



El paso hacia la automovilidad y el surgimiento del chofer en La Paz - Bolivia de 1920

The transition towards automobility and
the emergence of the chauffeur in La
Paz – Bolivia in 1920

O passo em direção aos automóveis e o
surgimento do motorista em La Paz -
Bolívia em 1920

Luis Víctor Alemán Vargas

Estudiante de la Maestría de Ciencia Política y Sociología de la Facultad Latinoamericana de
Ciencias Sociales FLACSO

 <https://orcid.org/0009-0003-2847-8743>

Contacto: luisnada@hotmail.com

Cómo citar: Alemán, L. (2025). El paso hacia la automovilidad y el surgimiento del chofer en
La Paz – Bolivia de 1920. *Revista IBU*, (01), 14-34. <https://doi.org/000-0001-0001-0001>

Resumen

A inicios del siglo XX, la mancha urbana de la ciudad de La Paz crecía rápidamente, las distancias que los pobladores debían trasladarse para llegar a su destino eran cada vez más largos, por lo cual se demandaba con mayor frecuencia la incorporación de vehículos de transporte rápidos y cómodos. Los carruajes y el sistema de tranvía pudieron atender esta necesidad hasta la década de 1910, pero ingresando a 1920 se registraba con mayor fuerza la participación del automóvil en las actividades citadinas, principalmente el automóvil de alquiler. El surgimiento de empresas comercializadoras de este artefacto, además de la aprobación de normativa específica para el automóvil era señal de su creciente importancia en la movilidad urbana de la ciudad de La Paz, pero lo que destacamos en este artículo como característica de este proceso en la ciudad de La Paz es el surgimiento del sujeto colectivo chofer, que a través de su organización y movilización social no solo defendió sus intereses gremiales sino que también facilitó el paso hacia la automovilidad en La Paz de 1920. La fuente principal de información para este artículo ha sido la publicación del periódico El Diario desde 1904 hasta 1930.

Palabras clave

Automovilidad, movilidad urbana, La Paz, historia del transporte, sociología



Abstract

At the beginning of the 20th century, the urban area of the city of La Paz was growing rapidly, the distances that the inhabitants had to travel to reach their destination were increasingly longer, which is why the incorporation of fast and comfortable transport vehicles was increasingly required. Carriages and the tram system were able to meet this need until the 1910s, but by 1920 the participation of the automobile in city activities was more strongly recorded, mainly the rental car. The emergence of companies marketing this device, in addition to the approval of specific regulations for the automobile, was a sign of its growing importance in urban mobility in the city of La Paz. However, what we highlight in this article as a characteristic of this process in the city of La Paz is the emergence of the collective subject driver, who through its organization and social mobilization not only defended its union interests but also facilitated the transition to motor mobility in La Paz in 1920. The main source of information for this article has been the publication of the newspaper El Diario from 1904 to 1930.

Keywords

Automobility, urban mobility, La Paz, history of transportation, sociology

Resumo

No início do século XX, a área urbana da cidade de La Paz crescia rapidamente, as distâncias que os moradores tinham que percorrer para chegar ao seu destino eram cada vez mais longas, razão pela qual a incorporação de veículos de transporte era cada vez mais exigida, rápido e confortável. As carruagens e o sistema de bondes conseguiram suprir essa necessidade até a década de 1910, mas, a partir da década de 1920, registrou-se com maior força a participação do automóvel nas atividades da cidade, principalmente o aluguel de automóveis. O surgimento de empresas que comercializam este dispositivo, além da aprovação de regulamentações específicas para automóveis, foi um sinal de sua crescente importância na mobilidade urbana da cidade de La Paz, mas o que destacamos neste artigo como uma característica deste processo na cidade de La Paz é o surgimento do sujeito motorista coletivo, que através de sua organização e mobilização social não só defendeu seus interesses sindicais, mas também facilitou o passo rumo à automobilidade em La Paz em 1920. A principal fonte de informação para isso foi a publicação do jornal El Diario de 1904 a 1930.

Palavras-chave

Automobilidade, mobilidade urbana, La Paz, história dos transportes, sociologia

Introducción

El automóvil ha sido uno de los artefactos tecnológicos más importantes de la humanidad en el siglo XX. Su diseño, producción, distribución y consumo ha dinamizado el desarrollo tecnológico en el mundo moderno. Según datos de Shove, sólo en el siglo XX se fabricaron mil millones de estos artefactos (Citado en Sheller y Urry, 2000). Los efectos de su incorporación en el funcionamiento de las sociedades modernas se han analizado a través de diversos estudios historiográficos, por ejemplo, el novedoso libro *Cars and Culture: The Life Story of a Technology* demuestra cómo las decisiones de empresarios, autoridades de gobierno y otros grupos de interés moldearon esta tecnología en función de los anhelos de los potenciales compradores (Volti, 2006). Por su parte, el libro *Hell on wheels. The promise and peril of America's car culture, 1900-1940*, analiza las repercusiones sociales, políticas y culturales de los accidentes automovilísticos, develando la tensión entre dos valores compartidos: la libertad individual y la seguridad colectiva (Blanke, 2007). No podemos dejar de mencionar a *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America* que examina cómo el conducir un automóvil ha moldeado la forma singular en la que sienten, piensan y actúan los estadounidenses, constituyendo parte esencial del individualismo norteamericano (Seiler, 2009). Cabe destacar la perspectiva asumida por este último autor, puesto que para comprender el espíritu norteamericano recurre al análisis de la movilidad geográfica, basada principalmente en la automovilidad¹. Estos al igual que otros estudios historiográficos sobre el automóvil en países desarrollados afirman la influencia que esta tecnología ha tenido en las sociedades modernas.

Sin embargo, la historiografía del automóvil en países en vías de desarrollo ha mostrado otros usos y variedad de actores que posibilitaron la transición hacia la automovilidad en función de sus estructuras sociales locales. Es el caso del artículo *Automobility and Citizenship in Interwar Lebanon* de Kristin Monroe, que describe cómo el régimen colonialista francés construyó infraestructura caminera a lo largo del Líbano en las primeras décadas del siglo XX, para que altas autoridades militares desarrollaran viajes en automóvil con el objetivo de sentar presencia y autoridad frente a los locales, práctica colonial que Pirie llamó "automovilismo oficial" (Citado en Monroe, 2014: 520). En el Líbano de 1920, el automóvil generaba una ciudadanía automotriz desigual, dado que permitía sólo a algunos grupos privilegiados ejercer el derecho de ocupar y atravesar el espacio público con rapidez en una infraestructura específica puesta al servicio de la automovilidad.

El paso hacia la automovilidad, entonces, no ha sido un proceso homogéneo en todo el mundo. La población de cada región, país o ciudad ha incorporado este artefacto en función de su propia dinámica social, su sistema de movilidad construido y sus tensiones sociales particulares. Para ejemplos más cercanos a la región, el artículo de Tomás Errázuriz titulado "El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900 -1927" constituye una detallada descripción del paso hacia la automovilidad en Santiago de Chile,

¹ La transición hacia la automovilidad supone la constitución progresiva de un sistema de provisión que le permita al ser humano convertirse en un ser autónomo y fluido en el espacio hasta llegar a combinar seres humanos y máquinas con "capacidad de movimiento autónomo a lo largo de caminos, carriles, calles y rutas de una sociedad tras otra. La clave no es el coche como tal sino el sistema de estas interconexiones fluidas" (Urry, 2004: 26). Estas interconexiones fluidas necesitan de calles, autopistas, estaciones de servicio, servicios de mantenimiento, proveedores de vehículos, proveedores de repuestos e insumos, potentes estrategias publicitarias y medios de comunicación masivos permitan incorporar al automóvil como un símbolo de modernidad.

destacando los problemas de tráfico que estos artefactos generaron en su incorporación. Para el caso de la ciudad de La Paz se cuentan con estudios que aportan al conocimiento de los procesos de expansión urbana en inicios del siglo XX (Guevara, 2021), al igual que estudios sobre la implementación del tranvía (Velasco, 2022). Sin embargo, no se cuenta con un estudio específico que permita comprender el paso hacia la automovilidad en ciudad de La Paz ni en Bolivia.

El objetivo del presente artículo no es llenar este vacío, sino explorar algunas de las condiciones y actores sociales que facilitaron el paso hacia la automovilidad en la ciudad de La Paz de 1920, planteando en el proceso más preguntas que respuestas y esperando que éstas puedan llamar la atención de otros investigadores.

Esta inquietud surge durante la investigación que se viene desarrollando para la tesis de maestría de ciencia política y sociología en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), que analiza el surgimiento y consolidación de los sindicatos de transporte público como actores primordiales de la movilidad urbana de la ciudad de La Paz en la primera mitad del siglo XX. Una primera revisión hemerográfica de *El Diario* entre 1900 y 1930² permitió esbozar las ideas compartidas en este artículo. Se eligió este periódico porque es el único que ha mantenido publicación regular en el periodo temporal de interés. Adicionalmente, se complementa información con fuentes secundarias como textos de la época o algunas memorias del Concejo Municipal de La Paz.

La estructura del documento inicia describiendo la movilidad geográfica en La Paz en las décadas de 1900 y 1910, donde los carruajes y el tranvía posibilitaron los desplazamientos en la ciudad. Posteriormente se describen algunos factores que facilitaron el paso hacia la automovilidad en la ciudad de La Paz, como ser: El surgimiento de casas comercializadoras de automóviles, llantas y repuestos; el desarrollo de normativa municipal específica para regular la incorporación de este artefacto en el tráfico de la ciudad, y finalmente, el surgimiento del chofer como un actor urbano ligado al automóvil.

En Carreta y en Tranvía: Movilidad Geográfica en La Paz de Inicios del Siglo XX

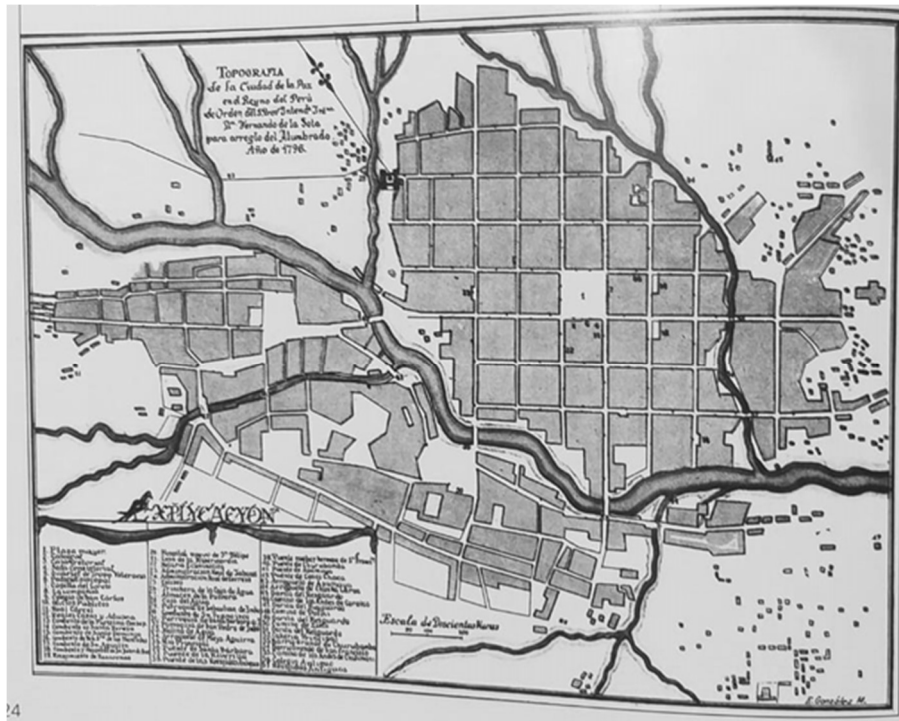
El censo nacional publicado en 1910 por Luis Crespo (1910) daba como resultado el registro de 78.856 habitantes en la ciudad de La Paz, es decir que la población había tenido un incremento de 18.825 habitantes desde 1902. Este crecimiento poblacional significó también la urbanización de sectores de la ciudad que en 1900 eran considerados como rurales, según indica Crespo a continuación:

Habiendo acordado el H. Concejo Municipal, a principios del presente año, incorporar a la sección urbana de la ciudad las regiones de Chijini, Sopocachi, Challapampa y Miraflores, que hasta entonces habían estado consideradas como rurales [...] Ahora bien, el censo municipal de 20 de septiembre de 1902 [...] arrojó un total de 147 manzanas [...] 638 casas [...] El total de casas que arroja el censo de 1909, es pues de 2,445. (Crespo, 1910: 25)

² La revisión de periódicos es una metodología utilizada en la historiografía del automóvil (Ver: Monroe, 2014) sobre todo porque permite reconstruir la representación social que construye una comunidad acerca de las diferentes formas de movilizarse geográficamente.

El crecimiento de la mancha urbana de La Paz se puede apreciar de mejor manera comparando los planos de La Paz de 1877 levantado por el ingeniero Leonardo Lanza (Figura 1) y el de 1912 por José S. Castagné (Figura 2), ambos citados en Teresa de Gisbert (1998).

Figura 1.
Plano de La Paz 1877



Fuente: Teresa Gisbert, 1998

Figura 2.
Plano de La Paz 1912



Fuente: Teresa Gisbert, 1998

Dada la expansión urbana en la primera década del siglo XX el transporte de pasajeros y carga se constituía también en una necesidad apremiante. Los coches o carretas de tracción animal eran todavía el medio de transporte más utilizado por los habitantes de La Paz. El periódico *El Diario* hizo conocer en una de sus primeras publicaciones la demanda que tenía la población de los coches de alquiler que se asentaban en la Plaza Murillo para trasladar a la población a diferentes barrios de la ciudad. El artículo titulado "Coches de alquiler" demandaba efusivamente: "dado el excesivo pedido y uso constante que se hace de los coches de alquiler existentes en plaza, convendría que las empresas aumentasen el número de dichos coches" (*El Diario*, 14 de abril, 1904).

La poca comodidad que representaba este vehículo de transporte para la élite paceña y las largas distancias que se debían recorrer para llegar a destino generaban en las autoridades la necesidad de pensar en alternativas de un transporte más cómodo, rápido y eficiente. Por medio de la prensa nacional se conocían los avances tecnológicos que se alcanzaban en otras latitudes del mundo, como fue el caso de un artículo de *El Diario* publicado en mayo de 1904, que daba a conocer los "Ferrocarriles Colgantes" que habían implementado las autoridades de la ciudad de Loschwitz en Alemania. El ferrocarril unía el Alto de Rochwitz con la ciudad de Loschwitz, emulando la gradiente que separaba el Alto de la ciudad de La Paz:

La línea es de dos trochas cuyos monorrieles están colocados a 13 metros de altura en 23 columnas de fierro. Toda masa de fierro aprovechada en esta construcción tiene el peso de 330 toneladas. En el alto están colocadas en una casa de máquinas dos motores a vapor, cada una con la fuerza de 60 caballos (H.P. 60 ind:) así es que cada trocha tiene su máquina propia para que al mismo tiempo puedan ir dos trenes: uno de subida y otro de bajada, para tener la máxima comodidad los pasajeros que son transportados en coches lujosos de 50 asientos.

Este sistema podía adoptarse con ventaja, tratándose de la bajada del alto a La Paz. No es preciso preocuparse de la persona o casa que ganará en la construcción; cualquiera que lo haga, pero a lo menos que lo haga bien. Pensar en una instalación de tracción eléctrica para una obra de pocos kilómetros, como es la bajada a que nos referimos, ¡sería lo mismo que querer colocar un buen alfombrado en un salón y el interesado se preocupase en pedir una maquinaria para su fabricación! (*El Diario*, 24 de mayo 1904).

Sin duda estas y otras publicaciones influyeron en el pensamiento y los planes urbanísticos que la élite paceña estaba desarrollando, puesto que lo primero que se buscaría después de 1904 es la comunicación de la estación de ferrocarriles con la estación de El Alto a través de un servicio de tranvías eléctricos, proyecto que se trabajó durante un par de años y que finalmente se anunció en 1907 a través de un comunicado a la población. La Peruvian Corporation, que administraba el ferrocarril La Paz – Guaqui, había facilitado la implementación de tranvías eléctricos que todas las mañanas partirían a las 9:00am con destino hacia el Alto, para luego salir a Guaqui a las 10 am (Véase, *El Diario*, 7 de febrero, 1907). Sin embargo, el anhelo de la élite paceña era la de construir un sistema de tranvías que dotara a la ciudad de un medio de transporte más rápido que los coches o carruajes que proliferaban en aquella época, pero además reservándose para si los viajes en primera clase (Velasco, 2022). Según Flores (2014), la Alcaldía paceña había firmado un contrato con la compañía Bolivian Rubber General Enterprise Ltda., bajo el cual la empresa se comprometía "a construir un sistema de tranvía eléctrico con una línea principal y dos secundarias con una extensión de poco más de seis kilómetros" (p. 38). Este compromiso se haría realidad en julio de 1909, inaugurando la línea principal del tranvía que partía de la estación de Challapampa (actual terminal de buses) para bajar por la avenida Uruguay, la avenida

Montes y empalmar con la avenida 16 de julio, avenida 20 de diciembre (actual Avenida Arce) hasta llegar a la estación de San Jorge.

Según publicación de El Diario el primer ramal en construirse fue el de la línea a Sopocachi (El Diario, 9 de marzo, 1917), que tenía trazado su recorrido por la avenida 6 de agosto, la calle Aspiazu, la avenida Centenario para rematar en el Montículo de Sopocachi. Posteriormente, en 1918 se anunciaba en el mismo periódico la conclusión de los trabajos de la línea del tranvía hacia el Cementerio General que debido a la expansión de la ciudad había quedado dentro de la mancha urbana (El Diario, 23 de marzo, 1918). De la misma forma y ese año, el gerente general de The Bolivian General Enterprise anunciaba la extensión de la línea del tranvía hacia Obrajes, “por toda la avenida Zalles hasta rematar en el puente Capriles” (El Diario, 20 de junio, 1918). Este servicio no fue construido e implementado hasta julio de 1925, fecha en la cual se anunciaba el inicio de operaciones en esta línea. Finalmente, el ramal hacia Miraflores también comenzó a trabajarse a finales 1919, producto de la construcción del Complejo del Hospital de Clínicas y el traslado de enfermos a este barrio. Sin embargo, la población tuvo que demandar públicamente la construcción de este ramal, así lo expresa una publicación de El Diario, que además hace notar cierto grado de insatisfacción que guardaba la población en aquellos años respecto al servicio del Tranvía:

Hace muchos años que la Empresa de Luz y Fuerza se comprometió a prolongar un ramal del tranvía urbano hasta el valle de Miraflores, región que ha tomado un poderoso incremento en el curso de los últimos tiempos.

La reciente traslación de los enfermos pobres a los nuevos hospitales de Miraflores, exige de una manera imperiosa la construcción de esta obra, y es de esperar que el H. Concejo Municipal obligue a la indicada Empresa a dar cumplimiento al compromiso que tienen contraído con aquella Corporación.

Además de los nuevos hospitales de Miraflores, hay en aquella zona una población numerosa. Los cuarteles, el Hospital Militar, el Instituto de Bacteriología, los baños públicos, son centros que atraen un numeroso concurso de gente y que reclaman con insistencia los relativos beneficios del tranvía, decimos relativos, porque sus tarifas exageradas apenas si satisfacen en algo las exigencias de la población (El Diario, 28 de octubre, 1919).

Unas semanas después de esta publicación, el Congreso Nacional Decretó la ampliación inmediata del tranvía urbano al valle de Miraflores para lo cual se consignaría del presupuesto departamental de la gestión de 1920 la suma de cuarenta mil bolivianos (El Diario, 9 de noviembre, 1919).

Si bien entre 1909 y 1925 la ansiada red de tranvías se consolidaba en la ciudad de La Paz, los coches y carretas de tracción animal no perderían importancia. En 1913 una nota de El Diario anunciaba que desde la municipalidad se proyectaba un reglamento de tráfico de coches y carretas que regule y controle las vías de ida y vuelta que podían utilizar estos vehículos, con el objetivo de evitar colisiones (El Diario, 24 de octubre, 1913):

A lo largo de estos años la población paceña esperaba mucho del servicio del Tranvía, sin embargo, el servicio que prestaba no era del todo satisfactorio. En 1913 se exigía que se construyeran los ramales que se había comprometido en el contrato inicial, dado que muchos de los barrios solicitaban un servicio de transporte adicional al de los incómodos coches y carretas. Si bien la ampliación de la red comenzó a trabajarse, la población no parecía estar del todo contenta con el servicio. Tenemos que referirnos al servicio de tranvías urbanos de La Paz, haciéndonos eco de las protestas que va despertando en el público sus diversas deficiencias y defectos y sobre todo esto, deseamos llamar la atención de las autoridades respectivas.

Aparte del recorrido en la parte central de la ciudad, que es un contrasentido, puesto que lejos de prestar las facilidades de rapidez al viajero para trasladarse de un punto a otro, le brinda entorpecimientos y demoras, hay el gran defecto de la falta de horario fijo y de la tardanza con que pasan los tranvías, a tal punto que, en ocasiones es preciso esperar cerca de media hora para poder utilizar estos vehículos.

Nuestro servicio de tranvías parece más de lujo que de verdadera utilidad para los pasajeros y a esto puede deberse en gran parte el que no cuenten con el gran movimiento que está en situación de proporcionar la ciudad.

La empresa, ansiosa, seguramente de incrementar el servicio, ha establecido el tráfico nocturno hasta altas horas; pero lo ha hecho con una falta absoluta de criterio económico, aprovechando tan solo algunas complacencias inopinadas de la corporación municipal.

Se ha establecido dicho servicio, decimos en forma que se puede llamar prohibitiva para determinadas clases sociales, puesto que, al duplicar la tarifa del pasaje, se le ha puesto a este un precio excesivo que con seguridad no están en situación de pagarlo diariamente las clases pobres (El Diario, 30 de enero, 1914).

El artículo de El Diario pone en evidencia dos problemas que fueron recurrentes con el servicio de Tranvía en la década de 1910: 1) la falta de regularidad en el servicio y 2) el alto precio del pasaje. La falta de regularidad es entendible puesto que para 1936 el sistema aun contaba con sólo 20 carros en operación (Morrison, 2005), lo cual impedía tener mayor frecuencia en el servicio además de mantener la ocupación del sistema permanentemente llena de pasajeros. Otro elemento técnico que impedía reducir los tiempos de espera fue que la mayoría del sistema sólo contaba con una sola vía para los viajes en ambas direcciones (Morrison, 2005), por lo cual, si la gente quería transportarse desde la alameda hacia la plaza principal debían esperar a que los vagones retornaran. Si bien, la empresa intentó mejorar esta situación a través de políticas tarifarias³, no lograría consolidar el sistema, llevándolo a la quiebra y paralización unas décadas después. La creciente población urbana de la ciudad de La Paz no había recibido de parte de la élite paceña la respuesta oportuna a su demanda de un servicio de transporte rápido, cómodo, seguro y barato. Poco a poco la población comenzaría a fijar su mirada en los automóviles que llegaban a la ciudad y que paulatinamente se ganarían un espacio preferencial en la movilidad cotidiana de los paceños.

El Paso Hacia la Automovilidad

La comercialización y explotación de automóviles

Jhon Urry apunta en su artículo titulado "*The 'System' of Automobility*" que una vez que las economías y las sociedades quedaron atrapadas en este sistema de movilidad "se produjeron enormes retornos crecientes para quienes producían y vendían el automóvil y su infraestructura" (Urry, 2004: 27). De igual forma en la ciudad de La Paz los visionarios y emprendedores, que pretendían comercializar este codiciado producto, no escasearon.

³ Hasta 1914 la empresa duplicaba el precio del pasaje en horario nocturno, es decir, de 0,20 centavos a 0,40 centavos a partir de las 21:00 horas (El diario, 18 de agosto, 1914). Esto se modificó en 1914 igualando el precio del pasaje nocturno a los 0,20 centavos que se cobraban en el día. De igual manera, en marzo de 1919 la empresa define implementar el pasaje diferenciado para escolares con una tarifa de 0,5 centavos previa presentación de una libreta suscrita por el director del colegio (El Diario, 26 de marzo, 1919).

Desde 1904 visionarios como Arturo Posnansky intentaron introducir el automóvil para su uso y comercialización en Bolivia. Posnansky hizo llegar una propuesta de concesión del servicio de transporte interdepartamental entre Oruro y La Paz a través de automóviles. La propuesta fue impulsada ante el Gobierno Nacional por las autoridades Municipales y Departamentales de Oruro bajo el argumento de “necesidad de establecer entre los departamentos de la república medios de locomoción, fáciles y rápidos” (El Diario, 28 de abril, 1904). Sin embargo, la atención de las autoridades estaba centrada aun en el sistema ferroviario y las políticas públicas en movilidad se desarrollaban en esa dirección.

Emprendimientos como este se dieron a lo largo de la década de 1900 sin mayor éxito puesto que el número de automóviles en la ciudad de La Paz era aún escaso hasta 1915. Una nota publicada en este año por El Diario titulada “Automovilismo industrial. Importante empresa que se organiza” describía esta carencia:

La explotación industrial del automovilismo en Bolivia, está todavía en sus comienzos.

Si hemos de excluir el servicio intermitente y reducido de mensajerías entre Sucre y Potosí, y algunos vehículos recientemente traídos a La Paz, que están al servicio público en el radio urbano, bien podemos asegurar que el resto del país carece en absoluto de este moderno sistema de transporte.

Aquí mismo, en La Paz, los dos o tres coches librados al servicio de plaza, no abarcan sino el ramo de locomoción personal, mientras que el transporte de carga y la comunicación con nuestras principales provincias, permanecen en las condiciones más primitivas (El Diario, 16 de marzo, 1915).

Esta misma nota anunciaba la conformación de una empresa de transportes destinada a importar vehículos para la prestación de servicios de transporte en la ciudad y sus provincias. Los principales accionistas eran de nacionalidad estadounidense, los señores R. H. Charles y J. A. Murphy quienes habían impulsado la reunión de capitales locales que serían invertidos en la compra de una primera flota de vehículos (El Diario, 16 de marzo, 1915).

A partir de esta fecha los anuncios de comercialización de automóviles se hicieron cada vez más frecuentes. Automóviles Ford de 5 asientos se anunciaban a precios accesibles (Figura 3).

Figura 3.
Automovil Ford



Fuente El Diario (17 de abril de 1917). Publicidad. El Diario.

Se anunciaban también automóviles más lujosos, que presumían de contar con el motor más silencioso, siete asientos, cuatro y siete cilindros además de repuestos y accesorios de todo tipo (Figuras 4 y 5).

Figura 4.
Automóvil Studebaker

**EL AUTOMOVIL MAS LUJOSO,
EL MOTOR MAS SILENCIOSO,**
Combinando economía de operación, facilidad de acceso,
flexibilidad y bajo precio con comodidad

Precios en La Paz

Modelo	Precio
Touring 7 asientos	6,000
Roadster 3 asientos	5,500
Landau Roadster (3)	10,700
Limousine (7 cerrado)	11,500
Coupe cerrado	10,700
Chassis (sin cuerpo)	6,700

Precios en La Paz

Modelo	Precio
QUATRO CILINDROS	
Touring 7 asientos	6,500
Roadster 3 asientos	5,500
Carro conductor la- blado	6,000
Carro de expreso	6,000
Carro de pasajeros y equipo (10 per- sonas)	6,000
Chassis (sin cuerpo)	4,500

EL AUTOMOVIL "STUDEBAKER" DE CUATRO CILINDROS
Con siete asientos
Motor de 40 caballos

Tenemos constantemente en existencia toda clase de repuestos, accesorios, llantas y cámaras de aire Goodrich, cubrellantas

Fuente: El Diario (23 de diciembre de 1916). *El Automóvil más lujoso*. El Diario.

Figura 5.
Automóvil Overland



Fuente: El Diario, (14 de agosto de 1917). *Publicidad*. El Diario.

La importadora W. R. Grace y Compañía no sólo introdujo automóviles para la venta en nuestro país, sino también a la afamada marca de llantas Goodyear como se observa en la Figura 6.

Figura 6.
Anuncio Goodyear



Fuente: El Diario (27 de septiembre de 1919). *Publicidad*. El Diario.

Para 1925 las empresas que comercializaban o explotaban automóviles se incrementaban paulatinamente, era el caso de la empresa "La Audaz" de propiedad de los señores Luis Salmón B y Jenaro Saavedra P. que lanzaban el servicio de transporte de taxi cuyos vehículos girarían por la ciudad "con la razón social de Saavedra Pérez y Salmón." (El Diario, 11 de noviembre, 1925). De igual manera, la Compañía Automotriz Boliviana sería pionera en implementar servicio de transporte público en ruta fija, entre la estación de San Jorge y la estación de Chijini:

Desde hace algunos meses la población dispone de un excelente servicio para el transporte de pasajeros entre la estación San Jorge y la igual Chijini, trayecto que es recorrido por los carros de la Compañía Automotriz Boliviana en 20 minutos, saliendo cada uno de los puntos terminales.

Desde la primera semana de abril próxima, este servicio será ampliado mediante el nuevo material que ha importado la compañía de referencia, debiendo hacerse las salidas de carros cada cinco minutos desde San Jorge y Chijini. (El Diario, 25 de marzo, 1926).

Paulatinamente un grupo de inversores veían en el automóvil un producto comercializable que podría venderse a los residentes más adinerados de la ciudad, pero también podría explotarse en la prestación del servicio de transporte de pasajeros ya que la demanda del servicio no era totalmente cubierta por el Tranvía y los carruajes.

El desarrollo de normativa municipal que reguló al automóvil

La primera normativa municipal que reguló a los automóviles en La Paz se publicó en El Diario del 28 de febrero de 1915, la publicación anunciaba la escala tarifaria que regiría para el servicio de automóviles en el radio urbano y fuera de él. La carrera en el radio urbano se fijaba desde Bs. 1 por uno o dos pasajeros hasta Bs. 3 por cuatro pasajeros a bordo. La tarifa a Obrajes ida y vuelta era de Bs. 10 por todo el automóvil, el mismo precio la carrera ida y vuelta al Cementerio General (El Diario, 28 de febrero, 1915). Esta normativa también establecía las reglas de tránsito y tráfico específicas para automóviles:

Art. 4º- Los conductores de coches y automóviles, y aun personas de a caballo, están obligados a conducir sus carruajes o cabalgaduras, tomando siempre la derecha de la calle. La entrada a la Alameda se hará por el costado izquierdo; prohibiéndose en absoluto, el cruce de dos o más carruajes o ginetes por el mismo costado.

Art. 5º- No podrán ser chauffers de vehículos particulares o públicos, sino aquellos que hubieran rendido examen ante un tribunal especial que nombrará la Inspección de la Policía Municipal y Vías Urbanas.

Art. 6º- Cada chauffeur o cochero llevará consigo el permiso respectivo o sea el brevete que le expida la Policía Urbana, debiendo exhibirlo cada vez que se lo exijan las autoridades policíacas.

Art. 8º- La velocidad máxima de los automóviles, dentro del radio urbano, será de diez kilómetros por hora (o sea al paso de un caballo de trote), y de treinta kilómetros en los suburbios.

Art. 9º- En las noches los automóviles deberán llevar encendidas las dos linternas delanteras y la posterior; y los coches las dos delanteras, quedando prohibido el tráfico de los carruajes que no cumplan con estos requisitos.

Art. 10º- Todo vehículo debe hallarse en condiciones de aseo escrupuloso. Los automóviles deberán mantener su máquina en función silenciosa... (Honorable Concejo Municipal, 1916: XIX-XX).

De igual manera, organizaba la prestación del servicio de automóviles de alquiler que se ubicaban en diferentes puntos concurridos de la ciudad:

Art. 13º- Los automóviles y coches de plaza tendrán sus estaciones, por turno, en la Plaza Murillo, Plaza Alonzo de Mendoza y Plaza Venezuela. Para el servicio de noche deben existir al menos dos automóviles y dos coches de turno, en la Plaza Murillo; un automóvil y un coche en la Plaza Venezuela, hasta las doce de la noche; debiendo el conductor dar parte, todos los días, a la Policía Urbana, de las carreras que hubiere efectuado, durante el turno de noche, a fin de comprobar los casos de ausencia de la estación que le corresponda.

La colocación de los coches y automóviles en las plazas y plazoletas se hará en una sola fila, junto a las aceras del centro de la plaza o plazoleta, quedando absolutamente prohibido tener parados los coches o automóviles de alquiler delante de las aceras de los edificios. En las calles, estas paradas podrán hacerse indistintamente en cualquier puerta de calle, siempre que ellas no pasen de diez minutos por cada vez.

En la estación del ferrocarril de Guaqui, la colocación de los coches y automóviles se hará también en una sola fila, junto al andén de la estación, debiendo quedar todo el campo libre para las maniobras de los coches. En ambos casos, la separación entre cada carruaje será por lo menos de un metro y medio.

Como regla general y en cualquier lugar donde se estacionen coches y automóviles, ya sean particulares o de alquiler, se colocarán en una sola fila, ocupando su lugar según el turno que hayan tenido de llegada. Para partir podrán hacerlo indistintamente.

Después de las 10 de la noche, podrá cobrarse la tarifa, aumentada en un 50%. (Honorable Concejo Municipal, 1916: XX).

Años después esta normativa seguía en vigencia y debía aplicarse, así lo expresa una publicación de El Diario en 1926 que hacía referencia la numeración de los vehículos, es decir, la otorgación de una placa para registrar a todos los automóviles de la ciudad:

Desde hace algunos días la oficina encargada de la dirección del tráfico se ocupa de realizar un nuevo registro de vehículos de plaza, particulares y de transporte de mercaderías, obligando al mismo tiempo a sus propietarios al cumplimiento de la prescripción referente a las placas de que debe dotarse a cada uno de aquellos. (El Diario, 15 de enero, 1926).

La implementación de una medida de identificación como la asumida por el Municipio en 1926, era síntoma del crecimiento del parque automovilístico en la ciudad, por lo cual el tema de tráfico y seguridad vial se convertía en un problema público al que debía responderse con políticas adecuadas. Otra medida que el municipio estaba asumiendo ante el incremento del automóvil fue la instalación de señalización de prohibido estacionar (El Diario, 15 de enero, 1926).

Unos meses después el Municipio también implementó medidas de tráfico reorganizando los sentidos de vía en las calles con mayor circulación vehicular del centro de la ciudad. Es así como la Plaza Murillo asumiría el tráfico en un solo sentido y siempre hacia la izquierda, es decir, la calle Ballivián tendría sólo el sentido de ida hacia la avenida Montes, la calle comercio que luego se denominaba Illimani sólo tendría circulación hacia Miraflores. La avenida 16 de Julio al igual que la calle Campero y Reyes Ortiz tendrían circulación de doble sentido (El Diario, 12 de mayo, 1926).

Finalmente, las autoridades municipales dispusieron la inspección del estado de vehículos de transporte público con el objetivo de precautelar el estado de los motorizados (El Diario, 12 de mayo, 1926).

Este conjunto de normativas que pretendían regular y controlar el creciente número de automóviles estructuró un marco normativo claro que facilitó la adquisición de nuevos

automóviles por parte de la población. La ciudad comenzaba a responder a las necesidades del automóvil en contraposición de los otros medios de transporte como el peatonal, el carruaje de tracción animal o el tranvía.

El surgimiento del chofer como un actor urbano ligado al automóvil

Tomás Errázuriz hace una distinción importante entre los propietarios de automóviles de Santiago de Chile de inicios del siglo XX. Estaban aquellos propietarios de automóviles particulares que pertenecían “a los sectores de más altos ingresos y apellidos de las familias más influyentes” (Errázuriz, 2010: 375) y, por otro lado, se encontraban los propietarios de automóviles de alquiler, que tenían residencia en sectores donde predominaba la clase media o los grupos populares. Esto significa que el automóvil no era monopolio de la élite santiaguina, la industria automotriz y los comerciantes locales pusieron a disposición de los compradores distintos modelos de vehículos. El automóvil Ford T, indica Errázuriz, era más accesible que otros modelos de automóviles en el mercado y la “posibilidad de adquirirlo en cuotas” lo convirtió en el vehículo típico de alquiler (Errázuriz, 2010: 375). El autor nos proporciona un dato aún más relevante, habiendo revisado documentos de la Sociedad de Socorros Mutuos de Chauffeurs Manuel Mont, en el cual se organizaban los dueños de vehículos de alquiler, se percató de que “los dueños de automóviles de alquiler eran generalmente antiguos cocheros que habían dejado la tracción animal para adoptar el vehículo a motor” (Errázuriz, 2010: 375). Entonces, es posible suponer que los cocheros que conocían del negocio del transporte de pasajeros y que tenían además espacios privilegiados en La Paz para desarrollar esta labor, vieran en el vehículo un nuevo instrumento de trabajo.

El Reglamento de automóviles y coches aprobado en 1916 por el Concejo Municipal de La Paz, reconocía a los choferes como el grupo de propietarios de automóviles de alquiler, asimismo establecía las reglas básicas para la operación de automóviles y coches en determinados espacios de la ciudad:

Art. 13º- Los automóviles y coches de plaza tendrán sus estaciones, por turno, en la Plaza Murillo, Plaza Alonzo de Mendoza y Plaza Venezuela. Para el servicio de noche deben existir al menos dos automóviles y dos coches de turno, en la Plaza Murillo; un automóvil y un coche en la Plaza Venezuela, hasta las doce de la noche (Honorable Concejo Municipal, 1916: XX).

El hecho de que cocheros y choferes compartieran el mismo espacio para prestar el servicio de transporte sin entrar en un conflicto frontal pudo ser posible si los dueños de automóviles de alquiler formaban parte previamente del grupo de cocheros que ocupaba este espacio. En ese sentido y como se ha dicho anteriormente, es razonable hipotetizar que el descubrimiento de Errázuriz podría aplicarse también a La Paz.

Aquí surgen otras interrogantes: ¿a qué grupo social pertenecían los primeros choferes? ¿eran de clase media o grupos populares como indica Errázuriz para el caso de Santiago de Chile? Es probable que fueran de clases populares dado que, a inicios del siglo XX, la población indígena en la ciudad tenía como uno de sus oficios el de prestar servicio de transporte en calidad de “Arrieros, Cocheros, carreteros, chalanos, jefes y peones de recuas” (Crespo, 1910: 64):

Examinando en general la situación del indio que tiene su morada dentro de la ciudad, bajo el punto de vista de las costumbres del país y las instituciones, se ve que ha mejorado algo, y que las ventajas inherentes a ella no dejan de ser halagüeñas, porque, en suma, él se dedica al arte de las construcciones, al transporte y al servicio doméstico con preferencia a la agricultura, porque encuentra más medios de fortuna y de emancipación. (Crespo, 1910: 45-46)

Si bien la interrogante sobre quiénes eran los primeros choferes en La Paz aún queda sin respuesta, sabemos que llegando a 1920 el gremio de los choferes se hacía cada vez más importante en cantidad e influencia. Los antiguos arrieros o cocheros estaban siendo poco a poco desplazados por los choferes, que en mayor medida eran demandados por la población para satisfacer sus necesidades de movilidad al interior de la ciudad. En 1918 esta transición estaba en pleno proceso, ya que en la Plaza Murillo existían dos grupos que prestaban servicio de transporte de pasajeros: los cocheros y los choferes. El Diario publicó la noticia de la selección de jefes de grupo para estos dos sectores de transportistas, que tenían a bien organizarse en coordinación con las autoridades municipales con el objetivo de coadyuvar en la socialización y el cumplimiento de la normativa de tráfico vigente en la ciudad y sus alrededores. Para ello cada sector escogió a su jefe de grupo (El Diario, 23 de enero, 1918).

La organización del sector de choferes facilitó la constitución de un sujeto social urbano, con formas organizativas, necesidades y demandas propias inherentes a su oficio y actividad económica. Fue así como en 1921 se registró el primer pronunciamiento público del sector organizado que protestaba por el incremento en el precio de la patente nocturna que cobraba la policía urbana a los vehículos que prestaban el servicio de transporte después de las 21:00 horas:

Una comisión del gremio de choferes estuvo en nuestras oficinas para hacernos saber una arbitrariedad de la policía municipal que consiste cobrar adelantado por el año 1922 la patente que corresponde a ese gremio por sus vehículos.

Nos hace notar que, además de haber sido recargada esa patente en la proporción del cien por ciento (en 1919 sólo esa de Bs. 10), el Concejo Municipal no se preocupa en lo más mínimo del arreglo de las calles, que en su mayoría son serios obstáculos para los automóviles, obligando a los chóferes a gastos desmedidos en la renovación de neumáticos.

Consideramos equitativo que antes de cobrar la patente en cuestión, se proceda de inmediato al arreglo de las calles. (El Diario, 30 de noviembre, 1921).

Esta no sería una queja aislada, puesto que en enero de 1922 el sector de choferes hizo conocer nuevamente su protesta en contra de una ordenanza municipal que limitaba el tráfico nocturno de automóviles con el argumento de brindarle tranquilidad a la vecindad paceña. Ante esta situación y el anuncio de la aprobación de nuevas medidas de tráfico por parte del Concejo Municipal, el sector de choferes en acuerdo con la Federación Obrera de la ciudad, ingresó en una huelga de hambre hasta la derogación de aquella normativa o la aprobación de una nueva que respete los derechos del gremio de los choferes. Así lo expresaba el manifiesto de la Federación Obrera del Trabajo:

El público que está enterado por medio de la prensa, que el Honorable Concejo Municipal con una precipitada e inconstitucional determinación ha suscitado un conflicto por demás grave al atacar de una manera violenta los intereses del gremio de chauffeurs, prohibiendo el tráfico nocturno, la Sociedad damnificada a fin de no ir a extremos al que desgraciadamente ha tenido que llegar, solicitó a la Municipalidad la suspensión de esta medida a todas luces inconstitucional, recibiendo por respuesta una completa indiferencia.

En esta situación el gremio de chauffeurs, elevó su queja a la "Federación Obrera del Trabajo" a la cual está ligada fuertemente, y a su vez delegando su personería y sus poderes a esta institución para los consiguientes reclamos.

La Federación Obrera del Trabajo, habiendo agotado todos los recursos que tenía a su alcance para solucionar el grave conflicto ya citado, siempre buscando todos los medios de armonía y equidad, ha tenido que intervenir directamente ante la Presidencia del Concejo Municipal que ha ofrecido solucionar de una manera cordial en el término de quince días contados desde el 20 de enero (...)

En consecuencia y habiendo fenecido el término concedido, la Federación Obrera del Trabajo, después de una madura reflexión y de acuerdo con sus aliados, ha tenido que verse forzado a decretar el paro parcial del gremio de chauffeurs, que empezará a las 6 am del día de hoy. (El Diario, 22 de enero, 1922).

Resultado de esta movilización el municipio dejó sin efecto la medida, demostrando el poder que tan rápidamente llegaron a asumir los choferes. Resulta interesante apuntar que la protesta de los gremios estaba a favor de la libre circulación de automóviles en horario nocturno, impulsado por un interés económico que veía que una restricción de la circulación afectaría sus ingresos, defendiendo de la misma manera el paso hacia la automovilidad.

Discusión de los Hallazgos

La revisión hemerográfica de El Diario entre 1900 y 1930 nos permite explorar las condiciones y el surgimiento de actores urbanos que impulsaron el paso hacia la automovilidad en la ciudad de La Paz de 1920. El crecimiento de la mancha urbana entre 1900 y 1912 obligó a la población a recurrir con mayor frecuencia a utilizar medios como los coches o carruajes de pasajeros para llegar a su destino. La necesidad de transportarse rápida y cómodamente impulsó a la élite paceña a diseñar un sistema de tranvías eléctricos que finalmente no pudo responder a la demanda de movilidad de una población urbana creciente. En este contexto, el automóvil surgió como una alternativa de movilidad a través de los automóviles de alquiler que prestaban el servicio de transporte de pasajeros. En este proceso surgieron comercios y compañías que ofertaban automóviles, insumos y repuestos, también se aprobó un marco normativo de parte de la autoridad municipal con el objetivo de reglamentar y organizar la prestación de este servicio y, finalmente surgió el gremio del chofer, que consolidó su influencia en las políticas urbanas a través de demandas y movilizaciones sociales en defensa de sus intereses, fomentando de esta manera el paso hacia la automovilidad.

Si bien quedan por responder las interrogantes de quiénes eran los primeros choferes, cómo accedieron a la tecnología y obtuvieron los conocimientos del oficio, y quiénes proveyeron a los automóviles de los servicios necesarios para la automovilidad, el presente artículo muestra cómo el gremio de choferes paceños fue incidiendo en la política pública de la ciudad a favor de la automovilidad, puesto que ella respondía favorablemente a sus intereses. Resulta interesante el nexo que puede haber entre los choferes y la población indígena residente en la ciudad de La Paz a inicios de 1920, puesto que, de constatarse esta relación, el transporte público se constituiría en una amplia puerta de ingreso para la población indígena migrante hacia el ejercicio de la ciudadanía a través del gremio, al poder público a través de las movilizaciones sociales y al reconocimiento social a través de la prestación de un servicio altamente demandado.

Referencias bibliográficas

- Acosta Nicolás (1880). *Guía del viajero en La Paz. Noticias, estadísticas, históricas, locales, religiosas, templo, hoteles, edificios, antigüedades, etc.* La Paz, Bolivia.
- Barragán, Rossana (2000). Ciudad y Sociedad. La Paz en 1880: *Revista Ciencia y Cultura*, (7), Universidad Católica Boliviana San Pablo, La Paz, Bolivia.
- Blanke, David (1967/2007). *Hell on Wheels. The Promise and Peril of America's Car Culture, 1900 – 1940.* University Press of Kansas, United States of America.
- Cotten Seiler (2008). *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America.* The University of Chicago Press, United States of America.
- Crespo, Luis S. (1902). *Monografía de la Ciudad de La Paz de Ayacucho.* Tomo I. La Paz, Bolivia.
- Crespo, Luis S. (1910). *Censo Municipal de la Ciudad de La Paz. 15 de junio de 1909.* Comisión Central del Censo. La Paz, Bolivia.
- Errázuriz de (2010). El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900 - -1927: *HISTORIA*, vol II (43), 357 – 411, Santiago de Chile.
- Flores Cori, Janeth Danny (2014). *La transformación del casco urbano central de la ciudad de La Paz de 1900 a 1930.* Tesis de licenciatura, Carrera de Historia, Universidad Mayor de San Andrés.
- Gisbert, Teresa (1998). El urbanismo de la ciudad: *La Paz 450 años (1548 - 1998).* Tomo I, La Paz, Bolivia.
- Guevara Ordóñez, Nadia (2017). La incorporación de lo indígena en el espacio urbano paceño a principios del siglo XX: *Territorios* (36). Bogotá, Colombia.
- Guevara Ordóñez, Nadia (2021). *Construyendo la ciudad. Orden, control y jerarquización en el espacio urbano paceño a inicios del siglo XX.* PLURAL, GAMLP-FOCUART, La Paz, Bolivia.
- Honorable Concejo Municipal (1916). *Memorias del Concejo Municipal de La Paz 1916.* La Paz, Bolivia.
- Sheller, Mimi y Urry, John (2000). *The City and the Car: International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24 (4). Joint Editors and Blackwell Publishers.
- Monroe, Kristin V. (2014). *Automobility and Citizenship in Interwar Lebanon: Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, Vol. 34 (3). Duke University Press.
doi:10.1215/1089201x-2826073
- Morrison, Allen (2005). *Los tranvías de La Paz Bolivia.* En <http://www.tramz.com/bo/lp/lps.html>
- Ross, Kristin (1996). *Fast Cars, Clean Bodies. Decolonization and the Reordering of French Culture.* The MIT Press, London, England.
- Velasco, Javier (2022). Movilidad urbana y geometrías de poder: El tranvía urbano en La Paz a principios del siglo XX: *Bolivian Studies Journal*, Vol. 28. doi:10.5195/bsj.2022.277

Volti, Rudi (2006). *Cars and Culture. The life story of a technology*. The Johns Hopkins University Press, United States of America.

Urry, John (2004). The 'System' of Automobility: *Theory Culture Society*, 21- 25, Universidad de Toronto Mississauga. <http://tcs.sagepub.com/content/21/4-5/25>

Referencias hemerográficas

El Diario (7 de abril de 1904). "Policía". *El Diario*.

El Diario (11 de abril de 1904). "Prestación vial". *El Diario*.

El Diario (14 de abril de 1904). "Caminos". *El Diario*.

El Diario (21 de abril de 1904). "Calle Murillo". *El Diario*.

El Diario (28 de abril de 1904). "Automóviles". *El Diario*.

El Diario (24 de mayo de 1904). "Ferrocarril colgante de la altiplanicie de Rochwitz en Alemania". *El Diario*.

El Diario (27 de mayo de 1904). "Las carreteras". *El Diario*.

El Diario (5 de febrero de 1905). "Estudios de ferrocarriles". *El Diario*.

El Diario (28 de marzo de 1905). "Ferrocarriles". *El Diario*.

El Diario (16 de noviembre de 1905). "Transportes". *El Diario*.

El Diario (3 de enero de 1906). "Carretera de La Paz a Oruro". *El Diario*.

El Diario (10 de octubre de 1906). "Automóvil a Oruro". *El Diario*.

El Diario (7 de febrero de 1907). "Ferrocarril de Guaqui a La Paz". *El Diario*.

El Diario (15 de mayo de 1907). "Automóviles para ferrocarriles". *El Diario*.

El Diario (22 de marzo de 1908). "Carretera a Oruro". *El Diario*.

El Diario (3 de julio de 1909). "Atropellada". *El Diario*.

El Diario (30 de abril de 1912). "Descarrilamiento de un Tranvía". *El Diario*.

El Diario (12 de enero de 1913). "Concurso para la gran avenida de La Paz". *El Diario*.

El Diario (26 de enero de 1913). "La Avenida central de La Paz". *El Diario*.

El Diario (24 de julio de 1913). "Los Tranvías". *El Diario*.

El Diario (26 de agosto de 1913). "La gran avenida de La Paz". *El Diario*.

El Diario (24 de octubre de 1913). "Carros y carretas". *El Diario*.

El Diario (30 de enero de 1914). "Servicio de tranvías". *El Diario*.

El Diario (8 de abril de 1914). "Siempre los tranvías". *El Diario*.

El Diario (18 de agosto de 1914). "En los tranvías". *El Diario*.

El Diario (7 de septiembre de 1914). "Automóviles". *El Diario*.

El Diario (27 de noviembre de 1914). "El directorio de la empresa de automóviles". *El Diario*.

El Diario (18 de febrero de 1915). "Interrupción del tráfico. Servicio deficiente de tranvías". *El Diario*.

El Diario (28 de febrero de 1915). "Tarifa de automóviles". *El Diario*.

El Diario (14 de marzo de 1915). "Camino a Araca". *El Diario*.

El Diario (27 de marzo de 1915). "Automovilismo industrial. Importante empresa que se organiza". *El Diario*.

El Diario (8 de abril de 1915). "Esos automóviles". *El Diario*.

El Diario (6 de junio de 1915). "Empresa nacional de automóviles". *El Diario*.

El Diario (21 de noviembre de 1915). "Empresa de automóviles". *El Diario*.

El Diario (23 de diciembre de 1916). "El Automóvil más lujoso". *El Diario*.

El Diario (9 de marzo de 1917). "Tranvía a Sopocachi". *El Diario*.

El Diario (17 de abril de 1917). "Publicidad". *El Diario*.

El Diario (12 de enero de 1917). "Tranvía Sopocachi". *El Diario*.

El Diario, (14 de agosto de 1917). "Publicidad". *El Diario*.

El Diario (16 de noviembre de 1917). "Tarifas de automóviles". *El Diario*.

El Diario (23 de enero de 1918). "El tranvía al cementerio se estrenará próximamente". *El Diario*.

El Diario (1 de mayo de 1918). "Impidiendo el tráfico público". *El Diario*.

El Diario (20 de junio de 1918). "La línea de Tranvía a Obrajés". *El Diario*.

El Diario (11 de marzo de 1919). "Un automovilista a la cárcel". *El Diario*.

El Diario (26 de marzo de 1919). "Pasaje en los tranvías para los escolares". *El Diario*.

El Diario (6 de mayo de 1919). "La apertura de una vía moderna en La Paz. La obra es por todos conceptos realizable". *El Diario*.

El Diario (27 de septiembre de 1919). "Publicidad". *El Diario*.

El Diario (28 de octubre de 1919). "El tranvía a Miraflores. Su construcción se impone". *El Diario*.

El Diario (9 de noviembre de 1919). "El tranvía al Valle de Miraflores". *El Diario*.

El Diario (11 de junio de 1920). "¡Esos carros de empuje!". *El Diario*.

El Diario (30 de noviembre de 1921). "Las patentes de automóviles". *El Diario*.

El Diario (29 de enero de 1922). "Hoy se declarará la huelga de choferes". *El Diario*.

El Diario (7 de junio de 1922). "En los tranvías urbanos. Conductores estropeados. Una queja de la Federación de Tranviarios". *El Diario*.

El Diario (29 de abril de 1923). "Acuerdos tomados por la Sociedad de Choferes". *El Diario*.

El Diario (29 de julio de 1925). "Servicios de Tranvías". *El Diario*.

El Diario (11 de noviembre de 1925). "Nueva empresa de transporte". *El Diario*.

El Diario (15 de enero de 1926). "De la oficina de tráfico urbano". *El Diario*.

El Diario (23 de febrero de 1926). "Accidentes de tráfico". *El Diario*.

El Diario (25 de marzo de 1926). "La compañía Automotriz Boliviana". *El Diario*.

El Diario (12 de mayo de 1926). "Circulación de vehículos". *El Diario*.

El Diario (3 de julio de 1926). "Accidentes de tráfico". *El Diario*.