

*POLÍTICA, VÍAS DE COMUNICACIÓN Y  
DESARROLLO SOCIAL DE GUATEMALA. LA  
CARRETERA AL ATLÁNTICO UN PROYECTO  
REVOLUCIONARIO:  
Primera etapa 1951-1954*

Necely Lorena Miguel Coronado<sup>1</sup>  
necelylorena@yahoo.com

### **Introducción**

Viajar hoy en autobús o en automóvil por la Carretera CA-9 Norte hacia el Atlántico de Guatemala tiene una duración promedio de 5 a 6 horas situación que dista en gran medida de la forma que se realizaba este mismo viaje a principios de la década 1950 con la utilización del ferrocarril u otra serie de caminos en mal estado. Todo lo anterior hacía mucho más largo y accidentado el viaje. Por ello es interesante conocer la forma en la cual se propuso el proyecto de la carretera hacia este destino a partir del año 1951 y su conclusión en 1959.

Los estudios relacionados con el análisis del periodo revolucionario guatemalteco 1944-1954 han estado concentrados en temas políticos e ideológicos; basta con realizar una revisión bibliográfica para darse cuenta de esta situación. En este caso el interés por analizar las vías de comunicación en Guatemala tiene el objetivo interpretar la situación económica social del país durante la década de los años cincuenta. A la vez encontrar otras formas que nos ayuden a comprender este importante periodo de la historia contemporánea de Guatemala. En este sentido desde las esferas estatales se contemplaba fomentar algunos cambios fundamentales en el país donde la construcción de infraestructura vial fue uno de los ejes centrales que se tomaron en cuenta para promover la modernización capita-

---

<sup>1</sup> Licenciada en Historia, Profesora en Historia y Ciencias Sociales, profesora universitaria e investigadora con presentación de ponencias y publicaciones nacionales e internacionales.

lista del país; es allí donde adquiere significado profundo la carretera al Atlántico.

El presente artículo se constituye en un primer acercamiento para comprender ¿cómo se hizo la denominada ruta al Atlántico?, explora los objetivos que se perseguían con la ejecución de dicho proyecto de 1951-1954. Y es aquí donde se encuentran los motivos que generaron su justa denominación durante el año 2011 como la Ruta Juan Jacobo ArbenzGumán.

En el primer tópico se realiza un esbozo histórico de los caminos en Guatemala; en el segundo se abordan los orígenes del proyecto su planificación y los trabajos preliminares que se realizaron para dar inicio a las labores técnicas. El tercer tema aborda el desarrollo de los trabajos que se realizaron los retos que se plantearon al inicio de la obra y los costos económicos que tuvo para el país la primera parte. El tema planteado en forma de pregunta ¿Quiénes la hicieron? Evidencia, en la medida de lo posible el costo social de la obra e identifica a quienes participaron en los distintos trabajos que requirió la primera parte.

Finalmente se aborda someramente el proyecto de la Carretera al Atlántico desde una mirada artística de la época en particular los grabados. El artículo es el resultado preliminar obtenido luego de una revisión de fuentes archivos, hemerográficas, fotográficas, bibliográficas además de otras distintas fuentes consultadas como entrevistas a algunos personajes que vivieron en la época a la cual se refiere.

### **Antecedentes**

La utilización de las vías de comunicación en el territorio guatemalteco ha sido una necesidad inherente desde la época prehispánica donde se utilizaba una amplia red de caminos que permitieron el acercamiento entre las ciudades que se encontraban bastante alejadas. Estos caminos tenían el objetivo de mantener una red de relaciones comerciales de intercambio de objetos suntuarios y otras necesidades básicas de la población; para facilitar estas actividades eran utilizados también los ríos por donde fluía el comercio y el tránsito individual de personas.

En la época colonial la Corona española estableció una legislación en referencia a la apertura de vías de comunicación con la que conjuntamente se contempló la habilitación de puertos en el océano, ya que es donde iniciaron con los trabajos para la habilitación del Puerto Santo Tomás en el Atlántico guatemalteco con el fin de utilizarlos para la respectiva comercialización de productos.

Luego de la independencia y con el advenimiento de la República Federal, la legislación respecto de la apertura de caminos se hizo más evidente cuando el presidente Mariano Gálvez ordenó la construcción de una vía que comunicara con el departamento de Petén. Esto es sumamente útil ya que este territorio siempre había sido el más desconocido desde la época colonial y para este momento comenzaban a incursionar en su interior las compañías madereras similar a como sucedió en Belice.

Durante el periodo conservador la red de caminos se extendió hacia el sur del país, en particular a las regiones costeras: Escuintla, hacia el puerto de Iztapa y San José. Se puso prioridad en ellos debido a que eran los que comunicaban hacia las instalaciones portuarias, por lo tanto, se amplía la construcción de caminos de herradura para que circularan carretas con los productos de exportación, en especial la cochinilla. También la llegada de los productos que Guatemala importaba de Europa y otros territorios. Además de que la mayoría de los caminos estaban diseñados para brindar servicios a los finqueros y que estos pudieran facilitarse el transporte de sus productos. En sí, no respondían a un diseño que estuviera relacionado con las necesidades que exigía el país, y con esto perseguirse un ápice de mejoramiento para la sociedad guatemalteca.

Las instituciones que más se interesaban en que se llevaran a cabo la construcción de estos caminos eran, en su momento: la Sociedad de Amigos del País y Consulado de Comercio, o por obvias razones, debido a que eran estas instituciones las que controlaban el comercio durante este periodo.

A partir de 1871, se registró un impulso más efectivo a todo lo relacionado con las vías de comunicación, ya que “las reformas liberales

fueron diseñadas principalmente para facilitar la producción y exportación de café”(Dosal, 2005, 49). En este sentido los nuevos propietarios denominados finqueros se ven en la necesidad de invertir en la construcción de las vías del ferrocarril y caminos fomentados principalmente por el Estado que concesiona la construcción, y funcionamiento del ferrocarril a capital extranjero además del funcionamiento de los puertos.

Para esta temporalidad la mayoría de los caminos existentes estaban destinados para ser transitados por bueyes, carruajes y mulas que transportaban café hacia los puertos que se habían habilitado en el océano Pacífico Champerico y Ocós; y como se esperaba la construcción de las vías del ferrocarril, se encaminaron a hacia esos destinos. La entidad encargada de velar por la construcción de vías de comunicación fue la Secretaría de Fomento.

Durante la dictadura de Manuel Estrada Cabrera, se priorizó la construcción del camino hacia el Atlántico, situación que para este caso interesa. Al seguir la ruta que partía de Guatemala, y se conectaba con el Fiscal y luego Agua Caliente con lo que se considera que el trazo de la que posteriormente fue la ruta al Atlántico, fue de manera similar.

Con la llegada de Jorge Ubico al poder, se intensificó la construcción de caminos casi de manera obligatoria por medio de la llamada Ley de Vialidad o Decreto 1474 del 31 de octubre de 1933. Artículo I Donde se establecía que “todos los individuos aptos, están obligados a prestar servicio de vialidad, consistente en el trabajo personal durante dos semanas en los caminos públicos que se le designen

*Artículo II Las semanas de vialidad tendrán lugar en el tiempo comprendido entre el 1º de junio al 30 de junio de cada año, debiendo levantar la jefatura políticas, cada seis meses, el censo de las personas obligadas, dando cuenta al Ministerio de Agricultura, con dicho censo, semestral, el enero de julio y el primero de enero”(Rosendo, 1935)*

En esencia este decreto garantizó al gobierno de Ubico la construcción de la infraestructura vial de una manera gratuita y en la práctica social significó una gran explotación para la población que fue obligada a tra-

bajar en esta actividad pues debían prestar este servicio muchas veces alejados de su lugar de origen. Muchos de los expedientes de vialidad existentes en el Archivo General de Centroamérica son una muestra elocuente de lo que en esencia fue esta práctica. Esta situación es una fiel evidencia de que la construcción de las vías de comunicación en Guatemala ha sido originadas por una serie de intereses económicos y políticos de cada uno de los gobiernos de turno.

### **La carretera al Atlántico**

Geográficamente la carretera al Atlántico parte de la ciudad de Guatemala, pasa por el departamento de El Progreso vía El Rancho, luego por el departamento de Zacapa para luego dirigirse a Izabal concluyendo en el municipio de Puerto Barrios donde se conecta con el Puerto de Santo Tomás, que era el principal objetivo de su construcción con una distancia de 308 kilómetros.

Según datos del Ministerio de Comunicaciones y Obras públicas los orígenes del proyecto de una carretera hacia el Atlántico de Guatemala se derivaron de un estudio profundo que realizó una comisión técnica enviada por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento en 1950. El objetivo principal que se persiguió fue realizar un estudio sobre el potencial económico que el país ofrecía según la inversión (Min. 1956). Por lo tanto, se realizaron las siguientes recomendaciones:

- Fomentar un programa equilibrado de inversiones
- Impulsar una serie de medidas con el fin de impulsar el desarrollo socioeconómico del país.
- Se recomendó la necesidad de coordinar de una manera efectiva que su planificación estuviera relacionada con la política estatal de gobierno. El accionar se sobreentendió y se llevó a la práctica con Arbenz, pues el plan de gobierno se centraba en estos puntos, no muchos pero efectivos.
- Necesidad de un otorgamiento de participación a la iniciativa privada para llevar a cabo los planes de gobierno.

- Que se abriera la posibilidad de participación e inversión al capital extranjero de una manera equilibrada que favoreciera a las partes.

Con la llegada al gobierno del Presidente Jacobo Arbenz 1951-1954, la política de gobierno se basó en fomentar la transformación de la economía de ser dependiente a independiente, mediante la modernización hacia el capitalismo moderno con una esencia nacional esto con el fin de mejorar el nivel de vida de los habitantes del país. “*La reforma agraria era el corazón del programa de Arbenz*” (Gleijeses, 2005: 207). Lo anterior en referencia al proyecto central del gobierno. Sobre esta temática, se han centrado una gran cantidad de estudios. Pero que no podía llevarse a una culminación sin el resto de planes que lo complementaban.

Los proyectos con los que Arbenz perseguía lograr los objetivos trazados eran los siguientes:

- a) Construcción de un moderno puerto en el Atlántico, hoy Santo Tomás de Castilla<sup>2</sup>;
- b) Comunicación de la capital con dicho puerto por medio de una carretera, paralela al Ferrocarril del Norte, con el propósito de dar fluidez al tránsito de grandes vehículos para el transporte de mercancías desde Puerto Barrios, lo cual significaba al mismo tiempo la abolición del monopolio que ejercía la International Raiwal of Central America, IRCA. Con esta actitud lo que se pretendía era lograr construir la denominada “Ruta de la Liberación”, cuyo significado cobró sentido en su práctica y construcción; no solamente con hacer la competencia y abaratar los costos del transporte sino también hacer que los productos llegaran a sus destinos en una forma más rápida. Además de que el plan vial establecía un diseño más independiente ya no respondía tanto a los intereses de finqueros sino a las necesi-

---

<sup>2</sup> Paralelamente al presente trabajo también se está investigando el proyecto sobre el Puerto Santo Tomás; debido a que son dos proyectos que fueron concebidos de una manera simultánea para el transporte de los productos hacia los puertos o de los puertos hacia las ciudades. En otras palabras un proyecto no se puede comprender sin el otro de allí se deriva su importancia. Adherido que en una publicación anterior analizo el proyecto de electrificación nacional por medio de la construcción de la Hidroeléctrica Jurún Marinalá que se construyó entre los departamentos de Guatemala y Escuintla respectivamente.

dades que Guatemala presentaba para proyectarse como una economía capitalista nacional.

- c) La misma posición política lo indujo a concebir el proyecto de crear una hidroeléctrica estatal denominada Jurún Marinalá, cuyos primeros estudios, planeamiento y trabajos se realizaron simultáneamente en el periodo que se analiza en este artículo y fueron concluidos en 1970 (Miguel Coronado, 2014, 53).
- d) La fundación del Banco Nacional Agrario con el fin de dar crédito a los nuevos propietarios y de proveerles semillas para el cultivo de las tierras que se habían adjudicado con la Ley de Reforma Agraria mejor conocida como el Decreto 900 (Arriola 2009, 69).
- e) Se contempló también el reforzamiento del Instituto Nacional de Fomento de producción (INFOP) institución que se encargó de vender instrumentos de labranza a los campesinos y medianos productores. Su función principal fue la de buscar la búsqueda de mercados para las cosechas y productos situación además de asegurarse la seguridad alimentaria del país; es decir, todo un plan integral de desarrollo social.

Al tener en cuenta el contexto anterior, el presente trabajo se centra en la ruta al Atlántico

Según los planes que se establecieron el Estado fue el encargado de ejecutar dicha obra. Se diferenció del resto de proyectos ya que con ellos se llevó a cabo el denominado sistema de contratos solamente para proveeduría de materiales que se requerían. Al contrario de lo que sucedió con las otras carreteras donde otras empresas privadas se hicieron cargo de la planificación y ejecución como en el caso de carretera Roosevelt. Lo anterior demuestra en esencia el interés que tenía el gobierno en dicha obra para ejecutarla de una manera más directa. Según datos del proyecto, la carretera tendría una longitud de 360 kilómetros partiendo de la capital hacia Puerto Barrios. Fue el ejército que para ese momento se le denominaba de “La Revolución” el encargado de realizar los trabajos de esta manera el Estado se garantizaba que, a pe-

sar de las adversidades a las que se enfrentó el proyecto en el periodo analizado la construcción no se detendría. El Estado también aportaba el mantenimiento de la tropa que se necesitaba para la vigilancia de los insumos que se utilizaron.

Las instituciones que se hicieron cargo de la ejecución de la obra fueron: el Ministerio de Comunicaciones, La Dirección General de Obras Públicas y fue creada la Superintendencia General de Obras del Atlántico; esta última se encargó de la construcción del Puerto Santo Tomás y la carretera propiamente dicha.

La planificación del proyecto se inició en el mes de febrero de 1951 por una brigada de Ingeniería de la Dirección General del Caminos (Min. 1952), quienes tuvieron a su cargo la planificación para la realización de estudios factibles que permitieran la ejecución de los trabajos. Ya en la práctica para tal caso, se consideraron dos aspectos esenciales: técnicos y económicos. Los estudios se dividieron en dos fases:

### **Campo:**

- a. Consistió en reconocimientos generales de los departamentos.
- b. Levantamientos preliminares con el objeto de obtener muestras de los terrenos y de esta manera tener una idea de los materiales que se necesitarían para la voladura de montaña
- c. Localización de los lugares más apropiados donde se tenía contemplado que pasaría la cinta asfáltica.

### **Gabinete:**

- a. Se realizaron una serie de planos preliminares
- b. Cálculos de diseño y localización
- c. Cálculos de voladura y movimiento de tierra.
- d. En cuestiones técnicas la carretera tendría una anchura de 11 metros de cuneta a cuneta y de seis metros y 67 centímetros de ancho en la capa asfáltica.



Conjuntamente con los trabajos anteriores se realizaron estudios respecto al sistema de drenajes sobre una gran cantidad de ríos por donde atravesaría la ruta: Lato, Huyús, Río Hondo por mencionar algunos. Los trabajos en la construcción de dicha obra se iniciaron el 2 de julio de 1951. El encargado de la obra fue el coronel Oliverio Casasola<sup>3</sup>. Los primeros trabajadores fueron integrantes del denominado “ejército revolucionario” sesenta soldados de zapadores. Esto como parte de un plan de cooperación que se estableció entre el ejército y el Ministerio de comunicaciones.

Los primeros trabajos se iniciaron en una situación adversa grave en los frentes de Acasagustlán y el municipio de Morazán en el departamento de El Progreso. Según reportes periodísticos del Diario de Centroamérica el equipo mecánico era: únicamente 4 tractores, cuatro camiones y una mínima parte de camiones lo que evidencia el escaso personal y equipo que se poseía para el inicio de una obra de tal magnitud. Esto tiene su explicación a que debía seguirse el proceso legal que establecía la licitación del equipo y materiales necesarios para iniciar con los trabajos lo que se ve reflejado en palabras dramáticas de Carlos Paz Tejada<sup>4</sup> *“No se podía hacer nada, no se tenía equipo, porque los gringos no le vendían ni una pala al gobierno.”*(Figueroa Ibarra, 2004 p. 259). Esto se refuerza con otro reporte periodístico de enero de 1952 *“la maquinaria con la que se está trabajando está en malas condiciones de funcionamiento y cada rato es llevada al taller de reparaciones para que los mecánicos operen el milagro de hacerla andar, porque hay carencia absoluta de repuestos”*.(Min. 1952)

---

<sup>3</sup> Oliverio Casasola militar que había ejercido el cargo de Jefe de los trabajos de incorporación del departamento del Petén como representante de Ministerio de la Defensa.

<sup>4</sup> Ministro de Comunicaciones 1951-1952 y luego y Jefe de la Superintendencia General de las obras del Atlántico 1952-1953 institución que se había hecho cargo de los distintos trabajos que se realizaban en la construcción de la carretera al Atlántico y se encargaba de la construcción del Puerto Santo Tomás. Después de una serie de diferencias respecto a cómo se estaba realizando la obras del Atlántico renunció al cargo.



Imagen 1 Trabajos desarrollados en el Rancho en noviembre y diciembre de 1951 muestran el mal estado de la maquinaria que se utilizaba en ese momento. Diario de Centro América 18 de enero 1952 p. 5

Lo anterior se comprende en el contexto de la forma en que Estados Unidos tenía encaminada su política exterior hacia Guatemala; por lo tanto, el gobierno tenía limitado el acceso a créditos con instituciones bancarias norteamericanas; además, EEUU amenazaba con sancionar a empresas que pudieran proveer de maquinaria y equipo. Por otro lado, se debe tener en cuenta los efectos de la guerra fría situación que llegó a su máxima expresión en el país cuando se promovió la invasión a Guatemala y la consecuente renuncia de Arbenz en 1954.

Las actitudes anteriores obligaron a Arbenz y sus asesores a buscar otras formas de encontrar el financiamiento de la obra con recursos que dependían del presupuesto del Estado, con los cual reafirmaron el espíritu nacionalista para emprender lo que él denominó "*obras más importantes de mi gobierno*".

Por conveniencia del proyecto, se dividió en 4 sectores de trabajo. El primero se ubicaba en El Rancho, el segundo denominado Sunzapote, el tercero ubicado en el municipio de los Amates Izabal y el último, en Puerto Barrios. Situación que proporciona una idea general de la forma en la cual se estaba ejecutando.

### Los Trabajos

Los trabajos de construcción del proyecto se iniciaron el dos de julio de 1951. Debido a una serie de problemas que se enfrentaron, se había experimentado un retraso considerable en los plazos iniciales. Se comenzó con un número de sesenta soldados zapadores y con una carencia sensible de maquinaria en el área de Tulumajillo situado entre Acazaguastlan y el Progreso. Para desarrollar los trabajos se requerían de una serie de materiales que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público sacó a licitación pública para su adquisición. Por medio de anuncios en los distintos periódicos de la época, proporcionaron una visión general de todos los elementos que se necesitaban y los requerimientos que el gobierno estableció a las compañías para proveer los productos:

- Combustible, en particular gasolina y diésel para que funcionara la maquinaria que se utilizaba, y lubricantes aceite en diversos números
- Cable de acero con alma de acero, en diferentes calibres que iban desde cincuenta hasta mil pies de cable.
- Estructuras para puentes, para este caso se utilizó el sistema de licitación privada y fue el Ministerio de Comunicaciones y Obras públicas el que la realizó. Se licitaron un total de treinta dos puentes con distintas características, hasta el mes de marzo de 1954 según los reportes a los que se tuvieron acceso. Los plazos de entrega de las estructuras de los puentes fue de 80 días y algunas veces se dejó en libertad a las compañías proveedoras realizar algunas modificaciones que consideraran necesarias para el caso particular de cada puente.
- Materiales que se necesitaban para el asfaltado propiamente dicho

que sería utilizado en la capa de base y otro tipo para ser usado en la capa de desgaste, asfalto natural de penetración y finalmente asfalto de sello final. Estos materiales dejan ver cuáles son las capas de las que se compone la cinta asfáltica que se construyó.

- El cemento utilizado se adquirió en la fábrica de cementos Novella (hoy Cementos Progreso). El primer contrato firmado entre la fábrica y el Ministerio de Comunicaciones fue por 200,000 sacos de cemento Portland “a precio de Q.1.00 por cada saco de Cemento.”<sup>5</sup> Este contrato se mantuvo hasta julio de 1954.
- Dinamita en grandes cantidades y distintas clases para la voladura de montaña en particular para el área del Progreso que fue el territorio que más necesitó por ser montañoso en general para donde se requiriera su uso. Conjuntamente se requirió la utilización de pólvora.
- Se necesitaron también una serie de palas mecánicas que serían utilizadas para realizar trabajos de excavación, para retirar la tierra del camino y despejarlo, y de esta manera avanzar más rápidamente.



Imagen 2 Anuncio de la llegada de las primeras unidades de maquinaria para la carretera al Atlántico. Diario de Centroamérica, 18 de abril 1952 pág. 1.

<sup>5</sup> Archivo General de Centroamérica. AGCA de aquí en adelante. Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas Paquete 2 serie de 32 hojas sueltas. La documentación relacionada con este Ministerio en la actualidad se encuentra sin clasificar por lo tanto solo se tiene acceso a tres paquetes correspondientes a licitaciones del año 1952 y enero de 1953. Por lo que no se pudo tener acceso a los proyectos directamente.

- La maquinaria pesada como camiones, tractores y retroexcavadoras comenzaron a llegar al país en el transcurso 1952, debido a que Estados Unidos no facilitaba la adquisición de equipo con algunas compañías. En el mes de abril de 1952, se había firmado un contrato con la Casa Fischer FACH& Co. y el Ministerio de Comunicaciones para que surtiera una mínima cantidad de camiones marca Ford<sup>6</sup>. El 18 del mismo mes se hizo público el anuncio que la maquinaria estaba establecida ya en cada uno de los cuatro frentes de trabajo que se establecieron.

Lo anterior fue bastante significativo pues permitió avanzar de una manera más efectiva en los trabajos ya que en los diez meses anteriores no se había avanzado en gran medida debido a los contratiempos que significaba la carencia de la misma.

La forma que se implementó para suplir estas necesidades fue el adquirir la maquinaria con distribuidores locales, de este se dio participación a miembros de la oligarquía guatemalteca, que se relacionaban de manera hasta ese momento “amistosa” con Arbenz, entre ellos AllisChalmer, representada por MynorKeilhauer y la misma familia Toriello. Además de otros productos como el cemento lo surtió la familia Novella<sup>7</sup>. En maquinaria se invirtió un aproximado de 10 millones de quetzales que se distribuyó entre palas mecánicas, retroexcavadoras, camiones compra y estructuras metálicas para los puentes.

Con la participación que se le dio a la iniciativa privada el gobierno cumplió con las recomendaciones que se había realizado en 1950, y de esta manera se impulsaba más enérgicamente el plan de modernización capitalista guatemalteco.

---

<sup>6</sup> AGCA Paquete 2 serie de hojas sueltas.

<sup>7</sup> La coyuntura política de combinación de causas desencadenaron la caída del gobierno de Arbenz, y con ello el fin del periodo revolucionario.

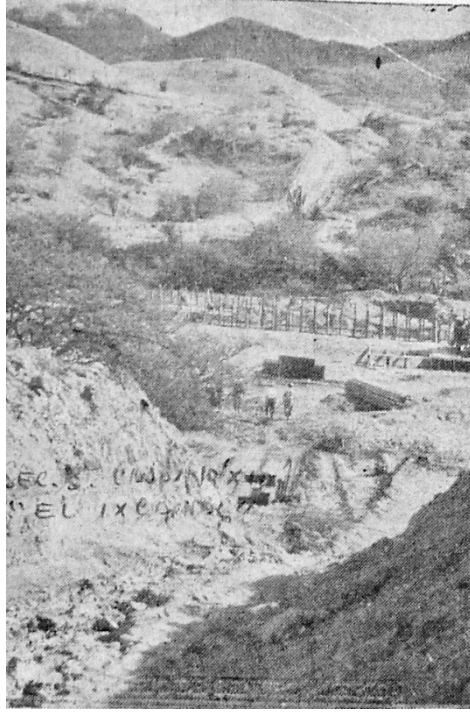


Imagen 3 Muestra los primeros trabajos en el área del Ixcanal, 2 de julio de 1951. Diario la Hora febrero 1952.



Imagen 4 Apertura de la brecha entre Sunzapote y Teculután. Sector 4 Ruta al Atlántico. Evidencia la maquinaria que se estaba utilizando.

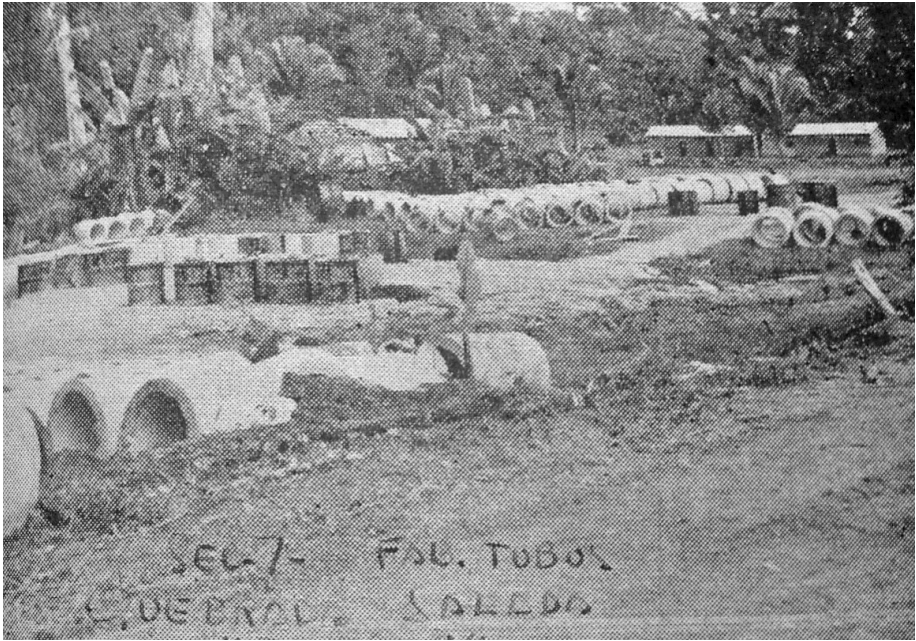


Imagen 5 Fábrica de tubos de cemento. Estas fábricas fueron instaladas en cada uno de los frentes de construcción este corresponde a Agua Salada. Diario de Centro América 18 de enero 1952 pág. 5.

Una de las alternativas que se utilizaron para surtirse de tubos que se necesitaban en diferentes medias fue establecer fábricas en cada uno de los frentes de trabajo. Con esto se solucionaron problemas de costos de la obra, además se tenía acceso a los tubos de manera inmediata sin tener que perder tiempo a la espera de su llegada, si hubiesen sido adquiridos a compañías especializadas y establecidas en la ciudad de Guatemala.

### Los costos

El presupuesto que se destinó para el inicio de los trabajos en julio de 1951 fue de cinco millones de quetzales, y el tiempo que se tenía contemplado era de tres años de duración. Debido a los distintos acontecimientos que se suscitaron. Según los datos del Boletín del Ministerio de Comunicaciones del año 1956, donde se establecía que el gobierno de Arbenz había gastado un total de Q.15.773,000.00, y que únicamente se

había ejecutado el 20% de la obra. Aunque esto debe leerse entre líneas, por obvias razones de desprestigio por los gobiernos liberacionistas.

Al 16 de mayo de 1953 de los Q 72 729,055.00 del total del presupuesto de la Nación una partida de Q 24 076 061.00 fue destinada de manera extraordinaria al Ministerio de Comunicaciones. De esa cantidad veintiún millones fueron otorgados a la Dirección General de Obras Públicas con el fin de que fueran invertidos en las obras materiales más significativas que se estaban realizando, en este caso el Puerto Santo Tomás y la carretera al Atlántico.

Con el otorgamiento de los fondos, se dio inicio al denominado Plan Vial que comenzó a ejecutarse por el gobierno central y comprendía algunas obras principales. En el informe presentado ante el Congreso para el año 1953, el presidente resalta que el objetivo de la construcción de la red vial era el complemento a la reforma agraria, para la creación del mercado interno guatemalteco *“comunicar los principales centros de producción con los principales centros de consumo”* (Arbenz, 1953: XXII). Conjuntamente se construían otros tramos viales significativos: carretera a Palín-Escuintla, carretera San Lucas- Antigua

Con esa serie de trabajos mencionados la extensión de carreteras en Guatemala para el año 1952 era de 360 Kilómetros únicamente. Esta situación es bastante interesante ya que proporciona una radiografía de la situación rural que se vivía en Guatemala para mediados del siglo XX. Debido a esto, era de suma importancia para el gobierno de Arbenz llevar a la práctica la ejecución del proyecto de la carretera al Atlántico.

Para reforzar lo anterior, el 19 de febrero de 1953 se anunció un plan que duraría cuatro años de construcción de carreteras; entre 1953 y 1956 debía dar prioridades a la carretera del Atlántico y el resto de comunicación interoceánica, el cual se proponía lograr por medio de la construcción de grandes carreteras. Lo significativo de este plan era que la infraestructura vial debía ser construida en las direcciones adecuadas, para estar comunicada con una amplia red de caminos regionales para los lugares más apartados del país. con este trabajo se beneficiaría a la población en general, y no solo a un pequeño grupo de personas como hasta 1944 había sido.



Tabla No. 1

Contratos Ministerio de Comunicaciones 1945-1956

Año	Valor en quetzales
1945	Q.232,197
1953	979,851
1955	31,293,693
1956	14,906,970

**¿Quiénes la hicieron?**

Uno de los objetivos especiales de este estudio es identificar, en la medida de lo posible a las personas que trabajaron en la construcción de esta obra. Los primeros trabajos estuvieron a cargo del ingeniero Carlos Paz Tejada, que para este momento era el Ministro de Comunicaciones y bajo la dirección de Oliverio Casasola y los comenzó a ejecutar el denominado Ejército de la Revolución con un equipo de soldados zapadores<sup>8</sup>, que tuvieron una participación destacada en los primeros dos años de duración de los trabajos. Después de la realización de algunos cambios en febrero de 1954 el proyecto pasó a estar bajo el cargo del ingeniero Pietro Vitali (Paniagua 1954) quien paso a fungir como gerente de la empresa Dirección General de Obras del Atlántico.

El Estado de Guatemala mandó a licitar telas para uniformar a los militares y particulares que participaron en los trabajos. Además de integrantes del ejército el gobierno también contrató a personas particulares en los diferentes frentes donde se estaba ejecutando la obra.

---

<sup>8</sup> Los zapadores fueron un batallón que se formó adscrito al Ejército desde 1871. Estaba integrado por civiles que no podían pagar impuestos y como castigo eran adscritos a dicho batallón para que participaran en la construcción de infraestructura vial y física. Se mantuvo con sus variantes en cada una de las dictaduras. Fue de 1951 a 1954 la situación del batallón de zapadores cambio de manera sensible ya que se establecieron para sus integrantes salarios, y consideraciones básicas que garantizaron las condiciones mínimas de trabajo. Para tal caso se tomó en cuenta la legislación laboral (Código de Trabajo). Hipotéticamente puede considerárseles como los antecedentes de las denominadas “cuadrillas de camineros” que hasta la actualidad se mantienen con sus respectivas variantes.

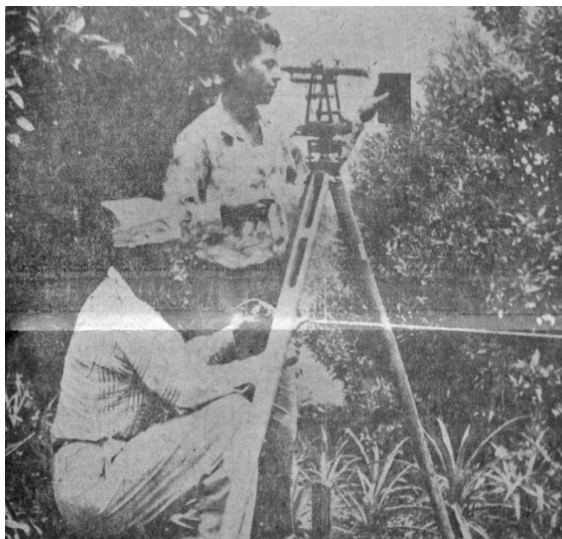


Imagen 6 Muestra distintas fases del trabajo que se realizaba en la construcción y los rostros anónimos de los trabajadores que laboraban en las tareas. Diario de Centroamérica 11 de noviembre 1953.



Imagen 7 Muestra a los trabajadores de la ruta al Atlántico en su hora de almuerzo. Diario de Centroamérica 11 de noviembre 1953.

Los trabajadores se organizaron conforme se fueron necesitando en el proyecto y en distintos lugares que ocuparía la mencionada carretera. Los primeros frentes se establecieron en el Rancho, donde los trabajadores se alojaron en el campamento que se estableció en ese lugar. En el área de Los Amates, se realizaron distintos trabajos de construcción de campamentos. Al mismo tiempo el Gobierno alquiló una serie de casas particulares para alojar a la tropa. En el área de Puerto Barrios se aprovechó el espacio que ofreció la base militar que estaba establecida en dicho lugar.



Imagen 8 El Campamento en Quebrada Salada. Barrios, sector 7 Ruta al Atlántico. Ministerio de Comunicaciones. Publicada en el Diario la Hora 3 de febrero 1952

Referencia a lo anterior en dichos campamentos se construyeron viviendas provisionales de madera para ser utilizadas por el personal civil y militar que laboraba en los lugares. Dentro de los servicios básicos que se tenían existía una enfermería y su respectiva cocina. El sistema de pago de los trabajadores estaba regulado por el sueldo básico del momento. Además se agregaba un incentivo que estaba relacionado con el costo de la vida, la situación climática a la que se enfrentaban en el campo de trabajo y como estímulo esto relacionado con los particulares. Mientras tanto, a los integrantes del ejército se les proveyó ves-

tuario correspondiente, calzado y una serie de medicinas básicas con una mínima cantidad de salarios. Por primera vez los trabajadores de infraestructura vial del país tuvieron un salario regulado por las leyes, vigentes para el momento, situación bastante significativa ya que se diferenció profundamente del régimen dictatorial anterior, donde fue un trabajo obligatorio y sin paga alguna.

Ya dentro del gobierno de la liberación la empresa constructora era la que se encargaba de la contratación de las personas de establecer los campamentos y de proveer la alimentación y las condiciones mínimas de higiene y el resto de servicios básicos. Serían también los encargados de establecer una tabla de salarios que cada persona devengaría por los servicios que prestaba en la ejecución del proyecto dependía también de la especialidad que iba desde los ingenieros encargados hasta los peones.

**Tabla No. 2**

**Estado de construcción carretera al Atlántico 1951-1954**

No.	Sección	Distancia	Estado
1.	Guatemala - Agua Caliente	30 Km.	Terminada, a excepción de la pavimentación y los puentes del río El Chato y río Las Vacas
2	Agua Caliente - El Rancho	55 Km	Hubo la necesidad de ser rediseñada con el gobierno de la liberación
3	El Rancho - Río Teculután	36 Km.	Terminada, a excepción de cuatro puentes y hace falta relocalizar algunos tramos 4 estructuras.
4	Río Teculután- Río Mayuelas	44 Km.	Terminada, Exceptuando catorce puentes, relocalizar 7 Km. y pavimentación
5	Río Mayuelas- Río Juan de Paz	26 Km.	Movimiento de tierras 30% terminado. Faltaba la instalación de once puentes y las obras de drenaje
6	Río San Juan de Paz-Santo Tomás	107 Km.	Movimiento de tierras 40% terminado. Faltan 35 puentes, el total de las obras de drenaje y la pavimentación.
	<b>Total</b>	<b>298 Km.</b>	

El cuadro anterior presenta un avance de más del 50% de la obra en lo en relación con: apertura vial, instalación de puentes y en algunos tramos todavía faltaba la culminación de obras de drenaje. Al tener en cuenta la situación adversa a la que se enfrentó la realización del proyecto desde sus inicios, tuvo un avance bastante significativo. Para los gobiernos liberacionistas fue bastante sencillo el retomar la obra de 1955-1959 debido a que los trabajos que restaban fueron menos dificultosos: pavimentación de algunos tramos, instalación de estructuras metálicas de puentes y rediseñar algunos puntos que presentaron algunos problemas es decir trabajos mínimos en comparación con el planeamiento, diseño, puesta en marcha que se afrontaron en los primeros años de la obra.

Hace falta analizar la segunda parte del proyecto 1955-1959 para tener en cuenta la serie de cambios “sustanciales” que los subsiguientes gobiernos liberacionistas introdujeron en el mismo donde los costos se aumentaron, el Gobierno entregó a la iniciativa privada la ejecución de la obra. El sistema de contrato de trabajadores estuvo a cargo de las empresas. Los detalles anteriores son algunos de los cambios más sensibles que a simple vista se pueden observar en una revisión somera de las fuentes con las que se cuentan para la realización de la segunda parte del estudio.

### **La carretera al Atlántico en los grabados guatemaltecos**

Ahora se analizará brevemente la producción artística guatemalteca relacionada con los proyectos que tenía planeado el gobierno del presidente Arbenz estos proyectos se basaban en construir, aparte del gran impulso que se le dio a la educación y a la creación de los espacios de expresión artística en el país, ya que para este momento fue bastante significativo.

Como una forma de mantener la atención de la población hacia los distintos proyectos de la revolución, y en particular con los relacionados a la carretera del Atlántico el gobierno también empleo la estrategia de sacar al aire un programa radial por medio de la radio oficial TGW<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> La TGW hasta el día de hoy es la radio oficial del Estado de Guatemala y transmite una serie de programas donde los gobiernos de turno dan a conocer sus distintas estrategias de hacer gobierno.

denominado la Voz de Guatemala. Con esto se aprovechaban todas las facilidades que la radio ofrecía. En ese momento, pues era más fácil que la población tuviera acceso a ella y no a los medios escritos. El programa se denominó “En Marcha Hacia el Atlántico”. En esencia el programa ofrecía informes continuos sobre el progreso que se estaba obteniendo en la construcción. Además, participaban en él artistas<sup>10</sup> como poetas, cantantes se invitaba al público a que participara con mensajes que hicieran referencia a las personas que se encontraban laborando en la carretera.

Otra manera de acercarse al público, tanto con el arte y la política, fueron los constantes trabajos en grabado, los cuales fueron fomentados. Tanto fue el caso la Escuela Nacional de Artes plásticas la que contrató al prestigioso grabador mexicano Arturo García Bustos como profesor grabador para un “*cursillo de dos meses*” (Morales, N D. p 47).

Producto de ese trabajo fueron varios concursos que se fomentaron desde el Estado pues apoyaban a los artistas con sus propuestas políticas desde el arte. Y fue así como en la actualidad existen varios ejemplos de ello: Luis A. Zaldivar, Juan Farfán y José López Maldonado estos realizaron elocuentes grabados, que pormenorizaban la marcha hacia el Atlántico desde diferentes perfectivas artísticas. Esto solamente por mencionar algunos ejemplos ya que la producción a este respecto fue bastante amplia: pintura, escultura, teatro, literatura etc.

---

<sup>10</sup> De 1944-1954 desde el Estado se dio gran impulso a los artistas guatemaltecos. Para el periodo que se estudia en este artículo era bastante común encontrar en reportes periodísticos donde el gobierno otorgaba becas a los artistas para que se prepararan en el extranjero y luego regresaran al país a generar producción en sus respectivas especializaciones. En el Diario de Centroamérica se publicaban de manera regular, páginas de segmento artísticos dirigidos por el grupo Saker-Ti.

El Saker-Ti tuvo entre sus integrantes a destacadas personalidades: Víctor Huberto Alvarado, Enrique Juárez Ricardo Toledo y Carlos Navarrete por mencionar algunos; Navarrete es en la actualidad un destacado académico y único sobreviviente de dicha generación. Este grupo estuvo conformado por una serie de intelectuales, escritores y artistas jóvenes, renombrados militantes de la Revolución.

Paralelamente se conformó el grupo artístico que se denominó Americanista: De manera similar al Saker-Ti. Promovía una discusión sobre arte y política en diversos aspectos. El grupo Americanista promovía concursos de carteles representativos del movimiento sindical. El Diario de Centro América se convirtió en el medio de difusión para este movimiento y era bastante común encontrarse las denominaciones Arte para el pueblo.

En el caso que se aborda en éste artículo es en lo referente a los concursos de grabados que conmemoraran el día del trabajador, el aniversario de la Revolución, referentes a la reforma Agraria, a los proyectos de electrificación como fue el caso de Jurún Marinalá, el puerto nacional Santo Tomás. Conjuntamente se realizaban exposiciones de grabado mexicano con el objetivo de motivar a la población a acercarse al arte y también de interesar a más artistas a sumarse a la corriente existente.

Por medio del arte y la educación se pretendía dar un impulso a la identificación de la población para con todo el proyecto revolucionario que estaba en marcha. Esto no llegó a cuajar totalmente ya que el recorrido en tiempo fue demasiado corto ya que se vio truncado por la contrarrevolución interrumpiendo el proceso.

Todo lo anterior es solamente un pequeño esbozo de la ebullición artística que se generó durante la Revolución en particular en el segundo periodo presidencial. Puede ser un tema interesantísimo para futuras investigaciones que aportaría más luces para comprender los diferentes matices de ese importante periodo de la historia de Guatemala



Imagen 9 "Hacia el Atlántico" grabado de José López Maldonado Diario de Centro América, abril 1952

## Conclusiones

- Por medio del estudio de estos temas se puede entender una mejor manera la forma en que se pretendía llevar a la práctica la modernización del país y que la construcción de la infraestructura vial tenía el firme objetivo de hacer llegar los productos hacia sus destinos en un tiempo más corto, lo que significaba menos costos y su perduración y con esto se fomentaría el famoso mercado interno. Debido a ello se comprende que para el gobierno de Arbenz la prioridad era el proyecto de la carretera al Atlántico. Hace valer las leyes de mercado de la libre competencia, tanto para la iniciativa privada como para el Estado evidenciaba el carácter capitalista que tenían consigo los proyectos revolucionarios.
- Ante el cierre de las carteras crediticias en instituciones extranjeras el gobierno de Arbenz se vio en la necesidad de recurrir al financiamiento nacional. Y fue uno de los puntos más importantes, ya que de esta manera no se llegó a un endeudamiento sobre la obra al menos hasta esta primera parte que se analizó en este artículo. Además, en la ejecución de este proyecto se refleja la participación de la iniciativa privada “oligarquía” guatemalteca en asuntos relacionados con la proveeduría de maquinaria y equipo que se utilizó en la ejecución de la obra.
- Los inicios de la obra estuvieron marcados por una serie de contratiempos relacionado con la maquinaria que fue utilizada en los primeros meses que estaba sumamente deteriorada; esto, debido a las medidas de un embargo interpuesto por Estados Unidos, desde el mismo momento en que toma posesión del presidente Arbenz; esta situación evidencia elocuentemente la política que hacia Guatemala por lo que se situaba en el contexto de la guerra fría y el temor exacerbado en contra del “comunismo que representaba Guatemala.

En este sentido aún en la coyuntura contraria en la que gobernó Arbenz los avances que se lograron en la construcción de ese importante tramo vial fueron bastante significativos. Se puede



considerar que fue el 50 % del total de la obra. Debe tenerse en cuenta que se realizaron los trabajos más importantes, como lo fue la planificación: compra de la maquinaria que se utilizó, los trabajos de voladura de montaña relacionada con la apertura de los caminos de terracería e instalación de sistemas de drenajes. Faltaron las estructuras de puentes y la pavimentación en la mayoría de los tramos. Estos últimos trabajos fueron los que se concluyeron con los gobiernos de la “liberación” además de la reorientación de algunos pequeños puntos.

- Se puede considerar hipotéticamente que a través del arte y la educación se pretendía dar un impulso a la identificación de la población para con todo el proyecto revolucionario que estaba en marcha. Esto no llegó a consolidarse totalmente, ya que el recorrido en tiempo fue demasiado corto pues se vio truncado por la contrarrevolución que interrumpió el proceso. Estos son algunos de los variados temas que pueden investigarse para aportar elementos de comprensión a este importante periodo de la historia reciente de Guatemala. Aquí solamente se intentó realizar un pequeño acercamiento al tema por medio de los grabados relacionados con el proyecto de la carretera del Atlántico.
- Los resultados que se presentan en este artículo no son concluyentes, pues el mismo es solamente el primer acercamiento para entender el proyecto de modernización del país por medio de la implementación de las vías de comunicación en particular que esta estaba planificada de una manera más formal de cómo se habían realizado los caminos desde 1871. Hace falta estudiar la segunda parte del proyecto para realizar una comparación con los “cambios sustanciales” que se realizaron con los gobiernos de la liberación quienes lo impulsaron de una manera central. Este estudio se realizará en un futuro además de analizar el otro proyecto paralelo del Puerto de Santo Tomás, ya que el puerto permitiría el acercamiento de la comercialización de productos de importación y exportación con el extranjero. Es decir que ambos proyectos se complementan, no se concibe uno sin el otro.

## Bibliografía

Arbenz Guzmán, J. (1953). *Informe del ciudadano Presidente de la República Jacobo Arbenz Guzmán al Congreso de la República*. Guatemala: Tipografía Nacional.

Arriola, J. L. (2009). *Diccionario Enciclopédico de Guatemala Tomo I*. Guatemala: Editorial Universitaria, Universidad de San Carlos de Guatemala.

Azurdia Alfaro, R. (1951). *Recopilación de Leyes de la República de Guatemala Tomo LXX Pag.35*. Guatemala: Tipografía Nacional.

Comunicaciones, M. d. (1956). *Boletín del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas*. Guatemala: S D.

Comunicaciones, M. d. (3 de Febrero de 1952). Hacia la Liberación Nacional por la Carretera al Atlántico. *La Hora* , págs. 13-14.

Comunicaciones, M. d. (18 de Enero de 1952). La ruta al Atlántico avanza. *Diario de Centroamérica* , págs. 5-6.

Dosal, P. (2005). *El ascenso de las élites industriales en Guatemala 1871-1894*. Guatemala: Piedra Santa y Fundación Soros Guatemala.

Extranjera, P. (23 de Marzo de 1952). Regimén de Progreso. *Dirario de Centroamerica* , págs. 1-5.

Figueroa Ibarra, C. (2004). *Paz Tejada Militar y Revolucionario*. Guatemala: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades (BUAP) F & G editores.

Gleijeses, P. (2005). *La esperanza rota. la revolución guatemalteca y los Estados Unidos 1944-1954*. Guatemala: Editorial Universitaria. Universidad de San Carlos de Guatemala.

Japón, A. d. (1988). *Informe Final. Estudio sobre el proyecto de desarrollo del puerto Santo Tomás de Castilla en la Republica de Guatemala*. Guatemala : SD.

Miguel Coronado, N. L. (2014). La hidroeléctrica Jurún Marinalá, Un legado del gobierno revolucionario de Guatemala, 1951-1954: estudio de caso a través de la Historia Industrial. En V. Palma Linares, & A. Caballero, *Investigaciones en Arqueología Industrial* (págs. 51-70). México: Universidad Autónoma del Estado de México.

Morales, L. (N D). *Arturo García Bustos y el realismo de la escuela mexicana*. México: Universidad Iberoamericana.

Paniagua, B. (13 de febrero de 1954). En conquista al futuro de la liberación económica. *Diario de Centroamérica* , pág. 4.

Paniagua, B. (13 de febrero de 1954). En conquista de un futuro de liberación económica. *Diario de Centro América* , pág. 4.

Paniagua, B. (13 de 02 de 1954). En conquista de un futuro de liberación Económica. *Diario de Centro América* , pág. 4.

Públicas, M. d. (Noviembre, 1956). *Boletín*. Guatemala : Talleres Gutenberg.

Rosendo, M. (1935). *Recopilación de Leyes de Guatemala*. Guatemala: Tipografía Nacional.

**Archivo General de Centro América**

Archivo General de Centroamérica (AGCA) Fondo documental correspondiente al Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas paquete 2 serie de 32 hojas sueltas

AGCA paquete 2 serie de hojas sueltas.