



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

RESEÑA HISTORICA DE FENADESAL

INTRODUCCIÓN

El Salvador desde el último cuarto del siglo XIX se encontraba en un espacio de transición política y social; los liberales habían tomado el poder y su principal objetivo era la modernización del país e impulsar mejoras para beneficiar la producción y exportación de café, lo cual se pretendía alcanzar mediante la secularización del Estado, privatización y venta de tierras comunales y ejidales y la modernización del sistema de transporte¹, entre otros.

Los primeros intentos para lograr esta modernización del transporte fueron ejecutados en 1872 por el entonces presidente Mariscal Santiago Gonzáles, quien concesionó al ingeniero Louis Bueron para que construya un ferrocarril que conectara los puertos de Acajutla con Sonsonate-Santa Ana, La Libertad con Santa Tecla- San Salvador y La Unión con San Miguel. Según ésta contrata el ferrocarril podría ser tirado por bueyes o caballos (tracción de sangre)². Este proyecto no se llevó a cabo como se esperaba y dejó como resultado un Tranvía de Sangre entre Santa Tecla y San Salvador.

Sin embargo, con la cancelación de esta concesión se inicia un ciclo de firmas de contratas, las cuales servirían para continuar con los trabajos en las vías férreas, todas sin rendir ningún resultado y retrasando por aproximadamente 10 años la llegada del ferrocarril a nuestro país.

INICIOS DEL FERROCARRIL DE OCCIDENTE

Con la implementación de las reformas liberales, la producción de café se favoreció significativamente, sin embargo, para 1880 ninguna de las concesiones otorgadas para la construcción de la línea férrea había logrado ejecutarse, manteniendo el país un sistema de transporte que hacía uso de los caminos coloniales, diligencias y carretas haladas por bueyes.

El 29 de Noviembre de 1881 el presidente de El Salvador Rafael Zaldívar otorga nuevamente una concesión para la construcción del ferrocarril, esta vez a Francisco Camacho, quien contaba con el

¹ Héctor Pérez Brignoli y Mario Samper, ed. *Café, Tierra y Sociedad*, Primera Edición ed. (San José, C.R.: FLACSO, 1994).

² *Contrata de Ferrocarril celebrada con Don Juan Louis Bueron*, Cruz Ullúa, Codificación de Leyes Pátrias, 205



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

financiamiento del Banco Internacional de El Salvador, logrando la construcción del primer tramo de línea férrea entre el Puerto de Acajutla y la ciudad de Sonsonate³, llegando las primeras locomotoras y vagones a la ciudad portuaria el 30 de abril de 1882. El 10 de mayo del mismo año se realizó la primera prueba del ferrocarril y el 4 de junio llega la locomotora N° 1 a la ciudad colonial de Sonsonate⁴. Es importante añadir y aclarar que los terrenos utilizados para la construcción del ferrocarril de occidente se obtuvieron mediante un mecanismo legal de expropiación, tal como lo mencionan Castro y Cortéz; el reglamento de servicios del ferrocarril establecía que los terrenos colindantes a una vía férrea eran de 20 metros a cada lado de la vía y era prohibido construir cualquier tipo de estructura que afectara la fluidez e integridad de la vía y del ferrocarril, es decir, los terrenos pasaban a manos de la empresa⁵.

Además, este reglamento también establecía ciertas obligaciones para la empresa:

- Mantener en buen estado la vía y maquinaria.
- Brindar informes al estado de cualquier cambio en el itinerario con 8 días de anticipación y cualquier aumento de pasaje debía ser aprobado por el gobierno.
- Transportar gratuitamente la correspondencia, los empleados de correos y al Ejército en tiempos de guerra.
- No se permitía que la empresa transportar armas, pólvora y pasajeros en estado de ebriedad⁶.

Por su parte, el Gobierno de El Salvador quedaba obligado a:

- Exclusividad en la explotación de la vía férrea.
- Brindar de forma gratuita los terrenos que necesitara el contratista para la construcción de la línea férrea y el resto de estructuras.
- Exención de impuestos de importación de materiales utilizados para la construcción y mantenimiento.

³ Cristina Castro e Israel Cortéz, Entre Rieles y Durmientes: Ferrocarriles en El Salvador 1872-2018 Tomo I (San Salvador: Ministerio de Cultura y Universidad Gerardo Barrios, 2018),31

⁴ Ferrocarril de Acajutla a Sonsonate, D.O. 7 de junio 1882

⁵ Castro y Cortéz, Entre Rieles y Durmientes, 33

⁶ ibid



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

- Garantía de interés del 10% anual sobre el presupuesto de la obra y adicionalmente un 30% cada 30 años⁷.



Imagen 1. Grabado de la aduana y el tornamesa de la estación del ferrocarril en Sonsonate. Fuente: D. O

Debido al éxito que estaba teniendo Francisco Camacho y los avances en la construcción del ferrocarril de Acajutla a Sonsonate, el gobierno salvadoreño le otorga una nueva concesión: esta vez, se firmaría una contrata el 29 de noviembre de 1881 y aprobada por la Asamblea Legislativa el 11 de marzo de 1882⁸, en la que la línea férrea se extendería desde Sonsonate hasta Santa Ana. Posteriormente a esa firma, Camacho y la empresa inglesa The El Salvador Railway Construcción Company Limited firman un convenio para el préstamo de 200 mil Libras para la continuación en las construcciones a Santa Ana y la hipoteca del tramo⁹.

⁷ Nancy Trujillo, “El ferrocarril en El Salvador (1872-1929): conjunto ferroviario Sitio del Niño, San Juan Opico, La Libertad, un estudio desde la perspectiva de la arqueología Industrial” (Tesis de Licenciatura, Universidad Tecnológica de El Salvador, 2015)

⁸ Hay que retomar que pese a que la llegada del ferrocarril y su inauguración entre abril y junio de 1882, los avances que éste presentaba para finales de 1881 hicieron que el gobierno, ansioso de completar las líneas férreas firmara otra contrata en noviembre de 1881

⁹ Nancy Trujillo, “El ferrocarril en El Salvador”, 74



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

El 22 de junio de 1885 el militar Francisco Meléndez asume la Presidencia de la República después de un Golpe de Estado contra Rafael Zaldívar. Meléndez decide someter a revisión una serie de contratos firmados durante el período de su predecesor, sacando a la luz una serie de irregularidades y corrupción. Las contratos revisadas (entre ellas las relacionadas a la construcción del ferrocarril) son consideradas como desastrosas para las arcas nacionales, razón por la que se firma una nueva contrata en 1885 entre el General Francisco Meléndez y Francisco Camacho con The El Salvador Railway Construcción Company Limited para retomar los trabajos y concluir la línea entre Sonsonate y Santa Ana, la construcción es finalizada en 1889¹⁰

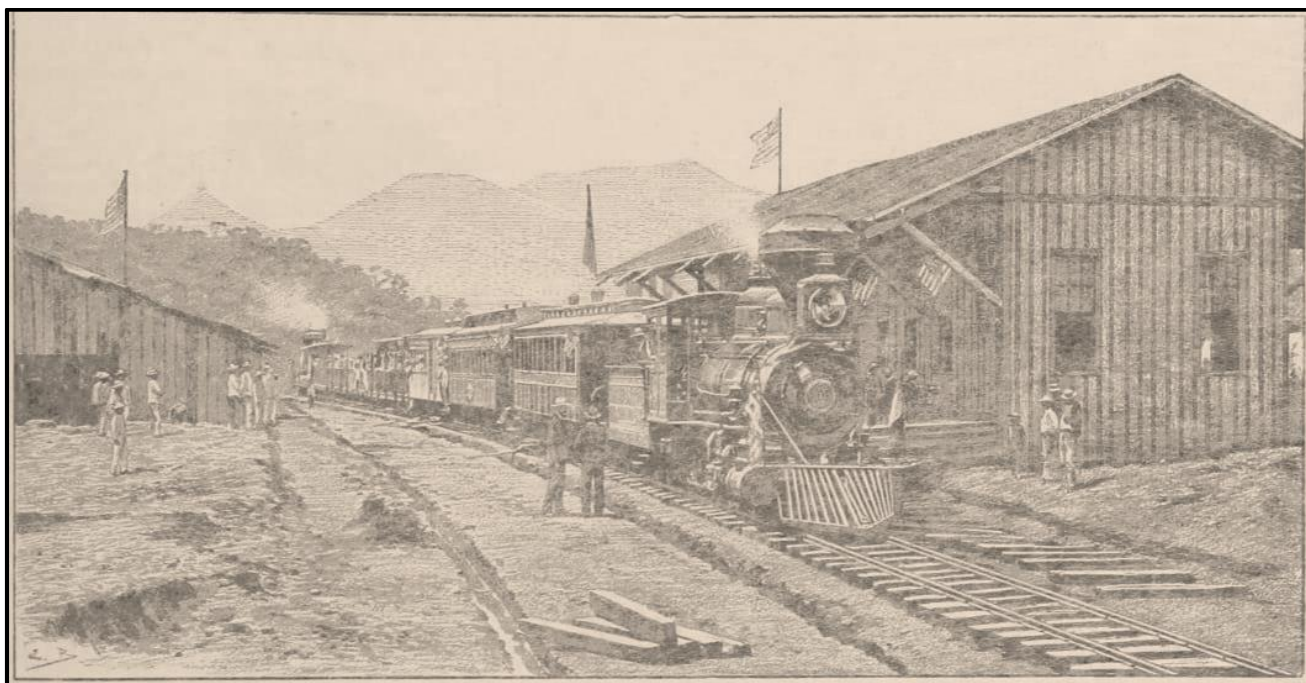


Imagen 2. Grabado de la Estación de Armenia. Para 1884 los trabajos habían avanzado hasta la Ciudad de Armenia, inaugurando el tramo el 22 de septiembre. Fuente: D.O.

- **Primera nacionalización del ferrocarril de occidente**

¹⁰ Ibid, 75



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Con la llegada de Meléndez al poder ejecutivo se inicia un periodo de revisiones constantes en las contrataciones ferroviarias denotando la desconfianza hacia los contratistas y lo perjudicial que eran los acuerdos tomados durante el período de su antecesor. En 1886 la línea férrea se construía rumbo a Santa Tecla, llegando hasta el lugar conocido como Amate Marín¹¹ (ubicada entre Ateos y Colón). Después de que la Asamblea solicitara una revisión y un valúo de las secciones y Camacho se negara a realizarlas, el presidente Francisco Meléndez deja sin efecto la contrata firmada en 1885 para la continuación de la línea a Santa Ana, reconociendo la deuda que el contratista mantenía con la empresa inglesa como deuda nacional.

Durante los primeros meses del año de 1887 el gobierno intentó disminuir la hipoteca que cargaba todo el patrimonio de la empresa ferrocarrilera, para lo cual nacionalizó el ferrocarril el 14 de abril de 1887, donde el Estado salvadoreño se haría cargo de las deudas contraídas por Francisco Camacho y la empresa The El Salvador Railway Construction Company Limited¹², además que la construcción de las líneas faltantes hasta San Salvador y Santa Ana serían realizadas por cuenta del mismo gobierno,



siendo ejemplo de ello es la inauguración de la línea Amate Marín a Ateos el 25 de mayo de 1889 y el 15 de Mayo de 1890 la estación de La Ceiba Guarumal (en las inmediaciones de Colón), mismas que sería clausurada tiempo después por la poca afluencia de

pasajeros y carga y el alto costo de su mantenimiento.

¹¹ Castro y Cortéz, “entre rieles y durmientes”, 40

¹² “Arreglo sobre el ferrocarril de Santa Ana”, Diario Oficial, 29 de abril de 1887. Citado en Castro y Cortéz, “entre rieles y durmientes”, 41



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

-Ferrocarril a Santa Ana

A pesar de los intentos de administración del ferrocarril en manos del Estado, el funcionamiento y mantenimiento se vieron afectados por la complicada situación financiera; para 1891 los trabajos estaban retrasados y el ferrocarril aún no llegaba a Santa Ana o San Salvador. Al quedar inconclusos los trabajos Mr. Juan Alberto Scherzer es quien con capital inglés asume la construcción del ferrocarril desde Armenia, pasando por Ateos, Sitio el Niño y el Chilamatal hasta Santa Ana, sin embargo, no los finaliza.

Los trabajos son continuados desde el 1 de abril de 1894 con Mr. Marcos Jamestown Kelly, representante de la Central American Public Works Company, éste firma junto a Adolfo Castro (funcionario de El Salvador) una contrata en la que se comprometen a terminar los trabajos pendientes y concluir la línea férrea hasta Santa Ana y San Salvador¹³. Para octubre del año 1896, los trabajos hasta Santa Ana son concluidos, quedando únicamente pendiente la línea a San Salvador.



Imagen 3 y 4. Fotografías de la antigua estación de Chalchuapa en Santa Ana. Fuente: Archivo Periférico de Fenadesal, álbum fotográfico del FES

-Construcción de la línea férrea hacia la Capital

¹³ Copia de contrata de American Public Works Company 1894-1899. Archivo Periférico de FENADESAL, Fondo Histórico IRCA-FES, SV-CEPA/14-Cont.ferr/E9 N2 C9 EXP9



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

La contrata Castro-Kelly firmada en 1894 le daba potestad a la empresa ferroviaria de trazar la línea férrea según lo creyera conveniente. En el caso de la construcción de la línea hacia San Salvador se tenían dos opciones: la primera era continuar la construcción desde la estación de La Ceiba, pasar por Santa Tecla y llegar a la Capital, era un camino más corto pero más difícil para la ingeniería de aquellos años. La segunda opción era rodear el coloso de San Salvador y pasar por Quezaltepeque, era un camino más largo pero con menos pendientes y con facilidad de construcción, la empresa se decide por la segunda opción quedando establecido en la contrata Castro-Kelly. Según Castro y Cortéz, se decidió construir de esta forma para poder abarcar una mayor cantidad de pueblos y aumentar el tráfico de pasajeros y carga.

Entre febrero y marzo del año de 1898¹⁴ los trabajos avanzan hacia San Salvador y el ferrocarril llega hasta el poblado de Quezaltepeque, por las características del lugar, la estación se convirtió en una “Estación de agencia”, es decir, que tenía espacio suficiente para maniobras y estacionamiento de equipo rodantes, oficina, bodegas para resguardo de mercancías y la sala de espera para los pasajeros.

El 26 de septiembre de 1899 la empresa Central American Public Works Company traslada sus derechos y responsabilidades adquiridas en la contrata Castro-Kelly a The El Salvador Railways Company Limited, siendo ésta última la encargada de terminar los trabajos hasta San Salvador.

Los trabajos finalizaron el día 17 de marzo de 1900. Para esa fecha, la estación de San Salvador aún no encontraba completamente terminada,



¹⁴ Archivo General de la Nación, Diario Oficial del 1 de abril de 1898, tomo 44, N° 78, pág 647



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

probablemente por las complicaciones para adquirir los terrenos en los que se pretendía ubicar dicha estación: dichos terrenos pertenecían a Doña María Peralta Lara de Araujo, esposa del Dr. Manuel Enrique Araujo. A pesar de que las leyes favorecían la expropiación de terrenos en favor de la construcción de las líneas férreas, los esposos Araujo se negaban a entregar los terrenos por el precio que establecía el peritaje y solicitaban una indemnización mayor. El conflicto tardó más de un año en resolverse en los tribunales¹⁵

La inauguración oficial de la línea férrea hasta San Salvador se realiza el 15 de abril de 1900, la compañía suspendió el tráfico regular para transportar sonsonatecos y santanecos hasta la capital, con el objetivo de presenciar la inauguración:

“El 15 de abril de 1900 finalmente es inaugurado el servicio del ferrocarril entre Acajutla-Santa Ana-Salvador. Los actos se llevaron a cabo en la capital con grandísima pompa: el pueblo de San Salvador, en masa, acudió gozoso a celebrar uno de los grandes triunfos del progreso... las vías de comunicación entre las principales poblaciones del Salvador, reportarán incalculables ventajas al comercio y a la agricultura”¹⁶



Imagen 6. Avenida Independencia 1935-1936. En sus cercanías se ubicaban las estaciones de ferrocarril de Occidente y Oriente. El mercado La Tiendona y las instalaciones de la Constancia se encuentran actualmente en los terrenos de la antigua estación del ferrocarril de Occidente. Fuente: Archivo Periférico de Fenadesal, álbum fotográfico FES

¹⁵ Expropiación, diligencia de expropiación de terrenos de la esposa del Dr. Manuel Enrique Araujo y otros dueños aledaños (planos adjuntos), documento de 1900. Archivo General de la Nación, Fondo cajas 16, N° 10 (celda 52)

¹⁶ Diario Oficial del 16 de abril de 1900



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

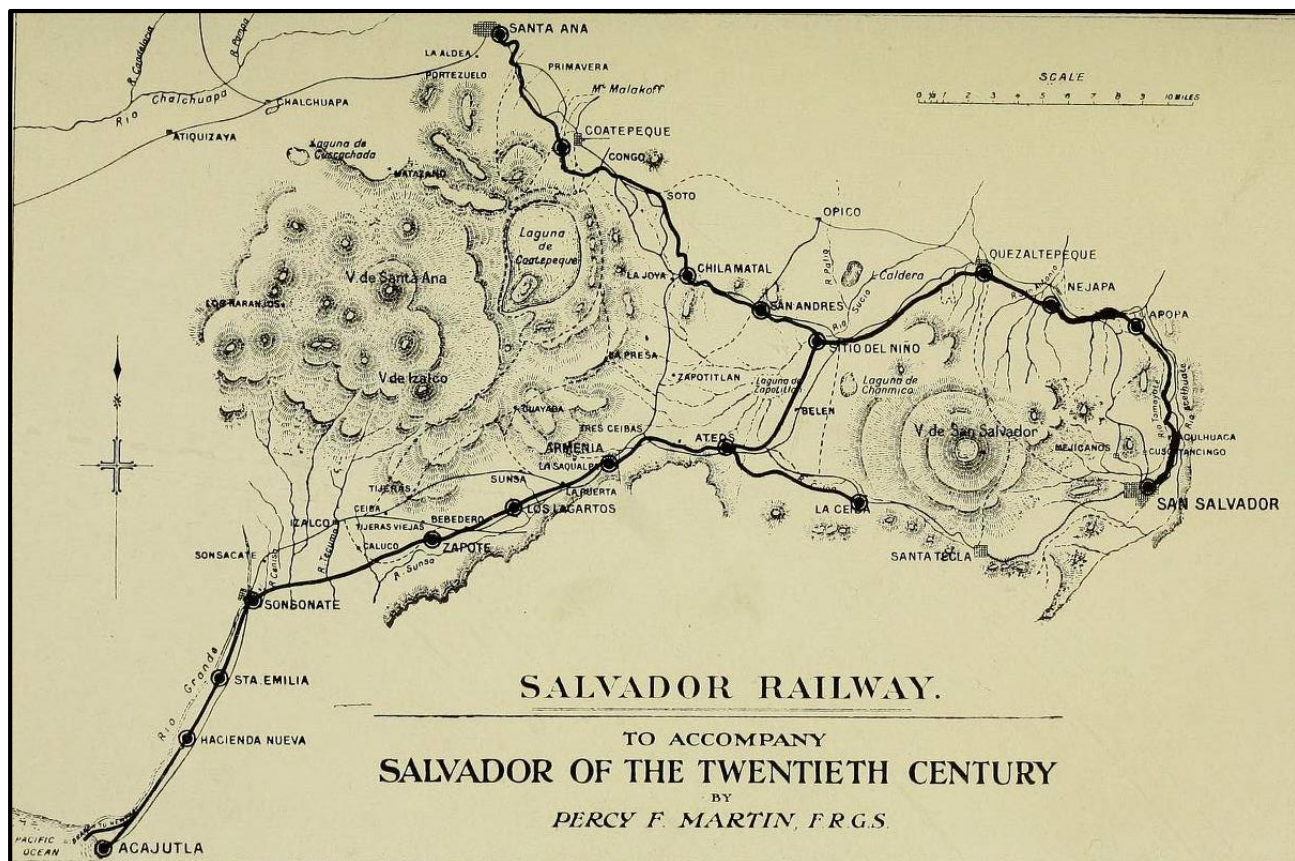


Imagen 7. Mapa de la línea del ferrocarril de Occidente para 1900. Fuente: Salvador of the twentieth century, pág. 199. Citado por Nancy Trujillo en El Ferrocarril en El Salvador (1872-1929), pág. 81

EL FERROCARRIL DE ORIENTE

Desde la época colonial hasta los primeros años de la República, la región oriental había sido un centro económico importante como productor de añil, uno de los principales productos de exportación del país. San Miguel y San Vicente eran un lugar de encuentro obligado para vendedores y compradores. El puerto de La Unión era más activo que Acajutla y La Libertad, formando parte de la región económica del Golfo de Fonseca junto a Honduras y Nicaragua. Con el auge del café los puertos de centro y



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

occidente se volvieron más importantes¹⁷ y la región oriental se vio desplazada en la vida económica nacional.

Desde 1870, los gobiernos salvadoreños intentaron por muchas ocasiones la construcción de una línea férrea que uniera el Puerto de Cutuco en el departamento de La Unión y la frontera con Guatemala. Para ello el gobierno firmó diversas e infructuosas contrataciones desde marzo de 1872 con diversos empresarios extranjeros; al igual que el ferrocarril de occidente, el primer intento de construcción de una línea férrea en el oriente salvadoreño se remonta a 1872 con la contrata ferroviaria cedida a Louis Bueron.

Sin embargo, la contrata con Bueron no dio ningún resultado en occidente o en oriente. A partir de la cancelación de esta concesión no faltaron entusiastas que proponían, por cuenta propia o por cuenta de una empresa privada la construcción de una línea férrea desde la frontera con Guatemala, hasta la frontera con Honduras o hasta La Unión.

Empresarios nacionales como Rozeville, Charlaix y Bertrand, León Ávila, Julio Gorraz y Adolfo Hastron, propusieron que el gobierno de El Salvador les traspasara los ferrocarriles Nacionales de Occidente, comprometiéndose a terminar estos trabajos y a realizarlos de Oriente en un plazo de cinco años¹⁸, lo mismo hizo Pablo Mendieta en abril de 1891, fundador de la Compañía General de Obras y Trabajos de Honduras.

En 1892 se celebró una contrata con Armando Blanchard, representante de la Compañía Francesa de Honduras. En esta contrata el gobierno concedía beneficios lucrativos a la compañía como la extracción de madera de terrenos nacionales, municipales y baldíos que necesitaren para la construcción de la línea férrea, uso gratuito del telégrafo y teléfonos nacionales para correspondencia y la propiedad exclusiva de las minas descubiertas en toda la extensión de la línea¹⁹. Estos beneficios eran sumamente lucrativos para la empresa; es importante señalar que durante el último cuarto del siglo XIX el oriente salvadoreño fue una región explorada y explotada por empresas mineras extranjeras, aun así, la obra no fue ejecutada.

¹⁷ Héctor Lindo, *Economía de El Salvador en el siglo XIX* (San Salvador: DPI, 2006), 277

¹⁸ Guión museográfico del Museo del Ferrocarril y Parque Temático, 2015

¹⁹ Nancy Trujillo, "El ferrocarril en El Salvador", 84



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Fueron varios los intentos de la construcción del ferrocarril y era urgente desarrollar el Oriente ya que en comparación del Occidente del país, dicha región estaba quedando rezagada, por lo que la legislatura de 1895 decide construir a cuenta del Gobierno el Puerto de Cutuco y la línea férrea, los fondos serían obtenidos del aumento al impuesto a la importación aprobado en 1894:

“El día de mañana será la inauguración de los trabajos del ferro-carril que unirá La Unión a San Miguel y, más tarde esta ciudad hermosa y antigua, á la capital de la República (...) Hecho el tramo de La Unión a San Miguel, el ferro-carril unirá con esta ciudad la de Usulután, talvez a Santiago de Marpia. (...) La agricultura ha sido pobre hasta hoy en tan hermosa comarca; de mañana en adelante habrá subido, sin duda, el valor de las tierras (...). La inauguración de dichos trabajos del ferro-carril del Ultra-Lempa se efectuará con asistencia del Presidente de la República Rafael Antonio Gutiérrez, del Ministro y del subsecretario de Fomento y de varias personas que forman la comitiva”²⁰



Imagen 8. Muelle de Cutuco, La Unión. Fuente: <https://www.laprensagrafica.com/elsalvador/Cutuco---puerto-centenario-20150510-0071.html>

²⁰ Diario Oficial del 14 de diciembre de 1895. Citado por Nancy Trujillo “El ferrocarril en El Salvador”, 85



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

Debido a la inestabilidad política y las escasas finanzas públicas, los trabajos de construcción son detenidos en 1898 cuando la línea férrea ya conectaba a Puerto de Cutuco con la Ciudad de San Miguel, sin embargo, el tramo es cerrado en 1907 por las precarias condiciones del proyecto.

-Inicios de la IRCA en el Oriente de El Salvador

Luego de la paralización de los trabajos en la línea férrea, el gobierno inicia un nuevo ciclo de firmas con diversos contratistas para finalizar la construcción hasta la frontera con Guatemala; con ello buscaban una salida al Atlántico que facilitara las exportaciones. Se firmaron contratos en mayo de 1900, abril de 1905 y abril de 1907 con empresarios salvadoreños y con el administrador General del Ferrocarril Panamericano. La empresa Panameña rechaza la contrata, siendo René Keilhauer quien la hace suya, firmando con el representante del gobierno, Carlos Alberto Ávalos, una contrata en 1908 para la construcción de la línea férrea hasta la frontera con Guatemala. Es importante señalar que el señor René Keilhauer era el representante del señor Minor Keith, dueño y presidente de la United Fruit Company (UFCO) y de gran parte de los ferrocarriles centroamericanos, la Guatemala Railway Company entre ellos.

Según Geoffrey Jones²¹ la UFCO fue uno de los primeros consorcios multinacionales de bienes de consumo y llevó al extremo el principio de integración vertical²²; poseía la flota mercante más grande del mundo y combinaba en EE. UU. todas las etapas económicas; producción, exportación y distribución.

Según la DW y su documental “Sobre Bananas y las repúblicas”²³ fue la UFCO quien llevó el capitalismo a los países centroamericanos; en este contexto histórico el ferrocarril era símbolo de la modernidad y el progreso; los países centroamericanos necesitaban un transporte más rápido, seguro y eficaz y querían líneas ferroviarias en sus territorios. Keith estaba dispuesto a construirlo en los diferentes países centroamericanos, y a cambio requiere que se le concedieran tierras, permiso de

²¹ Historiador, escuela de negocios en Harvard. Documental: Sobre las Bananas y las repúblicas, producido por DW. Minuto 4:34 <https://www.youtube.com/watch?v=KgybSZxb38A>

²² Se profundiza sobre el principio de integración vertical en el capítulo segundo

²³ Documental “Sobre las bananas y las Repúblicas”, productora DW. <https://www.youtube.com/watch?v=KgybSZxb38A>



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

transportar el banano cultivado por el ferrocarril y todo esto sin pagar ni un solo centavo en conceptos de impuestos a los Estados nacionales (en el caso de Guatemala, esto le permite obtener el control del principal puerto guatemalteco, Puerto Barrios y de la línea de telégrafos). En otras palabras, el imperio y monopolio de la UFCO se estableció y expandió a lo largo de Centroamérica a costa de los países que buscaban el progreso pero eran insolventes y con deuda externa; el ferrocarril fue la infraestructura que sentó las bases para el monopolio de Minor Keith a través de la *International Railway of Central America* (IRCA) compañía ferroviaria subsidiaria de la UFCO.

Keith tenía la idea de construir un ferrocarril «panamericano» que atravesara todas las repúblicas centroamericanas, que conectara a México con Panamá y eventualmente con la América del Sur. La IRCA impulsó la construcción de líneas férreas a lo largo de la costa del Pacífico, conectando con las líneas ya existentes, por tanto, la contrata Ávalos- Keilhauer firmada en 1908 encajaba perfectamente en el proyecto de “Canal seco” que pretendía trazar Minor Keith en la región latinoamericana y con la firma de los Acuerdos de Washington en 1907. Estos acuerdos se realizaron entre los países centroamericanos para poder apaciguar la situación política, siendo mediadores de ello México y EE.UU. Este tratado de paz incluía:

- Un tratado de amistad y relaciones políticas estables entre los Estados firmantes; esto aseguraba la estabilidad política en la región y aseguraba económicamente las inversiones en Centroamérica y las comunicaciones cercanas al canal de Panamá.
- El establecimiento de una Corte de Justicia Centroamericana que mediara en caso de conflictos.
- Acuerdan establecer una línea ferroviaria que atravesara el istmo desde Panamá a México; los ferrocarriles serían construidos únicamente por empresas norteamericanas, siendo la UFCO-IRCA las empresas más beneficiadas²⁴.

²⁴ Acuerdos de Washington 1907. Tomado del portal de la Asamblea Legislativa [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Instrumentos.nsf/bde7f9f0e2863496062578b80075d822/c2b0cbf6813f6eb6062577c7005b89d5/\\$FILE/1907%20Tratado%20general%20de%20Paz%20y%20Amistad.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Instrumentos.nsf/bde7f9f0e2863496062578b80075d822/c2b0cbf6813f6eb6062577c7005b89d5/$FILE/1907%20Tratado%20general%20de%20Paz%20y%20Amistad.pdf) (visto el 18 de noviembre de 2019)



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Para el caso salvadoreño, la contrata ferroviaria no establece la transacción de tierras para cultivos fruteros, ya que El Salvador era poco rentable en ese sentido; sin embargo si establece la transacción de las propiedades del proyecto del Ferrocarril de Oriente al contratista, así como los pueblos y ciudades por las que deberá pasar la línea férrea para llegar a Guatemala, cumpliendo el compromiso adquirido en los Acuerdos de Washington:

ARTÍCULO I: *El Gobierno de El Salvador concede al señor René Keilhauer, quien adelante se llamará el Contratista, y a sus sucesores, el derecho de construir, mantener y explotar un ferrocarril, que partiendo de La Unión, mantener y explotar un ferrocarril, que partiendo de La Unión, se une a la línea Guatemala Railway Company en un punto de la frontera de El Salvador con Guatemala.*

La línea del referido ferrocarril pasará por las ciudades de Usulután, San Vicente y Cojutepeque y caso que esto no se pueda por dificultades técnicas conforme a los estudios que hagan los ingenieros Contratistas, se procurará que pase lo más cerca posible de aquellas ciudades. Caso que la línea no pase por San Miguel, el Contratista se compromete a extender un ramal hasta dicha ciudad.

El contratista terminará, además, de acuerdo con el Gobierno, los puntos de estaciones de la línea, así como los ramales que le convenga establecer, en vista del trazo de la línea que presentará al Gobierno; o antes de empezar los estudios, si así conviniere al Contratista. Antes de comenzarse los trabajos de La Unión a San Miguel, el Gobierno entregará a la Empresa, a justa tasación de peritos, nombrados uno por cada parte, las locomotoras, talleres, maquinarias, herramientas, y demás material rodante, existentes en la actualidad y pertenecientes al Ferrocarril de La Unión a San Miguel.

En caso de desacuerdo para establecer el valor parcial, se recurrirá al arbitraje de que habla el Artículo XXV de este Contrato; y deduciéndose ese valor de la sublevación.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

ARTÍCULO II: *Este Ferrocarril se considerará como parte de la sección que corresponde a esta República en el Ferrocarril Internacional, de acuerdo con la Convención de Comunicaciones firmada en Washington el 20 de diciembre de 1907, por la Conferencia de Paz Centroamericana.*²⁵

Adicionalmente, René Keilhauer firma una contrata adicional para anexar la punta de Cutuco y la estación del ferrocarril de La Unión en 1911²⁶ y otra más el 21 de mayo de 1912, mismo año en que la Guatemala Railway Company se convierte a la International Railway of Central America. Finalmente, el día 6 de junio de 1912 es inaugurada la línea que de La Unión conectaba a San Miguel. Manuel Enrique Araujo, presidente de la época asistió a la inauguración del tramo.

La editorial del Diario Oficial mencionó:

“San Miguel, la metrópoli de Oriente, viste hoy de gala y en aquella gran fiesta de la civilización y el patriotismo, se oye, mezclada a los himnos jubilosos de todo un pueblo, el silbido de la que empenachada de humo avanza como heraldo de un brillante y no lejano porvenir”

El entusiasmo por la inauguración del tramo fue grande, las élites, los gobernantes de la época y la población en general veían con buenos ojos la llegada del ferrocarril al oriente salvadoreño, después de casi 30 años de firmas de contratas infructuosas los migueleños esperaban que la modernidad y progreso de ésta región se igualarían al occidente. Por parte de René Keilhauer y la IRCA, este acontecimiento era de gran importancia; se concluía el primer tramo del ferrocarril Panamericano en El Salvador, que por su condición geográfica en el corazón de Centroamérica estaría destinado a formar el núcleo de influencias de las naciones centroamericanas unidas por el ferrocarril²⁷

²⁵ Copia de la Contrata Ávalos-Keilhauer sobre la construcción del Ferrocarril de Cutuco a la frontera con Guatemala. Archivo Periférico de Fenadesal, Fondo Histórico IRCA-FES, SV-CEPA/14-Cont-ferr/E9 N1 C4 EXP2

²⁶ Contrata adicional; declaren el hacer efectivo las modificaciones propuestas a los artículos del contrato Avalos-Keilhauer sobre la construcción de la línea ferrea en El Salvador. Archivo Histórico de Fenadesal, Fondo histórico IRCA-FES SV-CEPA/14-ESC.PUB/ E9 N1 C4 EXP 1

²⁷ Discurso de René Keilhauer en la inauguración del tramo ferroviario de La Unión- San Miguel redactado en las invitaciones para los asistentes al evento. Archivo Periférico de Fenadesal, fondo histórico SV-CEPA/CORR.OFI/ E8 N4 C69 EXP1



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 9. Estación del Ferrocarril en San Miguel. Imagen en postal enviada el 16 de mayo de 1925 a Suiza.
Fuente: Castro y Cortéz, Entre rieles y durmientes, tomo II, 21.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

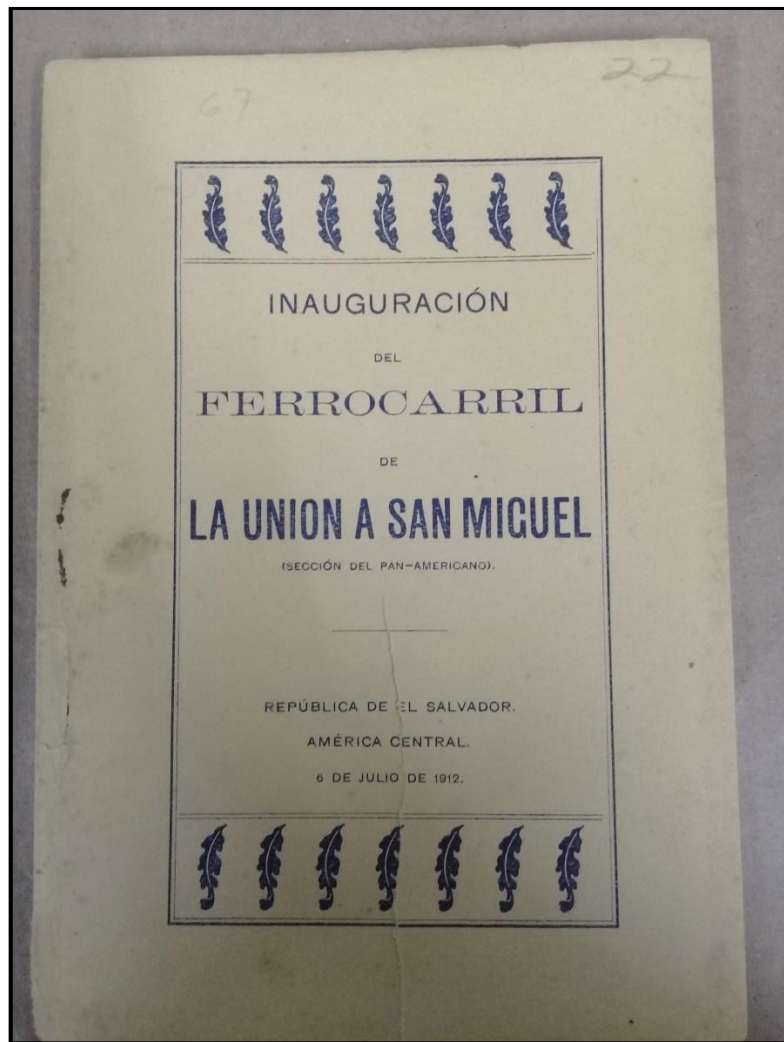


Imagen 10. Invitaciones enviadas por la IRCA a los asistentes a la inauguración de la sección La Unión- San Miguel con el discurso de René Keilhauer. Fuente: Documento del Archivo Periférico de Fenadesal, Fondo Histórico.

En diciembre del mismo año se anunció que seguían adelantando los trabajos entre San Miguel y Usulután. Los trabajos de construcción de las líneas férreas estuvieron a cargo de campesinos y jornaleros, siendo la mayoría de ellos salvadoreños y solamente algunos pocos extranjeros que capacitaban a los nacionales²⁸. Desde sus inicios, el ferrocarril se convirtió en una fuente de empleo para salvadoreños sin tierras y en la primera empresa de carácter industrial en el país. Muchos son los hombres que dieron su vida productiva al ferrocarril desde los primeros años de su llegada y traspasaron el legado a sus descendientes; como el caso de Silvestre Aguilar, ferrocarrilero de la empresa IRCA



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

desde el año 1916, cuyo legado llegó hasta Rafael Aguilar, conocido como don Lito y trabajador de Fenadesal desde muy temprana edad y actual maquinista del Museo del Ferrocarril en San Salvador.

Los trabajos avanzaron rápidamente y la vía férrea se construyó hasta Usulután el día 5 de noviembre de 1913, en febrero de 1914 a Jiquilisco, llegando a las orillas del Lempa a mediados de 1914 e iniciando los trabajos de construcción del puente ferroviario que acabaría uniendo la zona oriental y central de El Salvador, históricamente divididos por el gran caudal del río. El puente se finalizó a finales de julio de 1922²⁹.

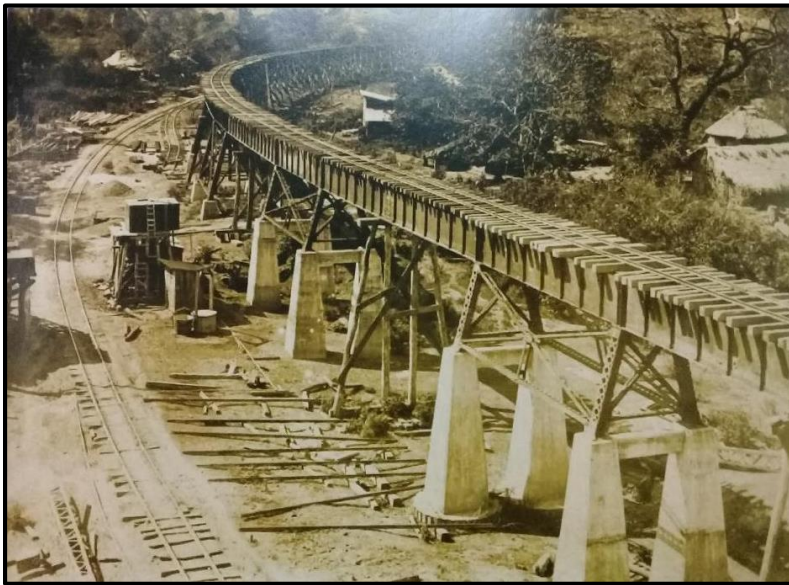


Imagen 11 y 12: fotografías de la construcción del puente ferroviario del Río Lempa; los trabajos iniciaron en 1914 y finalizaron en 1922, tardando 8 años de construcción. Fuente: Archivo periférico de Fenadesal, fondo histórico IRCA-FES, C 84, expediente 5. Adaptados por Castro y Cortéz, Entre rieles y durmientes tomo II.

²⁹ Para mayores detalles cronológicos sobre los avances en las construcciones e inauguraciones de los tramos ferroviarios se recomienda Castro y Cortéz, Entre rieles y durmientes Tomo I.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 13. Construcción del Puente del Río Lempa, 31 de marzo de 1922. Fuente: Castro y Cortez Entre Rieles y durmientes, 14

Para septiembre de 1918, el ferrocarril de oriente salía desde puerto de Cutuco hasta la estación de Molineros en San Vicente, pasando por los departamentos de La Unión, San Miguel, Usulután, La Paz San Vicente, a travesando 200 kilómetros en 12 horas de viaje³⁰



Imagen 14. Fotografía de la estación de Zacatecoluca, fecha desconocida

³⁰ Ibid, 86



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

-Estación de la IRCA en San Salvador

El ferrocarril de oriente llega por fin a la capital en el año de 1924, construyendo la estación de San Salvador, patio ferroviario y Oficinas administrativas en las cercanías de la estación central del ferrocarril de occidente.

El tiempo de construcción completa de la estación central tardó algunos años; entre 1925 y 1930 se edificó la estación con su sala de espera para los pasajeros, las bodegas en donde se almacenaban los productos que se transportaban por ferrocarril, el patio ferroviario con su casa redonda y sus talleres de carpintería y mecánica, las casonas (casas de habitación para el Gerente general de la empresa y el jefe de mecánica, ésta última aún se ha reconstruido y forma parte de la exhibición del museo) con arquitectura norteamericana y las oficinas administrativas. Con el tiempo, este espacio se convertiría en FENADESAL y más tarde en el Museo del Ferrocarril.



Imagen 15. Plataformas de la IRCA transportando vehículos pesados; éstos serían su mayor competencia con el paso de los años. Fecha desconocida. Fuente: Salvador Railway Com.LTD (álbum de construcción de puentes del FES), Archivo Periférico de Fenadesal, Fondo Histórico



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

-Ferrocarril Internacional

El interés por la creación de un ferrocarril que atravesara el territorio salvadoreño y conectara a El Salvador con Guatemala fue incrementándose a principios del siglo XX. Sin embargo, Héctor Lindo menciona que el presidente Fernando Figueroa tuvo tratos muy cautelosos con Minor Keith. Se dice que tenía “un poco de miedo a la dominación de la United Fruit Company” y si se convenció de la necesidad de firmar con él un contrato ferrocarrilero fue en parte debido a la presión diplomática de representantes estadounidenses y en parte al deseo de contrarrestar el poder de la compañía inglesa del ferrocarril de occidente³¹. Entre los tratos a los que hace alusión Lindo Fuentes se encuentran los Acuerdos de Washington y las primeras contrataciones ferroviarias firmadas con Keilhauer para la construcción del ferrocarril panamericano.

Entre 1908 y 1924 los trabajos de construcción de la vía se realizaron desde la zona oriental partiendo desde el Puerto de la Unión hasta la capital. Sin embargo, aunque la línea férrea aún no se completaba hasta San Salvador, el gobierno firmó un convenio que funcionaba como anexo a la primera contratación Ávalos-Keilhauer en 1920³² (el señor José Antonio Sasso, ministro de fomento fue el firmante a nombre del gobierno).

Este convenio fue para establecer los tres tramos que se construirían desde San Salvador hasta la Frontera con Guatemala: Santa Cruz Michapa- San Salvador, Santa Lucía (Santa Ana)- Ahuachapán, Santa Lucía- Metapán (frontera). Tal como lo estipulaba el convenio, las construcciones de las líneas se hicieron simultáneamente desde en mayo de 1920 y el primero de estos tramos fue finalizado en 1924 en San Salvador, el segundo tramo en ser completado fue el de Santa Lucía-Ahuachapán el 27 de febrero de 1927.

Según los reportes e informes que la IRCA presentaba constantemente, los trabajos en Guatemala siguieron avanzando y a mediados del 1926 se trabajaba en el tramo hacia Zacapa (lugar de la conexión del lado de Guatemala), mismo que se tuvo que paralizar y retrasar debido a la cancelación por parte del

³¹Héctor Lindo, El alborotador de Centroamérica, El Salvador frente al imperio (San Salvador: UCA Editores, 2019) 62

³² Contratas Ávalos- Keilhauer, Archivo Periférico de Fenadesal, Fondo Histórico IRCA-FES, C30 EXP 6



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Gobierno de Guatemala al contrato de 1908 sobre la construcción del ferrocarril internacional, según las correspondencia de los representantes de la IRCA³³ la renegociación retrasó los trabajos

Finalmente, en diciembre de 1929 se reunieron las más altas autoridades de El Salvador y Guatemala, inaugurando el ferrocarril que unificaba a ambas naciones y con ello se garantizaba la movilización de la producción nacional. A la inauguración asistieron empresarios, banqueros, cafetaleros, militares, funcionarios de gobierno, asistió incluso el mismo presidente en turno Pío Romero Bosque.

Cartas entre René Keilhauer apoderado de la IRCA y el señor J. B. Gaylord el Gerente General de la empresa mencionan que el total de los invitados a la inauguración fue mayor a 600 personas, el número parecía ir en aumento conforme llegaban más solicitudes de invitaciones, sin embargo la empresa tuvo que limitarse debido a la falta de trenes y equipos para movilizar a un número grande de invitados desde ambas capitales hasta la frontera: mencionaban que de acceder a incrementar el número de invitados desabastecerían el servicio de trenes en el resto de tramos³⁴.

La organización del evento fue ejecutada por el mismo Keilhauer y se relata que durante el banquete el presidente salvadoreño Pío Romero Bosque y el presidente guatemalteco Lázaro Chacón permanecieran sentados en la misma mesa, pero cada uno a un lado de la frontera.

El Diario Oficial relato sobre la inauguración:

“El acto resultó imponente y en él quedó constatado el espíritu de cordialidad que felizmente existe entre salvadoreños y guatemaltecos [...] La subvención del gobierno de El Salvador, dada a la International Railways of Central América para la obra, incluyendo los ramales, asciende a la suma de 9,160,191.20 colones [...] desde el 208 de este mes quedan colmados los

³³ Protesta de IRCA Por anulación de Contrato año 1908, al Gobierno de Guatemala del Ferrocarril, Zacapa a la frontera de El Salvador, Archivo Periférico de Fenadesal, Fondo Histórico IRCA-FES, C10 EXP2

³⁴ Correspondencia sobre la inauguración de la línea Metapan-Zacapa, Archivo Periférico de Fenadesal, Fondo Histórico IRCA FES, C143 EXP1



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

deseos del pueblo salvadoreño sobre la construcción de una línea férrea que nos uniera a nuestra hermana Guatemala y nos diera salida al Atlántico”³⁵

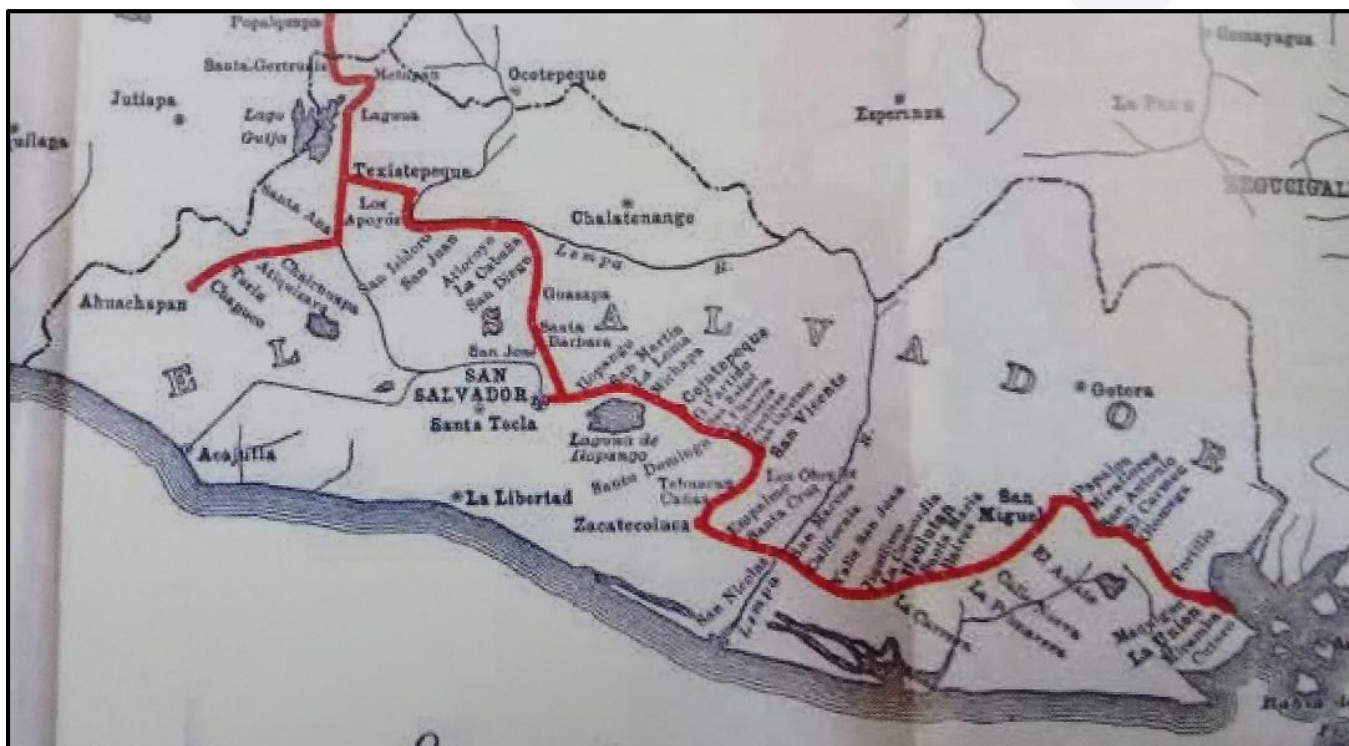


Imagen 16. Líneas de la International Railways of Central América (IRCA). Mapa elaborado Poor's Publishing Company, NY en 1927. Fuente: Castro y Cortéz, entre rieles y durmientes, 122.

Con la finalización en las construcciones de las líneas férreas de capital norteamericano se concretó un periodo de monopolización del transporte que hacía varios años se venía configurando en Guatemala y El Salvador. Con la inauguración del tramo Zacapa-Metapán se cierra un ciclo de casi seis décadas de varios intentos por tener un ferrocarril que surcara la faz del país y lo conectara con el Atlántico y el resto de países centroamericanos.

³⁵ D.O. 30 de diciembre de 1929, citado por Castro y Cortéz, 95



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 17: mapa centroamericano en el que se observa la red de ferrocarriles construida por la UFCO-IRCA, radios y plantaciones de bananas. Fuente: PlayGround https://www.youtube.com/watch?v=h5K_vH1CEb0



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

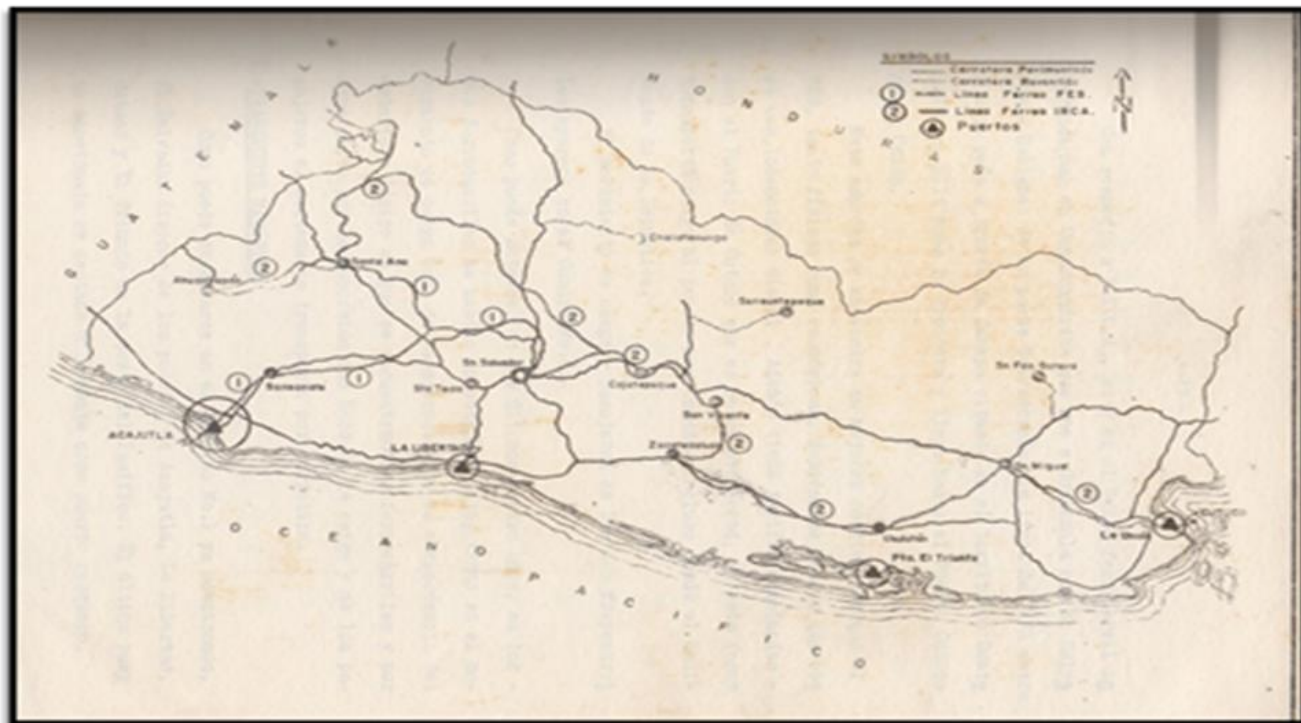


Imagen 18. Mapa del trazado de vías férreas de oriente y occidente. Fuente: Juan Núñez, p. 11 (Adaptado por Rebeca Moya)

NACIONALIZACIONES

- Nacionalización de The El Salvador Railway Company (FES)

La contrata ferroviaria que la empresa The El Salvador Railway Company firmó el 8 de octubre de 1897 (modificada por convenio el 3 de agosto de 1899, establecía que la compañía podría construir y administrar los ferrocarriles de occidente y el Puerto de Acajutla, que funcionaba de forma “poco moderna”. Sin embargo, el periodo de modernización de mediados del siglo XX y la transformación del Estado Liberal a uno estatista³⁶ y desarrollista³⁷ lo llevan a la creación de la Comisión Ejecutiva del

³⁶ Carlos Elizondo explica el estatismo como un período en que los estados reservan algunos ramos económicos para su administración; pueden llegar a nacionalizar o a proteger alguna empresa o entidad, además de eso añade que se emplean reformas políticas y económicas para proteger y regular su industria. Carlos Elizondo Mayer-Serra, "Liberalismo y Estatismo en la constitución de 1917," ed. Francisco Ibarra Palafox y Pedro Alazar Ugarte Gerardo Esquivel, Cien ensayos para el centenario, Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, tomo 4: Estudios políticos. (Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM, 2017).



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

Puerto de Acajutla (CEPA) el 28 de mayo de 1952. La creación de CEPA tenía por objetivo ser una institución autónoma de servicio público que planificara y ejecutara la construcción de un puerto moderno en Acajutla³⁸. Después de años de estudios y concesiones para su construcción, el puerto se inaugura el 21 de abril de 1961, restando ganancias a la FES en concepto de garrabaje, almacenamiento y muellaje y eliminando el monopolio de transporte al que el Ingeniero Ortiz había hecho alusión en un estudio solicitado por la CEPA en 1952.

Esto, sumado a al aumento del tráfico vehicular para carga y pasajeros deja a The el Salvador Railway con muy baja rentabilidad. Knut Walter sostiene que sin los puertos, la inversión en el ferrocarril ya no era viable económicamente para las empresas ferrocarrileras, además que se acercaba el momento de entregar los ferrocarriles al Estado. Por ello, los accionistas se abstuvieron de invertir en modernización del equipo y mantenimiento, provocando el deterioro del ferrocarril.

Sin embargo, en octubre de 1962 estalla el conflicto y se paralizan los ferrocarriles: los obreros estaban en huelga por el retraso de sus salarios. En busca de soluciones, el gobierno interviene a la empresa ferroviaria en el mismo mes y para evitar nuevamente un paro laboral, decide subsidiar los ferrocarriles mientras se hace el traspaso formal. Este proceso se alarga hasta 1964, por lo que el estado declara “caducidad” de la contrata ferroviaria, asumiendo la administración de los ferrocarriles de occidente y entregándolos a CEPA en 1965.

Para sostener la situación, el Gobierno asume la administración del ferrocarril inglés, inyectando fuertes sumas de dinero que fueron destinados al pago de planillas atrasadas, a la reparación de la vía ferroviaria (incluyendo puentes); sin embargo se ve obligado a echar mano de algunos activos cuyo usufructo contribuyó a esta misma causa.

El gobierno fija un Consejo de Administración conformado por representantes de los Ministerios de Economía, Justicia, Defensa, Obras Públicas y Trabajo, así como un representante del Sindicato de la Industria Ferrocarrilera Centro Occidental (CIFCO)³⁹

Nacionalización de International Railway of Central América (IRCA)

Por otro lado, la nacionalización de la IRCA ocurre en una situación muy diferente; durante la década de los 60's ha realizado la nacionalización del ferrocarril de occidente, es decir, la administración pública ya posee una experiencia con los ferrocarriles. Es por eso que en julio de 1970, El Estado encomienda a la sociedad ELC-Electroconsult de Milán, un estudio sobre la situación de los ferrocarriles de oriente; la

³⁷Se considera un estado desarrollista cuando los estados intervienen en la economía con el objetivo de crear condiciones para el crecimiento económico y la inversión. Horacio García Bossio, "Génesis del Estado Desarrollista: el pensamiento y la praxis política de Helio Jaguaribe, Brasil, y de Rogelio Frigeiro, Argentina.," Universidad Católica de Argentina (2008).

³⁸Knut Walter, CEPA: Una institución del Estado salvadoreño haciendo historia (San Salvador 2014)

³⁹ Castro y Cortéz. Entre rieles y durmientes, 144



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

solicitud del estudio se basa en que el Estado quiere evitar asumir la administración de otra empresa en quiebra. Los resultados del Estudio establecen que “la empresa resulta tener un sensible y marcado deterioro por falta de un eficiente y regular servicio de mantenimiento”

Otra razón para considerar diferente a la nacionalización de la empresa IRCA, es que a esta no se le quito la administración del puerto de la Unión. Además, sus administradores y accionistas parecían estar interesados en prolongar su administración de los ferrocarriles y en renovar la contrata a punto de vencer

Sin embargo, ante la situación de deterioro en que caía la empresa, quedó sometida a un régimen de intervención estatal por Acuerdo Ejecutivo n 575 el 30 de septiembre de 1971 con esto se buscaba detener el deterioro de la empresa; “no se trata de una expropiación, sino de una intervención para evitar un colapso, sus ganancias serán invertidas en las mejoras de instalaciones y de los trabajadores”⁴⁰.

Según las noticias nacionales de la época, la intervención al principio parece no haber dado mayores resultados positivos, puesto que la IRCA evadía por distintos medios la vigilancia del Estado, a tal grado que, según denunció el mismo Ministro de Economía, la empresa logró sacar hacia los Estados Unidos cierta cantidad de dinero en perjuicio de los intereses del ferrocarril. En esa fecha dependen económicamente del ferrocarril 1.700 trabajadores activos más 276 pensionados.

El 05 de septiembre de 1972 la IRCA a través del Sr. Abraham S. Weber, Vice Presidente y Consejero Legal de International Railway of Central América (IRCA) con sede en New Jersey, planteó al Ministro de Economía, la posición de IRCA dentro de las cuales destaca que el gobierno asuma la deuda y el pago correspondiente de las 16 locomotoras diésel que tienen en promesa de pago con la General Motors por la suma de doce millones cincuenta y un mil setenta y siete colones sesenta y seis centavos, o que se venda a inversionistas privados el ferrocarril, así como el muelle de Cutucó entregándole a la IRCA el 40 o 45% sobre la venta realizada.

En agosto de 1972 el Gerente de la General Motors visita al país a negociar la deuda pendiente de las dieciséis locomotoras diésel, préstamo que según se puede constatar fue absorbido por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), en nombre del estado⁴¹. Iniciando así un proceso de rescate y reestructuración de la empresa ferrocarrilera por parte del estado a través de la CEPA y firmando un contrato de compra-venta a plazo el 3 de octubre de 1974, con General Motor OVERSEAS, correspondiente a la compra de 16 locomotoras Diésel - Eléctricas de la serie 851-866.

En octubre de 1974 la empresa fue completamente nacionalizada por Decreto Ejecutivo N° 89, quedando caducadas las contratas firmadas entre el estado y él señor Rene Keilhauer en representación de la IRCA a principios del siglo XX. Por tanto, la CEPA es quien asume la administración ferro-portuaria del ferrocarril de oriente y la empresa ferroviaria toma por nombre FENASAL⁴²

⁴⁰ Knut Walter, CEPA 60 años impulsando el progreso en El Salvador, 37

⁴¹ Contrato General Motor (locomotora n860), Archivo periférico de Fenadesal, fondo administrativo, c1134 exp8

⁴² D. O. del 3 de octubre de 1974.



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

Creación de FENADESAL

En mayo de 1975 siendo que ambas empresas ferrocarrileras estaban nacionalizadas y tenían administraciones diferentes, se crea Ferrocarril Nacional de El Salvador, la cual estaría administrada por CEPA. De esta forma, se dio paso a la fusión física de las vías férreas, los patios ferroviarios y la interconexión entre ambos sistemas, estableciendo como su estación Central la actual sede de FENADESAL.

En esa misma fecha se emite un reglamento para la administración de “Ferrocarriles Nacionales de El Salvador” (FENASAL). Este reglamento contiene las normas para facilitar el desarrollo y cumplimiento de las atribuciones:

*“Fusionense las empresas ferrocarrileras estatales identificadas como FERROCARRILES DE EL SALVADOR (FES) y FERROCARRIL NACIONAL DE EL SALVADOR (FENASAL), incluido en esta última el Puerto de Cutuco; estas pasan a integrar el sistema de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), bajo la administración, explotación y dirección de la CEPA”.*⁴³

Cierre de Operaciones

La expansión de parque automovilístico y especialmente el de transporte colectivo trajo consigo una seria competencia a la supervivencia del ferrocarril a pesar de la estabilidad administrativa que la nacionalización había brindado.

A un par de años de nacionalización ferroviaria inicio la guerra civil salvadoreña, la cual provocó serios daños a sus activos, como parte de una estrategia de sabotear a la economía nacional por parte de grupos beligerantes que se aglutinaron en el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN).

La situación se agudizo cuando el ejército empezó a usar el Ferrocarril para la movilización de su tropa, con lo cual se aumentó al letalidad en las tripulaciones y tuvo como daños colaterales la pérdida de usuarios⁴⁴

Imagen 19. Atentado a tren de pasajeros por grupos guerrilleros. Recorte de la Prensa Gráfica de febrero de 1984

⁴³ Decreto n 269, D. O. del 22 de mayo de 1975

⁴⁴ Castro y Cortez, Tomo I, 153



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Masacre civiles ataque de subversivos a tren
(Información en página 2)



Hoy concluye la inscripción de los candidatos
(Información en página 3)

Huelgas en vía de solución dice Trabajo
(Información en página 2)

PDC sustituye a Alvergue por Castillo C.
(Información en página 2)

18 MUERTOS EN ATAQUE SUBVERSIVO

Un tren de carga de dos máquinas, con 23 vagones y cinco tanques de gasolina, fue atacado a balazos anteayer por subversivos, quienes dieron muerte a 10 civiles y 8 agentes de la Policía de Hacienda, según informes del Comité de

Prensa de la Fuerza Armada. En el transcurso de la tarde de ayer, el tren emprendió la marcha hacia la capital. En foto inserta, tropa de infantería que desalojó a los terroristas del lugar.

Aunada con el conflicto armado, fue evidente que la falta de inversión estatal para la modernización del ferrocarril fueron determinantes para el cierre de las operaciones, a esto se suma la falta de mantenimiento de la red férrea y el cierre de operaciones del puerto de Cutuco en 1996 (desde 1991 se tomó la decisión de indemnizar al personal de operaciones, para reducir los costos fijos del puerto, y en adelante, trabajar la carga y descarga de los buques con personal contratado por obra).

Para el año 2002 el aparato administrativo de CEPA se concentra en el cierre de operación del Ferrocarril, para lo cual se interrumpió abruptamente todas las operaciones y se dio paso al proceso de indemnización de casi el 100% de trabajadores.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Después de ello, se dieron algunos amagos de reactivar el transporte férreo: el colapso del puente Eureka en 2004 (que conecta San Salvador con Soyapango) obligo al Gobierno de Antonio Saca a reactivar el tren para el traslado de la población mientras se desarrollaban los trabajos de reparación de dicho puente.

Del año 2007 al 2012 se reactiva un pequeño tramo, comprendido entre San Salvador – Apopa, mismo que sucumbe ante la exacerbación de la violencia en dicha zona⁴⁵

Con el cierre de operaciones se inicia el proceso de venta del material rodante (locomotoras y vagones) como chatarra, así como el abandono de las Estaciones en los 550 km de vía férrea.

Post cierre de operaciones:

-Ocupación de la vía férrea

La ocupación de la vía férrea por parte de familias salvadoreñas de escasos recursos comenzó en la década de 70's aproximadamente. Esta problemática puede considerarse una consecuencia de la concentración de tierras en pocas manos, la falta de vivienda, explosión demográfica del último cuarto del siglo XX, la violencia sistemática de la Guerra Civil y el declive del ferrocarril.

Con el cierre de operaciones en el año 2002 se incrementó la toma ilegal de la vía férrea para la instalación de viviendas precarias, CEPA mantuvo un consentimiento mudo durante muchos años.

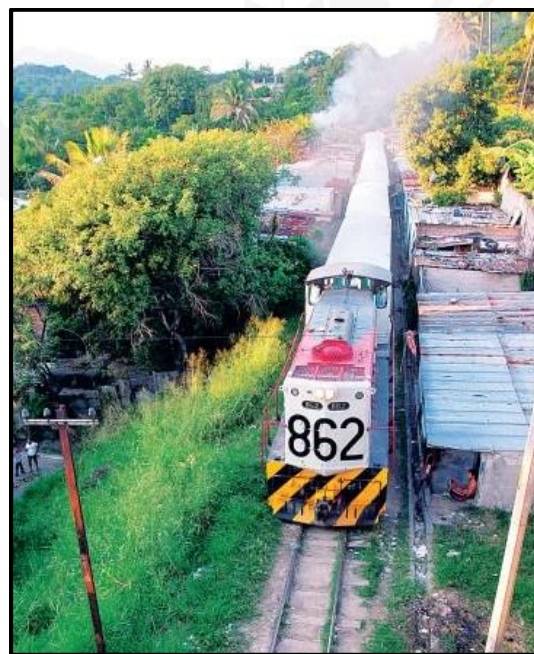


Imagen 20 y 21. Locomotora 862 hace su recorrido en vías férreas pobladas ilegalmente por familias salvadoreñas de escasos recursos. Fuente: LPG, 27 de agosto de 2019.



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

Sin embargo, desde inicios del presente siglo se han entregado oficialmente 164 kilómetros del trazado ferroviario de los 546.89 kilómetros disponibles, lo que equivale a un 30 % del total de la vía férrea⁴⁶. Desde la gestión del ex presidente Mauricio Funes se crea en FENADESAL la unidad de Proyectos con la Comunidad, con el objetivo de realizar estudios en las comunidades de las vías férreas y brindarles algunas mejoras en sus condiciones de vida y la posibilidad de acceder a los servicios básicos (agua y luz).

Además, surgieron diversos decretos y normativas promovidas por el Ministerio de Obras Públicas en conjunto con CEPA y el gobierno central para beneficiar a estas comunidades⁴⁷. En noviembre de 2013 es aprobada en la Asamblea Legislativa la “Ley especial para la desafectación y transferencia de los terrenos ferroviarios en desuso y sin viabilidad ferroviaria, a favor de las familias y entidades de utilidad pública que las habitan”⁴⁸:

*IV. Que, en el caso de tramos ferroviarios, ubicados en diversos lugares del país, donde viven miles de familias salvadoreñas, organizadas en comunidades, han venido realizando gestiones durante varios años, ante los organismos de Gobiernos competentes, para lograr estabilidad jurídica donde habitan*⁴⁹

Con la creación de la ley, se obtuvo un recurso legal para que un porcentaje de las 117 comunidades de escasos recursos que habitaban la línea férrea obtuvieran las escrituras de los terrenos no utilizados para el transporte ferroviario.

Según establecía esta ley, FENADESAL era la institución encargada de hacer la evaluación de los terrenos ferroviarios para determinar si podrían ser utilizados en proyectos futuros para la rehabilitación del ferrocarril, cuantos metros de tierra serían desafectados o si no era posible ceder a dichas peticiones.



Imagen 22. Ex presidente Salvador Sanchez Ceren en su discurso durante el Festival del Buen Vivir en el Museo del Ferrocarril, junio 2017. Fuente: Portal del ILP

⁴⁶ EDH. “Comunidades salvadoreñas son propietarias del 30 % de antigua vía férrea”. 29 de septiembre de 2019 <https://www.elsalvador.com/eldiariodehoy/comunidades-son-propietarias-del-30-de-antigua-via-ferrea/644703/2019/>. Visto el 19 de agosto del 2020

⁴⁷ Decreto Legislativo No. 26 en Diario Oficial No. 27, Tomo 410, 9 de febrero de 2016

⁴⁸ Diario Oficial No. 204, tomo 401, 1 de noviembre de 2013

⁴⁹ Ibid.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Una vez elaborados los estudios de Fenadesal, en conjunto con el Instituto de Legalización de la Propiedad se les fueron entregados los títulos de propiedad a las cabezas de familia de las comunidades beneficiadas. El Museo del ferrocarril fue el espacio utilizado en muchas ocasiones para realizar entregas de títulos, permisos para colocación de servicios básicos (agua y luz) y para entregar subsidios para vivienda.



Imagen 23. Familias de San Miguel y San Salvador reciben los títulos de propiedad y subsidios para vivienda, la entrega se realizó en el marco del programa Gobernando con la Gente en el Museo del Ferrocarril, junio 2017. Fuente: Portal del ILP



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Las primeras comunidades beneficiadas con la ley fueron las siguientes:

| No | TRAMOS | DEPARTAMENTO | LONGITUD TRAMO (KM) | DESCRIPCIÓN DEL TRAMO | | COMUNIDADES | MUNICIPIO |
|-----------|-------------------|-------------------|---------------------|--|---|---|---|
| 01 | PILÓN | LA UNIÓN | 4.66 | 12.74 Sitio Joya Redonda | 17.40 El Diecisiete | Joya Redonda Kilómetro 17 El Pílon | Conchagua Conchagua Conchagua |
| 02 (2) | OLOMEGA (2) | LA UNIÓN (2) | 2.40 (2) | 32.00 EL ESPINO | 34.00 CERRO KURY | SAN PEDRO BARRIO EL CENTRO BARRIO LA ESPERANZA | EL CARMEN EL CARMEN EL CARMEN |
| 03 (1) | SAN MIGUEL (1) | SAN MIGUEL (1) | 21.95 (1) | 48.15 63.10 FUENTE HUISCOYOL | 62.70 70.50 QUEBRADA LOS BERRIOS | LAS COCINAS LA ESTACIÓN DESVIÓ LA PRESA SAN ANTONIO SUR 1 Y 2 SAN FELIPE LOS ANGELES BRISAS 1, 2 Y 3 EL REBALSE LA ARENERA MIRAFLORES BENEDICIÓN DE LOS REYES HUISCOYOL | SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL SAN MIGUEL |
| 04 (2) | USULUTÁN (2) | USULUTÁN (2) | 19.55 (2) | 85.20 QUEBRADA EL MARAÑÓN | 104.75 CANTÓN LA JOYA DE TOMASINO | BARRIO CONCEPCIÓN BARRIO LA CRUZ PRIMAVERA EL MACULI EL PARAÍSAI CASERIO - LOS NARANJOS CANTÓN AMALCO NUEVO AMANECER EL CASTAÑO LA ESPERANZA LOS REMEDIOS LOS ANGELES DE BELÉN LA USULUTÉCA LAS AZUCENAS LOS SEGOVÍAS | EL TRÁNSITO(San Miguel) EL TRÁNSITO(San Miguel) EL TRÁNSITO(San Miguel) CONCEPCIÓN BATRES CONCEPCIÓN BATRES EBEGUAY QUIIN EBEGUAY QUIIN EBEGUAY QUIIN SANTA MARÍA SANTA MARÍA SANTA MARÍA USULUTÁN USULUTÁN USULUTÁN |
| 05 | LAS CAÑAS | SAN SALVADOR | 20.06 | 245.14 Bo. Ejército | 265.20 Calle a Cantón Joya Grande | El Pepeto 3 de Enero Sector 1 y 2 California 3 Vista Hermosa 1 Arenal Las Cañas Vista Hermosa Sector 2 Las Cañas Pradera 1 y 2 Las Cañas Los Manjivar Joya Galana | Soyapango Soyapango Soyapango Soyapango Soyapango Soyapango Soyapango Appa Appa Appa Appa |
| 06 | RAMAL C, CAMONES | SANTA ANA | 10.40 | 0.20 "Y" Griega Textisjurtion Textistepeque | 10.60 Estación Camones | "Y" Griega Textisjurtion Textistepeque | Santa Ana |

Imagen 24. Tabla de especificación de las comunidades beneficiadas con la desafectación de terrenos promovidos por el decreto 505. Fuente: Decreto 505 publicado en el Diario Oficial.



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

Posterior a la creación de la ley anteriormente mencionada, se lanzan decretos para desafectar terrenos ferroviarios que no fueron tomados en cuenta en un primer momento.

El 1 de junio de 2019 Nayib Bukele toma posesión de la presidencia de la República; uno de sus principales proyectos de campaña fue la construcción del Tren del Pacífico cuyo recorrido podría comprender algunos tramos de la antigua férrea. El 11 de septiembre del año 2019, la CEPA inicia los estudios de factibilidad de rehabilitación del sistema ferroviario en el país, frenando por el momento el traspaso de tierras a 86 comunidades y dejando sin efecto la ley y los decretos promovidos por La Asamblea Legislativa para la desafectación de vías férreas.

Creación del Museo del Ferrocarril

A pesar de los diversos estudios que se realizaron para modernizar, reactivar o mejorar el ferrocarril estos no fueron concretados, quedando una institución vandalizada, y con archivos seriamente deteriorados y con una pequeña muestra de la cultura material ferroviaria.

Esta evidencia material fue recopilada y se crea el Museo del Ferrocarril y Parque Temático de El Salvador, en San Salvador, el cual fue inaugurado en diciembre de 2015 y que llegó a convertirse en uno de los museos más visitados en el país, y se incorporó un recorrido en el tren de un kilómetro de largo.

En el año 2018 se inaugura la Plaza Ferroviaria en Sonsonate, la cual incorpora un pequeño Museo que es trasladado hacia la Estación del Ferrocarril de Sonsonate un año después de su rehabilitación (abril 2019). Con estos equipamientos en Sonsonate se pone en marcha la “Bala de Plata”, un carro motor de pasajeros que está muy presente en el imaginario colectivo del occidente del país.

Además, se rehabilitan la Estación de Quezaltepeque y la Estación La Toma de Aguilares, donde se crean en cada una de ellas un Museo en el mismo año⁵⁰

⁵⁰ Mejía Martínez, guion de Museo del ferrocarril



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 25. Visita de estudiantes al Museo del Ferrocarril. Marzo 2019

Con la apertura del Museo del Ferrocarril la administración inicia un proceso de rehabilitación y adaptación del recinto ferroviario, habilitando cerca del 80% del complejo como área museologizada, misma a la que tuvieron acceso los visitantes.

En la museologización se crean 6 grandes espacios expositivos y contemplativos, siendo ellos:

1. “Bodega 3” donde se cuenta la historia del ferrocarril a partir de piezas históricas ferroviarias.
2. Imprenta, donde se cuenta la importancia de la imprenta para el desarrollo del ferrocarril.
3. Exhibición de coches, en la antigua reparación de coches, y donde se exhiben diversos tipos de equipos rodantes, sobresaliendo el “Coche Cuscatlán” conocido como Vagón Presidencial (data de 1910).
4. Área de talleres donde se recorren por diversos equipos especiales ferroviarios, entre ellos una grúa de vapor inglesa de 1925, así como equipo fijo como fraguas y tornos.
5. Casa redonda, donde se puede apreciar una colección de locomotoras traídas al país entre 1925 y 1964.
6. La Casona, una antigua casa importada entre 1925 a 1930, y que era utilizada como residencia del Jefe Mecánica y su familia.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 26. Visita guiada en la imprenta.
Año 2016

El Museo llegó a posicionarse como uno de los más visitados del país, acumulando entre el 2016 y el 2019 una visita total superior a los 227 mil visitantes.

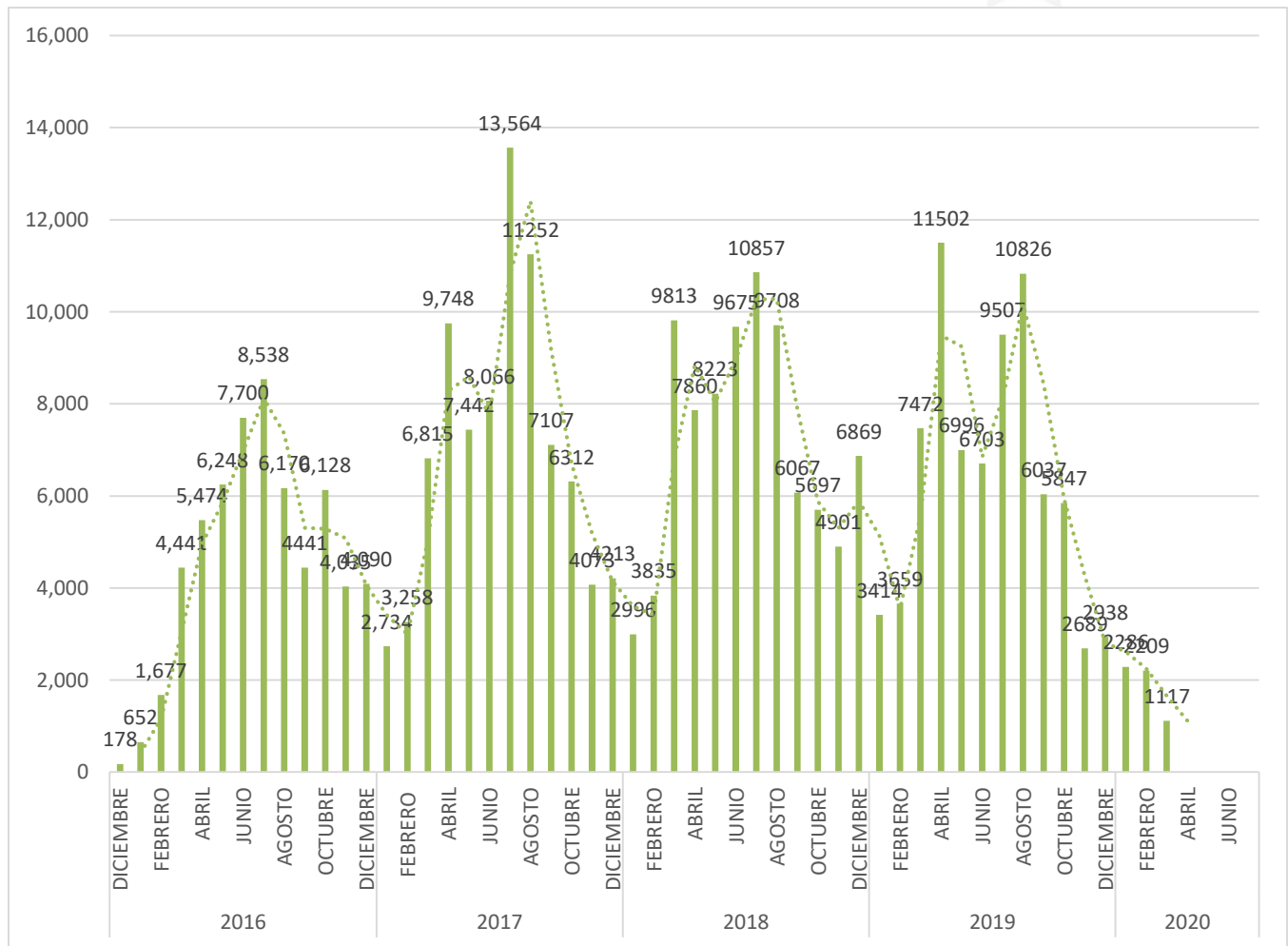


Imagen 27.
Visitantes al
Museo en la
sala de Coches
2019



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

En total, desde su inauguración en el año 2015 a abril 2020 se tuvo una visita de 314,059 personas.



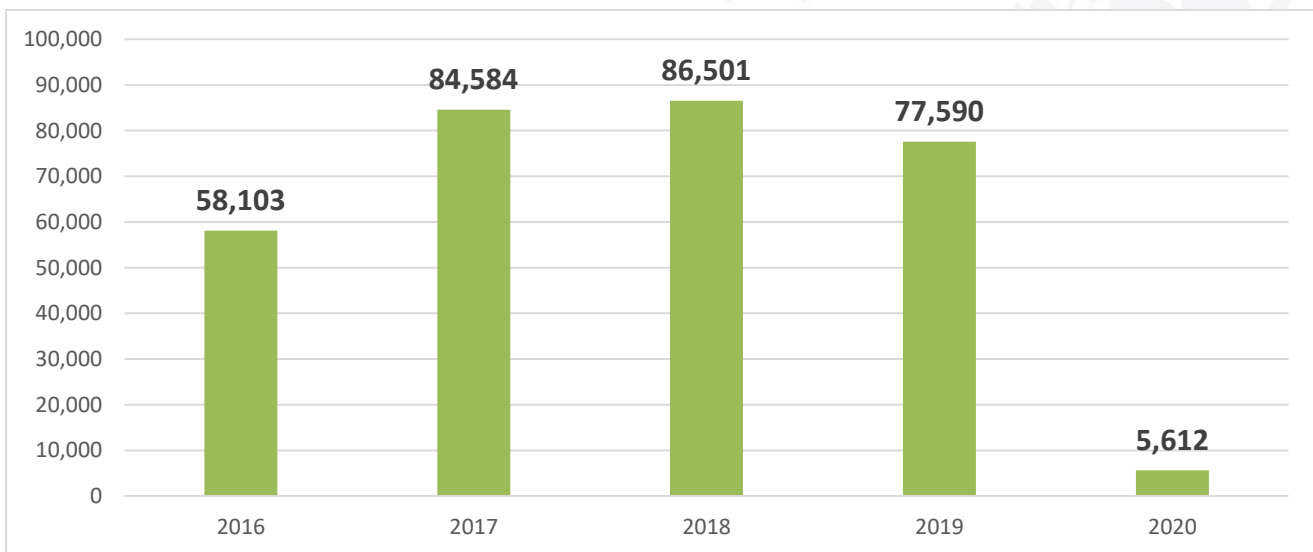
Gráfica 1. Estadísticas totales del Museo de diciembre 2015 a abril 2020



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 28. Estatua viviente dando la bienvenida a los visitantes. Año 2018



Grafica 2. Detalle Consolidado de las estadísticas del Museo del Ferrocarril y Parque Temático – San Salvador.

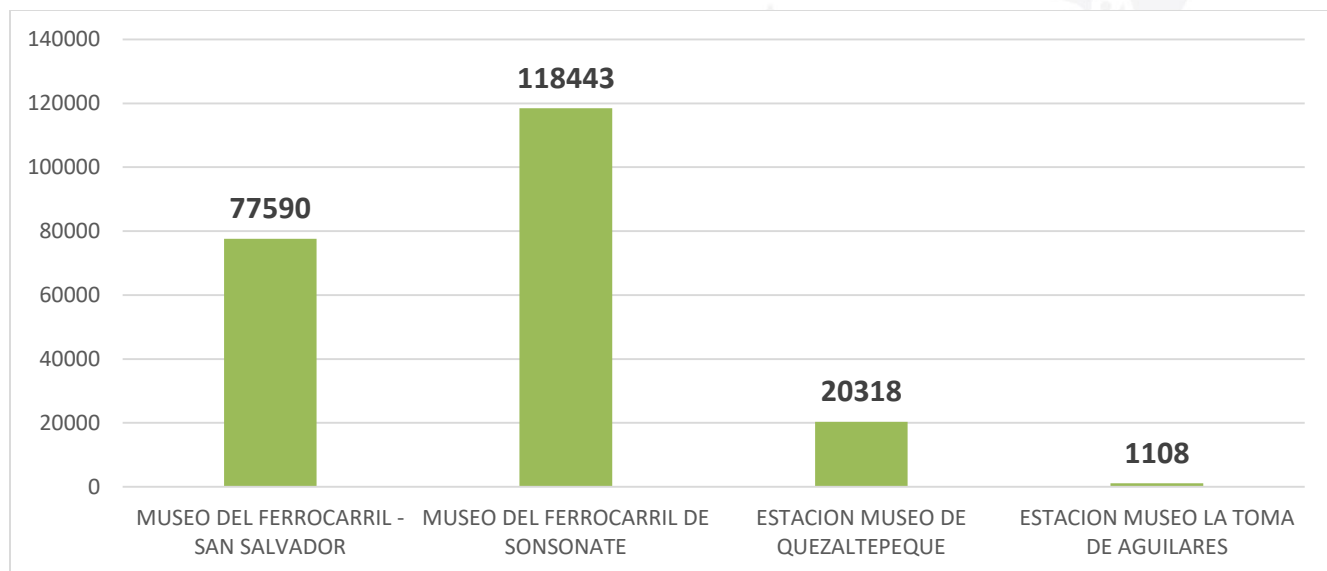


COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 29.
Visitantes realizando
recorrido en tren
dentro de las
instalaciones del
Museo. Año 2017

Con la ampliación de la oferta cultural en Sonsonate, Aguilares y Quezaltepeque, durante el año 2019 se obtuvo una visita total en dichos museos de más de 217 mil visitantes



Grafica 3. Detalle de las visitas a los 4 museo del Ferrocarril durante el año 2019. NOTA: Los datos de Quezaltepeque y Aguilares están registrados hasta el mes de junio 2020.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Un aspecto importante del Museo fue el desarrollo de la extensión cultural: desarrollo de conciertos de música clásica y contemporánea, exposiciones de artistas plásticos y fotografías de calidad; además, se desarrollaron presentaciones de libros, recitales literarios y ciclos de cine internacionales en coordinación con representaciones diplomáticas.



Imagen 30. Exposición en “La Casona” denominada “Romero en tu comunidad” año 2018. Coordinación con el Centro Cultural Universitario de la Universidad Centroamericana (UCA)



Imagen 31. Concierto del Sistema de Coros y Orquestas de la Secretaría de Cultura en la Sala de Exhibición principal en octubre 2017.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 32. Feria de emprendedores. Año 2019

Además de ello, desde el primer año de funcionamiento el Museo, el espacio se puso a disposición para el desarrollo de eventos sociales como bodas, conferencias, retiros, convivios, cumpleaños y campamentos, entre otros.

El archivo y la valorización del patrimonio cultural ferroviario

Es importante señalar la creación del Museo contribuyó a la puesta en valor del patrimonio ferroviario salvadoreño, y el personal del archivo, dado su conocimiento de los contenidos de los acervos archivísticos, fue fundamental para esta valorización.

A partir de ello, el archivo fue importante para las investigaciones como se patentó en el libro “El alborotador de Centroamérica” de Hector Lindo Fuentes (UCA Editores 2019), así como “Entre Rieles y Durmientes: ferrocarriles en El Salvador 1872 - 2018” de Castro y Cortez (Universidad Gerardo Barrios 2018), así como una serie de tesis. También se desarrolló el documental “Caminos de hierro” dirigido por el cineasta Edson Amaya (2019 – 2019).



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

También no podemos dejar de recalcar que la documentación histórica del archivo periférico ha servido de base, junto a otras fuentes, para la elaboración de las investigaciones para los contenidos de los 4 museos del ferrocarril, dando cumplimiento a su función de resguardar y difundir la historia ferroviaria.

Un factor importante de este entramado cultural es el valor que se le sumara a la ciudad con su patrimonio material y patrimonio inmaterial, sobresaliendo su fondo documental que reunido en un mismo lugar se convierte en un punto obligado de “centro de memoria ferroviaria”.

Actualmente se está trabajando para que el archivo histórico IRCA - FES sea declarado “Patrimonio cultural nacional” y posteriormente “Patrimonio documental regional” por parte del Comité para la Memoria del Mundo.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

BIBLIOGRAFÍA:

- Bossio, Horacio Garcia. "Genesis Del Estado Desarrollista: El Pensamiento Y La Praxis Politica De Helio Jaguaribe, Brasil, Y De Rogelio Frigeiro, Argentina.". *Universidad Catolica de Argentina* (2008 2008).
- Castro, Cristina e Israel Cortez. 2018 *Entre rieles y durmientes: Ferrocarriles en El Salvador (1872-2018)* Tomo I-II. San Salvador: Ministerio de Cultura y Universidad Gerardo Barrios
- Documental "Sobre las bananas y las Repúblicas", productora DW.
<https://www.youtube.com/watch?v=KgybSZxb38A&t=465s> (visto el 2 de septiembre de 2019)
- Lindo-Fuentes, Héctor. *Economía de El Salvador en el siglo XIX*. San Salvador, Dirección Nacional de Impresos, 2002
- Lindo-Fuentes, Héctor. *El Alborotador de Centroamérica, El Salvador frente al imperio*. San Salvador, UCA editores, 2019
- Mayer-Serra, Carlos Elizondo. "Liberalismo Y Estatismo En La Constitucion De 1917." In *Cien ensayos para el centenario, Constitucion politica de los Estados Unidos Mexicanos, tomo 4: Estudios politicos.*, edited by Francico Ibarra Palafox y Pedro alazar Ugarte Gerardo Esquivel Ciudad de Mexico: Instituto de Investigaciones Juridicas. UNAM, 2017.
- Mejía Martínez, Carlos Arístides. "Guión Museo del Ferrocarril", 2015
- Nuñez Barillas, Juan Agustin. "Análisis Sobre La Factibilidad De Rehabilitar El Ferrocarril De El Salvador." Tesis de Licenciatura, Universidad de El Salvador, 1972.
- Samper, Hector Perez Brignoli y Mario, ed. *Cafe, Tierra Y Sociedad*. Primera Edicion ed. San Jose, C.R.: FLACSO, 1994
- Trujillo Vasquez, Nancy. "El ferrocarril en El Salvador (1872-1929): conjunto ferroviario Sitio del Niño, San Juan Opico, La Libertad. Un estudio desde la perspectiva de la arqueología industrial". Tesis de Licenciatura, Universidad Tecnologica de El Salvador, 2015
- Walter, Knut. *Cepa: Una Institución Del Estado Salvadoreño Haciendo Historia*. San Salvador 2014.