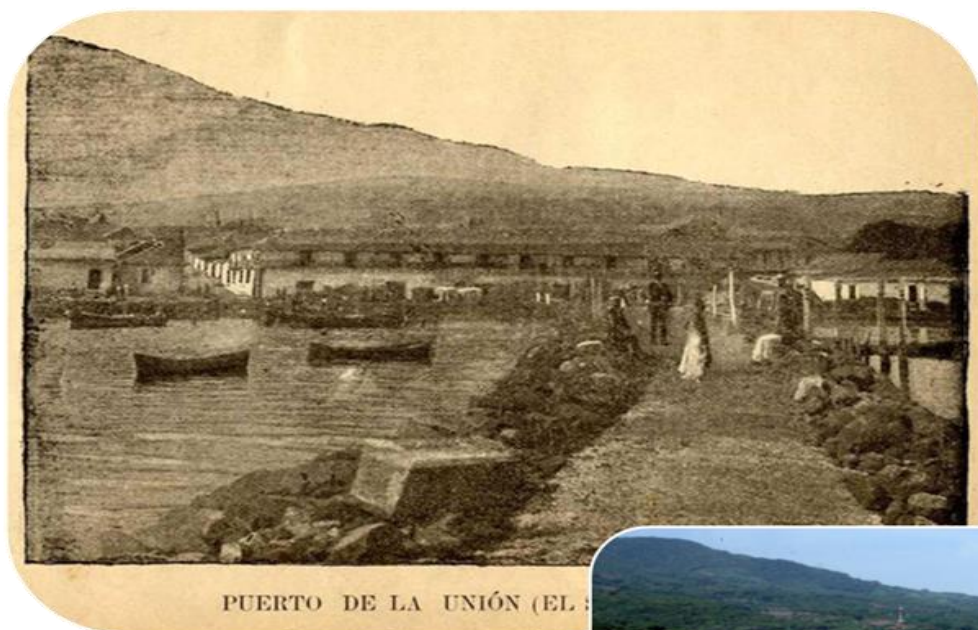




COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



RESEÑA HISTÓRICA DEL PUERTO DE LA UNIÓN.

Elaborada por la Unidad de Gestión Documental y Archivos de CEPA.

2ª. Edición, abril 2024



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

RESEÑA HISTORICA DEL PUERTO DE LA UNIÓN.

Los indígenas precolombinos llamaban “Chorotega”, a esta parte del golfo (que es una abertura geográfica costera desde un océano o un mar hacia la masa terrestre), pero en 1522, el descubridor español Andrés Niño, piloto del conquistador español Gil González Dávila, quien buscaba una ruta marítima que comunicara el océano Atlántico y el océano Pacífico, lo bautizó “Fonseca”, en honor al obispo Juan Rodríguez de Fonseca, primer organizador de la política colonial española en las Indias.

A finales del siglo XVII, los pobladores de Conchagua comenzaron a usar este golfo como puerto, el cual era denominado "El Embarcadero de los Conchagua"; posteriormente en el siglo XVIII recibe el nombre de "Puerto San Carlos", en homenaje al Rey de España Carlos III, quien gobernó España de 1759 a 1788.

Según los historiadores Cristina Castro e Israel Cortez, en las primeras décadas de la independencia de Centroamérica, el oriente salvadoreño experimentó cierto desarrollo económico, gracias a la producción y exportación del añil, las ferias comerciales y los vínculos comerciales con el sudoeste de Honduras y el suroccidente de Nicaragua ¹. El 13 de julio de 1824, el puerto fue habilitado por la Asamblea Nacional Constituyente de las Provincias Unidas del Centro de América, en concepto de “Puerto Mayor” con el nuevo nombre de Puerto de La Unión Centroamericana.

Para mediados del Siglo XIX, el puerto progresó considerablemente, gracias al comercio con los países centroamericanos: se volvieron importantes sus edificaciones y obras públicas y se intensificaron sus relaciones mercantiles.

¹ Cristina Castro e Israel Cortez, Entre Rieles y Durmientes: Ferrocarriles en El Salvador 1872-2018 Tomo I (San Salvador: Ministerio de Cultura y Universidad Gerardo Barrios, 2018)



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

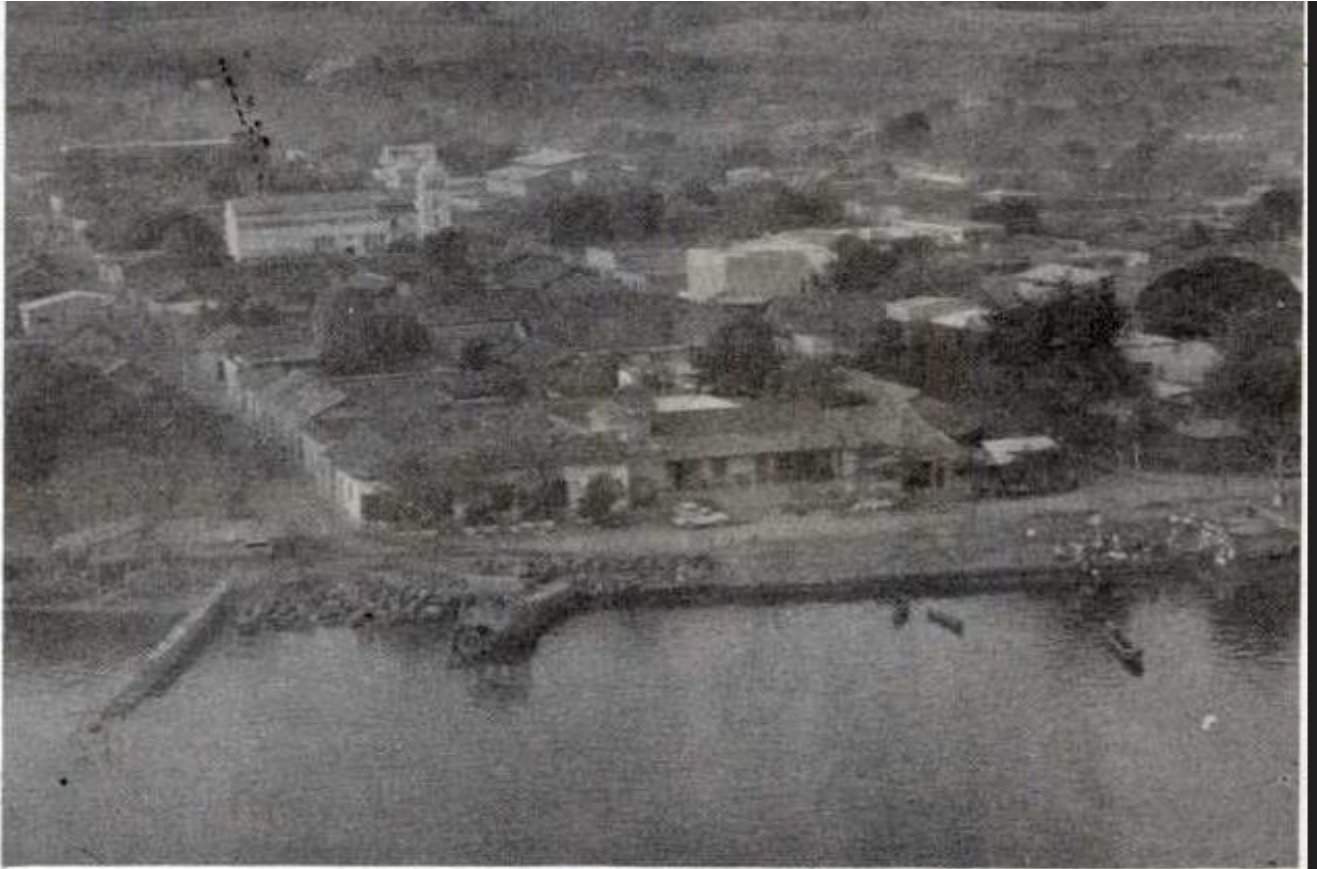


PUERTO DE LA UNIÓN (EL SALVADOR)

Imagen 1: Orígenes de “Chorotega”, nombrada en 1522 como golfo de Fonseca en honor al Obispo Juan Rodríguez de Fonseca, Primer organizador de la política colonia española en las Indias, lugar que fue conocido a finales del siglo XVII como “El Embarcadero de los Conchagua”.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



**Fotografía 90: Vista aérea de la ciudad y puerto San Carlos de La Unión.
(Foto H. Lessmann).**

Imagen 2: en el siglo XVIII recibe el nombre de "Puerto San Carlos", en homenaje del Rey de España Carlos III, quien gobernó España de 1759 a 1788.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



LA UNION

Imagen 3: El Puerto de Cutuco está situado en la Bahía de La Unión, Golfo de Fonseca, desde sus orígenes era el único con atraque directo de buques

LLEGADA DE LOS FERROCARRILES Y LA IRCA.

A mediados del siglo XIX, el Estado Salvadoreño promovió intensamente el cultivo de café. El grano de oro fue reemplazando paulatinamente al añil como principal producto de exportación. Historiadores como Héctor Lindo mencionan que esto traía consigo la necesidad de mejorar el transporte para facilitar y agilizar la exportación².

El Gobierno Salvadoreño asumió la responsabilidad de iniciar la construcción del ferrocarril en la zona oriental, después de varios intentos a través de contratas fallidas.

En 1882, se comienza la construcción de las vías férreas y las operaciones de la empresa The El Salvador Railway Company en el occidente salvadoreño, sin embargo, el oriente del país aún no contaba con ferrocarriles que conectaran al Puerto de La Unión, (conocido popularmente como Puerto de Cutuco), con las principales zonas de producción y comercio.

Después de cuatro contratas fallidas y de pausas obligatorias para la construcción de la vía férrea en la zona oriental, el Gobierno debió sortear diversas dificultades para que la línea férrea establecida entre la Unión y San Miguel continuara desarrollándose, pues no llegaba a algún acuerdo con ninguna compañía para dar continuidad a la obra.

² Héctor Lindo, Economía de El Salvador en el siglo XIX (San Salvador: DPI, 2006)



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

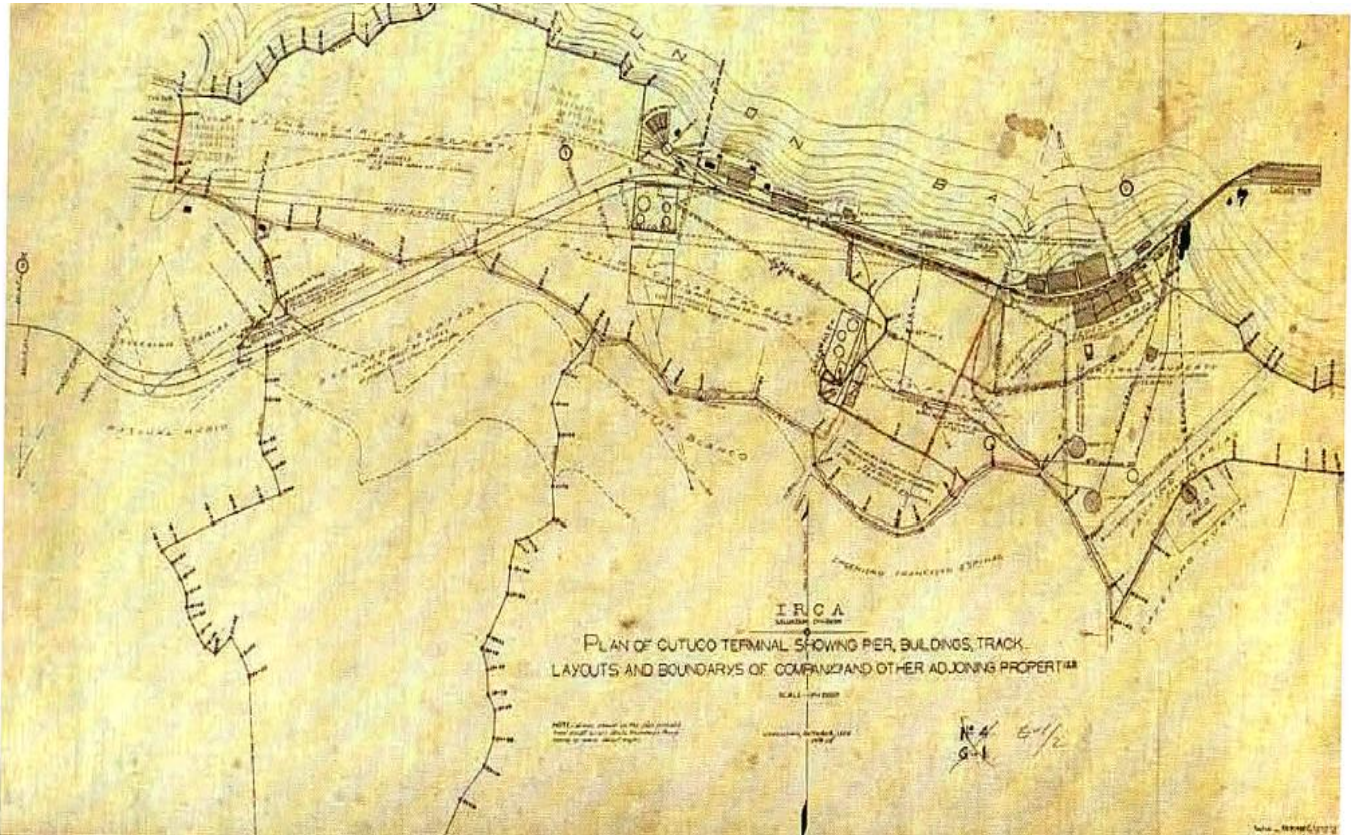


Imagen 4: Plano de la terminal de Cutucó que muestra los edificios del muelle, la pista y los límites de la compañía y otras propiedades. Plano elaborado por el Ingeniero Francisco Espinal, en octubre 1924³

CONTRATA ÁVALOS- KEILHAUER-1908.

En 1908, Carlos Alberto Ávalos, representante del Gobierno Salvadoreño, firmó una contrata con el señor René Keilhauer (contrata conocida posteriormente como Ávalos Keilhauer).

El señor Keilhauer era el representante de Mr. Minor Keith, contratista del ferrocarril interoceánico y jefe de una gran compañía ferrocarrilera y bananera. En el documento que consta de 41 artículos, se dejó constancia de la importancia de echar a andar las obras de una vía férrea en el oriente salvadoreño y se manifestó que sería considerada parte de la sección del ferrocarril intercontinental. La contrata contenía un conjunto de cláusulas entre las que destacaban: las multas a pagar con relación a los retrasos en los trabajos de construcción, exención del servicio civil y militar para los empleados del ferrocarril, así como los beneficios que se le otorgarían al contratista.⁴

3 Fuente: FENADESAL, Sección planificación y proyectos G-1/2

4 Fuente: Cristina Garcia Castro e Israel Cortez, Entre rieles y durmientes: Ferrocarriles en El Salvador (1872-2018)



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

La contrata Ávalos-Keilhauer fue la que dio el banderillazo definitivo para la continuidad de los trabajos de la línea férrea de oriente, esta vez en manos de la compañía estadounidense.

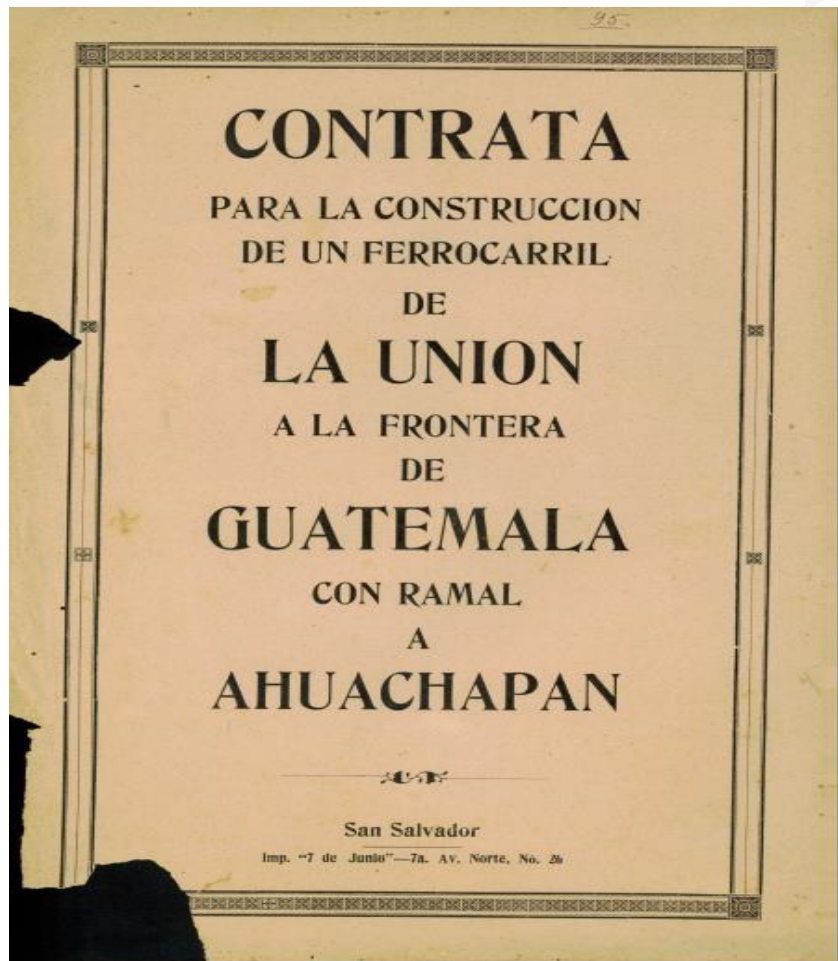


Imagen 5: Portada de la Contrata Ávalos-Keilhauer, 1908 para la construcción de un ferrocarril de la Unión a la frontera de Guatemala, con ramal a Ahuachapán, celebrada entre el Gobierno de la República de El Salvador y el representante del ferrocarril interoceánico y la empresa bananera United Fruit Company CO.⁵

Con la firma de la Contrata Ávalos-Keilhauer el oriente del país se integró por la vía férrea, siendo la International Railways of Central America (IRCA), empresa subsidiaria de la bananera United Fruit

⁵ Fuente: FENADESAL, Archivo Periférico, Subfondo contrata digitalizadas E9 N1C4 E2



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Company, quien recibió en junio de 1908, la concesión del gobierno para conectar el puerto de Cutuco con el territorio nacional, que, partiendo de la ciudad de La Unión, empalmara con la línea del Guatemala Railway Company, en un punto de la frontera de nuestro país con Guatemala.

En estos artículos tomados de la "Contrata Ávalos-Keilhauer", podemos ver como se concedió también a la empresa del ferrocarril, la administración del Puerto de la Unión:

(art. XXXII). Derecho a la Empresa, a construir en el Puerto de La Unión, un muelle de acero y hierro, en el lugar que juzgue conveniente; con derecho de franquicia para los materiales y el uso de terrenos nacionales que necesite para la obra sin pagar indemnización.

(Art. XXXVII). El contratista es dueño y poseedor absoluto del ferrocarril y de los ramales que construya, lo mismo que del muelle del Puerto de La Unión, durante el término de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que comience la construcción de las obras.

El gobierno tendrá derecho de comprar el ferrocarril y el muelle, después de los sesenta años de haber empezado los trabajos, previo pago, el contado, del valor pericial que entonces tenga; para el arbitraje se recurrirá a lo que dispone el Art. XXV.

Transcurridos los noventa y nueve años, el contratista o sus sucesores, traspasen al Estado sin remuneración ni indemnización de ninguna clase, la propiedad exclusiva del ferrocarril y muelle referidos con base en este instrumento jurídico⁶.

La Contrata referida, en su Art. 38, concede el derecho al Gobierno de El Salvador de comprar el ferrocarril y el muelle de Cutuco, después de sesenta años de haber empezado los trabajos, previo pago al contado, del valor pericial que entonces tenga.

Se estableció en definitiva que la fecha inicial del Contrato era el 15 de abril de 1910, ya que, en un Diario Oficial de ese año, se hacía constar que la Asamblea Legislativa había nombrado dos Diputados para ir a inaugurar los trabajos del ferrocarril a La Unión⁷, " cita el periódico "quedando inaugurados los trabajos a las once de la mañana del 15 de abril de 1910," a partir de esta referencia, se llegó a la conclusión de que los años establecidos en la contrata para la compra por parte del Estado Salvadoreño, concluían el 15 de abril de 1970.

En junio de 1970, El Gobierno por medio del Ministro de Economía, Dr. Armando Interiano, notificó a la IRCA, su decisión de no adquirir el ferrocarril y muelle de Cutuco, ni acceder a que la concesión continuara por 39 años más, reservándose el derecho de hacerle reformas a la Contrata ÁVALOS-

⁶ Contrata Ávalos/Keilhauer 1908-1935, Archivo periférico de Fenadesal. Fondo histórico IRCA-FES c30 exp6

⁷ Acta de la Gobernación Política de La Unión fs3 3 y 4 del libro 55

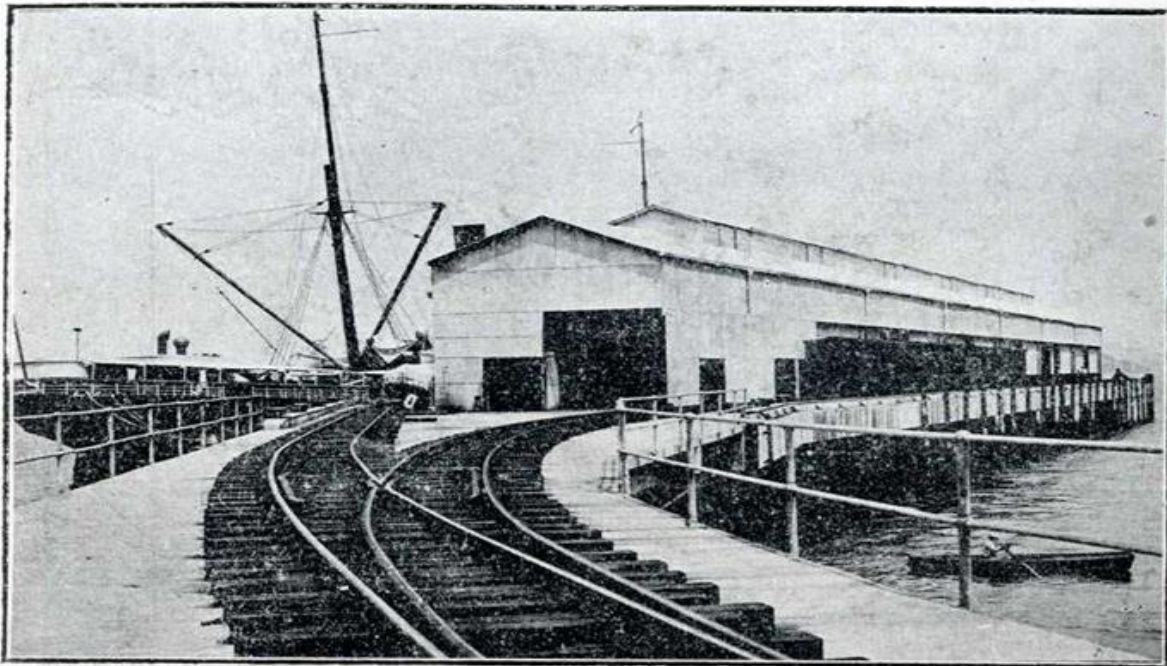


COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

KEILHAUER, porque contenía vicios jurídicos, habiendo cláusulas que no estaban acordes con principios del derecho público salvadoreño, que tampoco es garantía para los intereses legítimos del Estado y que contenía cláusulas que lesionan la dignidad de la nación y del derecho público salvadoreño.

Es hasta enero de 1971, que el mismo Ministro de Economía, envía un proyecto de anexo de la Concesión para la explotación del sistema de transporte ferroviario y las cuales, serían las bases para entrar a la reforma de la Contrata ÁVALOS- KEILHAUER, mediante la modificación o supresión de los artículos 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 22, 24, 25, 28, 29 y 37, que lesionaban el orden jurídico salvadoreño y los intereses primarios del Estado. La Empresa deberá quedar obligada a operar bajo control Gubernamental para garantizar el adecuado mantenimiento del ferrocarril y la entrega de éste al Estado en buenas condiciones al finalizar la concesión.

Fue debido a la posición e insistencia de los trabajadores, que el Gobierno, por medio del Ministro de Economía y parte de la Comisión Interministerial, visitó las instalaciones de la IRCA, en la Planta San Salvador y el muelle de Cutuco, a fin de constatar el deterioro de la maquinaria e instalaciones.



Muelle de Cutuco.

Wharf at Cutuco.

Imagen 6: Fotografía de la vista panorámica de la vía férrea a lo largo del Muelle de Cutuco, propiedad de la International Railways of Central America (IRCA), una subsidiaria de la empresa bananera United Fruit Company.⁸

⁸ Fuente: FENADESAL, Archivo Periférico, subfondo: Bóveda Histórica, caja 63



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

INTERVENCIÓN DE LA IRCA POR PARTE DEL GOBIERNO.

Con fecha 30 de septiembre de 1971, el Gobierno Salvadoreño emite el Acuerdo No. 575, mediante el cual declara intervenida la empresa IRCA, sometiendo a intervención la administración y manejo del ferrocarril y sus pertenencias.

A partir del primero de octubre de 1971, es nombrado por el Poder Ejecutivo en el ramo de Economía, un interventor, quien actuará de conformidad a las disposiciones que emite el Ministro de Economía. Tal intervención al principio parece no haber dado mayores resultados, puesto que la IRCA evadía por distintos medios la vigilancia del Estado, a tal grado que, según denunció el mismo Ministro de Economía, la IRCA logró sacar hacia los Estados Unidos de América, cierta cantidad de dinero, en perjuicio de los intereses del ferrocarril.

En esa fecha, dependían económicamente del ferrocarril 1.700 trabajadores activos, más 276 pensionados.



Imagen 7: Postal con la vista panorámica del puerto de la Unión a principios de 1908¹⁰

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

10 FENADESAL, Archivo Periférico, sub fondo: bóveda histórica, caja 63



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

EL DECLIVE DE LA EMPRESA FERROCARRILERA IRCA Y SU LIQUIDACIÓN POR PARTE DEL ESTADO SALVADOREÑO.

El 05 de septiembre de 1972, la IRCA a través del Sr. Abraham S. Weber, Vice Presidente y Consejero Legal de la International Railway of Central América (IRCA) con sede en New Jersey, Estados Unidos de América, planteó al Ministro de Economía de El Salvador, la posición de la IRCA, dentro de la cual destaca que el Gobierno de El Salvador asumiera la deuda y el pago correspondiente de las 16 locomotoras diésel que tenían 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 Cutuco entregándole a la IRCA el 40% o 45% sobre la venta realizada.

En agosto de 1972, el Gerente de la General Motors, visita el país para 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 Estado¹¹. 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 la General Motors OVERSEAS, correspondiente a la compra de 16 locomotoras Diésel - Eléctricas de la serie 851-866.

¹¹ Contrato General Motor (locomotora n860), Archivo periférico de Fenadesal, fondo administrativo, c1134 exp8



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

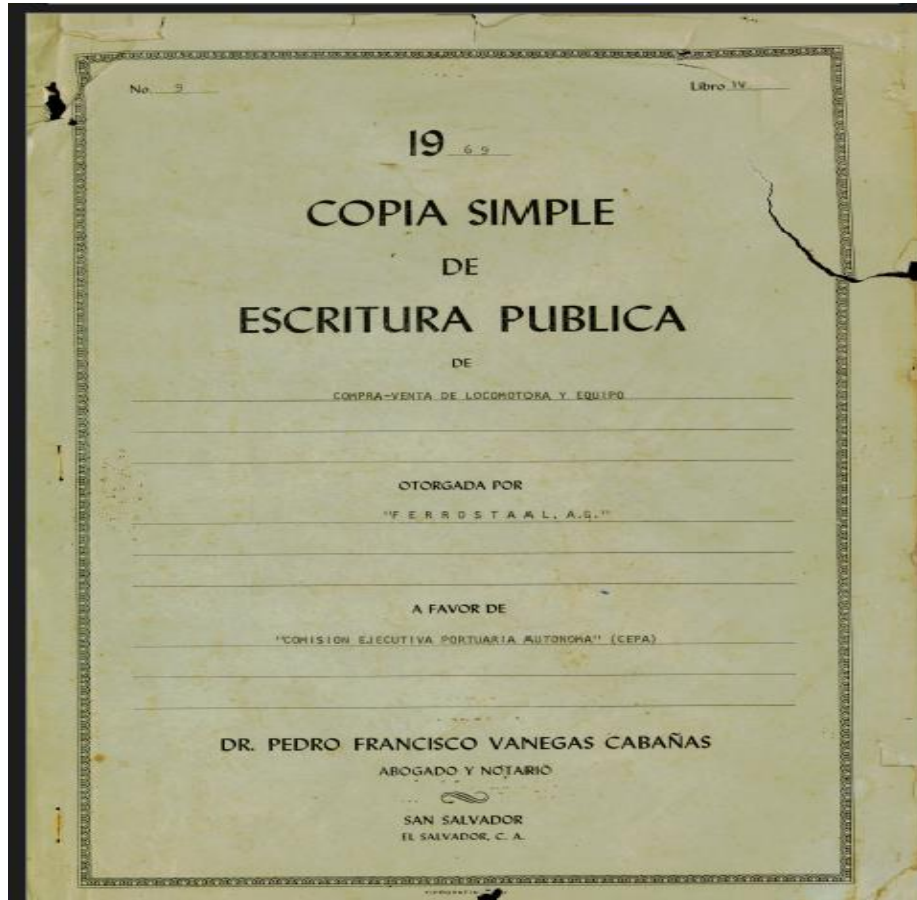


Imagen 8: Portada de la escritura de Compra-Venta donde consta que la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma pago las 16 locomotoras diésel y los equipos adeudados por el Gobierno a General Motors¹²

Por Decreto Ejecutivo N° 89 de 1974, pág. 10773-10774, se declaran caducadas las concesiones otorgadas por las contratas sobre la explotación del ferrocarril, específicamente la contrata Ávalos-Keilhauer de 1908. A partir de ese momento, CEPA queda como ente encargado de la dirección, operación y administración del servicio ferro-portuario que estaba a cargo de la IRCA.

Esa misma fecha, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, es ratificada por la Asamblea Legislativa de El Salvador, mediante el decreto No.106. Publicado en el Diario oficial No.184, tomo 245 de fecha 3 de octubre de 1974.

¹² Fuente: FENADESAL, Archivo Periférico, Subfondo contratas digitalizadas E9 N1C4 E9



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Posteriormente, 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:

22 de mayo de 1975, por decreto No. 269- Fusiónense 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.¹³

Como puede comprobarse legal e históricamente, el Puerto de Cutuco, en el departamento de La Unión, siempre estuvo ligado a la suerte del ferrocarril, por lo que al no ser una infraestructura ya viable y la presencia de un nuevo y moderno puerto en la región occidental (Puerto de Acajutla), se hizo sentir, brindando comparativamente un mejor servicio, en relación a tiempos de carga y descarga, lo cual era muy atractivo para los armadores (propietarios de barcos) y Agencias Navieras destacadas en el país.

Otro factor que aceleró y agudizó el problema del puerto de Cutuco, fue que la zona oriental del país empezó a ser duramente castigada por el conflicto armado de la década de los 80s, por lo que el desarrollo en la región se detuvo; hasta que en 199, 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.

La CEPA decide cerrar sus operaciones definitivamente en el año 2003, próximo a la implementación de un nuevo proyecto para el Puerto de la Unión.

13 Fuente: Diario Oficial No. 93- tomo 247, pág. 5726-5728, 22 de mayo de 1975



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

PUERTO DE CUTUCO- INFRAESTRUCTURA.



Imagen

9: Postal con la vista panorámica del muelle del Puerto de Cutuco en la unión¹⁴

El puerto de Cutuco, se ubicaba en la bahía de La Unión, en el golfo de Fonseca, en la zona norte de la ciudad de La Unión y poseía la estación ferroviaria de la ciudad de La Unión. Fue bautizado con ese nombre debido a los terrenos cercanos y sus plantaciones de cutuco (morro), por lo que los lugareños siempre lo han reconocido como el Puerto de Cutuco y a los trabajadores los reconocían como los Cutuqueños. El puente de acceso al muelle tenía una longitud de 150 metros por 4.9 metros de ancho, la estructura principal del muelle estaba constituida por vigas y losas de concreto, soportadas por pilotes de concreto y de metal. El muelle de atraque tenía 172 metros de largo por 29 metros de ancho, tomando como referencia el eje del muelle. Tenía dos atracaderos: uno al costado norte, con longitud de 172 metros y otro al costado sur, con longitud de 150 metros; la profundidad de aguas oscilaba entre 8 y 10 metros en el costado norte y 8 metros en el Sur. Existía una bodega de tránsito, la cual la conformaba una estructura metálica prefabricada de paredes corredizas de aluminio con un área de 1,865 metros cuadrados.

La carga se hacía llegar al muelle por medio de vagones de ferrocarril que corrían por una vía de 683

¹⁴ Fuente: PUERTO DE LA UNIÓN, Archivo Periférico, fotografías digitalizadas, de la Dirección de Proyecto. Jefatura Técnica de CEPA.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

metros de longitud y 0.914 metros (36 pulgadas) de trocha. La vía se bifurcaba en el muelle, continuando con dos vías al costado norte y una al costado sur. Estas tres vías estaban paralelas al eje del muelle.

A finales de los años cuarenta, se quemó la bodega que estaba al final del muelle de Cutuco (casona). Mientras que, en 1960, un barco chocó con el muelle y tuvo que ser reforzado con pilotes de emergencia de cemento, sin perder su diseño original.

El muelle de Cutuco, era muy prospero en sus mejores tiempos pues atendían hasta tres barcos simultáneamente y a veces había barcos en espera. En él se descargaban productos químicos para la cosecha de algodón, petróleo, etcétera, y se embarcaba café y algodón para lugares como Alemania, Rusia y Nueva York. En esta época laboraban nueve cuadrillas con 16 hombres a bordo de los barcos; 12 de estas con 12 hombres abajo (muelle) y contrataban seis cuadrillas más para imprevistos. Los trabajadores eran residentes del municipio de Conchagua, cantón Amapalita y la ciudad de La Unión.



Imagen 10: vista aérea de las bodegas de tránsito de Cutuco, la cual fue construida de acero estructural con paredes y techo de láminas la cual proporcionaba 2,230 m², de espacio de almacenamiento, antes de ser demolido, para la construcción del nuevo Puerto¹⁵

¹⁵ Fuente: PUERTO DE LA UNIÓN, Archivo Periférico, fotografías digitalizadas



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

FOTOGRAFÍAS DE LAS ÚLTIMAS VISTAS PANORAMICAS DEL ANTIGUO PUERTO DE CUTUCO EN LA BAHIA DEL GOLFO DE FONSECA, DEPARTAMENTO DE LA UNIÓN



Imagen 11: Otro Angulo de la vista aérea del muelle de cutuco el cual fue construido por dos clases de estructura: la primera de hormigón armado en su losa y pilotes, y la segunda está construida con pilotes de acero, el muelle está unido a tierra firme por un puente sobre caballetes cuya medida es de 152.2 metros, fotografía tomada, antes de ser demolido, para la construcción del nuevo Puerto de la Unión¹⁶

¹⁶ Fuente: PUERTO DE LA UNIÓN, Archivo Periférico, fotografías digitalizadas, de la Dirección de Proyecto. Jefatura Técnica de CEPA.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 12: Vista aérea de las instalaciones y muelle de Cutuco, construido por la IRCA, entre los años 1912 y 1915, este puerto cesó sus operaciones en 1996, debido al alto grado de deterioro en su infraestructura.¹⁷

¹⁷ Fuente: PUERTO DE LA UNIÓN, Archivo Periférico, fotografías digitalizadas, de la Dirección de Proyecto. Jefatura Técnica de CEPA.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 13-14: Vista de la casa de huéspedes construida por la IRCA, con estilo americano en 1913 , la cual determino CONCULTURA que tenía valor cultural, por lo que fue desmontada y almacenada, en el mes de abril de 2006, para dar inicio a la construcción del nuevo Puerto de la Unión ¹⁸

¹⁸ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006 / Periódico El MAS “Las Casas Historicas” Redacción de Germán Rivas, pág. 9 del 21 de abril del 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 15: Vista de la casa de la policía portuaria en el Puerto de Cutuco, siendo identificada por CONCULTURA como un bien con valor cultural, por lo que fue desmontada y almacenada erogándose en esta actividad un monto de \$ 77,400.00¹⁹

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE LA UNIÓN.

El proyecto de Desarrollo Portuario en La Unión se construyó en el océano Pacífico, en el sitio que ocupó originalmente el Puerto de Cutuco, en el Departamento de La Unión, en la zona Oriente de El Salvador. El puerto está orientado hacia el Golfo de Fonseca el cual está rodeado por Honduras en el norte y por Nicaragua en el este. El golfo no solo proporciona un buen resguardo contra el oleaje, sino que también está localizado estratégicamente en el punto central de los cinco países centroamericanos.

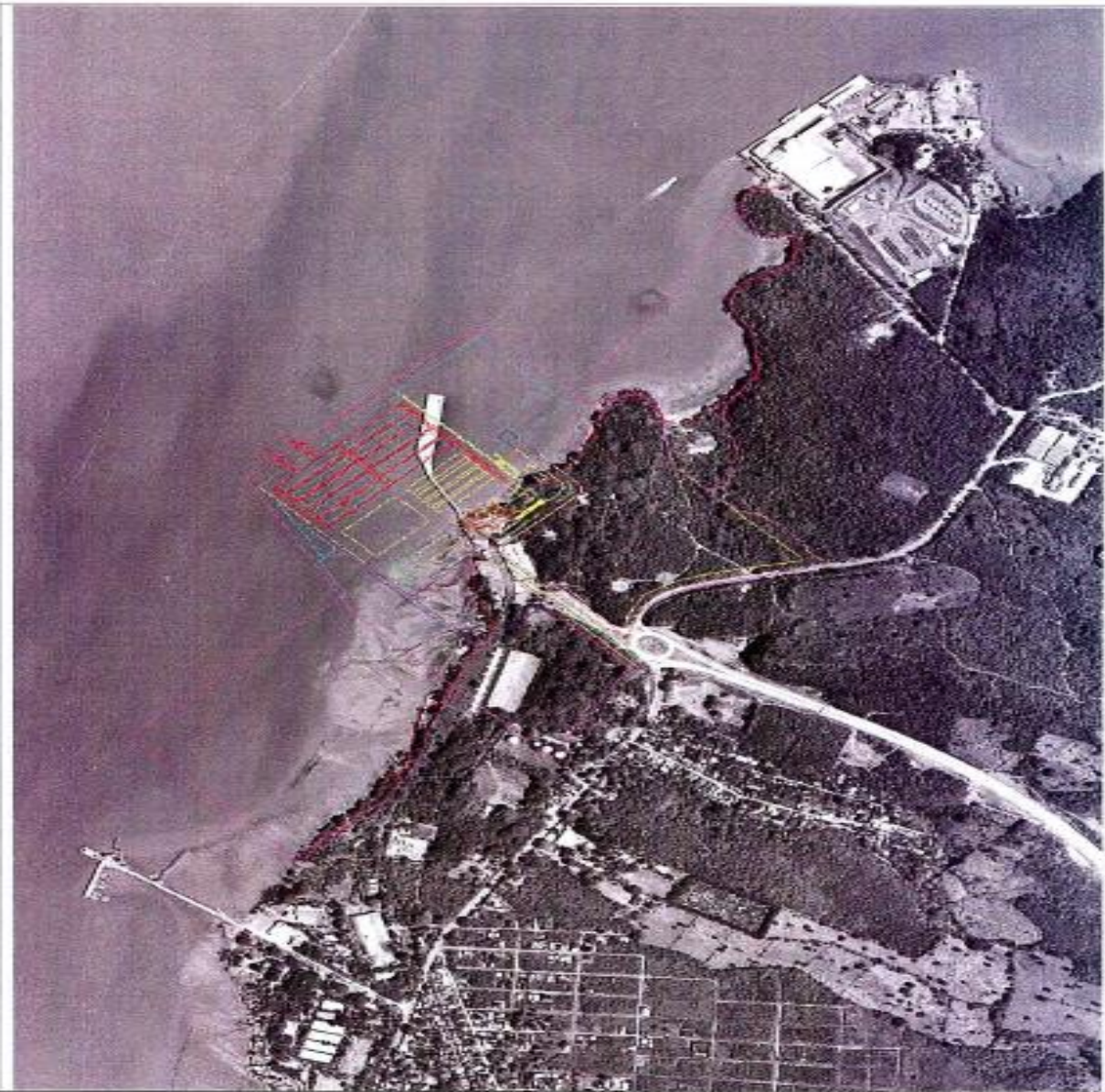
La mayor parte de la población, ciudades principales e infraestructura de producción en Centroamérica se localiza en las cercanías al océano pacifico, esto propició el desarrollo de sistemas de carreteras con condiciones excelentes y bajo normas internacionales, a los que se interconectara el puerto para tener acceso a los mercados locales y otras infraestructuras de transporte.

El acceso terrestre desde las capitales de El Salvador, Honduras y Nicaragua al puerto es de 185km., 180km, y 330 km, respectivamente.

¹⁹ Fuente: CEPA-PUERTO DE LA UNIÓN, Archivo Periférico, fotografías digitalizadas, de la Dirección de Proyecto. Jefatura Técnica de CEPA/ ARCHIVO INTERMEDIO, Memoria de labores de CEPA del año 2005. / Periódico El MAS “Las Casas Historicas” Redacción de Germán Rivas, pág. 9 del 21 de abril del 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



**PROYECTO DEL DESARROLLO PORTUARIO
EN EL DEPARTAMENT DE LA UNION
(PORT DEVELOPMENT PROJECT IN LA UNION
PROVINCE)**

**FOTO AEREA DE LA ZONA DEL PROYECTO
(AERIAL PHOTO OF PROJECT SITE)**

Imagen 16: Foto aérea de la zona donde se construirá el nuevo Puerto de la Unión, sobre el sitio que ocupó antiguamente el Puerto de Cutuco, construido por la IRCA, entre los años 1912-1915.²⁰

²⁰ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 22, junio de 2005



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

CRONOLOGÍA DE ACTIVIDADES PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE LA UNIÓN:

El Proyecto de Construcción del Puerto La Unión comenzó a gestarse en 1994, durante el gobierno del Presidente Armando Caderón Sol, año en que se realizó el primer estudio de pre factibilidad con el apoyo del JICA (Agencia de Cooperación Internacional de Japón)

- ✓ En octubre de 1997, el Gobierno de Japón en atención a la cooperación solicitada por el Gobierno de El Salvador, comisionó a la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA por sus siglas en inglés) para comenzar el proyecto mediante la implementación del “Plan Maestro y Estudio de Factibilidad de la Reactivación Portuaria en el Departamento de La Unión”; dicho estudio se concluyó en diciembre de 1998.
- ✓ En marzo de 1999, se tenía finalizado el estudio de factibilidad, con el que se aseguraba que un nuevo puerto era viable en el mismo lugar donde había nacido el Puerto Cutuco a principios del Siglo XX.
- ✓ En agosto del 2001, el gobierno de Japón a través del JICA despachó al equipo de Estudio JICA para la ejecución de “El Diseño detallado del proyecto de reactivación Portuaria del departamento de la Unión de la República de El Salvador”; dicho estudio se concluyó en septiembre de 2002.
- ✓ El 04 de octubre de 2001, Por Decreto Legislativo No. 565, la Asamblea Legislativa autorizó suscribir el convenio de préstamo entre El Salvador y el Banco de Cooperación Internacional de Japón (JBIC), el cual fue ratificado el 18 de diciembre del mismo año.²¹
- ✓ El 25 de octubre de 2001, el Gobierno de El Salvador (GOES) y el Banco de Cooperación Internacional de Japón (JBIC por sus siglas en inglés) firmo un préstamo de Asistencia al desarrollo de Ultramar (ODA por sus siglas en inglés) para el financiamiento de las obras civiles, equipamiento y servicios de consultoría.
- ✓ El 03 de junio de 2002, en virtud del referido préstamo ODA, el GOES invitó a empresas consultoras para la prestación de los servicios de consultoría para el proyecto de desarrollo portuario en el departamento de La Unión.
- ✓ El 15 de noviembre de 2002, en virtud del referido préstamo ODA, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma CEPA, como agencia ejecutoria, hizo una invitación pública a las compañías

²¹ Publicado en el Diario Oficial No. 202, Tomo No. 353, del 25 de octubre de 2001.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

- interesadas en la construcción del puerto a comprar los documentos para la Pre-calificación. Los documentos se vendieron del 18 de noviembre al 20 de diciembre de 2002.
- ✓ El 12 de diciembre de 2002, se firmó un contrato para la prestación de servicios de consultoría para el proyecto entre la CEPA y Nippon Koei Co. Ltd.
 - ✓ El 17 de febrero de 2003, un total de 12 consorcios compuestos por 26 compañías presentaron oficialmente a CEPA los documentos de pre-calificación.
 - ✓ El 01 de agosto de 2003, CEPA emitió la orden de inicio para la presentación de los servicios de consultoría a Nippon Koei Co. Ltd.
 - ✓ El 29 de agosto de 2003, el consultor inició contractualmente los servicios para la supervisión de los trabajos de construcción para el proyecto “Desarrollo Portuario en el Departamento de la Unión”.
 - ✓ 16 de abril de 2004 se anunció que las empresas precalificadas fueron los consorcios TOA CORPORATION/JAN DE NUL, PENTA OCEAN/HAZAMA y la empresa WAKACHIKU CONSTRUCTION CO, quienes presentaron sus ofertas técnicas y económicas ²²
 - ✓ El 21 de mayo de 2004, CEPA remitió al JBIC los resultados del reporte de evaluación final de las ofertas, solicitándole la respectiva autorización para iniciar el proceso de negociación con el Consorcio TOA Corporation Jan De Nul, el cual presentó la oferta con valor más bajo (US\$ 145, 768,313.28).
 - ✓ En nota de fecha 9 de julio de 2004, se invitó al consorcio TOA Corporation Jan De Nul para proceder a la fase de negociación, la cual inició el 19 de julio de 2004.
 - ✓ El 15 de diciembre de 2004 el proceso de negociación entre la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el consorcio TOA Corporation Jan De Nul, había concluido, siendo la oferta final negociada para la construcción del Puerto de la Unión por un monto de US \$131, 985,000.00
 - ✓ El 16 de enero de 2005, CEPA invita a la empresa constructora y al consultor al acto de colocación de la primera piedra del proyecto de desarrollo portuario en el departamento de La Unión.

²² Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 1, septiembre de 2003



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

- ✓ En el mes de marzo de 2005, el consultor continuó la asistencia a CEPA para la finalización del contrato con el Consultor TOA Corporation-Jan de Nul JV. La cual concluyó el día 28 de marzo de 2005, con la entrega de las garantías de fiel cumplimiento y garantía del anticipo a favor de CEPA por parte del contratista.
- ✓ Desde el mes de junio de 2005 se intensifican los trabajos de construcción en el sitio donde se instalara el nuevo muelle por lo que el consultor asistió a CEPA en las revisiones a todas las áreas de trabajo que incluyen : Oficinas para los clientes y los ingenieros que trabajan en el proyectos, Limpieza del sitio y corte de la montaña que fue dividida en 5 etapas, rehabilitación de calles de acceso internas, obtención del permiso para explotación de cantera, preparación de instalaciones de planta para fabricación de alfombra asfáltica, trabajos de batimetría en las áreas de dársenas de maniobras de reclamación y botadero A y B , construcción de acceso al muelle temporal ubicado en el botadero A, preparación de las instalaciones y formaletas para la construcción de las alfombras de asfalto para los “cajones de concreto”.²³
- ✓ El 21 de enero de 2009, se llevó a cabo la entrega formal de las instalaciones del puerto por la empresa constructora, el consorcio Japonés-Belga TOA Corporation/Jan De Nul, con un costo aproximado de US\$ 210 millones.
- ✓ En junio de 2009, CEPA y el Ministerio de Obras Públicas solicitaron al gobierno del Japón su colaboración para llevar a cabo dos estudios que permitan desarrollar paralelamente los siguientes aspectos: Evaluar y recomendar sobre la operación contingencial que CEPA está llevando a cabo para poner en funcionamiento el Nuevo Puerto; así como, determinar el verdadero potencial y las posibles opciones de operación del Puerto de La Unión. En agosto de ese mismo año la propuesta fue aceptada mediante la firma de un acuerdo de cooperación internacional, no reembolsable, entre CEPA y la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA).
- ✓ El 19 de octubre de 2009, para dar cumplimiento a dicho acuerdo, arribó al país una misión de expertos japoneses para realizar el estudio, cuyo costo asciende aproximadamente a US\$ 1.2 millones de dólares, los cuales fueron donados por el JICA.
- ✓ En abril de 2010, la CEPA contrató a la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), para que realizara los servicios de asesoría, consultoría y acompañamiento

²³ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 22, julio de 2005



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

especializado en la estructuración e implementación del modelo de gestión portuaria que mejor contribuya a posicionar el Puerto de La Unión y el Puerto de Acajutla a nivel internacional.

- ✓ En mayo de 2010, conscientes que la puesta en operaciones del Nuevo Puerto de La Unión es prioridad uno de la administración de CEPA, se aceleraron todos los procesos para adquirir equipo de última generación, que nos posicionará como la terminal marítima más moderna de la región. Entre estos se destacan la compra de 4 Grúas RTG, 1 Grúa tipo Side Pick, 1 Grúa tipo Toap Loaders, 4 Spreaders, etc..²⁴
- ✓ El día 15 de abril de 2010, el Consejero Económico de la embajada de los Estados Unidos, Mitch Ferguson, realizó la entrega de la Carta Náutica de navegación del Nuevo Puerto de La Unión al Director Ejecutivo del Centro Nacional de Registros (CNR), Lic. Fernando Arturo Batlle. Se trata de dos Cartas Náuticas de navegación, que fueron elaboradas por los gobiernos de Gran Bretaña y Estados Unidos respectivamente, Las cartas náuticas son un requisito importante para la operación comercial del nuevo puerto, ya que las compañías de carga marítima requieren que sus barcos las posean para poder navegar hacia la Terminal Marítima.
- ✓ En Abril de 2010, el Gerente del Puerto de la Unión, Ing. Milton Lacayo, realiza La entrega de las instalaciones, en el Edificio Administrativo de la Terminal Marítima, donde se contó con la presencia de personeros de las diferentes Instituciones Gubernamentales, quienes mantendrán presencia en la Terminal Marítima para facilitar el manejo de mercadería, entre ellos: La Dirección General de Aduanas (DGA), Autoridad Marítima Portuaria (AMP), Dirección General de Migración y Extranjería (DGMA), Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS), Policía Nacional Civil (PNC), Cuarentena Agropecuaria del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) y OIRSA.
- ✓ El 11 de mayo de este 2010, durante la realización de un Seminario Taller sobre “Manejo y Operación del Puerto de La Unión”, el Presidente de CEPA, Ing. Guillermo López Suárez, recibió de parte del JICA los resultados del estudio
- ✓ El 31 de mayo de 2010, inició operaciones el Puerto de la Unión²⁵
- ✓ El 21 de junio de 2010, se celebró el acto oficial de inauguración del Puerto de la Unión

²⁴ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2009-2010 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv

²⁵ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2009-2010 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

EL CONTRATISTA QUE ASESORÓ A CEPA PARA DESARROLLAR EL PROYECTO PORTUARIO DE LA UNIÓN.

Para desarrollar el proyecto “DESARROLLO PORTUARIO EN EL DEPARTAMENTO DE LA UNIÓN”, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, contrató los servicios de consultoría de la empresa Nippon Koei Co. Ltd.

Firmando el contrato el 12 de diciembre de 2002, iniciando el servicio de consultoría el 29 de agosto de 2003 y finalizando el 29 de abril de 2008, el contrato se realizó por un periodo de 56 meses, para lo cual la empresa consultora entregó una garantía de anticipo de US\$ 450,251.60, que fue emitida el 15 de mayo de 2005.

Actividades de campo en las que el consultor/Ingeniero reporta a CEPA el 25 de cada mes los avances del “Proyecto de Desarrollo Portuario del Departamento de La Unión” dando seguimiento a las supervisiones en las siguientes áreas:

1. Corte de la montaña atrás de las terminales
2. Trabajos de dragado
3. Monitoreo ambiental
4. Vertido de material de relleno en Zona de Botadero “A”
5. Fabricación, lanzamiento y colocación de cajones de concreto
6. Colocación de enrocado en las fundaciones de los cajones de concreto
7. Fabricación de bloques celulares para enrocado oeste
8. Trabajos de enrocado temporal A-Norte y enrocado en limite este
9. Trabajos en área de reclamación portuaria
10. Producción de alfombra de asfalto
11. Producción en planta de concreto
12. Producción de material en cantera
13. Estudio de riesgo de Licuefacción en arenas de Banco en Punta Amapala.
14. Revisión de ofertas, enviadas por el contratista para los trabajos de modificación de diseño y también prepara la estimación de la modificación.
15. Coordinar y participar en reuniones Gerenciales entre Propietario-CEPA- y Contratista.
16. Revisar el informe mensual de avances en la construcción que se entrega a CEPA²⁶

Por lo tanto, el alcance del servicio de consultoría se ha dividido en cinco tareas principales como son:

- Etapa 1: Asistencia en la Licitación
- Etapa 2: Supervisión de la Construcción
- Etapa 3: Gestión ambiental del proyecto

²⁶ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 40, de diciembre 2006



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

- Etapa 4: Monitoreo de defectos durante el periodo de responsabilidad por defectos
- Etapa 5: Asistencia en la compra del equipo

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de construcción del nuevo puerto de La Unión se desarrolló en el área portuaria en la bahía de la Unión, de aproximadamente 117 hectáreas de extensión.

En la primera etapa se construirá el muelle de 560 metros de frente de atraque, con una profundidad de 14.0 metros (en la marea más baja) y un área terminal de 28 hectáreas.

Dicho muelle contará con una terminal para manejo de contenedores y una terminal para el manejo de gráneles. Además, se contará con una terminal para embarco de pasajeros y descarga de vehículos de 240 metros de longitud en el frente de atraque y 9.5 metros de profundidad.

Las 89 hectáreas restantes se destinarán al desarrollo de actividades industriales relacionadas con el puerto, así como para el futuro del mismo.

El proyecto también contempla mejorar las facilidades del canal de acceso y de la dársena hasta 14.5 metros de profundidad (en la marea más baja) para garantizar el tráfico de embarcaciones a toda hora.²⁷

FACILIDADES MARINAS DEL NUEVO PUERTO

- Canal de acceso de 21.9 km, compuesto por un canal interior con una profundidad de 14.0 metros y un ancho de 140.0 metros y un canal exterior con una profundidad de 14.5 metros y un ancho de 137.0 metros.
- Ayudas a la navegación: dieciséis boyas luminosas, un faro y tres luces de referencia en el puerto.
- Dársena de maniobra de 600 metros de diámetro y 14.0 de profundidad
- Terminal de Contenedores
- Terminal de multipropósito
- Terminal de pasajeros,

El proyecto para la construcción de las facilidades portuarias y adquisición del equipo fue dividido en tres partes, así:

1. OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

- Desarrollo de facilidades para la navegación, incluyendo el canal exterior, el canal interno, dársena de maniobras y ayudas a la navegación
- Demolición del muelle existente de Cutuco
- Construcción de un muelle para contenedores (340 m de longitud, -14 m de profundidad en la marea baja)

²⁷ Fuente: CEPA / ARCHIVO INTERMEDIO. Memoria de labores de CEPA del año 2005



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

- Construcción de un muelle multipropósito (220 m de longitud, - 14 m de profundidad en la marea baja)
 - Construcción de un muelle para pasajeros (240 m de longitud, - 9.5 m de profundidad, en la marea baja)
 - Obras de Enrocamiento, incluyendo Enrocamiento-Oeste, Enrocamiento- Este, Enrocamiento temporal y límites.
 - Reclamación para un área de operación portuaria
 - Obras de pavimentación para los patios de contenedores y patio de usos múltiples, calles, estacionamientos, etc.
 - Obras de drenaje
 - Construcción de oficinas administrativas, estación de carga de contenedores, talleres de mantenimiento y reparación, puerta de acceso a la terminal de contenedores y puerta para usos múltiples, etc.
 - Obras de servicios públicos, incluyendo el sistema eléctrico, tanques de agua, tratamiento de aguas, suministro de agua y desagüe de aguas negras, etc.
2. ADQUISICIÓN DE EQUIPO PARA MANEJO DE CONTENEDORES
- Fabricación, envío, instalación y pruebas de funcionamiento de dos grúas pórtico de muelle.
3. ADQUISICIÓN DE EQUIPO FLOTANTE (REMOLCADORES)
- Fabricación, envío, instalación y pruebas de funcionamiento de dos remolcadores²⁸

²⁸ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 1, septiembre de 2003



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 17: 29 de abril de 2005, El Presidente de CEPA, Juan Jose Llorca entrega al representante de la empresa contratista Mr. Hiroyuki TSUBAKI, Project Manager, de la empresa TAO-JND Joint Venture, la orden de inicio para la construcción del nuevo Puerto de la Unión.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

FOTOGRAFIAS DE LOS INICIOS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN



Imagen 18: Empresa TAO-JND Joint Venture, inicia los trabajos de demolición del muelle de espigón existente en el Puerto de Cutuco, se aprecia al fondo el martillo utilizado para su demolición, trabajo realizado en los meses de abril y mayo de 2006, así como el retiro de sus escombros.²⁹

²⁹ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 19: Inicia los trabajos de corte de la montaña en área de atrás de las terminales portuarias proyectadas; este material de la montaña será usado para rellenar las áreas de botadero y el área de reclamación del Puerto, abril de 2006³⁰

³⁰ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 20: Inician los trabajos de dragado del área de reclamación del Puerto, zanja de fundación de cajones, remoción de lodos en área de reclamación y la profundización de las dársenas de maniobras para los muelles, el total estimado a dragar es de 12,989,823 M3. en la fotografía se aprecia la Draga Francesco Di Giorgio, que tiene la capacidad para extraer entre cuatro mil y cinco mil metros cúbicos de desechos por hora, propiedad del Consorcio Belga-Japonés TOA/Jan DE NUL, abril de 2006.³¹

³¹ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006. / Periódico Nacional, el Diario de Hoy, “Se inician los trabajos en el nuevo puerto” de fecha 21 de julio de 2005.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 21: Inician los trabajos de construcción del muelle temporal que mide 160 metros de tablestacado y servirá para el anclaje de los diques flotantes en forma paralela a lo largo de la línea del enrocado temporal, abril de 2006 ³²

³² Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 22: Vista de la planta procesadora de concreto que fue instalada en el Puerto de la Unión, donde se realizaba las mezclas de producción de concreto en el laboratorio instalado en el sitio del proyecto, septiembre de 2005³³

³³ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 23: Se avanza en el corte de la montaña la cual ha sido dividida en 5 etapas: excavación del material, descapote del suelo orgánico, remoción y desalojo de madera. El material de la montaña será usado para rellenar áreas de botadero A Y B y del área de reclamación del Puerto, octubre de 2005³⁴

³⁴ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 24: Se inicia el trabajo de relleno en el área de reclamación del puerto, en la cual se determina el material apropiado para cada área, mediante la realización de un análisis granulométrico al suelo, julio de 2005³⁵

³⁵ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 23, julio de 2005.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 25: Personal del contratista, realizando el molde deslizante para elaborar los cajones de concreto armado que luego serán alineados con una grúa especial en el área del muelle,³⁶

³⁶ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 26: Vista de los cajones de concreto armado, que al ser terminados serán colocados para formar la terminal multipropósito y la terminal de pasajeros, cada cajón tiene un peso de 2,700 toneladas y 20 metros por cada lado³⁷

³⁷ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 27, noviembre de 2005.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 27: Vista total del área donde se construye el nuevo puerto de la Unión, se concluyó el colado de la estructura de coronamiento de las terminales de pasajeros multipropósito y de contenedores, con un volumen acumulado de 12,740.04 metros cúbicos. Esta estructura de coronamiento es la que delimita todo el material de relleno de las superficies portuarias. Con ello el Puerto de la Unión ya cuenta con 820 metros de frente de atraque.³⁸

³⁸ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2007-2008 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 28: Vista de la construcción del edificio administrativo, que se determinó en una superficie adecuada para acomodar a 92 personas con una superficie de 2.540 m² el edificio se construyó considerando la carga sísmica, por encontrarse en zona sísmica I.³⁹

³⁹ ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma “Proyecto del desarrollo del Puerto de la Unión, modificación del diseño” Informe final del diseño, versión español, octubre de 2006



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 29: Colocando la capa de pavimento, en el área de construcción del muelle, con un avance de 27,080 m² de un total de 104,886.00 m², mayo 2008⁴⁰

⁴⁰ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2007-2008 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 30: Personal del contratista realizando colado de losa del Puente de carga ⁴¹

⁴¹ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 31: Diseño del edificio administrativo en el cual se instalarán las oficinas portuarias de CEPA, así como Aduana, Migración, Cuarentena y otras oficinas para las actividades portuarias. Se diseña un edificio de 3 niveles con marco de concreto reforzado provisto con 3 niveles adicionales en la torre de control portuario, salón de reuniones y otras oficinas adicionales⁴²

⁴² ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma “Proyecto del desarrollo del Puerto de la Unión, modificación del diseño” Informe final del diseño, versión española, octubre de 2006



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 32: Instalación del Faro mide 34.72 metros de altura y funcionará con paneles de energía solar. La inversión en esta infraestructura asciende a unos \$360, 452 dólares y es una de las facilidades marinas de Ayuda a la Navegación, junto a las 16 boyas luminosas, de las cuales ya fueron instaladas 11 a lo largo del Canal de Navegación, y las 3 luces de referencia en el puerto. ⁴³

⁴³ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2007-2008 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 33: El Presidente de CEPA, Ing. Albino Román, verificando avances en el proyecto de construcción del nuevo Puerto de la Unión, lo acompaña una comitiva de diputados de la Asamblea Legislativa, mayo 2008.⁴⁴

⁴⁴ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2007-2008 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 34: Inga. Yicsi Rodríguez, Directora del Proyecto Puerto de la Unión y Gerente de Ingeniería, atendiendo a la comitiva y explicándoles los avances en el proyecto de construcción del nuevo Puerto de la Unión, Mayo 2007⁴⁵

⁴⁵ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2007-2008 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

PRESENTANDO EL PROYECTO DE DESARROLLO DEL PUERTO A LOS ALCALDES DE LA ZONA ORIENTAL



Imagen 35: El 30 de septiembre de 2008, visitaron el proyecto del Puerto de la Unión, los alcaldes de la zona oriental y fueron atendidos por el Presidente de CEPA, Ing. Albino Román, quien explicó las oportunidades de inversión de la zona.⁴⁶

INAUGURACIÓN DEL PUERTO, 21 DE JUNIO DE 2010

Para iniciar operaciones la CEPA realizó una inversión adicional de \$7.5 millones de dólares, para fortalecer la infraestructura portuaria y adquirir equipo de última tecnología, el cual permitirá operar de acuerdo a los más altos estándares internacionales; lo que lleva el total de inversiones en el puerto a US\$185, 209, 942.08 millones de dólares. La inversión realizada por la nueva administración de CEPA consistió en la adquisición de 4 Grúas tipo RTG, que se utilizarán en el patio de contenedores; 1 Grúa tipo Side Pick, para movilizar contenedores vacíos; 1 Grúa tipo Toap Loaders, para el manejo de

⁴⁶ Fuente: CEPA / ARCHIVO PERIFÉRICO DEL PUERTO DE LA UNIÓN. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 40, diciembre de 2006.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

contenedores llenos y 4 Spreaders. Además, se construyó una estación de gasolina, mobiliario de oficina y una bodega de consolidación y des consolidación de carga, entre otros.

Desde 2007, se propusieron dos iniciativas legales de concesión del puerto, sin lograr su aprobación. El 21 de marzo de 2011, el Presidente de la República, por medio del Ministro de Obras Públicas, presentó a la Asamblea Legislativa una nueva propuesta, finalmente aprobada el 8 de septiembre y publicada el 11 de octubre en el Diario Oficial, denominada “Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en contendedores, fase I, del Puerto de la Unión Centroamericana”.⁴⁷



Imagen 36: Vista aérea del proyecto concluido del Puerto de la Unión, unos días antes de su inauguración En el Puerto de La Unión pueden atracar barcos de gran tamaño y capacidad: Barcos tipo Panamax (que pueden atravesar el Canal de Panamá) que movilizan hasta 4, 600 TEU’s (Twenty Equivalent Unit, por sus siglas en inglés) y Barcos-Post Panamax, que pueden transportar hasta 6, 500 TEU’s. Mayo 2010⁴⁸

⁴⁷ Fuente: “Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito, Especializada en Contenedores, fase I, del Puerto de la Unión Centroamericana”, Publicada en el Diario Oficial. 11 de octubre de 2011.

⁴⁸ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2009-2010 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



Imagen 37: Atraca exitosamente el Primer buque en el Puerto de La Unión, el día domingo 30 de mayo de 2010 a las 5:13 de la tarde se escribió una nueva página en la historia de El Salvador, con la llegada del primer barco de carga al Nuevo Puerto de La Unión, el buque multipropósitos M/V Rickmers Dalian, el cual transportó las 5 Grúas RTG, que servirán para manejar contenedores en el patio de la nueva Terminal Marítima. La recepción del buque estuvo a cargo del Presidente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), Ing. Guillermo López Suárez; del Gerente del Puerto de La Unión, Ing. Milton Lacayo y la Gobernadora del Departamento de La Unión, Doña Xenia López.⁴⁹

⁴⁹ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2009-2010 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

PROCESO DE CONCESIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN.

En el mes de noviembre de 2014, La Junta Directiva de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) a través de Nelson Vanegas, presidente de la CEPA. Informó que se ampliaría el plazo por 15 días más, para que las cuatro empresas inscritas en la licitación pública internacional del Puerto de la Unión, agoten sus consultas sobre el proceso; que las firmas precalificadas presenten sus ofertas para hacerse con el manejo del Puerto de La Unión Centroamericana. “La justificación es atender las consultas de los precalificados y que puedan realizar sus propias ofertas de una mejor manera”

Los resultados de este análisis se entregarían entre el 5 y el 9 de enero de 2015. Todas estas fechas podrían modificarse si se da más tiempo a las empresas para ofertar. Las cuatro empresas precalificadas son Saam Puertos, S. A., de Chile; Group Maritime TCB, de España; International Container Terminal Services Incorporated, de Filipinas; y Bolloré Ports and Logistics, de Francia.

Esas cuatro empresas demostraron contar con un capital no menor a US\$ 40 millones y haber manejado 600.000 TEUs en los últimos tres años, así como haber operado al menos un puerto con volumen mínimo de carga de 300.000 TEUs en los últimos tres años.

CEPA espera concesionar finalmente el Puerto de La Unión Centroamericana a un operador privado que conozca sobre el negocio de la carga en contenedores. La infraestructura opera al mínimo desde 2009.⁵⁰

De acuerdo con la ley de concesión que se aprobó en 2011, el concesionario tendrá bajo su responsabilidad la administración, el equipamiento, la operación, el mantenimiento, la explotación comercial y promoción del puerto de La Unión. La empresa que gane la concesión deberá invertir por lo menos US\$ 30 millones en los primeros 10 años de la concesión. La ley estipuló que la concesión será por un máximo de 30 años.

Desde que el puerto de La Unión estuvo listo a finales de 2008, uno de los dilemas era a qué terminal iba a potenciar el Estado salvadoreño, pues ya se contaba con el puerto de Acajutla. Este fue uno de los temores que expresaron las empresas que precalificaron para participar en la licitación del puerto de La Unión, que al final se declaró desierta en 2015. Durante la pasada administración se dijo que el puerto podría incluso ser utilizado para actividades de pesca, logística o turística. Por esta razón se promovió un paquete de reformas a la ley de concesión que ya había sido aprobada en el 2011, CEPA somete a aprobación nuevas reformas a la ley de concesión.

⁵⁰ Fuente: Libro CEPA, 60 años impulsando el progreso de El Salvador.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Por lo que 24 de enero de 2018, se autorizan “las Reformas a la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana.”⁵¹

Con estas nuevas reformas, la Comisión inicia nuevamente un esfuerzo por concesionar el Puerto de la Unión.

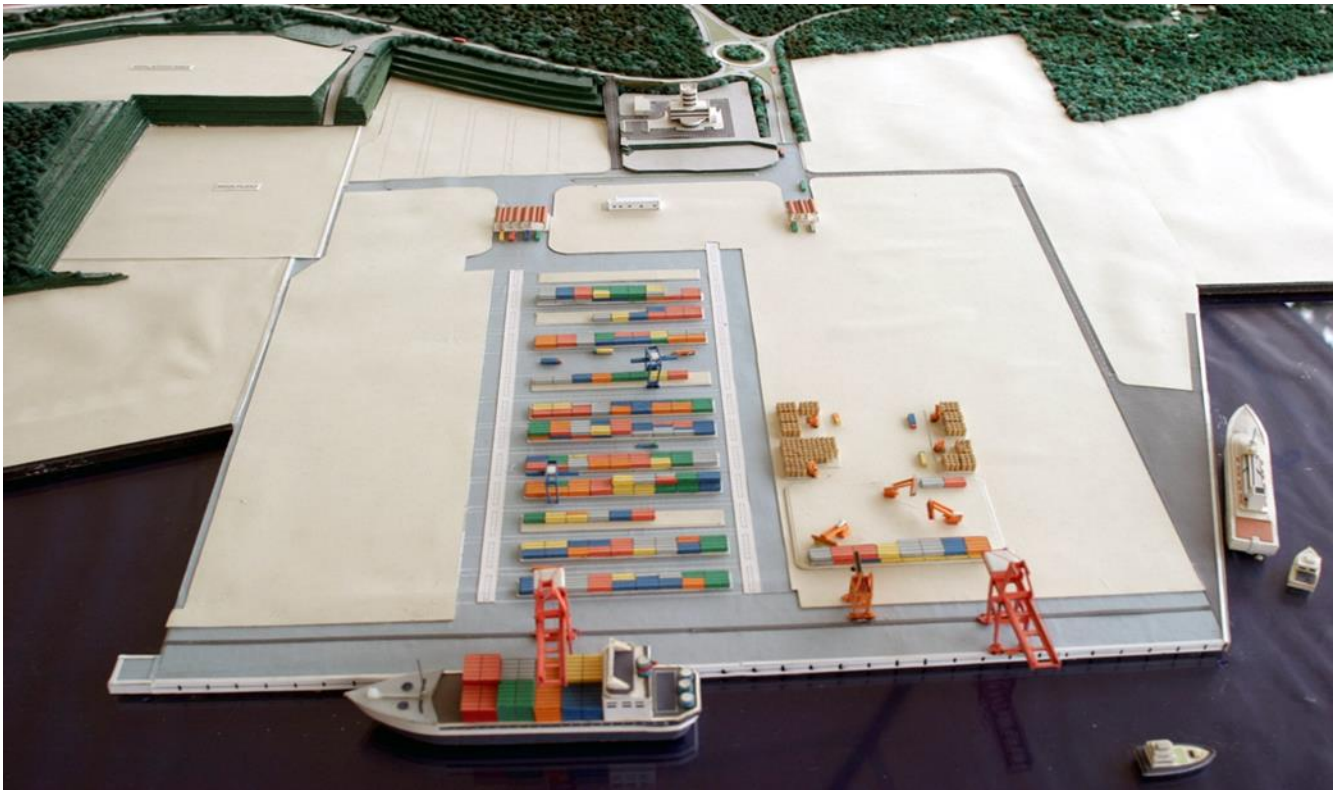


Imagen 38: Maqueta final de la construcción del Puerto de la Unión, la cual fue entregada a la administración portuaria al finalizar el proyecto en el año 2008⁵²

⁵¹ Fuente: D. O. N° 25, Tomo N° 418, del 6 de febrero de 2018

⁵² Fuente: TAO-JDN Joint Venture, La Unión Port Development Project-Package A. Civil and Building Works, Monthly Progress Report No. 43, noviembre de 2008.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

EL PROBLEMA DEL PUERTO DE LA UNIÓN



Imagen 39: Vista aérea de las instalaciones del Puerto de la Unión ya Concluido e inaugurado el 21 de junio de 2010⁵³

A pesar de los esfuerzos de la Comisión y los gobiernos en turno no se ha logrado concesionar la administración del Puerto de la Unión, el cual a la fecha ha mantenido el Puerto trabajando en su mínima expresión de mantenimiento y administración, habiendo pagado en la actualidad el crédito por US\$ 101 millones que se contrató con Japón para construir su infraestructura, además, incurre en gastos de mantenimiento y planilla de personal que representan pérdidas anuales alrededor de US\$ 11 millones.

Son muchos los expertos que han hecho análisis y propuestas para que el Puerto cumpla su propósito señalado que son 5 los problemas identificados y que han detenido en gran medida que un concesionario esté interesado en su administración y hay al menos cinco retos que superar:

1. **Azolve:** En la zona donde se construyó el puerto de La Unión, en la bahía del mismo nombre, hay un alto grado de sedimentación por la acumulación de materiales como tierra y rocas. Esto provoca el azolve del canal de acceso, que sirve a los barcos para llegar al muelle. Limpiar este canal tiene un costo de \$10 millones por año, según la STP. La falta de uso del canal por parte de buques también ha afectado. El azolve ha provocado además que el canal pierda profundidad en varios metros, por lo que podrían atracar barcos de poco calado.

⁵³ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2010-2011 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

2. Falta de equipos: El puerto de la Unión solo está equipado con grúas tipo RTG. Los fondos para su equipamiento se utilizaron para dragar a mayor profundidad el canal de acceso, que ahora está azolvado. La adquisición de grúas pórtico o de mayor capacidad es una de las deudas pendientes. El equipo es usado y se adquirió hace algunos años.
3. Distancia: Las empresas prefieren el puerto de Acajutla porque está más cerca de las zonas donde se concentra la actividad industrial del país. El tiempo y la distancia para ir y venir desde el puerto de La Unión elevan los costos de los fletes por su distancia con el gran San Salvador.
4. Poca carga: La Unión es una ciudad sin una actividad económica fuerte. Varios expertos sugieren que se facilite la instalación de una planta de ensamblaje de vehículos o de otros componentes para comenzar a generar actividad, carga y la necesidad de utilizar las instalaciones para exportar desde puerto.
5. Competencia del puerto de Acajutla: Este puerto lleva varias décadas de operación, por lo que ha logrado desarrollarse y manejar diversos tipos de carga, entre estas, carga en contenedores. Su ventaja es que está más cerca del área metropolitana, por lo que representa un costo menor en fletes que el puerto de La Unión. La movilización de carga en contenedores es uno de sus principales ingresos, mientras que el puerto de La Unión no maneja ningún contenedor desde 2013. Inversionistas solicitaron pasar parte de la carga de Acajutla a La Unión o concesionar ambos puertos.⁵⁴

⁵⁴ Fuente: FUSADES, sobre los aspectos de la concesión del Puerto, consultado en fusades.org/index.php/publicaciones/posicion-institucional-consideraciones-legales-sobre-la-concesion-del-puerto-de-la-union-centroamericana



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

CEPA Y LA AGENCIA JAPONESA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL (JICA) DEFINEN UNA NUEVA ESTRATEGIA PARA EL PUERTO DE LA UNIÓN.



Imagen 40: La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), el Comisionado presidencial para proyectos estratégicos, Luis Rodríguez, y la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA, en inglés) se dispone a realizar un estudio para determinar cómo reactivar el puerto de la Unión Centroamericana, junio de 2019.⁵⁵

Entre los temas abordados se planteó la elaboración de una estrategia para activar la terminal marítima. El puerto de La Unión lleva tres administraciones sin poder ser concesionado a un operador privado. Durante la firma con JICA, el presidente de CEPA, Federico Anliker, dijo que "el proyecto del puerto de La Unión no será aislado, sino que integrado a un plan de redes de puertos y aeropuertos".

La infraestructura lleva una década con una operación mínima y, desde 2013, no recibe un solo contenedor pese a que fue construido especialmente para recibir este tipo de carga. En el pasado, se consideró la posibilidad de que fuera concesionado junto al puerto de Acajutla. En 2015 fracasó un intento de licitación porque ninguna empresa ofertó.

⁵⁵ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2019-2020 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

"Durante la discusión entre la misión de Japón y CEPA hablaron del contenido del estudio, cómo se va a reactivar el puerto, cómo se van a desarrollar las estrategias, pero el contenido en detalle está en consideración de Japón", explicó Sachiyo Yasunaga, representante del JICA en El Salvador.

Tras la firma, CEPA emitió un comunicado en el que dijo que el acuerdo con JICA incluía la revisión sobre los estudios existentes sobre el puerto. El último estudio que JICA donó a CEPA data de 2014 y en este se determinó que el canal de acceso de puerto se había azolvado casi a su elevación original y recomendó que se programaran dragados cada cierto tiempo.

Yasunaga agregó que el estudio que elaborarán tomará en cuenta las políticas previas y que este será entregado al país en calidad de cooperación no reembolsable, pero que algunos costos correrán por cuenta de CEPA.⁵⁶



Imagen 41: Vista aérea de las instalaciones del Puerto de la Unión, eje estratégico del plan económico de gobierno del **Presidente Nayib Bukele**,⁵⁷

⁵⁶ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2019-2020 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv

⁵⁷ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2019-2020 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

UN EJE ESTRATÉGICO DEL PLAN DESPEGUE ECONÓMICO

Bajo la visión del Gobierno del Presidente, Nayib Bukele, la activación del Puerto de la Unión, forma parte de los pilares estratégicos que contempla el Plan Pacífico, el cual incluye un enfoque de desarrollo de país, para lograr niveles de competitividad a nivel regional, con una red de puertos, economía azul, bienestar social, turismo y conectividad.

El Puerto de la Unión, será el punto de partida para desarrollar toda la franja costera marina e impulsar el progreso del oriente de El Salvador, que por décadas estuvo en el olvido.

El recinto portuario, terminó de construirse en diciembre de 2008, y fue una de las grandes promesas de desarrollo de gobiernos anteriores que nunca se cumplió, ¡nuestra misión es darle vida!⁵⁸

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

FUENTES PRIMARIAS

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. (03 de octubre de 1974). Decreto Ejecutivo N° 89 . *Diario Oficial*, págs. 1073, 1074.

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. (sin fecha). *60 Años impulsando el progreso de El Salvador*. san salvador: s/n.

Ferrocarriles Nacionales de El Salvador. (1974). *Problemas del Ferrocarril*. San Salvador: s/nombre.

Salvador, E. P. (03 de Octubre de 1974). Traspaso del Ferrocarril a CEPA. *Diario Oficial*, págs. 10773-10774.

Salvador, P. E. (03 de Octubre de 1974). Traspaso del Ferrocarril a CEPA. *Diario Oficial*, págs. 10773-10774.

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Archivo Intermedio, Memoria de labores 2005-2006

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Memoria de labores 2007-2008, consultada en formato digital en www.cepa.gob.sv

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Memoria de labores 2009-2010, consultada en formato digital en www.cepa.gob.sv

⁵⁸ Fuente: CEPA, Memoria de labores 2019-2020 consultada en formato digital www.cepa.gob.sv



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Memoria de labores 2010-2011, consultada en formato digital en www.cepa.gob.sv

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Memoria de labores 2019-2020, consultada en formato digital en www.cepa.gob.sv

Archivo Intermedio, Revista oficial de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (edición 1 marzo 2006)

ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 01, septiembre de 2003.

ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 22, junio de 2005

ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 23, julio de 2005

ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 27, noviembre de 2005.

ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 32, abril de 2006

ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. CEPA, “Proyecto desarrollo del Puerto de La Unión modificación del diseño” Informe final de diseño, versión española, octubre de 2006.

ARCHIVO PERIFERICO DEL PUERTO DE LA UNION. Servicio de Consultoría / NIPPON KOEI CO, LTD “Proyecto del desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión” Informe de Progreso mensual No. 40, diciembre de 2006.

FUENTES SECUNDARIAS:

Castro, Cristina e Israel Cortes. Entre rieles y durmientes, ferrocarriles en El Salvador 1872-2018 Tomo I. San Salvador, Ministerio de Cultura, 2018



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Castro, Cristina e Israel Cortes. Entre rieles y durmientes, ferrocarriles en El Salvador 1872-2018 Tomo II. San Salvador, Ministerio de Cultura, 2018

Lindo Fuentes, Héctor. La economía de El Salvador en el siglo XIX. San Salvador. DPI, 2002

FUSADES, sobre los aspectos de la concesión del Puerto

BITÁCORA DE ACTUALIZACIÓN

EDICIÓN/ REVISIÓN	FECHA	SECCIÓN Y/O PROCEDIMIENTO MODIFICADO	DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN
1ª. Edición	Agosto 2020	Creación de la Reseña histórica por: Licda. Guadalupe Lobos Escobar, Técnico de la UGDA Revisada y corregida por: Licda. Ana Cecilia Arias Escamilla, Oficial GDA Lic. Carlos Mejía Martínez, Historiador de FENADESAL Lic. Gabriela Rebeca Moya, Historiadora de FENADESAL	N/A
1ª. revisión	Sept. 2022	Licda. Guadalupe Lobos Escobar, Técnico de la UGDA	Portada y créditos



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

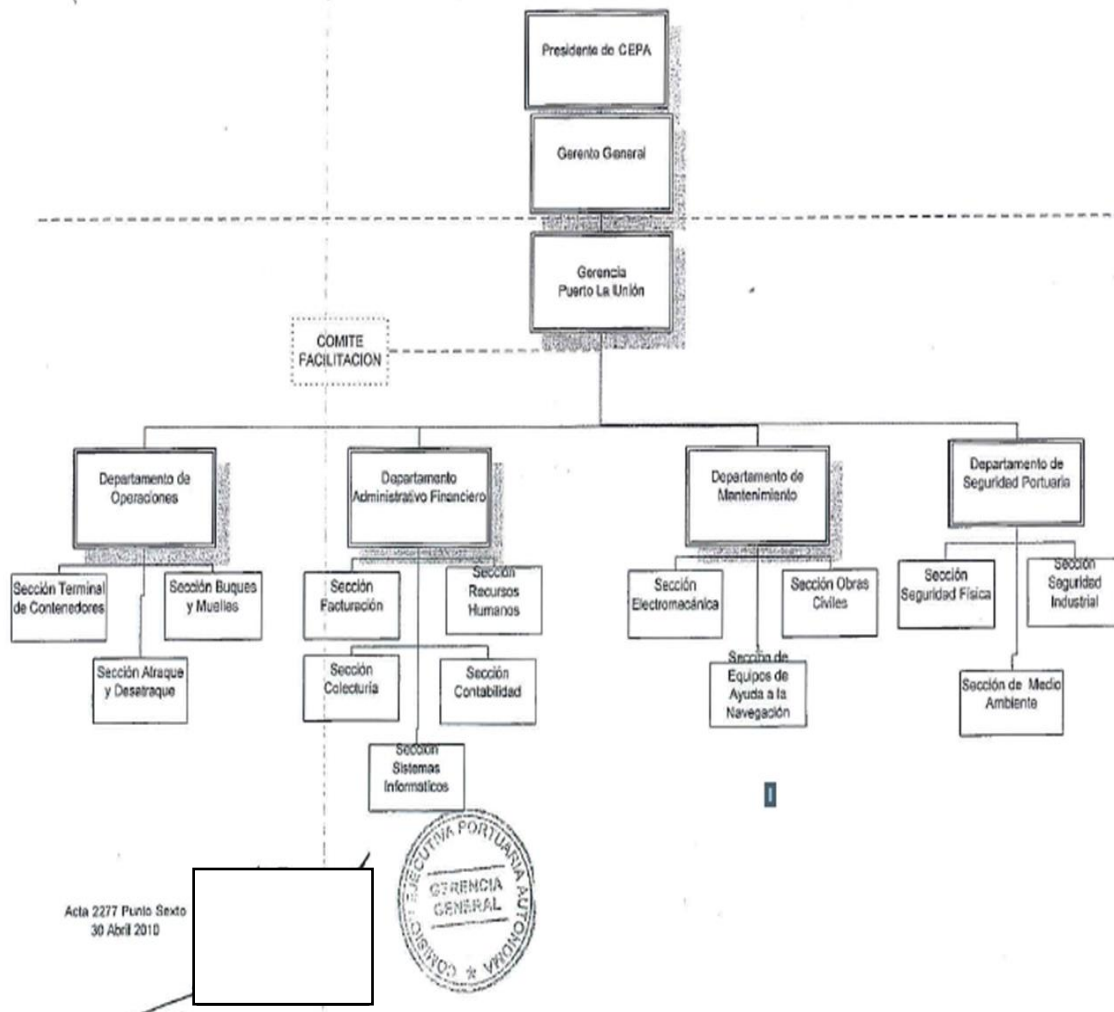
2ª revisión	Marzo 2024	Lic. José David Ávalos Fuentes Oficial Interino GDA Licda. Guadalupe Lobos Escobar, Técnico de la UGDA	Revisión de frases, erratas y contenido en general Anexos: Organigramas del Puerto de la Unión
2°. Edición	Abril 2024	Lic. José David Ávalos Fuentes Oficial Interino GDA Licda. Guadalupe Lobos Escobar, Técnico de la UGDA	N/A



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

ANEXOS: ORGANIGRAMAS INSTITUCIONALES DEL PUERTO DE LA UNIÓN AUTORIZADOS POR LA MÁXIMA AUTORIDAD.

Estructura Organizativa
Puerto La Unión Centroamericana

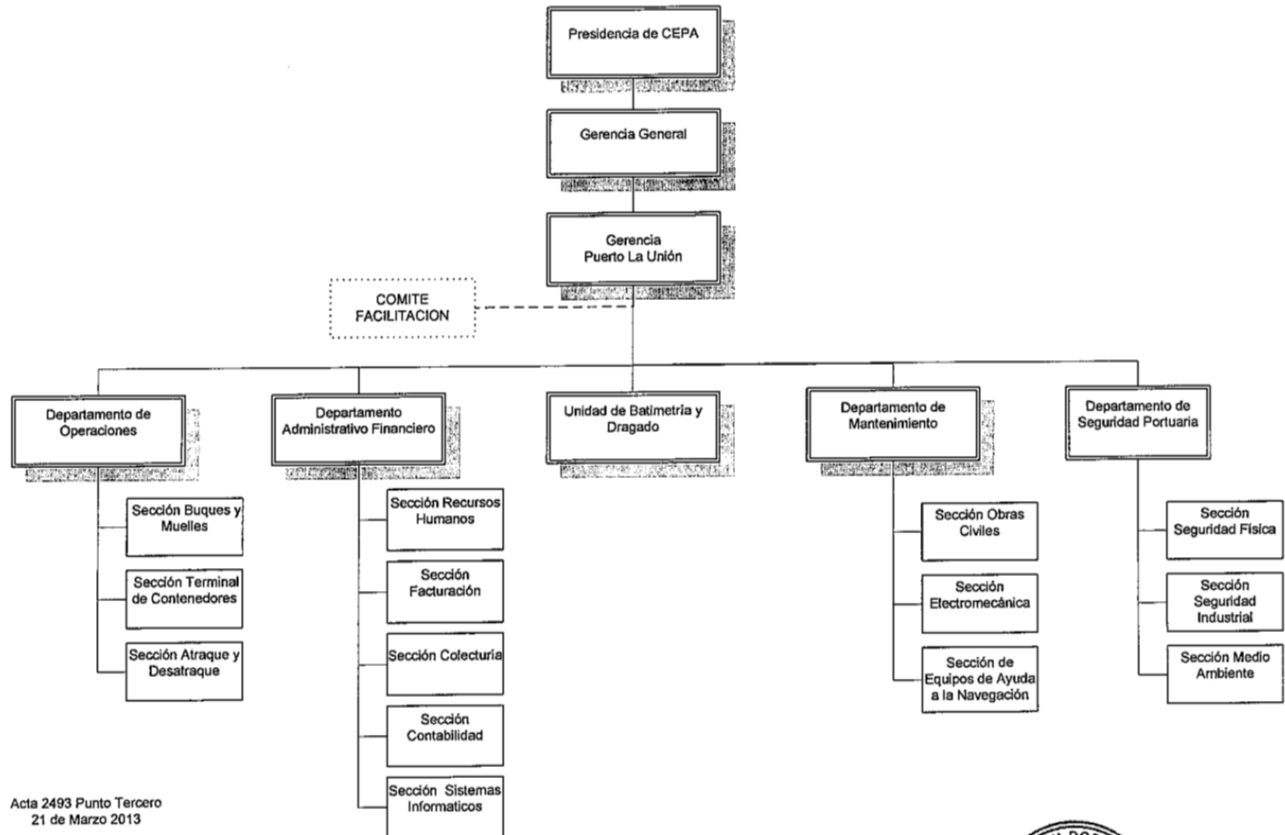


Organigrama del 30 de abril de 2010
Autorizado en Acta de Junta Directiva de CEPA No. 2277 punto sexto



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Estructura Organizativa
Puerto La Unión



Acta 2493 Punto Tercero
21 de Marzo 2013

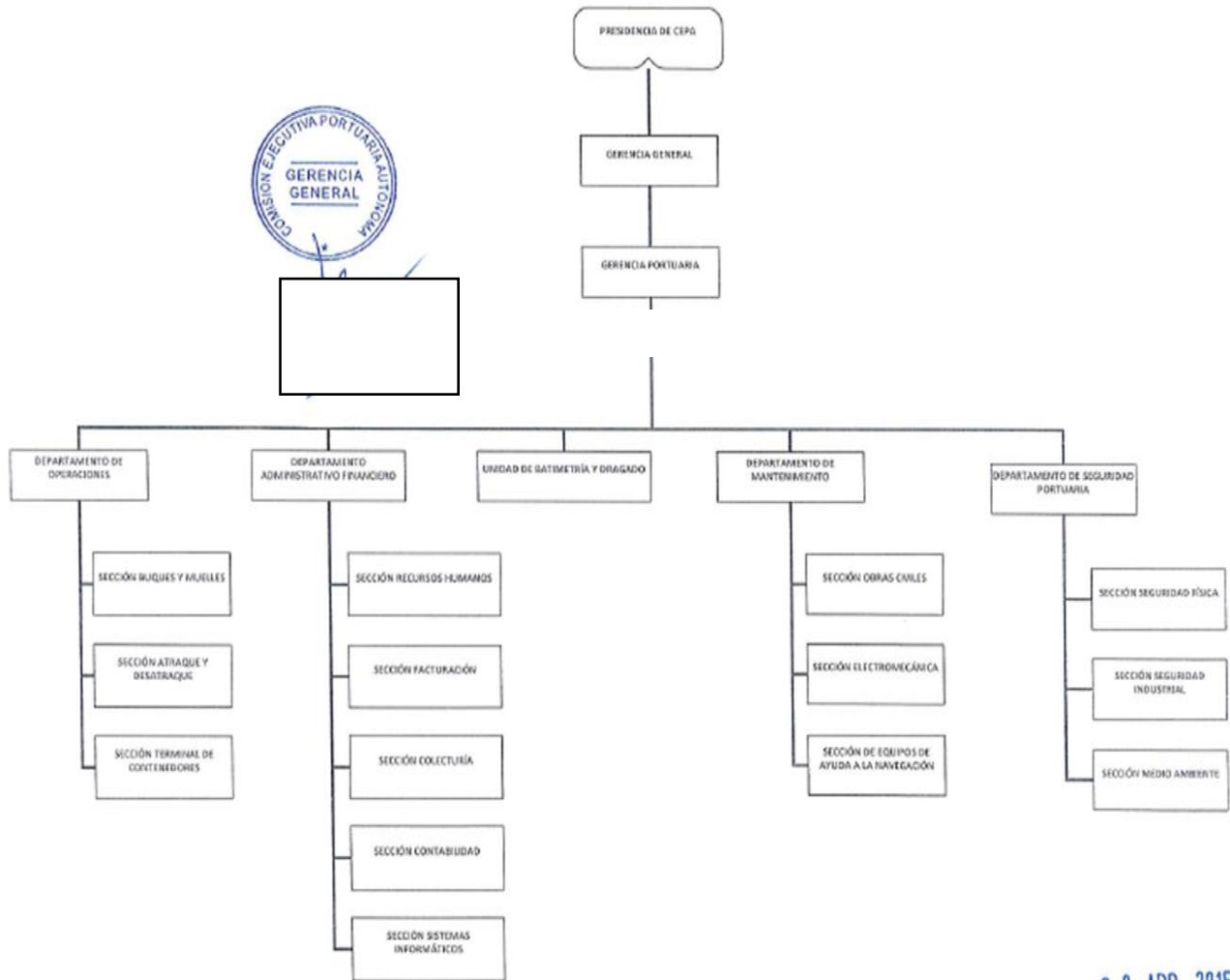


Organigrama del 21 de marzo de 2013
Autorizado en Acta de Junta Directiva de CEPA No. 2493 punto tercero



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

ORGANIGRAMA PUERTO DE LA UNIÓN



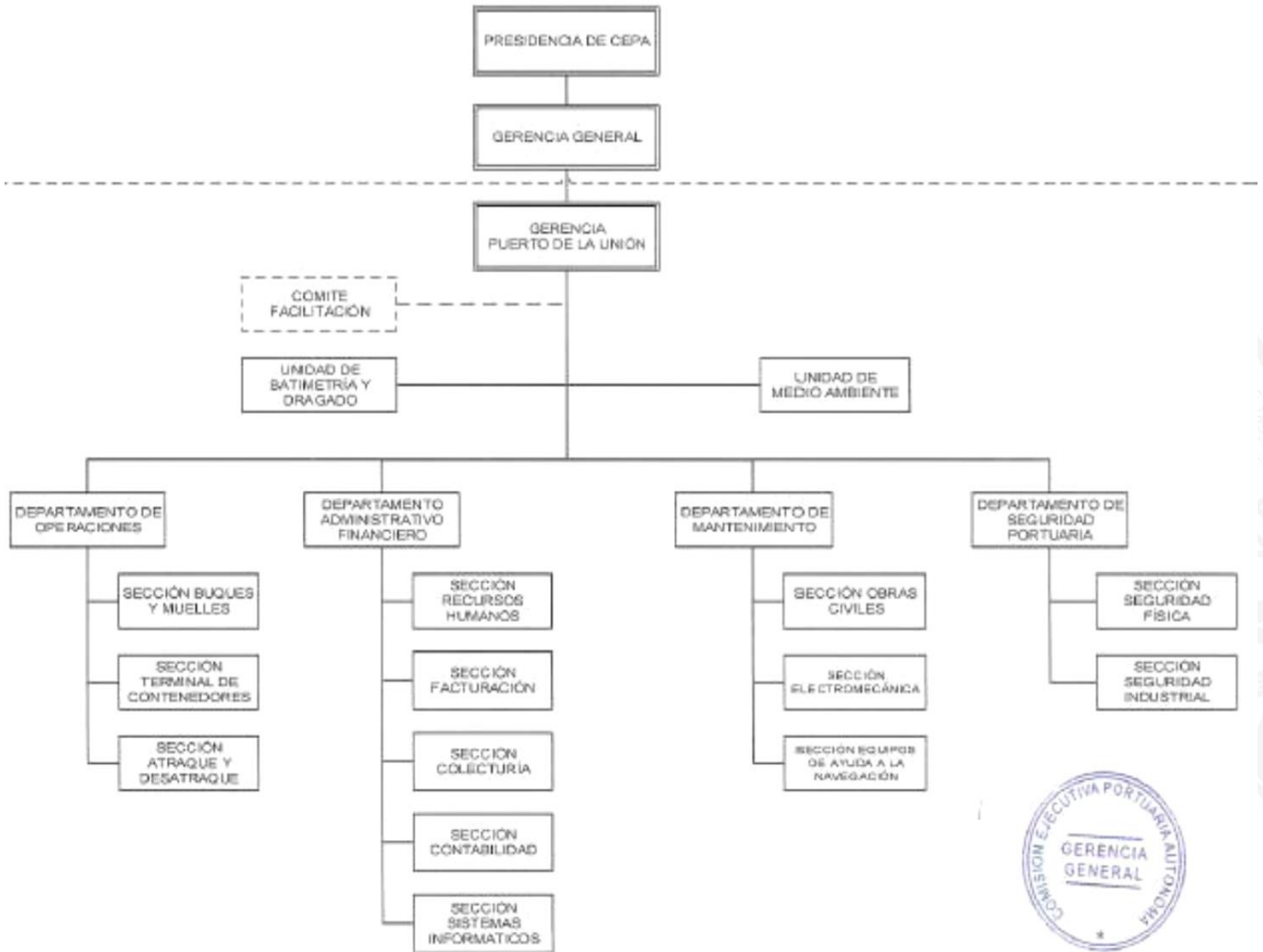
08 ABR 2015

Organigrama del 08 de abril de 2015



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA
PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA



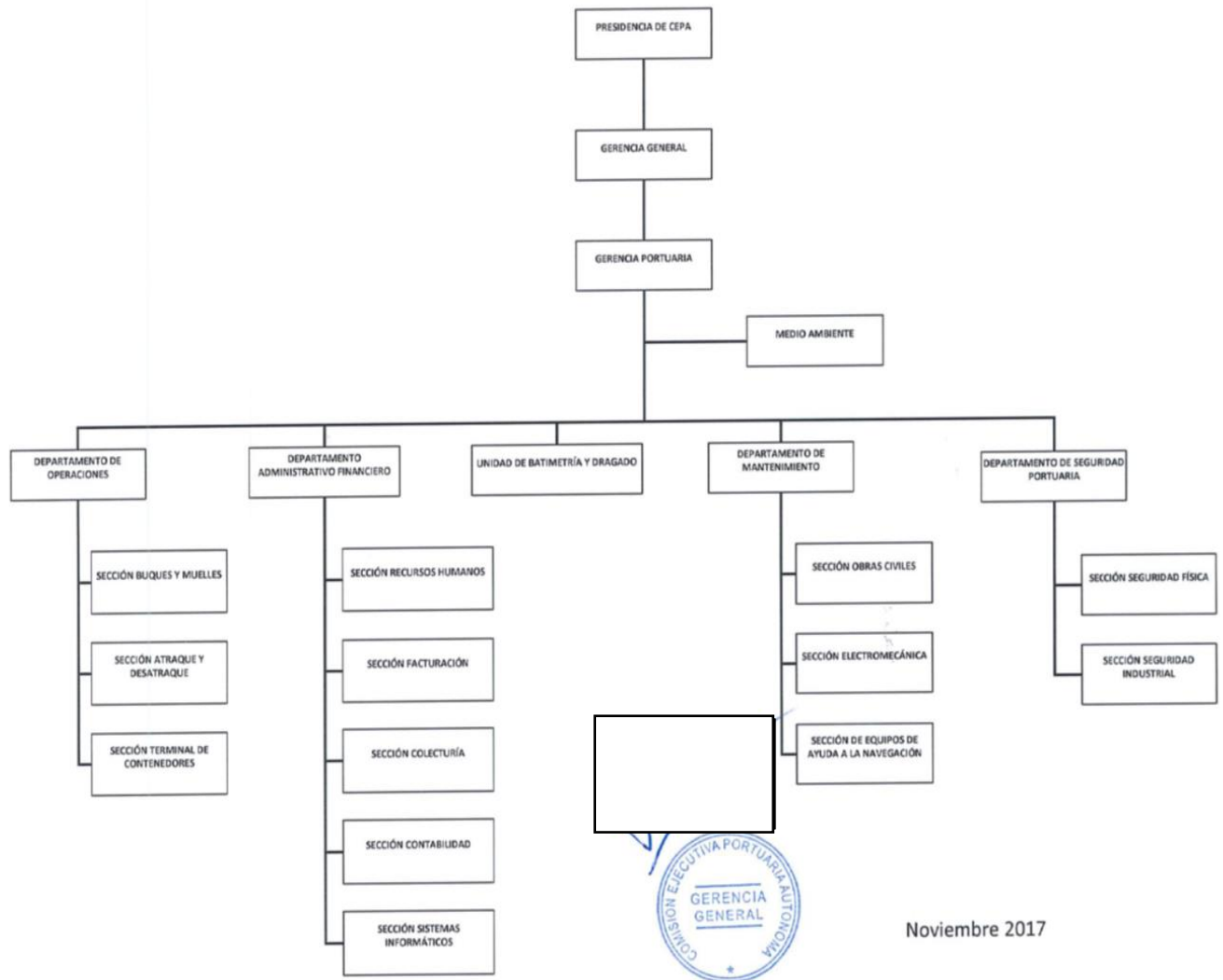
Punto XVII, Acta 2875 de fecha 26 de septiembre de 2017

Organigrama del 26 de septiembre de 2017
Autorizado en Acta de Junta Directiva de CEPA No. 2875 punto décimo séptimo



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

ORGANIGRAMA PUERTO DE LA UNIÓN



Organigrama noviembre de 2017

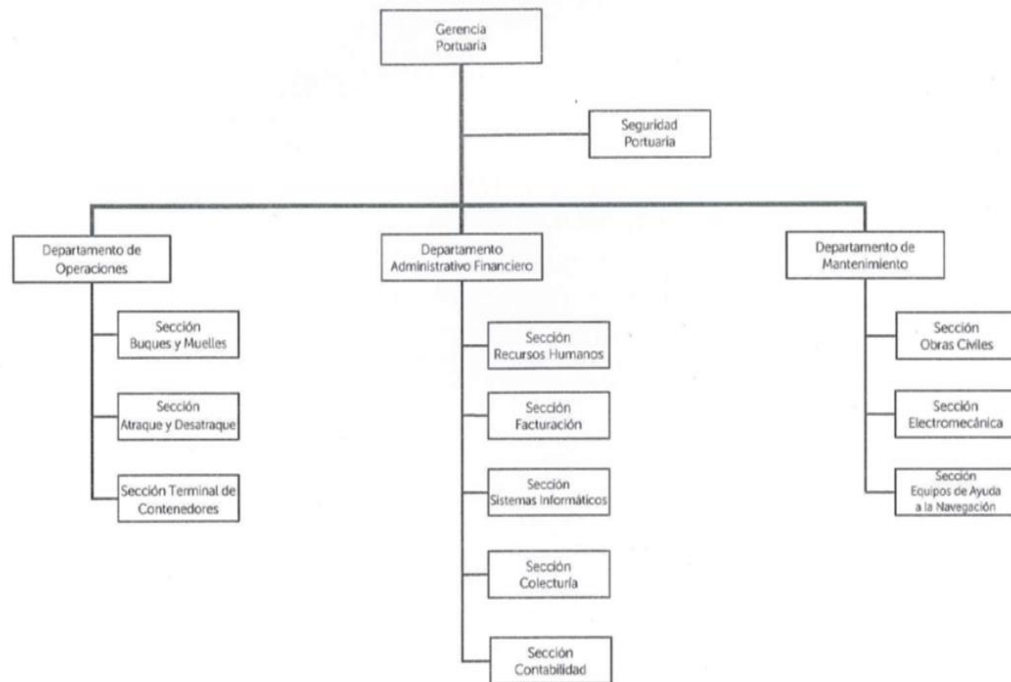
Noviembre 2017



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



ORGANIGRAMA PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA
COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA



Gerente General

Punto Segundo, Acta 3194
20 de marzo de 2023

Organigrama del 20 de marzo de 2023
Autorizado en Acta de Junta Directiva de CEPA No. 3194, punto segundo

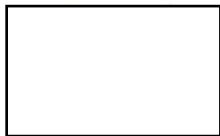
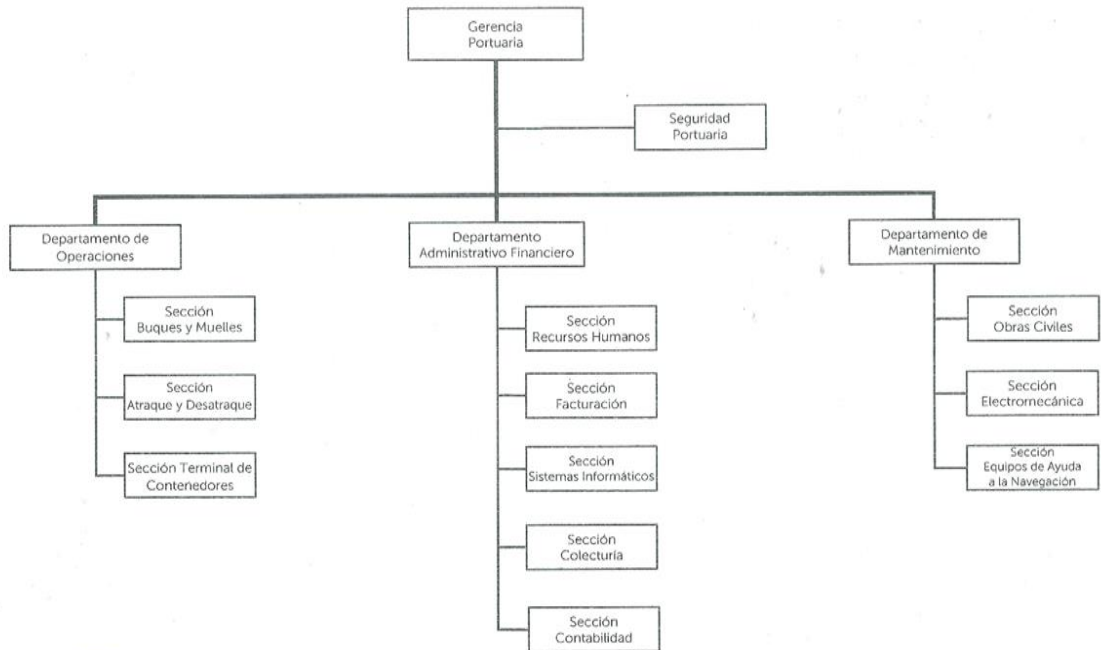


COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



GOBIERNO DE
EL SALVADOR

ORGANIGRAMA PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA
COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA



Gerente General



Punto Tercero, Acta 0002
13 de septiembre de 2023

Organigrama del 13 de septiembre de 2023
Autorizado en Acta de Junta Directiva de CEPA No. 0002, punto tercero