitantes inciden.

El crecimiento de la ciudad de Guatemala, es imaginado como desordenado y caótico con poco interés por las grandes mayorías. Esto le ha dado a sus habitantes características específicas. La ciudad que se muestra como un entorno amenazante ha formado individuos amenazados.

¹⁰⁶ La información de los hechos mencionados entre los años de 1991-1995 proviene del texto de: Martínez López, José Florentín. *"Toma de terrenos en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala (1991-1998)"* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1999. P 80.

Transporte público

Específicamente en este trabajo se analiza la opinión de -la, el- usuario en torno al servicio de transporte urbano, con la finalidad de conocer la relación entre el imaginario social en torno este y la identidad de un segmento de sus usuarios.

Hay que tomar en cuenta que este servicio, en el área urbana de la ciudad de Guatemala, es prestado por empresas privadas. Mismas que reciben subsidios, tanto del gobierno central como de la Municipalidad de Guatemala, para prestar este servicio público.

Historia del transporte público en la ciudad

Del mismo modo que se incluyó un apartado sobre la historia de la ciudad, el presente se incluye para contextualizar y encontrar la razón por la que el servicio de transporte se encuentra en las condiciones actuales y cómo este proceso participa en la formación de la identidad del usuario.

En Guatemala el transporte automotor se divide en: liviano (particular), de pasajeros y de carga. En el transporte de pasajeros se incluyen los autobuses, microbuses, taxis y el transporte escolar; dentro de esta categoría se incluye el transporte urbano público.

Según Oralía Elubia de León Maldonado¹⁰⁷. Las primeras evidencias de transporte en la ciudad de Guatemala son el carruaje privado, el carruaje de alquiler, que es la primera señal del transporte público en la ciudad de Guatemala, en las que cumplió las funciones de paseo, descanso y participación en las actividades sociales y como un medio para representar el status. La mayoría de la población se vio excluida de este servicio.

Después de la reforma liberal apareció el carruaje de punto, que a pesar de encontrar las condiciones necesarias no fue capaz de cubrir las necesidades de la

¹⁰⁷ De León Maldonado, Oralía Elubia. "El transporte urbano en la nueva Guatemala de la Asunción, 1820-1932" Tesis para optar al grado de Licenciada en Historia. Guatemala, Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala, Escuela de Historia. 1994. p. 77.

cada vez más creciente ciudad de Guatemala. Estos dieron servicio junto al Tranvía tirado por mulas, al ferrocarril Decauville (Tranvía mecánico).

El ferrocarril urbano fue concesionado durante el gobierno del presidente Justo Rufino Barrios, del mismo modo durante este período fueron establecidas o reestructuradas las rutas. En esta etapa las quejas de -las y los- usuarios se vuelven mayores y más constantes. Los empresarios redujeron y bajaron la calidad del servicio por los costos que se representaba. Estos servicios son la génesis del transporte urbano en la ciudad de Guatemala, previa al establecimiento del bus urbano.

En 1932, se tomaron en cuenta las rutas del transporte colectivo, para su arreglo y refacción de modo que cada barrio de la ciudad tuviera una calle pavimentada.

La Empresa Guatemalteca de Autobuses (EGA), inicia el servicio de buses colectivos en 1927, mientras aún funcionaba el servicio de tranvías. Las primeras rutas de esta empresa fueron decisión de la misma. Meses después aparece AUPACO. Recién iniciado el servicio comenzaron las quejas acerca de éste. Por las constantes quejas la Municipalidad de Guatemala inicia una licitación para la prestación del servicio, con el fin de que la empresa que gane la licitación preste el servicio para toda la ciudad. Ante lo que los empresarios presentan un recurso de nulidad alegando inconstitucionalidad, pues no permitía el libre mercado. Desde entonces se considera como un negocio en lugar de un servicio público. El recurso es ganado por los empresarios, por lo que queda establecido desde el principio que cualquier empresa que así lo dispusiera puede prestar el servicio, aunque presente muchas deficiencias, desorden y una casi nula regulación municipal.

Para 1940 las rutas habían aumentado a 16 para cubrir toda la ciudad de Guatemala. Año en que la Municipalidad designa las rutas con números, para su identificación. *“En el año de 1943 dicho servicio cubría varias zonas de la capital guatemalteca. Las primeras líneas de autobuses fueron: Parque Central a la Avenida de la Reforma, Pamplona y museos de La Aurora; La Parroquia al Cementerio General; Aduana Central al Hospital General y Zapote; Parque Isabel la Católica al barrio La Palmita; Cerro del Carmen a Ciudad Vieja; Hipódromo del*

*Norte a la Estación de Ferrocarriles.*¹⁰⁸ En 1944 el gobierno revolucionario ante las quejas del servicio promueve un proyecto de ley para la municipalización del servicio. Mismo que no fue aceptado por el Congreso. Es en 1950 aproximadamente cuando con la expansión de la ciudad el sistema de transporte urbano empieza a colapsar.

En la década de 1960, en dos períodos edilicios distintos, la Universidad de San Carlos ofrece ayuda técnica gratuita para realizar estudios sobre los problemas que históricamente han afectado al transporte urbano y proponer soluciones factibles al mismo.

Durante el Primer Simposio de Desarrollo del Área Metropolitana a inicio de la década de 1970, el IIES y la Facultad de Ciencias Económicas recomiendan a la Municipalidad capitalina que se realicen los estudios necesarios para municipalizar el transporte urbano, exponiéndolo como la única forma de resolver los múltiples problemas asociados al servicio.

En 1972, el IIES, la Secretaría de Integración Económica de Centro América (SIECA), la Municipalidad de la ciudad de Guatemala y el Sector privado, delegan representantes para la realizar un estudio para la remodelación de las rutas.

Durante 1973, el sindicato de Pilotos Automovilistas solicita un aumento de 50% en su salario. A lo que los transportistas responden de forma positiva, solo sí se les beneficia con estímulos fiscales, subsidios en combustibles, exoneración de arbitrios municipales y un incremento en el precio del pasaje el día domingo de Q0.05 a Q0.10. En diciembre, de ese mismo año, los transportistas suben ilegalmente la tarifa de Q0.05 a Q0.08 en la semana laboral y Q0.10 los domingos. Lo que obligó incluso al Gobierno Central a intervenir, logrando que los empresarios cobraran la tarifa anterior. Para lograr esto se da a los transportistas el beneficio de rebajar el arbitrio sobre pasajes de 7.5% a 5%, y un subsidio en combustibles.

¹⁰⁸ Dosal, Jaime Paul y Peláez Almengor, Oscar. Op. Cit. p. 62.

En Julio de 1978, una huelga de pilotos busca lograr el aumento de salarios nominales, mismo que los empresarios se niegan a pagar mientras no se aumentara el pasaje. Después de esto se forma una Comisión Interdisciplinaria para buscar una solución definitiva al problema. Dicha comisión sugiere: Municipalización del transporte urbano, por medio de una empresa única y autónoma. Aumento al salario de pilotos. Mantener el costo del pasaje. Apoyo económico del Estado a la empresa única de transporte. No dar ningún pago en forma de indemnización a las empresas que prestaban servicios de transporte. Dar el subsidio que el Estado venía entregando a transportistas a la nueva empresa municipal de transporte, mientras se conociera el estado financiero de la misma. En aquél año tanto el jefe edilicio el Coronel Abundio Maldonado Gularte como el presidente General Fernando Romeo Lucas ignoraron las recomendaciones de la comisión.

Unos meses después otra huelga de pilotos, obliga una reunión en la que se ofrece de parte de los pilotos volver a su trabajo, mientras los empresarios reintegren a quienes han sido despedidos y se fije un sueldo mínimo diario de Q5.13. En esa reunión se fija un plazo de 30 días para encontrarle una solución al problema del transporte urbano. Durante ese plazo se intervino el servicio, sin dar mejoras al mismo, para demostrar que no era posible que este fuera administrado por una entidad pública.

Para el mes de Septiembre de 1978, se eleva el precio del pasaje a Q0.10, con aprobación del Ejecutivo. Debido al alza, -las y los- usuarios se manifestaron en protestas que incluyeron quema de buses y destrucción de vitrinas de negocios comerciales. Acciones que acompañaron un paro que se fue extendiendo entre empleados del sector público. El 6 de octubre de ese mismo año, debido a las protestas se revocó el aumento, volviendo al precio anterior, por lo que los empresarios decidieron no prestar el servicio. Esto se resolvió entregando a los empresarios un subsidio de Q0.035 por boleto vendido, durante un plazo de 5 años.

En 1985, con la política económica del General Oscar Humberto Mejía Vítores, se incrementan casi todos los precios. Ese año *“siguiendo la lógica de reajustes de precios ante el impacto cambiario, el gobierno de facto autorizó en septiembre un aumento al pasaje del transporte urbano, que era del 100% para autobuses y*

50% para microbuses.”¹⁰⁹ Por la anterior y el general descontento popular una serie de paros y protestas violentas. Es con estas protestas se inicia en Guatemala el regreso a la democracia.

Según el informe final del trabajo coordinado por Amanda Morán Mérida¹¹⁰, el crecimiento poblacional y la expansión física agravan los problemas del transporte colectivo en la ciudad que durante los años de 1970, situación que perdura hasta la actualidad. Durante esta época el transporte urbano se ve afectado por una serie de alzas, subsidios y protestas violentas.

El tema de los subsidios al transporte urbano en la el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala tiene además de implicaciones económicas y sociales, algunas que caen dentro de lo político. El sistema actual representa muchos costos, para el gobierno el otorgamiento constante de subsidios que funcionan como paliativos de las constantes crisis en las que los empresarios “amenazan” con los paros al transporte; y para -la, el- usuario el tiempo, la seguridad y el desembolso económico en el mismo.

Respecto al usuario del transporte urbano colectivo hay una serie de variables que es necesario tomar en cuenta que se maneja entre la necesidad del uso del transporte y un servicio decadente. Sin espacios reales dónde participar. *“No es suficiente con realizar movilizaciones y protesta en épocas de crisis; se trata de que la ciudadanía organizada tenga espacios dónde incidir”.*¹¹¹

El usuario del transporte urbano

Los habitantes de la ciudad de Guatemala se encuentran en un contexto que ha crecido de modo desordenado y donde los servicios públicos sistemáticamente fueron negados, por omisión, en su mayoría a los sectores más vulnerables y

¹⁰⁹Velásquez Carrera, Eduardo Antonio “La problemática del transporte urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala”. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1990. p. 8.

¹¹⁰ Morán Mérida, Amanda (Coordinadora). Informe final de la investigación: “El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral” Guatemala, Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala, DIGI, CEUR. 2001. p. 73

¹¹¹ Martínez Aniorte, Juan Carlos. “El transporte urbano en la ciudad de Guatemala: El desprecio por un transporte público” En: La ciudad de Guatemala y su área de influencia urbana: perfiles, problemas y líneas de solución. Guatemala, Guatemala. Avancso. 2000 p. 16.

empobrecidos de la población. Son estos sectores y las capas medias las que se convierten en usuarios del transporte urbano.

Marc Augé¹¹², afirma que el viajero asiduo de una línea se reconoce por la economía de su modo de proceder y la mayoría de sus recorridos individuales son cotidianos y obligatorios. También afirma que el uso de transporte público es una actividad ritual, reiterada, regular y sin sorpresas en la que si bien cada quien “vive su vida” no se puede vivir en total libertad. Por supuesto el contexto de su observación y trabajo de campo en el metro de París, es muy distinto al que trabajé. Pero estas afirmaciones se pueden aplicar a mi observación.

Los usuarios *“hombres y mujeres presurosos o fatigados, (...) empujados por la urgencia de su vida cotidiana, (...) sólo perciben el decurso más o menos rápido de su propia existencia personal, y apreciada en términos de adelanto y de retraso”*.¹¹³ Inmersos en su rutina de costumbre experimentan de un modo particular el transporte urbano, esto es una herramienta para definirse frente al mismo.

Las actitudes, el comportamiento entorno a un bus urbano corresponden a la validación que se ha dado. Los viajes que realiza un individuo diariamente y la influencia de los medios condicionan la manera de comportarse de -las y los- usuarios.

“Hay que admitir que cotidianamente los individuos toman, como se dice, itinerarios que no pueden dejar de tomar, atados a los recuerdos que nacen de la costumbre”.¹¹⁴ Como las rutas de movilidad de las personas tienden a ser las mismas, se convierten en una costumbre o hábito. Las imágenes ambientales creadas a partir de esta movilidad habituada son a las que el observador hará

¹¹² Augé, Marc. “El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro”. [En línea]: Xalapa, AL FIN LIEBRE EDICIONES DIGITALES. 2009. 52 pp. Texto completo disponible: <http://.alfinliebre.blogspot.com/>

¹¹³Ibid. p. 16

¹¹⁴Ibid.p. 22

generalmente referencia con relación al ambiente que habita y por el que se moviliza.

Capítulo 4: Resultados

Un principio a la respuesta

Esta tesis busca conocer la relación entre el imaginario social en torno al transporte urbano y la identidad de un segmento de usuarios. Este capítulo intenta responder esa pregunta relacionando la teoría trabajada en los capítulos anteriores y los resultados del trabajo de campo. Se exponen los datos obtenidos de fuentes secundarias y datos generales.

El primer trabajo para conocer el discurso en torno al transporte urbano y así empezar a conocer el imaginario fue realizar una revisión hemerográfica, de esta extrajeron más de 207 titulares en relación en la Ciudad de Guatemala, únicamente en los dos medios de comunicación escrita escogidos. De los cuales 151 trataban acerca de hechos violentos como: asaltos y asesinatos de pasajeros, pilotos y algunos asaltantes. Es innegable el peligro relacionado con los buses urbanos en la ciudad. Además del refuerzo negativo que encuentran los usuarios en torno al medio de transporte utilizado por la mayoría en la ciudad de Guatemala.

La municipalidad de Guatemala, que es la entidad que lleva el conocimiento administrativo de este servicio público-privado, desconoce datos del flujo de usuarios, en el período tanto de un año, como de las unidades de medida que lo conforman (meses, semanas, días). De la totalidad del servicio, como de las dos rutas investigadas en este trabajo. Por eso no es posible compararlas en relación a la totalidad del flujo de usuarios del transporte urbano.

El dato del flujo de usuarios se extrajo del informe final, del trabajo El transporte colectivo urbano en el área Metropolitana: Hacia una solución integral, coordinado por la arquitecta Amanda Morán Mérida. En el que se menciona que: *“El número de pasajeros que utiliza diariamente el transporte colectivo en el Área Metropolitana de la ciudad es de aproximadamente un millón de personas”*.¹¹⁵ Cabe mencionar que este dato corresponde a 2001.

¹¹⁵ Morán Mérida, Amanda (coordinadora). Informe final de la investigación: “El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral” Guatemala, Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala, DIGI, CEUR. 2001. P. 3.

Para la elección de las rutas analizadas se tomó en cuenta que *“la configuración física de la ciudad de Guatemala se caracteriza por la existencia de una zona central comercial, donde se encuentra un importante porcentaje del volumen total de empleo.”*¹¹⁶ Por lo mismo *“el sistema de transporte esa área central tiene la máxima accesibilidad dentro de la ciudad, por la posibilidad de llegar desde cualquier punto de la ciudad y por la proximidad de negocios entre sí”*¹¹⁷ Por eso se escogió que las dos rutas acerca de las que se realizó este análisis pasaran también por el Centro Histórico. Porque creo que en muchos aspectos este sigue siendo un referente muy importante para los habitantes de la ciudad.

Caracterización de las rutas

Ruta 1

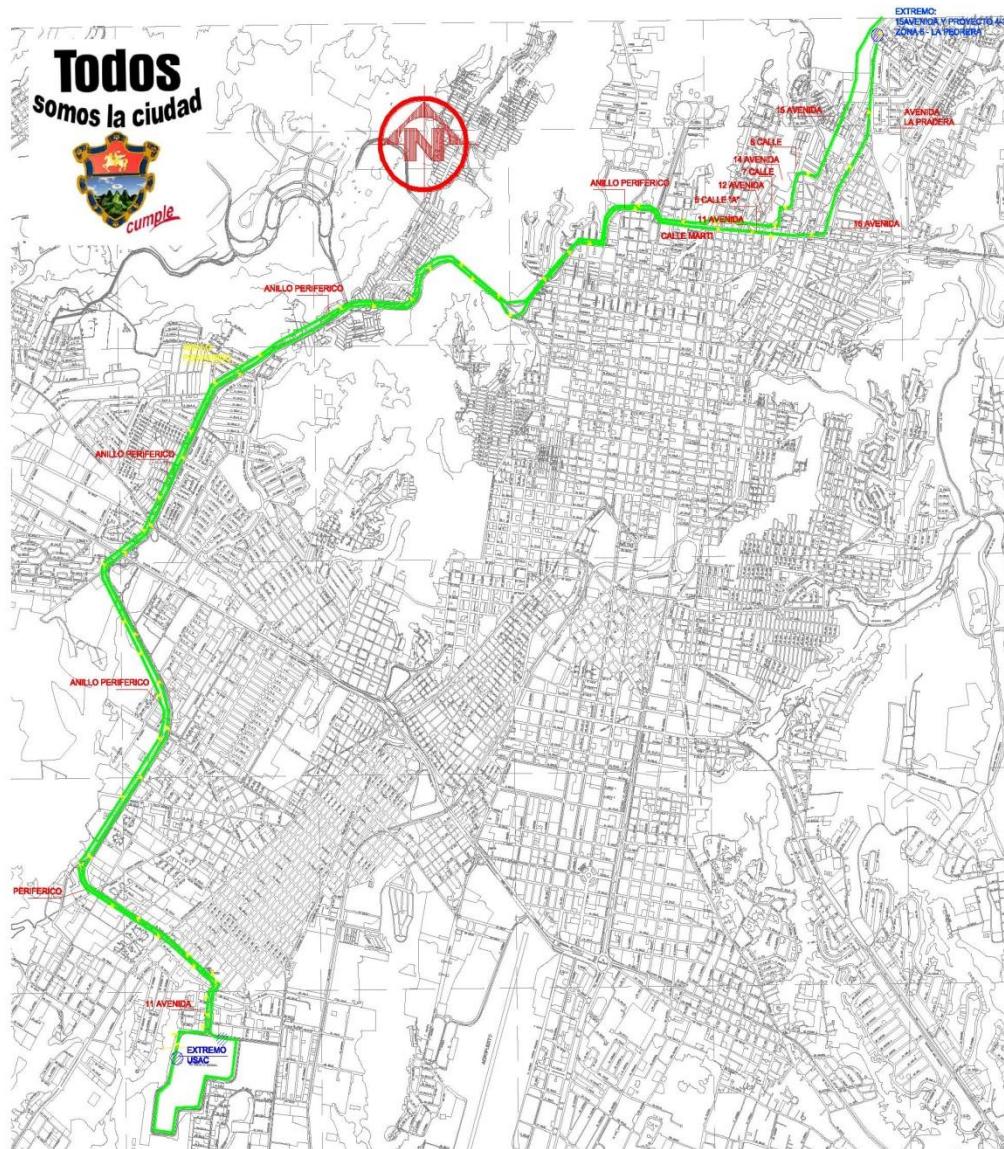
Se trabaja como en el resto del documento como Ruta 1, la que está registrada como Ruta 203, de la empresa Metrobus. Que sale de el Proyecto 4-3 en la zona 6, hacia el Centro Histórico, por el Periférico y dirigiéndose finalmente hacia la Ciudad Universitaria en zona 12 USAC.

A esta ruta se asignó el instrumento de investigación: **I No. 1. ____ A** los que se les asignó posteriormente un número correlativo al número de entrevista realizado. Además de la guía de observación utilizada: **IO. No. 1.**

¹¹⁶ Ibid., p 19.

¹¹⁷ Ibid., p 19.

Ilustración 3: Recorrido Ruta 203



RUTA: 203 SECTOR: 2 EMPRESA: METROBUS
DESCRIPCION: PROYECTO 4-3 - PERIFERICO - USAC

Fuente: Municipalidad del departamento de Guatemala.

A pesar de tener un tipo heterogéneo de usuarios, se buscó que en las entrevistas realizadas predominaran estudiantes, para poder contrastar luego con los resultados obtenidos de -las y los- usuarios de la otra ruta y así establecer en qué puntos pueden tener opiniones diferenciadas.

Las entrevistas fueron utilizadas para analizar a través de los resultados de la investigación la identidad e imaginario social de -las y los- usuarios: En la primera parte de entrevista se recogió información básica de identidad de los entrevistados. En base a lo argumentado en esta tesis se entiende que identidad es: La representación de nosotros mismos en relación a las demás personas, parte de nuestra percepción de la realidad y la interrelación cotidiana. Es un proceso continuo, que le da al sujeto distinción marcación, autonomía, y reconocimiento de los demás sujetos y define su modo de actuar. Lo que significa que las respuestas a las preguntas formuladas vienen impregnadas de la identidad de los sujetos entrevistados.

En este caso, los resultados:

La mayoría de los entrevistados tenían entre 18 y 21 años, aunque algunas personas eran mayores, 23, 24, 26 y 28 años respectivamente. Todas eran únicamente estudiantes, sin ninguna otra responsabilidad mayor. Lo que marcará sus respuestas pues no dependen de sus traslados para la supervivencia propia o de sus familias.

En la entrevista luego de la información básica, también se buscó información conductual, en torno al uso del transporte urbano. Todos los entrevistados utilizan para transportarse a diario el transporte urbano, en este caso para trasladarse a sus actividades académicas. Por lo general temprano en las mañanas, al medio día y en algunas ocasiones al final de la tarde.

“Porque no tengo otro medio de transporte” Sic (I No. 1.4) En esta se resumen las respuestas en relación al por qué del uso del transporte urbano. Todos afirmaron utilizar el transporte urbano por necesidad y por no tener otra opción, ninguna de estas personas, lo elegiría de tener la opción de transportarse en vehículo propio. Tal como lo muestra la tabla de respuestas recibida a esa misma pregunta:

Si usted pudiera haría uso de transporte privado para movilizarse	
Sí	100%
No	0%

En relación a las diferencias existentes al transportarse en hora pico o valle, ocurrieron dos tipos de respuestas bastante diferentes: *“En hora pico hay mucha gente. Mucho tráfico. Es tedioso.”* Sic (I No. 1.1) Que como literalmente explica, en hora pico percibe mayor cantidad de personas y un tráfico más pesado. Mientras hubieron otras respuestas como: *“No el tránsito siempre es lento.”* Sic (I No. 1.7). Vale la pena mencionar que la mayoría de personas entrevistadas concordaban con la primera opinión.

De las inconveniencias causadas por los paros en el servicio de transporte las respuestas son también variadas, pero la mayoría corresponden a las siguientes: *“porque por la necesidad de ir a un punto causa atraso el paro de ellos.”* Sic (I No. 1.6) o *“porque es el medio que la mayoría de personas usan.”* Sic (I No. 1.8). Aunque también en un porcentaje marcadamente menor hay quienes opinan que los paros de los buses no los afectan, seguramente por el hecho de ser exclusivamente estudiantes.

Lo afectan a usted los paros de los buses	
Sí	92%
No	08%

De las relaciones interpersonales en este medio de transporte, como es conocido, suelen ser difíciles y existen generalmente sólo por necesidad. El espacio tampoco es adecuado, para el establecimiento de relaciones interpersonales, las distancias entre una persona y otra suelen ser invasivas pues donde deberían encontrarse distancias sociales se encuentran distancias personales. Al preguntar en las entrevistas si: Habla o conversa con alguien en sus viajes. Se obtienen en su mayoría respuestas negativas: *“No, no me dan confianza.”* Sic (I No. 1.2) aunque también hay una cantidad pequeña de personas que afirma: *“A veces, con algún pasajero.”* Sic (I No. 1.6)

Habla o conversa con alguien en sus viajes	
Sí	20%
No	80%

También como resultado de las entrevistas se descubrió una conducta muy parecida en torno a la posibilidad de prolongar estos contactos sociales fuera del medio de transporte, no existe interés manifiesto en mantener las relaciones entabladas.

Alguna vez ha hecho una amistad con alguien que conoció en un bus urbano	
Sí	20%
No	80%

En cuanto a la conducta en torno a vendedores y demás personas que suben a los buses a pedir dinero, la mayoría de personas entrevistadas en esta ruta afirmó ignorarlas, a otras personas, les aburrían y a otras, las menos, en este caso les causaban temor.

En esta tesis se entiende por imaginario social: La creación social de figuras, formas e imágenes de la realidad, que a su vez forman la realidad. Este moldea y construye la forma en que los sujetos representan su vida, es dinámico puede construirse y reconstruirse de acuerdo al conocimiento social. En la información de opinión se recogió la percepción del imaginario en torno al transporte urbano, también se obtuvo información acerca de los choferes.

“No me agrada porque uno anda con un poco de inseguridad.” Sic (I No. 1.5) Inseguridad, cansancio y lentitud son las palabras que más se repiten al preguntar cómo es viajar en transporte urbano. Desagrado, abuso, son también palabras utilizadas, aunque en menor proporción, para describir el viaje. En relación a la pregunta sobre si son buena opción los buses para transportarse. La mayoría de personas respondió que no, aunque también una cantidad considerable de personas dijo que sí son una buena opción. Lo que podría parecer contradictorio, pero al cuestionar sobre esta respuesta, admitieron que respondía a razones económicas.

Son una buena opción los buses para transportarse	
Sí	44%
No	56%

En cuanto a las condiciones que deben mejorar en el transporte urbano las respuestas indican que sería conveniente un mejor trato a -las y los- usuarios, los horarios, el estado de las unidades, su mantenimiento y la cantidad de unidades.

De la posibilidad de cambiar el servicio, las opiniones son en general de dos tipos, las que explican que sí es posible, aunque se considera difícil "*Lo considero posible pero la manera no es muy clara.*" Sic (I No. 1.2), Y las que explican que no es posible cambiar el servicio "*Es muy difícil porque son más factores humanos que mecánicos.*" Sic (I No. 1.13).

Las condiciones a mejorar sugeridas, fueron las esperadas: Nuevas unidades, mejores choferes, seguridad, fluidez, tarifas y mejorar el control de parte de empresarios y el Gobierno. También fueron las respuestas esperadas las que dijeron que quienes influyen en las condiciones actuales del transporte urbano son: el Gobierno, la Municipalidad de Guatemala, empresarios, choferes, ayudantes y usuarios del mismo.

El tema más recurrente, fue el maltrato que se recibe de los choferes al usuario. La percepción de la actitud de los choferes es mala y de confrontación, aunque en menor cantidad haya quien afirme: "*Regular porque hay choferes educados y otros no.*" Sic (I No. 1.5).

En la descripción que se solicitó a -las y los- usuarios sobre los choferes los adjetivos que se mencionan son: Irrespetuoso, bolo, chara, marero, violador, delincuente, abusivo, sucio, vulgar, entre otros adjetivos bastante más irrespetuosos.

Se elaboró un mapa de palabras, que corresponde a la Ilustración No.4, para identificar visualmente, la recurrencia, en las respuestas a esta pregunta.

Ilustración 4: Mapa de palabras de El chofer Ruta 1



“Una caja mortuaria en ruedas.” Sic (I No. 1.7) o “Una lata de sardinas roja que expone la vida de personas por pelear el pasaje.” Sic (I No. 1.3). Son algunas de las descripciones dada por uno de los entrevistados cuando se solicitó una descripción de un bus urbano. Otras palabras utilizadas para describirlos fueron: chatarra, contamina, mal servicio, sucio, viejo, peligroso, dañino.

También se elaboró para este ítem un mapa de palabras que representa las respuestas dadas. Esta información fue proporcionada en las entrevistas

Ilustración 5: Mapa de palabras de El bus Ruta 1

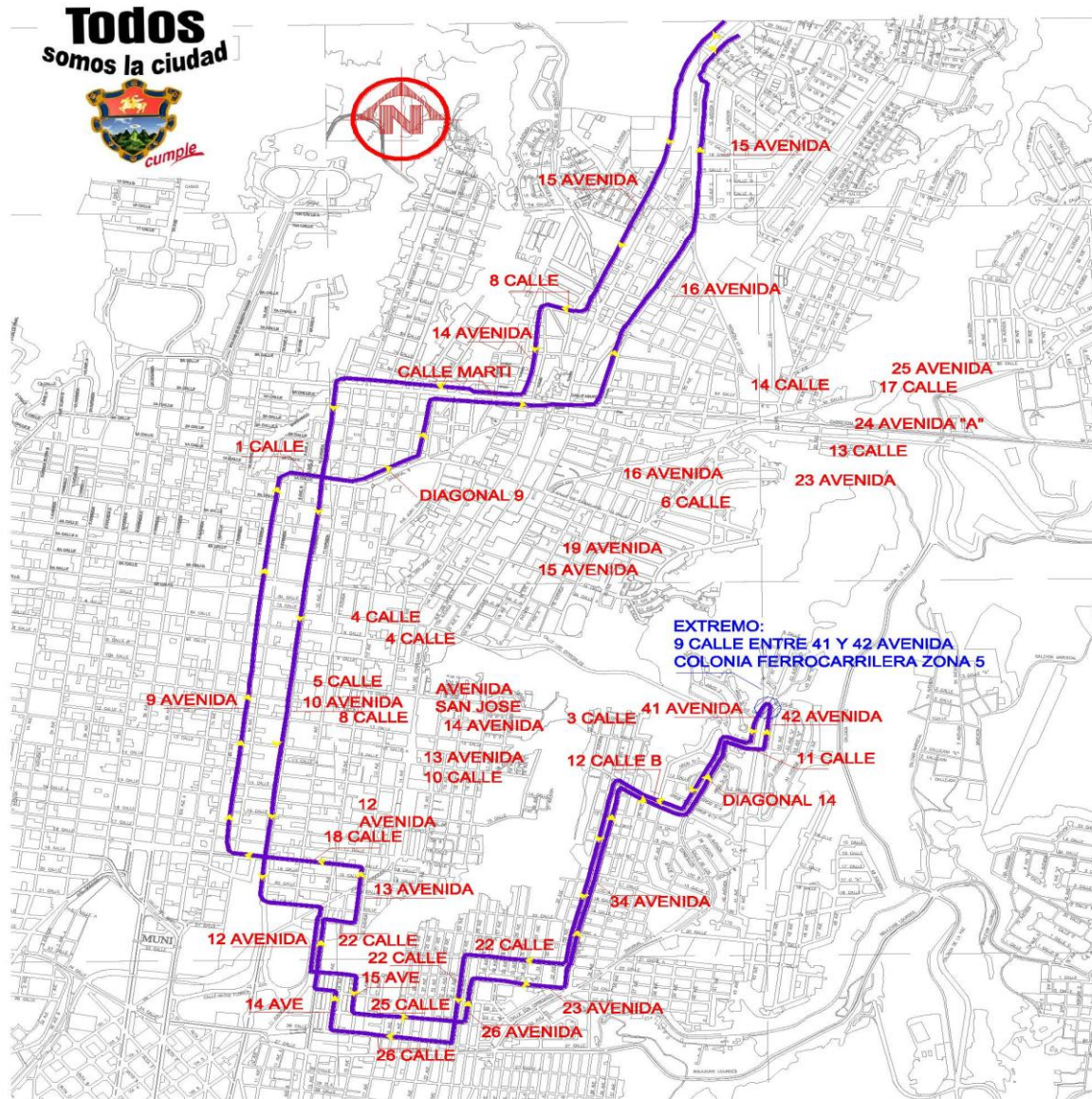


Ruta 2

Respectivamente la que se trabaja como Ruta 2 en el resto del trabajo, se refiere a la registrada como Ruta 3, de la Empresa Bolívar. De su recorrido sale de Jocotales en la zona 6, atraviesa el Centro Histórico y finalmente termina su recorrido en Jardines de la Asunción en zona 5.

Los instrumentos de investigación asignados a esta ruta corresponden a los números de identificación: **I No. 2.** para las entrevistas realizadas. Del mismo modo que en la Ruta 1, se asignó a cada instrumento un número correlativo al número de entrevista. Y para la de observación **IO. No. 2.**

Ilustración 6: Recorrido Ruta 3



RUTA: 3 SECTOR: 2 EMPRESA: BOLIVAR
DESCRIPCION: JOCOTALES – CENTRO – JARDINES

Fuente: Municipalidad del departamento de Guatemala.

Del tipo de usuarios elegidos en esta ruta, se fue un poco más flexible en cuanto a su elección, pues se buscaba que fueran heterogéneos con la finalidad descubrir otras identidades y de comparar con los resultados de la Ruta 1.

Nuevamente se requiere el uso de la entrevista para la recolección de datos. En este caso a diferencia de las respuestas de información básica obtenidas en las entrevistas realizadas en la Ruta 1, las obtenidas en esta acerca de la edad de los entrevistados son mucho más heterogéneas y oscilan, desde los 22, hasta los 63 años de edad. Entre las ocupaciones ama de casa, obreros, peritos contadores, y vendedores, son las que predominan.

Por la diferencia de ocupaciones los horarios en que utilizan el transporte urbano son también más variados que en la Ruta 1. Los trabajadores, lo utilizan temprano en la mañana, entre 5:00 am y 7:30 am y por las tardes desde las 17:00 horas hasta incluso las 21:00. Mientras las amas de casa suelen elegir horas como las 10:00 ó 15:00 para transportarse. Más cómodos y menos atestados de personas. Esta variedad denota también que las identidades serán al menos levemente diferentes.

En cuanto a las respuestas sobre la opción de uso del transporte urbano, en general se resumen en: *“por ser el medio que uno de pobre puede transportarse para ir a trabajar”* Sic (I No. 2.6) En las respuestas se explica que se utiliza el transporte urbano por la falta vehículo propio y por ser más económico. De tener otra opción no lo usarían, como lo indica la tabla que corresponde a esta pregunta. Es importante mencionar que en la primera ruta la respuesta a esta pregunta fue igual, lo que significa que entre los usuarios el descontento en relación a este medio de transporte es generalizado.

Si usted pudiera haría uso de transporte privado para moverse	
Sí	100%
No	0%

De las diferencias en el uso del transporte en hora pico y hora valle, las respuestas son bastante parecidas a las de la ruta 1. Por ejemplo: *“en las horas pico hay mucho tráfico y llego tarde al trabajo por eso salgo más temprano”* Sic (I No. 2.14) Como en las respuestas de la ruta anterior en hora pico, se percibe mayor cantidad de personas y tráfico más pesado.

A diferencia de las respuestas recibidas en la ruta anterior, y probablemente, por las ocupaciones en las que se desempeñan los entrevistados, en esta ruta, todos se ven afectados por los paros del transporte urbano. “*Porque debo viajar en otra clase de vehículos picops, camiones.*” Sic (I No. 2.1) .Las respuestas indican que se deben transportar en otro tipo de vehículos, no llegan a tiempo a sus actividades diarias, le impide movilizarse a todos los lugares donde tienen planificado.

Lo afectan a usted los paros de los buses	
Sí	100%
No	0%

En cuanto a las relaciones interpersonales establecidas en este medio de transporte. De acuerdo a las respuestas, recibidas en esta ruta, las personas suelen ser más desconfiadas, solo hablan con quienes les acompañan si es totalmente necesario y de preferencia con sus conocidos.

Habla o conversa con alguien en sus viajes	
Sí	36%
No	64%

La posibilidad de prolongar estos contactos fuera de este contexto es la misma, las personas no se muestran interesadas en mantener las relaciones establecidas y les parece que los contactos entablados son difíciles.

Alguna vez ha hecho una amistad con alguien que conoció en un bus urbano	
Sí	16%
No	84%

En relación a la reacción a los vendedores y demás personas que suben a pedir dinero a los buses, las respuestas en esta ruta, indican que las personas sienten más temor en comparación con las de la Ruta 1, probablemente han sido víctimas de hechos violentos más frecuentemente. Aunque también indican que la apariencia y la manera de conducirse de los vendedores son factores decisivos en relación a la reacción frente a quien sube al bus.

Nuevamente es en la información de opinión dónde se obtiene la información de percepción en torno al transporte urbano.

“Es pésimo, arriesgado y desagradable aguantar tanta vulgaridad de los pilotos y ayudantes” Sic (I No. 2.6) Incomodidad, inseguridad, desagrado, son las palabras utilizadas para describir el viaje en transporte urbano. En cuanto a si son buena opción los buses para transportarse, la diferencia entre la Ruta 1 y esta es bastante grande, lo que demuestra más conformismo en relación a sus condiciones sociales y económicas de más vulnerabilidad.

Son una buena opción los buses para transportarse	
Sí	60%
No	40%

En relación a las condiciones que deben mejorar en el transporte urbano, las respuestas, son las mismas, que en la Ruta 1. El trato de los pilotos hacia -las y los- usuarios, el estado de las unidades, el mantenimiento de las mismas, Pero cabe mencionar que en las respuestas a estas entrevistas particulares, hubo mayor énfasis en el trato de los pilotos a -las y los- usuarios.

“Si es posible mejorarlo arreglando los buses y los que no sirven sacarlos de circulación” Sic (I No. 2.2) A diferencia de las respuestas encontradas en la ruta anterior, en esta, todos los entrevistados indicaron que sí es posible mejorar este servicio público.

También en las entrevistas realizadas en esta ruta, las respuestas a la pregunta sobre qué condiciones debían mejorar en el transporte urbano, fueron las esperadas, choferes mejor preparados y más respetuosos,

De los responsables de las mejoras al transporte urbano son mencionados, La Municipalidad de Guatemala, los empresarios, choferes, usuarios y ayudantes, Del mismo modo que fueron mencionados en la ruta anterior.

Ilustración 8: Mapa de palabras de El bus Ruta 2



Como lo demuestran los resultados sí existen diferencias en los resultados obtenidos en ruta 1 y ruta 2. Se deben a la diferencia de la población elegida para la elaboración de este análisis. En la ruta 1, personas más jóvenes con menos responsabilidades, estudiantes universitarios, por lo que se supone buscan acenso social y económico que idealmente se alcanza con la educación.

En las respuestas obtenidas en la Ruta 2, se nota más conformidad, que en las obtenidas en la Ruta 1. Los entrevistados en Ruta 2, son por lo general personas que se han transportado en bus urbano por mucho más tiempo, sin mayores expectativas de crecimiento socio-económico lo que puede ser el causante de esta conformidad.

Aunque hay también varios puntos en los que existen coincidencias. Como en la preferencia por utilizar transporte privado de ser posible o en las inconveniencias que representan los paros del transporte urbano. Pues todos los entrevistados utilizan este servicio por necesidad.

A modo de conclusiones

“la colectividad sin el festejo y la soledad sin el aislamiento”

Marc Augé

Reconozco que el proceso de construcción continua de representación de nosotros mismos en relación a las demás personas, que se entiende como identidad en esta tesis, parte de nuestra percepción de la realidad y la interrelación cotidiana. Habitar una ciudad así como ser usuarios del transporte urbano son determinantes en la forma de vivir y actuar de un individuo. Por tanto son determinante en su identidad.

En relación al crecimiento urbano en la ciudad de Guatemala, tanto la administración pública como el sector privado ejecutaron sus proyectos sin mayor planificación. Esto hizo que el crecimiento de la ciudad fuera desordenado. Lo que influyó en una dotación de servicios deficiente. Uno de estos servicios, el transporte urbano, desde el inicio tuvo varios problemas que con el tiempo y la falta de atención se fueron agravando, creando y recreando en –las y los- usuarios del mismo la imagen de un servicio deficiente, escaso, mal planificado.

Entiendo como imaginario social la creación social de figuras, formas e imágenes de la realidad, que a su vez forman la realidad. Existe en torno al transporte urbano, los buses, choferes un imaginario que los define como defectuoso, deficiente, malo, incómodo, peligroso. Esto se fortalece con la influencia que se recibe de los medios de comunicación.

Al buscar conocer la relación entre el imaginario social en torno al transporte urbano y la identidad de –las y los- usuarios debe comprenderse que el viaje en bus urbano ayuda al usuario a crear imágenes acerca de la ciudad que habita y a reafirmar las imágenes que ya tiene de la misma, así como del transporte urbano. Las características que adquiere la identidad del individuo en torno al transporte público son de miedo e indiferencia.

La experiencia del usuario del transporte urbano en la ciudad de Guatemala se encuentra influida por la percepción de viajar en el mismo. De modo que el imaginario del viaje en el transporte urbano y de la ciudad se convierte en la realidad social influyendo así en la identidad y viceversa. Como es de esperarse pues el imaginario moldea la forma en que los sujetos representan la realidad, es dinámico. Este también instituye diversos universos de significaciones, que

establecerán lo que es y debe ser el sujeto, cómo es el mundo y cómo debe actuar el sujeto en el mundo, por tanto marcando profundamente su identidad.

La muestra utilizada en esta investigación, refleja la impresión de –la, el- usuario del servicio público en la Ciudad de Guatemala. Las respuestas concluyen que la mayoría de -las y los- usuarios, utilizan el bus urbano, sin ningún agrado, por absoluta necesidad. Las y los- usuarios, se demuestran inconformes, inseguros, desconfiados, molestos, frente a las acciones que ocurren en los mismos. Aunque al mismo tiempo indiferentes ante el servicio y las acciones en torno al mismo.

Aunque la opinión recogida en las entrevistas tiene una leve variación de una ruta a otra. Ante los ojos de -las y los- usuarios el servicio que se les brinda es malo, inseguro, incómodo, sucio, peligroso. Esta percepción es reforzada nuevamente por los medios, lo que logra que el ciclo se siga repitiendo constantemente. También opinan que es posible mejorar el servicio, aunque requiere un esfuerzo profundo de todas las partes involucradas.

Bibliografía

Aliaga Sáenz, Felipe y Gerardo Escobar Monje. "El imaginario social del joven en Chile: Una aproximación teórica al concepto del joven problema". [En línea]: APOSTA Revista de Ciencias Sociales.No.31, octubre, noviembre, diciembre 2006. Texto completo disponible en: <http://www.apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/aliaga2.pdf>

Alvarado Constenla, Luis. *"La tierra urbana y la sobrevivencia de los pobres en la ciudad "* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1987.

----- . *"El proceso de urbanización en Guatemala"* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1987.

Augé, Marc. *"Los no lugares Espacios del anonimato"*. Barcelona, España: Gedisa editorial, 1993.

----- "El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro". [En línea]: Xalapa, AL FIN LIEBRE EDICIONES DIGITALES. 2009. 52 pp. Texto complete disponible: <http://.alfinliebre.blogspot.com/>

AVANCSO. *"Imágenes de nuestra realidad, realidad de nuestras imágenes: Imaginarios sociales y subjetividad en Guatemala"* Cuaderno de investigación No. 19, Guatemala: AVANCSO, 2006.

Bravo Soto, Mario Alfonso. *"Proceso de Urbanización, segregación social, violencia urbana y "Barrios Cerrados" en Guatemala 1944-2002"* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR.

Berger, Peter y Thomas Luckmann. *"La construcción social de la realidad"*. Segunda edición. Argentina: Amorrortu editores, 1972.

Coca, Juan R, Et. Al. “Nuevas posibilidades de los Imaginarios Sociales”. [En línea]: España, TREMN – CEASGA, 2011. Texto completo disponible en: <http://www.tremn.org/documents/Nuevas%20posibilidades%20def.pdf>

Cabrera, Daniel H. “Imaginario social, comunicación e identidad colectiva”. [En línea]: Forum Barcelona 2004, El diálogo. Comunicación y diversidad cultural. Institut de la Comunicació (InCom) de la Universitat Autònoma de Barcelona, 2004. Texto completo disponible en: http://www.portalcomunicacion.com/dialeg/paper/pdf/143_cabrera.pdf

De Certeau, Michel. “*La invención de lo cotidiano: 1 Artes de Hacer*”. México. Universidad Iberoamericana Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. 2007.

De León Maldonado, Oralia Elubia. “*El transporte urbano en la nueva Guatemala de la Asunción, 1820-1932*” Tesis para optar al grado de Licenciada en Historia. Guatemala, Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala, Escuela de Historia. 1994.

De Moraes, Denis. “Imaginario social, cultura y construcción de la hegemonía”. [En línea]: Contratiempo Revista de cultura y pensamiento/ La cultura crítica en América Latina/ Otoño-Invierno2007/ No.2. Texto completo disponible en: http://www.revistacontratiempo.com.ar/moraes_imaginario_cultura_hegemonia.htm

Dosal, Jaime Paul y Oscar Peláez Almengor. “*Jorge Ubico (1931-1944): Dictadura, economía*” y “*La Tacita de Plata*” Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1996.

Durand, Gilbert. “*Las Estructuras Antropológicas del Imaginario*”. Primera edición en español. México: Fondo de Cultura Económica, 2004.

Escobar, Marco Tulio. “*La problemática del transporte urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala*”. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1990.

García Canclini, Néstor. “*Imaginario Urbanos*”. Argentina: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1997.

Gimenez, Gilberto. “*Estudios sobre la cultura y las identidades sociales.*” México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2007.

Hall, Edward T. “*La dimensión oculta*”. [En línea]: Vigésimoprimera edición en español. México Distrito federal. Siglo XXI Editores. 2003 Texto completo disponible en: <http://www.scribd.com/doc/19218913/La-Dimension-Oculto-Edward-T-Hall> ISBN 968 23 1574 3.

Hammersley, Martyn y Paul Atkinson. “*Etnografía Métodos de investigación*”. Primera edición en español. Barcelona, España: Ediciones Paidós, 1994.

Klap, Orrin Edgar. “*La identidad problema de masas*” México: Editorial Max. 1973.

Lynch, Kevin. “*La imagen de la ciudad*” Segunda edición. Argentina: Ediciones infinito Buenos Aires, 1970.

Luján Muñoz, Jorge. “*Breve historia contemporánea de Guatemala*”. México: Fondo de Cultura Económica. 1990.

Martínez Aniorte, Juan Carlos. “*El transporte urbano en la ciudad de Guatemala: El desprecio por un transporte público*” En: La ciudad de Guatemala y su área de influencia urbana: perfiles, problemas y líneas de solución. Guatemala, Guatemala. Avancso. 2000.

Martínez, Florentín y Francisco Rodas. *“Invasiones de tierras 1986-1990: Un desborde popular en tiempos de democracia”* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1990. .

Martínez López, José Florentín. *“Toma de terrenos en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala (1991-1998)”* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1999.

Martínez, José Florentín. Et. Al. *“Vivienda y política en Guatemala”*. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1992.

Mazariegos, Juan Carlos. *“Sistema de salud en Guatemala, 8: ¿Unos vivimos porque otros mueren? . Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2008”*. [En línea]: Guatemala, Guatemala, Amanuense Editorial - Grupo Amanuense. 2008. Texto completo disponible en: http://cms.fideck.com/userfiles/desarrollohumano.org/File/libro_8_imaginarios_sociales.pdf. ISBN 978-99939-908-4-0.

Mendoza, Edgar S. G. *“Lo urbano y la ciudad: La importancia de su construcción teórica”*. Guatemala, Guatemala. Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas IHAA. 2005.

Morán Mérida, Amanda. *“Movimiento de pobladores en la ciudad de Guatemala (1944-1954)”* Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1990.

----- *“Tributación territorial en Guatemala”*. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1994.

----- “*Condiciones de vida y tenencia de la tierra en asentamientos precarios de la Ciudad de Guatemala*” Guatemala, Guatemala, Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR-USAC. 2000.

----- (coordinadora). Informe final de la investigación: “*El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral*” Guatemala, Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala, DIGI, CEUR. 2001.

Peláez Almengor, Oscar. (Compilador). “*Guatemala 1944-1954: Los rostros de un País*”. Guatemala, Guatemala: Ediciones CEUR-USAC. 1999.

----- “*El Pequeño Paris*”. Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 2008.

Rivera Bustamante de Yoc, Sandra Haydeé. “*Historia de la arquitectura en Guatemala: la ciudad de Guatemala en el siglo XX*” Tesis para optar a Maestría en Docencia Universitaria. Guatemala, Guatemala. Facultad de Humanidades. 2003.

Rodríguez, Jair. “*El palimpsesto de la ciudad: la ciudad educadora*”. [En línea]: Edición electrónica gratuita. Armenia, Colombia. 1999. 2007 Texto completo disponible en: www.eumed.net/libros/2007a/ ISBN-13: 978-84-690-3830-7.

Searle, John R. “¿Qué es un acto del habla?”. [En línea]: Universidad de Valencia. Servicio de publicaciones. Texto completo disponible en : <http://www.upv.es/sma/teoria/sma/speech/Que%20es%20un%20acto%20de%20habla.pdf> ISBN 978-84-370-0028-2

Signorelli, Amanda. “*Antropología Urbana*”. México: Universidad Autónoma Metropolitana Antrophos Editorial, 1999.

Taracena, Arturo. "El movimiento estudiantil y el 20 de octubre: El comité de huelga de la AEU 1944" Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1990.

Valladares Vielman, Luis Rafael. "*Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala*". Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 2009.

Velásquez Carrera, Eduardo Antonio. "La problemática del transporte urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala". Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 1990.

----- (coordinador). "*La Problemática del Transporte Urbano: Dos estudios de la Comisión Multisectorial del Transporte Urbano Colectivo en el área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala*". Ciudad de Guatemala: Ediciones CEUR-USAC, 1998.

-----". "*Ciudad de Guatemala 1920-1954: Sociedad y Economía*" Extracto de la Tesis Doctoral presentada para la obtención del grado de Doctor, Madrid, Universidad Pontificia de Salamanca, 2006; resumen

----- "*Antecedentes Históricos del Desarrollo Económico-Social, Crecimiento Urbano y Regional de Guatemala*". Guatemala, Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR. 2007.

Velásquez, Eduardo y Fernando Valle. "*El sistema de transporte público en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala (AMCG): Problemas y propuestas de solución.*" Universidad de San Carlos de Guatemala. Centro de estudios urbanos y regionales (CEUR). Boletín No. 25. Guatemala, Guatemala, 1995.

Modelo de Guía de Observación

IO. No. 2. ¹¹⁸

GUÍA DE OBSERVACIÓN

Fecha: _____

Hora: _____

Condiciones del servicio, atención al usuario

Actitud del piloto para con los usuarios y otros conductores

Actitud del usuario frente a la forma que lo tratan y condiciones del servicio.

Tipo y calidad de las relaciones sociales entabladas

Percepción/juicio de valor de la forma de prestar el servicio

¹¹⁸ Identificación correlativa del instrumento de observación.

Modelo de Guía de Entrevista semi-estructurada

I No. 2. _____¹¹⁹

GUÍA DE ENTREVISTA

La siguiente entrevista tiene como objetivo obtener información acerca su opinión del transporte urbano en la ciudad de Guatemala, para la elaboración de tesis de graduación de licenciatura en Antropología. Las respuestas y datos son confidenciales y la información obtenida no será destinada a para ninguna institución privada o pública. No existen respuestas correctas o incorrectas, pero es muy importante que responda con sinceridad. Su participación es voluntaria.

Muchas gracias.

Datos del entrevistado/a

Nombre: _____

Edad: _____ Ocupación: _____

Fecha: _____

Hora: _____

¿Normalmente utiliza el transporte urbano para ir a trabajar, estudiar, salir de paseo?
SÍ _____ NO _____

¿Por qué utiliza el transporte urbano?

¿Si usted pudiera haría uso de transporte privado, su propio carro, para movilizarse?

SÍ _____ NO _____

¿Cómo es viajar en transporte urbano? Le agrada, le desagrada, por qué. Por favor utilice todos los adjetivos posibles.

¿Usualmente a qué hora viaja? ¿Se transporta en otro horario?

¿Hay alguna diferencia entre viajar en hora pico y en otros horarios? ¿Qué diferencias?

¿Son una buena opción los buses para transportarse?

SÍ _____ NO _____

¹¹⁹ Identificación correlativa del instrumento para entrevista semi-estructurada.

¿Lo afectan a usted los paros de los buses? Sí, no, ¿Cómo?

¿Debe mejorar el transporte urbano? ¿Qué condiciones debe mejorar? ¿Por qué?

¿Considera que es posible mejorar este servicio público? ¿Cómo?

¿Qué debe hacerse para mejorarlo?

¿Quiénes influyen en las condiciones del servicio? ¿Cómo?

¿Qué opinión le merece la actitud de los choferes de los autobuses?

¿Habla o conversa con alguien en sus viajes? Sí, no ¿Con quién?

¿Alguna vez ha hecho una amistad con alguien que conoció en un bus urbano?

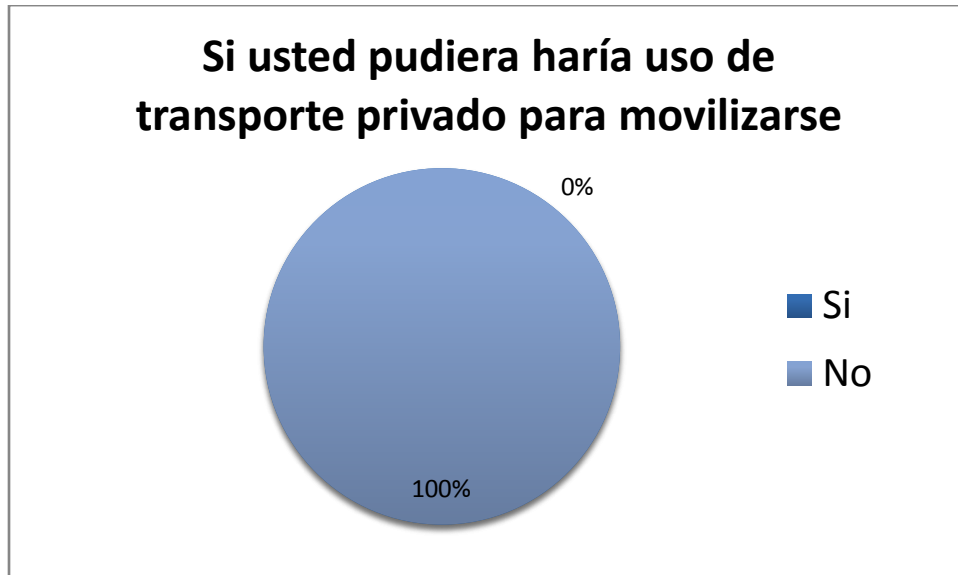
¿Cuál es su reacción frente a vendedoras y demás personas que piden dinero en los buses? ¿Tiene miedo?

Describa en sus palabras un bus urbano.

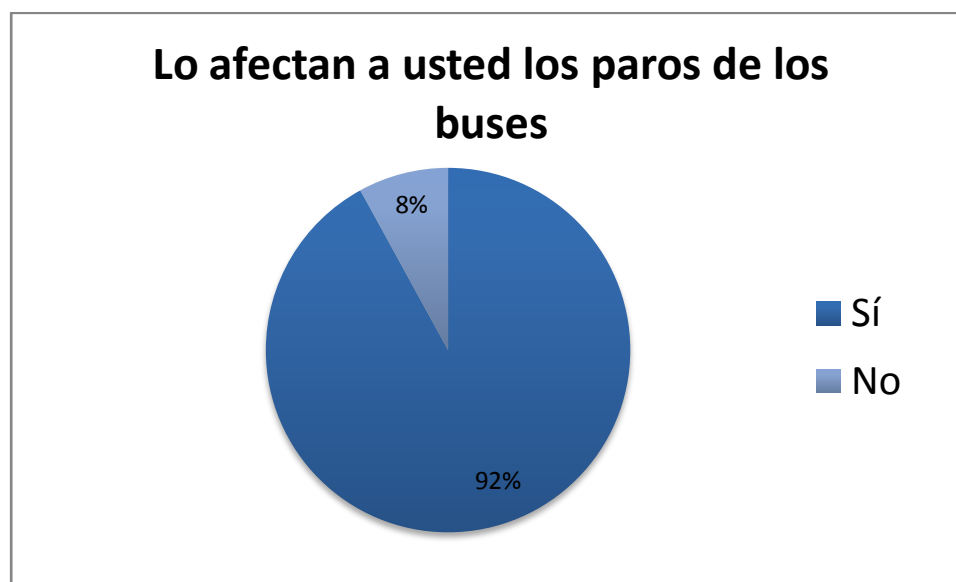
Describa en sus palabras a un chofer de bus urbano.

Gráficas correspondientes a boletas I No. 1

Si usted pudiera haría uso de transporte privado para movilizarse	
Sí	100%
No	0%



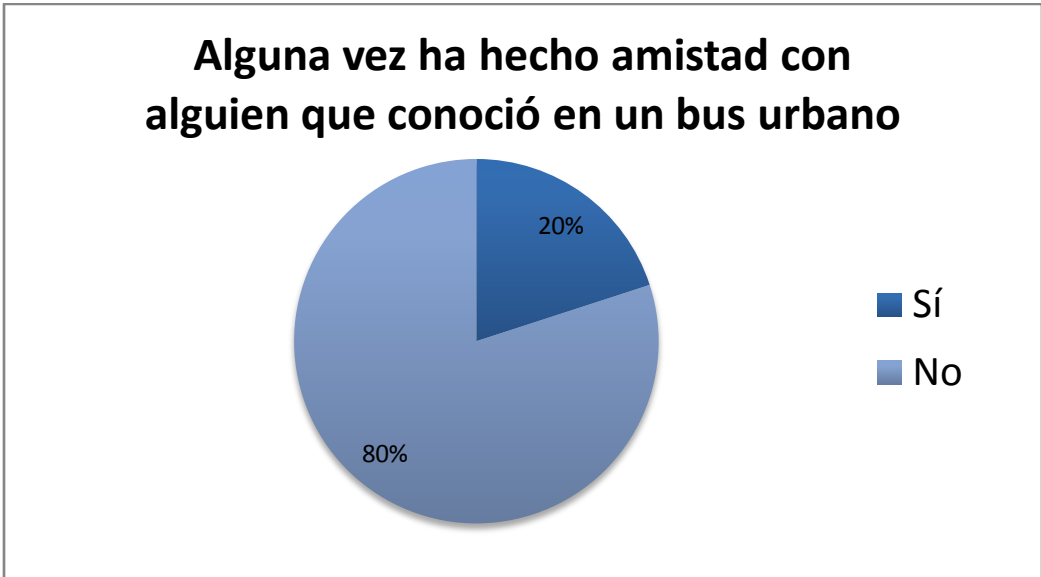
Lo afectan a usted los paros de los buses	
Sí	92%
No	08%



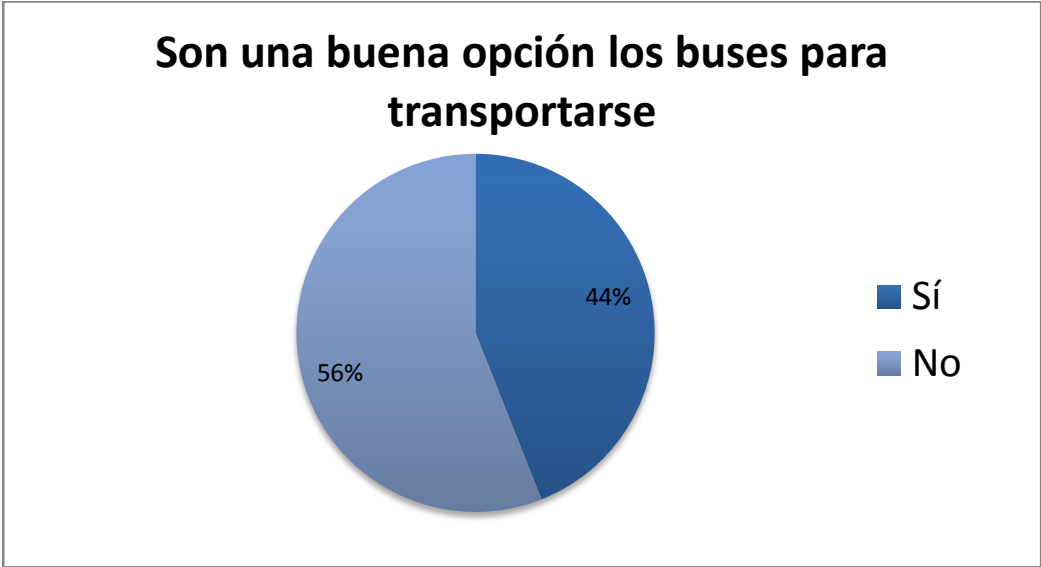
Habla o conversa con alguien en sus viajes	
Sí	20%
No	80%



Alguna vez ha hecho una amistad con alguien que conoció en un bus urbano	
Sí	20%
No	80%

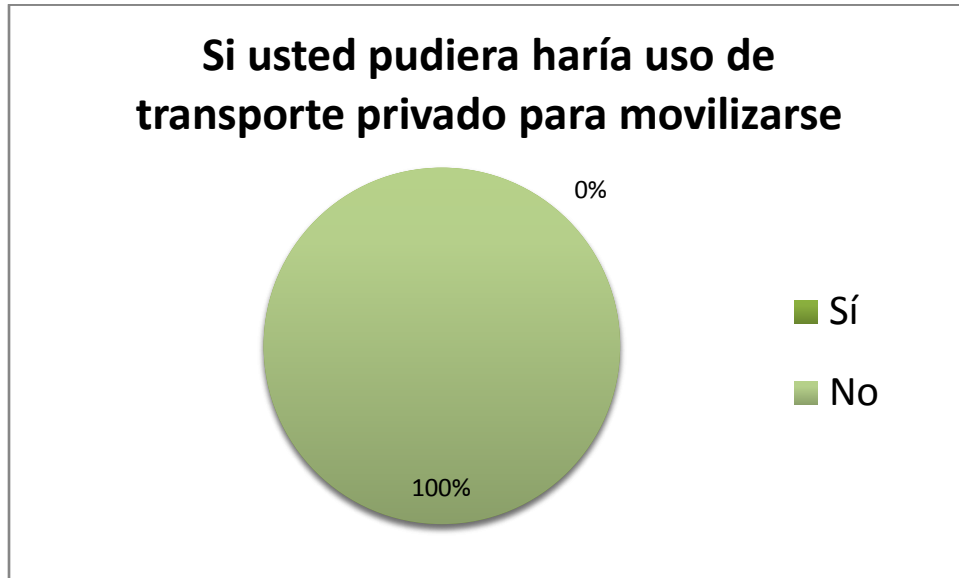


Son una buena opción los buses para transportarse	
Sí	44%
No	56%

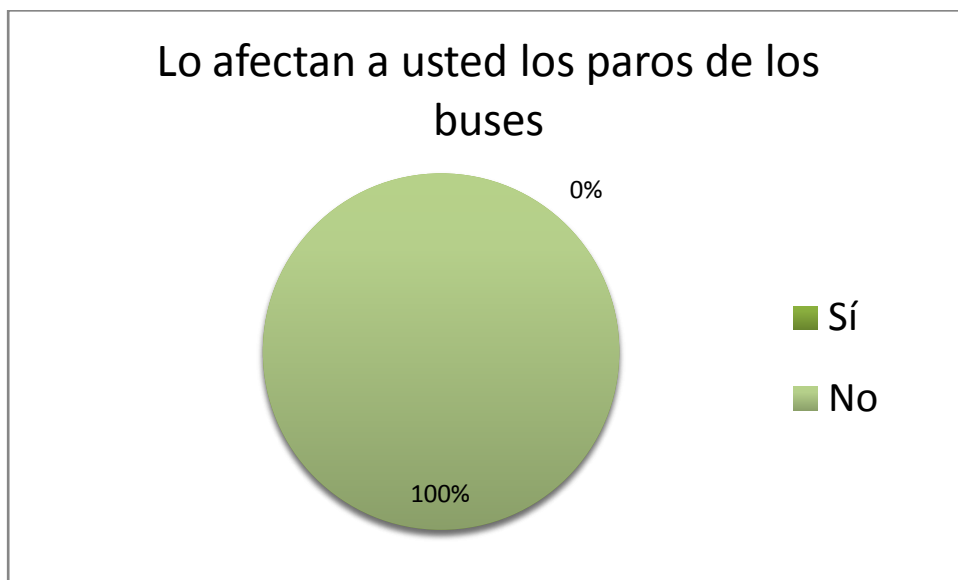


Gráficas correspondientes a boletas I No. 2._____

Si usted pudiera haría uso de transporte privado para movilizarse	
Sí	100%
No	0%



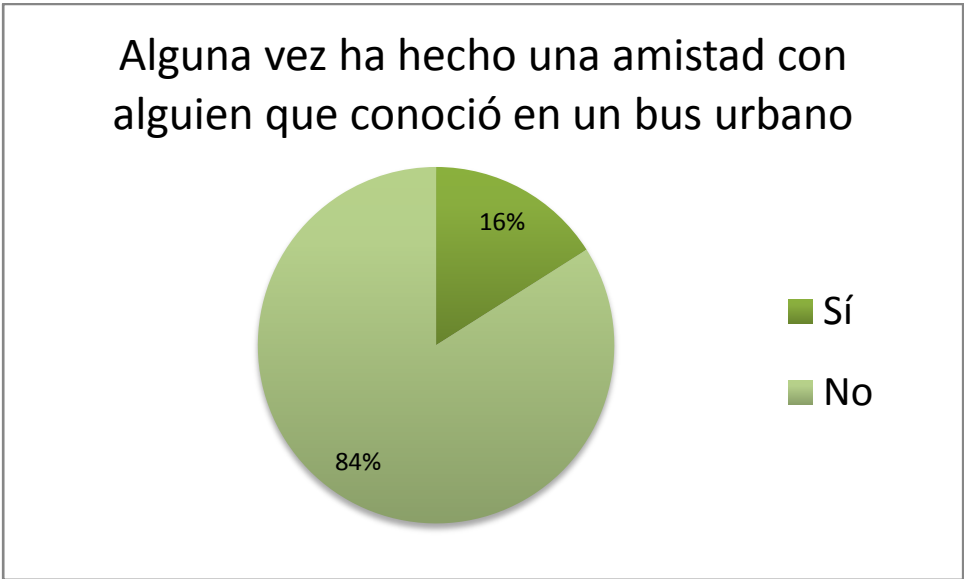
Lo afectan a usted los paros de los buses	
Sí	100%
No	0%



Habla o conversa con alguien en sus viajes	
Sí	36%
No	64%



Alguna vez ha hecho una amistad con alguien que conoció en un bus urbano	
Sí	16%
No	84%



Son una buena opción los buses para transportarse	
Sí	60%
No	40%

