

¿Cuáles eran los medios de transporte que los viajeros, urbanos y extraurbanos, empleaban en Guatemala, en el siglo XIX y en los principios del siguiente, para viajar a lugares situados a distancias largas de la ciudad capital de Guatemala, o para llegar a ella, desde puntos también lejanos, o para movilizarse dentro de esa ciudad?

LAS MULAS, LOS CABALLOS, LAS HAMACAS, LAS PIRAGUAS, LOS BOTES O CANOAS, LOS CARRUAJES, EL OMNIBUS, LOS CARRUAJES DE PUNTO, LAS DILIGENCIAS, EL DECAUVILLE Y EL TRANVÍA, TAMBIÉN CONOCIDO COMO FERROCARRIL URBANO

Por **Luis Alfonso Felipe Rodrigo Ortega Aparicio**, académico de número de la Academia Guatemalteca de Estudios Genealógicos, Heráldicos e Históricos, promovido a tal categoría el 14 de marzo de 1996

INTRODUCCIÓN

Desde hace años he apartado información referente a las diligencias, y hasta hace un mes y medio, poco más o menos, descubrí las memorias de un ministro residente de los Estados Unidos de Norteamérica en la república de Guatemala, amablemente traducidas para mí por doña **Anita Aparicio**, en las cuales no solo encontré una mención de las diligencias en Guatemala, sino, incluso, la descripción de un viaje, realizado por medio de una de ellas, en el año de 1861.

La narración de otro viaje, en otra de ellas, ya la tenía conmigo, merced a mis investigaciones, pero ese viaje fue efectuado en un tiempo más adelante, respecto del llevado a cabo en aquel año de 1861, cuestión que hizo que decidiera ampliar el contenido de este libro, y así comprender en el mismo un período de tiempo más amplio que el que había determinado estudiar.

No incluyo en el libro la Historia de los ferrocarriles de Guatemala, otros medios de transporte de pasajeros, porque es una Historia larga y cuyos datos deben acopiarse trabajosa y separadamente.

También me motivó a rechazar la idea de incluir aquí la Historia de los ferrocarriles de Guatemala del cuarto último del siglo XIX y principios del XX, el hecho de que tales transportes no eran locomocionados con semovientes, sino por medio de un sistema que excluía a los mismos, los cuales fueron de mi más especial atención, por la particularidad de que las

especies distintas de esos animales sufrieron durante siglos todos los horrores que para los mismos implicó servir al hombre en sus necesidades de transporte.

Como este opúsculo comprende los medios de transporte usados en la Guatemala del siglo XIX y de principios del XX, no es adecuado o correcto que en su desarrollo temático incluya algo sobre uno de esos medios, empleado en el reino de Guatemala, en siglos anteriores a los señalados, pero como hasta hoy lunes 20 de abril de 2020 encontré la referencia del mismo, no deseo desaprovechar la oportunidad de darlo a conocer, por lo menos en este introito.

Se trata de dos carrozas que fueron empleadas en el siglo XVII en la ciudad de Santiago de Guatemala --hoy la Antigua Guatemala-- por el Excmo. Sr. D. **Gabriel Sánchez de Berrospe**, proveedor general de galeones y presidente de la Real Audiencia de aquel reino y también su gobernador y capitán general, y por un oidor del Tribunal Supremo consabido, identificado por el nombre y por el apellido de don **Bartolomé de Amézquita**, de conformidad con este relato escrito por un sacerdote del clero regular de aquel reino, quien vivió los acontecimientos narrados:

“El día 30 del mes de Diciembre, [de 1699] como se ha dicho, entró el Visitador en la Ciudad y el día 31 que fué el de San Silvestre, hicieron su entrada los dos Oidores que habian venido en su compañía, el Doctor Don Gregorio Carrillo y Escudero, que al presente está promovido por Oidor de la Real Chancilleria [Audiencia] de Méjico, y el Lcdo. Don Pedro de Evara y Fernández de Hijar que murió Oidor de la misma Chancilleria; y aquí empesaron á manifestarse ya los corazones dañados, pues hallandose en aquella ocasion ausente el Presidente por sus achaques en el Pueblo de Escuinta [hoy Escuintla] y juntandose en la Real Audiencia los dos Oidores que habia para ir en forma de Audiencia á recibir á los otros dos que venian, habian puesto la carrosa del Presidente, qe. es la que se estila que vaya á semejantes recibimientos, y bajando de la sala á tomar la carrosa y reparando el Oidor Dn. Bartolomé en ella, no quiso entrar diciendo, que en la suya como Presidente de sala habian de ir á recibir á los otros, y altercando los dos Oidores sobre ello, se volvieron á la sala y en ella llamaron á un mulato viejo que cuidaba del Palacio y habia mandado poner la carrosa, á preguntarle *por tribunal* que, ¿quien le habia mandado poner la Carrosa del Presidente? Y qe. el respindió: que él porque sabia ser aquel el estilo, que en la carrosa del Presidente se recibian á los Señores Togados. No obstante por no entrar en carrosa del Presidente, á quien le tenia total aversion, mandó el Don Bartolomé, como Presidente de sala, que en la suya habian de ser recibidos los Señores Ministros, declarando su mal ánimo hasta en esta niñeria para con el Presidente; y al montar en la carrosa se apareció á complacerse con Don Bartolomé, Miguel Gerónimo, Procurador de la Real Audiencia, hombre malévol y traidor y muy cabiloso [...]”. (**Fray Francisco Ximénez**, de la Orden de Santo Domingo, **Historia de la Provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la Orden de Predicadores** ---Ciudad de Guatemala: Tipografía Nacional, Biblioteca “Goathemala” de la Sociedad de Geografía e Historia, julio de 1931, vol. III, t. III---, pp.170 y 171)

Municipio de San José Pinula, departamento de Guatemala, sábado 11 de enero de 2020

Luis Alfonso Ortega Aparicio

El Autor

Las mulas, las acémilas, los caballos, las hamacas...

Para adquirir un conocimiento certero y fiable que me permitiera exponer algunas singularidades de los viajes realizados por las personas en el cuarto primero del siglo XIX, me obligó a estudiar otra vez los textos escritos por personas observadoras e ilustradas que hayan llevado a cabo tales viajes, en aquel periodo del tiempo, y uno de ellos es un "Diario de la / Navegacion dela rada de Trujillo al -- / Golfo, (Golfo Dulce, provincia de Guatemala, reino del mismo nombre) hecha en la Piragua la Aguila, al mando del / Patron D.ⁿ Domingo Antoni", ejecutada por el capitán 1^o del Real Cuerpo de Artillería, departamento de Guatemala, don **Manuel de Arzú y Nájera** (1776-1835) y por varios caribes, desde el 24 de enero al 13 de febrero de 1805, día en que, a las 15:30 horas, fondearon en **Bodegas Altas**, puerto del Atlántico de la provincia de Guatemala, en donde, según De Arzú, tuvo la complacencia de recibir carta de su madre y hermana, procedente de la Nueva Guatemala de la Asunción (hoy ciudad capital de Guatemala) y la necesidad de buscar mulas para el viaje que a él y a otros les era indispensable realizar desde allí hasta la ciudad mencionada, cuestión que logró hacer, de acuerdo a lo que él mismo, atañente al asunto, escribió en su diario referido: "He hallado Mulas de carga y silla, y hay suficientes aun- (pasa al folio 4 y último) q^e hubiera venido el coronel y teniente coronel. Desem- / barqué mi Equipaje: fui á casa del Administrador: tome Chocola- / te: dí las correspondientes Providencias p.^a salir mañana tempranito: / me puse á escribir, y acabé el Diario de una navegacion, q.^e aunq.^e / desgraciada, la reputo ya p.^f feliz. (rúbrica de Arzú)".

No se crea que porque los viajes a las provincias del reino de Guatemala se hacían, a principios del siglo XIX, a lomos de mulas, era indicativo de la inexistencia de carruajes para el transporte urbano de la Nueva Guatemala de la Asunción, pues ya publiqué en la primera de mis **Biografías de los rectores de la Real y Pontificia Universidad de San Carlos de Guatemala**, correspondiente a la del presbítero doctor en Sagrada Teología don **Manuel Antonio de Bouzas y Garay**, capellán y comisario del Santo Oficio de la Inquisición (1753-1805) la descripción de su calesa, fechada el 21 de febrero de 1805, que es como sigue:

“Según lo mencionado por el sacerdote Bouzas en esta oportunidad su transporte era una calesa con mula y guarnición, vehículo que le costó 225 pesos “largos”, con exclusión del costo de la librea.”.

Uno de los textos, mencionados anteriormente, que en su conjunto ha de ser considerado como memorias, es el escrito por Mr. **George Alexander Thompson**, exsecretario de la comisión mexicana de Su Majestad Británica, y comisionado para informar al gobierno británico sobre el estado de la República federal de Centro-América, quien efectuó, en cumplimiento exacto de su comisión, un viaje desde Sonsonate hasta la ciudad capital del estado de Guatemala, estado parte del pacto federal que formó esa república, y otros viajes a otros puntos de ese estado, en los cuales comprobó la imposibilidad de transportarse en carruajes, por efecto del mal estado en que se encontraban los caminos del estado de Guatemala, situación que persistió en el mismo estado hasta el año de 1855, tal como se demostrará adelante, año en que ya existían las diligencias.

Como continuación de aquel viaje, el 15 de mayo de 1825, Mr. Thompson salió de Aguachapa, Sonsonate, estado de El Salvador, República federal de Centro-América, hacia el distrito de Cuajiniquilapa, departamento de Guatemala, estado del mismo nombre, en compañía de su criado y de su barbero, todos utilizando a los caballos y a las mulas como medios de transporte para ellos y sus equipajes.

Cuando ya estaban del lado del estado de Guatemala, encontraron a dos o tres caballeros del país, acampados y acompañados por y con sus criados, quienes habían encendido una hoguera para guisar unos pollos y otros comestibles.

Más adelante, llegaron a un poblado que podía tener unas mil almas, en el cual debían hospedarse en una choza que servía de hostería, cuya dueña era una zamba, lugar en el que encontraron, al centro de su plaza, a una gran ceiba que sirvió de cuadra para sus bestias.

Thompson advirtió que, a pesar de haber ocupado las bestias de ellos un espacio de sombra de la ceiba frondosa, todavía hubo lugar para una gran comitiva de señoras y caballeros, que arribaron después, procedentes de la ciudad capital de ese estado, en viaje para el interior, montados en mulas, y algunos tenían sillas de doble asiento, distinguiéndose las de las mujeres por estar conformadas por un sillón pequeño y acolchado, con una grada para poner los pies, muy parecidas a la silla borriqueña que usaban las señoras en Brighton, comentó.

También lo referente a que cuando iban montadas dos personas en la misma mula, el caballero cabalgaba en las ancas, utilizando una silla de forma adecuada, que en su parte delantera poseía una superficie plana y cuadrangular, en la cual se sentaba su compañera bella, con las piernas colgadas a ambos lados de la bestia, o más bien sobre los cuartos delanteros de esta, sin que la dama contara con una grada y estribos, para descansar los pies, por lo que generalmente tomaba asiento con las piernas cruzadas, confiando el mantenimiento de su

equilibrio a los buenos oficios del caballero, quien, como era natural, rodeaba el talle de la dama con el brazo izquierdo, y sostenía la rienda con la mano derecha, circunstancia que obligaba a su compañera a encenderle los cigarros, explicó Thompson. (**G. A. Thompson, Esq.**, "Narración de una visita oficial a Guatemala viniendo de México en el año 1825", Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala (Guatemala: Tipografía Nacional, septiembre de 1926, t. III, núm. 1), pp. 51, 84, 85, 86, 87 y 88, y Lic. **José Cecilio del Valle**, "Guatemala hace cien años", Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala (Guatemala: Tipografía Nacional, marzo de 1930, t. VI, núm. 3), pp. 263, 265 y 268)

Finalizó el viaje de Mr. Thompson y cuando estaba hospedado en una casa de la ciudad capital del estado de Guatemala, perteneciente a doña **Vicenta Cuéllar y Rascón**, le invitaron a disfrutar de las fiestecitas celebradas en una linda y lejana aldehuela, sita a 20 millas de la ciudad, en las que participaban todas las gentes elegantes, razón por la cual, escribió Thompson, el sábado 21 de mayo de 1825, año en que se sufrió un tiempo seco, salieron de esa casa: María Jesús, hija de doña Vicenta, montada en una jaca (caballo de menos de siete cuartas de alzada, o yegua de poca alzada) acompañándola un señor a caballo; doña Vicenta, transportada en una hamaca, colgada de una vara fuerte que estaba sostenida "por cuatro indios", junto a otros cuatro, destinados para los relevos, explicó Thompson; don **José de Padilla**, de Aguachapa, en otro vehículo igual; el propio Thompson, cabalgando en su caballito que usó como medio de transporte desde Sonsonate hasta la ciudad de Guatemala, y tras de ellos, tres o cuatro criados, montados en jacas o en mulas, sin excluir a algunas acémilas (mulas o machos de carga) con camas, utensilios de cocina, baúles, comestibles y otros requisitos, comitiva que no viajaba sola, pues a la vez iban saliendo de la ciudad de Guatemala otras comitivas, igualmente equipadas, dijo Thompson.

Hacia las 11:00 a. m. Thompson y sus compañeros de viaje habían llegado a un pueblecito que llaman Villa Nueva, en el que existía un casa principal que sirvió de lugar de descanso para todos, la cual, como era de costumbre, indicó Thompson, no tenía más que dos cuartos, cuyos cupos fueron rebasados de tal modo que casi se asfixiaron, comentó Thompson.

El patio de la casa, informó, también estaba tan repleto de mulas y equipajes de las comitivas diversas que se habían detenido para descansar, que obligó a muchos de los viajeros a reunirse bajo los setos y árboles de la callejuela en que estaba situada la venta.

Después Thompson y los miembros de su comitiva anduvieron por el pueblo, y cuando en la galería exterior de la casa fue despachado el almuerzo, se hartaron esa muy buena comida, calificada como tal por Thompson.

Concluido el almuerzo, Thompson y sus compañeros de viaje se acostaron a dormir la siesta: él y la señorita en dos camas ubicadas en el cuarto adyacente, mientras que doña Vicenta y don José prefirieron hacerlo en sus respectivas hamacas, las cuales habían sido colgadas "ex profeso" en la galería aludida.

Concluida la siesta, emprendieron la marcha, y a medida que se acercaban al pueblo de Amatitlán, población a la que se encaminaban, a Thompson le parecía que el paisaje era cada vez más interesante, principalmente desde la cima de una gran cuesta, a donde llegaron con mucho trabajo las bestias que les transportaban, explicó, puesto que estando ahí, él percibió que las vistas eran encantadoras y a la vez terroríficas, "como los hechizos de una linda mujer demente", describió.

Llegaron al pueblo de Amatitlán a las 18:00 horas, y después de cenar se fueron a pie a un baile, pues no tuvieron necesidad de pedir el coche, porque la casa en que sucedió el baile estaba situada a menos de 100 yardas de la casa en donde estaban hospedados.

Sí hubo carruajes en Guatemala en este año, pero no los usaban para viajar a Amatitlán en esta temporada de las fiestas de allí, porque, según observaciones de Thompson, cuando las comitivas de viajeros regresaron a la ciudad capital, el miércoles 25 de mayo de 1825, tuvieron que soportar el tránsito por caminos que eran en su mayor parte enteramente intransitables para los carruajes, tal y como también sucedía con los que conducían de la Antigua Guatemala a la ciudad capital, excepto en un trecho de 10 millas, antes de arribar a esa ciudad, lo que obligaba a todo el mundo a viajar en mulas o en caballos, por lo que cada grupo tenía que llevar a su séquito de sirvientes de todas clases, con todos los utensilios indispensables y ajuares, inclusive camas, tanto a la ida como para el regreso, particularidades que Thompson las miró a la ida y al retorno, pero estimó que en tal regreso ofrecían "un espectáculo sumamente pintoresco y divertido", durante el serpenteante movimiento de las caravanas por los agrestes senderos de las montañas, o con sus dispersiones en las llanuras verdes, escribió. (íd., diciembre de 1926, t. III, núm. 2, pp. 191, 199, 200, 201, 207 y 208)

Hasta aquí está descubierto que para viajar, en el año de 1825, desde Sonsonate hasta la ciudad de Guatemala, y desde esa ciudad a la Antigua Guatemala y a Amatitlán, y viceversa, no se usaban los carruajes como medios de transporte, sino solo a las bestias de distintas especies.

Ya que sabemos que no se empleaban a los carruajes para viajar de la ciudad capital del estado de Guatemala a la Antigua Guatemala, y viceversa, es conveniente ahora comentar que he comprobado que el medio de transporte público urbano de la ciudad capital de la república de Guatemala, en el año de 1848 o 1849, fue el **omnibus**, cuyo propietario y conductor era don **Jacinto Flores**, gran amigo de don **Rafael Carrera Turcios**, presidente de aquella república, quien puso al servicio público, en la estación lluviosa, por el valor de un real por pasaje, un carruaje de capacidad para seis personas, llamado "Omnibus", creyendo que la gente que tenía que andar por la calle en esa temporada de lluvias, por no mojarse, lo ocuparía, pero resultó que sucedió lo contrario y la empresa fracasó, y no fue sino hasta después de transcurridos 40 años, contados a partir del ensayo de marras, que volvió a intentarse, siempre en aquella urbe, el servicio de los **carruajes de punto (carruajes de sitio)** y todavía sin éxito cabal. (**Francisco Lainfiesta, Mis Memorias** --Guatemala: Serviprensa Centroamericana, Publicación Especial

núm. 21 de la Academia de Geografía e Historia de Guatemala, edición primera, del año de 1980-- , p. 67)

También averigüé que en el año de 1849, en la Antigua Guatemala, los medios de transporte urbano eran exclusivamente los caballos, y digo esto porque en la ley respectiva no consta otro medio.

En conexión con lo expuesto, debo asegurar que el 30 de mayo de 1849 fue expedido el **Reglamento para la Policía de Seguridad** de la Antigua Guatemala, reglamento al que debían sujetarse los 12 individuos que integraban, en aquel entonces, el resguardo de comisarios establecido, y sus tres jefes, que fue aprobado, con reformas, mediante el acuerdo gubernativo del 14 de agosto de aquel año.

En la parte conducente del artículo 28 de este reglamento se encuentra la disposición siguiente: "Procurarán que ninguna persona ande al galope ó corriendo á caballo por las calles (de la Antigua Guatemala)".

Los comisarios aludidos también empleaban a los caballos como medios de transporte, según lo preceptuado por las partes conducentes del artículo 63 del reglamento consabido, en las cuales se lee esto: "Los jefes cuidarán con la mayor eficacia que los comisarios (...) jamás lleven los caballos al trote ni galopando, á menos que una urgente necesidad lo exija.". (**Manuel Pineda de Mont, Recopilación de las leyes de Guatemala** --Guatemala: talleres de Impresos Industriales, edición facsímil, impresa como una publicación del Ministerio de Finanzas de Guatemala, el 10 de septiembre de 1979, t. I, vol. II-- , pp. 626, 629 y 633)

He logrado, por medio de una breve memoria del escocés Mr. **James Wilson**, referente a su residencia en Guatemala, llevada a término en ese mismo año de 1825, traducida por el historiador don **Jorge Skinner-Kléé**, y editada en Guatemala, en Ediciones Papiro, S. A., en el año de 1999, pp. 56-62, comprobar que los viajeros de ese mismo tiempo tampoco empleaban a los carruajes para transportarse desde el puerto y pueblo de Izabal, distrito de Zacapa, departamento de Chiquimula, estado de Guatemala, República federal de Centro-América, hasta la ciudad capital de ese estado. (**Mensual de la Sociedad Económica de Amigos del estado de Guatemala** --Ciudad de Guatemala: **Imprenta de La Unión**, mayo de 1830, núm. 2-- pp. 35-38, escaneado por www.books.google.com)

Wilson, un señor y un sirviente, empleando a cinco mulas para transportarles, e igualmente para cargarlas con los equipajes, y acompañados por dos caballeros norteamericanos, que además de las mulas que ellos montaban y su sirviente, llevaban ocho más para sus equipajes, salieron de Izabal, armados con espadas y pistolas, a las 8:30 a. m. del 10 de mayo de 1825, y arribaron al Mico a las 15:00 p. m., lugar en el que durmieron, razón por la cual, el día siguiente, salieron de ahí hasta las 10:30 a. m., y no más temprano, pues tuvieron que soportar el retraso que provocó la irresponsabilidad de los arrieros, que por llevar a las mulas a

apacentar al bosque, estas se escaparon, sin que lograran aprehenderlas de inmediato, sino hasta después. Durante el viaje de nuevo emprendido, apreciaron un paisaje encantador.

A las 16:00 p. m. del 11 de mayo llegaron a Los Encuentros, en donde pasaron la noche lluviosa, metidos dentro de una especie de cobertizo, situado frente a una choza.

El día siguiente, a las 6:00 a. m., salieron de ahí, y arribaron a La Iguana a las 11:50 a. m., sitio en el que descansaron.

El 13 de mayo de 1825 esperaban el equipaje en Gualán, pueblo que también pertenecía al distrito extinguido de Zacapa, el cual llegó allí hasta las 10:00 a. m., hora en que se dispusieron a partir, pero sus arrieros se negaron a hacerlo, alegando que estaban contratados solo para llegar hasta allí, especie que resultó ser una falsedad, porque quedó establecido que el señor que acompañaba a Wilson había contratado a las mulas para llegar hasta la ciudad de Guatemala.

Después de varias diligencias, decidieron rescindir el contrato verbal con los arrieros, y el 14 de mayo aún estaban varados en Gualán, por falta de mulas, hasta que por fin decidieron arrepentirse de la rescisión, y continuaron el viaje con los mismos mulateros, el 16 de mayo a las 17:00 p. m., para luego arribar a San Pablo a las 10:30 a. m., lugar en el que descansaron, y a las 14:00 horas salieron para Zacapa, a donde llegaron a las 17:00 horas.

A las 16:00 horas del 17 de mayo de 1825 salieron de Zacapa, y arribaron a Chimalapa hasta las 11:30 a. m., poblado en el que encontraron una cárcel y punto de guardia que usaron para establecerse ahí.

Salieron de Chimalapa a las 19:00 horas del 18 de mayo y llegaron a las 11:00 a. m. del 21 de mayo de 1825 al poblado denominado Agua Caliente, de donde partieron a las 6:00 de la mañana del día siguiente, para luego llegar a San José a las 8:00 a. m., punto en el que les fue indispensable esperar a las mulas del equipaje, tanto de Wilson como el de su acompañante y el de los norteamericanos.

Finalmente llegaron a la ciudad capital del estado de Guatemala al medio día del 23 de mayo de 1825, después de haber bajado desde las montañas hasta una llanura hermosa, imponente y extensa, en la cual está la ciudad.

Este viaje no solo demuestra que para transportarse desde el Atlántico hasta la ciudad de Guatemala no se empleaban a los carruajes como medios de transporte para las personas y para las cargas, sino también que tal viaje era por tierra, no vía acuática, como sucedía durante el mismo tránsito, pero realizado a la inversa, en el que los pasajeros no solo utilizaban la vía terrestre para viajar hasta el litoral atlántico, sino también la vía acuática, en la cual empleaban a las piraguas y a los botes como transporte para las personas y para las cargas.

Ese viaje a la inversa fue ejecutado en el mes de junio de 1823, en la ocasión en que los hermanos don José Vicente, masón conocido, y don **Miguel García Granados y Zavala**, en compañía del también masón conocido don **Juan Montúfar y Coronado**, emprendieron la marcha terrestre desde la Nueva Guatemala de la Asunción hasta la villa de Gualán, situada en la provincia de Guatemala, que era una de las Provincias Unidas del Centro de América, por el motivo de que don José Vicente tenía fletada una goleta que esperaba al trío de viajeros en el puerto de San Fernando de Omoa, sito en la provincia de Honduras, otra de las provincias aludidas, embarcación que les conduciría a New York, con la previa escala en La Habana.

En conexión con la continuación de ese tránsito desde Gualán en adelante, una fuente de la Historia dará los pormenores del mismo, fuente que igualmente informó lo antecedente, de esta manera: "Nuestro viaje fué por tierra hasta la villa de Gualán, que se halla a unas cincuenta leguas de la capital y a la orilla del Motagua, río bastante caudaloso que desemboca en el Golfo de Honduras, a unas seis o siete leguas de Omoa. En dicha villa nos detuvimos algunos días, mientras llegaba toda la carga (de añil y otras frioleras) y se alistaban las piraguas y botes que debían conducirnos río abajo, pasar la barra y llegar al puerto. En fin del mismo junio (de 1823), estando ya todo listo, nos embarcamos, hallándose a la sazón el río sumamente crecido, circunstancia favorable para bajar en menos tiempo. Llevábamos cinco piraguas con cubierta y unos cuantos botes sin ella. Nosotros íbamos en una nueva y bien construida, que a mas de nuestros equipajes, cargaba setenta zurrones de añil. A eso de las cuatro de la tarde, cada día hacíamos alto, entrábamos a la espesísima selva o montaña, como se dice en Centro América, y los marineros construían en poco tiempo unas galeras que cubrían con palmas. Arrimábamos allí nuestros catres y aunque diluviase no penetraba el agua. Al cuarto día de nuestra salida llegamos muy temprano a la boca del río, donde encontramos otras piraguas que hacía tiempo se hallaban detenidas, porque la barra estaba mala y no se habían atrevido a pasarla. Después de tres días de estar allí, una mañana dijeron los prácticos que la barra se había mejorado y que podíamos pasarla. En consecuencia se tripularon todas las piraguas con cubierta y emprendimos el paso; la nuestra, que sin duda era la mejor; cerraba la marcha. Aunque con dificultad todas fueron efectuando el paso felizmente; pero cuando llegó nuestro turno, una ola terrible que venía reventando, ladeó la piragua llevándose al agua uno o dos remos. La segunda ola nos acabó de atravesar, quedando así nuestra piragua sin gobierno, y por consiguiente sin los medios de pasar adelante. Entretanto seguían viniendo olas que nos mojaban hasta los huesos, y que a no haber sido por la mucha manga que tenía la piragua, la habrían volcado. El patrón y marineros estaban afligidos y sin saber qué hacer. Gritaban que era necesario volver atrás; pero esto era también un imposible porque carecíamos de los medios de efectuarlo. En esto, mi hermano con su perspicacia natural, conoció que ya estábamos salvos y gritó: "No hay que volver atrás, ya la corriente nos ha sacado". En efecto, entonces observamos que las olas, en vez de reventar antes de nuestra proa, reventaban atrás. Esto dió valor al patrón y marineros, tomaron los remos, y un momento después, aprovechando un terral, hacíamos rumbo para Omoa, donde llegamos a medio día. En este puerto nos detuvimos algunos días, mientras se traía el resto de la carga que había quedado en la bocabarra del Motagua, y hacia mediados de julio nos hicimos a la vela en dirección como ya indiqué, a La Habana y Nueva York. La goleta que nos llevaba era de buen andar y de

noventa toneladas.". (Miguel García Granados, general, **Memorias**. (Guatemala: Editorial del Ministerio de Educación Pública, Biblioteca de Cultura Popular 20 de octubre, vol. 37, t. I, parte primera de las memorias, octubre de 1952), pp. 28-30).

El río **Motagua** aún seguía siendo navegable en el año de 1884, de acuerdo a un telegrama despachado desde Zacapa hasta la ciudad de Guatemala, el 8 de mayo de aquel año, en el que se lee esto: "Por causa del invierno y para / continuar en Noviembre próxi- / mo, el sábado suspenderá el inge- / niero los trabajos del primer bas- / tion del puerto; mientras tanto / la Municipalidad se propone aco- / piar los materiales que puedan / necesitarse.". (**Diario de Centro-América**, vol. XXI, núm. 1,094, editado en la ciudad de Guatemala el jueves 8 de mayo de 1884, p. 1)

Los Carruajes, las diligencias, el Decauville...

Como ya quedó demostrado en los párrafos anteriores que los carruajes no eran empleados para viajar al interior, y viceversa, por el mal estado en que se encontraban los caminos, ahora es conveniente comunicar que la situación indicada aún era una realidad en viajes que en el mes de abril de 1884 ocurrían desde la ciudad de Guatemala a lugares cercanos a la misma, como la finca **El Zapote**, hoy zona 2 de aquella ciudad, de conformidad con lo publicado en el **Diario de Centro-América**, vol. XXI, núm. 1,094, editado en la ciudad de marras el jueves 8 de mayo de 1884, p. 1, en la que es perceptible esta noticia que transcribo en seguida:

«**El Zapote**".---Sabemos que / está concluido el camino que con- / duce de esta Capital á los magní- / ficos baños de "El Zapote" que / han sido reformados y ofrecen / gran comodidad á los bañistas. El / camino concluido es el camino / nuevo que se encuentra en muy / buen estado, por lo que se pue- / de llegar cómodamente en carrua- / je.".

Siempre sobre los carruajes es bueno advertir que continuaban transitando en la ciudad capital del estado de Guatemala, en el año de 1846, y como prueba de ello ofrezco el **estado que presenta la Tesorería de las Rentas Municipales de Guatemala**, datado en la Tesorería Municipal de Guatemala el 1 de enero de 1847, y suscrito por don **Rafael Figueroa**, publicado en la **Gaceta Oficial** de aquel estado, t. 2, núm. 56, fechado en Guatemala el 18 de enero de 1847, p. 224, impreso en la Imprenta del Gobierno, en el que está consignada la cantidad de 116 pesos con ½ real, correspondiente al **impuesto sobre carruajes**, que aquella Municipalidad percibía como uno de sus ingresos.

El mismo rubro se encuentra en el **estado que manifiesta los ingresos y egresos de la Tesorería de las rentas municipales** de la ciudad capital de la república de Guatemala, fechado en la misma, el 8 de abril de 1847, suscrito por **C. Batres** y con los vistos buenos de

Flores y Pineda, publicado en la **Gaceta de Guatemala**, t. 3, núm. 6, datado el 5 de mayo de 1847, p. 22, impreso en la Imprenta del Gobierno, en el que está consignada la cantidad de 12 pesos, correspondiente al **impuesto sobre carruajes**, que aquella Municipalidad percibía como uno de sus ingresos.

El empleo urbano de los carruajes también lo he detectado en los años de 1882 y 1884. Respecto del año primero sé que el gobierno central de la república de Guatemala, el 27 de enero de aquel año, redujo a 12 pesos el impuesto anual sobre carruajes de dos ruedas.

Y la circulación de los carruajes en el año segundo la observé gracias a una lista de precios de entrada a las diversiones programadas para la feria de los días 1, 2 y 3 de mayo del año consabido, entre los cuales están los de entrada general al campo del Hipódromo de la ciudad de Guatemala (hoy final de la Avenida del Hipódromo, zona 2 de aquella ciudad) lista en la que se lee esto: "Entrada general al campo del Hipódromo, á pie, á caballo ó en carruaje... ¡Gratis!".

Una crónica periodística de aquel entonces nos informa sobre estos días de feria, y respecto del entusiasmo que causaban las carreras de caballos en la misma: "El jueves no estuvo muy animado el jaleo, comparado ese día con los que siguieron, en que la corriente de paseadores llenaba de continuo la hermosa avenida de Jocotenango, y unos á pie se extendían luego por el pintoresco llano que vá al Hipódromo; á caballo otros, caracoleaban gallardamente en todo el camino; señoras y señoritas, dejaban ver sus encantos en carruajes y carretilas; y una multitud se apretaba en los carros del tranvía, casi con furia de llegar al gran circo de las carreras." (**Índice general de las leyes emitidas por los gobiernos de la Revolución de 1871** --Guatemala: Tipografía Nacional, año de 1971--, p. 141; **Diario de Centro-América**, Guatemala, miércoles 30 de abril de 1884, vol. XXI, núm. 1,090, p. 3, e íd., Guatemala, lunes 5 de mayo de 1884, vol. XXI, núm. 1,091, p. 1)

Adjunto una foto que capté con una cámara fotográfica digital, obtenida de la p. 1 del diario **El Imparcial** de la ciudad de Guatemala, año XIV, núm. 4786, datado el lunes 19 de agosto de 1935, que reproduce una foto antigua, en cuya parte trasera se encuentra o encontraba una inscripción que aseguró que una de las damas que eran transportadas en el "*landau*", observado en la foto consabida, era la primera dama de Guatemala doña **Francisca Aparicio Mérida de Barrios**, quien asistía a estas carreras de caballos del Hipódromo, según lo que comprueba la foto de marras.

Los carruajes también se usaban para asistir a otra feria distinta de la de mayo, que en aquellos entonces era la segunda que anualmente tenía efecto en la quincena primera del mes de agosto, igualmente en Jocotenango, y de la cual existe esta crónica periodística: "La feria celebrada á principios de la quincena [quincena primera de agosto de 1896] no ha dejado nada que desear. Magníficos carruajes particulares se vieron todas las tardes; los cocheros iban correctamente vestidos, los caballos vistosamente adornados con cintas azules y blancas."

La tercera feria anual se celebraba en el citado pueblo de Jocotenango, el 30 de noviembre de cada año, de acuerdo al decreto gubernativo número 216 del 16 de agosto de 1878, en la cual igualmente se disfrutaban de las carreras de caballos, de conformidad con una disposición gubernativa del 15 de noviembre de 1884, en la que se señalaron \$10,000.00 (diez mil pesos) para los premios de las carreras de caballos, a ejecutarse en la feria que debía llevarse a cabo en el mes en que fue emitida tal disposición.

La feria segunda, o sea la anual del mes de agosto, también era vieja, como las de mayo y noviembre, y así lo demuestra una disposición del Ejecutivo, datada el 3 de agosto de 1883, la cual derogó el acuerdo gubernativo del 1 de junio de ese año, relativo a los premios para las carreras de caballos, a efectuarse en el mes en que fue emitida tal disposición, premios que fueron restablecidos para los días 13, 14 y 15 de agosto de 1883, según otra disposición, dictada por aquel organismo del Estado, el 11 del mes y año sabidos. (**Índice general de las leyes emitidas por los gobiernos de la Revolución de 1871**, op. cit., pp. 163 y 164)

Otro de los paseos de la ciudad de Guatemala que también era usado, el 15 de septiembre de 1896, por los carruajes, fue el **Boulevard 30 de junio**, hoy **Avenida La Reforma**, pues un medio de comunicación social, aquel día, aseguró esto: "IDA Y VENIDA / Cuando el Boulevard 30 de Junio es muy concurrido / sería conveniente, para evitar molestias y sus des- / gracias, que todos los cocheros, ginetes, y ciclistas, / caminaran por la calzada que queda á su derecha. El / único tropiezo que para esto queda es la línea del / Decauville que atraviesa la calzada occidental. Con / sólo rellenar un poco á cada lado de la línea, á manera / de que los taludes formen una elevación superable, el / obstáculo quedaría removido, y se evitarían muchas / cosas desagradables."

Respecto del **Decauville**, es menester que aproveche este espacio para insertar lo que copio a continuación: «Mi padre tenía una amiga, bondadosa mujer del pueblo que lo apreciaba mucho. Aquella excelente señora se llamaba Catarina (Catarina Monterroso). La señora Catarina vivía en la Villa de Guadalupe, [municipio antiguo del departamento de Guatemala y hoy parte de la zona 10 de la ciudad de Guatemala] en donde tenía un sitio de una manzana [eso medía] lleno de árboles frutales, especialmente jocotes de corona. A aquel sitio solíamos ir [hacia el año de 1900] a pasar alegres días de campo que para los chicos era algo verdaderamente novedoso ya que el viaje se tenía que hacer en el trencito "Decauville". En el Decauville el pasaje te costaba un peso ida y vuelta [...]» (**Mario Alberto Mencos Valenzuela, La Guatemala de ayer Cartas a un amigo** --Ciudad de Guatemala: Librerías Artemis-Edinter, edición tercera, año de 2003--, pp. 21 y 53)

Es el momento de indicar que en el año referido de 1847, año de la erección del estado de Guatemala en república soberana e independiente, mediante el decreto gubernativo número 15, fechado el 21 de marzo de ese año, las diligencias aún no existían, extremo que pretendo demostrar con tres documentos:

Los dos primeros estarán inseridos abajo, en los cuales se comprueban, respectivamente, dos hechos: 1) Que en el año de 1861 las diligencias de un belga hacían toda la repartición del correo en la república de Guatemala, y 2) Que en el año de 1892 se quería un camino fácil, "siquiera carretero, para dirigirse / por un puerto en el Atlántico" a los Estados Unidos de Norteamérica o a Europa, por medio de las diligencias.

El tercer documento está reproducido en la p. 10 de la **Gaceta de Guatemala**, t. 3, núm. 2, datado en Guatemala, el 16 de abril de 1847, impreso en la Imprenta del Gobierno, en que se lee esto:

"**CORREOS** / Con el objeto de abreviar las co- / municaciones entre esta República / y el Estado de Honduras, acordó / aquel Gobierno el establecimiento de / dos correos mensuales que hiciesen / la carrera por la vía de Chiquimu / la. Aceptada esta medida por parte / del Gobierno de Guatemala, se han / dado las órdenes convenientes para / que los correos (personas encargadas de transportar la correspondencia) que salen de esta / Administración general (de correos) todos los sá- / bados, conduzcan á Chiquimula la / correspondencia de esta República / para Honduras, y traigan la que ha- / ya llegado de dicho Estado para es- / ta ciudad."

Otro estado que demuestra que las diligencias no existían en la república de Guatemala, en el año de 1847, es el **estado que manifiesta los ingresos y erogaciones de la Administración general de correos** de esa república, correspondiente a todo el mes de abril de 1847.

El estado de marras fue publicado en la p. 21 del núm. 6, t. 3, de la **Gaceta de Guatemala**, datado en Guatemala, el 5 de mayo de 1847, impreso en la Imprenta del Gobierno, en el que es patente que la administración aludida erogó varias sumas de dinero, en concepto de socorros y ajustes, a los correos ordinarios de Chiapas, San Salvador, Antigua Guatemala, Gualán, Amatitlán y Escuintla, y a los de Salamá.

La causa por la cual las diligencias aún no estaban en circulación en la república de Guatemala, en el año de 1847, la encontré en un artículo titulado: "**LA BELGICA Y GUATEMALA**", publicado en la **Gaceta de Guatemala**, t. 3, núm. 10, fechado en Guatemala, el 31 de mayo de 1847, impreso en la Imprenta del Gobierno, p. 37, en el que se aseguró que había llegado a Guatemala el señor **Eduardo Blondeel van Cuclebrouck**, con el carácter de encargado de negocios, trayendo consigo un convenio, en virtud del cual, si fuese aprobado, "tomará / por su cuenta el Gobierno Belga la aper- / tura de una vía de comunicacion por la na- / vegacion del Motagua (río de esa república) hasta Gualan, y de / un camino carretero hasta esta ciudad (de Guatemala) que / debe comenzarse á abrir al mismo tiempo / por sus dos extremos, y concluido que sea / se cobrará un peaje en favor de la indemni- / zacion del capital que haya de invertirse, / el que, segun se ha calculado, no bajará / de dos millones de pesos. La facilidad / y menor costo de los trasportes aumen- / tará el valor de nuestros frutos netuales, (sic) ha- / rá producirse otros nuevos, centuplicarán el / precio de nuestras tierras, acrecerá nuestra / poblacion y con este elemento de riqueza, / cuando le tengamos proporcionado á la /

extension de nuestro territorio ; cuan / pró- / pera no será la faz que presente nuestra / querida patria! hoy incapaz, por falta de / caminos precisamente, de sacar la ventaja / que sus inmensas y fértiles tierras, sus ri- / cas y variadas minas, sus esquisitas / maderas y demas producciones naturales / le presentan (...)"

El **Reglamento para la policía de seguridad de Guatemala**, que estaba aprobado por el gobierno de la república de Guatemala, para ser observado en la ciudad capital de aquella república, fue publicado en la p. 49 de la **Gaceta de Guatemala**, t. 3, núm. 13, datado en Guatemala, el 19 de junio de 1847.

En los artículos 18, 20 y 22 de aquel reglamento están citados todos los establecimientos públicos de la ciudad consabida, entre los cuales no se encuentran mencionadas las casas de diligencias, por lo que los tres artículos resultan ser una prueba más que nos demuestra que en ese año las diligencias todavía no hacían viajes en la república de Guatemala.

En el año de 1855 las diligencias ya hacían viajes, desde la ciudad de Guatemala hacia distintos puntos de la república, de conformidad a lo contenido en el considerando, disposición y en el artículo 1 reglamentario del acuerdo gubernativo del 16 de abril de 1855, que contiene prevenciones de policía, reproducidos en las pp. 634 y 635 del t. I, vol. II, de la **Recopilación de las leyes de Guatemala**, de **Manuel Pineda de Mont**, edición facsímil, impresa como publicación del Ministerio de Finanzas de Guatemala, en los talleres de Impresos Industriales de Guatemala, el 10 de septiembre de 1979, y que a continuación transcribo:

"Habiendo llamado la atención del presidente los abusos que se cometen en los cafés, billares, hoteles, casas de diligencias y otros establecimientos públicos, con grave perjuicio de la moral, especialmente porque en ellos se entregan los jóvenes é hijos de familia al ócio, ó malos entretenimientos y aun á la embriaguez, cuyos excesos se aumentan de dia en dia; y con el objeto de que sean pronta y eficazmente corregidos; el presidente tiene á bien disponer: Que el corregidor llame á su despacho á los jueces de primera instancia y alcaldes municipales, y con presencia de la lista de hoteles, cafés, billares, etc., que hay en la ciudad, distribuyan entre ellos el cuidado de estos establecimientos, á fin de que, sin perjuicio de vigilarlos todos, celen especial y señaladamente los que se les designen, debiendo pasar una cópia de dicha distribucion al ministerio de lo interior; y para mejor acierto en el desempeño de este acuerdo, se fijan las reglas siguientes: 1a Que siendo los cafés, las casas de diligencias, los hoteles y billares, establecimientos públicos, el corregidor, los jueces, los alcaldes y demas autoridades deberán visitarlos con la mayor frecuencia y aun reconocer y registrar las piezas interiores del edificio, en donde regularmente se forman las reuniones para jugar y tomar licores."

Acompañan a esta publicación, en su orden de colocación en la misma: una fotografía que recogí con una cámara fotográfica digital, directamente de la p. 8 de la **Gaceta de Guatemala**, sección **ANUNCIOS**, t. IX, núm. 73, fechado el lunes 21 de septiembre de 1857, impreso en la Imprenta de La Paz, sita en aquella ciudad; otra fotografía que también capté con una cámara fotográfica digital, directamente de la p. 8 de la **Gaceta de Guatemala**, sección **ANUNCIOS**, t.

IX, núm. 42, fechado el jueves 28 de mayo de 1857, impreso en la Imprenta de La Paz, ubicada en esa ciudad, y otra fotografía que igualmente recogí con una cámara fotográfica digital, directamente de la p. 939 del **Diccionario Pequeño Larousse ilustrado**, edición del año de 1939, en la que se observa una diligencia.

En la primera es palpable un anuncio en que se comunicó al público viajero, de la ciudad de Guatemala, la partida de una diligencia conductora para el vapor del sur, viajes que solían ser esporádicos, por efecto de los escasos movimientos de las naves de pasajeros aportadas en el puerto de San José de la república de Guatemala, puerto que en aquel entonces tenía alguna actividad de importancia.

Se advierte en el anuncio sabido que a las 6:00 a. m. del 25 de septiembre de 1857 ese carruaje, de ocho asientos, iba a salir de la **Casa de diligencias de don Mateo Lekeu**, con dirección al puerto de San José, que llegaría al mismo el día siguiente, antes del medio día, y que regresaría aquel día 26, con los pasajeros que viajaron en el vapor señalado.

En la segunda fotografía está reproducido otro anuncio, publicado por las **Diligencias de Enrique Andersen**, de la ciudad de Guatemala, y firmado por él, en el Potrero de Rubio de aquella ciudad, en el que se comunicó al público viajero, que a partir del día 24 de mayo de 1857, en adelante, los billetes de los asientos de esas diligencias estarían a la venta en el Hotel centro-americano, situado en la plazuela del Sagrario de aquella ciudad, ubicada atrás de la catedral metropolitana, plazuela que antes había sido el antiguo Campo Santo o Panteón de la parroquia del Sagrario, y que en Amatitlán esos billetes iban a estar a la venta en la tienda de don **Cándido García**, esquina de la plaza de aquel lugar.

También advirtió el anuncio descrito con anterioridad que las diligencias salían todos los días de la ciudad de Guatemala, y que de Amatitlán igualmente partían todos los días, pero con la diferencia de que las salidas de allí eran dos: una a las 6:00 a. m. y la otra a las 14:00 p. m.

El anuncio indicó que allá diariamente se encontraban carretelas para equipajes y efectos.

Para observar cómo era un viaje en diligencia, en el año de 1861, desde el puerto de San José, república de Guatemala, hasta la ciudad capital de aquella república, solo es posible mediante los recuerdos y vivencias de personas que en aquel tiempo lo hayan realizado, y creo que el mejor documento para lograr este cometido, lo serán las memorias, que son una de las fuentes de la Historia, de personas que hayan tomado sobre ellas la molestia de escribirlas.

Encontré unas muy favorecedoras para la consecución feliz de este objetivo, y de acuerdo a ellas, he logrado reunir los datos que a continuación expongo taxativamente:

Según los registros del Departamento de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica, existentes en los Archivos Nacionales, Mr. **Elisha Oscar Crosby**, fue comisionado el 22 de marzo de 1861, para ejercer las funciones propias del ministro residente de ese país en la

república de Guatemala, por Mr. **Abraham Lincoln**, presidente de aquel país de América del Norte (1860-1864 y 1864-1865) cuya foto de época se adjunta, recogida por mí, con una cámara fotográfica digital, de su original, existente en la **Fototeca del Marqués de Vistabella** de Guatemala (published by **E. & H. T. ANTHONY**, 501 Broadway, New York, from **Photographic Negative Brady's National Portrait Gallery**).

Por tal razón, a mediados de abril de aquel año, Crosby se embarcó en un vapor en New York, con dirección a Guatemala, vía el istmo de Panamá.

El vapor pertenecía a la "**Panama Railroad Company**", y el mismo navegaría hasta Panamá, para que otro vapor llevara a esos pasajeros desde Panamá hasta los puertos del Océano Pacífico de Centroamérica, aportando en Realejo, en dos puertos de El Salvador, y en el puerto de San José de la república de Guatemala, en donde Crosby desembarcaría definitivamente, junto a su secretario Mr. **Samuel J. Hilton**, nativo de Washington, empleado por él, privadamente.

Cuando tomaron puerto en el puerto de San José, Guatemala, recién comenzaba la época lluviosa.

La ciudad de Guatemala, a donde tenían que llegar, para finalizar el viaje, distaba de ese puerto, según Crosby, 90 millas terrestres, y tuvieron que llegar por diligencia, que en el año de 1861, era una especie de vehículo belga, muy bien adaptado para los propósitos de llevar cómodamente cargas grandes, pero jalado por caballos españoles, muy parecidos a los caballos primitivos de tarea, que antes del año en mención, poseían en los Estados Unidos de Norteamérica.

El servicio lo proveía al gobierno un belga, continuó Crosby, que tenía 400 o 500 caballos, y también hacía toda la repartición del correo en el país.

Y agregó que ese era el único camino, accesible por carruaje, utilizado en el envío de correo, desde distintos puntos de toda la república, vía que comenzaba en el puerto de San José y finalizaba en la ciudad capital.

Explicó Crosby que cuando se produjo el momento de ocupar la diligencia, que ya tenía cinco caballos enjaezados, colocaron sus cosas en el vehículo, y luego, el mismo, inició su viaje, el cual les hizo atravesar la Costa Grande, que comprende desde el océano, hasta las cordilleras, indicó.

Su relato incluye la distribución de los caballos que tiraban de la diligencia, pues él observó que esas bestias fueron colocadas así: dos en frente y tres atrás, todas vecinas unas a las otras, sin excluir a otro grupo de caballos, que iban acompañando a la diligencia, los cuales estaban destinados para los relevos.

Las peripecias del viaje no fueron excluidas del relato por Crosby, porque él describió la causa de una de ellas, en el instante en que comenzó a decir que la planicie de la Costa Grande no es nada más ni nada menos que tierra que cae de las montañas, una tierra moldeada, que cuando llueve, naturalmente se vuelve muy lodosa, escribió, circunstancia que hizo pesado el viaje, puesto que cuando había avanzado la diligencia un poco de distancia, cayó en uno de los lodazares que abundaban en aquellos caminos primitivos y no pudieron salir, manifestó.

Entonces, dijo Crosby, trajeron a otros caballos, pertenecientes al otro grupo de bestias de reemplazo, para lo cual, previamente, enlazaron tres o cuatro, que venían con las colas enrolladas con heno, doblado con el pelo.

También amarraron una riata a las colas de los animales, y después los amarraron al carruaje. De esta manera, tres o cuatro caballos, fueron añadidos a los cinco que estaban tirando de la diligencia.

Posteriormente, los que manejaban la diligencia dieron un grito y los caballos la jalaban, hasta el punto de que el lodo voló por todos lados, el carruaje salió del agujero y caminó alguna distancia, antes que lograra detenerse.

Ante ese acontecimiento, Crosby estimó que el poder de los animales es maravilloso, y que el procedimiento fue muy cómico, y observó que Hilton estaba tan interesado y entusiasmado, que pegó un grito, y que dijo: "Yo había oído del amarre de la cola antes, pero esta es la primera vez que lo veo utilizar, y de su utilidad práctica, creo que es una cosa muy buena.", concluyó.

Más adelante, se movieron y transitaron 40 millas de la Costa Grande, por un camino que cortaba a través de una selva densa, cubierto con una broza tan suave que era casi imposible proseguir, merced a la época lluviosa, escribió Crosby.

Finalmente llegaron a Escuintla, dijo Crosby, y al describir esta localidad, aseguró que encontraron una ciudad indígena muy grande, que tenía un hotel muy malo, administrado por un francés, hospedaje en el que decidieron pasar la noche, durante la cual no pudieron dormir mucho, por las pulgas, expresó.

En la mañana del día siguiente escucharon una gran conmoción en el patio, y Crosby se percató que su secretario, quien siempre estaba dispuesto para toda clase de aventuras y excitaciones, escribió, había salido corriendo y que luego había empezado a reír sin moderación.

Crosby salió a mirar y comprobó que se encontraban ahí un par de animalitos del tamaño de un cerdito, de cuatro o cinco meses de edad, llamados coches de monte, por los lugareños, animalitos que son de la especie de los cerdos domesticados y que son muy traviosos, comentó.

El alboroto lo habían provocado los coches de monte cuando se apoderaron de algo que estaba en el equipaje de los vaqueros, quienes se habían quedado en el corredor, comentó Crosby.

A lo que agregó esto: los animalitos estaban arrastrando las prendas en el lodo y rompiéndolas, perjuicio que obligó a 80 vaqueros a corretearlos con palos, para recuperar sus vestiduras.

Los corretearon por algún tiempo, pero los coches se les escaparon, a pesar del esfuerzo empleado para evitar el daño, expresó.

Luego contó que les dieron un desayuno de tortillas con frijoles y huevos fritos con café. Al terminar de desayunar, se subieron a la diligencia y esta comenzó de nuevo su tránsito, escalando por caminos montañosos hacia la ciudad capital, situada a 50 millas de distancia, contadas desde en donde estaban, informó.

Mientras la diligencia ascendía a la montaña precipitosamente, por un camino de zigzag, que sube hasta llegar a una elevación de unos 5,000 pies, Crosby comenzó a notar que gradualmente llegaban hasta una gran llanura, llamada Valle de las Vacas, en el centro del cual está la actual ciudad de Guatemala, lugar del destino final de los viajeros Mr. Crosby y Mr. Hilton. (**ELISHA OSCAR CROSBY, Memoirs OF ELISHA OSCAR CROSBY, REMINISCENCES OF CALIFORNIA AND GUATEMALA FROM 1849 TO 1864**, Edited by **Charles Albro Barker, The Huntington Library**, San Marino, California, 1945, Copyright, 1945, by the **Henry E. Huntington Library and Art Gallery**, Printed by **ANDERSON & RITCHIE: THE WARD RITCHIE PRESS**, Los Angeles, California, traducidas verbatim por doña **Anita Aparicio Fleischmann** los días 25, 27 y 29 de noviembre de 2019).

Respecto de los carruajes especiales para el servicio de diligencias sé que el 13 de mayo de 1873 el Organismo Ejecutivo de la república de Guatemala mandó hacer extensivo a los coches de empresas de diligencias y carretas el impuesto de seis pesos mensuales, que imponía a los carros el artículo 2 del acuerdo del 13 de junio de 1852. (**Índice general de las leyes emitidas por los gobiernos de la Revolución de 1871**, loc. cit., p. 80)

Me fue posible encontrar otro documento que también describe a las diligencias y al mismo tipo de viaje, realizado por Mr. Crosby, pero a la inversa, y efectuado 15 años después del narrado por él.

Todos los detalles se encuentran en el **Diario íntimo de don Enrique Guzmán**, nicaragüense exiliado en Guatemala por asuntos políticos de su patria, cuyos datos editoriales no los puedo comunicar aquí, porque la información del diario consabido proviene de la edición segunda del mismo, la cual carece de esos datos, edición que se encuentra en la **Biblioteca del Marqués de Vistabella** de Guatemala, conformada por dos tomos.

El que me sirvió para la obtención de las particularidades de las diligencias, y de los viajes efectuados en ellas, es el primero, pues en la p. 3 del mismo, Guzmán comienza con la narración de su diario, y allí igualmente inicia el relato que contiene la información que interesa a esta entrada.

El 25 de mayo de 1876, a las 7:00 a. m., Guzmán salió de la ciudad capital de Guatemala en un carruaje de las **Diligencias de Robles**, las cuales aún existían en el año de 1880, pues el gobierno central de la república de Guatemala, el 19 mayo de este último año, emitió una disposición en la que concedió a doña **Rosa de Robles** un permiso para que introdujese en la república, sin pago de derechos, y por una sola vez, 4,000 quintales de cebada para la manutención de los semovientes que empleaba en el servicio de las diligencias. (**Índice general de las leyes emitidas por los gobiernos de la Revolución de 1871**, ob. cit., p. 68)

Antes de que emprendieran la marcha, Guzmán y demás pasajeros de la diligencia, según recuerdo de él, tuvieron que pesar el equipaje en la Agencia, porque cada pasajero, por disposición de la misma, tenía que pagar de cuatro a seis pesos por su valija.

Don Enrique advirtió que aunque la tarifa que el señor Robles había hecho fijar en varios sitios públicos de aquella ciudad, aseguraba que el asiento de la diligencia por el viaje desde la ciudad sabida hasta el puerto de San José costaba 12 pesos, la Agencia obligaba a los pasajeros a pagar 16 pesos, los que sumados a los cinco que tuvo que pagar por el peso de su equipaje, dieron un total de 21 pesos de costo final de su tránsito por medio de la diligencia, suma de dinero que él estimaba como muy considerable, merced a una distancia de 24 leguas, y al hecho de la estrechez de los carruajes, "en que vamos apretados como sardinas", escribió.

En ese año, afirmó Guzmán, el señor Robles era el único empresario de diligencias en Guatemala. No dejó de aportar más datos sobre él, pues dijo que era un español "tan mal encarado como grosero y abusa frecuentemente de su monopolio y se complace en hacer rabiar a los viajeros que tienen la desgracia de caer en sus manos", señaló.

Después retornó a las singularidades que se produjeron cuando sucedía la acción de pesar las maletas de los pasajeros de las diligencias, puesto que indicó que mientras las pesaban, y también a los baúles, etc., tuvo lugar un altercado violento entre el empresario insolente y don **Benito Fernández**, comerciante hondureño, altercado a que dio lugar el señor Robles, explicó.

Luego comenzó el viaje, cuyo inicio, de acuerdo a lo escrito por don Enrique, sucedió en el momento en que la caravana, que estaba compuesta por tres carruajes y una carreta que transportaba los bagajes, emprendió su marcha.

En el coche más pequeño iba Guzmán, acompañado por su padre don **Fernando Guzmán**, don **Benito Fernández** y un hijo de este, de 12 años de edad, y por un francés, que era capitán de un buque, surto en aquel entonces en San José, explicó.

Informó que en los otros dos carruajes se transportaban don **Ramón Rosa**, don **José Saborío**, don **Leandro Lacayo**, el general don **Felipe Solares**, el general **Mendinita**, don **Carlos Murga**, don **Enrique Soto**, don **Manuel Arzú (Manuel Arzú Saborío**, cuya foto publico) y otros varios.

Comentó que el camino le pareció agradable, y que llovía ligeramente, con una brisa fresca, sin dejar de señalar que llegaron a Amatitlán a las 10:00 a. m., lugar en donde encontraron hospedaje, después de establecerlo en el hotel "La Amistad", en el cual, dijo, almorzaron perfectamente, para luego salir a las 12:00 a. m. hacia Escuintla, pero, aclaró, ya no con una lluvia ligera, sino bajo un aguacero torrencial.

En Escuintla se alojaron en el hotel del Comercio, en el que Guzmán ocupó un cuarto con su padre y con don Leandro Lacayo y Mendinita.

Aprovechó su estadía para comparar los datos de la **Geografía de Centro América de R. Toledo** con la realidad, y concluyó que aunque tal obra facilita el dato de que Escuintla, en aquel entonces, contaba con 10,000 habitantes, a él, en verdad, no le pareció tan populosa.

No dejó de exteriorizar la manera en que se entretuvieron después de la comida (cena) en el hotel, porque narró que en ese momento don Felipe Solares sacó de su carriel un naípe, y luego se puso a tallar un monte, pero a poco, indicó, uno de los apuntes tiró sobre la mesa un par de dados, e irremediablemente fue apartado el naípe, azares en los que, según recordó, perdió como 80 pesos.

Mientras don Enrique se acostaba, y ya acostado, la lluvia no cesaba un solo instante de caer, y él ponía atención a las tonadas andaluzas, que en uno de los corredores del hotel entonaba Pepe Saborío, acompañándose con una guitarra malísima, explicó.

A las 7:00 a. m. del día siguiente salieron de Escuintla, y después tuvieron que soportar los problemas que provenían de un camino pésimo, a consecuencia de la lluvia que cayó la noche anterior, hasta que a las 9:30 a. m. llegaron a un lugarejo llamado El Naranja, que distaba de Escuintla escasas cuatro leguas, en donde debían almorzar, dijo Guzmán.

Manifestó que desde las 10:00 a. m. llovía a cántaros, por lo que era imposible continuar con el viaje entre tanto no escampara, circunstancia que en vano esperaron, porque el clima les permitió ponerse en marcha hasta las 13:00 p. m., aunque todavía bajo la lluvia, que fue la responsable de que el camino se convirtiese en un pantano inmenso, escribió.

Don Enrique continuó con su relato y en él comunicó que a las 5:00 p. m. llegaron al puerto de San José, en donde se enteraron que el vapor "General Barrios" había naufragado el día anterior, y que el capitán de ese buque, que era un suizo, el portugués Pereira, a quien Guzmán había conocido en la ciudad de Guatemala, y varios oficiales y marinos, acababan de llegar a aquel puerto, en una de las chalupas del vapor naufrago, indicó.

En Europa quizás no regía la preferencia del público viajero por un medio de transporte en particular, merced a su costo y no a la rapidez de su desplazamiento, como sucedió en Guatemala en el año de 1884, según lo que se verá en el párrafo siguiente, pues don **Antonio Juan Bastinos**, pedagogo español, editor, escritor, socio de número de la Económica Barcelonesa de Amigos del País, corresponsal de la de Cartagena y comendador de la Real y Distinguida Orden de Isabel la Católica, en la p. 58 de su obra titulada: **Manual del Trabajo, nociones populares de Economía Política e Industria y Comercio, para las escuelas ampliadas y superiores, las de adultos, comerciales y de Artes y Oficios**, editada su edición segunda en el año de 1881, en Barcelona, especialmente en la **Librería de Juan y Antonio Bastinos, Editores**, Boquería 47, San Honorato 3, Ronda de San Antonio 95, informa esta observación del comportamiento del público usuario de los transportes: "Quien ha viajado en ferro-carril no querrá ir en diligencia, y ménos á pié."

El fenómeno indicado, ocurrido en Guatemala, lo conocí en el momento en que comprobé que el servicio de diligencias que recorría el tránsito entre la ciudad de Guatemala y Amatitlán también continuó siendo una realidad detectada desde 1857 hasta 1884, porque en este último año, la prensa local, dio la voz de alarma de que el público viajero ya no contaría más con las diligencias, por el aumento a dos pesos del valor de un asiento en la **casa Mejicanos**, y dijo que "Todo esto anuncia que en Amati- / tlan la vamos á tener gorda, seño- / res, y que el Ferrocarril de Escuin- / tla no estará pobre de pasajeros.", concluyó. (**Diario de Centro-América**, Guatemala, miércoles 30 de abril de 1884, vol. XXI, núm. 1,090, p. 1)

No solo la **casa Mejicanos** existía en ese año de 1884, también ofrecía sus servicios la **empresa de carruajes y diligencias de Gerard y Cía**, en cuyo anuncio publicitario se lee lo que sigue: "La empresa de carruajes y dili- / jencias de Gerard y Cia, concesio- / naria para el trasporte de la cor- / respondencia pone en conocimien- / to del público, que desde esta fe- / cha admitirá pasajeros para Ama- / titlan á razon de \$1 por asiento, / con opcion á llevar solo una (en blanco) de / equipaje. / Los carruajes salen de la puer- / ta del despacho de la Empresa á / las 5 ¼ en punto de la mañana y / llegan á Amatitlan á las 8 ½; salen / de regreso á las 2 ½ llegando á Gua- / temala á las 5 de la tarde. El pa- / sajero que no esté á la hora mar- / cada no tiene derecho á reclamar / la devolucion del importe de pa- / saje. / Guatemala, Mayo 5 de 1884.". (**Diario de Centro-América**, Guatemala, martes 6 de mayo de 1884, vol. XXI, núm. 1,092, p. 2)

El servicio de diligencias desde la ciudad capital de Guatemala hasta el departamento de Quetzaltenango, república de Guatemala, fue contratado por el Organismo Ejecutivo de esa república, cuestión que así lo demuestra una disposición de ese gobierno del 22 de junio de 1882, la cual contiene un contrato para establecer aquel servicio, contrato que fue aprobado el mismo día. (**Índice general de las leyes emitidas por los gobiernos de la Revolución de 1871**, op. cit., p. 152)

Casi diez años después, el gobierno central de esa república otra vez estuvo obligado a celebrar la contratación de tal servicio con los particulares.

Con ese objeto, la Secretaría de Fomento del Organismo Ejecutivo de la república de Guatemala, avisó al público que, en atención a lo dispuesto por la Asamblea Nacional Legislativa de aquella república, mediante el decreto número 122, datado el 10 de mayo de 1891, era indispensable admitir las propuestas tendentes a la contratación del servicio aludido.

En consecuencia, un diario de circulación amplia, editado en la ciudad capital de Guatemala, advirtió que el 29 de febrero de 1892 expiraba el plazo para admitir las propuestas citadas, "siendo aceptada la que / ofrezca mejores condiciones tanto / para el Tesoro público como para / el mejor servicio de los viajeros", indicó. (**Luis Alfonso Ortega Aparicio, Clasificación del diario La República de la ciudad de Guatemala, enero, mayo, junio y agosto de 1892, Publicaciones del Archivo Genealógico, Heráldico e Histórico del Marqués de Vistabella de Guatemala** --Guatemala, San José Pinula, edición en computadora del 16 de julio de 2013--, p. 19)

Un poco de tiempo más adelante, ya estaba restablecido el servicio de diligencias de marras, y tal situación está narrada en una carta datada en la ciudad de Quetzaltenango, el 25 de abril de 1893, suscrita por don **Manuel Aparicio Mérida** y dirigida a su padre don **Juan Aparicio Limón**, quien se encontraba, ese día, en su finca denominada **Santa Cecilia**, propiedad que estaba ubicada, en aquel entonces, en el departamento de Suchitepéquez, república de Guatemala, en la cual está escrito esto: "Juanito (don **Juan Aparicio Mérida**) quiere que la Lolita (doña **Dolores Rivera Peláez**, esposa de don **Juan Aparicio Mérida**) se vaya / cuanto antes, tiene que llevarse de aquí / una criada, una niña la Elena y un / criado; acabo de hablar con Meyer y / resulta que los trenes ya no corren / de Casa Blanca (una finca de don **Francisco Aparicio Limón**) á Retalhuleu, por lo / que sería difícil y molesto el viaje / de la finca hasta allá (finca **Santa Cecilia**) á caballo, prin- / cipalmente que tía Anita (doña **Anita Aparicio Limón**) y compa- / ñeras no son de á caballo- En vista / de todas estas dificultades se ha resuelto / el viaje en dilijencia, para lo cual / (pasa a la p. 23 del copiadador de cartas) ya está pedida una extraordinaria / á Guatemala y tomados cuatro asien- / tos en la ordinaria del prmo. lúnes. / Ud. verá que hace tomando tanto asien- / to con el objeto de que tía Anita, tía (sic) / Tonita y Deverona acompañen á / Lolita, así es que ellas deben venirse / con tiempo para estar listas el lúnes. (...) Deseo que también me diga si / (pasa a la p. 24 del copiadador de cartas) le parece que yo lleve á Lolita á Guatemala / ó si Don Tono, (**Antonio Rivera Porres**, padre de la Lolita) que tengo deseos de ir / de viaje, pues uno de los dos tenemos / que permanecer aquí."

Este servicio de diligencias, ya restablecido, también hacía el servicio de transporte de encomiendas, desde la ciudad capital hasta la ciudad de Quetzaltenango, particularidad que sucedió algunos meses después de lo descrito con anterioridad, según está comprobado en una copia de una epístola fecha en la ciudad de Quetzaltenango, el 25 de junio de 1893, copiada en las pp. 37 y 38 de uno de los copiadadores de cartas de la **familia Aparicio**, suscrita por el referido don **Manuel Aparicio Mérida** y dirigida a su primo hermano don **José Vicente**

Aparicio Sarti, quien, ese día y continuamente residía en la ciudad de Guatemala, en la cual es posible leer esto: "Mis varios telegramas que se refieren á la ne- / cesidad que tengo deque me venga la ropaque / dejé allí talvez te habrán fastidiado y si así / fuese, te pido mil perdones y te agradezco la / noticia que ultimamente me das, de que ven- / drá en un asiento de la dilijencia."

Sin embargo, a pesar de que los viajeros, en el año de 1891, carecían de diligencias para llegar hasta Quetzaltenango, siempre lo hacían, pues arribaban hasta la ciudad de Quetzaltenango, y hasta el departamento de Retalhuleu, república de Guatemala, por medio de sus bestias, y al parecer, también con el uso de sus carruajes, de acuerdo a este anuncio publicitario que transcribo, y conforme a la información extractada que de otros anuncios obtuve, datos que a continuación expongo:

"Palacio Hotel / El representante de este ameritado establecimiento tiene el honor de / poner en conocimiento del público que ha dispuesto rebajar á treinta y / cinco pesos mensuales la pensión, siendo el servicio tan elegante y esme- / rado como siempre, desde el primero del entrante. / Hoy se cuenta este Hotel como uno de los primeros en su clase, con / hermoso Salón de Billares, Cantina bien provista, elegante Comedor, / buenas y cómodas habitaciones para familias, salón de recibo, precioso / jardín á la europea, baños a toda hora, espaciosas caballerizas y con / cuanto puede exigir el cliente más delicado. / Un cocinero europeo se encuentra al frente de la cocina y todos los / domingos hay pescado fresco. Las personas que deseen desengañarse que acudan al establecimien- / to, y quedarán satisfechas. / Quezaltenango, 20 de febrero de 1899. / **Remigio García Gutiérrez** / REPRESENTANTE". (**El País**, diario independiente al servicio de los intereses generales --Ciudad de Quetzaltenango: Tipografía "El País", director: **Ricardo Contreras** y redactor: **Eugenio Meléndez Quirós**, oficinas: 5ª calle oriente, núm. 3, año I, núm. 270, sábado 22 de abril de 1899--, p. 2)

El **Gran Hotel** de Retalhuleu, departamento del mismo nombre, de **Pantoja y Cía.**, en el año de 1899, ofrecía "Magnífica caballeriza." a sus huéspedes.

En aquel año, el **Hotel Victoria**, por medio de su propietario **F. Laylle**, incluso hasta mediante su teléfono de larga distancia, número 141, prometía a su clientela "**Caballerizas: / debidamente atendidas**".

En el mes de diciembre de 1898 el **Hotel Franco Suizo** de la ciudad de Quetzaltenango, situado en la parte más alta de la población consabida, aseguraba esto a los que le favoreciesen con sus temporadas ahí: "Se tendrá un cuidado especial en la manutención y limpieza / de las bestias en la caballeriza, / **Que últimamente se ha trasladado / a un local inmediato al Hotel**". (íd. pp. 4 y 5)

En **El Correo de Occidente**, diario independiente, de la mañana, órgano de los intereses del departamento, que salía a la luz todos los días, menos los domingos, cuyo director, administrador y propietario era don **Pedro N. Garrido C.**, año I, núm. 61, datado en la ciudad

de Quetzaltenango, el 16 de marzo de 1898, p. 4, el mencionado **Hotel Victoria** publicó un anuncio publicitario firmado por don **Eugenio Pontacq**, en el que aseguró esto: "La caballeriza se recomienda por el bueno y abundante forra- / je de que está provista."

En el mismo número del diario sabido, p. 2, se encuentra un anuncio de esa misma clase, fechado en Quetzaltenango, el 24 de febrero de 1898, publicado por **Gómez y Estrada**, propietarios del **Gran Hotel COLON**, sito en la calle de los bancos de la ciudad de Quetzaltenango, en el que ofrecieron a su clientela: "Amplias caballerizas con buenos empleados y abundante fo- / rraje."

Mientras que en el año de 1891 no existía el servicio de diligencias desde la ciudad de Guatemala hasta Quetzaltenango, como ya quedó demostrado, tal servicio, el año siguiente, sí se prestaba entre la ciudad de Guatemala y la Antigua Guatemala, singularidad que está comprobada en una crítica exteriorizada el miércoles 8 de junio de 1892 por un diario de gran circulación de la ciudad de Guatemala, dirigida a cotejar la realidad con lo comunicado en un informe mensual del 11 de mayo del mismo año, escrito por el coronel don **Francisco Corzo**, jefe político (gobernador departamental) del departamento de Sacatepéquez, república de Guatemala, en el que aseguró que la carretera que conduce desde aquella urbe del período del Imperio español a la ciudad de Guatemala (Nueva Guatemala de la Asunción) se conservaba en buen estado el día de la fecha de su informe, crítica en la que está expresado esto: "sin embargo ayer (7 de junio de 1892) ingre- / só de la Antigua una diligencia / hasta las 4 ½ de la tarde habiendo / salido de allá á la hora de cos- / tumbre".

Atañente a este servicio de diligencias, es adecuado comentar que mi abuela materna la Ilma. señora doña **María Stella de Jesús Saravia y Ziri6n de Aparicio, marquesa de Vistabella**, me dijo que cuando su madre doña **Jesús Ziri6n Lara de Saravia**, venida a la vida en la ciudad de Guatemala el 21 de enero de 1892, iba a la Antigua Guatemala, con la intenci6n de pasear, la cuesta de las Cañas, que antecede a la entrada de esa ciudad antigua, era tan áspera que necesitaban andarla a pie, pues los caballos que tiraban de las diligencias, no soportaban la densidad de las mismas, sumada a la carga y al peso de sus pasajeros. (**Ortega Aparicio, Clasificaci6n del diario...**, loc. cit., p. 55)

En el año de 1892 tampoco existía el servicio de diligencias que hiciese viajes hasta el litoral atlántico de la república de Guatemala, y prueba de ello es un editorial del diario **La Repúbrica** de la ciudad de Guatemala, titulado "El Ferro-carril al Atlántico", publicado por su autor, identificado con las iniciales **J. M.**, en el núm. 337, t. II, de ese diario, fechado el jueves 25 de agosto de 1892, en el que demostró su interés de querer un camino fácil, "siquiera carretero, para dirigirse / por un puerto en el Atlántico á / los EE. UU. de Norte América ó / á Europa. Y decimos siquiera / carretero no porque no sea el fe- / rro-carril nuestro camino preferi- / do en este caso, sino poner las / cosas en el punto más asequible / á nuestra condici6n de incipientes / en el gran movimiento universal. Porque, ciertamente, sería prefe- / rible hacer un viaje en diligencia / hasta uno de nuestros puertos en / el Atlántico, antes que hacer un / rodeo por el Sur, vía de Panamá, / como lo hemos practicado desde / hace 31 años.", escribió. (íd., p. 79)

En este año de 1892, a pesar de la falta de cobertura, por parte de las empresas de diligencias, de algunas vías de la república de Guatemala, existieron varias empresas que daban el servicio de diligencias, y una de ellas pertenecía a don **José Ignacio Palomo y Mollinedo**, que giró bajo la razón social de **José Ignacio Palomo y Co.**

En el giro de su negocio, el señor Palomo tuvo que soportar un atraso en la puntualidad acostumbrada por sus diligencias, merced a un hecho deplorable, que su compañía hizo público en un medio de comunicación de ese tiempo, de esta manera:

"¡¡Envenenamiento!! / Diez de nuestras mejores bes- / tias han muerto con síntomas de / envenenamiento, según el dicta- / men de los prácticos que las re- / conocieron. Esta ha sido la / causa de que hayan llegado con / algún retraso, las diligencias de / nuestra empresa. Estos indig- / nos manejos no nos harán des- / mayar, antes bien pondremos / mayor empeño en que el público, / que hasta hoy nos ha favorecido, / quede satisfecho. / Ofrecemos MIL PESOS de / gratificación al que compruebe / quien es el autor de ese daño ó / de cualquier otro que nos sobre- / venga con motivo de la empresa / de diligencias que tenemos esta- / blecida. Guatemala, agosto 22 de 1892. / José Ignacio Palomo y Co.". (ibíd. p. 94)

El negocio de diligencias, en el año de 1892, efectuado en la república de Guatemala, comprendía hasta las compraventas de los carruajes especiales para este negocio, y un ejemplo lo constituye un anuncio publicitario, publicado en la p. 3 del **Diario de Centro-América**, vol. LVIII, núm. 3122, editado en la ciudad de Guatemala, el jueves 21 de abril de 1892, cuyo texto transcribo en seguida:

«**IMPORTANTE** / Se venden dos diligencias de 1a / clase, grandes, sólidas y de la / mejor construcción, con aparato / encima para cargar equipajes. / **Informará** / Don José Víctor Sánchez en la / Tipografía "La Unión"».

Las cartas privadas

La correspondencia es también otra fuente de la Historia, y he decidido usarla para comunicar en esta publicación que en el año de 1893 las diligencias recorrían el camino que conducía desde la ciudad de Quetzaltenango a Santa María de Jesús, departamento de Quetzaltenango, que en el año de 1894 los viajes en diligencias continuaban cubriendo el recorrido llevado a cabo entre la ciudad capital de Guatemala y la ciudad de Quetzaltenango, e igualmente para demostrar que el año siguiente estos medios de transporte también eran usados para transitar desde el departamento de Quetzaltenango hasta San Felipe, departamento de Retalhuleu, y

que en el año de 1897 la transportación de pasajeros desde la ciudad de Guatemala a la ciudad de Quetzaltenango, y viceversa, aún seguía haciéndose a caballo o en diligencias.

He aquí los datos provenientes de esa correspondencia:

En una carta fechada en la ciudad de Quetzaltenango, el 25 de abril de 1893, suscrita por don **Manuel Aparicio Mérida**, y dirigida a mi tatarabuelo y cuatro abuelo don **Juan Aparicio Limón**, él escribió esto (p. 2 de la carta y 23 del copiador de cartas) "Dejamos que se vengan el Sabado, / yo iré en dilijencia á traerlas á San- / ta Maria, descansarán el Do- / mingo y estarán en camino el / lunes."

El 14 de febrero de 1894, mi tatarabuelo don **Juan Aparicio Mérida** (1856-1897) ilustre filántropo que por su caridad cristiana socorrió a los necesitados, fechó en Zunil, departamento de Quetzaltenango, república de Guatemala, una carta que dirigió a su padre don **Juan Aparicio Limón** (1834-1899) quien se encontraba en su finca "Santa Cecilia", ubicada en el departamento de Suchitepéquez, el cual pertenece a la misma república, en la que le informó que sus hermanos don **Manuel** y don **Alberto Aparicio Mérida** ya habían emprendido el viaje en diligencia desde la ciudad de Guatemala hasta Quetzaltenango.

Algunos días más adelante, don **Manuel Aparicio Mérida**, dató en Quetzaltenango una epístola el 19 de febrero de 1894, que dirigió a su padre don **Juan Aparicio Limón**, quien todavía estaba en esa finca, en la que le recordó que al llegar a Los Encuentros, departamento de Sololá, república de Guatemala, el sábado 17 del mismo mes y año, le envió un telegrama para darle parte de su arribo a Quetzaltenango, en compañía de su hermano don Alberto, ambos procedentes de la ciudad de Guatemala. (**Luis Alfonso Ortega Aparicio, Efemérides familiares y económicas de los Aparicio año 1894**, Guatemala: edición en computadora, efectuada en el Año de Gracia de 2000, pp. 8-11)

En el año de 1895 ya existían diligencias que viajaban desde Santa María de Jesús, departamento de Quetzaltenango, hasta San Felipe, departamento de Retalhuleu, circunstancia narrada por don **Manuel Cárdenas Quiñones** en una carta que él fechó en San Felipe, el 26 de febrero de 1895, y que dirigió a su tío carnal don **Juan Aparicio Limón**, residente en New York, según la epístola mencionada, de esta manera: "Le noticio que el nuevo camino carretero / de Santa Maria á esta Ila se concluyo hasta / Patio de Bolas, la semana pasada binieron / dos diligencias con pasageros pasaron perfectamente."

El referido don **Juan Aparicio Mérida** dató en la ciudad de Guatemala una carta el 20 de mayo de 1897, que dirigió a su esposa doña **Dolores Rivera Peláez de Aparicio**, pero cuando lo hizo erró involuntariamente, pues en vez de escribir Guatemala, escribió Quezaltenango, error que seguramente se debe a la singularidad de que él estaba acostumbrado a fechar todas sus epístolas ya en Zunil, departamento de Quetzaltenango, ya en la ciudad de Quetzaltenango.

La paleografía de la carta consabida se la debemos a los expertos en paleografía don **Edgar Juan Aparicio y Aparicio, marqués de Vistabella**, nieto materno del indicado don Juan Aparicio, y abuelo materno mío, y don **José Manuel Montúfar Aparicio**, ambos numerarios y fundadores de la **Academia Guatemalteca de Estudios Genealógicos, Heráldicos e Históricos**, fundada en la ciudad de Guatemala, el 10 de marzo de 1952, en la cual observamos toda esta información que a continuación expongo:

"Mi querida Lolita: Llegué bien y por tu telegrama se que todos están buenos, de lo que me alegro mucho. Yo he tenido la felicidad que no he tenido la neuralgia ni un día. En cuanto llegué fui a ver al General Reyna (presidente de la república) y fué muy fino conmigo, me preguntó por toda la familia y hablamos de todo. Hoy lo volveré a ver. Ayer visité la exposición (**Exposición Centro-Americana**) y francamente te diré que honra a nuestro país. Semejante obra es espléndida; el boulevard (**Boulevard 30 de junio** --hoy **Avenida La Reforma**--) es espléndido, tanto, que estando uno en ese paseo, no se cree que fuera Guatemala sino París. Hay mucho lujo en todo y se siente uno orgulloso de tener ahora una espléndida capital. Yo deseara que tu vinieras a conocer aunque fuera por poco tiempo, tanto que si te decides puedes arreglar tomando una diligencia y que Tono (don **Antonio Rivera Peláez**) te venga a dejar a Tecpán, que yo iré a encontrarte, pues francamente vale la pena venir: tú ya no conocerías Guatemala. Los muchachitos (don **Juan Francisco**, doña **Julia**, don **Carlos** y don **Eduardo Aparicio Rivera**) los puedes dejar: Julita en tu casa y los muchachos internos en su colegio, encargándole a Don Alfonso no los deje salir para nada, sino solo con él. Este viaje tuyo sería por dos semanas. Ya vez que no es tanto tiempo. Espero me pongas un telegrama cuando recibas esta diciéndome si te animas a venir y cuando para estar yo listo. Azzali me vino a ver y me dijo que aunque sea sin subvención que quiere ir a Quezaltenango con su compañía, con tal que abonen los palcos, como la vez pasada, y se le costee el viaje de aquí a esa a caballo. Dice que su compañía es mucho mejor que la que llevó allí. (Yo no he ido al teatro por lo que no te puedo dar mi opinión.). Le telegrafí a Bruni para ver si se consigue llenar el abono, y al contestarme favorablemente lo arreglaré aquí. Con todo lo hermoso de la exposición, de lo regio de los paseos y lo espléndido de tantísimos edificios, la situación está apretada. Hay gran escasez de plata y es muy probable que se declaren los billetes de los Bancos de circulación forzosa por poco tiempo para poder dar al Gobierno, entre todos ellos, 2,000,000.00 de pesos que necesita para pagar a sus empleados lo que se les debe de sueldos atrasados. Con esto se sale del paso; pero entre poco estaremos en peor situación que no se puede ni pensar como se saldrá del paso, ni que se hará, pues la situación económica es insostenible. Ya no hay que pensar en los candidatos de marras pues Reyna se quedará pese a quien pesare y vale mas así pues como este caballero es respetuoso para con los ciudadanos y sus intereses y ya tiene la experiencia del periodo que transcurre será en la parte económica y fiscal del país bueno para el periodo siguiente. Adiós querida mujercita no sabes cuánto deseo te decidas a venir pues no me gusta nada sin mi amorcito y si no vienes no iré ni a conocer la compañía de Ópera. Abrazos a mis hijitos Cuidate mucho y recibe el corazón de tu marido que tanto te quiere. Juan".

El tránsito de las diligencias que salían, en ese año de 1897, de la ciudad capital, con destino al suroccidente de la república, pasando por el poblado llamado Tecpán, que en aquel año y ahora pertenece a la jurisdicción político-administrativa del departamento de Chimaltenango, incluía el paso y estancia, para mansión de descanso de los pasajeros, en el “**Hotel San Rafael**”, que estaba situado en la finca **San Rafael, o San Rafael el Viejo, o la Toma**, municipio de Santiago Sacatepéquez, departamento de Sacatepéquez, especialmente hacia la orilla sur de la carretera antigua que conduce a la Antigua Guatemala, con paso obligatorio por el pueblo de Mixco (antiguamente denominado Santo Domingo Mixco) municipio del mismo nombre, departamento de Guatemala, hotel nombrado así inadecuadamente, porque de acuerdo a una tradición oral que recibí, hacia el año de 1986, de don **José Manuel Montúfar Aparicio**, citado anteriormente, quien conoció el edificio antes de su desaparición, el mismo era una casa que servía para el objeto dicho, levantada en el tiempo del imperio español, constituida por un solo nivel, corredor, pilares y por algunas habitaciones, totalmente diferente al recinto que fue ocupado por un hotel que estuvo ubicado en la finca llamada “**San Rafael las Delicias**”, cuyo propietario, reputado por tal, en el año 1937, era don **Ernesto Ruttimann**, hoy identificada con el nombre de **San Rafael las Hortensias**, cuya construcción aún existe a la fecha, pero ya no es utilizada para funciones hoteleras, el cual vino a sustituir aquella casa antigua, por una obra de más de un nivel, cuya arquitectura es estilo suizo, construida en un lugar distinto al de la edificación antigua, y años después de que las diligencias ya no transitaban por allí, pues ya existía el 1 de marzo de 1937, día en que don **Ernesto Álvarez G.**, ingeniero topógrafo, practicó unas operaciones de medición de un terreno situado al norte de ese lugar.

Es mi deber colacionar la tradición oral que recibí con la obra de un depositario de las fuentes de la Historia para tratar de confirmarla como confiable para que sea parte de la Historia, y en el fiel cumplimiento de la metodología científica que es indispensable observar puntualmente en toda labor científico-histórica, he de comunicar a los receptores de este trabajo que el 12 de agosto de 1897 el general de división don **José María Reyna Barrios (José María Reina Barrios)** presidente constitucional de la república de Guatemala (1892-1898) emitió un acuerdo en el palacio del Poder Ejecutivo de aquella república, sito en la 8ª calle poniente, entre la 6ª y la 5ª avenidas de la hoy zona 1 de la ciudad capital de Guatemala, particularmente en la esquina suroriente de la 5ª avenida y 8ª calle de la zona consabida, esquina opuesta al edificio que hoy ocupa la **Biblioteca Nacional**, mediante el cual nombró como jefe político del departamento de Quetzaltenango al coronel don **Roque Morales**, circunstancia que hizo que este saliese de la ciudad de Guatemala, rumbo a Quetzaltenango, acompañado, durante el recorrido de varias leguas, por el Lic. don **Manuel Estrada Cabrera**, secretario de Estado en el despacho de Gobernación y Justicia, y por tanto, miembro del gabinete del presidente de la república, con la mira de discurrir, íntimamente, lo relativo a la junta patriótica que fue formada en Quetzaltenango para apoyar a la Revolución del Occidente, cuyo objetivo era apartar del poder al general Reyna.

El día en que ambos emprendieron el viaje, el ingeniero don **Salvador Herrera (Salvador Herrera Luna)** se encontraba en el aludido hotel “San Rafael”, quien al enterarse de que

Estrada Cabrera había llegado a aquel lugar, intentó ocultarse, merced al hecho de que el primero era enemigo político del segundo, pero como el ministro de Gobernación era muy listo, luego averiguó que el carruaje que estaba parado frente al hotel era el de Herrera, información que le hizo tomar el dictado de no tardarse mucho tiempo ahí, y rápido retornó a la ciudad, por lo que a Herrera le fue imposible enterarse de mayores detalles de lo que ambos individuos hablaban en esos momentos. (**José Lizardo Díaz Ovalle, de la Democracia a la Dictadura** --Guatemala, **Imprenta Hispania**, año de 1946--, pp. 28, 30 y 31)

Queda demostrado que en este tiempo el servicio de diligencias ya estaba bastante extendido, pero el jueves 23 de julio de 1903, don **Onofre Recinos**, anunció en el diario **La República** de la ciudad de Guatemala, p. 6, que disponía, en aquel entonces, y en la Calle Real de Las Vacas, número 12, San Pedrito, de buenas mulas de silla y de carga para alquilarlas, a precios cómodos, destinadas a todos los departamentos de la república.

El Tranvía o Ferrocarril Urbano de la ciudad de Guatemala y el de la Antigua Guatemala

Respecto del **Tranvía o Ferrocarril Urbano** de la ciudad capital de Guatemala, existen datos que debo compartir por medio de esta entrada:

El gobierno central de la república de Guatemala emitió una disposición el 21 de mayo de 1880, mediante la cual prorrogó el plazo concedido en el año de 1879 a los empresarios **J. B. Bunting** y **D. P. Fenner** para iniciar los **Ferrocarriles Urbanos** en la ciudad de Guatemala. (**Miguel A. Urrutia, Índice de las leyes emitidas por el gobierno democrático de la república de Guatemala**, desde el 3-6-1871 hasta el 30-6-1881 --Guatemala: Tipografía "El Progreso", 8ª calle poniente núm. 6 BIS., año de 1882--, p. 36)

Llegaron a mi conocimiento las tarifas de ese medio de transporte urbano, vigentes en el año de 1884, y la información de que el gerente de esa compañía, en el mismo año, era don **Julio o Julián Novella Damerio**. A continuación transcribo el aviso que contiene las tarifas:

"Ferrocarril Urbano de Guatemala / **Aviso al Público**. / La Junta Directiva teniendo / en cuenta el mejor servicio pú- / blico en los días de la próxima / feria ha dispuesto que desde el / 1.º de Mayo al 4 inclusive, los / carros de la Compañía corran / de la manera siguiente: / De las 6 a. m. á las 7 p. m. en / sus respectivas líneas. / De las 10 a. m. á las 7 p. m. / solamente desde la plaza Mayor / al Hipódromo y viceversa. / El precio de pasaje será de / medio real por persona á Joco- / tenango y medio real de este / punto al Hipódromo, por sus / dos líneas distintas y compren- / den entre ambas una distancia / mayor de una milla. / Guatemala, Abril 28 de 1884. / J. Novella, / Gerente."

Una nota periodística criticó ese aumento al pasaje así: "**Tranvía**-- Ya vieron nuestros / lectores la graciosa tarifa que dió / á la luz la empresa del ferro-carril / Urbano! Medio real por arrastrar / al prójimo de la Plaza de armas á / la de Jocotenango, medio desde / este punto al hipódromo y supo- / nemos que otro tanto cobrará des- / de el Calvario á la Plaza y de / aquí igual precio hasta la esquina / del Teatro.-- Señores del Tranvía, / cuántas millas hay del Calvario á / la plaza, de aquí á Jocotenango, / de este punto al Hipódromo y del / Teatro á la cuarta vez plaza. ¡Qué / se ha hecho el contrato de cobrar / medio por cada milla! ó es que / miden las distancias con gemelos / invertidos! no sería mejor para vo- / sotros y para el público cobrar me / dio por el espacio comprendido / entre los cinco cambios de carros! / Hacedlo así, que al ménos tendrá / el mérito de la audacia.". (**Diario de Centro-América**, Guatemala, miércoles 30 de abril de 1884, vol. XXI, núm. 1,090, pp. 1 y 3)

La feria de mayo, la primera de cada año, pues la segunda se celebraba en el citado pueblo de Jocotenango, en la quincena primera de agosto de cada año, y la tercera, allí mismo, el 30 de noviembre de cada año, de acuerdo al decreto gubernativo número 216 del 16 de agosto de 1878, fue un dolor de cabeza para cada usuario del Ferrocarril Urbano, en este año de 1884, pues la prensa nacional creyó oportuno denunciarlo así cuando finalizó la feria.

Consideró que había llegado el caso de que la autoridad interviniese para encargarse de vigilar por la efectividad del imperio del orden, para evitar abusos y las vejaciones al público, más aún cuando este pagaba con objeto de obtener un servicio.

Estimó que era indispensable que ella emitiese un reglamento para que la empresa del tranvía se sometiese a él, de la cual el público continuamente exteriorizaba sus quejas, con verdadera razón, indicó.

Comprobó que los reclamos de la prensa ya eran ineficaces, puesto que la empresa sabida abusaba "sin impor- / tarle un comino; su único objeto / es arrancar dinero, haciendo á un / lado los compromisos y poniendo / á su servicio hombres faltos de / toda educacion.", escribió.

La prensa denunció que el miércoles 30 de abril de 1884, por la noche, y con motivo de la larga estación del carro del tranvía número 5, uno de los pasajeros interrogó al conductor, "y este con mal hu- / morado acento manifestó que no / tenia mas que aguardarse, que / le importaba poco la tardanza y / que el reclamante fuera si le da / ba la gana á quejarse á la direc / cion.--Como era natural el pasa- / jero reprendió al conductor y / cuando este descendia del carro / oimos un insulto propio de los / conductores del tranvía y si no es / que casualmente ocupan el carro / unas Señoras, el conductor hu- / biera tenido que lamentar la pér- / dida de las muelas ó la disloca- / cion de alguna costilla.", expresó.

Indicó que largo sería enumerar las faltas cometidas durante los días en que duró la feria, y por eso comentó exclusivamente esto: "la tarifa se la lle- / vó el diablo, se cobraba y reco- / braba á discrecion acordándose / de que la ocasion es calva y de / que á rio revuelto ganancia de / pescadores. En suma, el público / pide á gritos á la autoridad que / corresponda, que ponga

coto á / los abusos del tranvía: nosotros / nos asociamos á su justa queja / pues esto pasa de castaño oscuro / y no es estraño que los pasajeros / de pocas pulgas hagan una San / Quintin con los conductores.", finalizó. (**Diario de Centro-América**, Guatemala, lunes 5 de mayo de 1884, vol. XXI, núm. 1,091, p. 1)

En la ciudad de Guatemala, en el año de 1889, la **Compañía anónima del Ferrocarril Urbano** tenía su oficina en la Avenida del Golfo, número 36, de esa ciudad, y el 3 de octubre del año referido, su gerente, don **Luis Echeverría**, estaba interesado en informar que la empresa contrataría la entrega de 50 a 100 arrobas diarias de zacate, puestas en sus establos, por el término de un año. (**Edgar Juan Aparicio y Aparicio, marqués de Vistabella, y Luis Alfonso Ortega Aparicio, Historia y Genealogía de la familia Sáenz de Tejada**, San José Pinula, Guatemala, edición en computadora, efectuada el 5 de diciembre de 2017, p. 90)

Los datos de la **Memoria o Informe de la Oficina de Estadística** de la ciudad de Guatemala, correspondientes al año de 1891, fueron publicados en la p. 1 del **Diario de Centro-América**, vol. LVIII, núm. 3122, editado en la ciudad aludida el jueves 21 de abril de 1892, y en ellos es perceptible que el **Ferrocarril Urbano** de esa ciudad tenía, en aquel tiempo, 33,280 yardas inglesas, y que su movimiento alcanzó el número de 1,286,068 pasajeros, usuarios del servicio.

Es estraño que a la fecha sea posible conseguir el nombre y los apellidos de alguno de los usuarios del servicio del Tranvía de la ciudad capital de Guatemala, pero lo estraño a veces sucede, y así ocurrió cuando descubrí que don **José Tible Machado** (profesor de la lengua francesa en la **Escuela de Comercio** de la ciudad de Guatemala desde el 21 de mayo de 1892) había sido uno de esos usuarios, en el año de marras, de acuerdo a la transcripción de la noticia que ahora comunico: "**Pérdida**.-- En uno de los carros / del Tranvía se extravió ayer un to- / mo encuadernado á la rústica en / papel amarillo. Se llama «*La gue- / rra aux rois*» [la guerra a los reyes] (La Revolución) por / A. Sorel, y su dueño es don José / Tible Machado, quien agradecerá / su devolución.". (**Diario de Centro-América**, director **José María Alejos**, Guatemala, sábado 23 de abril de 1892, vol. LVIII, núm. 3124, p. 2)

En el año de 1896 existió, en la ciudad de Guatemala, otra forma de transitar, y era mediante el **coche de San Francisco**, cuya existencia está comprobada gracias a que así se desplazaban los que iban a Jocotenango, para asistir no a la feria de mayo, ni a la de noviembre, sino a la también anual, que se efectuaba en la quincena primera del mes de agosto, tal como sucedió en ese año de 1896, de acuerdo a esta crónica periodística: "Los que iban [a la feria de Jocotenango] en el coche de San Francisco, / no por eso se sentían disgustados, lo cual hace / ver que aquí no impera el odio de clases.", respecto de aquellos que se transportaban hacia esa feria en carruajes magníficos, conducidos por cocheros vestidos con propiedad.

Don **Eduardo Palomo Lara**, durante dos meses, fue gerente de la **Empresa del Ferrocarril Urbano** de aquella ciudad, y el 13 de diciembre de 1902, se supo en aquel núcleo urbano que había renunciado y que le habían admitido la dimisión.

Durante el interinato del señor Palomo, quien ocupaba otro destino importante en esa empresa, antes de ejercer el interinato en la gerencia de la misma, "trató con acierto de modificar el / servicio y logró mucho."

En el tiempo en que ocurrió su renuncia era sabido que "para ese puestecito se / necesita ahora un carácter especial (...) allí hay que ir a- / vante contra viento y marea y hacerlo / todo y ser de todo, hasta veterinario, / porque cuando una mula, por ejemplo, / esta estitica, hay que abrirle la boquita / y hacerle tragar la píldora salvadora, / ó calillarla, ó ponerle enemas á ojos / cerrados y expuesto á recibir un par / de coces y tres más. / Que un carro descarrila y ni los ani- / males ayudados por el cochero, por el / conductor y por algunos pasajeros / buenotes y desesperados pueden lo- / grar hacerle entrar en la vía? Pues allí / mete sus manos el Gerente, se afianza / contra una piedra, describe la hori- / zontal apoyado en el vehículo y puja / más que un quebrado, hasta que, por / fin, penetra el armatoste en su sitio. (...) Devanamiento de sesos para corre- / gir el servicio é introducir mejoras que / valgan el aumento de pasaje. Discursos convincentes y pruebas de / pelo en pecho para los accionistas ais- / lados y reunidos en sociedad. / Hablar el indio, como un indio, pa- / ra comprar el maíz, la paja, la cebada / etc. / Entender el oficio de guarnicionero / y de tejedor de cables para los arreos / y riendillas. / Saber de herrería más que un herre- / ro, para entenderse con los frenos y ... / sobre todo... saber poner el freno. (...) Entender de empedrados para la / construcción de nuevas líneas que es- / tán en proyecto. / (...) Ser honrado á carta cabal, para po- / der llevar tranquila la conciencia y el / alma en un hilo del número 60 (...)"

Otros gerentes de esta empresa fueron el señor **Smith** y luego don **Isidro de la Torre**, quien introdujo algunas mejoras en ese servicio de los tranvías y posteriormente dejó de suplente interino a Palomo. (**Aparicio y Aparicio y Ortega Aparicio**, op. cit., p. 90)

Para una mayor ilustración, acompaña a esta publicación una foto recogida por mí, con una cámara fotográfica digital, cuya original fue captada con una cámara fotográfica desde la parte alta del Teatro Colón, de la ciudad de Guatemala, y publicada, en aquella ciudad, mediante un medio de comunicación, el 15 de septiembre de 1892.

A la derecha de la fotografía se observa un carro del **Ferrocarril Urbano o Tranvía**, tirado por su respectivo tronco de mulas, y transitando frente a la casa que fue de la habitación del poeta guatemalteco **Pepe Batres (José Batres Montúfar)** y frente al costado norte de la plaza del teatro consabido (hoy 8ª calle oriente y 11 avenida norte de la zona 1 de la ciudad mencionada).

Como esta ilustración puede resultar insatisfactoria, por su resolución mala, decidí captar otra foto con una cámara fotográfica digital, pero cuya original no reproduce la imagen de un tranvía, sino de un omnibus antiguo simple, o sea de un piso, y tirado por dos caballos, a diferencia de los modernos, que eran jalados por tres caballos y fueron dobles, porque eran de dos pisos: uno interior y el otro exterior.

La similitud de este omnibus antiguo simple con el tranvía guatemalteco de la ilustración anterior me motivó a decidirme a incluir esta ilustración segunda en este estudio.

El omnibus antiguo simple está atrás de la victoria, tirada por un caballo, que se observa al frente de esta ilustración, y el omnibus antiguo simple es fácil de ubicarlo, porque se miran con claridad sus cinco ventanas y la simpleza de su estructura, puesto que el cochero que lo conduce no tiene ningún respaldo para afianzar su espalda.

La fotografía que reproduce la imagen del omnibus antiguo simple fue captada frente a la Bolsa de París, situada en la plaza de su nombre, cerca del boulevard Montmartre, y en la misma destacan las columnas grecorromanas del edificio de la Bolsa. (Honorable **monsieur du Taiguy**, historiador y del Departamento del Exterior de la Francia, **Historia y reseñas de París (ilustrada)** --Canadá: Griffin & Campbell Guelph, año de 1896--, pp. 218 y 236)

Hasta aquí las noticias históricas sobre el tranvía de la ciudad de Guatemala, y ahora paso a informar respecto del de la Antigua Guatemala, de esta manera:

Casi a mediados del año de 1884, los antigüeños estaban de plácemes, porque se había formado una compañía promovida por don **Francisco Méndez**, con objeto de construir una línea de tranvía o Ferrocarril Urbano, construcción acordada, para la ciudad cabecera del departamento de Sacatepéquez, por el Organismo Ejecutivo de la república de Guatemala, el 6 de mayo de 1884. (**Índice general de las leyes emitidas por los gobiernos de la Revolución de 1871**, op. cit., p. 165)

La línea iba a comenzar en el pueblo de Pastores, departamento de Sacatepéquez, república de Guatemala, e iba a terminar en el de Ciudad Vieja, misma jurisdicción.

Estaba planificado que la línea pasara por la Antigua Guatemala, en "cuya vía se establecerán / las ramificaciones necesarias", informó la prensa guatemalteca.

Estaba previsto que la compañía tuviese un capital constituido por \$30,000.00 (treinta mil pesos) dividido en 600 acciones de valor nominal de \$50.00 cada una.

La Sociedad accionada aludida había sido aprobada por el Supremo Gobierno, y la concedió el término de diez años para la explotación de la línea y sus ramificaciones.

De acuerdo a las declaraciones exteriorizadas por el señor Méndez, en fecha cercana al jueves 8 de mayo de 1884, habían sido suscritas muchas acciones, y se estimaba que todas las personas acomodadas de la Antigua iban a comprar gran número de las mismas, sin excluir la esperanza de que tales particulares iban a mostrar interés y a empeñarse por la realización de ese proyecto, "pues es induda- / ble que, además de ser productivo / como se observa con la Empresa de / esta Capital, es un trabajo que pro- / porciona comodidad á todos los / habitantes de la jurisdicción por / donde atravesará la línea, y es un / medio que deben aprovechar los /

finqueros de dicha jurisdicción / quienes podrán trasportar sus / productos á la cabecera de aquel / Departamento, y más tarde lle- / varlos á Palín hasta donde se ex- / tenderá la vía con el objeto de que / allí pueda tomarlos el Ferro-car / ril de San José.", explicó la nota periodística. (**Diario de Centro-América**, ciudad de Guatemala, jueves 8 de mayo de 1884, vol. XXI, núm. 1,094, p. 1)

Los carruajes privados

Entre los vehículos privados se encontraban los carruajes adquiridos por compraventas, negocios jurídicos que se ofrecían a los posibles interesados en anuncios publicitarios, tal como el que a continuación transcribo, obtenido de la p. 3 del **Diario de Centro-América**, año XIII, 3ª época, vol. LVIII, núm. 3123, editado en la ciudad de Guatemala, el viernes 22 de abril de 1892:

"**CARRUAJE.** / Se vende barato un mag- / nífico *landau* nuevo, gran- / de y ligero. Para informes / ocurrir á la Dirección de / este periódico."

Ahora bien, estos carruajes ¿en dónde eran fabricados: en el extranjero o en Guatemala?

En el año de 1892, tanto los carruajes privados como los dedicados al transporte público (diligencias) o los destinados a ser alquilados (carruajes de punto o de sitio) eran, posiblemente, fabricados en Guatemala, de acuerdo a lo que se ve en este anuncio publicitario, publicado en **La República**, diario independiente, político y de los intereses generales del país, año I, núm. 165, editado en la **Tipografía "El Comercio"**, ubicada en la 9ª calle poniente núm. 20 de la ciudad de Guatemala, el sábado 16 de enero de 1892, cuyo director y administrador era, ese día, don **Agripino Zea**, p. 3:

"**TALLER MECANICO de Juan (...) düttenmoser** HERRERIA MAQUINARIA Carrosería / Se encarga de hacer toda clase de obras de herrería, como barandas, escaleras, balcones, puertas y ventanas de hierro. Composiciones de máquinas de toda clase.--- Compostura de carruajes y fábrica de carruajes.--- Carros de negocios. Pone cañerías de todas (...) Monta toda clase de maquinaria dentro y fuera de la capital. Fabrica trenes para el beneficio de azúcar.--- Elevadores para café, &, &, &, &. Se garantiza la puntualidad y esmero. Se hierran caballos. También se encargan de instalación y compostura de toda clase de aparatos eléctricos. TELEFONO NUMER (SIC) 50--4ª AVENIDA SUR NUMERO, 46."

Uno de los carruajes privados de la ciudad de Guatemala fue el de la **familia de Angulo**, usado por esta familia en aquella ciudad.

Tengo noticias sobre este carruaje, gracias a una fotografía conservada en la **Fototeca del Marqués de Vistabella** de Guatemala, en la que consta que la misma fue recogida con una

cámara fotográfica, antes del año de 1891, en el patio de la **casa de Angulo**, ubicada en la 6ª avenida sur y 9ª calle poniente de la ciudad de Guatemala, frente a la **casa de Zirión** (hoy **Hotel Pan American**).

Adjunto a esta entrada una fotografía, obtenida de la original referida, cuya imagen fue captada por mí, con una cámara fotográfica digital.

En la foto sabida se observan de pie y de izquierda a derecha:

Don **Antonio Gómez**, empleado de la **casa de Angulo**; señorita doña **Concha Ruiz Angulo**; don **Manuel Angulo Urruela**; señorita doña **Anita Ruiz Angulo**; doña **Jesús Angulo Urruela**; doña **Fermina Urruela y Urruela de Angulo** (mujer que fue de don **Dámaso Angulo Urruela**) don **Rafael Angulo Urruela**, ilustre filántropo que por su caridad cristiana socorrió a muchos necesitados de Guatemala, y que en la foto se le mira con un sombrero hongo; señorita doña **Jesús Ruiz Angulo**; doña **Mercedes Angulo Urruela de Ruiz** y doña **Luz Angulo Urruela**.

En la misma foto están sentados, de izquierda a derecha: el joven don **José Ruiz Angulo** y **José Ignacio Cendoya**, cochero de la **casa de Angulo**, acompañado por un perro de grandes dimensiones y sosteniendo un bastón con empuñadura de plata, de oro, o de metal no definido.

Otro de esos carruajes privados fue el "*landau*" que la **familia Aparicio** empleó para transportarse en la ciudad de Guatemala desde antes del 19 de mayo de 1900.

Este carruaje estaba en la ciudad de Quetzaltenango, y respecto de él, don **Manuel Aparicio Mérida**, en una carta datada ese día 19, en la ciudad de Guatemala, y dirigida a mi tatarabuela y cuarta abuela doña **Francisca Mérida de Aparicio**, residente en New York, la comunicó que la casa que ella habitaría a su regreso de aquella urbe estadounidense, ubicada en la 8ª calle poniente y 4ª avenida sur de la ciudad de Guatemala, esquina opuesta al edificio que hoy ocupa el **Archivo General de Centro América**, ya estaba casi lista, y que el carruaje consabido lo había trasladado de Quetzaltenango a esa casa.

En la epístola, pp. 1 y 2, advirtió que junto al carruaje también trajo un arnés y "un tronco de buenos caballos", e informó a su madre que "he colocado á un cochero español, de / manera que á este respecto va Ud. á / estar muy bien servida, pues el / cochero en cuestion tiene fama / de ser uno de los mejores en la Ca- / pital -", escribió.

Más adelante, en la misma carta, p. 3, dijo: "Como aqui no se encuentran ve- / las gruesas de carruaje, es con- / veniente que traigan dos ó tres / cajitas.--", indicó.

Los carruajes de alquiler

El 25 de octubre de 1877 ya existían, en la ciudad de Guatemala, unos **carruajes de alquiler (carruajes de punto)** que permanecían estacionados frente al **Teatro Nacional**, después conocido como **Teatro Colón**, dedicados a prestar el servicio de alquiler por cuatro reales, con dirección a cualquier punto de la ciudad. (**Catalina Barrios y Barrios, Estudio histórico del periodismo guatemalteco (Época Colonial y siglo XIX** --Guatemala: Ediciones Don Quijote, S. A., año de 1997--, p. 151)

Tal vez el anuncio que transcribo con posterioridad inmediata a este párrafo sea el antecedente de una de las empresas que, a principios del siglo XX, se dedicaron a alquilar carruajes, supuesto fundado en el hecho de que quien suscribió el anuncio era don **Emilio Schuman**, quien, con el decurso del tiempo, vino a ser uno de aquellos empresarios.

"**Caballeriza Californiana.** / TELÉFONO No 628 / Esquina 3a A. N. y 4a C. P., parte del ex- / tinguido monasterio de Santa Catarina (an- / tigo establo de don Enrique Neutze) / MANTENCION DE CABALLOS por mes / y por día--Piensos de maíz, avena, pastos / importados de California etc. / VENTA Y COMPRA DE CABALLOS. / GANADO DE RAZAS FINAS, / CARRUAJES, ARNESES etc. / Venta de papas frescas del país. / **Emilio Sthuman** (sic) / Propietario." (**Diario de Centro-América**, ciudad de Guatemala, viernes 6 de mayo de 1892, vol. LVIII, núm. 3185, año XIII, 3ª época, p. 3)

Ya que mencioné a las empresas que a principios del siglo XX se dedicaron al alquiler de carruajes, he de aprovechar este momento para transcribir el anuncio publicitario de una de ellas, y que es la del referido señor **Schuman**, en el cual se lee esto:

"**Establo de Schuman** / Los mejores carruajes de la capital / TARIFA de CARRUAJES: / Landó de primera clase, por una hora ó menos.... \$8.00 / Victoria, por una hora ó menos.... \$8.00 / Cabriolet ó Surrey, por una hora ó menos.... \$6.00 / Buggy con tronco, por tres horas ó menos.... \$20.00 / Buggy con un caballo, por tres horas ó menos.... \$15.00 / Faetón de 4 asientos, por tres horas ó menos.... \$25.00 / 1o---Las personas que usen los carruajes sin cochero, serán responsables / por cualquier desperfecto que sufran el vehículo ó caballos. / 2o---Los días festivos por la tarde *no se alquilan carruajes por menos de / dos horas*; si los usaren menos tiempo, pagarán como por dos horas. / 3o---*Los carruajes se envían á su destino con cinco ó diez minutos de anti- / cipación de la hora pedida; pero el cliente pagará hasta la entrada del Establo.* / 4o---*Para matrimonios ó funerales la Empresa no dará sus carruajes por / menos de dos horas*; si los ocuparen menos tiempo, pagarán dos horas. / 5o---La Empresa se reserva el derecho de cambiar esta Tarifa en días / extraordinarios. / EMILIO SCHUMAN. / Guatemala, Noviembre 20 de 1901. 9406". (**Diario de Centro-América** --Ciudad de Guatemala: Tipografía "La Union", director: **Manuel Dardón, hijo (Manuel Dardón y Vasconcelos)** y administrador: **Manuel Hernández B.**, jueves 5 de diciembre de 1901, año XXI, 6ª época, núm. 5923, fotografiado en la Hemeroteca Nacional "Lic. Clemente Marroquín Rojas" por don **Luis Alfonso Ortega Aparicio** el 20 de abril de 2018---, p. 3)

Como en el anuncio antecedente se ofrecen en alquiler carruajes para matrimonios, debo comentar que mi abuela la Ilma. señora doña **Stella Saravia y Ziri3n de Aparicio, marquesa de Vistabella**, (1914-2001) me transmiti3 una tradici3n oral, que desde ahora pasa a formar parte de la Historia, merced a su coincidencia con el anuncio indicado, que es una fuente de la Historia, consistente en la narraci3n de una experiencia vivida por su padre el Lic. en Farmacia don **Eduardo Saravia Castillo** (1884-1947) en los momentos previos a las celebraciones de sus matrimonios civil y religioso, llevado a cabo; el civil, a las nueve de la mañana del s3bado 6 de mayo de 1911, en la 5ª avenida sur n3mero 44 de la ciudad de Guatemala, experiencia en la que tuvo problemas econ3micos para pagar los alquileres de varios carruajes que debían ser enviados, el día de sus enlaces, a su novia la señorita doña **Jesús Ziri3n Lara** (1892-1954) y a los padres y familiares de ella, sin excluir a los carruajes que tambi3n, por costumbre, tenía que remitir a los padrinos de él y de ella, quienes, en aquel entonces, para cada matrimonio, eran reunidos en un n3mero considerable.

Como ya qued3 debidamente establecido que en el año de 1901 ya existía el **Establo de Schuman**, y ha de suponerse que en el mismo tiempo, y en la ciudad de Guatemala, existi3 el **Establo Americano de Miles y Johnson**, que tambi3n alquilaba carruajes, ahora es indispensable indicar que en el **Libro Azul** de Guatemala, editado en el año de 1915 en New Orleans, por **Searcy & Pfaff, Ltd.**, cuyo editor fue el coronel **J. Bascom Jones**, el associate editor fue **William T. Scoullar**, y el revisor oficial fue don **M3ximo Soto Hall**, no se encuentran citados ambos establos.

Despu3s de lo narrado con anterioridad, he de advertir, en esta oportunidad, que los dos establos s3 est3n referidos por **Mencos Valenzuela** --1894-1964-- (op. cit., p. 53) y que él igualmente (loc. cit., pp. 27 y 31) record3 que en la orilla sur del Parque Central --o Plaza de Armas-- de la ciudad de Guatemala, frente al Portal de El Comercio, se encontraban estacionados los carruajes de alquiler de **Pepe Camas** y de **Juanito y Juanita**, cuyos pedidos, a este 3ltimo, eran atendidos en la **Oficina de Comisiones** de don **Juan Mart3nez Puig (Juanito lo arregla todo)** ubicada en el **Pasaje de Aycinena**, 9ª calle oriente, entre 6ª y 7ª avenidas de la hoy zona 1 de esa ciudad, atr3s de ese Portal.

Pero, acoto, sin duda, este recuerdo corresponde a los años anteriores al de 1915, porque en la p. 218 del indicado **Libro Azul** es patente que don **Juan Mart3nez Puig** era propietario del bien conocido "**Establo Espaol**", el 3nico existente, en ese año, en la ciudad de Guatemala, y de la "**Villa Juanito y Juanita**".

En la p. de marras tambi3n es perceptible que **Mart3nez Puig** era natural de Mallorca y que había recibido su educaci3n en Barcelona.

Que él era Lic. y que en Guatemala era comerciante, comisionista y que tenía su negocio de carruajes y establos.

Igualmente consta en esa p. que el “**Establo Español**” contaba, en aquel año, con toda clase de comodidades para el público y con carruajes de todas clases para alquiler, sin exceptuar a caballos y mulas de silla.

Finaliza la información relacionada con los datos de la ubicación de sus oficinas, las cuales todavía se encontraban en el **Pasaje de Aycinena**, y con los referentes a los de su residencia y establos: “**Villa Juanito y Juanita**”, sita en el **Paseo de La Reforma**, cuyos números telefónicos eran el 24 y el 1160.

Mencos Valenzuela (ob. cit., pp. 53 y 54) también nos cuenta más particularidades de los carruajes de alquiler, de sus cocheros y caballos, de acuerdo a sus recuerdos, correspondientes al cuarto primero del siglo XX:

“La Reforma, a donde sólo se podía ir en el trencito Decauville, en un carrujito “realero” o, si te querías dar ese lujo, en un landó del Establo Americano del (sic) Miles y Johnson o del establo Shumann. Tenías que consultar, pues, antes, con tu bolsillo. En el Decauville el pasaje te costaba un peso ida y vuelta, en un “realerito” unos veinte reales solamente la ida, y en un landó elegante, de cualquiera de los dos establos citados, que eran caros porque eran a todo “meterle”, te cobraban quince pesos la hora y por dos horas te hacían una rebajita y te salían por veinticinco pesos las dos horas; pero, eso si, ibas presumiendo como un sultán porque eran muy lujosos y elegantes. Los cocheros iban trajeados como los de los condes o los marqueses: gran leva (levita) traslapada azul marino oscuro con doble fila de botones, bolero charolado y polainas un poco abajo de la rodilla. Los caballos, unos hermosos percherones, llevaban arneses muy limpios, bien lustrados, brillantes, adornados con hebillas niqueladas y unas cadenas que sonaban bulliciosamente al paso de las bestias que eran, como te he dicho, de hermosa estampa. Durante mucho tiempo Miles & Schumann fueron los verdaderos reyes del transporte urbano. Sus carruajes se usaban para bodas, bautizos, entierros y todos los actos públicos, por ejemplo idas al teatro, a las fiestas de Agosto, o a las Minervas. (sic) (Minervalias) Habían familias que reservaban, con anticipación, “coche” para esos días; aunque para ello se tuvieran que entrapar y aun empeñar alhajas o muebles, todo antes que pensar en que no los vieran sus amistades “explotando el físico”, en aquellas ocasiones, en un elegante carruaje “con cadenas”. Me preguntabas si de la Reforma se podía ir al Guarda. (Guarda Viejo) Solamente se podía en un realerito, en los lujosos carruajes citados o en el coche de San Fernando, ratitos a pie y ratitos andado, pero este último resultaba bastante lejos y cansado.”

GLOSARIO

Bergantín En el año de 1783 ya existía esta embarcación pequeña que navegaba a vela o remo, según la p. 154 del **Diccionario de la Lengua Castellana**, compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso, edición facsímil de la edición segunda, impresa esta última en Madrid por **Joaquín Ibarra**, en el año de 1783 (**Biblioteca**

Virtual Miguel de Cervantes: <http://www.bib.cervantesvirtual.com>). Entre sus características deben citarse sus dos palos y su vela cuadrada.

Goleta Respecto de la **goleta** se consiguieron estos datos: "Toca ahora, pues, que hablemos del BRICK GOLETA, de ese navío con aparejo de velero de cabotaje, que por hoy ha quedado confinado a los mares cerrados, y al que puede considerarse como el último representante de los veleros de comercio, y siendo el mar Mediterráneo, en donde se le encuentra con relativa, mayor frecuencia. Mezclado a los sobrevivientes de las antiguas Tartanas provenzales y bergantines españoles, exhibe en cada puerto la gracia de su velamen haciendo recordar y sentir los tiempos en que el comercio no era apresurado. Es hora de pensar en que los mármoles italianos que se transformaron en tantas y maravillosas obras de arte, viajaron de preferencia bajo el ala graciosa de estos últimos veleros. Sin someternos a una cronología exagerada, pero procurando establecer la interdependencia entre los hechos así como explicar la evolución experimentada en los tópicos marinos que aquí tratamos, en realidad en las sociedades del pasado, el BRICK GOLETA, representó un factor económico marítimo no desdeñable, y si las piedras calizas, susceptibles de pulimento y que, por la acción de altas temperaturas se convierten en cal viva, fueron transportadas y convertidas en obras magníficas que nos han admirado hasta la fecha, no es menos cierto, que en la transformación del BRICK GOLETA, contó como elemento esencial, el de su aparejo que lo hizo útil para diversos menesteres. (...) Por otra parte, esta pequeña embarcación tuvo las ventajas de la GOLETA y del BRICK, pues en el primer caso contó con dos palos y sus formas fueron finas y lanzadas, mereciendo el título de "Golondrina del mar". Por lo que toca al BRICK, éste fue de concepción y origen inglés, siendo una pequeña embarcación con dos palos cuadrados, provisto de un pequeño palo arriba del "perico" y de una pequeña vela suplementaria y útil para acelerar la marcha. En estos trazos generales, creemos haber apuntado los factores más dignos de tenerse en cuenta en la naturaleza híbrida del BRICK GOLETA." (Texto redactado y publicado por **Francisco Mancisidor Ortiz**, capitán de navío (R) Armada de México, en su obra titulada: "**El hombre y la mar**" (México: Cía. Impresora y Litográfica JUVENTUD, 1 de junio de 1960, Día de la Marina) p. 86.

También sobre la goleta existen estos otros datos: "La **goleta**, por su parte, aparece en el siglo XVIII y tiene características funcionales parecidas al bergantín, del que se diferencia principalmente por su aparejo. Es un buque capaz de alcanzar gran velocidad en rumbos de ceñida y través y se empleó de forma parecida a la del bergantín, aunque por su menor tamaño se destinaba a actividades mercantes de cabotaje. El aparejo de cuchillo requiere menos personal para su manejo. Las goletas solían ser de menor desplazamiento que los bergantines, aunque también las hubo de más tonelaje, que se emplearon en navegación entre continentes y, en algún caso, hasta de tres palos." (www.escuelagoleta.org.ar Boletines "**¿Bergantín o Goleta?**").

Es de advertir que la **goleta** fue fabricada, por vez primera, después de 1783, porque en el **Diccionario de la lengua castellana**, compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso --Madrid: por don **Joaquín Ibarra**, impresor de Cámara de S. M.

y de la Real Academia, edición segunda del año de 1783, www.cervantesvirtual.com--, no se encuentra la acepción del vocablo **goleta**.

Piragua (voz caribe). Embarcación que es hecha con un tronco del árbol y que navega a remo y vela: las piraguas malayas son sumamente rápidas.

El "Jueves Santo de la Cena de mill e quinientos / y diez y nueve años (...)" los conquistadores españoles arribaron con toda la armada al puerto de "San Juan de Ulúa", la Nueva España, posteriormente nombrado por ellos como "la Villa Rica de la Vera Cruz, porque / llegamos Jueves de la Cena y desembarcamos en / Viernes Santo de la Cruz, e rica por aquel caballero / que dije en el capítulo XXVI que se llegó a Cortés y / le dijo que mirase las tierras ricas y que se supiese / bien gobernar, e quiso decir que se quedase por ca- / pitán general, el cual era el Alonso Hernández Puer- / to Carrero."

Antes del desembarco y media hora después "(...) que hobimos surgido / vinieron dos canoas muy grandes, que en aquellas / partes a las canoas grandes llaman piraguas, y en / ellas vinieron muchos indios mejicanos (...)"

En la provincia de Guatemala, reino del mismo nombre, los Reales Ejércitos de S. M. Católica emplearon una piragua menor para sus campañas de la conquista del Petén --hoy en día departamento de la república de Guatemala-- operación militar comenzada en el mes de enero de 1697, mes en el que el general don **Martín de Urzúa** envió delante de él, por todo lo poblado de la provincia de Yucatán, a la gente y tropas de infantería con sus cabos y oficiales, todo el tren con la artillería gruesa, impedimenta de las tropas y la maestranza --taller-- encargada de fabricar las embarcaciones destinadas para la navegación de la laguna del Itzá --en la actualidad nominada como lago de Petén Itzá-- y el 24 de enero este general salió de Campeche en su seguimiento con la gente de a caballo y su comitiva.

Más adelante, el general De Urzúa ordenó al capitán don **Pedro de Zubiaur** que se adelantara con la gente de su compañía, sin excluir a la maestranza, integrada por carpinteros de ribera, calafates y otros oficiales, y que "(...) dos leguas antes de llegar á la laguna hiciese alto en el monte, y rancheados allí se cortasen y aparejasen las maderas bastantes y á propósito para una galeota --galera-- de 30 codos de quilla y una piragua menor (...)"

Las piraguas no solo se usaban para las campañas de las conquistas de los territorios que todavía no habían sido sometidos al vasallaje, también servían para guardacostas del reino de Guatemala, pues en el mes de noviembre de 1729, en las costas de la provincia de Honduras, "Por algunos Prisioneros que los Sambos / an hechado (sic) en esta Costa, se a sabido que / un armamento de 20. Piraguas y 2. Ga- / leotas apresaron en la Ensenada de Tru- / xillo, vn Vergantín Tratante que pasaba / de la isla de Curazao al Rio de Balis."

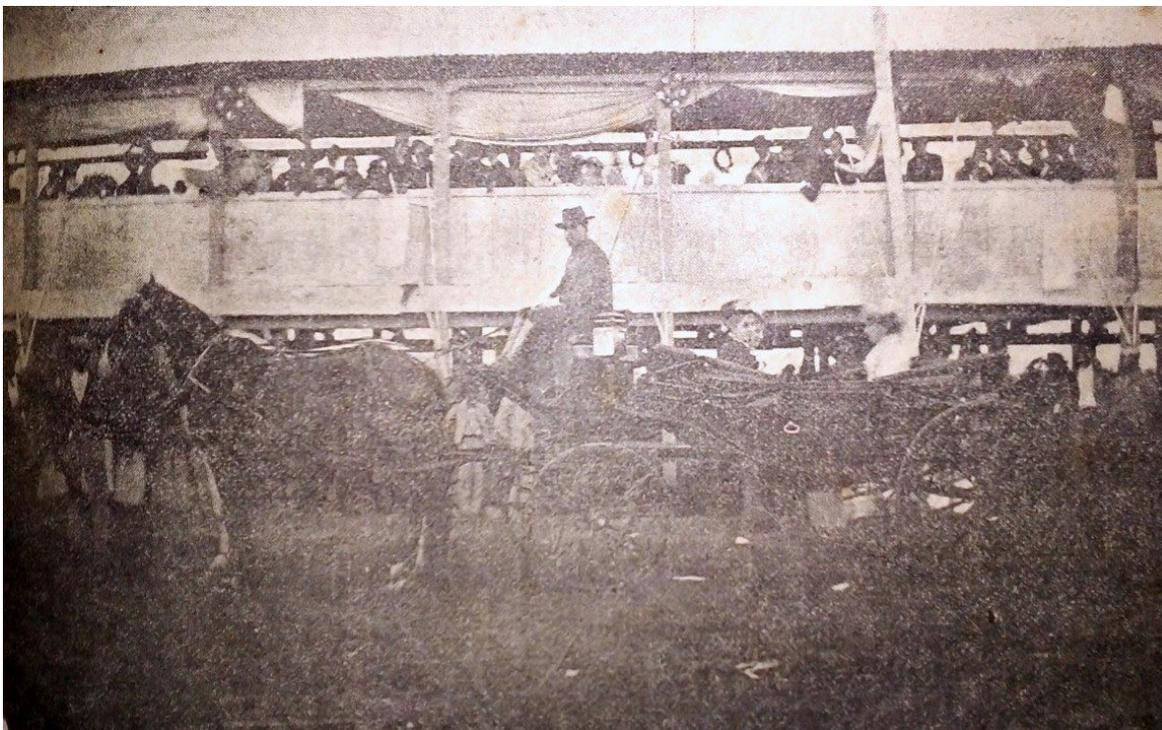
Se sabe que en las piraguas avistadas por los conquistadores españoles en la cuarta parte primera del siglo XVI iban "(...) muchos indios mejicanos (...)", pero no el número de los pasajeros que ocupaban cada una de ellas.

Para suplir la falta de este dato se informa el número de los pasajeros de otras embarcaciones, también utilizadas por los pueblos de las etnias de Centroamérica, conocidas con el nombre de canoas o canoas de corteza, botes muy ligeros, igualmente empleados en el mes de agosto de 1828 por los soldados del Ejército Federal de operaciones de la República federal de Centro-América, durante su campaña en contra de las fuerzas combinadas de los estados federales de Honduras, El Salvador y Nicaragua, para cruzar el río Lempa, e intentar arrojar del departamento de San Miguel, estado de El Salvador, al general hondureño don **Francisco Morazán**.

Ese número consta en la relación de una de las acciones de aquella campaña que es como sigue: el teniente coronel federal don **Antonio de Aycinena (Antonio de Aycinena y Piñol)** con el mando de una división de cerca de 400 hombres, "(...) marchó en silencio río abajo, arrastrando por entre el bosque dos pequeñas canoas, que era todo lo que habíamos podido conseguir.", y después de llegar al lugar escogido previamente, "(...) dejó su tropa emboscada para que no pudiera ser vista de la orilla opuesta, y echando las dos canoitas al río, comenzó el paso. En la más pequeña, sólo podía ir a más de los remeros, cuatro hombres y en la otra doce.". (**Aparicio y Aparicio y Ortega Aparicio**, loc. cit., pp. 352 y 353).

Zurrón Bolsa grande que usan los pastores. La cáscara exterior que envuelve algunos frutos, según el **Diccionario Pequeño Larousse ilustrado**, edición del año de 1939, p. 970. En otra acepción de la palabra consta que es una "(...) bolsa grande de pellejo, de que regularmente usan los pastores, para guardar y llevar su comida, ú otras cosas; y se extiende á significar qualquier bolsa de cuero. *Pera pastoralis*.", de acuerdo al **Diccionario de la Lengua Castellana**, edición del año de 1783, p. 968.

Nota del autor: También empleaban esta bolsa de cuero para resguardar productos agro-comerciales como el añil o la pimienta de Tabasco.



En el campo del Hipódromo de la ciudad de Guatemala, Jocotenango, el día de las carreras de caballos, efectuadas para la feria de mayo. En el landau se aprecia a doña **Francisca Aparicio Mérida de Barrios**, primera dama, acompañada por otras señoras



DILIGENCIA CONDUCTORA PARA EL VAPOR
DEL SUR.

Saldrá de la Casa de diligencias de D. Mateo Lekeu un Carruaje de ocho asientos para el puerto de San José el día 25 del corriente á las seis de la mañana, para llegar el 26 antes del medio día; y regresará el mismo día con los pasajeros que traiga el vapor.



DILIGENCIAS

DE ENRIQUE ANDRESEN.

De hoy en adelante los billetes de los asientos de las Diligencias de este señor, se venderán en el *Hotel centro-americano*, situado en la plazuela del Sagrario; y en Amatitlan, en la tienda de Don Cándido Garcia, esquina de la plaza.

Las Diligencias saldrán todos los dias de esta capital y de Amatitlan, á las seis de la mañana y á las dos de la tarde.

Se encuentra tambien allá diariamente carretelas para equipages y efectos.

Guatemala, Mayo 24 1857.

Enrique Andresen—Potrero de Rubio.

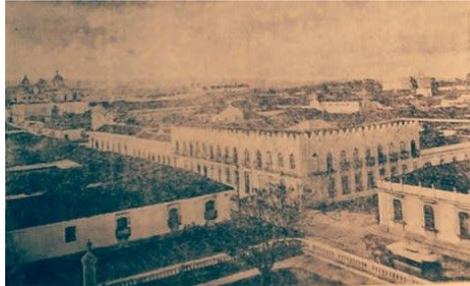




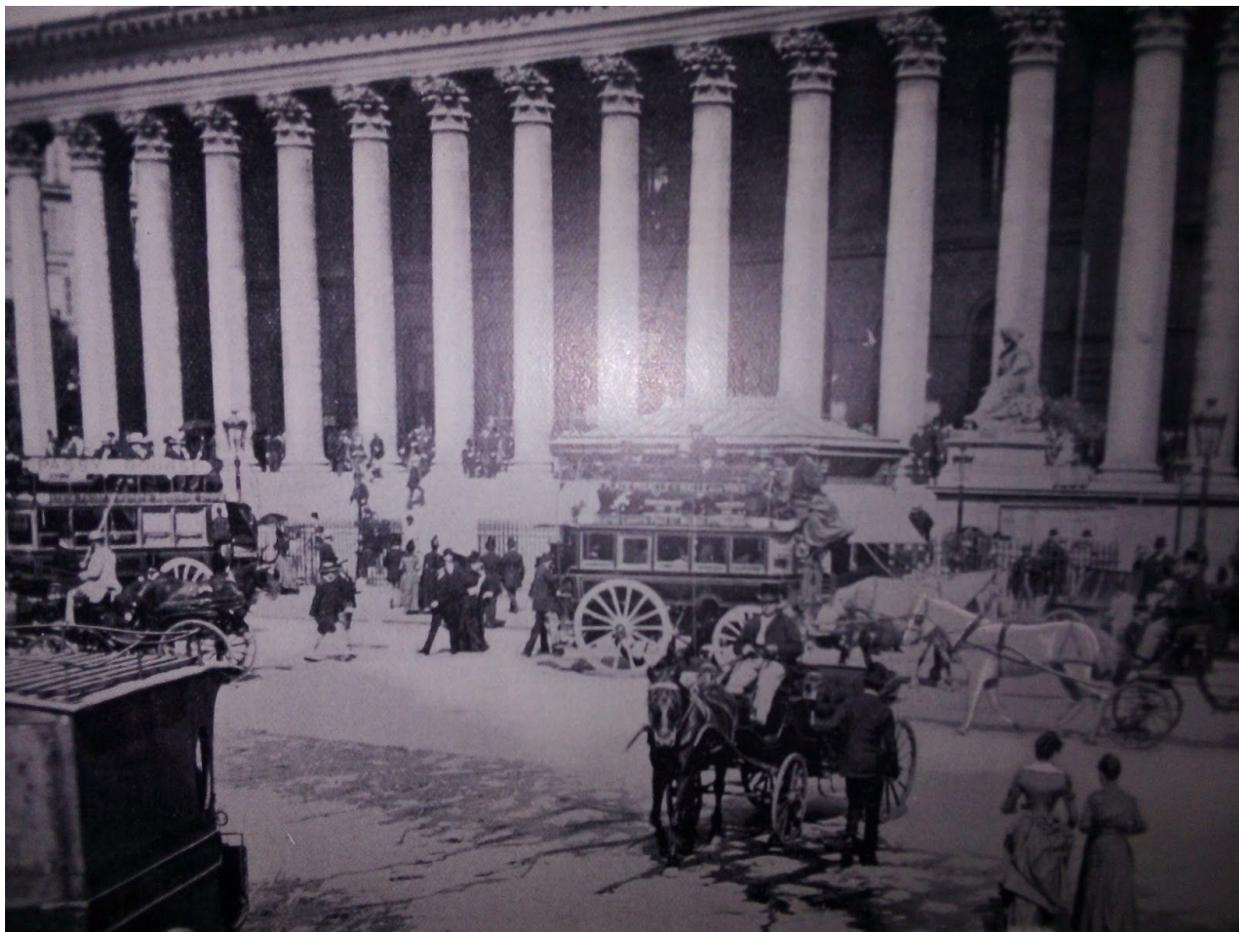
Mr. Abraham Lincoln, presidente de los Estados Unidos de Norteamérica



Manuel Arzú y Saborío
(alias Memequeto)



**A la derecha de esta foto,
publicada en el año de 1892, se
observa el carro del tranvía, pasando
frente al costado norte del Teatro Colón
de la ciudad de Guatemala**



**El omnibus antiguo simple de París
(1896)**



**Familias Angulo y Urruela y Ruiz Angulo de la ciudad de Guatemala
(Foto de antes de 1891)**



Al frente de esta foto de A. G. Valdeavellano observamos un landau con su magnífico tronco de caballos, estacionado en las afueras del Parque Central de la ciudad de Guatemala, en el momento de la inauguración de la estatua de Cristóbal Colón, situada en el centro del parque, efectuada el 30 de junio de 1896



**Conjuntos de carruajes estacionados en el Boulevard 30 de Junio --hoy Avenida La Reforma-- el día 30 de junio de 1896, fecha en que fue inaugurado el monumento y estatua del capitán general don Miguel García Granados y Zavala
(Foto de A. G. Valdeavellano)**



Un cabriolé o buggy a la izquierda de esta foto y otros carruajes, situados en la 9a calle poniente, frente al Pasaje de Aycinena y frente al gran Taller de Pintura de Alberto Gross, situado en el interior del pasaje, ciudad de Guatemala (año de 1915)