

Año 7 Edición 149
Guatemala, 16 al 30 de septiembre de 2018

Publicación quincenal

ISSN 2227-9113



REVISTA **Análisis** de la REALIDAD NACIONAL

Propuesta ▶ Incidencia ▶ Bien común

Haga click en el botón

Más allá de la diatriba

IPNUSAC

En el filo de la navaja

IPNUSAC

Desarrollo rural y agricultura familiar en Guatemala

DARÍO MONTERROSO

El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala

BLANCA ILIANA ORDOÑEZ MONTEPEQUE

Una nueva cultura política, de paz y no violencia

PABLO ANDRÉS FIGUEROA GIRÓN

Libertad de cátedra e investigación científica

FABIOLA PRADO DE NITSCH

Severo Martínez y la historia social de la independencia

JOSÉ CAL MONTOYA

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”



Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)



Perspectiva

El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque

Centro de Estudios Urbanos y Regionales /USAC

Resumen

El artículo desarrolla el proceso histórico de la construcción del Anillo Periférico en la ciudad de Guatemala. Presenta a los profesionales de la planificación, el diseño y la construcción de la obra, entre ellos Raúl Aguilar Batres, Ricardo Barrios Peña y por mucho el más importante, Manuel Colom Argueta. La planificación, diseño y construcción de la obra tarda aproximadamente 25 años, sobre un diseño original que constaba de 25 kilómetros, de los cuales solo se construyeron 11 kilómetros. Cuando se planteó su construcción se contemplaron cuatro fases, las cuales serían ejecutadas en diferentes años, según el crecimiento que se observara en la ciudad. En el artículo se resalta que fue a partir de la implementación parcial del Esquema Director del Ordenamiento Metropolitano (EDOM) realizado en 1972, que se materializó la obra.

Palabras clave

Infraestructura urbana; EDOM; planificación urbana.

Abstract

The article develops the historical process of the construction of the peripheral ring in Guatemala city. It presents the professionals of the planning, the design and the construction of the work, among them Raúl Aguilar Batres, Ricardo Barrios Peña and by much the most important, Manuel Colom Argueta. The planning, design and construction of the work takes approximately 25 years, on an original design consisting of 25 kilometres, of which only 11 kilometres were built. When the construction was raised, four phases were considered, which would be executed in different years, according to the growth that was observed in the city. In the article it is highlighted that it was from the partial implementation of the diagram Director of the Metropolitan Order (EDOM) realized in 1972, that the work was materialized.

Keywords

Urban infrastructure; EDOM; urban planning.

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

1. Antecedentes

De acuerdo con Villacorta (1926), hacia 1925 ya existía la mayoría de caminos o vías de comunicación entre los municipios aledaños a la ciudad de Guatemala. Entre 1944-1954, ya se estaban realizando cambios en el diseño de las calles y avenidas, con los nuevos proyectos a nivel urbano que se proponían por parte del Estado y la municipalidad capitalina. Dentro de estos proyectos urbanísticos fueron de suma importancia los aportes del ingeniero Raúl Aguilar Batres, al diseñar y desarrollar áreas potencialmente urbanizadas que permitirían proyectar la capacidad de desfogue de las vías.

Todos los accesos viales desembocaban casi en forma directa con la ciudad de Guatemala, a excepción de la carretera al Atlántico, que por las características del valle era más compleja su incorporación, la mayor parte de la actividad comercial se desarrollaba en el casco antiguo parte norte y las vías de ingreso a la capital en su mayoría llegaban por la parte sur; el centro de la ciudad era cruzado continuamente por un gran número de vehículos a través de las vías existentes (Morales, 1966).

En los años 60 del siglo XX, el Trébol y la avenida Bolívar eran los dos ejes donde confluían las principales vías de la ciudad, constituidas por las calzadas Roosevelt y San

Juan, avenida Petapa y bulevar Liberación, debido a que esta era la interconexión que llevaba al centro de la ciudad y las carreteras principales de Guatemala. La carretera CA1 Oriente, CA1 Occidente, la CA9 Oriente y CA9 Sur ingresaban vehículos al centro de la ciudad de manera directa, repercutiendo en el congestionamiento de dicho centro. La comunicación interoceánica se hacía cruzando la ciudad de oriente a sur, el transporte tanto liviano como pesado se concentraba en el centro de la ciudad, el cual no contaba con vías adecuadas para soportar la carga vehicular.

A finales de los años cuarenta del siglo XX, década de mayor relevancia en Guatemala en cuanto a desarrollo urbano se

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

refiere, se destaca el trabajo de los más importantes planificadores que dentro de sus proyectos contemplaron obras viales de mucha notabilidad, entre ellos el ingeniero Raúl Aguilar Batres, ingeniero Ricardo Barrios Peña y arquitecto Roberto Aycinena.

El ingeniero Aguilar Batres integró la Oficina de Urbanismo de la municipalidad de Guatemala, trabajó en el área de planificación desde 1946 hasta su muerte en 1964, los primeros años con la municipalidad de Guatemala y posteriormente con los gobiernos centrales. En su largo período como planificador realizó obras de mucha importancia, tal, es el caso de la calzada Roosevelt y la avenida de Las Américas. Realizó el estudio y dejó el lineamiento de la vía de interconexión CA1 y CA9, que iniciaba de la Universidad de San Carlos y finalizaba en las orillas de la barranca de El Incienso, sin incluir el puente. Posteriormente, cuando se creó la zonificación de

la ciudad en los años 50 del siglo XX, se le cambia el nombre a Vía Interzonal. Esa vía es la que se conoce actualmente como Anillo Periférico.

En 1955 el ingeniero Barrios Peña realizó, junto a otros profesionales de diferentes disciplinas, un estudio donde se contempló el diseño del Anillo Periférico, pero su enfoque principal estaba en el diseño del puente El Incienso, así como una Ciudad Satélite que se ubicaría en lo que hoy se conoce como la Bethania. El trazo comprendía del bulevar del Hipódromo del Norte al bulevar Universidad. Además, Barrios Peña estuvo involucrado en la construcción de diversas colonias, que surgieron en los años 60 del siglo XX en la ciudad de Guatemala, varias de ellas ubicadas en los tramos del Anillo Periférico. Su principal aporte fue el diseño del puente El Incienso, que sirvió de base para que la compañía *Frances Europe Etudes* posteriormente construyera el referido puente.

El arquitecto Roberto Aycinena, al igual que Aguilar Batres, trabajó en el área de Planificación de la municipalidad de Guatemala,

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

y uno de sus proyectos más importantes fue el distribuidor vial denominado El Trébol, ejecutado de 1958 a 1959. Esa obra sigue siendo de gran importancia para la conexión de los cuatro puntos cardinales de la ciudad, a través de seis vías que entroncan con dicha intersección. Estuvo involucrado en la planificación de la vía de interconexión CA1 y CA9, actualmente Anillo Periférico. Muchos de los proyectos que realizó los hizo bajo el mando o en conjunto con Aguilar Batres. Estos tres planificadores tuvieron a cargo la realización de diseños y ejecución de obras de gran relevancia para la ciudad, todavía presentes en la actualidad, tal es el caso del Centro Cívico.

2. La planificación y construcción de la vía de interconexión o Anillo Periférico

Los primeros datos que se tienen sobre el Anillo Periférico datan de la administración municipal de Martín Prado Vélez (1949-1951) que es cuando surge la idea de realizar la vía de interconexión. El diseño inicial fue elaborado por Raúl Aguilar Batres, siendo jefe del departamento de Planificación

de la municipalidad de Guatemala (El Imparcial, 1970a). Los avances iniciales que se tienen de la vía de interconexión se realizaron en 1952, cuando se hicieron estudios preliminares al construirse la carretera al Atlántico o CA9 Norte (Morales, 1966).

En el Plan Regulador del período municipal de 1955-1958 se marcaron dos directrices en cuanto al aspecto vial: inicialmente, procurar arterias que enlazaran la ciudad con los núcleos poblacionales y completarla posteriormente con viaductos para que no fuera dependiente de accesos únicos (Municipalidad de Guatemala, 1958). Como parte de estos cambios se dejan establecidas en el Plan Regulador, áreas de reserva para construcción de importantes vías urbanas, este es el caso del alineamiento establecido para la construcción de la vía interzonal, y el puente El Incienso, obras que posteriormente constituirían parte del Anillo Periférico. En ese tiempo se concretaron a reservar derechos de vía y las normas de diseño geométrico fueron dadas por la experiencia de los técnicos, pero hubo carencias de un programa específico de investigación de fondo,

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

en tránsito, en transporte y en desarrollo urbano (Municipalidad de Guatemala, 1974).

En 1965 se mencionaba el anillo como una vía de desplazamiento vehicular, que permitiría enlazar en mejor forma las dos carreteras del sistema Interoceánico (CA9 Norte y CA9 Sur) y unir a este ramal con la carretera Panamericana. El Anillo Periférico cumpliría doble función, la primera conectar las carreteras que llevan a la ciudad de Guatemala, con el fin de evitar su tránsito por el centro metropolitano; disminuir el flujo intermitente de vehículos que se producía en los horarios de entrada y salida de los trabajos. Esta vía les daría la opción de tomar un camino más largo, pero menos congestionado y por lo tanto de mayor fluidez. La función original de esta ruta era agilizar la circulación vehicular en la zona más concurrida de la ciudad.

Como parte de estos proyectos se empiezan a adecuar las calles y vías existentes, para que posteriormente se conectara con la vía de interconexión, tal es el caso de la calle Martí, la calzada Milla y Vidaurre, la avenida Elena y parte de la avenida Bolívar, las primeras que sufrieron modificaciones para pasar a

formar posteriormente parte de la Vía de Interconexión.

3. La legislación urbana en la época de los años de 1940-1950

La ciudad de Guatemala inició su proceso de modernización a partir de los años 40-50 del siglo XX, con los nuevos proyectos que ejecutó el Estado y la municipalidad, mediante El Plan Gobernador de la Ciudad de Guatemala (Municipalidad de Guatemala, 1958), con el que se introdujeron transformaciones significativas en la urbanización citadina. Una serie de leyes relacionadas con planificación surgieron a través del tiempo, dentro de las cuales encontramos la Ley Preliminar de Urbanismo creada en 1956, el Reglamento de Fraccionamientos para Lotificaciones de Bienes Inmuebles en el Municipio y la zona de Influencia de la Ciudad de Guatemala, de 1959. Posteriormente, en 1961, se emite la Ley de Parcelamientos Urbanos y, en 1970, el Reglamento de Construcción (Impacto, 1973b).

La Ley Preliminar de Urbanismo, contenida en el Decreto 583

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

del presidente de la República y el Código Municipal, Decreto 1183, ambas de 1956, son leyes que definen el área de influencia urbana de la ciudad de Guatemala y se faculta a la municipalidad para que pueda controlar el desarrollo urbano en el área; como parte de esta planificación surge posteriormente el plano de zonificación de la ciudad (Municipalidad de Guatemala, 1958).

4. El Esquema Director del Ordenamiento Metropolitano y el Anillo Periférico.

Cuando surge el Esquema Director del Ordenamiento Metropolitano (EDOM), la Ciudad de Guatemala contaba con una población cercana al millón de habitantes, el crecimiento descontrolado de la ciudad al margen de la reglamentación establecida, hizo que creciera al azar convirtiéndose en incómoda y difícil para transitar y vivir. El EDOM surgió por esta necesidad y por la inoperancia de las leyes anteriores.

El EDOM se realizó cuando era alcalde Manuel Colom Argueta; fue hecho para centralizar las leyes urbanas en un solo documento. El estudio comprende una planificación de la ciudad de 1970 a 2000; en él podemos encontrar una serie de temáticas a desarrollar, las cuales enumeramos a continuación: el desarrollo de la estructura regional, recursos naturales, población, estructura social, uso del suelo, zonificación, transporte y comunicaciones, servicios públicos y equipamiento, economía, programación y organización (Yurrita, 2016).

El EDOM, a pesar de ser un plan de ordenamiento muy completo, nunca fue reconocido por el gobierno central, ni publicado en el diario oficial, debido a que en esa época existía conflicto entre el poder Ejecutivo y la municipalidad capitalina. A pesar de esto, fue utilizado como reglamento de regulación durante las alcaldías de Manuel Colom Argueta, Leonel Ponciano León y Abundio Maldonado, quedando en desuso después de la alcaldía de José Ángel Lee.

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

5. Expropiaciones para la construcción del Anillo Periférico

La elaboración de una nueva vía de comunicación o una nueva infraestructura vial conlleva una serie de procesos. Si no se cuenta con tierra para su desarrollo tiene que recurrirse a las leyes que existen; en el caso del Anillo Periférico, a pesar de que se había dejado un lineamiento aproximado o la porción de tierra, en ciertos sectores se tuvo que recurrir a las leyes para hacer uso legal de la tierra. Las leyes existentes sobre expropiación son antiguas y han sufrido pocas modificaciones: en el siglo XIX existía el decreto 438 o Ley de Expropiación (28 de abril de 1899), derogado por el Decreto 529 del año 1948, el cual está todavía vigente. En el caso de las expropiaciones que fueron ejecutadas para la construcción de la vía de interconexión o Anillo Periférico y el puente de El Incienso, se basaron en el Artículo 71 de la Constitución de 1965, vigente en esa época.

Para la realización del proyecto del Anillo Periférico el gobierno emitió tres decretos de

expropiación el 55-72, 71-72 y el 85-74. Los terrenos expropiados por el Estado para la construcción del puente El Incienso y el Anillo Periférico fueron 154. Parte de los sectores expropiados eran de personas que habían invadido, o tenían la tierra solo de palabra, como hacían en esa época los presidentes. El sector más afectado fue la Bethania, finca propiedad del Estado. Debido a la expropiación de que fueron objeto los habitantes, la municipalidad tuvo que proveerlos de tierras dentro del mismo sector o en otro cercano.

Debe tomarse en cuenta que, según datos obtenidos, la reserva de tierras se hizo a finales de los años cuarenta y principios de los 50 del siglo XX; posteriormente a ésta se construyeron alrededor de dichos terrenos diversas colonias y algunos asentamientos, los cuales fueron mayormente afectados con la expropiación, porque se asentaron sobre terrenos del Estado, en algunos casos y en particulares, en otros. Las expropiaciones fueron más frecuentes en el área del puente El Incienso y muy pocas en el restante sector el periférico, donde ya estaban establecidas una serie de colonias.

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

6. La génesis del Anillo Periférico

El trazo inicial del Anillo Periférico diseñado por Raúl Aguilar Batres comprendía del bulevar Universidad al barranco del Incienso en una extensión de 9.5 km; el diseño de Ricardo Barrios Peña tenía la misma extensión, pero contemplaba la construcción de un puente de hierro en la barranca El Incienso. El tramo comprendía de la Ciudad Universitaria, la carretera de Amatitlán CA9 Sur y la Panamericana hacia el norte, cortando la carretera a San Juan Sacatepéquez, se prolongaba a través de las colonias Centro América, Jardines de Tikal, Kaminal Juyú y Ciudad de Plata, para terminar en los terrenos que actualmente ocupa la colonia Bethania (Morales, 1966).

Fotografía 1



Construcción del Anillo Periférico. Fuente: Municipalidad de Guatemala, 1974.

Curiosamente, el Anillo Periférico no se empieza a construir en ninguno de los tramos establecido por los dos ingenieros citados. El tramo más antiguo que se realizó no estaba contemplado en

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

el diseño original. La ciudad de Guatemala ya tenía problemas de circulación, la parte central de ésta ya no podía absorber la carga vehicular, las calles eran estrechas y los accesos dificultosos. Los gobiernos municipales venían afrontando este tipo de problemas desde mediados del siglo XX, el transporte pesado era la mayor dificultad. Durante la alcaldía de Ramiro Ponce Monroy (1966-1970) se empezó a buscar soluciones para unir el Atlántico con el Pacífico, la primera vía que se construyó con este objetivo fue la que va de la colonia Bran, zona 3, a la calle Martí (zonas 2 y 6).

El tramo Bran-Martí del Anillo Periférico comprendía la 2ª. calle y avenida Simeón Cañas, con una extensión de 1,800 metros lineales. En este periodo municipal se efectuaron trabajos en la calle Martí para conectarla con la avenida Elena y así dar salida al tráfico pesado que procedía del norte y se dirigía al sur (El Imparcial, 1970b). Este ramal estaba proyectado para

resistir el intenso movimiento y para evitar daños anticipados por el tránsito de vehículos pesados y remolques que traían y llevan mercancías a Centroamérica y a los puertos del Atlántico y del Pacífico. Se calculaba que este tramo beneficiaría en ese momento al menos a 40 mil personas, y ayudaría a descongestionar el tránsito ciudadano, canalizando el tráfico de la calle Martí hacia el Sur y viceversa (El Imparcial, 1971).

A la vez que se estaban rediseñando la calle Martí y la calzada José Milla y Vidaurre, también estaba pasando por un proceso de remodelación: los primeros trabajos que se ejecutaron fueron durante la administración del alcalde Ramiro Ponce Monroy (Tabla 1). Durante la administración de Manuel Colom Argueta se hicieron algunas modificaciones en los siguientes aspectos: remodelación y complementación de la red de agua y la red de drenajes y la ampliación de 28 mil metros cuadrados de pavimento.

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

Tabla 1. Primeras ampliaciones de vías antes de la construcción del Anillo Periférico 1966-1972

Periodo de construcción	Alcaldía	Tramo	Costo
1966	Ramiro Ponce Monroy	2ª. calle y avenida Simeón Cañas	Q 100,000
1970-1971	Manuel Colom Argueta	Tramo 1-a. Martí-Lo de Bran (26 mil mts ²)	Q 360,000
1971-1972	Manuel Colom Argueta	Calzada J. Milla y Vidaurre (28 mil mts ² de pavimento)	Q 400,000

Fuente: Elaboración propia con base en memorias municipales 1966-1974

En septiembre de 1971 el alcalde Colom Argueta inauguró el tramo Bran-Martí, el cual había sido iniciado en noviembre de 1970. La moderna vía inicia en la 7ª. Avenida y calle Martí, colonia Lo de Bran, zona 3 y concluye en la Avenida Elena. Estos proyectos tenían como fin de liberar al centro de la ciudad del congestionamiento causado por el transporte pesado y los vehículos particulares, ahorro de combustibles y aditivos para los vehículos, desarrollo del comercio por la conexión de carreteras y todo lo relacionado con desarrollo económico.

Conversar del Anillo Periférico es hablar del legado de Manuel Colom Argueta: a pesar de que esta vía de interconexión no es una idea original de su administración, sí fue el principal desarrollador de la misma. Esta obra en su momento

fue concebida para resolver las diversas dificultades que estaba afrontando la ciudad de Guatemala, relacionadas con tráfico, desplazamiento, recorridos y tiempo de los mismos, los cuales ya causaban complicaciones. Durante esa administración, la Dirección de Planificación Urbana desarrolló un programa específico para elaborar y ejecutar la obra vial.

Los primeros pasos que se dieron en Guatemala para la construcción del Anillo Periférico fueron a partir de la realización del Esquema Director del Ordenamiento Metropolitano (EDOM) en 1972. En ese documento se dice que se harán estudios para la construcción de un Anillo Periférico. Esta alternativa vial concentraría cerca de un millón de habitantes en su área de influencia, con un promedio de 400 habitantes

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

por hectárea, con economías de aglomeración, reducción de costos de transporte, modernización en la vida urbana, todo lo cual aceleraría el desarrollo económico social, además de que se estaría haciendo un ahorro en la tierra con posibilidad de ser urbanizada, dejando reservas de las áreas suficientes para garantizar los servicios básicos de la población (Municipalidad de Guatemala, 1972).

Oficialmente el Anillo Periférico inició su construcción el 31 de julio de 1973, en el tramo que comprende la calzada Aguilar

Batres a la entrada de la colonia Granai & Towson zona 11. Los recursos necesarios para cubrir los costos y expropiaciones de los cuatro frentes de trabajo, se obtuvieron de fondos municipales y un préstamo otorgado a la municipalidad capitalina por el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

La construcción del Anillo Periférico se adjudicó por licitación pública a cuatro empresas nacionales, que construyeron los siguientes segmentos identificados como: Tramo-1, Tramo-1b, Tramo-1b2, Tramo-1c y Tramo-2 (Ver Tabla 2).

Tabla 2. Tramos del Anillo Periférico construidos de 1973 a 1975

Periodo de Construcción	Alcaldía	Tramo	Costo
1973-1975	Manuel Colom Argueta y Leonel Ponciano León	Tramo 1-b colonia Lo de Bran al puente El Incienso. 800 metros	Q 924,500
1973-1975	Manuel Colom Argueta y Manuel Ponciano León	Tramo 1-b2 Abarca del puente El Incienso hasta la Colonia Villa Linda. 2,500 metros	Q 1,467,000
1973-1975	Manuel Colom Argueta y Manuel Ponciano León	Tramo 1-c Entre Villa Linda y Canal 3. 1,160 metros	Q 1,224,000
1973-1975	Manuel Colom Argueta y Leonel Ponciano León.	Tramo 2 comprende de Canal 3 a la ciudad Universitaria. 4,360 metros de largo	Q 1,464,000

Fuente: Elaboración propia en base a Memorias municipales 1970-1978.

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

Dentro de los tramos establecidos para la construcción del Anillo Periférico también se encontraban siete puentes y pasos a desnivel, distribuidos en los 11 km. que constituía el anillo en su primera fase. Estos puentes estaban ubicados en los lugares indicados en la tabla siguiente.

Tabla 3. Puentes y pasos a desnivel construidos en el trayecto del Anillo Periférico de 1973 a 1975

Obras realizadas en el Anillo Periférico	Alcalde o Presidente	Periodo de realización	Costo	Fondos
Puente El Incienso	Carlos M. Arana Osorio	1973-1974	Q 4,500,000.00	G. Central
Puente calzada Aguilar Batres	Manuel Colom Argueta, Leonel Ponciano León	1973-1975	Q 130,000.00	BCIE
Puente calzada Roosevelt	Manuel Colom Argueta, Leonel Ponciano León	1973-1975	Q 150,000.00	BCIE
Puente calzada San Juan	Manuel Colom Argueta, Leonel Ponciano León	1973-1975	Q 130,000.00	BCIE
Salida puente El Incienso	Manuel Colom Argueta, Leonel Ponciano León	1973-1975	Q 27,000.00	BCIE
Puente de acceso a la colonia Bran	Manuel Colom Argueta, Leonel Ponciano León	1973-1975	Q 80,000.00	BCIE

Fuente: Elaboración propia, en base a Memorias municipales 1970-1978.

Los trabajos de la Fase I fueron realizados por compañías nacionales. Constaba de 11 kilómetros y tendría un costo de Q 5 millones 500 mil de construcción y supervisión; Q 2 millones en expropiaciones (Impacto, 1973a). La obra en su totalidad tiene una longitud de 25 kilómetros y un costo global de Q 23 millones (Prensa Libre, 1973). El Anillo Periférico necesitó de obras complementarias, que comprendían la remodelación completa del sistema de la red de

drenajes, de agua, así como la expropiación de tierras.

7. Conflictos generados por la construcción del Anillo Periférico

Varios fueron los problemas que afectaron a la población en el proceso de construcción del Anillo Periférico; aquí mencionaremos los más importantes:



Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

- No contaba con señalización, esto lo hacía susceptible a una serie de accidentes, los vehículos transitan contra la vía por ahorrar combustible, debido a que solo existía un retorno en toda la vía, que estaba ubicado en la Bethania (El Grafico, 1974). Esto hacía que el paso por el anillo fuera fluido, pero extenso en su recorrido.
- Antes del anillo el transporte entraba en las colonias, pero después de la construcción, las calles aledañas quedaron en mal estado haciendo imposible el ingreso del transporte. A raíz de que surgió esta problemática, la municipalidad efectuó un estudio de remodelación de rutas urbanas a efecto de que las colonias adyacentes al anillo, contaran con un servicio regular de buses (La Nación, 1975).
- Los arriates no contaban con mallas para evitar que los peatones se atravesaran en cualquier lado.
- En la planificación de la ruta no se contempló la movilización peatonal de la población asentada en el sector.

- No existían pasarelas, las personas que quería cruzar de un lado a otro de la vía, corrían el riesgo de ser atropelladas; con el trazo de la vía la población que vivía en el sector y que se trasladaba libremente, tuvo dificultad de desplazamiento, muchos de los sectores ya no tenían comunicación, ni entradas, ni salidas directas, por esa razón tenían que hacer grandes recorridos.

7.1. Pago de derecho de vía en el Anillo Periférico

La construcción del Anillo Periférico afectó a la población; por un lado, porque tenían problemas de movilización y, por el otro, porque tuvieron que amortizar parte del capital que se requirió para la construcción, por medio del pago de derecho de vía. Este hecho provocó descontento, espacialmente en los residentes de las colonias, donde las viviendas pertenecían a familias de limitados recursos, que todavía continuaban haciendo amortizaciones de sus terrenos (El Imparcial, 1975).

Los vecinos le propusieron al Concejo Municipal, crear un decreto para el establecimiento de un peaje como una forma de

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

sufragar este gasto, instituyendo un pago de cinco centavos por vehículo motorizado, comunes y corrientes, y quince centavos por vehículo de mayor peso y volumen, como tráiler y similares de circulación comercial; con este procedimiento la obra sería pagada por quienes hacían uso de ella (El Imparcial, 1975).

Estos fueron los conflictos que se dieron a nivel de la población, pero también existían los referentes al diseño, que desde sus inicios eran perjudiciales quienes hacían uso de esta vía. Dentro de estos se encuentran:

- Los semi-tréboles, daban la opción de ingreso por un solo sector.
- Para realizar un retorno sobre el Periférico sur se tenía que llegar a la Bethania. Es decir, que tenían que recorrer los 11 kilómetros para regresar a las colonias que estaban en el mismo sector del lado sur. Por el contrario, los que venían del Periférico norte lo hacían de forma directa.
- Con relación a este problema vemos que las dificultades que se dieron en el Periférico, persistieron por algunos años después de su construcción.

A principio de los años 80 todavía se daba el problema de las entradas, salidas y los largos recorridos dentro del Anillo Periférico.

- Existían sectores donde se perdía la visibilidad de la vía y repercutía en una serie de accidentes. La mayoría de estos casos fue porque no se logró negociar la expropiación de los terrenos y esto hizo que se tuviera dificultad en el trazo, con el tiempo este inconveniente provocó muchos accidentes. Por este motivo al periférico se le denominaba la Autopista de la Muerte.
- En el sector de Granai & Towson, se producían inundaciones frente del Hospital de Ojos y Oídos Rodolfo Robles, porque desde que se realizó el anillo existía ese desnivel en el trazo, problema que nunca se corrigió. Los vecinos de ese sector manifestaban, que antes del trazo del anillo estos terrenos estaban constituidos por una serie de lagunetas, las cuales fueron rellenadas para construir la colonia y posteriormente el Anillo Periférico (El Imparcial, 1975). Estas inundaciones todavía persisten en la actualidad.

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

La ciudad de Guatemala ha requerido de la creación de muchos proyectos a través de los años, estos proyectos no se llegaban a realizar o se realizaban cuando ya se ha rebasado su tiempo, tanto de uso, como en espacio; muchos de estos proyectos se quedan inconclusos o eran ejecutados por diferentes gobiernos o alcaldías. Esto hace que cuando se vienen a construir ya sufran una serie de deficiencias, creando conflicto por el mal uso que se hace de los bienes. El caso del periférico no fue la excepción, fue planificado a finales de los años 40 y realizado en 1973-75 habiendo sido objeto de muchas críticas, tuvo una serie de carencias a pesar de haberse elaborado varios estudios para su construcción.

8. Anillo Periférico y sus fases de construcción

El diseño original del anillo constaba de 25 Kilómetros, de los cuales solo se construyeron 11 Km. Cuando se planteó su construcción, en 1972, se tenía contemplado que fuera realizado en cuatro fases, las cuales serían ejecutadas en diferentes años según el crecimiento que se

observara de la ciudad. Estas estaban planificadas para que se construyeran en 1971, 1980, 1990 y 2000 (Municipalidad de Guatemala, 1972). Según el EDOM, la primera fase fue la que se construyó entre los años 1973 y 1975, durante la administración del alcalde Manuel Colom Argueta, pero concluida y entregada por el alcalde Leonel Ponciano León

Los estudios previos para la construcción de esta fase se habían realizado en 1975, durante la administración de Leonel Ponciano León (1974-1978), periodo en el cual ya estaban concluidos los estudios y los planos respectivos para la vía de interconexión de la ciudad, la cual enlazaría el tramo de la Ciudad Universitaria, zona 12, con la carretera CA9 Norte. Estos estudios fueron financiados por el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), a un costo de Q 46 mil. Dentro del costo de la ruta estaba incluida la preinversión, derechos de vía, trazo de vía y expropiaciones. Es en 1978, cuando estaba por finalizar este periodo municipal, se inician las gestiones para la ejecución la de la II fase de esta vía (El Imparcial, 14 de febrero de 1975).

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

Después de concluido el periodo municipal de Ponciano León, dos gobiernos municipales posteriores incluyeron dentro de sus planes la construcción de esta importante obra, el de Abundio Maldonado Gularte (1978-1982) y el de José Ángel Lee (1982-1985). Estos dos gobiernos municipales fueron objetados por el diseño de la vía, porque dentro de su trayecto original pasaba por el zoológico La Aurora y el acueducto de Pinula, y según el Decreto-Ley No. 39 y el Artículo 108 de la Constitución Política de la República de 1965 los parques nacionales son inalienables.

En el año de 1981, Roberto Aycinena, uno de los creadores del proyecto de circunvalación de la ciudad, creía que no era conveniente que se construyera, porque el diseño había sufrido una serie de modificaciones que lo había alterado por completo. A pesar de que todo estaba en contra de la realización de la II fase de esta vía, durante el gobierno municipal de José Ángel Lee se continuó con los avances de la obra. En agosto de 1983, ya había recibido el aval para la construcción. Se dio avance al estudio de las expropiaciones, o en su defecto, el canje de terrenos por parte de la municipalidad, a los propietarios.

En 1983, el 4 de noviembre se emitió el Decreto 136-83, que declaró la obra de utilidad pública e interés social, previo a la expropiación de bienes inmuebles o fracciones de los mismos. Esta etapa del Periférico redundara posteriormente en una serie de problemas sociales, económicos y ambientales, que no se lograron resolver; se dio avance en la obra en lo referente al decreto de expropiación, la obtención del préstamo con el BCIE, pero no se llegó a resolver el problema suscitado con las tierras pertenecientes al Estado, donde está ubicado el zoológico La Aurora y parte de lo que constituye el acueducto de Pinula.

9. Conclusión

En los años de 1960 y 1970 la ciudad de Guatemala desarrolló importante infraestructura, adelantos viales que en su momento constituyeron una salida a la problemática del congestionamiento y la aglomeración vehicular. Sin embargo, en la actualidad, las obras viales construidas en esos años, a pesar de haber sido modificadas y ampliadas por los gobiernos municipales posteriores, están colapsadas debido al desbordante crecimiento del parque vehicular

Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

y a que en su momento fueron diseñadas para el desplazamiento de una menor cantidad de vehículos.

El Anillo Periférico tal y como se reseña en el presente artículo, fue una planificación que como muchas otras no llegó a concretarse en su totalidad, de los 25 kilómetros proyectados únicamente se construyeron 11. La obra ha absorbido la circulación de un creciente parque vehicular, el cual sobrepasa a 80 mil vehículos que se había proyectado circularían en esta vía en el año 2000. Los gobiernos municipales posteriores al de Manuel Colom Argueta, han realizado una serie de cambios al plan original de esta vía, los cuales han tenido poco alcance en la solución del problema del desplazamiento vial en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala.

La magnitud del problema del tránsito se agudiza cada vez más, ante el crecimiento acelerado y desordenado de la ciudad, así como la falta de un transporte público que responda a los desafíos de movilidad de una ciudad de más un millón de habitantes. Esta falta de mejoras en la infraestructura,

provoca que el desplazamiento sea uno de los problemas más serios que afrontan cada día los ciudadanos. Existen iniciativas para terminar de construir el Anillo Periférico tal como fue planificado originalmente durante la administración de Manuel Colom Argueta; así como de construir un Anillo Metropolitano, proyectos que han quedado en meros estudios técnicos.

Se plantea como inquietud: ¿Cuántos años tendrán que pasar para que se encuentren soluciones viables al problema de movilidad? Si no se construyen nuevas vías para descongestionar las principales calles y avenidas de la ciudad y de los municipios vecinos, el colapso del Anillo Periférico es inminente, porque ya ha sobrepasado su capacidad de vehicular.

Referencias bibliográficas

- Morales, R. (1966). *Ordenamiento urbano para el área que se incorporó a la ciudad de Guatemala con la construcción del puente o relleno del Incienzo y boulevard Universidad*. Tesis de Licenciatura. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Arquitectura.
- Municipalidad de Guatemala. *Memoria de Labores 1955-1958*.



Blanca Iliana Ordoñez Montepeque ◀ El Anillo Periférico de la ciudad de Guatemala (1949-1975)

- ---- (1966). *Informe Municipal 15 de junio-31 de diciembre 1966*. Guatemala: Municipalidad de Guatemala.
- ---- (1972) *Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano 1972-2000*. Guatemala: Municipalidad de Guatemala.
- ----- (1974) *Informe al Pueblo 1970-1974*. Guatemala: Municipalidad de Guatemala.
- ----- (1975) *Boulevard Adolfo Mijangos López una vía hacia el futuro*. Guatemala: Municipalidad de Guatemala.
- ----- (1978) *Informe al Pueblo 1974-1978*. Guatemala: Municipalidad de Guatemala.
- Villacorta, J. (1926). *Monografía del departamento de Guatemala*. Guatemala: Tipografía Nacional.
- Yurrita, A. (2016) "A las puertas de la crisis", en *Prensa Libre*, 29 de febrero de 2016.
- *El Imparcial*, 30 de noviembre de 1970: "Q 340,000 para estudio del Periférico".
- *El Imparcial*, 27 de agosto de 1971: "15 de septiembre quedará abierto el tramo Periférico".
- *El Imparcial*, 14 de febrero de 1975: "Por concluir estudios para completar el Anillo".
- *El Imparcial*, 24 de marzo de 1975: "Contribución discriminatoria para el Anillo Periférico".
- *Impacto*, 5 de septiembre de 1973: "Las grandes obras municipales. El Anillo Periférico: Q25 millones para Incorporar a la Ciudad nuevas zonas de Desarrollo Urbano".
- *Impacto*, 23 de septiembre de 1973: "Desarrollo Metropolitano: Qué es el reglamento del Plan Regulador".
- *La Hora*, 14 de febrero de 1975: "Por concluir estudios para completar el Anillo".
- *La Nación*, 21 de mayo de 1975: "El alcalde prometió estudiar los casos de quienes no pueden pagar Periférico".
- *La Tarde*, 27 de noviembre de 1974: "El Anillo Periférico"
- *Prensa Libre*, 1 de Agosto de 1973: "Inician los trabajos del Anillo Periférico".

Referencias hemerográficas

- *El Grafico*, 21 de noviembre de 1974: "Telegrama Urgente".
- *El Imparcial*, 5 de noviembre de 1970: "Inician los trabajos del Periférico".