

El plan de gobierno de Jacobo Árbenz y la industrialización del país. 1951-1954

Necely Lorena Miguel Coronado
MSc



Resumen

El proceso de “modernización” de Guatemala ha estado condicionado a intereses particulares y de una manera muy particular. Fue en el periodo 1951-1954 que se emprendió desde el Estado un plan de gobierno destinado buscar el desarrollo del país. En este artículo se analiza de una manera breve los proyectos de carretera al Atlántico, Puerto Santo Tomás y la hidroeléctrica Nacional de Jurún Marinalá de manera conjunta con las políticas económicas y sociales emprendidas pretendían fomentar el desarrollo industrial de Guatemala.

58

Contexto social de Guatemala a mediados de los años 50

Desde finales del siglo XIX se caracterizó ya que a partir de 1871 se establecieron el control del Estado que se mantuvo hasta 1944 por medio de 3 dictaduras. Las leyes se convirtieron en un medio importante para mantener dicho control. Justo Rufino Barrios implementó el Decreto 170 o Ley de Redefinición de los Censo que permitió el acceso a las tierras comunales indígenas a los nuevos terratenientes que formaron las fincas cafetaleras.

Con el acceso a la tierra asegurado Barrios también implementó puso en marcha el Decreto 177 o Reglamento de Jornaleros donde se establece la figura de “patrón el dueño ó arrendatario de una finca rural” (Ley 177 , 1877) y creo la figura del jornalero con distintas características para garantizar la mano de obra dentro de las fincas. De esta manera se aprobaron una buena cantidad de leyes destinadas a mantener el sometimiento de la población como Ley contra la Vagancia, que se implementó durante la dictadura de Barrios y nuevamente en 1934 en la dictadura ubiquista.

La construcción de infraestructura física se realizó en base a trabajos forzados con la implementación de la Ley de Vialidad durante la dictadura ubiquista “Que el servicio



llamado de vialidad, establecido por la costumbre en todas las regiones del país, ha producido satisfactorios resultados, logrando conservar, mejorar y extender la red de caminos nacionales, bajo la vigilancia de las autoridades” (Ley de Vialidad, 1933). Se ejerció un férreo control social y se cerraron los espacios de participación política.

Al cobijo de las dictaduras se dio origen y ensanchamiento a los monopolios de los servicios de electricidad que nació bajo el cobijo de capital alemán a finales del siglo XIX y que en 1918 pasó a propiedad del Estado luego de la expropiación de bienes que se les aplicó como resultado de la I Guerra Mundial. Luego de las presiones ejercidas por la Electric Bon and Share Company “José María Orellana pagó a dicha compañía “la influencia política que lo llevo a la presidencia de la República” (Bauer, 1956). Dejando en evidencia la influencia en la economía en la política que se ejercía desde EEUU sobre Guatemala.

Las United Fruit Company se estableció a principios del siglo XX bajo el gobierno de Manuel Estrada Cabrera llegó al país con el objetivo de cultivar bananos por tal razón obtuvo mediante compra una gran cantidad de tierra en Izabal. Esta situación marcó el inicio de un enclave económico que tuvo mucha injerencia en la vida social y política de Guatemala.

La presencia United Fruit Company no se limitó a la producción bananera sino también a la construcción del puerto sobre el océano Atlántico denominado Puerto Barrios conjuntamente con los servicios de trasportes por la vía marítima por medio de la denominada gran Flota Blanca que estaba formada por una serie de barcos que prestaban el servicio de transporte de pasajeros y productos hacia diferentes destinos entre América y Europa.

Con respecto los medios de transporte estos estaban dominados por la compañía International Railways of Central America (IRCA) que se consolidó con el monopolio de los servicios. El ferrocarril había nacido en manos de particulares a finales del siglo XIX con el objetivo de conectar a los centros productivos con los puertos sobre el océano Pacífico y el Atlántico para facilitar en alguna medida las exportaciones. La IRCA por medio de diversas acciones no muy lícitas con el Estado de Guatemala se hicieron con el monopolio entre los años 1904-1923 se celebraron contratos entre el Estado de Guatemala y la compañía que fueron “lesivos a los intereses del país” (Bauer, 1956). El establecimiento de estos monopolios.



Antecedentes

Durante el primer gobierno revolucionario del Dr. Juan José Arévalo se puso en marcha una legislación en función social y encaminada a fomentar la modernización del agro y la casi ausente industria en el país. De acuerdo con Guerra Borges (Borges, 2011) son los siguientes:

- a. La Reforma Bancaria y Monetaria de Guatemala de 1946. En ella se facultó al Banco de Guatemala como el banco central con el objetivo que fuera el único encargado de organizar y ejecutar la política monetaria del país.
- b. Creación del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social el 28 de octubre de 1946 con el fin de brindar servicios médicos a los trabajadores de la industria y del campo.
- c. Levantamiento del primer censo industrial que reveló la radiografía de la escasa industria existente en el país en 1946.
- d. Como consecuencia del censo de 1946 dictó la Ley de Fomento Industrial de 1947 con ella se estableció como una prioridad del Estado generar las condiciones que permitieran el establecimiento de industrias en el país.
- e. Con el fin de modernizar la agricultura se creó en 1958 el Instituto de Fomento de la Producción como entidad autónoma cuyas funciones eran brindar créditos agropecuarios, fomento de la economía campesina mediante el asesoramiento, proveeduría de semillas y facilitar herramientas de trabajo y hasta la construcción de vivienda popular. El INFOP como se le denominó también se encargó del almacenaje de la producción y la compra de las cosechas de los campesinos para trasladarla a los mercados.

Son estos acontecimientos importantes que sentaron las bases del plan de gobierno del segundo gobierno revolucionario.



Orígenes del plan de gobierno de Árbenz

En enero de 1950 el Gobierno de Guatemala solicitó al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento que se organizará una Misión para realizarán una serie de estudios económicos en el país. La misión estuvo integrada por diversos especialistas en distintas materias “agricultura industria, minería, transportes, energía eléctrica y asuntos económicos” (Reconstrucción, 1950).

El resultado obtenido de los restudios realizados por la misión fueron una serie de recomendaciones sobre la forma en la cual se podía potenciar el desarrollo económico de Guatemala en distintas áreas que representaban oportunidades. Este informe fue entregado en junio de 1951 al presidente Jacobo Árbenz. Dentro de las recomendaciones que la comisión realizó se encuentran:

1. Programas en la agricultura a corto y largo plazo que consistió en fomentar la diversificación de la misma la mecanización para modernizarla, acompañamiento en el sistema de créditos, asesoramiento en la formación de los agricultores y para ello recomendaba que era esencial la participación de la Facultad de Agronomía de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

En ese mismo orden de idea sugirieron que era necesario poner al frente de las acciones relacionadas con la agricultura al Instituto de Fomento de la Producción (INFOP).

2. Fomentar el crecimiento de industrias particulares como bebidas, azúcar, tejidos, cemento, químicos. Basados en la Ley de Fomento Industrial que entró en vigencia en 1947.
3. El informe consideró que el mayor obstáculo que impedía el desarrollo del país era el obsoleto sistema de transporte y el primitivo sistema de caminos. El primero monopolizado por la International Railways of Central America y los antiguos caminos y escasas carreteras. Por lo tanto, recomendaba al gobierno negociar con la IRCA los términos de la concesión y de esta manera
 - Construir un muelle moderno por parte del Estado o en su defecto con la participación mixta.



- Incluir en el muelle por construir a la compañía de los Ferrocarriles de Guatemala y el control de las tarifas que se cobraban por las operaciones del muelle y del ferrocarril
4. Coordinar de manera efectiva la planificación de gobierno situación que se materializo con el plan que diseño Árbenz y su equipo.
 5. Para echar a andar la economía la comisión recomendó que era necesario abrir las puertas a la participación privada y del capital extranjero como una manera de mantener el equilibrio en las relaciones comerciales.
 6. Elaboración de un plan a nivel nacional sobre la construcción de carreteras. Este plan debía abarcar el mantenimiento de las escasas carreteras existentes y la construcción con fondos estatales de una red vial.
 7. En el caso de la electrificación para mediados del siglo XX estaba bastante limitada su uso doméstico e industrial. La comisión recomendó que se formará una Comisión Nacional de Energía Eléctrica. Debía encargarse de la planificación de diseñar un programa de desarrollo de energía mediante una Empresa Hidroeléctrica del Estado.

8. Otros aspectos que tomaba en cuenta las recomendaciones del informe fue el fortalecimiento del sistema legal, mantener y fortalecer las instituciones y buscar un financiamiento por medio de las inversiones nacionales y apertura a la iniciativa privada tanto nacionales como también proveniente del extranjero.



Figura 1. Dibujo que ejemplifica los monopolios norteamericanos establecidos en Guatemala para mediados de siglo XX. Periódico Adelante 1951



El plan de gobierno

Respondiendo a las recomendaciones que se realizaron desde El Banco de Internacional de Reconstrucción y fomento al momento, el 15 de marzo de 1951 asumió la presidencia de Guatemala el coronel Jacobo Árbenz Guzmán en su discurso de toma de posesión:

“Nuestro gobierno se propone iniciar el camino del desarrollo económico de Guatemala, tendiendo hacia los tres objetivos fundamentales siguientes: convertir a nuestro país, de una Nación dependiente y de economía semicolonial en un país económicamente independiente, convertir a Guatemala, de un país atrasado y de economía predominantemente feudal en un país moderno y capitalista.” (Arbenz, 2020).

Lo anterior definió las acciones que se tomaron durante el tiempo que gobernó Jacobo Arbenz 1951-1954 que se tradujeron en el planteamiento de proyectos encaminados medulares para encaminar a Guatemala a una transformación económica y social. Respondiendo a las recomendaciones del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

1. Reforma Agraria que se materializo mediante la emisión del Decreto Ley No. 900 del 17 de junio de 1952 fue considerado como el eje central del gobierno de Árbenz que pretendió “realizar un cambio sustancial en las relaciones de propiedad y en las formas de explotación de la tierra” (Decreto 900, 1953). Para echar andar el proyecto se fundó el Banco Agrario Nacional que destinado para otorgar créditos a largo plazo y con facilidades de pago destinados a campesinos y pequeños agricultores. Tomando en consideración que las instituciones bancarias existentes hasta el momento no otorgaban esas facilidades. El Banco Agrario contó con cinco sucursales Guatemala, Mazatenango, Quetzaltenango, Chiquimula y Cobán (República, 1953).
2. Desarrollo de un ambicioso plan vial del país.
3. Electrificación.
4. Construcción de un puerto Nacional.



Para el caso del presente artículo se analizarán de manera breve los proyectos la carretera al Atlántico, la electrificación nacional Jurún Marinalá y el Puerto Santo Tomás complementarios de la reforma agraria que fue el central.

La carretera al Atlántico

La carretera al Atlántico formo parte de lo que se denominó el Plan de vial de la República de Guatemala que se planificó para ejecutarse entre 1952-1957. Se proponía dentro del mismo la construcción de las siguientes: carreteras Interamericana, hacia el Pacífico y al Atlántico.

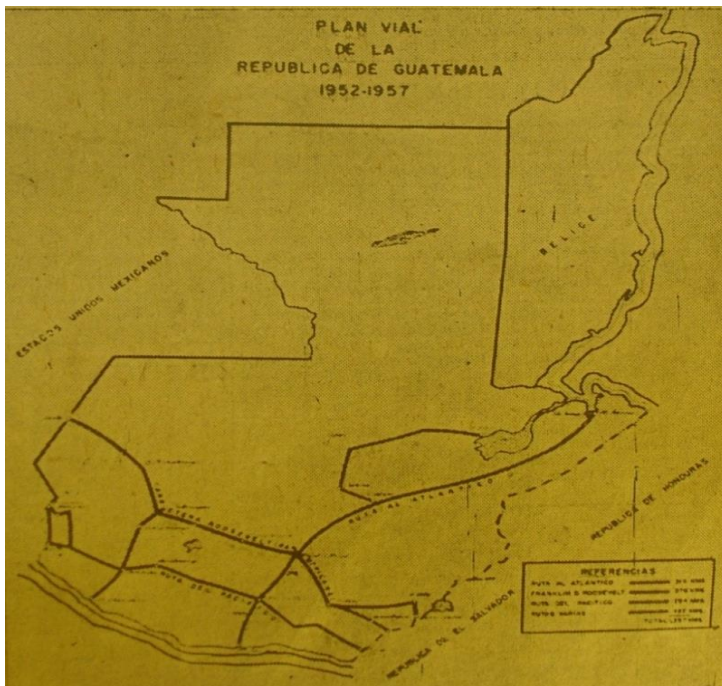


Figura 2 Mapa del plan Vial de Guatemala 1952-1957.
Diario de Centro América 13 de marzo de 1952.

La necesidad de una ruta terrestre que comunicara a la ciudad de Guatemala con el océano Atlántico era fundamental facilitar el transporte de productos en ambas vías. Para esto se diseñó un proyecto que se echó a andar en el mes de febrero de 1951 por medio de “una brigada de Ingeniería de la Dirección General de Caminos” (Coronado, 2017).

Administrativamente se hicieron cargo del proyecto el Estado por medio del Ministerio de

Comunicaciones y la Dirección General de Obras públicas. Estrictamente para la ejecución del proyecto se creó la Super Intendencia General de obras del Atlántico que a la vez tenía a su cargo el desarrollo del proyecto complementario del Puerto Santo Tomás.

Estas instituciones realizaron los trabajos correspondientes al campo que incluyeron los estudios de campo para obtener muestras de los terrenos para determinar que tiempos de materiales se necesitaban para la voladura de las montañas por donde se especificó que pasaría la carretera. Especificación de lugares, diseño de los planos y una serie de por



menores que de maquinaria a utilizar, estructura de puentes a necesitar, materiales para el asfalto.

La ejecución de los trabajos de construcción se inició en junio de 1951 en una situación adversa en el contexto político de un embargo comercial impuesto por Estados Unidos contra el país por las acusaciones de comunismo hacia el gobierno de Guatemala.

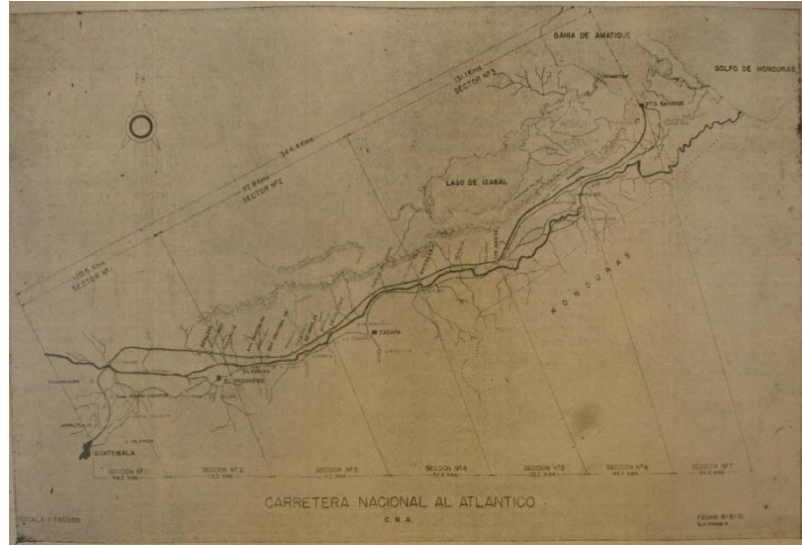


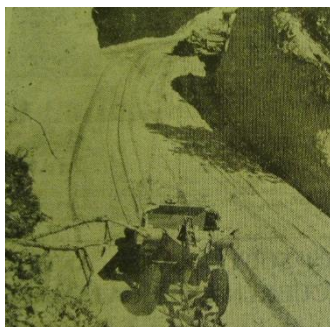
Figura 3 Mapa que señala los lugares por donde se tenía planificado la construcción de la carretera al Atlántico. Fuente: Diario de Centro América 13 de agosto de 1951 página 1

Estas acciones provocaron limitación en el acceso de créditos y adquisición maquinaria necesaria para los trabajos de construcción. Esta situación fue solventada por medio del financiamiento estatal y el contratar a empresas nacionales por medio de licitaciones para que fueran ellas la que se encargaran de la proveeduría.

Según los reportes del Ministerio de Comunicaciones y de las publicaciones del Diario de Centro América la obra se dividió en cuatro frentes de construcción

- El Rancho
- Sunzapote
- Los Amates
- Barrios.

Los trabajos estuvieron a cargo del ejército de por medio de un contingente de zapadores quienes contaban ya con sueldos que garantizaban sus derechos laborales y obreros particulares contratados en los frentes.



Fuente: informes del Ministerio de Comunicaciones 1956 citado por Miguel Coronado, 2017 p. 20



Tabla No 1

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 de 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 hacía 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%. Falta la instalación de once puentes y las obras de drenaje.
6.	Río San Juan de Paz-Santo Tomás	107	Movimiento de tierras 40% terminado. Faltan 35 puentes, el total de las obras y la pavimentación
	Total	298 Km.	

La tabla muestra el estado de las obras hasta junio de 1954 cuando se registró el golpe de Estado en contra de Arbenz. Los avances fueron significativos. Para los gobiernos de Carlos Castillo Armas y Miguel Ydigoras Fuentes fue sencillo retomarlos considerando que los trabajos más fuertes estaban realizados.

Los fondos que se destinaron para iniciar con la planificación de la obra fueron de 5 millones de quetzales según datos del Ministerio de Comunicaciones. En 1953 se destinaron Q.24,076,061.00 para la Dirección General de Obras del Atlántico que incluía la carretera y el Puerto Santo Tomás. No se cuenta con datos de los costos de 1955.

El Puerto Nacional Santo Tomás

El Puerto Santo Tomás según las planificaciones originales formaba parte del coronamiento de la carretera al Atlántico. Como lo consideraba el informe del Banco Interamericano de Reconstrucción para 1950 los puertos nacionales existentes en Guatemala según un informe de las Naciones Unidas sobre el océano Pacífico eran San José que se conectaba con la capital por carretera y ferrocarril de la IRCA. Este puerto era administrado por el Estado por medio de la Agencia Marítima Nacional (Larrea, 1955) . El puerto de Champerico y según el mismo informe presentaba condiciones deplorables y también era



administrado por el Estado la naturaleza había hecho muchos estragos en su infraestructura y solamente contaba con un muelle.

Sobre el océano Atlántico se ubica Puerto Barrios en el Golfo de Amatique que era administrado por la United Fruit Company que concentraba todos los servicios y establecía las tarifas el único medio de transporte y carga con el que se conectaba el muelle era el ferrocarril por medio de la IRCA y con el resto del país. La IRCA también era propietaria de los almacenes. Debido a ello era necesario la construcción de un nuevo puerto que permitiría un acceso más acceso a los servicios portuarios.

El proyecto se echó a andar con la firma del contrato entre el Estado de Guatemala y la firma norteamericana Morrison Knudsen y Co. de Centro América (Miguel N. L., 2019). La empresa subcontrato a Estándar Dredging Co. con el objetivo que realizara los trabajos de dragado para la construcción del muelle. Los trabajos que se realizaron fueron distintos.

- a. Construcción un canal, dársena, muelle.
- b. Almacén de transito de mercaderías y de esta manera facilitar los servicios para los usuarios.
- c. Ciudad portuaria y espacios para proveeduría de los servicios básicos para trabajadores y usuarios.

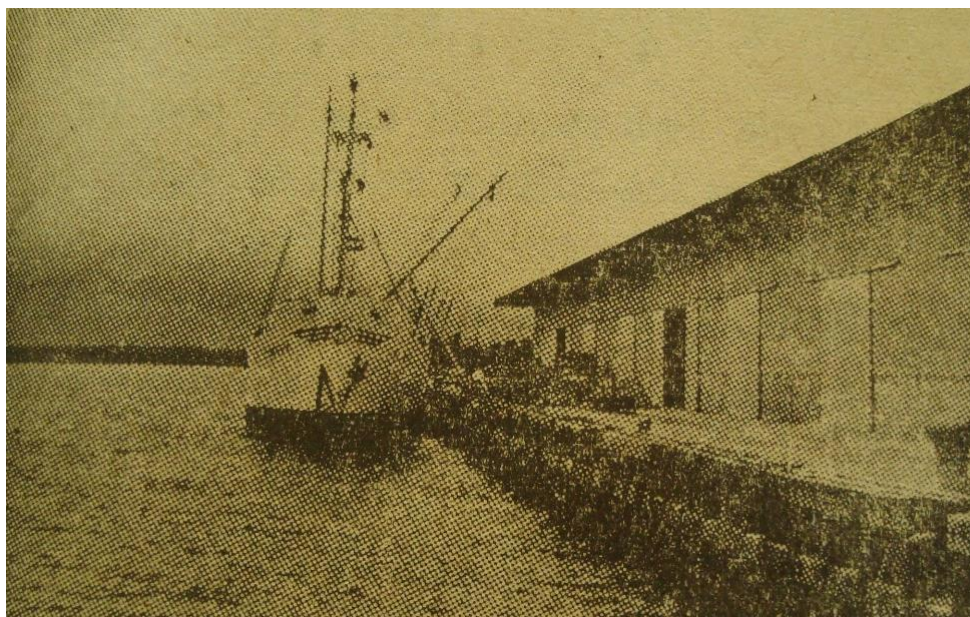


Figura 6 del Puerto Santo Tomás ya en funciones. *Diario de Centro América* 30 de diciembre de 1955 pág. 1



El puerto cumplió con los requerimientos establecidos de modernidad para su momento así también con la capacidad de embarque y de servicios que podía ofrecer para 1955 cuando se tenía establecido por el gobierno estuviera terminado.

De los proyectos de la carretera y la hidroeléctrica nacional fue solamente el Puerto Santo Tomás donde se contrató a una empresa norteamericana para su construcción y la cual fue supervisada por el Estado. Los plazos de entrega de la obra estaban establecidos para el mes de junio de 1954 pero se registró un retraso de dos meses.

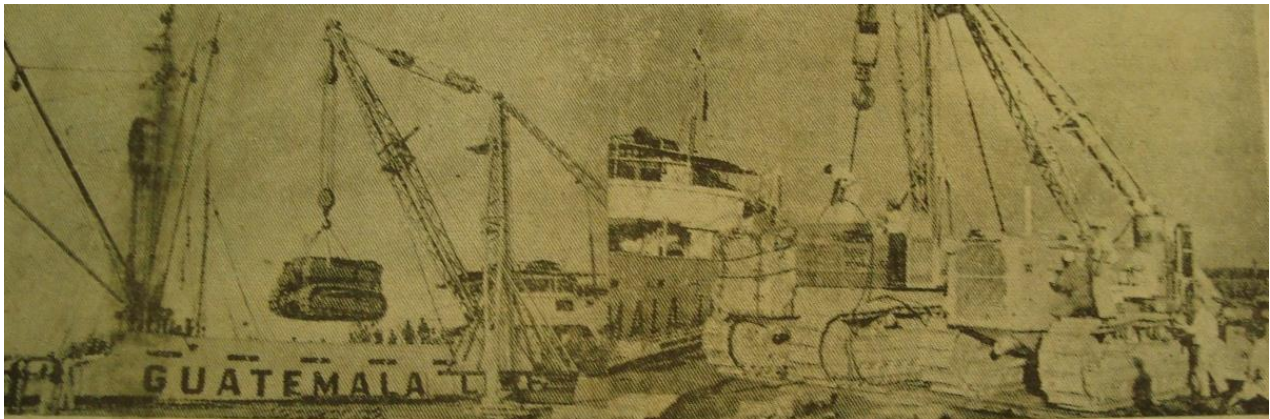


Figura 7 Maquinaria que opera en el recién inaugurado Puerto Santo Tomás. Diario de Centro América 30 de diciembre de 1955 pág. 1

Tabla 2

Estado de las obras de construcción del Puerto Santo Tomás 1954-1955

Inicio	Obra	Conclusión
29 de julio 1953	Puerto total	28 de julio 1954
Julio 1953	Trabajos preliminares y construcciones	Noviembre 1953
1°. De diciembre 1953	Dragado	22 de mayo 1954
	Conclusión del muelle	Noviembre 1954.
Octubre 1954	Construcción de almacén	Febrero 1955
Febrero 1955	Instalación de equipo de carga y conclusión de la ciudad portuaria	Julio 1955

Fuentes: Miguel Coronado, N.L. El Puerto Santo Tomás legado de una obra revolucionaria 1953-1955. Apuntes Arqueológicos, 2019

Según los informes periodísticos publicados en el Diario de Centro América el estado de las obras al momento en que se produjo la renuncia de Árbenz los trabajos se pueden considerar que estaban en un 90% como lo demuestra la tabla anterior ya que únicamente hacía falta que el equipo se instalará y algunos trabajos pequeños de la ciudad Portuaria. Costos de la obra.



Los fondos para financiar los proyectos se realizaron con fondos del presupuesto de la nación según lo manifestó a los medios de comunicación en entonces ministro de Economía Roberto Fanjul. Se realizó por medio de la emisión de bonos del tesoro al 5% que sumaron veinte millones de quetzales. En 1953 se asignaron para las obras de infraestructura física y la Dirección General de Obras Públicas Q. 24,076,061.00 en las que se incluyeron el puerto y la carretera.

Tabla 3

Estadística de labores en el Puerto Santo Tomás junio 1953 mayo 1954

Obras	Valor entregado
Valor entregado a Morrison Knudsen 21 marzo 1954	Q.1,074,326.82
Inversiones de la compañía construcción canal y dársena al 31 de marzo 1954	Q. 358,404.33
Construcción del muelle hasta el 31 de marzo 1954	Q. 23,691,62
Desarrollo de la ciudad portuaria al 31 de marzo 1954	Q. 42,279.74
Otras construcciones al 31 de marzo 1954	Q. 1,55,295.49
Total	Q.3,049,998.00

Las inversiones realizadas del presupuesto designados para la construcción del Puerto Santo Tomás se detallan en la tabla periodo que comprendió el año 1953 a 1954. Para septiembre de 1955 en consto de la obra fue de Q.423,029.03.

La hidroeléctrica Jurún Marinalá

Ante el monopolio de la electrificación representado por la Electric Bond and Share el gobierno de Guatemala decidió llevar a la marcha por medio del Ministerio de Comunicaciones por medio del Departamento de Electrificación y Obras Públicas (antecedente del INDE) que en ese momento estaba dirigido por el ingeniero Jorge Bendix quien tuvo a su cargo el diseño del proyecto denominado Hidroeléctrica Nacional Jurún. El proyecto Jurún está inmerso en el Plan Nacional de Electrificación que estaba dividido en 8 zonas del país con el fin de contribuir al desarrollo industrial del país en zonas que tenían potencialidad para ello. Las plantas que se estaban desarrollando eran la de Zunil “obra que se construía conjuntamente (Miguel N. L., 2017) con la municipalidad de Quetzaltenango.



El equipo liderado por Bendix realizó estudios de campo en los alrededores de los ríos Jurún y Marinalá. Analizaron las potencialidades del valle de Jurún debido a la topografía desnivelada que presentaba el territorio a ello se unía a el Lago de Amatitlán como desagüe. El departamento de Mapas y Cartografía se hizo cargo del levantamiento de los estudios cartográficos del territorio.



Figura 8 de los estudios de reconocimiento de la montaña de Palín como parte del proyecto Jurún Marinalá. Diario de Centroamérica 11 de febrero de 1954

Entre 1952 y 1954 se realizaron los levantamientos topográficos donde se tenía determinado que el Lago de Amatitlán sería utilizado como embalse. Se consideró elevar el nivel del lago utilizando compuertas y dragado del río Michatoya. Los planos del proyecto fueron encargados a la compañía Warighthouse Electric International Cy, a la vez esta subcontrató a Erick Floor and Associates Ing. De Chicago.



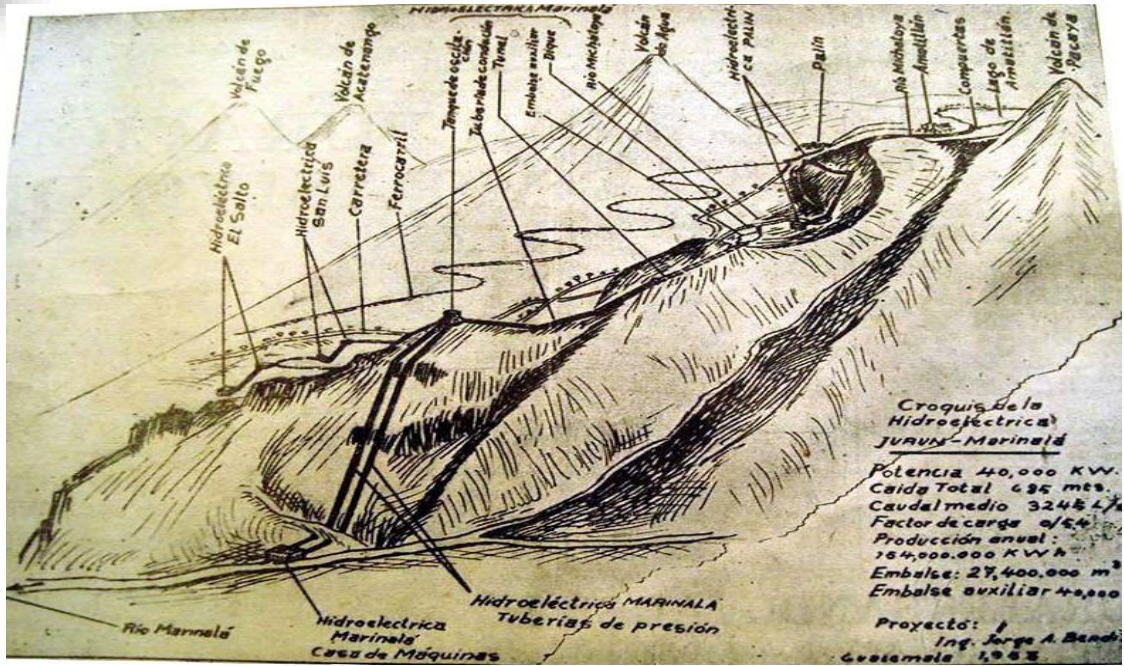


Figura 9 Croquis del proyecto hidroeléctrico Jurún Marinalá. Diario de Centro América 11 de febrero de 194 página 2

El costo de la obra originalmente se había planteado en ocho millones y medio de quetzales del presupuesto nacional que incluía una generación de 40,000 kilovatios de electricidad con su respectiva línea de transmisión para los departamentos de Escuintla, Sacatepéquez y el Sur de la ciudad de Guatemala. El destino de la energía que se tenía contemplado genera era doméstica y para fomentar el desarrollo de la zona industrial en el camino hacia Petapa la hoy Avenida Petapa.

71

El proyecto Jurún Marinalá fue retomado por el gobierno de Julio César Méndez Montenegro sobre la base de los planes originales ya con una firma constructora privada y con costos más onerosos que el original finalmente fue inaugurado en 1970. El costo final del proyecto que se construyó fue de Q.20,187,700.00 cubierto con por medio de préstamos que otorgó el Banco Internacional de Reconstrucción quien había recomendado el proyecto entre 1950-1951



Consideraciones finales.

- El plan de gobierno de Jacobo Arbenz proponía un desarrollo industrial del país generado desde las esferas estatales. Generado de las recomendaciones realizadas después de ejecutado el estudio del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Arbenz y su equipo de trabajo se dieron a la tarea de planificar e iniciar con el diseño de los proyectos: Reforma Agraria, Carretera al Atlántico, Puerto Santo Tomás con la finalidad de lograr el desarrollo capitalista del país.
- Debido al contexto político de la guerra fría y sus impactos. Guatemala se enfrentaron diversos obstáculos impuestos desde Estados Unidos entre los que se encontraban: limitación a créditos con bancos internacionales y bloqueos a empresas para que establecieran relaciones comerciales con el país. Estas limitaciones afectaron el avance en las obras y en el caso del proyecto Jurún Marinalá se realizaron los estudios y el proyecto que se ejecutó entre 1966-1970.
- Al momento de producirse el derrocamiento del presidente Árbenz los proyectos estaban bastante encaminados la carretera al Atlántico llevaba ya 3 años de estarse construyendo. El puerto Santo Tomás estaba casi culminado para junio de 1954. El que quedo en planos fue la hidroeléctrica Jurún Marinalá.





Referencias

- Arbenz, J. (2 de 9 de 2020). *Wikisource*. Obtenido de Wikisource: https://es.wikisource.org/wiki/Discurso_de_toma_de_posesi%C3%B3n_del_Presidente_Jacob
- Bauer Paiz, A. (1956). *Como opera el capital yanqui en Centroamérica (el caso de Guatemala)*. México DF: Editora Ibero-Mexicana.
- Borges, A. G. (2011). *Guatemala: 60 años de Historia Económica (1944-2004)*. Guatemala: Serviprensa.
- Coronado, N. L. (2017). Política, vías de comunicación y desarrollo social de Guatemala. La carretera al Atlántico un proyecto REvolucionario: primera etapa 1951-1954. *Historia de Guatemala*, 1-27. Recuperado el 5 de septiembre de 2020, de <https://www.historiagt.org/articulos/item/48-carretera-al-atlantico>
- Decreto 900, Ley de Reforma Agraria (Congreso de la República 1953 de junio de 1953).
- Larrea, E. (1955). *El transporte en el Istmo Centroamericano. Transporte Marítimo*. San José, Costa Rica: Naciones Unidas Programa de Asistencia Técnica .
- Ley 177 , Reglamento de Jornaleros (Presidencia de la República 3 de abril de 1877).
- Ley de Vialidad, Decreto 1974 (1933 de 10 de 1933).
- Miguel, N. L. (2017). La Hidroeléctrica Jurpun Marinalá un legado del gobierno revolucionario 1951-1954. *Historia de Guatemala*, 1-26. Recuperado el 2020 de septiembre de 6, de <https://www.historiagt.org/articulos/item/39-la-hidroelectrica-jurun-marinala>
- Miguel, N. L. (2019). El Puerto Santo Tomás. (C. Q. Horacio Martínez, Ed.) *Apuntes Arqueológicos*, 153-180.
- Reconstrucción, B. I. (1950). *Desarrollo Económico de Guatemala*. . Guatemala: Tipografía Nacional.
- República, S. d. (10 de octubre de 1953). Banco Agrario Nacional. *Adelante Periódico Mural* , pág. 1.

