



FACULTAD DE CIENCIA SOCIALES

LICENCIATURA EN ARQUEOLOGÍA



**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**

TRABAJO DE GRADUACIÓN PRESENTADO POR:

NANCY CAROLINA TRUJILLO VÁSQUEZ

PARA OPTAR AL GRADO DE: LICENCIADA EN ARQUEOLOGÍA

SEPTIEMBRE, 2015

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMERICA.

PÁGINA DE AUTORIDADES

**ING. NELSON ZÁRATE SÁNCHEZ
RECTOR**

**JOSÉ MODESTO VENTURA
VICERRECTOR ACADÉMICO**

**LICDA. ARELY VILLALTA DE PARADA
DECANA**

JURADO EXAMINADOR

**Mcs. MARLON VLADIMIR ESCAMILLA RODRÍGUEZ
PRESIDENTE**

**Mcs. FRANCISCO ROBERTO GALLARDO MEJÍA
PRIMER VOCAL**

**Mcs. JOSÉ HERIBERTO ERQUICIA CRUZ
SEGUNDO VOCAL**

SEPTIEMBRE, 2015

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA



ACTA DE EXAMEN PROFESIONAL

HABIÉNDOSE REUNIDO EL JURADO CALIFICADOR INTEGRADO POR:

MCS. FRANCISCO ROBERTO GALLARDO, MSC. JOSE HERIBERTO ERQUICIA CRUZ,

MSC. MARLON ESCAMILLA RODRIGUEZ, A LAS 5:00P.M. DEL DIA, JUEVES VEINTIOCHO DE MAYO DE DOS MIL QUINCE,

Y LUEGO DE HABER DELIBERADO SOBRE EL EXAMEN PROFESIONAL DE LA ALUMNA:

1-Nancy Carolina Trujillo Vásquez

CARNET 37-1363-2009

QUIEN PRESENTÓ DEFENSA DE SU TRABAJO DE GRADUACION TITULADO:

"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"

PARA OPTAR AL GRADO DE: **LICENCIATURA EN ARQUEOLOGIA**

Y DEL CUAL TAMBIEN EVALUARON LOS CONOCIMIENTOS RELACIONADOS CON EL TEMA DEL MISMO. POR LO QUE ESTE JURADO RESUELVE DECLARAR EL EXAMEN COMO:

aprobado

YA QUE CUMPLE CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN EL REGLAMENTO DE GRADUACION DE LA UNIVERSIDAD.

SAN SALVADOR, VEINTIOCHO DE MAYO DE DOS MIL QUINCE.

F.

PRIMER VOCAL
MSC. FRANCISCO ROBERTO GALLARDO

F.

SEGUNDO VOCAL
MSC. JOSE HERIBERTO ERQUICIA CRUZ

F.

PRESIDENTE DEL JURADO
MSC. MARLON ESCAMILLA RODRIGUEZ

Agradecimientos

Primeramente agradezco a Dios por la vida, a mis padres: Fredesbinda de Trujillo y Wilfredo Trujillo por su comprensión, paciencia y apoyo incondicional, a mi hermano: Fredy Trujillo por su ayuda absoluta, a mis abuelos paternos: Carlos Trujillo y Lidia de Trujillo por creer en mí, a mis abuelos maternos: Miguel Ángel Guevara y Leonor Vásquez (Q.D.D.G), a mi tío Jorge Gavidia por sus consejos, a Carmen Orellana por ser mi guía espiritual, a Julia Rauda; María Cruz Sánchez; Roque Regalado; Carlos Vásquez; María E. Rauda; Henry Pineda; Brenda Salgado; José Santos; Ángel Rodas; Saúl Meléndez; Ada Lara; Julia Linares; Cecilia Figueroa; Xenia Rivera y los miembros de Comunidades Eclesiales de Base por ser soportes en muchos aspectos de mi vida, a mis compañeros de lucha y amigos Maberick Caballero y Julián Tolentino, a Msc. José Heriberto Erquicia por tomar este reto y ser mi mentor en esta investigación.

A todas aquellas personas que fueron partícipes y contribuyeron para la realización de este trabajo, a Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL) – al equipo de archivo periférico: Nelly Larreynaga; Cecilia Arias; Esperanza de Cruz y Abel Rodríguez por brindarme su confianza, Rafael Aguilar “Don Lito” por compartir su experiencia y pasión por los ferrocarriles, María Velasco; Irsa Monterrosa y Licda. Bernarda Mejía por sus testimonios, Arq. Eduardo Gochez; José Torres; Licdo. Hugo Chávez; Arq. Laura Guillén; Licda. Beatriz Castillo; Licda. Claudia Moisa; Licda. Astrid Francia; Msc. Marlon Escamilla; Licda. Raquel L. Rodríguez; Msc. Roberto Gallardo por las conversaciones y asesorías, al personal del Departamento de Arqueología, a Licdo. Julio Martínez; Srta. Norma Medina y Lic. Carlos Osegueda por sus enseñanzas, apoyo y confianza.

INDICE

	Nº de página
INTRODUCCIÓN.....	i
CAPITULO I	
OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN Y MARCO TEÓRICO	
1. Justificación.....	1
2. Planteamiento del problema.....	2
3. Hipótesis.....	5
4. Objetivos de la investigación	
4.1. Objetivo general.....	5
4.2. Objetivos específicos.....	5
5. Metodología.....	6
6. Marco teórico conceptual.....	7
6.1. Origen de la Arqueología Industrial.....	7
6.2. Siglo XX, los albores de una disciplina: Arqueología Industrial.....	8
6.3. Escuela inglesa.....	13
6.4. Escuela francesa.....	16
6.5. Escuela italiana.....	19
6.6. Escuela española.....	20
6.7. Arqueología Industrial en la actualidad.....	21

CAPITULO II

MARCO HISTÓRICO

1. Generalidades.....	25
2. Las revoluciones industriales.....	26
3. Revolución industrial en Inglaterra.....	28
4. Cambios sociales, políticos y económicos en el siglo XIX.....	37
5. El ferrocarril en El Salvador (1872-1929).....	67
5.1. El ferrocarril en la región Central y Occidental salvadoreña 1872-1902.....	70
5.2. El ferrocarril en el Oriente Salvadoreño 1887-1912.....	82
5.3. El ferrocarril en la región Oriental y Occidental salvadoreña.....	90

CAPITULO III

ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN

1. Investigaciones sobre Patrimonio Industrial.....	95
---	----

CAPITULO IV

ARQUITECTURA FERROVIARIA

1. Importancia de la arquitectura ferroviaria como patrimonio cultural.....	102
2. Prefabricación.....	108
3. Tipologías.....	110

CAPITULO V

ANÁLISIS DE CAMPO

1. Conjunto ferroviario Sitio del Niño, San Juan Opico, La Libertad.....	113
2. Generalidades: Distribución de línea férrea e inmuebles.....	114
3. Ubicación geográfica.....	122
4. Breve descripción sobre Conjunto ferroviario Sitio del Niño.....	123
5. Sitio del Niño en la actualidad.....	129
5.1. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Este del patio ferroviario.....	134
5.2. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Suroeste del patio ferroviario.....	136
5.3. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Norte del patio ferroviario.....	139
5.4. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Noroeste del patio ferroviario.....	140
6. Clasificación en base a concepción de sistema y funcionalidad.....	146
7. Estado de conservación de los inmuebles del Conjunto ferroviario de Sitio del Niño.....	153

Conclusiones.....	161
Lista de referencias.....	165
Anexos.....	186

LISTA DE TABLAS

Tabla	Página
1. Valor de las explotaciones de añil y café (dólares U.S.) 1850-1896	55
2. Expansión de la producción cafetalera de Santa Ana, 1869-1881	59
3. Cronología: participación y publicación sobre investigaciones en torno a patrimonio industrial salvadoreño en eventos científicos internacionales	100
4. Estaciones del Distrito 3, Acajutla-San Salvador, de la compañía inglesa The Salvador Railway Company Limited	119
5. Estaciones del Ramal "D", perteneciente al Distrito 3, Sitio del Niño-Santa Ana, de la compañía inglesa The Salvador Railway Company Limited	120
6. Estaciones del Distrito 2, Soyapango-San Jerónimo, de la compañía norteamericana The International Railways of Central American	120
7. Estaciones del Ramal "C", perteneciente al Distrito 2, Taxis Junction-Ahuachapán, de la compañía norteamericana The International Railways of Central American	121
8. Estaciones del Distrito 1, Puerto Cutuco-San Salvador, de la compañía norteamericana The International Railways of Central	121

American

- | | |
|---|-----|
| 9. Propuesta clasificación “Servicio público” para conjunto ferroviario sitio del Niño | 150 |
| 10. Propuesta clasificación “Soporte técnico y administrativo” para conjunto ferroviario sitio del Niño | 150 |
| 11. Inmuebles identificados en conjunto ferroviario Sitio del Niño | 155 |

LISTA DE FIGURAS

Figura	Página
1. Máquina para hilar algodón de James Hargreaves	31
2. Máquina hiladora de Richard Arkwright	32
3. Prototipo The Rocket, creada por G. Stephenson	36
4. Producción de añil, 1807-60	57
5. Zonas cafetaleras de El Salvador	57
6. Aduana Acajutla	73
7. Estación ferroviaria Ateos	76
8. Locomotora N° 9, patio ferroviario Santa Ana	78
9. Locomotora Baldwin 430, estación ferroviaria Chalchuapa	79
10. Estación ferroviaria Chalchuapa, sala de espera	79
11. Antigua estación ferroviaria Nejapa	80
12. Mapa indicando trazo férreo existente para 1900	81
13. Estación San Salvador, propiedad de “The Salvador Railway Company Limited”	82
14. Estación ferroviaria San Miguel	88
15. Estación ferroviaria San Vicente	89
16. Estación ferroviaria Ahuachapán	91
17. Distribución de línea férreas por empresas concesionarias	115
18. Redistribución de líneas férreas, por “Distritos”	117

19.	Redistribución de líneas férreas, por “Ramales”	118
20.	Vista satelital del Conjunto ferroviario Sitio del Niño	123
21.	Tendido ferroviario existente para 1890, en el actual Occidente salvadoreño	125
22.	Tendido ferroviario existente para 1900	127
23.	Aislador (a) y circuito eléctrico (b)	132
24.	Remache metálico	132
25.	Clavo metálico, utilizado para sujetar riel y durmiente	132
26.	Plancha metálica, utilizada como base para riel y durmiente, ambos sujetos por clavos	133
27.	Tanque para almacenamiento de agua	134
28.	Estación ferroviaria Sitio del Niño	135
29.	Plataforma (1)	136
30.	Tanque para almacenamiento de petróleo	136
31.	Casa sección (1). Exterior (a) e interior (b)	137
32.	Sanitarios	138
33.	Casa sección (2)	139
34.	Casa de bombeo o bomba. Exterior (a) e interior (b)	140
35.	Casa sección (3). Fachada principal (a) y trasera (b)	141
36.	Pozo (agua)	142
37.	Plataforma (2)	142
38.	Puente ferroviario sobre Río Sucio	143
39.	Materias primas utilizadas para la construcción de	146

inmuebles en Sitio del Niño: ladrillo (a), madera (b), deploye (c), roca volcánica (d) y tule (e)

- | | | |
|-----|---|-----|
| 40. | Evidencia extracción ilícita de objetos metálicos. Resto de tubo metálico, tanque de agua (a) y riel cortado (b) | 158 |
| 41. | Estado de conservación de algunos inmuebles en Conjunto ferroviario Sitio del Niño. Sala de espera, estación ferroviaria (a), Casa sección (1), vista desde el Oeste (b), Sanitarios (c) y Casa sección (3), vista desde Este (d) | 159 |

LISTA DE GRÁFICOS

Gráficos	Página
1. Estado de conservación, según análisis en campo de la infraestructura ferroviario en conjunto ferroviario Sitio del Niño	156

INTRODUCCIÓN

Durante los siglos XVIII y XIX Europa experimentó una serie de transformaciones en su sistema social, económico y tecnológico debido a un proceso de industrialización que marcaría un hecho importante en la historia de la humanidad.

Este proceso de industrialización trajo consigo innovaciones en la arquitectura, la ingeniería, los medios de comunicación a vapor y con ello el uso e incorporación de nuevas materias primas, determinadas por el uso creciente del hierro como elemento principal y no como material secundario tal y como se había utilizado en épocas anteriores a la Revolución Industrial. Además, la Revolución Industrial fue muy trascendental, debido a que sus efectos se manifestaron mundialmente, evidencia de ello es que algunos países en diferentes partes del mundo tuvieron sus primeros contactos con aquellos países industrializados a través de los vapores y posteriormente el ferrocarril. El ferrocarril, como tal fue uno de los medios de comunicación terrestre más importantes de la era industrial, pues, es un objeto de estudio significativo, debido a que este novedoso sistema de transporte no solamente se diseminó en Europa sino también en el mundo entero para suplir diferentes necesidades.

Evidencia de lo antes mencionado, es Latinoamérica, incluido El Salvador pues no fue la excepción, ya que a finales del siglo XIX el país estaba acogiendo este moderno sistema de transporte que transformaría no solamente las bases económicas sino también, a la sociedad y por ende su

paisaje con la introducción o construcción de arquitectura ferroviaria u obras de ingeniería en diferentes partes del actual territorio salvadoreño. Llámese estaciones ferroviarias, túneles, puentes, tanques, y demás complejos arquitectónicos.

Es por ello que este proyecto de graduación se encuentra enfocado en el Ferrocarril y específicamente en el Conjunto ferroviario Sitio del Niño, ubicado en el municipio de San Juan Opico, departamento de La Libertad, puesto que es un tema relevante y poco investigado desde la perspectiva de la Arqueología Industrial; que en El Salvador no ha tenido mayor difusión. Sin embargo, se están sentando las bases de esta disciplina, con la implementación en los últimos años de algunos trabajos en esta línea de investigación arqueológica.

CAPITULO I OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN Y MARCO TEÓRICO

1. Justificación

Actualmente, El Salvador como territorio geográficamente delimitado posee muchos vestigios arqueológicos resultados de una actividad humana pasada; esto puede ser de origen prehispánico, época colonial, época del contacto industrial y contemporáneo. Cada una de estas etapas de la historia de El Salvador tiene remanentes propios que permiten a los investigadores analizar e interpretar el contexto de la sociedad.

Es por ello, que las razones para llevar a cabo esta investigación se centran en un lapso en el cual El Salvador hacía uso de un medio de transporte evidencia física de la Revolución Industrial, debido a que fue un acontecimiento de gran relevancia no solamente para Inglaterra, sino también para el resto del mundo incluido El Salvador, pues se produjeron cambios significativos que dieron pauta para hacer uso del ferrocarril, como medio de transporte terrestre. Asimismo, con el movimiento ferrocarrilero fue indispensable construir obras arquitectónicas e ingenieriles, tales como las estaciones ferroviarias distribuidas en diferentes partes del actual territorio salvadoreño, además de las estaciones se erigieron otro tipo de obras como puentes, túneles, bodegas y tanques de almacenamiento de agua y petróleo entre otras.

Sin embargo, toda esta infraestructura edificada con el paso del tiempo entra en un proceso de deterioro paulatino perdiéndose con ello, la integridad del patrimonio ferroviario y su historia. Este es un problema por el que atraviesa no solamente el patrimonio industrial “ferroviario” salvadoreño sino, también a nivel mundial.

Es por ello, que debido a la lenta desaparición del patrimonio ferroviario ya sea a consecuencia del paso del tiempo o la intervención del ser humano; se genera la necesidad de realizar una investigación bibliográfica en donde se pueda recolectar la mayor cantidad de información posible referente al ferrocarril y su arquitectura, teniendo como objeto de estudio el Conjunto ferroviario de Sitio del Niño ubicado en el municipio de San Juan Opico, departamento de La Libertad y tratar de discernir por medio del análisis de su arquitectura y la cultura material su funcionalidad como parte intrínseca del extenso sistema ferroviario salvadoreño.

2. Planteamiento del problema

Los cambios que se producen a partir de la Revolución Industrial, iniciada en Inglaterra a mediados del siglo XVIII, se traducen en procesos de cambios constantes y crecimientos continuos donde intervienen diferentes factores como: las transformaciones sociales, cambios económicos y políticos y avances tecnológicos materializados en las diferentes invenciones, primordialmente en la aparición de las máquinas. Instrumentos importantes, debido a que sustituyen la energía manual por otra sustentada en la utilización del vapor y resultado de ello es el desplazamiento de los barcos

de vela por los vapores y los carruajes por el ferrocarril. A consecuencia de las permutas antes abordadas, la Revolución Industrial como tal, constituye un periodo histórico importante debido a que es parte intrínseca a los múltiples cambios experimentados por el ser humano como un ente versátil a través del tiempo.

Sin embargo, el fenómeno industrializador fue un movimiento que se expandió fuera de las fronteras inglesas, es decir, que todas las regiones del mundo fueron participes y receptores de los beneficios e innovaciones que la Revolución Industrial ofrecía.

La región Centroamericana incluido el actual El Salvador, se adentró a la dinámica industrializadora, pues, la Revolución Industrial llega al país en un primer momento a través de los vapores y a finales del siglo XIX por medio del ferrocarril y todo aquello relacionado a este medio de transportes.

Pero, para que esto se concretizará, la economía de El Salvador, tenía que ser una economía estable y esta estabilidad que necesitaba el país se sustentó en la producción del café, como principal producto agroexportador y el añil como producto secundario. Esto dio pauta al proyecto ferrocarrilero, el cual exigía una inversión constante debido a lo significado de la aspiración ferrocarrilera, en donde, se tuvo que diseñar o acomodar el trazo ferroviario con los intereses y pretensiones que se tenían, es decir, la conexión directa con los puertos marítimos de Acajutla, La Libertad y La Unión.

Cuando el proyecto ferrocarrilero da inicio, con la construcción y prolongación de las líneas férreas en un primer momento en la zona centro-occidente del actual El Salvador y posteriormente las zonas oriental-centro-occidente hasta interconectar con el ferrocarril de Guatemala, análogamente se planifican y se erigen diferentes obras arquitectónicas e ingenieriles que datan desde finales del siglo XIX hasta inicios del siglo XX, y además, aunado a los diferentes inmuebles también se encuentran todos aquellos bienes muebles que formaron parte indispensable del movimiento ferrocarrilero y que hoy día son parte del extenso patrimonio industrial “ferroviario” que posee el país.

Sin embargo, a consecuencia del creciente deterioro provocado por agentes biológicos y la intervención del ser humano, es indispensable que el patrimonio industrial ferroviario se vuelva un objeto de estudio importante, no solamente desde disciplinas como la ingeniería y arquitectura, sino también desde la perspectiva arqueológica, ya que, hoy día es un campo poco estudiado y que se torna fundamental para comprender una época en que el actual El Salvador hacía uso de un medio de transporte derivado del fenómeno industrial.

Para la presente investigación, se delimitó como objeto de estudio el Conjunto ferroviario de Sitio del Niño, ubicado en el municipio de San Juan Opico, departamento de La Libertad, ya que posee una extensa infraestructura arquitectónica que va desde la clásica estación ferroviaria

hasta otras edificaciones anexas que se pueden tornar importantes funcionalmente.

Por tanto, en base a la evidencia arquitectónica que posee hoy día el Conjunto ferroviario de Sitio del Niño ¿se puede determinar la función o funciones que se realizaron en Sitio del Niño como parte intrínseco del extenso sistema ferroviario?

3. Hipótesis

En base a la evidencia arquitectónica del Conjunto ferroviario de Sitio del Niño, ubicado en el municipio de San Juan Opico, departamento de La Libertad, los inmuebles y muebles demuestran que éste ejercía funciones de servicio público y soporte técnico-administrativo.

4. Objetivos de la investigación

4.1. Objetivo general

Identificar a través de la arqueología industrial, como a partir de los elementos de la arquitectura ferroviaria se puede entender las diversas funciones del Conjunto ferroviario de Sitio del Niño, ubicado en el municipio de San Juan Opico, departamento de La Libertad.

4.2. Objetivos específicos

- Conocer históricamente el proceso constructivo del ferrocarril en El Salvador para comprender a través de las fuentes históricas y la arquitectura su funcionalidad.

- Registrar, documentar e identificar a través de la arquitectura y la cultura material, cuáles fueron las funciones principales del Conjunto ferroviario de Sitio del Niño, ubicado en el municipio de San Juan Opico, departamento de La Libertad.

5. Metodología

La investigación que se presenta en este documento, se desarrolló en base al tipo de estudio arqueológico e histórico. La técnica de investigación es a partir de: fuentes documentales y prospección superficial. Pues, consiste en un estudio de carácter exploratorio y descriptivo, a través de visitas de campo, obteniendo el registro fotográfico, ubicación, mapeo preliminar, descripción y análisis de los artefactos culturales y de los datos conseguidos en campo.

Referente a la metodología utilizada, se hizo necesario el uso de dos métodos, el primero de ellos: el método heurístico fundamental para la búsqueda y recopilación de fuentes documentales primarias y secundarias, para luego de realizar un análisis y crítica de dichas fuentes, elaborar la síntesis historiográfica de los diversos trabajos de investigación, relacionados a la temática que se desarrolló en este trabajo. El segundo método utilizado fue: el método hermenéutico, como parte importante de la lectura, comprensión e interpretación de las fuentes obtenidas a partir de la búsqueda y recopilación de las mismas.

6. Marco teórico conceptual

A continuación se desarrollarán conceptos fundamentales que serán utilizados a lo largo de esta investigación, pues son indispensables para la comprensión y redacción del siguiente apartado. De forma general se abordará el origen de la Arqueología Industrial, los puntos de vista de las diferentes escuelas teóricas en cuanto a la disciplina y al Patrimonio Industrial.

6.1. Origen de la Arqueología Industrial

La Arqueología Industrial como disciplina es muy reciente, surge a mediados del siglo XX, y a partir de esa fecha se ha diseminado por el resto del mundo obteniendo así una diversidad de investigaciones. Sin embargo algunos autores consideran que el interés por el estudio del pasado industrial es más temprano y data del siglo XIX, ejemplo de ello es Represa & Helguera (1997) citado en Casado, 2009) ellos aseveran que:

El origen del término de arqueología industrial se remonta al siglo XIX, mucho antes de que surja como disciplina, y curiosamente ya en aquel momento está asociado a establecimientos preindustriales: así lo usa en 1876 el varón de Verneilh proponiendo el estudio de distintas forjas francesas datadas entre los siglos XVI al XVIII y poco más tarde, en 1896, lo utiliza el arqueólogo e historiador portugués Sousa Viterbo en un artículo titulado “Arqueología Industrial Portuguesa”

dedicado a los molinos que, por aquel entonces estaban en trance de desaparecer (Casado, 2009, p. 1).

De igual manera, Trinder (1992) citado en García & Rivas (2007) y Mendes (2009) ambos autores coinciden que, la propuesta realizada por Francisco Sousa Viterbo fue algo innovador al referirse a la evidencia física de las industrias, con ello generaba una vaga idea de lo que en un futuro se concebiría como Arqueología Industrial¹. De manera que, fue hasta la década de 1950 y 1960, cuando la Arqueología Industrial surgiría como disciplina académica.

6.2. Siglo XX, los albores de una disciplina: Arqueología Industrial

Como ya se ha mencionado en párrafos anteriores, esta disciplina arqueológica nace a mediados del siglo XX específicamente en los decenios de 1950-1960 en Inglaterra así lo documentan diversos autores que han abordado investigaciones referente al tema (García, 2011; Vicenti, 2007; Therrien, 2008 entre otros) y surge precisamente como una *“necesidad de estudiar y conservar el patrimonio industrial ligado (...) a su época de mayor esplendor –Revolución Industrial–”* (García, 2011, p. 165). Ya que existía un temor a que las obras de ingeniería y arquitectura que se habían construido

¹ Es posible que durante el siglo XIX existió un intento por crear las bases de la Arqueología Industrial como una disciplina, sin embargo, fue hasta el siglo XX que alcanzó la popularidad necesaria y se consolidase como una disciplina.

llegasen a desaparecer completamente sin dejar huella alguna, así lo concibe Trachana (2008) cuando hace hincapié que:

A partir de los años 60 se ha ido formando una conciencia del valor de una cultura en vías de extinción y se definía una disciplina propia para estudiar el mundo moderno: la "Arqueología industrial". (...). Los restos materiales de dicha cultura, en muchas ocasiones señeros ejemplares de la tecnología, de la ingeniería o de la arquitectura se encontraban en peligro de extinción si no habían ya desaparecido lo, que por otro lado, constituía un proceso natural tratándose de los resultados de la tecnología moderna, siempre superada por sí misma muy rápidamente y declarada obsoleta (Trachana, 2008, p. 7).

Oscar García comenta que:

La Arqueología Industrial, que nació en el Reino Unido de los años cincuenta y sesenta, ha visto evolucionar sus aspectos metodológicos y patrimoniales a lo largo de más de cincuenta años. Desde las primeras publicaciones orientadas a salvar monumentos relacionados con el pasado industrial inglés, como estaciones de ferrocarril que estaban siendo destruidas impunemente ante las reconstrucciones y las ansias de progreso tras la II Guerra Mundial, (...) (García, 2009, p. 276).

Los daños ocasionados durante la II Guerra Mundial debido a los bombardeos fueron severos, y los restos industriales estaban sometidos a un proceso de destrucción y desaparición paulatina.

Un ejemplo emblemático fue la destrucción de una obra arquitectónica muy importante de ese pasado célebre en Inglaterra y que causo indignación entre la sociedad y fue *“la destrucción de la Euston Station de Londres en 1962, construida en 1835-39”* (Vicenti, 2007, p. 3). Manuel Cerdà infiere que la destrucción de un pórtico dórico de la Euston Station de Londres, proyectada por el arquitecto Philip Hardwick y de inspiración clásica, fue una fecha clave e importante para la consolidación de la disciplina (Cerdá, 2008, p. 25).

Posterior a este suceso y el afán de protección; florecieron una infinidad de asociaciones que se interesarían por el bienestar, conservación y protección del Patrimonio Industrial; surgiendo en un primer momento en Inglaterra y más tarde difundiéndose en otros países. Algunos ejemplos de estas asociación fueron: en 1959, el National Survey of Industrial Monuments (Inglaterra); The International Committee for the Conservation of Industria Heritage, y en 1986, la Asociación Española del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública (España), entre otras. Además, en conjunto a estas asociaciones se motivó a la organización de conferencias, congresos y seminarios.

Es importante recalcar que el surgimiento de la Arqueología Industrial está claramente vinculado al interés por los restos materiales de la Revolución Industrial en Inglaterra y es a partir de ello, que se proponen las primeras definiciones. Sin embargo, es notable que Ignacio Casado G. (2009), comentase sobre el espontaneismo con que nace la Arqueología Industrial, y las propuestas de autores como Michael Rix, Kenneth Hudsson, Angus Buchanan, entre otros; realizarán donde adjudican un interés más por las cosas (restos materiales) que por los seres humanos. Esto justifica, en un primer momento que el interés esencial era la conservación, la protección y la catalogación de las edificaciones, es decir, el estudio era meramente superficial. Por tanto, los primeros conceptos que se acuñaron sobre Arqueología Industrial fueron modificándose paulatinamente hasta adoptar una fase ya no impalpable; más bien, una fase de investigación interpretativa donde el objeto de estudio ya no sería el bien como tal, sino que a través de ellos tratar de comprender el ambiente social y cultural de la época.

Además, existe cierta inestabilidad y confusión al tratar de abordar el origen de esta disciplinal, debido a un vínculo estrecho entre Patrimonio Industrial y Arqueología Industrial, así lo confirman autores como: Vicenti (2007, p. 3) cuando asevera que *“la Arqueología Industrial nació, por lo tanto, muy ligada al Patrimonio Industrial y al movimiento conservacionista de los monumentos de la Era Industrial”*.

De acuerdo a Guiral et al:

La Arqueología Industrial empezó a configurarse como una disciplina (...), como consecuencia de la necesidad de estudiar y conservar el Patrimonio Industrial relacionado con la Revolución Industrial, que corría peligro de desaparición con el avance de las nuevas tecnologías; la respuesta a este peligro fue el intento de conservación del Patrimonio Industrial que surgió antes de la definición de la disciplina encargada del estudio (...) (Guiral et al., 2012, p. 132).

García afirma que:

Ante ese peligro de “extinción”, y a diferencia de lo que ocurría en otras épocas, la conciencia social de la importancia del patrimonio arqueológico industrial y su protección surgió antes que la propia disciplina encargada de su estudio, y a ello se debe gran parte de las carencias metodológicas que dicha disciplina ha arrastrado durante décadas, y que en parte sigue presentando en nuestros días (García, 2011, p. 167).

Durante esa época (siglo XX), existía un ímpetu exorbitante por parte de la sociedad en salvar el patrimonio; y se asumió que la mejor forma de conservar los remanentes industriales era la catalogación e inventario de los mismos, olvidando la complementariedad de la investigación e interpretación de los diversos contextos que eran parte indispensable de las viejas fábricas, minas, molinos, estaciones de ferrocarril, y demás elementos patrimoniales.

Posterior al auge de esta disciplina en Inglaterra, la misma; traspasó fronteras y fue acogida por países interesados en la protección de su patrimonio creando nuevas perspectivas en torno a la Arqueología Industrial. De manera que es importante conocer los avances que ha experimentado la Arqueología Industrial y el objetivo primordial de las diferentes escuelas teóricas tales como: la escuela inglesa, francesa, italiana y española, para tratar de obtener un mejor panorama sobre, qué es o se entiende por Arqueología Industrial y la diferencia que existe entre Patrimonio Industrial.

6.3. Escuela inglesa

No existe duda alguna que fue en Inglaterra donde se creó y se le dio forma a la disciplina en sus primeros momentos. Por tanto, parecía inevitable que al implementar tareas de preservación se necesitaría de un corpus teórico. Es por esa razón y de vital importancia conocer a los pioneros ingleses y sus aportes a esta disciplina.

Cabe mencionar que estos protagonistas que contribuyeron a crear los primeros cimientos de la Arqueología Industrial, no eran precisamente arqueólogos. Sin embargo, fueron profesionales que se interesaron por el Patrimonio Industrial. Así lo afirma Hudson (1965), citado en Therrien, 2008):

No necesariamente todos los “arqueólogos industriales” debían ser académicos o profesionales, dado el inmenso cúmulo de monumentos que podía integrar el patrimonio industrial británico, por lo que cualquiera que quisiera realizar la tarea de

inventariar los sitios industriales solo tendría que guiarse por las cartas de registro estandarizadas que se distribuían por todo el país. (...) (Therrien, 2008, pp. 47-48).

Oscar García (2009) propone, basándose en la Historiografía Inglesa a un grupo de individuos que brindaron su aporte a la Arqueología Industrial; estos son: Michael Rix, Kenneth Hudson, Angus Buchanan, Dianne Newell, John Pannell y Marilyn Palmer.

En 1955, un profesor de Literatura inglesa en el Department of Extramural Studies de la Universidad de Birmingham Michael Rix, fue el primero en hablar del término arqueología industrial² (Vicenti, 2007). Sin embargo Cerdà (2008), adjudica a Donald Dudley profesor de latín de la misma Universidad como un contribuyente al desarrollo del concepto, ya que en 1950; empieza a organizar visitas con alumnos a instalaciones industriales antiguas, pero al parecer su mayor aporte fue el crear conciencia sobre la importancia de la defensa del Patrimonio Industrial. De manera que M. Rix, en su contextualización del término enfatizaba la importancia de inventariar y preservar los vestigios antes que estos llegasen a desaparecer.

Posteriormente, Kenneth Hudson en 1963 define por vez primera la disciplina de Arqueología Industrial en su libro titulado: *Industrial Archaeology: An Introduction*. Y es considerado el padre de la disciplina y

² 1955, fue el año de publicación de un artículo titulado "Industrial Archaeology" en la revista *The Amateur Historian*; por autoría de M. Rix, en donde hace mención del término.

quién además fue un gran difusor de la misma dentro y fuera de Inglaterra. Según Aguilar (1998), citado en Vicenti, 2007, p. 3) Hudson concibió a la Arqueología Industrial como un descubrimiento, catalogación y estudio de los restos físicos del pasado, para conocer a través de ellos aspectos significativos de las condiciones de trabajo, procesos técnicos y productivos.

Sin embargo, un logro significativo a nivel académico fue la introducción y creación de una sección universitaria en 1966, específicamente en la Universidad de Bath, que estaría a cargo de Angus Buchanan.

Es fundamental que estos avances referente a las primeras definiciones de los pioneros de esta disciplina, englobaran o se limitarían solamente a la recopilación de información y descripción de edificios y maquinaria del pasado industrial inglés; creando por si una fase de inventario. Y posterior a esta fase, surgieran diferentes críticas a los inicios poco sólidos de la Arqueología Industrial, mejorando la concepción del término.

Tal y como lo contextualiza J. Panell al concebir la Arqueología Industrial como parte del estudio de la historia y que debe abarcar todos los periodos del pasado, creando una visión diacrónica. Es decir, se encargaría de los restos de las actividades industriales pasadas realizadas en cualquier época.

Para Dianne Newell la Arqueología Industrial, no se restringe en considerar a las fábricas y minas simplemente como obras espectaculares de arquitectura e ingeniería, sino como lugares de trabajo. Básicamente se estaba creando una fase de interpretación.

Para Marilyn Palmer considerada como la máxima representante actualmente de la disciplina define la Arqueología Industrial como *“el estudio de un periodo abarcando los testimonios físicos del desarrollo social, económico y tecnológico del periodo que se inició con la industrialización”* (Palmer, 1990, citada en García, 2011, p. 172).

De manera que, si realizamos una analogía entre los primeros intereses de la Arqueología Industrial y como se visualiza hoy día, esta dista mucho. Ya que esta disciplina era la encargada en un primer momento del registro, catalogación y descripción del Patrimonio Industrial, aunque estaba concebida con una visión diacrónica es decir, que recorre todos los periodos de la historia, desde la prehistoria hasta la actualidad; la cual busca, analiza e interpreta los restos de industria humana, ya sea un bifaz o una máquina de vapor. (García, 2011; Vicenti, 2007). Pero, en la práctica se centraron en el patrimonio más amenazado y el más rentable para sus intereses patrióticos: los elementos que conformaron el pasado y la gloria de la Revolución Industrial Británica, monumentos que iban quedando en el recuerdo ante el avance del progreso de la segunda mitad del siglo XX (García, 2010, p. 276).

6.4. Escuela francesa

En muy poco tiempo esta disciplina fue acogida por otros países interesados en su Patrimonio Industrial. Ejemplo de ello fue Francia, que al igual que en Inglaterra hicieron grandes contribuciones a la disciplina

aportando sus propias concepciones entre los principales destacan: Philippe Bruneau, Pierre Yves Balut, Maurice Daumas y Louis Bergeron.

Esta escuela es muy particular, debido a la existencia de dos posturas diferentes en la manera de visualizar la Arqueología Industrial. En una primera postura destacan P. Bruneau y P. Y. Balut. Y en una segunda M. Daumas y L. Bergeron. A continuación se abordarán cada una de estas posturas.

Bengoetxea, comentan sobre la primera postura: *“Es una corriente que no da a la Arqueología Industrial autonomía como disciplina y la incluye dentro de un marco más amplio, que denomina Arqueología del Mundo Moderno y Contemporáneo”* (Bengoetxea, 2010, p. 590). Esta es la idea de Bruneau y Balut, quienes desde el Centro de Arqueología del Mundo Moderno de la Universidad de la Sorbona, incluyen dentro de la disciplina la fase preindustrial. De esta manera podían estudiar el pasado industrial moderno y contemporáneo.

Pero, porqué estudiar el pasado moderno y contemporáneo dentro de la Arqueología Industrial. Guiral et al, comenta:

El término Arqueología Postmedieval es el más utilizado especialmente por las escuelas anglosajonas e Italia, definiendo la época Moderna no en el sentido diacrónico de continuidad de la época Medieval, sino como un momento de transición entre sociedades feudales y capitalistas, en el que

continúa y desarrolla un modo de producción. De manera que, la escuela francesa opta por una denominación de Arqueología Moderna y Contemporánea, considerando que la historia Medieval no le sigue un periodo Postmedieval, sino una historia Moderna y Contemporánea (Guiral et al., 2012, p. 131).

Es decir, que por vez primera es cuestionada la autonomía de la Arqueología Industrial como disciplina además, incluye en sus objetivos de estudio no solamente las sociedades capitalistas si no también las sociedades de la fase preindustrial. Además apostaban por la *“separación profesional entre arqueólogos (restos materiales) e historiadores (documentos escritos)”* (García, 2011, p 178).

En una segunda tendencia, más acorde a una visión autónoma e independiente destacan los autores Louis Bergeron y Maurice Daumas (García, 2009; Vicenti, 2007). El cual, proponen *“una arqueología con una metodología propia, ante la necesidad de estudiar un patrimonio tan problemático y con tantas fuentes de estudio, (...)”* (García, 2009, p. 277). Además de imaginar una arqueología autónoma, ellos apostaban por una combinación entre los restos materiales y documentos escritos para un estudio más completo de la Arqueología Industrial he aquí una contradicción muy notoria entre estos precursores de la disciplina por una parte se persigue una separación y por la otra un trabajo conjunto. Pero hay que destacar que ambas partes con posturas diferentes coincidían en tratar de proporcionar una entidad específica a dicha disciplina arqueológica.

6.5. Escuela italiana

Referente a los representantes de esta escuela tenemos a: Antonello y Massino Negri, reconocidos gracias a la publicación de *L'archeologia industriale* en 1978. Y Andrea Carandini que según García, se destaca por el protagonismo dentro de la escuela italiana (García, 2009, p. 278). Considerándolo como el máximo representante.

Ellos concebían a la Arqueología Industrial, como una arqueología de las sociedades capitalistas puesto que era asociada a las actividades de producción (García, 2011, pp. 178-179). Es decir, que la fábrica como tal era considerada como punto de encuentro de los factores de producción, la máquina como un instrumento en donde el individuo realiza un trabajo para producir mercancías y la vivienda o barrios obreros, la vías y medios de comunicación, es el resultado y/o producto de la actividad industrial.

Guiral et al, comenta referente a como era concebida la Arqueología Industrial:

Arqueología del modo de producción capitalista, cuyo testimonio material es el objeto industrial. Bajo este punto de vista la Arqueología Industrial sería la Arqueología de las Sociedades Contemporáneas que surgen tras la Revolución Industrial y por tanto su estudio abarcaría, no solo las actividades industriales sino todas las manifestaciones de la cultura material de las Sociedades Capitalistas, por lo tanto

sería un medio para la comprensión de las sociedades a las que está vinculada y cabría definirla como Arqueología de las Sociedades Capitalistas. (...) (Guiral et al., 2012, p. 133).

En base a lo anterior, el interés de esta disciplina serían: los restos físicos, las formas de vida del obrero y burgués, las innovaciones tecnológicas y las relaciones económicas y sociales. Obteniendo así un estudio de un pasado en donde acontecieron grandes avances y revoluciones.

6.6. Escuela española

Concerniente a la escuela española, Rafael Aracil es considerado como el padre y pionero de esta disciplina (García, 2009, 2011; Vicenti, 2007). Dentro de la historiografía española destacan otros autores que han brindado su aporte a dicha disciplina podemos mencionar: M. D. Ramos, S. Forner, M. Cerdà, A. Vicenti Partearroyo entre otros. Además es importante destacar que la primera publicación referente a la Arqueología Industrial en España data de 1980, a cargo de Aracil, Cerdà y García Bonafé, titulada Arqueología Industrial de Alcoi.

En cuanto a los aportes y logros de Rafael Aracil, Cerdà comenta:

Rafael Aracil, ya entonces profesor de la Universitat de Barcelona, había sabido de la existencia de la disciplina en Gran Bretaña e impulsó el proyecto, como también las I Jornadas sobre la Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial, que se celebraron en Bilbao en 1981 organizadas

por la Generalitat de Catalunya y el Gobierno Vasco (Cerdà, 2008, p. 35).

Lo antes expresado, es relevante ya que según García la Escuela española fue influenciada por la Escuela Inglesa, en cuanto al concepto de Patrimonio Industrial como vestigio de la Era Industrial, de la Italiana el ampliar el registro a estudiar por la Arqueología Industrial, incluyendo el registro material creado por las sociedades modernas y contemporáneas en general, y no tanto industrializadas (García, 2011, p. 179). Sin embargo, debido a la industrialización lenta y tardía que experimentó la Península Ibérica, se hizo necesario que la escuela española realizará un ajuste en cuanto a la definición de Arqueología Industrial es decir, una periodización acorde a su desarrollo regional. Tomando como áreas de investigación: Las Manufacturas Reales, los telares y todas las pequeñas industrias desde la Época Moderna hasta la actualidad, con especial énfasis la etapa capitalista (Roura, 2011, p. 177). Puesto que es en esta época donde se producen cambios económicos importantes que afectan a la sociedad y cultura.

6.7. Arqueología Industrial en la actualidad

Ha pasado más de medio siglo para que se adoptara el término de Arqueología Industrial, como una disciplina de estudio del Patrimonio Industrial. Por ende existe un historial muy extenso desde las diferentes concepciones y/o posturas, el objeto de estudio, la aceptación de esta

disciplina por parte de otros profesionales, la formación de especialistas y creación de entidades afines a la Arqueología Industrial, entre otras cosas.

Sin embargo, actualmente se cuenta con definiciones de Arqueología Industrial y Patrimonio Industrial aceptables, fruto de muchas jornadas a cargo de especialistas, miembros del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial conocido por sus siglas en inglés TICCIH.

El TICCIH, surge a finales del siglo XX con una orientación inclinada a la preservación de la herencia cultural de la industria y las sociedades industriales. Dicha organización fue fundada en ocasión de un congreso que hubo en Ironbridge, Reino Unido. Los primeros pasos de la organización se ejecutaron paralelamente con la creación del Ironbridge Gorge Museum Trust, optimizando espacios de discusión, consolidación, aceptación y difusión en cuanto a esta disciplina. Actualmente, esta organización es considerada un referente importante donde se reúnen especialistas para discutir aspectos sobre Arqueología y Patrimonio Industrial.

Y efectivamente, prueba de ello es la Carta de Nizhy Tagil sobre Patrimonio Industrial, que fue aprobado por delegados reunidos en una Asamblea de carácter trienal, que se llevó a cabo en Moscú, el 17 de julio de 2003.

A continuación las definiciones:

- **El patrimonio industrial** se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.
- **La arqueología industrial** es un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos. La arqueología industrial hace uso de los métodos de investigación más adecuados para hacer entender mejor el pasado y el presente industrial.
- **El período histórico** de principal interés se extiende desde el principio de la Revolución Industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad, incluida. Si bien también se estudian sus raíces preindustriales y protoindustriales anteriores. Además, se recurre al estudio del trabajo y las técnicas laborales rodeadas de historia y

tecnología. (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage [TICCIH], 2003).

Dicha carta, brinda una conceptualización y delimitación temporal referente a Arqueología y Patrimonio Industrial, valores del Patrimonio Industrial, la importancia de un registro completo, protección-conservación, entre otras cosas. Un documento base para la comprensión de esta disciplina arqueológica y la ejecución de futuras investigaciones.

En base a lo anterior, se considera importante retomar estos conceptos para la ejecución de la presente investigación, ya que proporcionan un cuerpo de información clara y concisa que ayuda a la comprensión de la Arqueología Industrial; como disciplina y su Patrimonio; como objeto de estudio.

CAPITULO II MARCO HISTÓRICO

1. Generalidades

A través del tiempo, el ser humano ha experimentado diversos cambios, pues ha sido una evolución lenta desde la prehistoria, o más aún, desde el Neolítico cuando el humano inicia una vida sedentaria y adopta una economía productiva (agricultura y la ganadería). Sin embargo, como asevera Gutiérrez (2011), existe otro periodo importante aparte del Neolítico que transformó a la humanidad; y se da durante los siglos XVIII y XIX, donde Europa experimenta una serie de transformaciones. Es decir, que la industria toma el lugar de la agricultura como motor o base de su economía, a este cambio se le conoce como “Revolución Industrial”.

La Revolución Industrial, hace referencia a una serie de transformaciones sociales, económicas y tecnológicas en Inglaterra que desencadena, el paso de una economía agraria y artesana a otra dominada por la industria y la mecanización. Lo antes expresado, es respaldado por la definición facilitada por Montes:

“Podemos definir la Revolución Industrial como un proceso de cambio constante y crecimiento continuo, en el que intervienen máquinas, descubrimiento teóricos, capitales y transformaciones sociales, acompañado todo de una renovación en la agricultura, que permite el desplazamiento de

una parte de las masas campesinas a las ciudades (...)

(Montes, 2011, p. 1).

En cuanto a la expresión, son muchos los intelectuales a los cuales se les adjudica el uso por vez primera del término Revolución Industrial; podemos mencionar: en 1845, Engels; 1848, Stuart Mill; 1867, K. Marx; y 1884, Arnold Toymbee, quién lo populariza (Silva & Mata, 2005, p. 23). Todos coincidían en un periodo de constantes cambios en Inglaterra de los siglos XVIII y XIX.

2. Las revoluciones industriales

A partir del siglo XVIII, los seres humanos a nivel mundial han estado en constante transformaciones. Muestra de ello son los procesos que han dado paso a las diferentes revoluciones industriales, considerando un total de tres.

La primera de ellas, obtuvo su fuente de energía en el vapor y el carbón; la segunda, en el petróleo y la electricidad, y la tercera; considerada científica-tecnológica.

A continuación alguna apreciaciones:

- La primera Revolución Industrial, data de mediados del siglo XVIII y parte del XIX; *“donde se produce una aparición masiva de inventos: las fundición de coque; máquinas segadoras, trilladoras y de coser; vehículos de vapor que se aplicaron al ferrocarril (...), y el barco de vapor que entra en lugar del de velas; el telar mecánico con lanzadera*

automática que desplaza a la rueda y la rueca, así como el telar de Jacquard, (...)” (Arranz, 1994, p. 13).

- La segunda Revolución Industrial, *“comprende desde 1870 a 1914/18”* (Silva & Mata, 2005, p. 208). Y fue un tiempo de importantes innovaciones técnicas, energéticas y nuevos tipos de industria. *“Siendo la principal, la sustitución del carbón por el petróleo y sobre todo la utilización de la electricidad, los avances más significativos y con efectos más generalizados sobre la actividad económica”* (Sánchez, 1997, p. 15).
- La tercera Revolución Industrial, al igual que las anteriores revoluciones se desarrollaron diferentes innovaciones de gran impacto, esta última está marcada por la inclusión de la informática, microelectrónica, robótica, reducción de distancias en las telecomunicaciones, entre otras. Inicia a mediados del siglo XX, más o menos en la década de 1950 y 1960 (Arranz, 1994; Ramos, 2002; Roel, 1998).

A lo largo de tres siglos, las sociedades han estado en constante renovaciones e invenciones. Y prueba de ello, es cada una de las revoluciones con sus características particulares, creando así marcadores para diferentes épocas.

Sin embargo, para el desarrollo de esta investigación, es de interés el estudio en los cambios que acontecen durante la Primera Revolución

Industrial, pues es el período de tiempo en el que el estudio de los ferrocarriles se desarrolla.

3. Revolución Industrial en Inglaterra

En Inglaterra coexistieron varios factores que contribuyeron y generaron las condiciones idóneas para que se llevase a cabo la Revolución Industrial. Esta serie de cambios, no se produjeron de manera brusca, sino más bien fue un proceso paulatino; generando una etapa de transformación pasando del feudalismo o antiguo régimen a una etapa industrial, donde surgen una serie de invenciones que ayudaron a la creación de nuevas fuentes de explotación, como por ejemplo las industrias textiles, siderúrgicas y el ferrocarril, además de los cambios políticos y sociales que se produjeron.

Dentro de las transformaciones se hace mención, el factor social; el apareamiento de una sociedad con diferencias de clases, fijadas por la posesión de riquezas y que se conocería como la clase burguesa y otra con adquisición baja como clase proletaria. Pero Inglaterra experimentaría otros cambios, la consolidación de una red bancaria, la agricultura, el comercio, los avances técnicos, la demografía, los transportes, entre otros.

En un primer momento *“la mayoría de los habitantes de Inglaterra ganaban su pan trabajando la tierra”* (Ashton, 2002, p. 32). Pero este patrón cambiaría en épocas posteriores. Debido al cambio en las formas de cultivo y tenencia de la tierra, estas eran basadas en el trabajo de tierras en común, es decir, que los propietarios trabajaban por igual y por ende los beneficios que

obtenían de ellas eran equitativos, aunque para dar paso a la propiedad privada, entrarían en vigor leyes de cercamiento de tierras para abandonar la explotación comunal en los campos, estas leyes se denominarían *“leyes de cercamiento (enclosure acts) promulgadas a partir de 1760, por las cuales se habían parcelados las tierras convirtiéndolas en propiedades privadas netamente diferenciadas y separadas por esos setos que acabarían por configurar un paisaje típicamente inglés: los campos cercados”* (Cortés, 1994, p. 19). Con esta nueva forma de tenencia de la tierra se optaría por el aprovechamiento de la misma *“como la introducción de forrajeros, de prados artificiales, de plantas de escarda, eliminación del barbecho, desarrollo de la ganadería, acondicionamiento del suelo por drenaje, mejoras con margas, etc.”* (George, 1991, p. 518), y con este sistema de aprovechamiento aparecerían nuevos instrumentos destinados para las labores agrícolas.

Además, el aumento y las mejoras en el campo ayudó a generar óptimas condiciones de vida en la población, la gente no moriría por hambrunas causadas por pérdidas en las cosechas; Inglaterra estaba experimentando una etapa fructífera, la tasa de natalidad era alta y la tasa de mortalidad decrecía, este crecimiento poblacional influiría en la industrialización ya que habían consumidores y mano de obra que crearía un incentivo al desarrollo industrial. Ashton comenta: *“una dieta mejor y más variada tuvo sus efectos sobre la salud y la duración de la vida de los obreros, lo que no puede contarse entre las causas menores de la expansión de la producción industrial”* (Ashton, 2002, p. 79).

Pero, a partir de las últimas décadas del siglo XVIII se realizarían importantes innovaciones o avances técnicos que responderían a la satisfacción de necesidades y al desarrollo científico-intelectual, prueba de ellos son las mejoras en la agricultura, posteriormente en la industria minera, transportes, etc. Obteniendo así, que algunos de estos instrumentos se patentaran. Es decir, se otorgaba un documento donde oficialmente se le reconocía a alguien los derechos de una determinada invención. Sáiz comenta:

“La formación de un sistema de patentes se produce en todos los países coincidiendo con la implantación de un modelo de desarrollo basado en la industrialización y en el libre mercado. Es sólo entonces cuando los poderes públicos son conscientes de que es necesaria una adecuada regulación de la actividad inventiva para promover y fomentar el crecimiento y el desarrollo económico. Y lo hacen a través de un conjunto de reglas destinadas a estimular la invención garantizando a su autor la propiedad de su invento y de su explotación a la vez que posibilita su rentabilidad social declarándolo público al cabo de un tiempo” (Sáiz, 1996, pp. 13-14).

Entre las innovaciones por las que se caracteriza este periodo, se hace una recopilación entre las aparentemente simples-sencillas y las de mayor complejidad. A continuación algunos ejemplos: los métodos de drenaje que desarrolló Joseph Elkington; la producción de ganado vacuno con mayor

aprovechamiento, logró adjudicado a Robert Bakewell un ganadero de Leicestershire; Jethro Tull, inventor de la máquina sembradora en 1731; la aplicación de fertilizantes con ayuda de recursos como el estiércol; la lanzadera de Kay; el torno de hilar llamado Jenny de Hargreaves (ver figura 1); el bastidor de Arkwright (ver figura 2); la máquina de hilar llamado mula-jenny de Crompton; sustitución de carbón vegetal por coque; el motor de vapor de Watt y la locomotora de Stephenson. Esta es una secuencia de

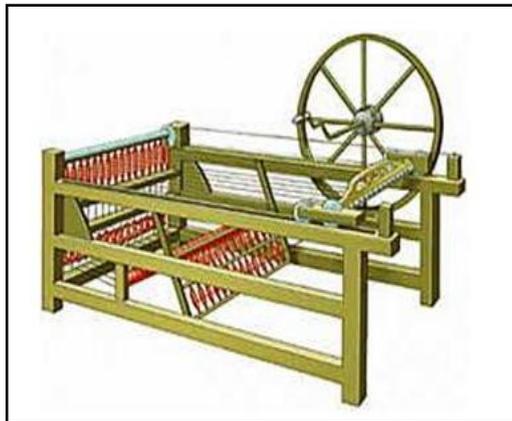


Figura 1. Máquina para hilar algodón de James Hargreaves

Fuente: <http://slideplayer.es/slide/1075380/>

inventos que representan el encanto de un periodo glorioso y satisfactorio en Inglaterra (Ashton, 2002; Gispert, et al., 2001; Sherman & Salisbury, 2009; Wallerstein, 2004;).

La industrial textil, según Ashton se concentró en lugares como “Yorkshire, Spitalfields, Coventry, Norwich, Maccelesfield y

Lancashire” (Ashton, 2002, pp. 39-40). Y se beneficio de los avances técnicos que permitió el aumento de producción, crecimiento comercial interno y externo, trabajar con nuevas materias primas como lino, seda, algodón, etc. Mori comenta:

“Es precisamente en la industria algodonera en donde harán su aparición esos mecanismos que pueden ser definidos como máquinas (...). Y será en ella en la que el capitalismo industrial

mostrará de forma tan clamorosa como repentina sus capacidades intrínsecas de promover progreso técnico, desarrollo económico y, en conjunto, la formación de ese ejército obrero históricamente destinado a favorecer su existencia y, al tiempo, a ponerla continuamente en discusión” (Mori, 1987, p. 44).

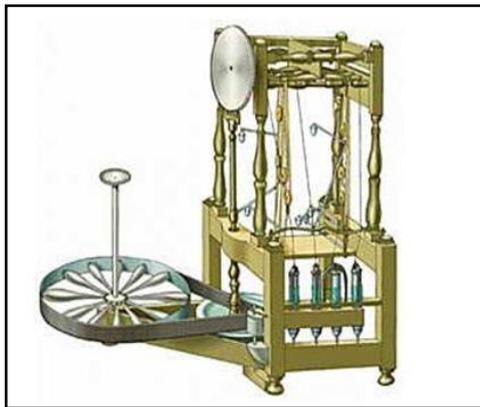


Figura 2. Máquina hiladora de Richard Arkwright

Fuente: <http://slideplayer.es/slide/1075380/>

Sin embargo, los inicios de la tradición textilera se resume especialmente en uno de los frutos de la economía campesina, utilizando la lana como materia prima nativa, obteniendo un producto de calidad e ideal para el clima de Europa. Además, la lana incluía un largo proceso: se

escogía la lana, se limpiaba, a veces se teñía, se peinaba y se separaba los bellos cortos de los largos. Pero, el éxito espectacular de la mecanización industrial se logró en la textil algodonera, materia prima abundante y barata, y era importada del Levante, las Indias Occidentales y Norte América (Ashton, 2002; Silva & Mata, 2005). Esto justifica la demanda en el mercado, debido al crecimiento demográfico y propició el desarrollo. En cuanto a invenciones podemos mencionar: la lanzadera de John Kay, la máquina de hilar de James Hargreaves, el bastidor de Richard Arkwright utilizando en un

primer momento energía humana y posteriormente energía hidráulica, Máquina de hilar de Samuel Crompton; denominada mula-jenny (castellano: hiladora intermitente), telar mecánico de Edmund Cartwright que es sometido a mejoras obteniendo finalmente el telar automático gracias a la contribución de Roberts.

La industria siderúrgica fue otro sostén de la Revolución Industrial, concentrándose en regiones como Sheffield, Glasgow, Newcastle, Cardiff, etc., ayudó a satisfacer la creciente necesidad de máquinas destinadas a la agricultura o la industria textil y los medios de transportes. Alcanzando su cúspide con la utilización del carbón mineral que reemplazo al carbón vegetal, convirtiéndose así en la principal fuente de energía. Esto *“debido a que a mediados del siglo XVIII los bosques ya estaban tan reducidos que la industria de hierro en Inglaterra se veía frente a una grave crisis”* (Krebs, 2006, p. 393). Estella, Arribas y de Haro comentan:

“La industria británica que revolucionó su tecnología en el último cuarto del siglo XVIII fue la siderurgia (...). Las innovaciones del siglo XVIII permitieron a las industrias británicas abandonar el carbón vegetal (recurso en franco proceso de desaparición) para adoptar el carbón mineral (muy abundante) (...).” (Estella et al., 2001, p. 59).

Esta industria aparentemente experimentó dos fases, la primera de ellas por la demanda en la industria agrícola y textil y la segunda por la creciente

demanda ferroviaria. Pero las innovaciones que se produjeron fueron trascendentales ya que contribuyeron a la mayor explotación y aprovechamiento de materia prima y mano de obra. Podemos mencionar: el invento de Abraham Darby, quién desarrolló un método para fundir hierro mediante carbón-coque³, Henry Cort patentó la máquina de pudelación⁴ y laminado que permitió la producción de hierro forjado, Newcomen fabrica una máquina de fuego y aire (bomba de vapor), la cual sería denominada como la primera máquina de vapor atmosférica, y que en épocas posteriores sería perfeccionada por James Watt, con la invención del condensador y la utilización de presión del vapor en lugar de presión atmosférica (Ashton, 2002; Delgado, 2005; Estella et al., 2001; Krebs, 2006; San Juan, 1993).

La máquina de vapor representa el mayor invento de la primera Revolución Industrial y da la pauta para un cambio en los medios de transporte terrestre y marítimo desplazando al barco de vela por el barco de vapor y las carretas y caballos por el ferrocarril. Cabe recalcar que no es una industria como tal, sin embargo se convierte en un motor de desarrollo además demandaría cantidades elevadas de hierro y otro tipo de materiales. Brom asevera:

“El aumento de la producción textil, minera y de otras especialidades, requería el mejoramiento del transporte. A

³ Coque: Del inglés Coke. Combustible sólido, ligero y poroso que resulta de calcinar ciertas clases de carbón mineral. (Real Academia Española).

⁴ Pudelar: Hacer dulce el hierro colado, quemando parte de su carbono en hornos de reverbero. (Real Academia Española).

principios del siglo XIX aparece el barco de vapor, y en la tercera década del mismo siglo, George Stephenson descubre la forma de aplicar la máquina de vapor al transporte terrestre: la locomotora” (Brom, 1973, p. 177). Pero, para que esto fuese una realidad se requirió de aportes constantes.

El ferrocarril como tal, tiene sus orígenes en las minas carboníferas ya que es allí donde se hace uso de *“rieles de madera que permitían el acarreo de carbón por vagones que iban de las minas hasta los ríos, donde (...) lo llevaban a puertos distantes”* (Ashton, 2002, p. 49). De igual manera es en ese contexto minero donde se desarrolla por vez primera una máquina de vapor, utilizada para extraer agua de las minas y donde se mencionan los aportes de Thomas Savery, Thomas Newcomen (Ashton, p. 48) y James Watt que patenta su máquina perfeccionada en 1769 (Feliu & Sudrià, 2013). Pero fue hasta los inicios del siglo XIX donde se figuran las primeras apariciones del ferrocarril a cargo de Richard Trevithick. Allí se comenta al respecto:

“La fecha de aparición del ferrocarril, reconocida universalmente, es 1802, cuando el ingeniero inglés Richard Trevithick y su compatriota Andrew Vivian patentaron una locomotora a vapor de adherencia que se desplazaba sobre rieles por medio de un engranaje (...). En febrero de 1804, el mismo Trevithick hizo mover el primer convoy ferroviario de la

historia sobre las vías de la mina Merthyr, al sur de Gales”

(Alliende, 1993, pp. 7-8).

No obstante, la concepción de la locomotora esta especialmente adjudicada a George Stephenson, quién en 1825 conecta Stockton y Darlington y en “1829, G. Stephenson había creado una máquina más liviana, que llamo *The Rocket (El Cohete)*, (ver figura 3) que servía de prototipo para todas las locomotoras a vapor” (Biello, 2002, p.8). Sin embargo, es hasta 1830 que da inicio la época del ferrocarril con la inauguración del primer tramo comercial, específicamente el tramo entre Manchester y Liverpool.

No cabe duda que Inglaterra supo aprovechar los diferentes cambios que se realizaron durante esta época, desde los acontecidos en el medio agrícola

hasta la explotación de una fuente de energía emergente como fue el vapor. Y que de forma inteligente supo ponerlo al servicio de aquellas áreas que lo necesitaban. Y con ello es inaugurada la era industrial, transformándose en un referente y/o modelo a imitar.

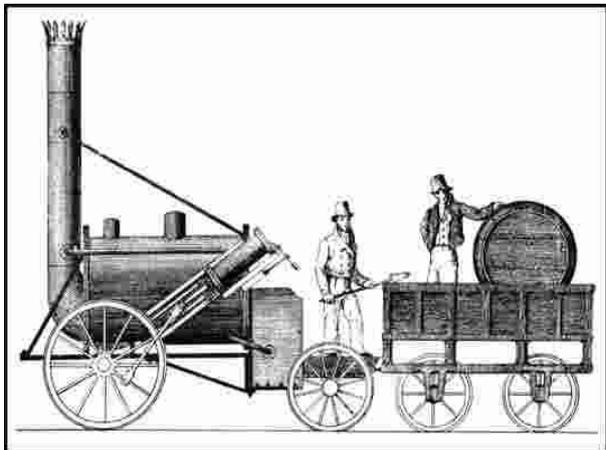


Figura 3. Prototipo The Rocket, creada por G. Stephenson

Fuente:

<https://www.google.com/search?tbm=isch&q=imagenes+revoluci%C3%B3n+industrial+rocket>

4. Cambios sociales, políticos y económicos en el siglo XIX

Las colonias españolas de Centroamérica, fueron receptoras de las nuevas ideas liberales y modernidad que llegaban del viejo mundo, estas habían permitido la formación de cierta conciencia republicana. Conciencia que se expresó en las ideas de autonomía en los años cercanos a la independencia (Urbina & Urquiza, 2009). Estos ideales fueron acogidos y puestos en práctica por personas con perspectivas disímiles y se concretizarían con la finalización en 1821 del régimen colonial dependiente de la corona española del entonces Reino de Guatemala y sus provincias. Según Lindo-Fuentes fue algo inevitable ya que *“los últimos años del dominio español fueron de depresión económica e inestabilidad política. Pero aunque su impacto haya sido limitado, los cambios que se impulsaron hacia fines del siglo XVIII ya anticipaba lo que vendría después”* (Lindo-Fuentes, 2006, p. 23). Es decir, que la región entró en un contexto de crisis generalizada y se resumiría en un evidente deterioro de sus relaciones con la metrópoli (Vázquez, 2011). Edelberto Torres-Rivas asevera que:

“La Capitanía General de Guatemala se convirtió, en 1821, en república independiente sin un proceso previo de guerra de liberación; España no opuso resistencia, en la agonía de su régimen colonial, como lo hizo en el resto del continente. El mantenimiento del dominio político en un territorio que no era vital para la economía de la metrópoli se quebró entonces,

cuando España perdió el control sobre el virreinato de México”

(Torres-Rivas, 1989, p. 12).

El México de Agustín de Iturbide y su Plan de Iguala, ejerció influencia entre Centroamérica quién se había independizado como una sola región, este Plan fue *“un atractivo para muchos centroamericanos porque proponía una monarquía constitucional, garantizaba la independencia, respetaba la religión católica y promovía la unión de españoles y americanos”* (Bonilla, 2011, p. 26). Un proyecto muy ambicioso que puso a prueba los ideales de las recién independizadas provincias centroamericanas, de hecho, al conocer la declaración del 15 de septiembre de 1821 algunas provincias centroamericanas se anexaron inmediatamente a México, tal fue el caso de *“la ciudad de Comayagua, antigua capital colonial de Honduras, la diputación provincial de León en Nicaragua y Cartago en Costa Rica fueron las primeras ciudades que proclamaron su anexión (...)”* (Vázquez, 2011, p. 259). Con lo anterior se demuestra que América Central quedó fraccionada *“en una parte independiente y otra anexada a México”* (Bonilla, 2011, p. 25). Poniendo en evidencia la discrepancia de intereses y que darían pauta a una lucha acérrima entre liberales y conservadores (Lindo-Fuentes, 2006).

Los Aycinena una de las familias importantes guatemalteca, apoyó la anexión al imperio mexicano de Agustín de Iturbide, motivada por intereses propios (Pérez, 1994). Caso contrario a algunas regiones como San Salvador y minorías en la Ciudad de Guatemala, Tegucigalpa, Granada y San José ellos esperaban establecer un modelo de gobierno similar al

implementado en los Estados Unidos de América (Bonilla, 2011), y el anexarse a México representaba una negativa a los interés que perseguían al momento de independizarse, y por tal razón evidenciaron un rechazo a la invitación de Iturbide y la anexión a México. Pero fueron sometidos al imperio bajo conflicto bélico. Sin embargo, no sería a largo plazo más bien, el “proyecto” no se prolongó por mucho tiempo ya que Iturbide es destituido y por consiguiente las provincias anexas se disgregan, Herrera comenta:

“El 1 de julio de 1823, las provincias del antiguo Reino de Guatemala declaraban, a través de sus diputados, su independencia absoluta de España, México y de cualquier otra potencia extranjera. De esa forma, las ahora denominadas “Provincias Unidas del Centro de América”, se embarcaban en la realización de un proyecto federal que venía siendo defendido desde 1821 por los grupos “republicanos” o “liberales”, especialmente guatemaltecos y salvadoreños. Proyecto que duraría hasta 1839, cuando fue disuelta la Nación centroamericana en cinco repúblicas independientes”
(Herrera, 2005, p. 913).

Al disolverse el nexo con el imperio Mexicano, da inicio el proyecto federal o la Federación de las Provincias Unidas del Centro de América y se prolongaría por un lapso de 15 años entre 1824 y 1839. Las naciones que formaron Centro América alimentaron siempre factores de disociación y estuvieron representados políticamente por el Partido Conservador, frente a

los liberales que pugnaban por fundar un Estado unitario (Torres-Rivas, 2006). Esta doble división se debe principalmente al hecho natural que *“el conservatismo estuvo ligado al guatemalismo, y el liberalismo con el provincialismo”* (Facio, 1960, p. 63), es decir que, los guatemaltecos tendían a ser conservadores mientras que el liberalismo estaba predominantemente entre las provincias debido a una postura de oposición al sistema central, el cual a juicio, les proporcionaría considerables ventajas políticas y económicas a la aristocracia residente en la ciudad de Guatemala, antigua capital del Reino (Herrera, 2005).

Con la Federación Centroamericana, surge la nueva línea dirigente, dividida en *“una rama ejecutiva, un congreso, un senado y una corte suprema de justicia, a nivel federal, además de ramas ejecutiva, legislativa y judicial al nivel de estado”* (Lindo-Fuentes, 2006, p. 83), la primera destinada a velar por los intereses de los Estados partes de la Federación, la segunda perseguía intereses propios de cada Estado. Estos cambios representaron un conflicto muy asiduo entre aquellos que perseguían mantener las bases del extinto gobierno colonial y los que anhelaban un precepto con muchas más libertades y autonomía.

Es importante recalcar que este periodo, estuvo representado por cambios muy significativos como por ejemplo se incentivó la libertad comercial sin restricción alguna, además *“en un primer y frustrado intento de modernización; se suprimieron los estancos, los terrenos realengos y baldíos se ofrecieron en propiedad privada, se inició la desamortización de los*

bienes eclesiásticos y se tomaron medidas para reducir la Influencia de la Iglesia en los asuntos públicos” (Torres-Rivas, 1989, p. 13). Sin duda alguna cambios relevantes, pero este periodo no solamente estuvo marcado por estos nuevos cambios. También fue un lapso de tiempo muy conflictivo que deterioraron lentamente la tan anhelada unión de estados, contribuyendo a la desestabilización alimentando intentos de separación a consecuencia de la divergencia continua de intereses con respecto al rumbo que debía tomar la Federación centroamericana.

Al iniciar el proyecto federal, este no contaba con una bonanza económica, Lindo-Fuentes comenta: *“la crisis económica de los últimos años del dominio colonial había sido severa y la invasión mexicana agregó desconciertos, destrucción y una interrupción de las actividades económicas”* (Lindo-Fuentes, 2006, p. 74). Sin embargo, el período comprendido entre 1823 y 1826 es un periodo fructífero para la región, porque presagiaba una recuperación. Especialmente porque el hiato dejado por España, fue ocupada por Inglaterra la gran potencia económica de la época quien mostraba un gran interés por controlar el comercio y la riqueza de las ex colonias españolas. El tratado de Utrecht en 1774 había facilitado a Inglaterra contacto con las colonias americanas (Torres-Rivas, 1989; Urbina & Urquiza, 2009). Y darían protagonismo al consolidar el comercio por el Atlántico en las primeras décadas del siglo XIX.

Lindo-Fuentes comenta:

“Belice se convirtió en el puerto preferido del Atlántico. Tenía las mejores instalaciones y era frecuentado por los barcos ingleses. Cada año llegaban entre setenta y cien barcos ingleses cargados con mercadería europea y partían repletos de añil, cochinilla y otros productos de menor importancia como la zarzapatilla. Mientras, que los puertos en el Pacífico se desarrollaron lentamente y sus ventajas sobre Belice se mantuvieron ambiguas (...). Como resultado de la independencia los comerciantes ingleses radicados en Chile y Perú comenzaron a incursionar en el Pacífico. Ya en 1824 y 1825 más de diez barcos ingleses y estadounidenses estaban anclando en Acajutla cada año” (Lindo-Fuentes, 2006, p. 80).

En cuanto a producto base *“la tinta del añil era el ramo que sostuvo al Reino de Guatemala, siendo la Provincia de San Salvador la mayor productora”* (Herrera, 2005, p. 917), pero este patrón cambió, debido a que la importancia del añil decrece a excepción de San Salvador que siguió dependiendo del producto ya que la mayor parte de producción era de subsistencia, caso contrario a Guatemala que inicia la exportación de cochinilla⁵, obteniendo mejores beneficios y depende en menor grado de otros estados (Lindo-Fuentes, 2006). Sin duda alguna, Belice se convierte en

⁵ Insecto hemíptero, originario de México, del tamaño de una chinche, pero con el cuerpo arrugado transversalmente y cubierto de un vello blancuzco, cabeza cónica, antenas cortas y trompa filiforme. Vive sobre el nopal, y, reducido a polvo, se empleaba mucho, y se usa todavía, para dar color de grana a la seda, lana y otras cosas (Real Academia Española)

el lugar idóneo para comerciar principalmente porque el comercio ya no era un monopolio, ni ostentaba intereses exclusivos gracias a las políticas librecambistas.

Este lapso de estabilidad, se ve interrumpido a consecuencia de *“las guerras civiles, prácticamente permanente, y los conflictos internos de carácter político, que hundieron las economías en una severa depresión (...)”* (Barraza, 2005, p. 20), ejemplo de ello es la guerra civil durante 1826 y 1829: *“En octubre de 1826 las diferencias entre el gobierno federal de Arce y el estado de Guatemala, en manos de los liberales, dieron pie a una guerra civil que duró hasta abril de 1829. Con la excepción de Costa Rica, todos los estados se vieron envueltos en el conflicto”* (Urbina & Urquiza, 2009, p. 154). Para subsanar económicamente estos conflictos bélicos los estados incurrieron en el reacondicionamiento de la recaudación fiscal y adquisiciones de empréstitos de casas prestamistas inglesa, garantizando el pago de la misma con hipoteca de las rentas de tabaco y alcabala marítima (Arias & Viales, 2011; Urbina & Urquiza, 2009). Estos costos representaron la mayor fuga económica, para las provincias y la misma Federación. Herrera comenta:

“Los resortes económicos, es decir, las fuentes de la fiscalidad del Estado del Salvador entre 1824 y 1839, fueron diversos. La urgencia por consolidar un poder central y las constantes guerra demandaron imperiosamente la recaudación de fondos de múltiples procedencias. Tal fue el caso de los bienes

eclesiásticos, los empréstitos, las multas, los fondos municipales o los bienes de las cofradías” (Herrera, 2008, p. 103).

El grado de afectación a causa de las guerras fue amplio para el Estado salvadoreño quién tuvo una participación constante en los conflictos, la agricultura motor de subsistencia y el comercio fueron los sectores más afectados, debido a que el comercio por el Atlántico se ve interrumpido y Guatemala en 1827 prohibía todo intercambio con el Estado salvadoreño (Lindo-Fuentes, 2006). Sin embargo, el comercio por el Pacífico se desarrolla durante esta época y alrededor de 1833, la tercera parte de las exportaciones de añil se embarcan en los puertos del Pacífico, y ya desde entonces se percibía que Acajutla, La Libertad y La Unión estaban destinados a jugar un papel importante en la economía de El Salvador (Lindo-Fuentes, 2006; Urbina & Urquiza, 2009).

La Federación Centroamericana, no creó la estabilidad y el progreso que los Estados anhelaban, más bien, crearon decadencias como: campos abandonados y las exportaciones de añil no alcanzaron los niveles de pre-guerra (Lindo-Fuentes, 2006). Además, generó un agudo déficit que no pudo ser saldado y por ende la deuda es repartida entre los Estados al momento de finalizada la Federación, *“el primer país en separarse definitivamente fue Nicaragua, en abril de 1838; posteriormente fue Honduras en octubre de ese mismo año y en noviembre lo hizo Costa Rica. En 1839 el Estado de Guatemala reasumió su soberanía. La Federación*

Centroamericana había quedado disuelta y por ende la Constitución abrogada de hecho; el Estado de El Salvador fue el último y no lo aceptó sino hasta 1841” (Solís, 2012, p. 10). Y con ello se finalizaba el proyecto unionista de una federación que nunca supo unir a la región.

Al desintegrarse definitivamente la Federación, los ahora países independientes tenían que organizar su estructura gubernamental, El Salvador por su parte, atravesaría por tres décadas de inestabilidad política antes de instaurarse el periodo liberal en la década de 1870. Durante este lapso de tiempo los caudillos ejercen gran protagonismo debido a la ausencia de una organización gubernamental, estos caudillos se convertían en una figura política importante. Urbina & Urquiza, exponen los motivos del poder de los caudillos:

“En primer lugar, no había estructuras estatales ni ejércitos permanentes. Los ejércitos eran reclutados de momento para un propósito específico, por lo que no estaban ni bien armados ni tenían entrenamiento pero, más que todo, respondían al llamado de un líder particular (el caudillo) y no a las órdenes emanadas de un gobierno o funcionario” (Urbina & Urquiza, 2009, p. 168).

Tateiwa, define el caudillismo como:

“Un fenómeno político y social que prevaleció acentuadamente a lo largo del siglo XIX en América Latina. Fue una forma de

dominar un país en el cual la fuerza primordial recaía en el caudillo, un líder carismático. Se trata de un hombre que ganaba la legitimidad política y el apoyo popular gracias a su magnetismo personal con el respaldo de la élite económica, de modo que adquiriría un poder absoluto y lo ejercía hasta tal grado que parecía adueñarse del país” (Tateiwa, 1995, p. 41).

Aunque fue un periodo dirigido y gobernado por caudillos seguidores de Francisco Morazán y Rafael Carrera, es notable destacar que *“el dictador guatemalteco, Rafael Carrera, intervino en la política salvadoreña, causando gran inestabilidad y complicando mucho las tareas de organización del estado”* (Lindo-Fuentes, 2006, p. 145), sin embargo, la influencia de Carrera no afectó a gran escala ya que se emprendieron algunos proyectos destinados al progreso del país, de igual manera las influencias externas representadas por países como Inglaterra y Estados Unidos de América ayudarían a la dinamización de El Salvador y Centroamérica. Y por si fuese poco:

“El nuevo Gobierno debía asumir su cuota de la amortización del préstamo contratado por la Federación con Inglaterra en 1824 (préstamo que no terminaría de saldarse sino hasta la década de 1930), para lo cual el Estado –si quería evitar el castigo de un bloqueo de sus puertos con la marina de su Real Majestad Británica- debía apartar los fondos necesarios para el

pago puntual de ésta y otras deudas que adquirió” (Ramírez & Walter, 2008, p. 144).

Recuperarse de los estragos provocados durante la época federal, sería una tarea dura para el Estado en formación, principalmente porque las guerras pasadas afectaron los centros de producción añilera y la mano de obra, Browning comenta:

“La destrucción que causaron los ejércitos nacionales y extranjeros fue inmensa. Extensos trechos de tierra se dejaron de cultivar; algunas propiedades valiosas se han llevado casi a la ruina y muchas de ellas por completo; los edificios, los tanques para la elaboración de añil y otras dependencias se han arruinado o destruido (...)” (Browning, 1998, p. 239).

No es coincidencia que algunos de los viajeros de la época describieran a la región con un paisaje desolado y campos abandonados, Lauria, retoma el relato del viajero John Baily y cita:

“Pocas regiones de Centroamérica ha sufrido tanto los devastadores efectos de estos enfrentamientos civiles. Amplias extensiones de tierras han quedado sin cultivar, algunas valiosas propiedades han sido casi arruinadas, muchas otras completamente destruidas” (Lauria, 2003, p.129).

Además, algunas haciendas permanecieron abandonadas por falta de inversión, incluso fueron confiscadas y destruidas a raíz de los conflictos (Lauria, 2003), en muchas ocasiones las tierras confiscadas, ahora propiedad del Estado eran vendidas o cedidas a comunidades campesinas. Pero, la decadencia de las tierras o la poca inversión no fue obstáculo para que la producción de añil resurgiera como producto motor principal de la economía del Salvador. De hecho, el añil representó el principal producto en la actividad económica, tanto así que se producía añil para el mercado internacional y continuó hasta entrado el siglo XIX cuando la exportación de este decrece, con amenaza a desaparecer debido a las invenciones de los colorantes sintéticos y el auge de un nuevo producto motor el café.

Las finanzas del gobierno se basaban en impuestos aduanales, estanco de tabaco, agua ardiente, papel sellado, pólvora y salitre; según Ramírez & Walter, el estanco de tabaco dejó de existir en 1853 debido a la producción clandestina y el monopolio de la pólvora se debió más por razones de seguridad (Ramírez & Walter, 2008).

En contraste, este fue un período lucrativo, ya que la construcción de la nación tomaba protagonismo, *“se construyeron edificios públicos, se profesionalizó el ejército, se estableció un sistema judicial, se firmaron tratados internacionales, se fundaron escuelas, se abrieron puertos y se cobraron impuestos”* (Urbina & Urquiza, 2009, p. 231). Aunado a ello, el siglo XIX sería testigo de hechos relevantes que marcarían el nuevo rumbo de Centroamérica y principalmente del Salvador. Acosta, comenta “el

descubrimiento de oro iba a modificar el marco económico y político de los países que tenían costas en el Pacífico” (Acosta, 2014, p. 3), a raíz del descubrimiento de oro en California, Panamá se convierte en una ruta preferida para llegar a San Francisco. Y es dentro de este contexto que en 1855 una empresa estadounidense inaugura un ferrocarril transitmico (Araúz & Pizzurno, 2001).

Sin lugar a dudas, estos acontecimientos fueron vitales para que la ruta del Pacífico tomara relevancia, y con ello la exportación e importación de productos, además incentivó el acondicionamiento de puertos y carreteras por medio de contratas ya que el tráfico marítimo y el flujo comercial darían un cambio considerable especialmente porque durante mucho tiempo este se había concentrado por el Atlántico y por tanto las rutas tenían que conducirse a nuevos lugares.

La preocupación por obtener carreteras en buen estado y puertos en óptimas condiciones se hace notar en un artículo del gobernador de San Miguel publicado en La Gaceta del día 7 de enero de 1848, donde comenta:

“Convencido de que solo facilitando los trasportes de nuestras producciones y mercaderías extranjeras, se puede dar impulso á nuestra agricultura y comercio agonizantes: dirijí todos mis trabajos á este objeto, emprendiendo la apertura del camino carretero que conduce al Puerto de la Unión” (Gaceta del

Gobierno Supremo del Estado del Salvador, en la República de Centro-América, 1848, p. 161).

El Salvador, ha sido desde siempre una importante región debido a su ubicación y recursos naturales especialmente en la explotación agrícola, ya que sus tierras son fértiles a consecuencia de diferentes eventos volcánicos, siendo un atractivo para aquellos que desean invertir y explotarlo comercialmente. Cabe señalar que es precisamente en este siglo, que se impulsa a gran escala el cultivo del café a consecuencia de la caída del añil donde también hay incentivos para la producción de este cultivo. López Mira comenta:

“Cuando el añil empezó a decaer como producto de exportación, debido a la invención de tintes en Alemania (...), muchas familias especialmente de gran poder económico (principalmente de origen extranjero y de estratos medios urbanos) vieron la oportunidad y se dedicaron al café” (López, 2003, p. 224).

Indiscutiblemente el cultivo del café promovió una serie de cambios y transformaciones a partir de la década de 1870, cuando este se configura como una entidad monoprodutora al igual que lo fue el añil en épocas anteriores. Este cultivo sin embargo, estaba creando las bases de lo que se consideraría en un futuro como el centro de la vida económica, comercial y social del país.

El café como producto con potencial comercial no alcanzó su cúspide inmediatamente, fue un proceso lento que *“comienza a crecer a finales de 1850”* (Acosta, 2014, p. 42), alcanzando su cenit en la década de los 70-80's del siglo XIX. Así lo detalla Barraza: *“En El Salvador es necesario llegar hasta 1855, para encontrar los primeros registros de exportación del producto, pero es hasta aproximadamente 1870, que tales exportaciones crecen significativamente”* (Barraza, 2005, p. 204). Mucho se ha dicho que uno de los interesados e impulsores en la explotación agrícola y comercial del cultivo de café fue Gerardo Barrios, así lo afirma Lauria-Santiago al aseverar que:

“Las exportaciones de café en Centroamérica empezaron en Costa Rica y en una o dos décadas se expandieron a Guatemala, Nicaragua y El Salvador. El éxito en Costa Rica fue un modelo importante, aunque no fácil de imitar, para los terratenientes y los campesinos emprendedores en todo el istmo. (El interés del presidente Barrios en el café se ha atribuido a un viaje a Costa Rica que hizo con Morazán, presidente de la Federación a principios de la década de 1840”
(Lauria-Santiago, 2003, pp. 212-213).

Es decir, que con el acercamiento que tuvo Barrios a una nación que estaba explotando comercialmente el cultivo de café, quiso replicarlo en El Salvador, tanto así que la enseñanza proporcionada por Coelho abonó al incipiente proyecto. Iniciando una serie de cambios en pro de la explotación

del cultivo de esta planta. Además debe señalarse que la expansión de la caficultura tuvo el apoyo de las políticas liberales implementadas durante el período presidencial de Gerardo Barrios y tuvieron efectos sobre la tenencia de la tierra y el uso de la mano de obra (Barraza, 2005).

Sin embargo, en 1846 el Estado a cargo de Eugenio Aguilar, toma la iniciativa de ofrecer apoyo e incentivos para que se cultivase café, emitiendo un decreto en el que promulga, que cualquier persona que plantara más de cinco mil cafetos estaba exenta de impuestos municipales, durante diez años; los que trabajaban en una plantación de café estaban eximidos del servicio militar y el café que se producía durante los siete primeros años no tenía que pagar derechos de exportación (Acosta, 2014; Barraza, 2005; Browning, 1998).

Pero un año después, en 1847, el decreto emitido en mayo de 1846 sería modificado, promulgando un nuevo decreto afirmando que todos aquellos que tenían más de quince mil cafetos bajo cultivo gozarían de una exención de diez años de servicio como concejales en los gobiernos municipales, y sus trabajadores estarían exentos del servicio militar por igual cantidad de tiempo; los caballos, las mulas, los bueyes y los aperos de labranza no serían incautados para el servicio público; el café producido estaría exento del pago de impuestos durante siete años y además, se amplió hasta el 25% la exención de los derechos de importación (Acosta, 2014; Lindo-Fuentes, 2006).

A consecuencia del cultivo creciente de café, se inicia un proceso de concentración de tierras, como se detallará posteriormente, dadas las características específicas del terreno que el grano requería para su producción, es interesante, que este proceso visionario, iniciará con el otorgamiento de leyes de protección, incentivos y privilegios a los que estuviesen interesados en el cultivo, el cual, avanza a paso lento pero se extendería hasta concretar las leyes de extinción de ejidos y tierras comunales. Estos incentivos nada despreciables contribuyeron para que poco a poco se cultivaran más áreas y poder ocupar un puesto en los productos de exportación así es descrito en un artículo publicado el 1 de diciembre de 1848: *“Cada año se aumentan los cafetales, de manera que luego tendremos exportación de este fruto, puesto que ya hai un sobrante sobre el consumo interior”* (Gaceta del Gobierno Supremo del Estado del Salvador, en la República de Centro-América, 1848, p. 352). Asociado a ello, el gobierno dando continuidad a sus proyectos sobre la expansión y cultivo del café, inicia a mediados de la década de 1870, la creación de almácigos para su distribución gratuita, práctica que se extendería hasta la década de 1880 (Lauria-Santiago, 2003, p. 215).

Es asequible que al aumentar la cantidad de cafeto cada año, repercutiría en un cambio ambiental en El Salvador, Barraza, explica que *“a partir de 1850, la tierra se comienza a desmontar para dar paso al cultivo del grano, y por tal razón se destruyen grandes cantidades de bosque”* (Barraza, 2005, p. 206), es decir que la deforestación aumentaba y persiste por mucho tiempo, al

igual que el cultivo del café y las haciendas, obligando o impulsando a los finqueros a obtener tierras favorables para este cultivo y al Estado a *“vender los baldíos en subasta pública”* (Lindo-Fuentes, 2006, p. 158). Propiciando una época de permutas considerable que se prolongaría hasta finales del siglo XIX, principalmente en cambios con relación a la tenencia de la tierra, que *“durante los años de 1859-1865, siendo presidente de la República el general Gerardo Barrios, apoya la transferencia de haciendas del Estado a los cafetaleros con la obligación de que partes significativas de ellas fuesen dedicadas al cultivo del café”* (Barraza, 2005, p. 208) y finalmente entre la época de 1879 y 1881 se aprobó una serie de leyes cuyo primer fin fue la legislación de la naturaleza del uso de la tierra en los ejidos y tierras comunales del país, es allí donde se comprende la magnitud del problema originando la abolición de todos los sistemas de tenencia de la tierra común (Browning, 1998, p. 302). Un ejemplo es la ley donde se crean a los jueces agrarios encargados de velar que los jornaleros se consagren a sus labores, de lo contrario serían castigados, esto garantizaba y/o aseguraba la mano de obra para este cultivo. (Diario Oficial, 1881, p. 273).

A consecuencia de lo antes descrito, Domenech et al, comenta:

“Por una parte, se da la constitución de un grupo social que se apropia de la tierra en vías de desarrollo del cultivo, acumula capital y se inserta en la banca naciente (1880); y por otra, se da el apareamiento de un grupo social que es desplazado de sus posesiones, anteriormente garantizadas por las

ordenanzas de la corona española” (Domenech, et al., 1976, p. 11)

Todo esto, conllevó cambios en El Salvador y en especial cuando en 1855 se detallan los primeros registros de exportación (mencionado en párrafos anteriores) coincidentemente en este mismo año es inaugurado el ferrocarril en Panamá, con este logro se estaban creando las condiciones para exportar hacia Europa, ya que había un tráfico marítimo creciente en el Pacífico, esto implicaba que El Salvador tendría que reacomodar la ruta de caminos terrestres hacia el sur y no hacia el norte como se había hecho en la colonia. Mientras sucedían estos cambios, la producción del grano aumentaba alcanzando paulatinamente su esplendor en la exportación y trayendo consigo el progreso al país. Y fue durante 1880 que el café se convierte en el principal producto de exportación generando una bonanza económica al país y un bienestar a los productores cafetaleros.

A continuación se detalla una analogía sobre el valor de las exportaciones del añil y el café durante el Siglo XIX.

Tabla No 1.
Valor de las exportaciones de añil y de café (dólares U.S.) 1850-1896

Años	AÑIL	CAFÉ
1850	1,011,000	
1860	1,375,050	26,000
1870	2,619,749	663,348

1880	1,173,673	1,723,465
1890	1,053,000	4,268,743
1896	979,990	7,568,399

Fuente: El Salvador, la tierra y el hombre, David Browning, 1998, p. 271; La economía de El Salvador en el siglo XIX, Héctor Lindo-Fuentes, 2006, pp. 192-193, adaptado por: Nancy Trujillo

Con la síntesis proporcionada por Browning, no existe duda alguna que es a partir de la década de 1880 que el café sustituye completamente al añil como producto motor de la economía del país, a consecuencia de la prosperidad de los precios internacionales del grano y con ello el beneficio para El Salvador, *“la reorientación de la economía salvadoreña hacia las exportaciones se debió en gran medida a cambios en el entorno internacional”* (Lindo-Fuentes, 2011, p.43), la caída del precio del añil, no significó que se dejó de cultivar y exportar, si no más bien representó una disminución de intereses y una reacomodación de las zonas dedicadas a este cultivo y en consecuencia al cultivo del café.

En cuanto a las zonas de cultivo de añil, Browning comenta:

“Aunque la superficie total dedicada al añil aumentó durante la primera mitad del siglo diecinueve, hacia 1860 el añil tendía a concentrarse al norte y este de San Salvador, dentro del triángulo que forma San Vicente, Tejutla y Chalatenango (ver figura 4) Y se hallaba marcadamente disperso al este del río Lempa” (Browning, 1998, p. 267).

Por tanto, las tierras o zonas dedicadas al cultivo de café “empezó y se expandió más rápidamente en el occidente (Santa Ana, Ahuachapán,

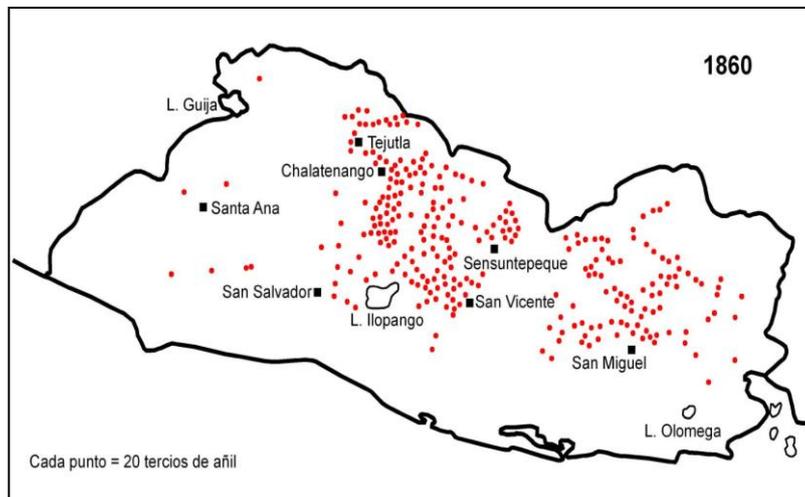


Figura 4. Producción de añil, 1807-60

Fuente: El Salvador, la tierra y el hombre, David Browning, 1998, p. 269. (Dibujo y adaptación realizado por Nancy Trujillo)

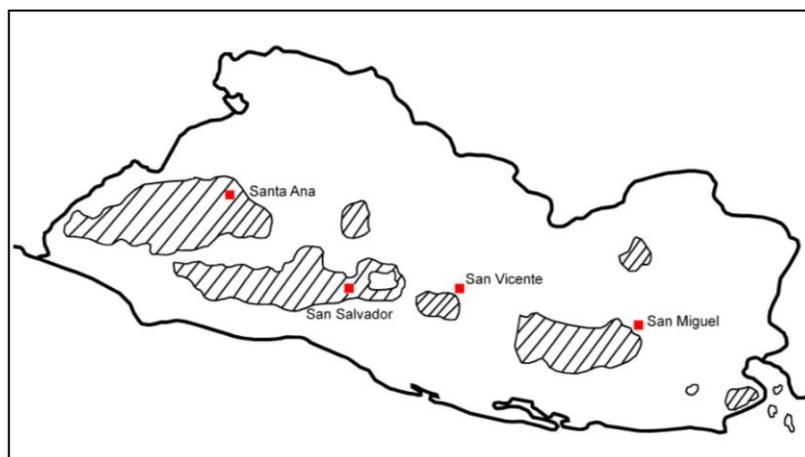


Figura 5. Zonas cafetaleras en El Salvador

Fuente: El Salvador, la tierra y el hombre, David Browning, 1998, p. 265. (Dibujo y adaptación realizado por Nancy Trujillo)

Sonsonate, La Libertad). Poco después, comenzó la producción en la región central de El Salvador (La Paz, San Salvador, San Vicente), pero la expansión allí fue lenta hasta la década de 1880. En este momento, arrancó la producción en oriente (San Miguel, Usulután), donde alcanzó

niveles importantes en la década de 1890” (Lauria-Santiago, 2003, p. 219) (ver figura 5). Estos datos demuestran que el interés por cultivar el grano fue

un modelo que adoptó el país en general debido a la prosperidad que significaba.

Sin embargo, las primeras zonas que incursionaron en la siembra y cultivo de café se encuentran en la zona occidental del actual territorio salvadoreño, debido a que esta zona reunía las condiciones necesarias tal y como afirma Browning *“las plantaciones de café a gran escala tienen su medio ideal en los suelos bien drenados, básicos, alcalinos y fértiles que hay a lo largo del pie de los cerros y de las laderas superiores de las tierras volcánicas centrales de altura”* (Browning, 1998, pp. 266-267). De manera que, esta zona principalmente el departamento de Santa Ana se convirtió en la más importante del país, algunos datos demuestran que en 1860, tenía el mayor número de fincas y entre los años de 1860-1880 la producción de café se extendió rápidamente, disminuyendo significativamente entre 1890 y 1900 cuando el departamento de La Libertad experimenta un crecimiento apresurado. De hecho, para el año de 1881, en Santa Ana había 500 fincas cafetaleras percibiendo un aumento exorbitante en comparación de las 214 en 1868 (Lauria Santiago, 2007, pp. 314-315). Es decir, que en un lapso de 13 años el incremento fue de aproximadamente 57.2% ello refleja que la producción era mayor año con año tal y como lo refleja el siguiente cuadro.

Tabla No 2.

Expansión de la producción cafetalera de Santa Ana, 1860-1881

AÑO	PRODUCCIÓN (QUINTALES)
1860	2,000
1876	31,800
1877	55,000
1878	85,000
1879	130,000
1880	145,000
1881	175,000

Fuente: El café: producción y polos de desarrollo, Aldo Lauria Santiago, 2007, p. 315, adaptado por: Nancy Trujillo

Como ya se ha mencionado anteriormente, lo que dinamizó el cultivo del café fueron las políticas liberales, reflejadas en el cambio sobre la tenencia de la tierra, ejecutadas por los gobiernos liberales que llegan al poder a partir de la década de 1870, precisamente porque *“se necesitaban decretos que cambiaran el régimen de propiedad de la tierra y favoreciera la expansión del café. El fin de la propiedad comunitaria y de la ejidal estuvo determinado por el interés de crear productores individuales, diversificar la producción agrícola y favorecer la expansión del café”* (Turcios, 2008, p. 185).

Torres-Rivas, asevera:

“El cultivo del café exigía una nueva organización productiva y por lo tanto nuevas formas de propiedad agraria; en realidad, consolida también un nuevo tipo de propietario de la tierra con

rasgos propios y a partir de entonces se advierte toda una modificación de la estructura social y política de la nación”

(Torres-Rivas, 1989, p. 34).

La permuta de las tierras del común a propiedad privada, significó uno de los acontecimientos más importantes de finales del siglo XIX, beneficiando el aumento en la producción del café, tierras cultivables y exportación. Y con ello, el interés primordial se centraba en vincular las zonas cafetaleras en expansión con los puertos, como por ejemplo la zona occidental y central con el puerto de Acajutla y La Libertad y oriente con el puerto de La Unión. Con esta dinámica comercial en pleno auge, se necesitaban de mejoras en el sistema vial y medios de transportes destinados a conectar la nueva zona con los puertos, este fenómeno se ve reflejado en el cambio de eje económico que conlleva la producción del café ya que *“durante los años del añil, la región oriental del país había sido el centro económico (...). Con el auge del café, los departamentos del occidente se tornaron más importantes; La Unión fue desplazado por Acajutla y La Libertad”* (Lindo-Fuentes, 2006, p. 277). Y debido a la importancia estratégica se hace necesario invertir en proyectos que conllevaran o indujera al país a la modernidad, porque ya no podía depender de las carreteras que en su momento fueron consideradas o catalogadas como excelentes, mientras que en analogía con las que poseía Estados Unidos de América, fueron descritas como caminos de ganado (Gaceta del Gobierno Supremo del Estado del Salvador, en la República de Centro-América, 1854, p.4).

Como se mencionó anteriormente, el añil fue por mucho tiempo el producto motor del país, este a diferencia del café era transportado en zurrone y en recuas de mulas. Sin embargo, el café requería mejores medios y vías de comunicación. Tal como asevera López:

“Para el transporte del café eran preferibles las carretas tiradas por bueyes y, por supuesto, el ferrocarril. No obstante, en los inicios el grano de oro se movió por los caminos y carreteras ya existentes, pero no escapó a los ojos de los gobernantes y los cafetaleros que era urgente construir mejores carreteras, ferrocarriles y puertos” (López, 2000, p. 263).

De hecho la construcción y renovación de los puertos inicia a partir de la década de 1850 con el otorgamiento de concesiones destinadas al mejoramiento de la infraestructura portuaria en el Pacífico que poseía el país, estos esfuerzos fueron canalizados en un primer momento en el puerto de La Unión, ya que durante esa época el oriente de El Salvador era una zona económicamente muy activa, muestra de ello eran las ferias que se llevaban a cabo con el objetivo de comerciar productos locales y extranjeros con los mercaderes que las frecuentaban. Sin embargo, en años posteriores los esfuerzos por mejorar la infraestructura de los puertos se expanden hacia Acajutla y La Libertad, mucho de ello a consecuencia del auge cafetalero.

El mejoramiento de la infraestructura portuaria trajo consigo beneficios a gran escala ya que agilizaron y redujeron el tiempo de embarque y

desembarque de mercancía y el traslado a su destino se ejecutó en menos tiempo, además hubo una reducción de costos en el traslado interno de artículos, ejemplo de ello: *“el transporte de un piano a la capital que costaba desde La Unión o Acajutla de 60 a 100 ps y aún más, ahora se traía de La Libertad por solo 5 ps”* (Acosta, 2014, p. 62). Sin embargo, aunque el traslado de mercancía se hacía por un costo menor, siempre se dependía de un medio de transporte obsoleto que se había utilizado por mucho tiempo, y las carreteras aún no reunían las condiciones necesarias para todo el año, por lo que era necesario el mantenimiento constante de las mismas.

Debido al auge cafetalero, el comercio se dinamizó aún más, y se necesitaba la pronta inversión en vías y medios de comunicación que agilizará el traslado del café y otros productos hacia los puertos para ser embarcados hacia Europa, esto favorecería al país en un mejor crecimiento económico y comercial.

Los ingresos económicos generados en un primer momento por el añil y posteriormente por la expansión y exportación cafetalera a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, estuvieron acompañados por cambios significativos en la infraestructura e instituciones políticas, como ya se ha profundizado en párrafos anteriores, pero análogamente se denotan cambios en la esfera social, es decir que las estructuras sociales se reacomodan, surgiendo permutas en las condiciones de vida y trabajo de la sociedad salvadoreña, al configurarse una nueva clase social burguesa que basaba su poderío principalmente en los ingresos obtenidos de la agroexportación,

pero, estos cambios en la estructura social se manifiestan aún más en las últimas décadas del siglo XIX e inicios del siglo XX, cuando el café representaba el producto motor de la economía del país.

La sociedad salvadoreña quedó dividida en estratos sociales muy diferenciados y marcados. La última posición de esta escala social estaba constituida por campesinos y jornaleros que representan el sector pobre de la población, el siguiente estrato social el “sector medio”, integrado por profesionales, empleados públicos, maestros, intelectuales, oficiales del ejército, dueños de talleres artesanales y comerciantes ciudadanos, es decir son aquellas personas que tienen como denominador común su nivel de vida austera, “ni muy ricos ni muy pobres” (Urbina & Urquiza, 2009) y en la cúspide de la escala social salvadoreña, se encuentra un grupo de personas selectos que representaban a una clase acomodada, Urbina y Urquiza la definen como:

“Una pequeña porción de la población se enriqueció como nunca antes lo pudo haber imaginado. Este grupo estaba compuesto por los principales inversionistas y comerciantes, especialmente los que participaron en la expansión de los productos de exportación principales, como el café” (Urbina & Urquiza, 2009, p. 40)

Y es justamente esta minoría salvadoreña la que experimenta y promueve cambios en sus condiciones de vida y en la apreciación del progreso debido

a un proceso de transculturación influenciada primordialmente por países como Estados Unidos de América y Europa, Roque comenta al respecto:

“Las elites de los principales centros de población entraron rápido a los juegos de la modernidad y la modernización cultural, es decir en la afirmación de la racionalidad como nuevo valor rector de la vida social y en el entusiasmo por lo novedoso, especialmente cuando provenía de fuera del país, de países más “avanzados” como los Estados Unidos y Europa. (...) La “buena sociedad” salvadoreña trataría de ponerse al día con sus iguales de los países más avanzados, imitando sus gustos para vestirse, para decorar sus viviendas y para divertirse” (Roque, 2011, p. 55)

Todo este afán de la élite salvadoreña por mostrarse como una sociedad progresista, sofisticada e ilustrada, los llevó a promover, replicar y compartir el pensamiento europeo de la época, significa que para adentrarse en una época progresista fue necesario optar por el rechazo de la tradición cultural indígena considerada como un freno al desarrollo (Roque, 2011; Urbina & Urquiza, 2009). Es decir, si progreso es entendido como el *“avance de la sociedad humana hacia una situación mejor de orden técnico, científico, material y también espiritual”* (García, 2002, p. 11), era necesario disgregarse o abolir el pensamiento tradicional y acoger elementos o insumos que los adentrara al añorado progreso y modernidad.

Y es precisamente esta ansia de progreso y modernidad la que incentiva a los gobernantes y la élite de la época pretender la incorporación del ferrocarril, un medio de transporte derivado de la Revolución Industrial en Inglaterra, y que había ofrecido grandes beneficios a la misma Inglaterra y a otros países del mundo que acogieron y vieron en el ferrocarril un medio de transporte que presagiaba aún más el progreso. Comellas expone:

“El ferrocarril se convirtió bien pronto en el símbolo del progreso en el siglo XIX, y revolucionó el mundo civilizado (...). En 1850 habían ya 14,500 km de vía tendida en USA, 10,000 en Gran Bretaña, 6,000 en Alemania y 3,000 en Francia. En 1870, las cifras eran ya asombrosas 60,000 km en Estados Unidos, 45,000 en Gran Bretaña, 30,000 en Alemania y 17,000 en Francia. En total, había ya 200,000 km de vías férreas sobre la tierra. El mundo civilizado estaba cada vez más unido consigo mismo y más cerca de sí mismo” (Comellas, 2004, p. 104).

Pero este movimiento ferrocarrilero como sinónimo de progreso no solamente fue tendencia en países del continente europeo si no también en Latinoamérica y en Centroamérica configurándose como una de las máximas expresiones de progreso de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. Acosta comenta:

“El presidente Santiago González estaba dispuesto a seguir incorporando nuevos elementos al considerado progreso del país. Ahora se planteaba dispuesto a añadir el ferrocarril (...). Una revolución comienza en estos momentos. La República entera siente la saludable agitación que produce la idea del progreso cuando se ponen en actividad sus verdaderos elementos. Los caminos de hierro, los bancos, la instrucción pública, y el perfeccionamiento de la agricultura dilatan la industria, la riqueza y el bienestar de los pueblos... siendo El Salvador uno de los que más se distinguen por ese signo que preludia la marcha de las sociedades hacia el destino providencial de la humanidad” (Acosta, 2014, p. 57).

Sin duda alguna el proyecto ferrocarrilero en El Salvador, fue un propósito muy ambicioso e imprescindible ya que no solamente aceleró el comercio sino también acortó distancias y por consiguiente marcó el inicio de una nueva época e implantó un nuevo panorama es decir, que algunos caminos o carreteras principales que fueron por mucho tiempo parte del paisaje tradicional del Salvador fueron sustituidos por los rieles de acero (tendido ferroviario), incorporado además extensas obras de arquitectura e ingeniería a lo largo del actual territorio salvadoreño configurando así el nuevo paisaje con aires de modernidad.

5. El ferrocarril en El Salvador (1872-1929)

Los últimos decenios del siglo XIX, como ya se ha abordado anteriormente marcaron tendencia en el actual territorio salvadoreño, principalmente porque el país afrontó cambios significativos y una reorganización de su visión enmarcada en la idea de progreso y modernidad, prueba de ello es la mejora de su economía, infraestructura, acontecer político, vida social y la expansión cafetalera; todos estos fenómenos están estrechamente vinculados y resulta imposible no relacionarlos, especialmente porque a raíz de una necesidad imperante en transportar el café hacia los puertos para ser exportado hacia Europa y los Estados Unidos de América. Así, inicia en la década de 1870 las gestiones necesarias para la incorporación del ferrocarril como medio de transporte que agilizaría y acortaría distancias desde los núcleos cafetaleros hasta los puertos.

El proyecto ferrocarrilero en El Salvador fue un proyecto que atravesó muchas dificultades a consecuencia de la inexperiencia en la gestión y planificación de este ramo. Sin embargo, es importante enmarcar que para los gobernantes de la época *“la empresa que más los ilusionó fue la construcción del ferrocarril. Ya que este reunía características que lo hacían especialmente atractivo. Aparte de los innegables beneficios que podía aportar para el transporte de pasajeros y carga”* (López, 2000, p. 265). Es importante hacer mención que la proyección y construcción del ferrocarril, se diseñó a escala nacional, no obstante, este tuvo sus inicios en la zona

centro-occidente del actual territorio salvadoreño y posteriormente se extiende hacia la zona oriental. Sin embargo, el mayor avance en los trabajos de construcción del ferrocarril, se aceleraron en las últimas dos décadas del siglo XIX extendiéndose hasta siglo XX. Lindo-Fuentes comenta:

“La estructura básica de la red de ferrocarriles se desarrolló durante las dos últimas décadas del siglo. La distancia que cubría no era muy grande, tal como ocurrió con los caminos y los telégrafos, se desarrollo primero en el centro y el occidente del país” (Lindo-Fuentes, 2006, p. 278).

Como se ha aludido en párrafos anteriores, las primeras gestiones e iniciativas en ejecutar la construcción de un sistema ferroviario, inician en 1872 bajo la administración del presidente el Mariscal Santiago González, al firmar un contrato con Juan Luis Bueron de nacionalidad polémica ya que según Acosta es originario de Francia (Acosta, 2014, p. 57) y Martin manifiesta que es originario de Königsberg, Alemania, y además es ciudadano estadounidense (Martin, 1911, p 10), pese a esta discrepancia, Lindo-Fuentes argumenta que Juan Luis Bueron fue *“un ingeniero práctico de mucho empuje, quien había llegado al país el año anterior”* (Lindo-Fuentes, 2006, p. 278), e iniciaba la propuesta de construcción de tres líneas ferroviarias que conectarían a *“San Salvador con la Libertad pasando por Nueva San Salvador; Santa Ana con Acajutla pasando por Ahuachapán y Sonsonate; y San Miguel con La Unión y su muelle”* (Acosta, 2014, p. 57).

Para conseguir el capital necesario, el contratista viaja a Francia y funda una sociedad en París, no debió representar dificultad alguna constituir una sociedad ya que el Estado salvadoreño proponía una buena garantía cuando se concluyesen las tres vías propuestas y estuviesen en explotación (Acosta, 2014; Lindo-Fuentes, 2006).

Sin embargo, Bueron no preveía dificultad alguna para llevar a cabo su proyecto. Pero, un fuerte sismo el 19 marzo de 1873, denominado como el terremoto de San José, ocasiono severos daños a la ciudad de San Salvador causando de manera alguna desconfianza a los inversionistas interesados (Lindo-Fuentes, 2006).

En ese mismo año, Bueron solicitó reformas a la contrata inicial, dicha reforma constaba de un total de 6 artículos destacando los primeros tres, pues estos exponían el plazo otorgado (6 años) para la construcción de las tres vías, la garantía del 8% para la empresa sobre el costo de cada una de las líneas a construir inmediatamente desde el día que fueran puestas a explotación y por cualesquier motivo las líneas construidas dejarían de funcionar estas no gozarían de la garantía antes mencionada (Boletín Oficial 1873, abril 03).

A pesar del intento por concretizar el proyecto, este tuvo una reducción considerable en cuanto a kilometraje ya que solamente se logró la construcción de 13 kilómetros de vía férrea entre San Salvador y Santa Tecla, y en lo relativo a la naturaleza de la energía ya que solamente se dejó

en un modesto tranvía de sangre, jalado por fuerza animal, inaugurado en 1876 (Acosta, 2014; Lindo-Fuentes, 2006; López, 2000). A pesar que Bueron pretendía un proyecto a gran escala al construir un ferrocarril a vapor, este se vio opacado por dificultades por lo que tuvo que limitar sus objetivos iniciales y adaptarlo al recurso que se tenía disponible.

5.1. El ferrocarril en la región Central y Occidental salvadoreña 1872-1902

No obstante, el anhelo de construir un ferrocarril a vapor vio luz propia hasta 1882, diez años después aproximadamente de la firma de aquella primera contrata. Pero, en esta ocasión sería en la administración del presidente Rafael Zaldívar, a través de su persona que avalaría las referidas contratas, iniciando así una nueva etapa al otorgar nuevas concesiones, y por consiguiente la anulación de la contrata de J. L. Bueron debido a que no se logró lo pactado y era considerada un impedimento para el avance de nuevas concesiones y planes a futuro. Un artículo publicado del Ministerio de Gobernación y Fomento en el Diario Oficial del día 7 de marzo de 1882 hace hincapié sobre el proyecto fallido de Bueron y los nuevos propósitos con mira al otorgamiento de nuevas concesiones y cita:

“Desde 1872 se hallaba el país ligado por una ruinosa contrata celebrada con el señor don Juan L. Buerón, sobre ferro-carriles de sangre: un ominoso privilegio, del cual ninguna ventaja obtuvo el público, impedía la celebración de nuevas contratas

para la construcción de ferro-carriles, que el movimiento comercial siempre creciente convertía en una verdadera necesidad (...). A este fin entabló las gestiones oportunas para desligar a la República de su ruinoso compromiso y celebró una contrata con el señor don Francisco Camacho para la construcción de una línea férrea, de tracción a vapor entre el puerto de Acajutla y la ciudad de Sonsonate” (Diario Oficial 1882, marzo 07, p. 228)

Tras la disolución del nexo entre el gobierno y Juan Luis Bueron, se emprenden nuevos proyectos, para retomar la construcción de las líneas antes propuestas y para la ejecución de estas, el gobierno celebra varias contrataciones: la primera de ellas con el Señor Francisco Camacho acreditada el 9 de abril de 1881, para la construcción de una línea férrea entre el Puerto de Acajutla y la Ciudad de Sonsonate (Diario Oficial 1882, marzo 05); una segunda contrata se efectuó el 28 de noviembre de 1881 con el Señor Mauricio Duke, para la construcción de una línea férrea entre San Salvador y el Puerto de La Libertad (Diario Oficial 1882, marzo 29) y una tercera se concretizó con una empresa norteamericana representada por el general Butterfield, socio de empresarios ferrocarrileros en Estados Unidos, para la construcción de una línea férrea que atravesara todo el territorio iniciando en el Puerto de La Unión (Lindo-Fuentes, 2006).

Sin embargo, pese a la dimensión del proyecto, de los tres tramos proyectados, solamente el primero de estos logró concluirse, es decir, 20 Km

o su equivalente de 12 ½ millas de vía férrea entre Acajutla-Sonsonate inaugurándose oficialmente el 04 de junio de 1882, dos meses después del desembarque de las locomotoras y los carros tanto de carga como de pasajeros (Diario Oficial 1882, abril 30). Debido a la magnitud del evento el Diario Oficial del día 7 de junio de 1882, publica un mensaje telegráfico enviado por el señor Hipólito Belloso para el señor Ministro de Gobernación detallando el gozoso suceso y cita:

“Ayer, como á las dos de la tarde, llegó de Acajutla a esta ciudad, la locomotora número 1 lujosamente empavesada; trayendo al frente entrelazados los pabellones del Salvador y Norte América. Salimos á recibirla en la estación con la música marcial, hubo salvas de artillería, cohetes, etc. El gentío era inmenso y el entusiasmo mucho mayor ¡¡Loor eterno al ilustre Jefe de la Nación!!” (Diario Oficial 1882, junio 07, p. 529).

Posiblemente con la finalización de este tramo, se estaba demostrando la prioridad e importancia que representaba el occidente salvadoreño, a consecuencia de la producción cafetalera. Es por esa razón que nuevamente el señor Francisco Camacho se hace acreedor de una nueva contrata, pero esta vez la línea férrea se disponía prolongarla hasta la ciudad de Santa Ana principal núcleo cafetalero.

Esta nueva contrata fue suscrita entre el Gobierno y Francisco Camacho el día 29 de noviembre de 1881 y aprobada por decreto legislativo el 11 de marzo de 1882. En la referida contrata se pactan algunos compromisos gubernamentales que terminarían haciendo un proyecto muy perjudicial para las arcas del Estado a consecuencia de un estudio por parte de la Comisión Revisadora de Contratas Nacionales en el año de 1885.

Entre los referidos compromisos pactados en 1881 estaban, la explotación

exclusiva de la vía;

otorgamiento gratuito de los

terrenos que necesitase el

contratista para la

construcción de la vía e

infraestructura; la exención

de impuestos de importación

de materiales utilizados para

la construcción de la obra y

su mantenimiento; el gobierno garantizaba un interés del 10% anual sobre el

presupuesto de la obra, más un 30% del mismo durante 30 años; el

otorgamiento de una garantía por cada 4 millas puestas al servicio público,

cabe recalcar que los fondos para saldar la garantía provenían de impuestos

creados por acuerdo supremo del 18 de marzo de 1880, lo que hace pensar

que desde entonces se planeaba llevar a cabo dicha obra (Contrata para la

construcción de un ferro-carril de vapor de Sonsonate a Santa Ana.



Figura 6. Aduana, Acajutla

Fuente: Bureau of the American Republics,
Washington. U.S.A. Bulletin N° 58, 1892, p. 70.
(Adaptado por Nancy Trujillo)

Celebrada entre el Gobierno de la República y Don Francisco Camacho. Antiguo y nuevo contrato (1881) y (1885)).

Posterior a la contrata realizada entre el Gobierno y Francisco Camacho, este último celebró un convenio, con los principales tenedores de billetes de la deuda pública firmada el 31 de julio de 1882. Más uno adicional con el Ministro de hacienda, con fecha 5 de agosto de 1882. Al año siguiente es celebrado un nuevo convenio entre Francisco Camacho y la empresa inglesa “The Salvador Railway Construction Company Limited”, para el préstamo de £ 200,000 para la continuación de la vía Sonsonate - Santa Ana y la hipoteca del referido ramo (Contrata para la construcción de un ferro-carril de vapor de Sonsonate a Santa Ana. Celebrada entre el Gobierno de la República y Don Francisco Camacho. Antiguo y nuevo contrato (1881) y (1885)).

En 1885, la contrata entre el Gobierno y Francisco Camacho del 29 de noviembre de 1881, fue sujeto de revisión por parte de la Comisión Revisadora de Contratas Nacionales ya que se infería que la contrata presentaba inferencias que era cruciales para las arcas del Estado, principalmente por los beneficios que se habían pactado a favor del contratista. Debido a que el presupuesto aprobado por Rafael Zaldívar para la construcción de 51 ½ millas entre Sonsonate y Santa Ana era de \$2, 825, 512.00 a esto se le agregaba el equivalente del 30% (\$ 847,653.60) y el 10% (\$ 282,551.20) haciendo un total de \$ 3, 955,716.80, con el monto antes detallado no solamente se le garantizaba la cantidad para la ejecución y finalización de la vía sino también un excedente (Contrata para la

construcción de un ferro-carril de vapor de Sonsonate a Santa Ana. Celebrada entre el Gobierno de la República y Don Francisco Camacho. Antiguo y nuevo contrato (1881) y (1885)). Sin embargo, esta discrepancia de intereses es subsanado y se firma una nueva contrata entre el Gobierno precedido por el entonces presidente General Francisco Menéndez y Francisco Camacho en asocio con *The Salvador Railway Construction Company Limited*, para la continuación de la vía Sonsonate–Santa Ana, con el objetivo de retomar labores en los meses restantes de 1885 y por consiguiente concluyendo la vía en 1889. (Contrata para la construcción de un ferro-carril de vapor de Sonsonate a Santa Ana. Celebrada entre el Gobierno de la República y Don Francisco Camacho. Antiguo y nuevo contrato (1881) y (1885)).

Además es importante hacer mención que mientras el Gobierno salvadoreño resolvía las inconsistencias de la contrata de Camacho, los trabajos en la prolongación de la vía férrea no se estancó, prueba de ello fue la inauguración del tramo ferroviario de 26 ¼ Km o su equivalente de 16 ½ millas entre Sonsonate y Armenia el día lunes 22 de septiembre de 1884 (año previo a la firma de la nueva contrata), y por supuesto la solemnidad del acto se publicó en el Diario Oficial del 28 de septiembre de 1884 (Diario Oficial 1884, septiembre 28). Este mismo año, los señores Manuel Trigueros y Pablo Orellana, planeaban la construcción de una línea férrea hasta el Puerto de La Libertad asumiendo sus costos (Diario Oficial 1894, octubre 10). Sin embargo, este no se concretiza.

En 1886, la Asamblea Constituyente en base al dictamen de la Comisión de la Industria y Comercio de la contrata del ferrocarril Sonsonate a Santa Ana, aprobó la anulación de la misma pactada el año anterior con el señor Francisco Camacho y la apropiación y continuación de la vía ferroviaria por cuenta propia del Gobierno (Diario Oficial 1886, septiembre 23). Efectivamente los trabajos del ferrocarril continuaron bajo los auspicios del Gobierno salvadoreño, precedido por el General Francisco Menéndez,



Figura 7. Estación ferroviaria Ateos

Fuente: Archivo periférico (FENADESAL) histórico
(Adaptado por Nancy Trujillo)

abriendo tres tramos entre 1886-1890, según Martín estos tramos son: entre Armenia y Amate Marin (1886); Amate Marin y Ateos (1887) (ver figura 7); Ateos y La Ceiba (1890), con un total de 19 Km aproximadamente y su

equivalente de 12 millas, pese a estos avances la obra paraliza debido a la falta de fondos (Martín, 1911; Sanz & Santamaría, 1998).

En 1891, el Gobierno administrado por el presidente General Carlos Ezeta, pactó una contrata con el Señor Juan Scherzer para continuar los trabajos del tendido ferroviario hasta su objetivo final Santa Ana, en esta ocasión se le exigía al señor Scherzer iniciar con los trabajos en un lapso de 8 meses, después que la contrata tuviese fuerza legal, concluyendo la misma en un

lapso de 2 años. Sin embargo, esta no fue concluida en el tiempo estipulado, es decir enero de 1894, ya que apenas estaban construidas solamente 12 millas desde Ateos a Santa Rosa, y el concesionario ya había recibido las £500,000 pactadas en la contrata y se preveía que este se encontraba con dificultades para continuar la obra. A consecuencia de este inconveniente, se anula la contrata del Señor Juan Scherzer y el 1 de abril de 1894 se pacta una nueva entre el Subsecretario de Fomento y Mark Jamestown Kelly, representante de la "Central American Public Work Company Limited" y el 17 de diciembre de 1894 se celebra una contrata adicional entre el Subsecretario de Fomento y Thomas A. Meats en representación de la compañía. Dentro de los puntos a destacar de esta contrata se encuentran los plazos para la finalización de la obra, desglosándose de la manera siguiente: prolongación de la línea hasta Santa Ana 12 meses y hasta San Salvador 18 meses; exención de impuestos en la importación de material necesario para la construcción de la vía y agregados; otorgamiento gratuito de terrenos necesarios para la construcción de la vía férrea; construcción de estaciones adecuadas en Ateos, Sitio del Niño, La Joya y Coatepeque, además la construcción de un tornamesa y 2 aljibes o tanques de hierro para agua y la libertad de valorar el mejor trazo de vía ferroviaria hasta San Salvador, es decir que en un primer momento se pretendía conectar la ciudad de San Salvador vía Santa Tecla por esa razón el literal D, de la referida contrata expone que se debía completar la construcción del ferrocarril hasta Santa Tecla ya que se empalmaría con la línea existente, sin

embargo a la Central American Public Work Company Limited, se le deja a opción la prolongación de la misma con la condicionante de notificar al Gobierno su decisión en el nuevo trazo (Contrata celebra entre el Gobierno de la República de El Salvador y la Compañía Inglesa Constructora de Obras Públicas en Centro América, Limitada de Londres, relativa á la construcción y explotación del Ferrocarril de Acajutla a Santa Ana y San Salvador y al pago de la Deuda Pública Exterior, mejorada por convenio firmado entre el Gobierno Provisional y el representante de la misma compañía, 1894).

Mientras tanto, la construcción del ferrocarril a Santa Ana continuaba, y el 15 de septiembre de 1895 es inaugurado el tramo de 22 Km y



Figura 8. Locomotora Nº 9, patio ferroviario Santa Ana

Fuente: Archivo Periférico (FENADESAL) histórico. (Adaptado por Nancy Trujillo)

su equivalente de 13 ½ millas, entre Ateos y la Joya. El Diario Oficial del 2 de septiembre de 1895, anticipaba la apertura de la vía y cita: *“El día quince de septiembre próximo se pondrá al servicio público la línea de este ferrocarril hasta La Joya (...)”* (Diario Oficial 1895, septiembre 02, p. 1348). Un año después, en 1896, se informaba que la línea había sido finalizada y prolongada hasta la ciudad de Santa Ana (ver figura 8, 9 y 10), uniendo de esta manera la referida ciudad con el Puerto de Acajutla, y para dar constancia de la calidad del tramo, el día 23 de octubre se solicita una

inspección que se publicaría en el Diario Oficial del día viernes 6 de noviembre de 1896 y cita:

“Presentes los infrascritos subsecretario del Ramo Miguel



Figura 9. Locomotora Baldwin 430, Estación ferroviaria Chalchuapa

Fuente: Archivo periférico (FENADESAL) histórico (Adaptado por Nancy Trujillo)



Figura 10. Estación ferroviaria Chalchuapa, Sala de espera

Fuente: Archivo periférico (FENADESAL) histórico (Adaptado por Nancy Trujillo)

Yúdice, agente general de Obras Públicas de Centro América Limitada de Londres, hace constar que está concluida la línea férrea del Chilamatal a Santa Ana y que dicha obra ha sido ejecutada con arreglo a los referidos contratos celebrados entre el Gobierno del Salvador, la expresada compañía y don Alberto Juan Scherzer, por lo cual el señor Yúdice, en el carácter indicado, se da por recibido de la obra de que se ha hecho mérito (...)” (Diario Oficial 1896, octubre 23, p.1693).

En 1898, dos años después de la inauguración de la línea que conecta a la ciudad de Santa Ana con el Puerto de Acajutla, se concluyó el tramo de 18

Km y su equivalente de 11 millas, ente Sitio del Niño y Nejapa (Martin, 1911).

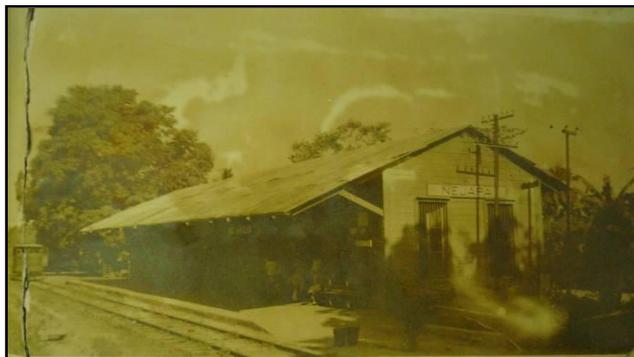


Figura 11. Antigua Estación ferroviaria Nejapa

Posteriormente, en febrero de 1899, es celebrado un contrato adicional entre el

Gobierno, representado por el

Fuente: Archivo periférico (FENADESAL) histórico (Adaptado por Nancy Trujillo)

secretario de Estado Mariano Guzmán y Mark Jamestown Kelly, director general *The Central American Public Work Company Limited*. La referida contrata consta de 11 artículos, sobresaliendo: el pago del empréstito de 1889 y 1892, el primero de ellos utilizado para financiar la construcción de la línea Acajutla, Ateos y La Ceiba; el segundo utilizado para el financiamiento de la línea Ateos-Santa Ana y la continuación y aceleración en los trabajos para prolongar el trayecto entre Nejapa (ver figura 11) y San Salvador (Contrata celebra entre el Gobierno de la República de El Salvador y la Compañía Inglesa Constructora de Obras Públicas en Centro América, Limitada de Londres, relativa á la construcción y explotación del Ferrocarril de Acajutla a Santa Ana y San Salvador y al pago de la Deuda Pública Exterior, mejorada por convenio firmado entre el Gobierno Provisional y el representante de la misma compañía, 1894).

Sin embargo, *The Central American Public Work Company Limited* transfiere la concesión a *The Salvador Railway Company Limited*, empresa de origen británica, creada en 1898 (Martin, 1911), para que concrete los acuerdos pactados en la contrata adicional de febrero de 1899. Efectivamente según Martin la prolongación de la vía hasta San salvador se efectuó en el tiempo estipulado y cita: “la última sección entre Nejapa y San Salvador, a una distancia de 20 Km o 12 ½ millas, fue completado en marzo de 1900”



Figura 12. Mapa indicando trazo férreo existente para 1900

Fuente: *Salvador of the twentieth century*, 1911, p. 199. (Adaptado por Nancy Trujillo)

(Martin, 1911, p. 197-198) (ver figura 12 y 13). Y con ello se daba por concluida la primera fase en la construcción del ferrocarril uniendo la capital del país y las ciudades de occidente con el Puerto de Acajutla. Además el privilegio del ferrocarril estaría a cargo de la empresa

The Salvador Railway Company, Limited, con un total de 155 km o su equivalente 96 millas de línea férrea en explotación. Sin embargo, dos años después, es decir, en 1902 según Sanz & Santamaría, el tramo entre La Ceiba y Ateos es clausurado por falta de tráfico (Sanz & Santamaría, 1998).



Figura 13. Estación San Salvador, propiedad de “The Salvador Railway Co. Lmted”

Fuente: Postales salvadoreñas del ayer 1900-1950, Stephen Grant, 1999, p. 167 (Adaptado por Nancy Trujillo)

Como se menciona en párrafos anteriores la construcción del ferrocarril fue planificada a escala nacional, sin embargo, solamente se concretizó la conexión de la zona centro-occidente a finales del siglo XIX por medio de una línea férrea, a pesar de los altibajos experimentados.

Pero, la planificación y construcción de un ferrocarril que conectara la zona oriental con la capital y posteriormente hasta la frontera con Guatemala, atravesaría por dificultades similares, a consecuencia de un largo historial de contratas y propuestas fallidas, pese a estos inconvenientes el proyecto logra concretizarse ya entrado el siglo XX.

5.2. El ferrocarril en el Oriente salvadoreño 1887-1912

A continuación se detallan algunos proyectos y propuestas que no lograron realizarse y/o ejecutarse, el primero de ellos en 1872 a cargo de Juan Luis Bueron; en 1882 proyecto a cargo del Señor Butterfield; 5 años después, en 1887 el Señor Luis J. Du Pré representante del Señor Lorenzo B. Da Ponte proponía la construcción de un muelle en el Puerto de La Unión

y una línea férrea que se prolongara hasta la frontera con Guatemala (Diario Oficial 1887, abril 26), no se concretiza.

En 1890, se pacta una contrata de 26 artículos con el Señor Charles Tallent Spencer, en representación de los Señores Perry Cutbill, de Lungo y Compañía de Londres, en donde exigía al contratista iniciar los trabajos en la construcción de una línea férrea entre La Unión y San Miguel dentro de 8 meses contados a partir que el contrato tuviese fuerza legal, entre otros pormenores como la descripción de la línea férrea, trabajos preparatorios o elaboración de planos, estaciones a construir, descripción de material rodante como el número de locomotoras y el total de carros de pasajeros y carga a disposición, etc. (Diario Oficial 1890, abril 22), la referida contrata no se ejecuta. No obstante, este inconveniente lleva al Ingeniero Lisímaco F. Lacayo a realizar un estudio minucioso a la contrata de Spencer y cita: *“habiéndolo estudiado muy detenidamente el infrascrito se siente en aptitud de llevarlo adelante, ya sea por su propia cuenta ó por medio de una compañía”* (Diario Oficial 1890, noviembre 27, p. 577). Pese a los esfuerzos el proyecto no se concretiza.

En 1891, el Ingeniero Julio Gorraz y Zephirino Adolfo Hastron, Banquero residentes en París, proponen la construcción de un ferrocarril central que partiera del Puerto de La Unión, pasando por o cerca de San Miguel, San Vicente, San Salvador, dirigiéndose hasta Santa Ana y finalizando en la frontera con Guatemala (Diario Oficial 1891, febrero 17); posteriormente, George Wilson, se hace acreedor de una contrata, con el objetivo de

establecer un ferrocarril desde la frontera de Guatemala hasta la frontera de Honduras o el Puerto de La Unión (Diario Oficial 1891, marzo 05); consecutivamente, León Ávila en base a la propuesta de Lisímaco F. Lacayo (un año anterior), rediseña un nuevo proyecto (Diario Oficial 1891, marzo 09); y finalmente, Pablo Mendieta, originario de España y director fundador de la Compañía General de Minas y Trabajos Públicos de Honduras, domiciliada en París, Francia, pacta una contrata con el Gobierno con el fin de construir un ferrocarril desde el Puerto de La Unión hasta San Salvador tocando las ciudades de San Miguel, San Vicente y Cojutepeque (Diario Oficial 1891, abril 06). Pero ninguna de las anteriores propuestas y contrataciones lograron cumplirse.

El 19 de noviembre de 1892, es celebrado una contrata entre Domingo Jiménez, Ministro de Gobernación y Fomento y el representante de la Compañía Francesa de Honduras Mr. Armand Blanchard, para la construcción de un muelle en el Puerto de La Unión y un ferrocarril entre La Unión y la Capital, pasando por San Miguel y otros poblados, esta nueva contrata modificaba la pactada el año anterior con Pablo Mendieta. En esta contrata el Gobierno concedía beneficios lucrativos a la compañía como la extracción de madera de terrenos nacionales, municipales y baldíos que la misma necesitase para la construcción de la línea férrea; uso gratuito de telégrafo y teléfono nacionales para correspondencia y la propiedad exclusiva de las minas descubiertas en toda la extensión de la línea (Diario

Oficial 1893, abril 08). A pesar de lo favorecedora de la contrata, la misma no fue ejecutada.

No obstante, después de varios intentos infructuosos, el Gobierno decide asumir la construcción del ferrocarril, iniciando la misma en 1895. Sin duda alguna, el inicio de la obra era gratificante para el Gobierno, prueba de ello es un artículo publicado en el Diario Oficial del sábado 14 de diciembre de 1895 y cita:

“El día de mañana será la inauguración de los trabajos del ferro-carril que unirá La Unión á 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 María. (...). 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 de 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” (Diario Oficial 1895, diciembre 14, pp.1921-1922).

La sublimidad del artículo, denotaba las ansias de tener en funcionamiento un ferrocarril, ya que en analogía con la zona occidental, la misma tenía en

explotación 88 Km de vía férrea, mientras que en oriente apenas iniciaba la construcción del mismo. Pero, 2 años después, en 1897 el tramo entre La Unión y San Miguel sería concretado, pues *“el Gobierno había hecho laudables esfuerzos para que los trabajos adelanten con celeridad, sin paralizarlos una sola semana (...), quedando enrielladas y en explotación a fines del año 35 millas”* (Diario Oficial 1897, agosto 14, p. 1306). Sin embargo, un año después, 1898 se paralizaron las obras en la prolongación del tendido ferroviario debido a la inestabilidad política y problemas financieros que atravesaba el país (Sanz & Santamaría, 1998).

Al inicio del siglo XX, el Gobierno nuevamente inicia un período al otorgar algunas contrataciones, comenzando en 1900, al pactar una contrata con Oliverio Lorenzo Glover (Diario Oficial 1900, junio 04), posteriormente, en 1901, a cargo de Cabezas; 1905, a cargo de los Señores Meardi, Mazzini, Quiróz; y en 1907 al Señor Towle, apoderado de la compañía Pan Americano (Inauguración del ferrocarril de La Unión a San Miguel (sección del Pan-americano). Discurso inaugural del Señor Don René Keilhauer apoderado de la Guatemala Railway Co. en El Salvador, 1912). Sin embargo, y como sucediera en años anteriores los proyectos no fueron ejecutados. Pese a que ese mismo año el único tramo en explotación entre La Unión y San Miguel es cerrado a consecuencia de las pésimas condiciones de toda la infraestructura (Sanz & Santamaría, 1998).

Pero, en 1908 se emprende un proyecto, el cual, sería fructífero para los fines del Gobierno ya que bajo el mismo contratista y algunas modificaciones

internas del contratista, es construida la línea férrea que inicia en La Unión y finaliza en la Frontera con Guatemala, en un lapso de 21 años.

Efectivamente, el 03 de junio de 1908 el Subsecretario de Estado y representante del Supremo Gobierno Carlos Alberto Avalos firma una contrata con René Kielhauer, la referida contrata consta de un total de 41 artículos, en donde se aludía la importancia de la vía férrea a construir, específicamente porque la construcción de ese ferrocarril era considerado como parte de la sección del ferrocarril intercontinental, además se detallan el plazo de construcción posterior a la aprobación de la contrata por parte de la Asamblea Legislativa; las multas a pagar por retrasos injustificados en la construcción del ferrocarril y los beneficios que recibiría el contratista como la importación libre de gravámenes; la exención del servicio civil y militar para los empleados (Diario Oficial 1908, junio 15).

Posterior a la legalización de la contrata conocida como Avalos-Keilhauer, el 25 de julio de 1908, el Señor Keilhauer traspasa los derechos de la contrata a favor de la Guatemala Railway Company, asumiendo la referida compañía la construcción del ferrocarril, mientras que René Keilhauer se convertiría en apoderado de la misma (Carta dirigida a René Keilhauer 1909, mayo 21).

Los trabajos en la construcción del ferrocarril de La Unión hasta San Miguel, iniciaron el 15 de abril de 1910, aproximadamente dos años después que René Keilhauer se hiciese acreedor de la contrata en 1908, las referidas

obras estuvieron a cargo del Ingeniero Don Santiago Vilar y Boy (Carta dirigida al Ministro de Fomento 1910, abril 23).

Los años posteriores, específicamente 1911 y 1912, el apoderado de la Guatemala Railway Company, René Keilhauer, firmó dos contrata, la primera de ella: denominada contrata adicional, pactada el 17 de noviembre de 1911 y posteriormente, una contrata re-adicional celebrada el 21 de mayo de 1912, con el objetivo de mejorar cláusulas de la contrata primitiva Avalos-



Figura 14. Estación ferroviaria San Miguel

Fuente: Postales salvadoreñas del ayer 1900-1950, Stephen Grant, 1999, p. 253 (Adaptado por Nancy Trujillo)

Keilhauer, con la condicionante de no alterar la misma.

Finalmente el tramo entre La Unión y San Miguel (ver figura 14), es concluido e inaugurado en 1912, a consecuencia del relevante y emotivo acto, el Diario Oficial del 06 de julio de 1912 hace una publicación y cita:

“En medio del mayor entusiasmo fue inaugurado hoy, por el Señor Presidente de la República, Dr. don Manuel Enrique Araujo, la línea férrea construida entre San Miguel y el Puerto de La Unión. Esta obra abre, para aquella rica sección de la patria salvadoreña, una nueva era de prosperidad y pone de manifiesto los propósitos que al Supremo Gobierno animan del

bien del progreso nacional. San Miguel, la Metrópoli de Oriente, viste hoy de gala y en aquella gran fiesta de la civilización y el patriotismo, se oye, mezclados á los himnos jubilosos de todo un pueblo, el silbido de la locomotora que empenachada de humo, avanza como heraldo de un brillante y no lejano porvenir (...)” (Diario Oficial 1912, julio 06).

Este año fue importante, no solamente por la inauguración del referido



Figura 15. Estación ferroviaria San Vicente

Fuente: Dirección de Registro Bienes Culturales Muebles, Secretaria de Cultura de la Presidencia (Adaptado por Nancy Trujillo)

tramo, sino también porque

la empresa a cargo de la

construcción del ferrocarril

la *Guatemala Railway*

Company se incorpora a

The International Railways

of Central America (IRCA),

por consiguiente está

última sería la compañía encargada de dar continuidad a la

prolongación de la vía férrea hasta la frontera con Guatemala. Según

certificado de incorporación, la *International Railways of Central*

America, es una corporación del Estado de New Jersey, condado

Huston. Y su Presidente es el Señor Minor C. Keith (Copia de

certificado de incorporación, *International Railways of Central*

America, 1928). A partir de esa fecha, la *International Railways of*

Central America, conocida popularmente como “IRCA” sería la

compañía encargada de ejecutar y dar continuidad a los trabajos de prolongación de la línea hasta la frontera con Guatemala (ver figura 15).

Posterior a la inauguración del tramo entre La Unión a San Miguel, los trabajos continuaron sin interrupción alguna, hasta agosto de 1914, cuando se tenían 133 Km construidos hasta el Río Lempa.

5.3. El ferrocarril en la región Oriental y Occidental salvadoreña 1915-1929

Debido a que durante estas fechas estalló el conflicto europeo “la gran guerra”, los trabajos de construcción de la vía se suspendieron. Pero, los trabajos se reanudaron por la intervención del entonces Presidente Carlos Meléndez con Mr. Keith. Consiguiendo de esta manera dar continuidad a la construcción de 25 Km más, llegando el ferrocarril a Zacatecoluca en diciembre de 1915 (Memorándum antecedentes en la construcción de las vías férreas en El Salvador, 1916).

En mayo de 1920, René Keilhauer pacta una nueva contrata con Carlos Varahona, este último en representación del Gobierno. El objetivo era construir la línea férrea desde Santa Cruz Michapa a San Salvador, Santa Lucía a Ahuachapán (ver figura 16) y Santa Lucía a Metapán, los acuerdos de la contrata establecía, la finalización de 31 Km desde Santa Cruz Michapa hasta San Salvador; inicio de construcción de las líneas en

occidente y el establecimiento de multas por retrasos en la construcción. Cabe destacar, que lo acordado en esta contrata no modificaba la contrata primitiva, más bien era un agregado de la misma (Testimonio de la escritura pública de Contrata otorgada por el Supremo Gobierno y la International Railways of Central America, 1920).

En el año de 1922, se pacta la última contrata para dar continuidad y concluir las obras de construcción del ferrocarril hasta la frontera con Guatemala, entre José Antonio Sasso, Mayor del Ministerio de Fomento y el Señor Sanz Agero, representante de la compañía ferrocarrilera pues René Keilhauer le concede un poder el 19 de junio de 1920. Esta contrata es conocida como

Sasso-Sanz Agero, y en las cláusulas se detallan las modificaciones en los plazos para la finalización de construcción del ferrocarril hasta la frontera con Guatemala (Escritura pública, para elevar a



Figura 16. Estación ferroviaria Ahuachapán

Fuente: Dirección de Registro Bienes Culturales Muebles, Secretaria de Cultura de la Presidencia (Adaptado por Nancy Trujillo)

instrumento público la Contrata celebrada entre el Supremo

Gobierno de la República y la International Railways of Central American, 1923). Efectivamente, la terminación de la misma estaba próxima ya que para el año de 1927, se concluye el tramo entre Soyapango y Texistepeque,

el Diario Oficial publica un emotivo discurso inaugural, oficiado por el entonces Ministro de Fomento Dr. Francisco Martínez Suárez y cita:

“El domingo dieciséis de corriente fue inaugurado por el señor Presidente de la República el tramo de los Ferrocarriles Internacionales Soyapango-Tezistepeque-Santa Lucía. Una propicia coincidencia, me proporciona la honrosa satisfacción de ser, por segunda vez, el portavoz del Gobierno en ceremonias, como la presente, de tanta significación para el adelanto de esta importante zona del país; en que la locomotora, como Heraldo del progreso ha llegado a las puertas de esta heroica y noble ciudad de Santa Ana. La primera en la administración del General Rafael Antonio Gutiérrez (...), cuando fue inaugurado el ferrocarril de El Salvador; y, ahora, en la administración del doctor Alfonso Quiñónez Molina (...), en este día en que la Compañía de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América pone por primera vez al servicio público la sección que toca en esta ciudad, y que une al Oriente con el Occidente de la República”
(Diario Oficial 1927, enero 18).

Y dos años después, el 28 de diciembre de 1929, se da por concluido y finalizado el tramo restante para que finalmente el actual territorio salvadoreño quedase unido entre oriente-occidente y frontera con Guatemala, y para dar constancia de tan magnate evento se cita:

“El sábado 28 del corriente mes [diciembre], a las once horas, fue inaugurado el ferrocarril entre El Salvador y Guatemala. El acto resultó imponente y en él quedó constatado el espíritu de cordialidad que felizmente existe entre salvadoreños y guatemaltecos. Los Excelentísimos señores Presidentes de ambos países, Dr. Pío Romero Bosque y General Lázaro Chacón, acompañados de sus respectivos Gabinetes y de personas de alta valía, estuvieron presentes en la inauguración del ferrocarril, acto que se realizó en la frontera que la línea férrea atraviesa (...). El Ferrocarril que acaba de inaugurarse, fue iniciado en sus trabajos el 15 de abril de 1910, en Cutuco. La subvención del Gobierno de El Salvador, dada a la International Railways of Central America, para la obra, incluyendo los ramales, asciende a la suma de 9,160191.20 colones (...). El Gobierno se complace vivamente en notificar a la colectividad, que sus esfuerzos han culminado en el más grande de los éxitos y que desde el 28 de este mes queda colmados los deseos del pueblo salvadoreño sobre la construcción de una línea férrea que nos uniera a nuestra hermana Guatemala y no dé salida al Atlántico” (Diario Oficial 1929, diciembre 30).

El discurso antes mencionado, sería el último que se dictaba para dar a conocer el avance y la conclusión de las obras del ferrocarril, ya que

transcurrieron 57 años, desde los primeros pasos para construirlo y para que geográficamente El Salvador quedase más unido y sus poblados más cerca unos de otros gracias a este medio de transporte.

Además, por un lado el ferrocarril no solamente fue un medio de transporte rápido para el traslado de personas y productos comerciables, sino también, fue una fuente de trabajo para aquellos que prestaron servicios varios desde el meramente administrativo hasta aquellos que participaron en las diversas etapas de construcción.

Sin duda alguna, la experiencia del ferrocarril representó un gran reto para el Gobierno ya que debido a la inexperiencia y poco conocimiento el proceso de construcción tuvo muchos altibajos, a pesar de estos inconvenientes, El Salvador del siglo XX contaba ya con un medio de transporte el “ferrocarril”.

CAPITULO III ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN

1. Investigaciones sobre Patrimonio Industrial

El actual territorio salvadoreño, posee un patrimonio que data de diferentes épocas o periodos históricos. Prueba de ello es que cada una de estas etapas de la historia salvadoreña posee remanentes característicos y/o propios, que son considerados objetos de estudios.

Hoy en día, las obras de arquitectura e ingeniería como las estaciones y conjuntos ferroviarias; puentes y túneles, que fueron construidas para el funcionamiento del ferrocarril desde finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, han sido objeto de estudio e investigaciones desde perspectivas como: arquitectura e ingeniería. Pero no desde la perspectiva de Arqueología Industrial.

Sin embargo, se han realizado bajo esta línea arqueológica investigaciones enfocadas en los vapores que yacen en las costas salvadoreños, estas investigaciones datan de las primeras décadas del siglo XXI. Debido a que la Arqueología Industrial es una disciplina relativamente reciente, pues la misma surge a mediados del siglo XX en Inglaterra y en un proceso de expansión paulatino muchos países han acogido esta disciplina para realizar investigaciones e interpretaciones del patrimonio cultural industrial que cada una posee.

Es importante hacer mención que la mayor parte de investigaciones que tratan el patrimonio industrial salvadoreño, son tesis de pregrado que precisamente el abordaje de las mismas, como se menciona anteriormente, no es desde la óptica de la arqueología industrial, más bien, son antecedentes de otras disciplinas generalmente ingeniería y arquitectura, las cuales se interesaron por la exorbitante riqueza cultural que representa el patrimonio industrial en El Salvador, ya que el adoptar el ferrocarril como medio de transporte, inmediatamente se adoptó un nuevo patrón que tuvo profundas consecuencias históricas en la conformación del paisaje y territorio del actual El Salvador. Además, es de suma importancia recalcar que dentro de estas investigaciones son escasos los trabajos de pregrado que hacen un estudio bajo su línea o enfoque y que al mismo tiempo se adentran en sugerir o proponer medidas de conservación para guardar la integridad física del patrimonio industrial.

A continuación se detallan cada uno de los trabajos de pregrado, que tuvieron como objeto de estudio el patrimonio industrial salvadoreño.

En 1970; Marco Antonio Silva Gochez, realizó su trabajo de investigación para optar al grado de Ingeniero Civil, enfocado en el ferrocarril salvadoreño, donde hace un compilatorio histórico somero del proceso de construcción, pero, su objetivo era analizar la factibilidad de supervivencia a futuro del ferrocarril como un medio de transporte realizando una analogía con otros países que el autor denomina “países más adelantados” (Silva, 1970).

En 1972; Juan Agustín Núñez, realizó su trabajo de investigación para optar al grado de Administrador de empresas, en donde analizó minuciosamente el estado de conservación del tendido ferroviario y la factibilidad de invertir y rehabilitar el mismo como medio de transporte (Núñez, 1972).

En 1983; Edgardo Navarrete, realizó su trabajo de investigación para optar al grado de Ingeniero Industrial, enfocado en el desarrollo de una aplicación para controlar la estadística del transporte ferroviario (Navarrete, 1983).

En 1989; Lorena Carranza, Juan Guzmán y Edgar Melgar, presentaron un trabajo en conjunto para optar al grado de ingeniero industrial, en donde realizaron una propuesta para un nuevo sistema de información del departamento de compras y materiales de FENADESAL, en base al sistema utilizado en ese momento (Carranza et al., 1989).

En 2004; Javier Arias, Diana Chicas, César Reyes y Oscar Sánchez, presentaron un trabajo en conjunto para optar al grado de arquitecto, sobre arquitectura ferroviaria, con el fin de identificar y dar a conocer los valores que se encuentran dentro de la arquitectura ferroviaria y el rescate de la historia del ferrocarril en El Salvador. Es decir, que con ello pretendían hacer una caracterización, contribución, difusión y valoración de la memoria histórica a través de la arquitectura ferroviaria (Arias et al., 2004).

2007; Jelb Martínez y Cecilia Rivera, realizaron un trabajo en conjunto para optar al grado de arquitecto, enfocado en un estudio sobre la Bodega N° 1, situada en el Conjunto Ferroviario en San Salvador, es decir, en las

instalaciones de FENADESAL. En donde plasmaron un breve y somero historial del proceso de construcción del ferrocarril, además, en base al objeto de estudio desarrollaron un diagnóstico que dio la pauta para medir el grado de conservación del inmueble y proponer la rehabilitación y nuevo uso de la Bodega N° 1 (Martínez & Rivera, 2007).

En 2008; José Ramírez, hace un estudio, resultado del XVII curso de seguridad y desarrollo nacional, impartido por el Colegio de Altos Estudios Estratégicos, donde identifica las ventajas y desventajas en el sistema ferroviario como transporte público, teniendo en cuenta el mal estado de las vías a consecuencia de diferentes sucesos que contribuyeron al deterioro total o parcial de las vías y los costos de su reactivación (Ramírez, 2008).

A continuación se detallan algunas investigaciones de carácter científico sobre patrimonio industrial salvadoreño.

En 2005; durante los meses de enero y febrero, se desarrolló el Proyecto “Reconocimiento, Prospección e Investigación del Patrimonio Cultural Subacuático en El Salvador. Etapa Exploratoria”, a cargo del arqueólogo Marlon Escamilla del entonces Concejo Nacional para la Cultura y el Arte CONCULTURA, en conjunto con arqueólogos argentino, de las Universidades de Buenos Aires y Rosario. Cuyo objetivo fue realizar un diagnóstico preliminar acerca del patrimonio cultural subacuático. Este proyecto, tuvo como resultado, la documentación de varios sitios sumergidos con evidencia antrópico, destacando el registro de dos pecios o antiguos

vapores: S.S. Douglas y Chirigón, ambos localizados en la Playa Los Cóbanos (Valentini et al., 2011).

Además, la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural, perteneciente al Consejo Nacional para la Cultura y el Arte (CONCULTURA), ahora Secretaria de Cultura de la Presidencia (SECULTURA), realizó un inventario a gran escala sobre patrimonio ferroviario, inventariando no solamente inmuebles sino también objetos que formaron parte de las diferentes estaciones ferroviarias (CONCULTURA, 2005).

Posteriormente, el arqueólogo José Heriberto Erquicia, desde la Universidad Tecnológica de El Salvador, inició un proyecto de registro y reconocimiento de sitios arqueológicos históricos en El Salvador, el cual es desarrollado en tres temporadas (2007, 2008 y 2011), en donde se registró no solamente sitios arqueológicos históricos, sino también patrimonio cultural industrial (Erquicia, 2007; 2008; 2011).

Entre 2011-2014; el arqueólogo de la Secretaria de Cultura de la Presidencia (SECULTURA), Roberto Gallardo, realizó en diferentes momentos exploraciones en las costas salvadoreñas con el objetivo de registrar e investigar históricamente restos de vapores hundidos, para su pronta protección. Debido que estos restos son importantes, porque aparte del ferrocarril, los vapores fueron un producto más de la Revolución Industrial durante los siglos XVIII y XIX. Logrando identificar actualmente 7 pecios:

Anden; SS Colón; SS Columbus; SS San Blas; PSJ-1; Kirkdale y Brucklay Castle (Gallardo, 2011; 2012; 2013; 2014).

Asimismo, es trascendental enfatizar que, a pesar del poco eco investigativo que existe sobre el patrimonio industrial, algunos investigadores han hecho acto de presencia en eventos científicos internacionales, desde el 2005 hasta la actualidad, con el propósito de dar a conocer y difundir las escasas investigaciones realizadas en torno al patrimonio industrial. A continuación se hace mención de estos trabajos:

Tabla No. 3.
Cronología: participación y publicación sobre investigaciones en torno a patrimonio industrial salvadoreño en eventos científicos internacionales

Fecha	Contenido	Autor/es
2005	“El Salvador sumergido: reconocimiento del patrimonio cultural subacuático”. En XIX Simposio de Investigaciones Arqueológicas de Guatemala (Escamilla et al., 2006)	Marlon Escamilla Mónica Valentini Javier García-Cano
2008	“Entre barro, hierro y calicanto: historia y sitios arqueológicos coloniales en El Salvador”. En IX Congreso Centroamericano de Historia, realizado en Costa Rica (Erquicia, 2008). “El edificio del primer Palacio Nacional de El Salvador, 1870-1889. Una aproximación desde la Arqueología Histórica”. En II Encuentro sobre Patrimonio Industrial, realizado en Guatemala (Erquicia, 2008).	José Heriberto Erquicia Cruz
2009	“Arqueología histórica de El Salvador: Los resultados de la segunda fase del proyecto de reconocimiento y registro de sitios arqueológicos históricos de El Salvador (PAHES-UTEC)”. En XXIII Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala (Erquicia, 2010).	José Heriberto Erquicia Cruz
2010	“Ingeniería Hidráulica del Reino de Guatemala: Los Ingenios de Hierro en El Salvador. Una aproximación desde la arqueología histórica”. En III Encuentro sobre Patrimonio Industrial, realizado en Guatemala	José Heriberto Erquicia Cruz

	(Erquicia, 2010).	
2011	“La arqueología subacuática en El Salvador situación actual, desarrollo y perspectivas”. En XXV Simposio de Investigaciones Arqueológicas de Guatemala (Valentini et al., 2012)	Mónica Valentini Marlon Escamilla Javier García-Cano
2012	“Dos vapores del siglo XIX en El Salvador, registro y documentación de los sitios arqueológicos subacuáticos SS San Blas y SS Colón”. En IV Encuentro sobre Patrimonio Industrial, realizado en Guatemala (Gallardo, 2012).	Roberto Gallardo
2013	“Saqueo y destrucción del patrimonio cultural marítimo en El Salvador”. En XXVII Simposio de Investigaciones Arqueológicas de Guatemala (Gallardo, 2013).	Roberto Gallardo
	“Patrimonio industrial subacuático registro y documentación de buques a vapor en El Salvador, Centroamérica”. En VII Coloquio Latinoamericano de Conservación de Patrimonio Industrial, realizado en San Luis Potosí, México (Gallardo, 2013).	
2014	“Arqueología industrial subacuática. Registro de buques a vapor en El Salvador, Centroamérica”. En V Encuentro sobre Patrimonio Industrial, realizado en Guatemala (Gallardo, 2014).	Roberto Gallardo
	“Patrimonio inmaterial: Expresiones orales sobre las vías ferroviarias. Un recurso social y económico en El Salvador”. En V Encuentro sobre Patrimonio Industrial, realizado en Guatemala (Francia, 2014).	Astrid Francia

Lo anterior solamente denota que las investigaciones en torno al patrimonio industrial, desde el enfoque arqueológico y recientemente el antropológico, poco a poco se vuelve relevante para El Salvador y para los investigadores interesados en conocer este periodo histórico salvadoreño.

CAPITULO IV ARQUITECTURA FERROVIARIA

1. Importancia de la arquitectura ferroviaria como patrimonio cultural

Luego de haber conocido el proceso histórico sobre la construcción del ferrocarril en El Salvador, es vital profundizar en la relevancia e importancia que representa la arquitectura ferroviaria como patrimonio y como expresión tangible de un periodo cronológico determinado. Pero como precedente, es necesario explorar la manera en como se concibe de forma general la arquitectura como expresión humana. Diez (2005) define a la arquitectura como:

“El resultado de una actividad natural del hombre, que trata de humanizar el espacio, con los medios que la cultura pone a su disposición, es decir, trata de limitar el espacio, que le sea útil para desarrollar sus actividades públicas o privadas” (Diez, 2005, p. 17).

Para William Morris (1834-1896), quién ha sido catalogado por arquitectos, teóricos e historiadores de los tiempos modernos como uno de los pioneros de la arquitectura moderna concebía a la arquitectura como:

“Aquello que abarca toda consideración del ambiente físico que rodea la vida humana; no podemos quedarnos al margen en tanto que formamos parte de la civilización, porque la

arquitectura es el conjunto de modificaciones y alteraciones producidas en la superficie de la tierra para satisfacer cualquier necesidad humana, exceptuando el desierto” (Morales et al., 2000, p. 18).

Es interesante que las definiciones abordadas anteriormente converjan y coincidan que la arquitectura es el resultado palpable de una necesidad humana de crear espacios funcionales alterando el medio natural y paisajístico. Ya que, la expresión arquitectónica no solamente puede visualizarse meramente como simples edificaciones con características propias del contexto social en el que fueron erigidas, más bien, se trata de un *“variadísimo mundo de formas que determinan los espacios en que vivimos”* (Morales et al., 2000, p. 18). Y muestra de ello, es que el ser humano a través del tiempo ha construido en diferentes partes del mundo edificaciones con objetivos disímiles, algunas consideradas hoy día como verdaderas obras e iconos arquitectónicos importantes, únicos y monumentales, ya sean estos por la técnica en los acabados decorativos o simplemente por la imponente de elementos constructivos que permitieron la integridad del mismo.

Sin embargo, hay un periodo histórico que se torna importante (para esta investigación) el cual implica, al igual que en épocas pasadas, la aparición de nuevas técnicas y materiales a consecuencia de la revolución industrial inglesa, y en concreto en materiales desarrollados como derivación de los mismos adelantos industriales, en donde Inglaterra es pionera en estas

nuevas construcciones y técnicas, al reproducir elementos como el hierro, cristal, vidrio, cemento, acero, deployé y hormigón armado (Preckler, 2003; Sagrario, 1998).

Cabe recalcar, que el hierro ya se había utilizado en la historia de la arquitectura como material auxiliar, sin embargo durante el siglo XIX y XX se vuelve elemental, debido a que estas innovaciones no solamente involucran a las mismas materias primas, sino también afectan a las técnicas constructivas que son renovadas radicalmente, con la ejecución de proyectos totalmente distintos a los realizados hasta ese momento. De este modo, se inicia la sustitución paulatina de algunas materias primas como la madera, cambiando visualmente las edificaciones arquitectónicas e ingenieriles modestas, por otras con mayor predominio como *“las obras públicas, puentes, estaciones ferroviarias, hangares, mercados, fábricas, así como edificios para exposiciones universales (...)”* (Preckler, 2003, p. 200).

Respecto a la arquitectura ferroviaria, resulta interesante que las edificaciones de diversos inmuebles surgen como a una necesidad, a raíz del emergente medio de transporte, el ferrocarril, que también fue fruto de la revolución industrial inglesa. La arquitectura ferroviaria en general se considera trascendental porque es la evidencia tangible de una determinada época histórica, que a la vez se expande fuera de los límites geográficos ingleses y se disemina al resto del mundo. Como resultado de una materialización del uso creciente del metal, que se complejiza y tipifica a

través del tiempo y espacio. Así lo determina Inmaculada Aguilar al referirse a la arquitectura ferroviaria y cita:

“Es evidente y así lo demuestra la historia de la arquitectura, que los edificios responden a una determinada época, época caracterizada por unos aspectos sociales, políticos, económicos, religiosos, técnicos. De ahí que debemos reflexionar en primer lugar en la arquitectura ferroviaria como la respuesta a un medio socio-económico, ideológico y cultural (...)” (Aguilar, 1998, p. 260).

De hecho, el ferrocarril y su infraestructura en general, son elementos indispensables principalmente por su estrecha vinculación, ya que la implantación y construcción de una línea de ferrocarril llevó consigo la creación y diseño de una serie de construcciones auxiliares y edificios destinados a cubrir necesidades específicas, las cuales evidencian aquellas actividades que tuvieron profundas consecuencias históricas en la conformación del paisaje y un territorio geográficamente determinado (Arenal, 1998; Ferrari, 2011). Tal y como asevera Ferrari:

“La arquitectura ferroviaria, es el producto de la visión del siglo XIX en la construcción de un país, puesto que es hablar de una cultura y del desarrollo económico, social y político del que fue testigo” (Ferrari, 2011, p. 44).

La llegada del ferrocarril a Latinoamérica y particularmente a El Salvador, representó un cambio rotundo en el sistema de transporte utilizados anteriormente, además, la adopción de este medio, no solamente determinó cortes irreversibles y privilegió áreas, sino que además acortó distancias e incorporó conjuntamente el equipamiento que demanda el tendido ferroviario y la infraestructura indispensable en torno a las estaciones, como: puentes, talleres, viaductos, bodegas, casas de empleados y un sin número de obras de ingeniería (Tartarini, 2011). Asociado a la infraestructura, también se encuentran los bienes muebles utilizados para el equipamiento de oficinas como sillas, escritorios, cajas fuertes, estantería, relojes, lámparas, artefactos de iluminación, etc.

Al mismo tiempo, es curioso que dentro de toda la gama de obras arquitectónicas e ingenieriles que se edificaron, la que en muchas ocasiones se consideraba relevante es la estación, ya que se pensaba era el edificio en *“donde se manifestó el gusto de la estética en boga”* (Ferrari, 2007, p. 191). Sin embargo, pese a la importancia que representaba la estación, como un edificio de servicio público, la arquitectura y la ingeniería ferroviaria en general que se manifestó de forma análoga al ferrocarril, debe entenderse como un sistema inseparable donde cada elemento componente u anexo desarrolló una función específica con caracteres determinados.

Es por ello que se retoma el concepto de sistema en arquitectura, definido por Joseph María Montaner (2008) citado en Ferrari, 2011). Y asevera:

“Un sistema es un conjunto de elementos heterogéneos (materiales o no), de distintas escalas, que están relacionados entre sí, con una organización interna que intenta estratégicamente adaptarse a la complejidad del contexto y que constituye un todo que no es explicable por la mera suma de sus partes. Cada parte del sistema está en función de otra; no existen elementos aislados (...)” (Ferrari, 2011, pp. 44 y 47)

En base a lo antes expuesto, podemos inferir que la arquitectura ferroviaria no debe explicarse y entenderse por la simple suma de sus edificios, más bien, cada uno de los que integran el conjunto esta en función de un sistema.

En el caso salvadoreño, la arquitectura ferroviaria, es un campo de estudio muy amplio, debido a su diversidad estética, elementos constructivos y funcionalidad, a consecuencia de diferentes influencias, recordemos que la construcción del ferrocarril en El Salvador estuvo a cargo de ingleses y estadounidenses.

Es por ello, que la arquitectura ferroviaria edificada en las tres zonas geográficas de nuestro país (occidente, centro y oriente), se erigieron paulatinamente entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX, teniendo como resultado una extensa infraestructura, que va desde una pequeña plataforma o una estación situada en un pequeño patio hasta varias edificaciones relacionadas entre si, distribuidas en un vasto lugar.

2. Prefabricación

Los avances ocurridos en Inglaterra durante la Revolución Industrial, referente a las industrias siderúrgicas, permitieron la explotación y fabricación en masa de estructuras e implementos metálicos en un primer momento para las industrias textiles y posteriormente para el ferrocarril, ya que este último haría uso intensivo de implementos para la fabricación de máquinas, material rodante y utensilios como clavos, rieles, columnas de hierro fundido, vigas, instrumentos para comunicación, etc.

Sin embargo, algo que se tornaría importante en el contexto de las industrias siderúrgicas es la prefabricación, calificado como *“hijo de la revolución industrial”* (Aguilar, 1998, p. 264). Es decir, que la prefabricación sería considerada como la fabricación en serie de piezas que hizo posible el cambio y que además, fue el argumento esencial del inicio de la uniformidad o un modo clásico, que lleva a pensar en un sistema constructivo en donde las partes esenciales del edificio se envían ya fabricadas al lugar de su emplazamiento, en donde sólo hay que acoplarlas y fijarlas (Asensio, 2002; Ferrari, 2011).

El impacto de este tipo de estructuras metálicas, fue tan grande que su expansión traspasó las fronteras europeas, principalmente cuando las barreras comerciales internacionales fueron eliminadas y subsanadas, fue entonces que se inicio un proceso de exportación constante al resto del mundo.

Según Sanou:

“La importación de estructuras de hierro (...) se intensificó en las dos últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, en los países latinoamericanos que tenían lazos con el mercado internacional y que sufrían problemas de humedad o amenaza sísmica” (Sanou, 2001, p. 156).

Es muy curioso que el uso de estas estructuras prefabricadas aumentara específicamente por el auge del movimiento ferrocarrilero, ya que independientemente el lugar en donde fuese construido el sistema ferroviario, no contaba con materia prima que igualara los beneficios de los elementos prefabricados, es decir, que económicamente eran de bajo costo; rápida construcción y al mismo tiempo aportaba soluciones técnicas a las nuevas necesidades que se presentaban.

Asimismo, se recurrió a una estrategia que influyó grandemente para que las estructuras en hierro se popularizaran y fuesen ampliamente aceptadas, esta estrategia, se comenzó a utilizar a mediados del siglo XIX cuando las empresas elaboran catálogos para promoción y venta de productos, conjuntamente, estos catálogos permitieron promocionar aquello que la arquitectura industrial profesaba de sí misma: racionalidad, funcionalidad, prefabricación, etc. (Ferrari, 2011). De igual manera, sentaban precedente en el florecimiento de un nuevo tipo de arquitectura que cambiaría

visualmente el contexto arquitectónico, no solamente en Latinoamérica, sino, en el resto del mundo.

3. Tipologías

Como se ha mencionado anteriormente, la introducción o incorporación del ferrocarril demandó el surgimiento y construcción de edificaciones que desempeñaran un rol específico dentro del sistema ferroviario, configurando así, el apareamiento de tipos arquitectónicos como respuesta a necesidades funcionales, pues, *“la arquitectura, a partir del siglo XIX, recurrió a valores que hasta entonces le habían sido ajenos, en un desesperado intento por compartir las ideas de progreso que para entonces compartían todos los campos del conocimiento (...). Uno de ellos fue la necesidad de que las edificaciones fuesen funcionales”* (Ferrari, 2011, p. 51). Ya que si las mismas alcanzaban la exigencia funcional, se lograba el valor progresista de la época. Por ejemplo, aquellas destinadas a cumplir funciones de almacenaje como las bodegas; las consignadas a servir de morada a empleados como las viviendas para empleados o administrativos como las casas “suntuosas”; las de servicios públicos como los edificios de pasajeros o estaciones ferroviarias; las designadas para el mantenimiento de locomotoras u otras máquinas rodantes como los talleres ferroviarios o lugares utilizados para resguardar como los hangares o garaje; entre otros.

Para Ferrari, la tipología no fue solamente una herramienta de la que sirvió el sistema ferroviario para poder trabajar, más bien, la tipología implicaba

que podrían construirse los edificios de las estaciones y las vías en una interrelación que pudiese asegurar su funcionamiento.

Tanto así, que la arquitectura ferroviaria, se ha caracterizado por la producción en serie de tipos, como sinónimo de posibilidad de agrupar objetos (Ferrari, 2011). Ya sean estos por funcionalidad o por elementos constructivos. Además, la diversidad de la arquitectura ferroviaria hizo posible una variación o transición de los patrones constructivos de una época o empresa a otra, aunque es posible que algunas características no permutaran y se mantuvieran.

Es interesante, además la manera que Rolando Lloga Fernández, unifica la arquitectura ferroviaria, en dos amplios grupos:

1. Aquellos integrados por los edificios para el servicio de pasajeros, como: estaciones y apeaderos o paradas.
2. Las instalaciones destinadas al soporte técnico y administrativo como: almacenes, correo, material ferroviario, talleres para el estacionamiento, mantenimiento y reparación del material rodante, oficina del jefe de estación, casas empleados y operarios, entre otros (Lloga, 2014).

Con las apreciaciones antes detalladas, no solamente se confirma que la adopción del ferrocarril como medio de transporte representó un cambio total en los medios de transportes modestos utilizados, sino, también la

incorporación de la arquitectura relacionada al ferrocarril, simbolizó un cambio al adoptar nuevos elementos para construir aquellos edificios destinados a ejercer funciones especiales. Es por ello, que la arquitectura ferroviaria debe comprenderse como un sistema unificado y ser analizado en base a tipos funcionales, pues, solamente de esta manera se podrá comprender cuan importante fue la construcción de los diferentes inmuebles intrínsecos al ferrocarril, sin dejar de lado, el uso de estructuras metálicas para resolver inconsistencias arquitectónicas gracias al descubrimiento de los beneficios del hierro, como la resistencia al fuego y la compresión (Sanou, 2001).

CAPITULO V ANÁLISIS DE CAMPO

1. Conjunto ferroviario Sitio del Niño, San Juan Opico, La Libertad

Como se abordó en el capítulo IV, la arquitectura ferroviaria se encuentra íntimamente ligada al movimiento ferrocarrilero que tuvo lugar en un primer momento en Inglaterra y posteriormente en el resto del mundo incluido El Salvador. Asimismo, se dio a conocer la forma de abordaje para el estudio de la arquitectura ferroviaria, es decir que se debe profundizar y comprender que no solamente son edificaciones individuales, sino que corresponde a un sistema funcional al igual que las construcciones de los inmuebles.

Para el caso salvadoreño, lastimosamente no se cuenta con información abundante y detallada referente a la arquitectura ferroviaria, como para formar un panorama amplio y detallado sobre especificidades que engloba cada una de las edificaciones ligadas al ferrocarril que se encuentran en todo El Salvador, debido a que las investigaciones relacionadas con arquitectura ferroviaria desde la arqueología y otras disciplinas son escasas.

Sin embargo, durante los últimos años, se ha suscitado un interés creciente en conocer aspectos relacionado al ferrocarril y todos los elementos a fines, y no solamente quedarse con percepciones someras. Un logro muy significativo referente a la apreciación del patrimonio industrial fue la realización de un inventario sobre infraestructura ferroviaria, donde se efectuó una catalogación de las edificaciones según su complejidad y

funcionalidad. Esta exposición es significativa debido al panorama por el que atraviesa actualmente el patrimonio industrial ferroviario salvadoreño a consecuencia del desuso y abandono de los inmuebles, estos han entrado en un proceso de deterioro y decadencia paulatina, hasta el punto de un colapso y desaparición parcial o total de este importante patrimonio, considerada, evidencia física de un período histórico relevante dentro de la historicidad salvadoreña, tal y como se mencionaba en apartados anteriores, hablar de arquitectura ferroviaria, es hablar del contexto social, político y económico por el que atravesaba en este caso, El Salvador durante los siglos XIX y XX, ya que por medio del patrimonio industrial, materializado en el ferrocarril e intrínseco la infraestructura edificada, se puede identificar la importancia de este, como un conjunto o sistema inherente.

2. Generalidades: Distribución de línea férrea e inmuebles

Como se evidenciaba en el capítulo II, transcurrieron casi seis décadas (1872-1929) para que el ferrocarril salvadoreño se concluyese, pese a las numerosas dificultades que el mismo atravesó. La explotación del ferrocarril en El Salvador estuvo a cargo de dos grandes empresas: *“The Salvador Railway Company, Limited”* de origen inglés y *“The International Railways of Central American”* de procedencia norteamericana, cada una de estas empresas tenía en aprovechamiento líneas ferroviarias en zonas geográficas específicas (ver figura 17). La primera de ellas recorría las zonas centro-occidente de El Salvador, es decir, desde la ciudad de San Salvador hasta Santa Ana y el Puerto de Acajutla; la segunda, circulaba desde el

oriente salvadoreño, atravesaba todo el país hasta la frontera con Guatemala interconectando con el ferrocarril del referido país.

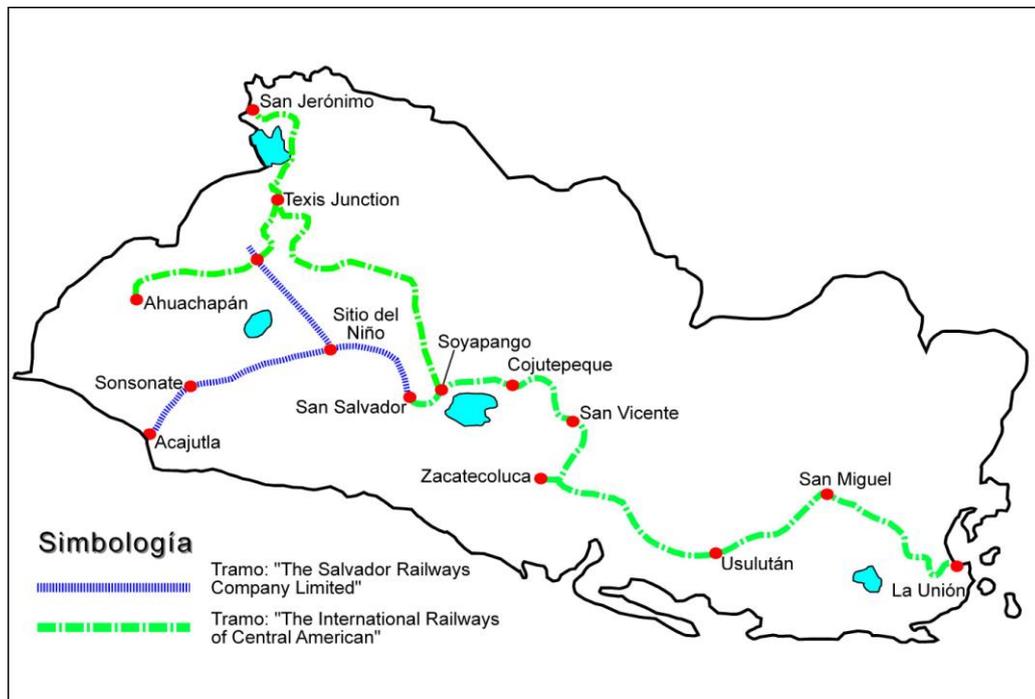


Figura 17. Distribución de líneas férreas, por empresas concesionarias

Fuente: Guía histórica de los ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995), Antonio Sanz & Antonio Santamaría, 1998, p. 54. (Dibujo y adaptación realizado por Nancy Trujillo)

La introducción del ferrocarril a El Salvador no solamente se concibió como un medio de transporte eficaz para el traslado de personas y productos a diferentes destinos, pues, aunado a ello se erigieron varias estructuras estrechamente vinculadas al fenómeno ferrocarrilero y que en su momento fueron indispensable para suplir necesidades que demandaba este novedoso medio de transporte y que se encuentran materializadas en las diversas obras de ingeniería y arquitectura que se localizan en todo el país.

Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX el panorama en la explotación del ferrocarril adjudicado y administrado por las dos empresas antes mencionadas, cambia debido a que las referidas empresas presentaban problemas para continuar su operación en el país, pese a que el periodo de explotación no había expirado, por lo que se ven obligadas a traspasar sus bienes al Estado entre la década de 1970 y 1980 respectivamente para que este administrara el total del tendido ferroviario.

Por lo que la Comisión Ejecutiva Portuaria autónoma (CEPA), toma la dirección, explotación y administración del sistema ferroviario estatal, en mayo de 1975, tomando inmediatamente las medidas necesarias para integrar y unificar el sistema ferroviario, fusionando el "*Ferrocarril de El Salvador (FES)*" y el "*Ferrocarril Nacional de El Salvador (FENASAL)*", como resultado, surge "*Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL)*" (1998, febrero 02). Y a partir de esa fecha, la red ferroviaria se reestructuró quedando distribuida en tres distritos y cinco ramales, cada una con sus respectivas edificaciones.

A continuación se detallan cada uno de ellos:

- **Distritos:**

Distrito 1: desde San Salvador hasta el Puerto Cutuco (244.60 Km).

Distrito 2: desde San Salvador hasta la frontera con Guatemala (146.60 Km).

Distrito 3: desde San Salvador hasta el Puerto de Acajutla (103.00 Km) (1994, febrero 13) (ver figura 18)

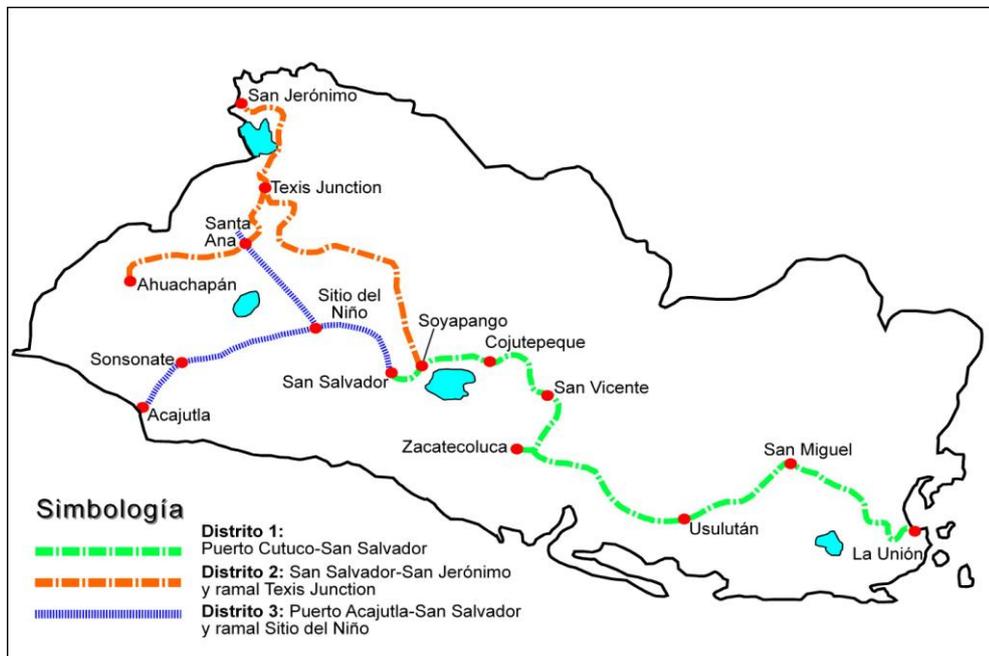


Figura 18. Redistribución de líneas férreas, por “Distritos”

Fuente: Valorización de la arquitectura ferroviaria en El Salvador. Tesis de Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad Albert Einstein, Javier Arias, et al, 2004. (Dibujo y adaptación realizado por Nancy Trujillo)

- **Ramales:**

Ramal A: Empalme-Zacatecoluca

Ramal B: Soyapango-San Salvador

Ramal C: Taxis Junction-Ahuachapán

Ramal D: Sitio del Niño-Santa Ana

Ramal E: El Zope-Acajutla (ver figura 19)

Con respecto a los ramales, cuando se unificó el sistema ferroviario salvadoreño se contaba con un total de cinco ramales, sin embargo, actualmente solo existen tres, ya que los Ramales A y C, desaparecieron. Debido a que la empresa en custodia (FENADESAL), cedió parte de los terrenos donde pasaba la línea férrea para la construcción de viviendas habitacionales.

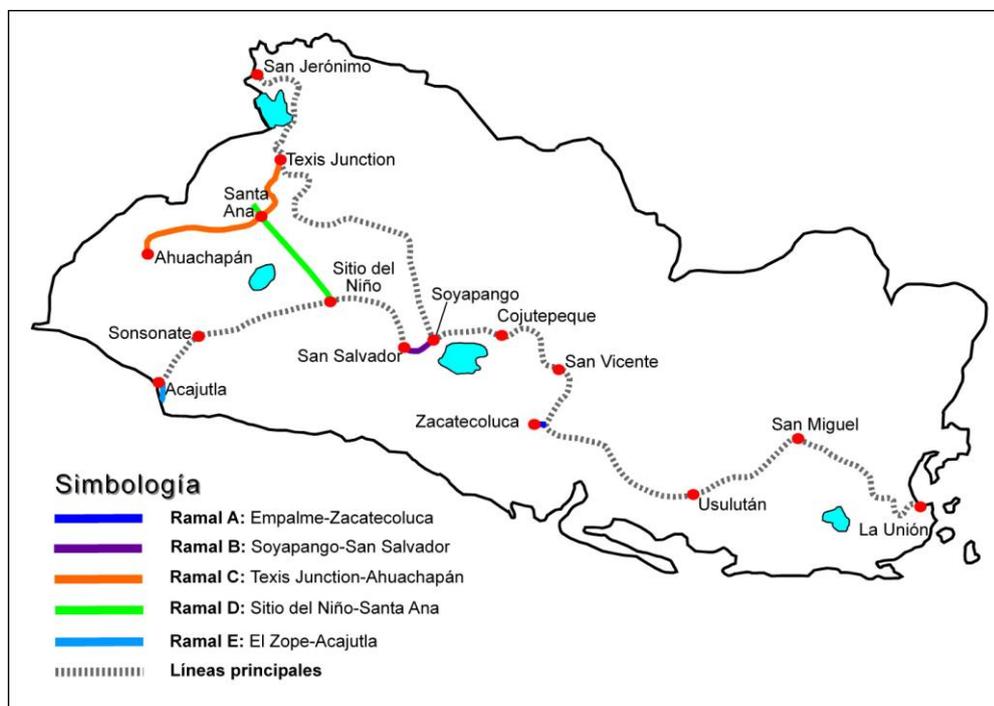


Figura 19. Redistribución de líneas férreas, por “Ramales”

Fuente: Valorización de la arquitectura ferroviaria en El Salvador. Tesis de Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad Albert Einstein, Javier Arias, et al, 2004. (Dibujo y adaptación realizado por Nancy Trujillo)

- **Arquitectura ferroviaria: estaciones “agencia” y “bandera”**

De acuerdo a la nueva distribución del tendido ferroviario que realizó FENADESAL, en la década de los setenta cuando adquiere control absoluto

del ferrocarril, está ya no era identificada por la empresa concesionaria, más bien, por ramales y distritos, sin embargo, las tablas que se presentan a continuación exponen el total de estaciones ferroviarias que se encontraban en todo el territorio salvadoreño, la cual son distribuidas por empresa concesionaria (originalmente); por distritos y ramales (nueva distribución).

Además, es importante indicar que el total de estaciones no corresponden en su integridad a “Estaciones de agencia”, es decir, un edificio con previo diseño arquitectónico y absolutamente erigido, sino, también a “Estaciones bandera o paradas/apeaderos ocasionales” que corresponde a un tipo de edificación, sin previo diseño y que simplemente constaba de una plataforma y una “galera” sinónimo de construcción improvisada (Aguilar, R. comunicación personal, 07 abril, 2015). Pero, que en conjunto formaba parte del complejo sistema ferroviario salvadoreño que había iniciado en las últimas décadas del siglo XIX y había culminado ya entrado el siglo XX.

Tabla No. 4.
Muestra las estaciones del Distrito 3, Acajutla-San Salvador, de la compañía inglesa
The Salvador Railway Company Limited

1. Acajutla	16. Copapayo
2. El Zope	17. Ateos
3. San Jorge	18. Km. 59
4. Hacienda Nueva	19. El Pital
5. San Juan	20. Km. 64
6. Santa Emilia	21. Sitio del Niño
7. El Jobo	22. Chanmico
8. Sonsonate	23. Colombia
9. Izalco	24. Quezaltepeque
10. Caluco	25. Nejapa
11. El Zapote	26. El Ángel
12. Bebedero	27. Apopa

13. **Los Lagartos**

14. La Puerta

15. **Armenia**

28. Ciudad Delgado

29. **San Salvador**

Nota: Los lugares resaltados representan las paradas obligatorias que hacia el tren durante sus recorridos. Fuente: Horario N° 1, Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL, 1977

Tabla No. 5.

Muestra las estaciones del Ramal "D" perteneciente al Distrito 3, Sitio del Niño-Santa Ana, de la compañía inglesa *The Salvador Railway Company Limited*

1. San Andrés

2. La Cuchilla

3. **La Joya**

4. Soto

5. Amatepeque

6. Coatepeque

7. Santa Julia

8. Bejuco

9. **Santa Ana**

Nota: Los lugares resaltados representan las paradas obligatorias que hacia el tren durante sus recorridos. Fuente: Horario N° 1, Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL, 1977

Tabla No. 6.

Muestra las estaciones del Distrito 2, Soyapango-San Jerónimo, de la compañía norteamericana *The International Railways of Central American*

1. **Soyapango**

2. Tonacatepeque

3. Apopa

4. Guazapa

5. **La Toma**

6. Modesto

7. Nueva Concepción

8. Río Sucio

9. Atiocoyo

10. Las Pavas

16. **Guarnecia**

17. Agua Caliente

18. **Taxis Junction**

19. Texistepeque

20. Los Mangos

21. San Francisco

22. Desagüe

23. San Diego

24. **Metapán**

25. El Tronco

11. San Isidro	26. Las Conchas
12. Los Rivas	27. Güijat
13. Laguneta	28. Ostúa
14. Los Doce Robles	29. San Jerónimo
15. Los Jobos	

Nota: Los lugares resaltados representan las paradas obligatorias que hacia el tren durante sus recorridos. Fuente: Horario N° 1, Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL, 1977

Tabla No. 7

Muestra las estaciones del Ramal "C" perteneciente al Distrito 2, Taxis Junction-Ahuachapán, de la compañía norteamericana *The International Railways of Central American*

1. Taxis Junction	8. El Refugio
2. Chilcuyo	9. Atiquizaya
3. El Pinalito	10. Turín
4. Camones	11. La Labor
5. Santa Lucía	12. Achapuco
6. Monte Largo	13. Ahuachapán
7. Chalchuapa	

Nota: Los lugares resaltados representan las paradas obligatorias que hacia el tren durante sus recorridos. Fuente: Horario N° 1, Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL, 1977

Tabla No. 8.

Muestra las estaciones del Distrito 1, Puerto Cutuco-San Salvador, de la compañía norteamericana *The International Railways of Central American*

1. Cutuco	26. California
2. La unión	27. San Marcos Lempa
3. El Pilon	28. El Playón
4. Maquigüe	29. Santa Cruz
5. Portillo	30. El Empalme

6. Conejos	31. Zacatecoluca
7. Olomega	32. La Joya
8. El Carmen	33. Cañas
9. San Antonio	34. Tehuacán
10. Miraflores	35. Santa Gertrudis
11. Papalón	36. Los Obrajes
12. San Miguel	37. San Cristóbal
13. Km. 71	38. San Vicente
14. El Amate	39. San Cayetano
15. Calle Nueva	40. Acahuapa
16. Piedra Pacha	41. Molineros
17. La Primavera	42. Santo Domingo
18. El Tránsito	43. San Rafael
19. Analco	44. Cerro Partido
20. Santa María	45. Cojutepeque
21. Usulután	46. Michapa
22. La Carrera	47. San Martín
23. Jiquilisco	48. Ilopango
24. Valle San Juan	49. Soyapango
25. Del Pech	50. San Salvador

Nota: Los lugares resaltados representan las paradas obligatorias que hacia el tren durante sus recorridos. Fuente: Horario N° 1, Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL, 1977

3. Ubicación geográfica

El conjunto ferroviario “Sitio del Niño”, se localiza en el municipio de San Juan Opico, La Libertad, limitado por los siguientes municipios: al Norte, por San Pablo Tacachico; al Este, por San Matías y Quezaltepeque; al Sur, por

Ciudad Arce y Colón y al Oeste, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.

San Juan Opico, cuenta con 27 cantones y 101 caseríos. Siendo Sitio del Niño uno de sus cantones y en donde se localiza el conjunto ferroviario. El cantón se encuentra limitando al Norte, con Cantón Joya de Cerén y Agua Escondida; al Sur, con Cantón Las Delicias; al Oeste, con Cantón Flor Amarilla (municipio de Ciudad Arce) y al Este, con Cantón Chanmico (Instituto Geográfico Nacional Ing. Pablo Arnoldo Guzmán, 1990) (ver figura 20).

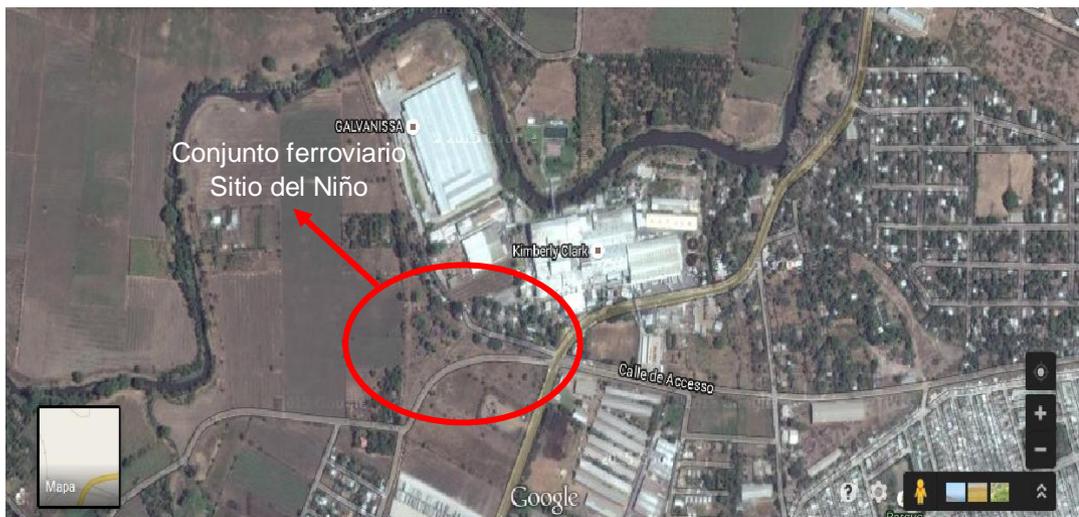


Figura 20. Vista satelital del Conjunto ferroviario Sitio del Niño

Fuente: Programa Google Earth. Adaptación: Nancy Trujillo

4. Breve descripción sobre Conjunto ferroviario Sitio del Niño

El diseño y construcción de la vía o tendido ferroviario estuvo a cargo de la empresa “Central American Public Work Company Limited”, luego que el

Señor Juan Scherzer, en un primer momento no lograra concluir la prolongación del ferrocarril hasta Santa Ana según las bases de la contrata pactada en 1891, por lo que el Estado decide anular la contrata y firmar una nueva el 01 de abril de 1894, estando presente el Subsecretario de Fomento y Mark Jamestown Kelly y una adicional el 17 de diciembre del mismo año entre el Subsecretario de Fomento y Thomas A. Meats. Ambos Kelly y Meats, representantes de la compañía antes mencionada.

Cuando se pacta esta contrata con la compañía “Central American Public Work Company Limited”, se establecen enunciados muy significativos para ambas partes, es decir, para los intereses del Gobierno y la compañía. Sin embargo, es relevante hacer mención que durante este periodo existía en funcionamiento un tramo entre Ateos y La Ceiba (Colón) (ver figura 21), por lo que el numeral “D” de la contrata (1894), aludía completar la construcción del ferrocarril hasta Santa Tecla, ya que esta prolongación empalmaría con la línea existente San Salvador-Santa Tecla, no obstante, el inciso vigesimocuarto, otorgaba libertad a la compañía para extender la línea ferroviaria desde Sitio del Niño a otro punto o hasta la capital de la República, al efectuarse este cambio el numeral “D” queda inexistente, y la compañía inmediatamente queda sujeta a notificar al Gobierno sobre los cambios en el diseño de la línea férrea. Además, la contrata pedía la construcción de instalaciones adecuadas, es decir, estaciones ferroviarias, en este caso, se incluía la estación ferroviaria en Sitio del Niño (Contrata

celebrada entre el Gobierno de la República de El Salvador y la Central American Public Work Company Limited).

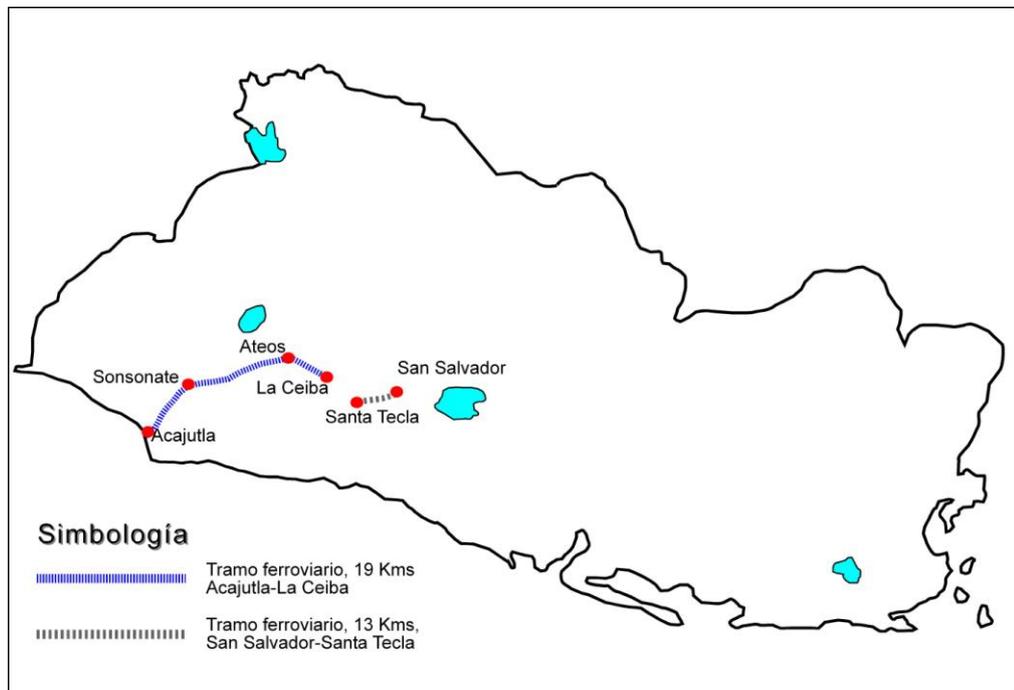


Figura 21. Tendido ferroviario existente para 1890, en el actual Occidente salvadoreño

Fuente: Guía histórica de los ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995), Antonio Sanz & Antonio Santamaría, 1998. (Dibujo y adaptación realizado por Nancy Trujillo)

Pese a lo mencionado anteriormente, no se conoce fecha exacta sobre la inauguración de la línea férrea y construcción de la estación, sin embargo, en base a la cancelación del contrato del Señor Juan Scherzer y el nuevo convenio con la “Central American Public Work Company Limited” en 1894, es posible que la prolongación del ferrocarril hasta Santa Ana y el inicio de las obras de construcción de la infraestructura en Sitio del Niño oscile entre los últimos 6 meses de 1894 y los primeros meses de 1895, pues en

septiembre del referido año es inaugurado el tramo hasta La Joya (cerca del actual límite departamental entre La Libertad y Santa Ana). Y en 1896, se había completado el tramo hasta Santa Ana.

Posteriormente, se inician los trabajos para prolongar la vía férrea hasta la ciudad de San Salvador, con los cambios que había hecho la compañía, es decir la prolongación se iniciaría en Sitio del Niño y no desde La Ceiba como se había previsto. Para 1898 la “Central American Public Work Company Limited” había logrado construir 18 Km de vía férrea hasta Nejapa, sin embargo y pese a sus aspiraciones de continuar la expansión de la línea férrea, en 1899, adquiere una nueva contrata pero la compañía traspasa los derechos de la misma a una nueva empresa “The Salvador Railway Company Limited”, quién en 1900 finaliza el tramo de 20 Km hasta la Ciudad de San Salvador, por lo que “The Salvador Railway Company Limited” se convirtió en la única empresa con explotación exclusiva del ferrocarril de occidente y quien además se encargaría del mantenimiento de la infraestructura y de los 155 Km de vía férrea existentes (ver figura 22).

Sin embargo, en años posteriores cuando la empresa “The Salvador Railway Company Limited”, traspasa sus bienes al Estado al igual que “The International Railways of Central American”, el total de la línea férrea existente hasta entonces en el país, se reestructura y Sitio del Niño, se convierte en parte del distrito 3 y en uno de los cinco ramales conocido como “ramal D”, el mismo se encuentra en el Km 67 de la vía principal y Km 0 del ramal “D”.

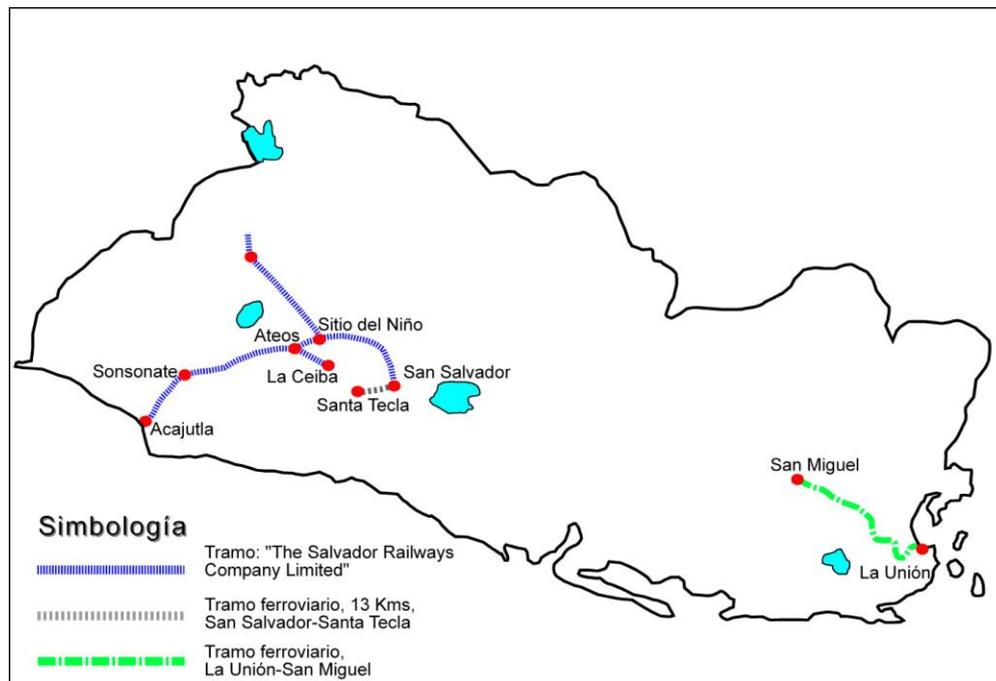


Figura 22. Tendido ferroviario existente para 1900

Fuente: Guía histórica de los ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995), Antonio Sanz & Antonio Santamaría, 1998, p. 52. (Dibujo y adaptación realizado por Nancy Trujillo)

En cuanto a la arquitectura ferroviaria en Sitio del Niño, como se mencionaba anteriormente, no se encuentran documentos que respalde la construcción de los primeros edificios, sin embargo, ya avanzado el siglo XX, la compañía “The Salvador Railway Company Limited” mejor conocida como “Ferrocarril de El Salvador”, realizó en 1921 y 1939 levantamientos topográficos, como resultado de este trabajo son dos planos que actualmente se encuentran en buen estado de conservación y resguardados en los archivos de “Ferrocarriles Nacionales de El Salvador”, mejor conocido como FENADESAL. Además, en años recientes, específicamente en mayo 2010, FENADESAL, realizó un nuevo levantamiento topográfico, el producto

de este trabajo es un nuevo plano que al igual que los anteriores se encuentra resguardado.

Lo interesante de los planos antes mencionados es que en ellos se puede apreciar la evolución y/o modificaciones en las construcciones de algunos edificios y también la involución, con la pérdida y desaparición de algunos inmuebles, que en su momento formaron parte del extenso conjunto ferroviario, el cual, dicho patio cuenta con una extensión aproximada de 32,160.00 m².

En base a los planos, Sitio del Niño en un primer momento, según levantamiento topográfico de 1921, contaba con quince inmuebles, consecutivamente, para el año de 1939, fecha del segundo levantamiento topográfico, el lugar contaba con dieciséis inmuebles, es decir, un inmueble más que la fecha anterior, se supone, que todas estas edificaciones posiblemente se habían erigido entre finales de la década de los noventa del siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX. Sin embargo, algunos de estos inmuebles habían sido modificados o se habían efectuado nuevas construcciones, por tanto, Sitio del Niño había sufrido una redistribución de sus inmuebles, con la excepción de la estación ferroviaria o estación de pasajeros y el tanque de agua, utilizado para suministrar líquido a la locomotora de vapor o comúnmente llamada "locomotora negra" que estaban intactos.

Para el año 2010, fecha del último levantamiento topográfico, se contabilizó un total de ocho inmuebles, prácticamente el plano indicaba una pérdida de la mitad de los inmuebles contabilizados en fechas anteriores, es decir, según levantamiento topográfico de 1939.

Asimismo, es conveniente destacar que la distribución espacial de los inmuebles gira entorno al tendido férreo, principalmente porque Sitio del Niño es un punto de convergencia o intersección de tres líneas ferroviarias, creando una forma visual en planta muy singular, es decir, que su vista general en planta se asemeja a un triángulo. Razón por la cual todos los inmuebles edificados tenían que distribuirse en base al espacio.

5. Sitio del Niño en la actualidad

Para el desarrollo de esta investigación, fue necesario realizar visitas al lugar u objeto de estudio, es decir, el conjunto ferroviario de Sitio del Niño y basado en el último levantamiento topográfico (2010), se inicio el recorrido por el sitio y la identificación de los inmuebles.

Sin embargo, el plano realizado en 2010, muestra un total de ocho inmuebles identificados, pero las visitas que se realizaron recientemente (2014 y 2015), se identificó nueve inmuebles, dos plataformas y un puente ferroviario, ambos suman un total de 12 inmuebles, con la variante que 3 inmuebles no fueron tomados en cuenta durante el levantamiento topográfico efectuado en mayo de 2010, además, el puente ferroviario sobre el Río Sucio que se menciona anteriormente, no forma parte de los

inmuebles que se identifican en los límites del patio ferroviario de Sitio del Niño, no obstante, se considera importante incluir dicha obra de ingeniería debido a que se encuentra muy próximo al conjunto ferroviario de Sitio del Niño.

Además, durante el recorrido, se observó que cuatro inmuebles: tanque para almacenamiento de agua y petróleo; casa sección (1) y casa sección (2) se encuentran habitados. Según María Olimpia Velasco, quién junto a su esposo, tiene aproximadamente 20 años de habitar la casa sección (1) y Marlene Monterrosa, tiene aproximadamente 15 años de habitar 2 habitaciones de la casa sección (2), ambas aseveran que Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), otorgó permisos para que estos inmuebles fueran habitados por personas que habían laborado con la empresa, asimismo, fue una medida de reutilizar el espacio y evitar el abandono total de los inmuebles. Caso contrario con los otros dos inmuebles el tanque para almacenamiento de agua y el tanque para almacenamiento de petróleo, según María Velasco los ahora inquilinos no poseen permiso por parte de la empresa (Monterrosa, M., Velasco, M. O. comunicación personal, 12 abril, 2015).

Según versión de Licenciada María Bernarda Mejía, colaboradora del Departamento de Comercialización de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), las personas que habitan los inmuebles antes mencionados, no son acreedores de un contrato legal de arrendamiento, ni mucho menos se ha establecido un convenio entre ambas partes, caso

contrario, a los habitantes de la estación ferroviaria de Nejapa, las personas son acreedores de un contrato legal de arrendamiento a pesar que un miembro de la familia fue en épocas pasadas un empleado de FENADESAL. Asimismo, dentro de los planes para proteger el patio ferroviario de Sitio del Niño, se encuentra hoy día en proceso de aprobación un contrato legal de arrendamiento entre FENADESAL y la empresa Galvaniza, empresa aledaña al patio ferroviario, con el objetivo de proteger el lugar y evitar la usurpación de los inmuebles. Pero, es importante hacer mención que la posible empresa arrendataria, no tendrá potestad de intervenir o llevar a cabo un plan de conservación o intervención alguna sobre los inmuebles que están dentro del límite del patio ferroviario de Sitio del Niño, ya que estas labores le competen a FENADESAL por ser el actual propietario y custodio del patio ferroviario (Mejía. comunicación personal, 13 abril, 2015).

También, se pudo observar que las personas que habitan los inmuebles antes mencionados, conservan objetos como: clavos, planchas, pernos metálicos, entre otros, asimismo se visualizó algunos artefactos superficiales, durante el recorrido (ver figura 23, 24, 25 y 26).



Figura 23. Aislador (a) y circuito eléctrico (b)

Fotografía: Nancy Trujillo



Figura 24. Remache metálico

Fotografía: Nancy Trujillo



Figura 25. Clavo metálico, utilizado para sujetar riel y durmiente

Dibujo realizado por Fredy Trujillo. Fotografía y adaptación: Nancy Trujillo

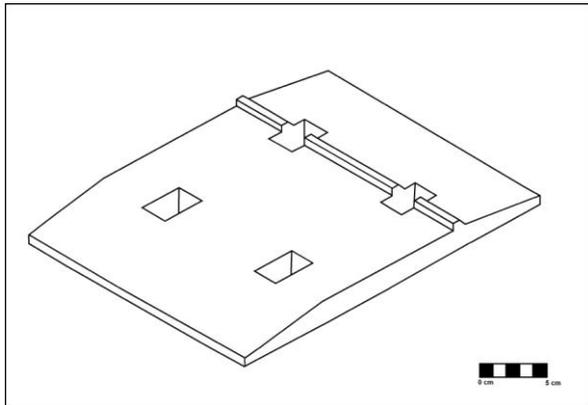


Figura 26. Plancha metálica, utilizada como base para riel y durmiente, ambos sujetos por clavos

Dibujo realizado por Fredy Trujillo. Fotografía y adaptación: Nancy Trujillo

Luego, de haber contextualizado el estado actual de Sitio del Niño. Se procede a efectuar una descripción de cada uno de los inmuebles visualizados en Sitio del Niño, optando por un abordaje según grupos distribuidos espacialmente en torno a puntos cardinales, a continuación se mencionan:

5.1. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Este del patio ferroviario

- **Tanque para almacenamiento de agua**

El tanque para almacenamiento de agua, fue documentado en 2005, cuando CONCULTURA realizó el inventario sobre patrimonio ferroviario (CONCULTURA, 2005).



Figura 27. Tanque para almacenamiento de agua

Fotografía: Nancy Trujillo

El inmueble esta situado en la zona Este del patio ferroviario, y consiste en

un depósito o tanque para el almacenamiento de agua utilizado para suministrar o abastecer del líquido a la locomotora de vapor, por medio de un conducto cilíndrico o tubo metálico ubicado en proximidad a la vía férrea. Tiene una altura aproximada de 6 metros y de planta cuadrada. Para su construcción, se utilizó una especie de concreto o cemento y lámina (ver figura 27).

- **Estación ferroviaria o de pasajeros**

La estación ferroviaria o de pasajeros, fue objeto de estudio en 2004, con el fin de identificar y dar a conocer los valores que se encuentran dentro de la arquitectura ferroviaria y el rescate de la historia del ferrocarril en El Salvador

(Arias et al., 2004), además, fue documentado en 2005, cuando CONCULTURA realizó el inventario sobre patrimonio ferroviario (CONCULTURA, 2005).



Figura 28. Estación ferroviaria Sitio del Niño

Fotografía: Nancy Trujillo

La estación ferroviaria de Sitio del Niño, esta situado

en la zona Este del patio ferroviario y consiste en una sola nave de planta rectangular, seccionada al interior en dos espacios. La primera de ellas, consignada a la venta de boletos y otras actividades como telegrafía, y la segunda, designada a los pasajeros, este espacio era conocido como “sala de espera o abordaje”. Para su edificación se utilizó: ladrillo y baldosa artesanal, madera, concreto y lámina. Asimismo, a finales del siglo XX, se le anexa una estructura improvisada construida en lámina para funcionar como garage con medidas de 8 metros de ancho por 11.50 metros de largo (ver figura 28).

- **Plataforma (1)**

Esta plataforma se encuentra situado en la zona Este del patio ferroviario, contiguo a la estación ferroviaria, con dimensiones de 8.50 metros de ancho y 12 metros de largo.

Referente a este resto, no se obtuvo información alguna que sustentara la originalidad del inmueble. Sin embargo, según planos que datan desde 1921 y 1939, aparentemente sobre



esta plataforma se construyó un edificio

Figura 29. Plataforma (1)

Fotografía: Nancy Trujillo

destinada al uso de cantina, posteriormente cuando la edificación desapareció, la plataforma fue reutilizada por personas o vendedoras de los alrededores para ofrecer productos a los usuarios del “tren” durante sus últimos años en explotación (ver figura 29).

5.2. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Suroeste del patio ferroviario

- **Tanque para almacenamiento de petróleo**

El tanque para almacenamiento de petróleo, fue documentado en 2005,

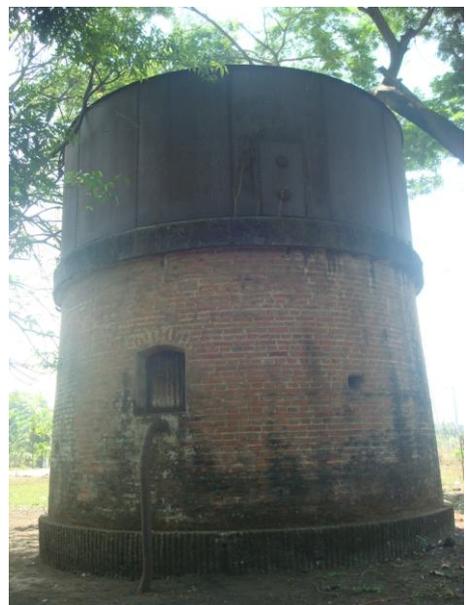


Figura 30. Tanque para almacenamiento de petróleo

Fotografía: Nancy Trujillo

cuando CONCULTURA realizó el inventario sobre patrimonio ferroviario (CONCULTURA, 2005).

El inmueble esta situado en la zona Suroeste del patio ferroviario, y consiste en un depósito o tanque para el almacenamiento de petróleo utilizado para suministrar o abastecer a las locomotoras diesel, por medio de un dispositivo subterráneo conectando al tanque con una bomba ubicada en la zona Norte del patio ferroviario, a una distancia de 24.5 metros. Tiene una altura aproximada de 6 metros y su vista en plana es circular. Para su construcción se utilizó: ladrillo artesanal, cemento y hierro (ver figura 30).

- **Casa sección (1)**

La casa sección (1), fue documentado en 2005, cuando CONCULTURA realizó el inventario sobre patrimonio ferroviario (CONCULTURA, 2005).

El inmueble esta situado en la zona Suroeste del patio ferroviario, muy próximo al tanque de almacenamiento de petróleo y consiste en una casa de habitación para empleados, seccionada al interior en cinco cuartos o



Figura 31. Casa sección (1). Exterior (a) e interior (b)

Fotografía: Nancy Trujillo

habitaciones y un pequeño patio (interior). Para su edificación se utilizó: deploye, madera, lámina, baldosa, tejas artesanales y roca volcánica para la fundación o cimientos de la casa (ver figura 31).

- **Sanitarios**

Los sanitarios no han tenido registro alguno anteriormente y no se obtuvo información alguna con respecto a la fecha de edificación.

Este inmueble, se encuentran situado en la zona Suroeste del patio ferroviario, contiguo a casa sección (1) y consiste, en un espacio posiblemente de uso para los



Figura 32. Sanitarios

Fotografía: Nancy Trujillo

empleados, seccionados en 6 sanitarios. Para la edificación de los mismos, se utilizó: concreto, deploye, madera y lámina, además, se visualiza la fecha inciso de forma rústica y se lee "1927", probablemente alude a la fecha de construcción (ver figura 32).

- **Casa sección (2)**

La casa sección (2), fue documentado en 2005, cuando CONCULTURA realizó el inventario sobre patrimonio ferroviario (CONCULTURA, 2005).

El inmueble esta situado en la zona Suroeste del patio ferroviario, muy próximo a los sanitarios y consiste en una casa de habitación para empleados, seccionada en cuatro cuartos o habitaciones y de planta rectangular. Para su edificación se utilizó:



Figura 33. Casa sección (2)

Fotografía: Nancy Trujillo

deploye, madera, lámina, tule como materia prima para cielo falso y roca volcánica para la fundación o cimientos de la casa (ver figura 33).

5.3. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Norte del patio ferroviario

- **Casa de bombeo o bomba**

La casa de bombeo o lugar para resguardar bomba, fue documentado en 2005, cuando CONCULTURA realizó el inventario sobre patrimonio ferroviario (CONCULTURA, 2005).

El inmueble esta situado en la zona Norte del patio ferroviario, muy próximo a casa sección (1) y tanque para almacenamiento de petróleo y consiste en un foso, en donde se almacenaba el petróleo y la bomba que se utilizaba para carga y descarga de combustible. Su vista en planta es cuadrada y sus

dimensiones son: 3 metros de ancho por 3.90 metro de largo. Para la construcción del foso se utilizó cemento y ladrillo artesanal, y para la construcción de una infraestructura que protegiera de la lluvia y el sol se utilizó madera y lámina (ver figura 34).

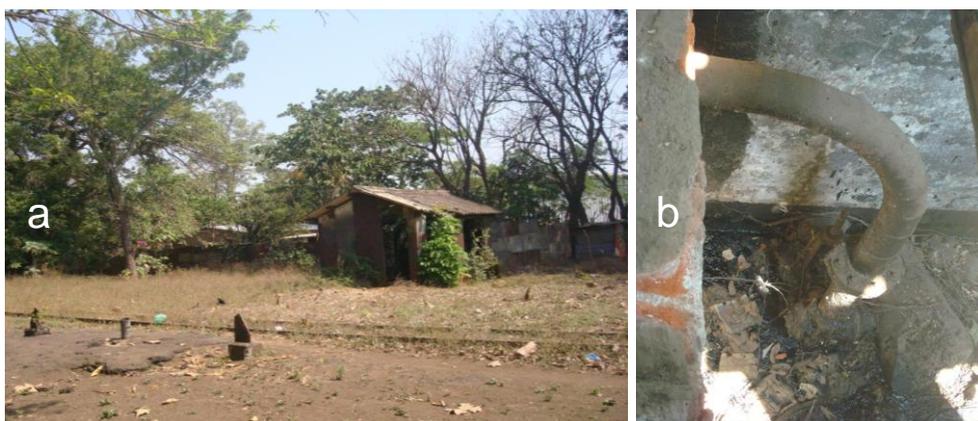


Figura 34. Casa de bombeo o bomba. Exterior (a) e interior (b)

5.4. Grupo de inmuebles ubicados en la zona Noroeste del patio ferroviario

- **Casa sección (3)**

La casa sección (3), fue documentado en 2005, cuando CONCULTURA realizó el inventario sobre patrimonio ferroviario (CONCULTURA, 2005).

El inmueble está situado en la zona Noroeste del patio ferroviario, ubicado frente a la vía férrea que se dirige hacia Santa Ana, consiste en una casa de habitación para empleados, seccionada en cuatro cuartos o habitaciones, un pequeño patio interno al lado Este del inmueble y su vista en planta es rectangular. Para su edificación se utilizó: deploye, madera, lámina, tule

como materia prima para cielo falso y roca volcánica para la fundación o cimientos de la casa (ver figura 35).



Figura 35. Casa sección (3). Fachada principal (a) y trasera (b)

Fotografía: Nancy Trujillo

- **Pozo (agua)**

El pozo se encuentra situado en la zona Noroeste del patio ferroviario, ubicado frente a la vía férrea que se dirige hacia Santa Ana, muy próximo a casa sección (3), su diámetro aproximado es de 3 metros, su vista en planta es circular y una profundidad aproximada entre 15-20 metros (ver figura 36).

- **Plataforma (2)**

La plataforma se encuentra situada en la zona Noroeste del patio ferroviario, ubicado frente a la vía férrea que se dirige hacia Santa Ana, contiguo a pozo, con dimensiones de 4 metros de ancho y 6 metros de largo aproximadamente.

Referente a este resto, no se obtuvo información alguna que sustentara la originalidad del inmueble. Sin embargo, según el plano que data de 1939, aparentemente sobre esta plataforma se construyó una edificación conocida como casa caldera (ver figura 37).



Figura 36. Pozo (agua)

Fotografía: Nancy Trujillo



Figura 37. Plataforma (2)

Fotografía: Nancy Trujillo

- **Puente ferroviario sobre Río Sucio**

Esta obra de ingeniería ubicada sobre el Río Sucio, no está intrínsecamente relacionada con los inmuebles que se han mencionado anteriormente y que se encuentran dentro de los límites del patio ferroviario de Sitio del Niño y que hoy día es considerado conjunto ferroviario a consecuencia de varias estructuras anexas a la estación ferroviaria o de pasajeros.

Sin embargo, se considera importante hacer mención sobre este puente debido a su cercanía al conjunto ferroviario, ya que es parte del trazo férreo que se dirige a la ciudad de Santa Ana, esta obra ingenieril según dato de una fotografía de la época tomada por el Sr. Hinds y que actualmente se

encuentra resguardada en el archivo de FENADESAL, el puente fue inaugurado en 1938 como reemplazo permanente a un puente provisional en madera. Sus dimensiones son: 72 metros de largo y 7.50 metros de ancho aproximadamente (ver figura 38).



Figura 38. Puente ferroviario sobre Río Sucio

Fotografía: Nancy Trujillo

Tal y como se ha indicado anteriormente, la arquitectura relacionada al ferrocarril, fue significativa porque indicaba el contexto de una sociedad en un tiempo histórico determinado, además, por medio de los diferentes inmuebles que se pueden apreciar en el país, se logra determinar la influencia externa que se tenía, al utilizar insumos o materias primas prefabricadas en base al metal o simplemente apreciar una hibridación o utilizar insumos locales.

Para el caso de El Salvador, posiblemente al igual que en otros lugares de Latinoamérica, la infraestructura parte del sistema ferroviario, fue de manera alguna muy diferente al de los países europeos ya que el país no fue

receptor de un trasplante directo desde Europa o Inglaterra industrial tal y como asevera Tartarini:

“El trasplante variaba de acuerdo a las características del enclave elegido (...). En el período fundacional del sistema en Latinoamérica (1837-1880) se construyeron las primeras terminales, edificios austeros que en su mayoría adaptaron su lenguaje expresivo a los lineamientos vigentes en cada lugar y principalmente a sus limitaciones tecnológicas. Se pueden ver galerías de andenes con columnas de postes de madera, muros de adobe y otras variantes constructivas cuyo modelo original era en hierro y ladrillo (...).” (Tartarini, 2005, p. 42).

Para el caso de Sitio del niño, el tipo de infraestructura que se aprecia, no evidencia la monumentalidad de las estaciones y otros inmuebles de los países industrializados en donde el objetivo único era expresar a través de la misma infraestructura el predominio que representaba los elementos creados por la revolución industrial materializados en el manejo del metal como materia prima y como transformación o creación de un nuevo fenómeno arquitectónico, que había cambiado por completo los patrones tradicionales.

Sin embargo y pese a no utilizar a gran escala materia prima importada para la construcción de los inmuebles, a consecuencia de diferentes motivos entre los que posiblemente destaca los costos de importación que

representaban para las empresas, se hace uso de materia prima local, la cual de alguna manera subsana la necesidad de algunos elementos y crea una nueva apreciación de la arquitectura, es decir una arquitectura funcional y no una arquitectura monumental o atractiva visualmente.

En base a las visitas que se realizaron a Sitio del Niño para fines de esta investigación, se observó que para la construcción de los inmuebles actualmente identificados se utilizó: lámina y teja, insumo para la construcción de techos; baldosa, utilizada para los pisos; ladrillo, utilizado para pequeños muros; madera, utilizado para realizar elementos decorativos internos y externos principalmente de la estación ferroviaria y otros inmuebles; cemento, utilizado como aglutinante para plataformas o basamentos; Deploye, malla metálica utilizada para las paredes de las casas secciones; Roca volcánica, utilizada como basamento de algunos inmuebles; tule, tipo acapetate utilizado para la elaboración de cielo falso y hierro, materia prima utilizado para diferentes usos principalmente en las obras ingenieriles como puente o tanques. Es decir, que Sitio del Niño, es posiblemente un ejemplo de arquitectura mixta o híbrida, pues, no solamente se ha utilizado materia prima local sino también importada, a pesar, que posiblemente los encargados de dirigir la construcción de los mismos fueron personas con una visión clara e influenciados por las corrientes o tendencias de la modernidad (Ver figura 39).



Figura 39. Materias primas utilizadas para la construcción de inmuebles en Sitio del Niño: ladrillo (a), madera (b), deploye (c), roca volcánica (d) y tule (e)

Fotografía: Nancy Trujillo

6. Clasificación en base a concepción de sistema y funcionalidad

Sitio del Niño en base a la catalogación realizada en 2005 por la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural, perteneciente al Consejo Nacional para la Cultura y el Arte, CONCULTURA (2005) es considerada conjunto ferroviario, porque existe un grupo de edificaciones incluidas dentro de los límites del patio de una estación y que poseen funciones específicas dentro del conjunto ferroviario. Ello es sustentado según apreciación de Ferrari porque *“la cantidad de edificios varió según las necesidades (...). Así una estación estuvo compuesta por uno o varios edificios (...).”* (Ferrari,

2011, p. 49). Es decir, que fueron todas aquellas instalaciones que se construyeron para que el sistema funcionara, ya sean estas por edificios de servicios de pasajeros o las instalaciones destinadas al soporte técnico y administrativo según la clasificación realizada por Rolando Lloga Fernández, (Lloga, 2014).

Cabe señalar, que para Sitio del Niño se hará una clasificación y no una tipología como tal, ya que para formar una tipología funcional sería necesario analizar los patrones de los 10 conjuntos ferroviarios existentes en base a la catalogación realizada por CONCULTURA en 2005.

Como se ha mencionado en párrafos anteriores, Sitio del Niño es un punto de convergencia o intersección de tres líneas ferroviarias, además, se encontraba distante de ciudades importantes como San Salvador, Sonsonate y Santa Ana, de alguna forma imposibilitando una comunicación inmediata entre las unidades situadas en estas ciudades, principal razón por la cual era necesario erigir edificios que solventara ese inconveniente.

En base a lo antes expuesto, a continuación se presenta algunos conceptos en los que se basa la clasificación, los cuales se han retomado de Ferrari (2011):

- Edificios de pasajeros: son aquellos edificios que cumplieron cuatro funciones:

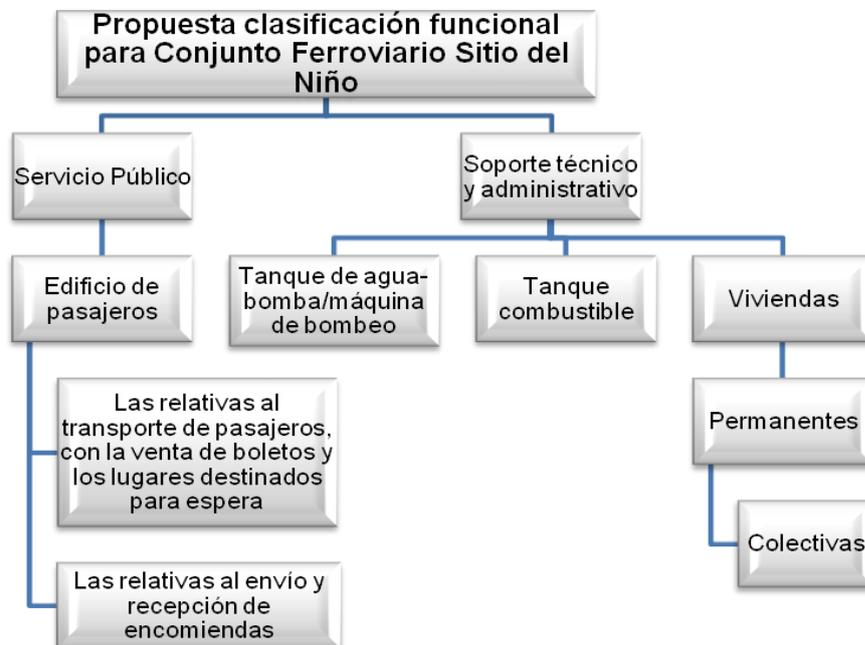
1. Las relativas al transporte de pasajeros, con la venta de boletos y los lugares destinados para espera
 2. Funciones relativas al envío de encomiendas
 3. Las pertinentes a la marcha de los trenes
 4. La función residencial, que estuvo vinculada indefectiblemente a la estación. Especialmente las situadas fuera de las ciudades capitales, incorporaron la vivienda del jefe de Estación en el edificio de pasajeros por cuestiones de tráfico permanente (Ferrari, 2011, p. 54).
- Tanques de agua: cuando se realizaba la construcción de un trazado férreo, se instalaba un depósito de agua destinado al abastecimiento (...). Junto a algunos tanques de agua se construyeron casillas bomba para almacenar las máquinas de bombeo (Ferrari, 2011, p. 50).
 - Tanques de combustible: luego de la etapa del vapor, el movimiento de trenes requirió el uso de combustibles (...). Para ello, se dispusieron receptáculos metálicos de forma cilíndrica en algunas estaciones (Ferrari, 2011, p. 50).
 - Viviendas: pueden clasificarse en:
 1. Transitorias: las que se emplearon para la construcción del ferrocarril y se trasladaban de una estación a otra

2. Permanentes: fueron usadas por los empleados del ferrocarril que trabajaban en las estaciones.

2.1. Viviendas unifamiliares: individuales, a pares o agrupadas

2.2. Viviendas colectivas: se construyeron de 2 a 26 habitaciones. En todos los casos tenían sanitarios y cocinas común (Ferrari, 2011, p. 56)

Luego de comprender los conceptos antes abordados, a continuación se sintetiza la propuesta de clasificación para Sitio del Niño, tomando como referencia los aportes de Lloga (2014) y Ferrari (2011).



Posteriormente, para comprender a Sitio del Niño como un sitio funcional, la clasificación se sustenta a continuación en base a las observaciones realizadas en campo, pero, recalcando que solamente se incluyen los inmuebles aún existentes:

Tabla No. 9.
Propuesta de clasificación “Servicio público” para Conjunto Ferroviario Sitio del Niño

Clasificación	Inmueble	Función
Servicio Público	Estación ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte de pasajeros, boletería y sala de espera • Envío y recepción de encomiendas o mercancía

Tabla No. 10.
Propuesta de clasificación “Soporte técnico y administrativo” para Conjunto Ferroviario Sitio del Niño

Clasificación	Inmueble	Función
Soporte técnico y administrativo	Tanque de agua, asociado: pozo y bomba (máquina de bombeo)	<ul style="list-style-type: none"> • Abastecimiento de agua a locomotora y posiblemente a los edificios aledaños
	Tanque de petróleo, asociado: bomba (máquina de bombeo)	<ul style="list-style-type: none"> • Abastecimiento de combustible a locomotoras, luego de la etapa del vapor
	Casas sección (1, 2 y 3), asociado: sanitarios y cocina	<ul style="list-style-type: none"> • Lugar o construcción acondicionada para que sean habitables. Las casas secciones encontradas en Sitio del Niño, son viviendas colectivas ya que constan de 4 ó 5 habitaciones intrínseco se hallaban los sanitarios y cocinas

Esta clasificación contribuirá a comprender que Sitio del Niño, es la evidencia tangible de cuan importante se puede tornar las diferentes edificaciones a fin en un patio ferroviario y conformar a través de su infraestructura un sistema funcional en donde se complementa, es decir, que todo lo edificado esta plenamente diseñado para ejercer funciones que contribuyan a la sostenibilidad de un lugar determinado.

Como por ejemplo, si se diseña un inmueble destinado al almacenamiento de agua o petróleo, en este caso un tanque, esto da la pauta para el diseño de otro tipo de infraestructura/as. Para el caso de la distribución de agua es indispensable responder interrogantes: ¿Cómo se extraerá el agua? Y ¿con qué se extraerá?, lógicamente, se planifica la perforación del suelo y subsuelo en busca del vital líquido (pozo), posteriormente, cuando ya se tiene certeza y la seguridad que el agua suplirá todas las necesidades se procede a la instalación de todos los implementos necesarios para bombear el agua y por consiguiente el suministro a los lugares que se necesiten, ya sean estos inmuebles o en su momento la locomotora a vapor. Para el caso del petróleo, solamente se necesita de una instalación adecuada y que además bombee el combustible a su destino (locomotora diesel).

De igual manera, la edificación de las casas secciones, se erigieron con el objetivo único de servir como vivienda a grupos de personas o empleados que tenían la misión del mantenimiento constante de la vía férrea para evitar algún percance o simplemente ser encargados del mantenimiento de señalizaciones o controlar y asegurar la circulación de los trenes,

principalmente porque Sitio del Niño, no se encontraba próxima a ciudades o lugares importantes, es decir, que por ello las casas de habitación tenían que ser integrales o brindar a los empleados las condiciones necesarias para subsistir, es por ello que asociado a las casas siempre se encontraba unidades que eran utilizados como cocina y servicios sanitarios, este último sumamente necesario para evitar problemas de insalubridad.

La estación, dentro de la arquitectura ferroviaria salvadoreña, se distinguió como ya se ha señalado anteriormente en estación de agencia y bandera. Para el caso de Sitio del Niño, la estación es una estación de agencia con el agregado de ser una estación de bifurcación (EuroFerroviarios, 2006), que tenía como fin único el servicio público, envío y recepción de encomiendas y mercadería.

No existe duda alguna que el proyecto ferrocarrilero en El Salvador, fue estratégicamente diseñado por cada una de las empresas que fueron partícipes de la construcción del mismo, para que cada una de sus partes formasen un sistema funcional integral, esencialmente porque como se mencionó en el capítulo II, el ferrocarril no solo contribuyó a acelerar el comercio acortando distancias, sino, que además fue el inicio de una modificación y transformación constante con “aires progresistas” del panorama tradicional del país, con la incorporación estratégica y previamente diseñada del tendido ferroviario y toda su infraestructura intrínseca que fueron erigidas en todo el territorio salvadoreño y que hoy día son evidencia física de este fenómeno ferrocarrilero.

Prueba de ello es el conjunto ferroviario de Sitio del Niño, pues, la infraestructura observada demuestra que la arquitectura de este lugar y la del resto del país, no obedece a un trasplante directo de las ideas monumentalistas que se expresaba en los países europeos durante los siglos XIX y XX, a través del surgimiento de una nueva manera de visualizar su arquitectura, es decir, aquellos edificios que eran predominantes por el simple hecho de ser evidencia y creación de los deseos de progreso y modernidad como sinónimo de los logros alcanzados por la revolución industrial, pese a esta discrepancia, los edificios en Sitio del Niño, son prueba palpable que a pesar de tener limitantes al momento de construirlos, optaron por la sustitución de algunas materias primas que tenían que ser importadas, por la utilización de materiales locales, dando como resultado una infraestructura muy particular, única e híbrida. Sin embargo y pese a este contexto, la infraestructura como objeto de estudio se torna importante, ya sea por su singular particularidad arquitectónica o por obedecer a una dualidad funcional que se ha observado por medio de la cantidad de inmuebles relacionados entre sí y que contribuyen a que la organización ferrocarrilera en El Salvador sea comprendida como un sistema en donde no existen elementos aislados, más bien constituyen un todo inherente.

7. Estado de conservación de los inmuebles del conjunto ferroviario de Sitio del Niño

Discutir sobre infraestructura ferroviaria, es tratar de manifestar un interés por el patrimonio industrial evidencia tangible de una época

determinada no solamente en El Salvador, sino también en el resto del mundo, recordemos que la influencia ferrocarrilera y con ella toda una gama de expresiones ya sean tangible e intangibles, se extendió a diferentes partes del mundo, traspasando las fronteras natas de este acontecimiento.

Esencialmente, porque el patrimonio industrial, tal y como se abordó en el capítulo I, según la Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial, los restos de la cultura industrial es muy amplia, a consecuencia de diferentes valoraciones, que va desde un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico, hasta aquellos restos materiales o lugares donde se desarrollan actividades relacionadas con la industria.

Razón por la cual se torna importante, principalmente porque es la evidencia de un acontecimiento determinado y que se materializa en todos aquellos restos materiales obsoletos que han llegado hasta nuestros días. Y que por su relevancia, se considera un patrimonio, es decir, una herencia valiosa de un pasado reciente merecedor de ser protegido, documentado y conservado para que las futuras generaciones conozcan por medio de estos restos los pensamientos y tendencias de una época determinada por cambios tecnológicos y económicos.

En El Salvador, el patrimonio industrial como objeto de estudio, ha sido poco abordado, en analogía con países europeos y latinoamericanos. Pese a que posee un extensa evidencia patrimonial, sin embargo, este desinterés en conocer e investigar el patrimonio industrial parece que ha tomado mucha

importancia durante los últimos años del siglo XX e inicios del siglo XXI, debido a que poco a poco el patrimonio industrial se está convirtiendo en parte trascendental para comprender a la sociedad salvadoreña del siglo XIX y XX. Prueba de ello, es comprender los cambios que acontecieron en El Salvador con la adopción e incorporación del ferrocarril.

El ferrocarril al igual que los vapores, son ejemplos icónicos de la revolución industrial inglesa y por ende se convierten en atractivos importantes para los países o regiones que adoptaron estos medios de transporte y que en muchas ocasiones hoy día solamente quedan los remanentes de ese pasado glorioso.

Tal y como se mostró en párrafos anteriores, el sistema ferroviario salvadoreño, posee hoy día una vasta cantidad de remanentes ingenieriles y arquitectónicos, ejemplo de ello, es el conjunto ferroviario de Sitio del Niño, objeto de nuestra investigación y que actualmente, según documentación en campo la infraestructura total de dicho conjunto ferroviario la componen:

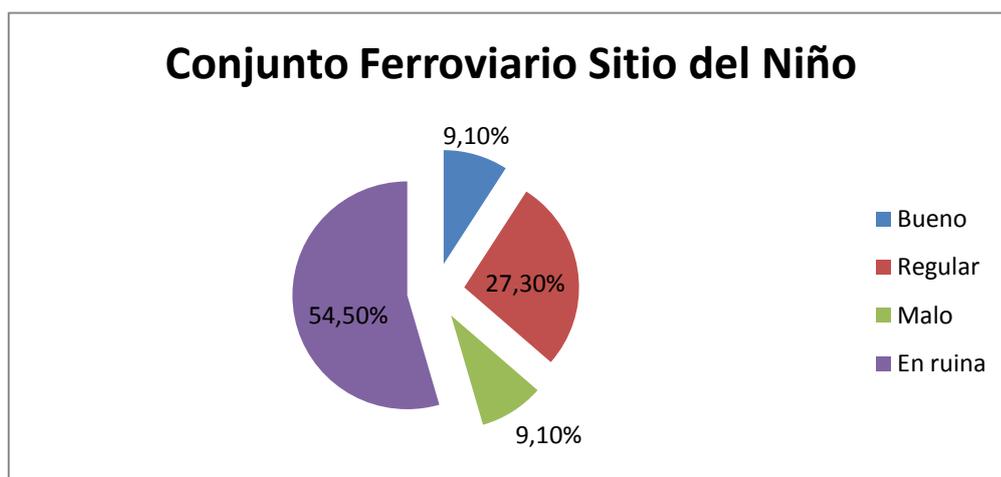
Tabla No. 11
Inmuebles identificados en Conjunto Ferroviario Sitio del Niño

Cantidad	Inmueble	Estado de conservación
1	Tanque almacenamiento de petróleo	Bueno
1	Estación ferroviaria	En ruina
2	Plataformas	En ruina
2	Casas secciones	En ruina
1	Cuadro de sanitarios	En ruina

1	Bomba (petróleo)	Malo
1	Tanque almacenamiento de agua	Regular
1	Casas secciones	Regular
1	Pozo (agua)	Regular

De los cuales, según tabulación el estado de conservación actual de los inmuebles queda distribuido de la siguiente manera:

Gráfico No. 1
Estado de conservación, según análisis en campo de la infraestructura ferroviario en conjunto ferroviario Sitio del Niño



Es decir, que más del 50% de los inmuebles se encuentran en condiciones deplorables, condición que amenaza con la desaparición total o parcial de los restos e inmuebles considerados parte importante del patrimonio industrial salvadoreño. Sin embargo, es significativo hacernos algunas interrogantes con respecto al que hacer para proteger este patrimonio industrial.

Basándonos, en el numeral dos, inciso uno, dos, tres y cuatro de la Carta de NizhnyTagil sobre Patrimonio Industrial, este debe ser protegido de acuerdo a valores universales, más que la singularidad de sitios peculiares ya que son evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas, tienen valor social como parte del registro de hombres y mujeres que proporcionan un importante sentimiento de identidad, y además, posee un valor tecnológico y científico de la historia de producción: diseño o planificación de obras de ingeniería y arquitectura, sin embargo, los ejemplos tempranos o pioneros tienen un valor especial (TICCIH, 2003).

Con lo antes mencionado, no significa que el patrimonio industrial en general deba ocupar un rango de importancia ya que íntegramente forma un solo sistema funcional, es decir, por ejemplo Sitio del Niño es importante porque su edificación data desde finales del siglo XIX y como tal, evidencia en base a su arquitectura las tendencias de la época, pero igual importancia tiene otras edificaciones del siglo XX.

No obstante, se considera sumamente indispensable la protección legal para el conjunto ferroviario de Sitio del Niño por parte de instituciones nacionales o privadas, en conjunto con la empresa custodia y propietaria de dicho lugar (FENADESAL), para evitar aún más el deterioro de estos inmuebles, principalmente porque los espacios que se encuentra en buen estado son usurpados ya sean estos para ser utilizados como lugares habitacionales u otras funciones y los inmuebles que se encuentran en ruina total, son objetos

de saqueo constante, pues extraen ilícitamente objetos que puedan venderse como chatarra, llámese este objetos metálicos o simplemente para ser reutilizados (ver figura 40).



Figura 40. Evidencia extracción ilícita de objetos metálicos. Resto de tubo metálico, tanque de agua (a) y riel cortado (b)

Fotografía: Nancy Trujillo

Esta situación se ha agravado durante los últimos años, a consecuencia de la suspensión definitiva del ferrocarril como medio de transporte de carga, pues el mismo dejó de prestar servicio en el año 2002, esto contribuyó a que el deterioro de los inmuebles acelerara ya que el lugar no cuenta con un muro perimetral que impida el paso a personas que llegan a Sitio del Niño (ver figura 41), en algunas ocasiones, con el fin de invadir aquellos inmuebles que se encuentran en buen estado para ser habitable o con el objetivo de recolectar y/o extraer ilícitamente objetos metálicos como: clavos; rieles; planchas; pernos; etc. para ser comercializados como “chatarra”, causando el deterioro paulatino de los inmuebles.

Una forma viable, por el cual Sitio del Niño puede ser rescatado, preservado y conservado; es por medio de convenios y que mejor oportunidad que establecer rubros en el contrato de arrendamiento que se encuentra próximo a celebrarse entre FENADESAL y la empresa Galvaniza, dichas secciones tienen que ser aprovechadas por ambas partes, pues la preservación in situ y la adaptación de estos inmuebles pueden ser muy significativos, ya que no solamente aseguran su conservación, sino también evitarían la construcción de nuevos edificios y contribuyen al desarrollo sostenible



Figura 41. Estado de conservación de algunos inmuebles en Conjunto ferroviario Sitio del Niño. Sala de espera, estación ferroviaria (a), Casa sección (1), vista desde el Oeste (b), Sanitarios (c) y Casa sección (3), vista desde Este (d)

Fotografía: Nancy Trujillo

(TICCIH, 2003).

Asimismo, en proyectos a largo plazo, Sitio del Niño podría ser parte de una ruta turística, pues, geográficamente se encuentra en un lugar que puede explotarse como tal, debido a la cercanía que tiene con dos parques arqueológicos: Parque Arqueológico San Andrés y Joya de Cerén, este último declarado patrimonio de la humanidad por la UNESCO, es decir, que se ofrecería dos contextos distintos: precolombino e industrial, pero, que ambos pertenecen al enorme patrimonio que posee el actual El Salvador.

Sin embargo, para llevar a cabo estos propósitos, es necesario primordialmente, crear conciencia a nivel nacional y local, y específicamente en la población aledaña sobre la importancia que tiene la estación Sitio del Niño como patrimonio industrial que debe ser protegido para que el mismo no desaparezca y continúe siendo evidencia física, palpable de la importancia que tuvo el ferrocarril en el país en conjunto con toda su infraestructura, para que las generaciones presentes y futuras conozcan un fragmento de la historia salvadoreña.

CONCLUSIONES

Durante el desarrollo de la investigación bibliográfica, se pudo dimensionar que el patrimonio industrial ferroviario salvadoreño en general es diverso y con mucho significado histórico, debido a que cada uno de esos remanentes que han sobrevivido a través del tiempo representan evidencias de una sociedad determinada que demarca el contexto de una época influenciada por el movimiento industrializador originado en Inglaterra. Hoy día, esos restos materiales son objeto de estudio de una disciplina que vio luz propia a mediados del siglo XX, a raíz de un interés por proteger dichos bienes que simbolizan la importancia que representó la revolución industrial y sus innovaciones, materializadas en medios de comunicación a vapor como el ferrocarril y los barcos, asociado a ello todas las obras arquitectónicas e ingenieriles.

La arqueología industrial como disciplina y herramienta de estudio, es muy importante, ya que plantea un corpus teórico indispensable y necesario para comprender aquellos elementos intrínsecos al movimiento industrial, especialmente porque se trata de estudiar un pasado relativamente reciente y que en muchas ocasiones los restos patrimoniales no son concebidos como algo que se tiene que proteger en analogía con objetos y lugares considerados mucho más antiguos, que el patrimonio industrial, sin embargo esa forma de pensar con respecto al patrimonio industrial poco a poco está siendo superada en el mundo.

En el caso salvadoreño, el estudio del patrimonio industrial ferroviario es en cierta manera muy singular, ya que la adopción del ferrocarril como medio de transporte terrestre, obedeció al pensamiento de una elite gobernante, motivados por la necesidad comercial e influenciados por lo que en ese momento era novedoso, moderno y que se traducía en progreso.

Además, debido al auge cafetalero, el comercio se dinamizó grandemente y se necesitaba mejores medios de comunicación que permitieran agilizar el traslado de productos a los puertos, en poco tiempo, esencialmente cuando el café se convierte en el principal producto motor del comercio y la economía salvadoreña, por tal razón era indispensable la incorporación del ferrocarril como medio de transporte para acortar distancias desde los núcleos cafetaleros hacia los puertos para su pronta embarcación y exportación hacia Europa.

Cuando las aspiraciones ferrocarrileras finalmente se concretiza, da inicio a una nueva etapa en la historia del país, debido a que cada una de las fases constructivas atravesó por muchas adversidades, sin embargo y pese a estos problemas el ferrocarril se convierte en algo sumamente importante principalmente porque con la expansión de los tendidos ferroviarios se incorporan nuevos elementos como la edificación de obras arquitectónicas e ingenieriles que eran indispensables para que el sistema ferroviario fuese íntegro y funcional, además, aunado a ello se incorporan diferentes elementos muebles.

Y es específicamente esas obras arquitectónicas, las que se tradujeron en objeto de estudio, delimitándose al conjunto ferroviario de Sitio del Niño, ubicado en el municipio de San Juan Opíco, departamento de La Libertad. El cual, en el referido conjunto no solamente se encuentra la estación ferroviaria, sino, también otros inmuebles, considerados en un primer momento de relevancia para ciertas actividades, en donde, la mayor funcionalidad obedecía a ciertos patrones.

Sin embargo, en base a las apreciaciones retomadas de Lloga (2014) y Ferrari (2011), referente a la arquitectura ferroviaria y su funcionalidad, se logró determinar a través del trabajo de campo y retomando los aportes de los autores antes mencionados, que los edificios construidos en Sitio del Niño responden a un sistema funcional integro, es decir, que a pesar de su ubicación en una convergencia de líneas férreas, esto no se torna importante, más bien este diseño y los inmuebles deben comprenderse como respuesta materializadas para ser funcionales y solventar necesidades como servicio públicos; soporte técnico y administrativo, sin que ninguna de estas actividades tome protagonismo alguno.

Además, se logró documentar a través de fichas previamente elaboradas, aspectos importantes de la arquitectura de este lugar, como por ejemplo que entre los materiales o materias primas utilizadas para la construcción de los mismos no se hizo uso de elementos procedentes de los países industrializados, pese a que la influencia ejercida por los mismos eran significativos, más bien los arquitectos e ingenieros de la época hicieron uso

de elementos autóctonos, como medida de sustituir elementos que tenían que ser importados desde los países industrializados hasta El Salvador, por lo que este fenómeno dio como resultado un tipo arquitectónico singular, con elementos locales, con el fin único de cumplir una función específica.

REFERENCIAS

- Acosta, A. (2014). *Los orígenes de la burguesía de El Salvador. El control sobre el café y el Estado*. (1ra Ed., 2da reimp.). Sevilla: Aconcagua libros
- Alliende, M. (1993). *Historia del ferrocarril en Chile*. (1ra Ed.). Chile: Pehuén Editores
- Angulo, J. C. (2000). *Tiempo de liberales y reformas*. López C. G. El Salvador la República. Tomo I. El Salvador: Artes Gráficas Publicitarias
- Arenal, N. (1998). *Materiales y construcción en la arquitectura ferroviaria del corredor del Duero. Línea de FFCC Valladolid-Ariza, tramo Valladolid (Km 0,558)-Aranda de Duero (Km 98,683)*. Actas del segundo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Recuperado de <http://www.latindex.ppl.unam.mx/index.php/browse/index/1?sortOrderId=1&recordsPage=18493>
- Arias, J., Chicas, D., Reyes, C. & Sánchez, O. (2004). *Valorización de la arquitectura ferroviaria en El Salvador*. (Tesis inédita de Arquitectura), Universidad Albert Einstein, San Salvador, SV
- Arranz, A. (1994). *Administración de datos y archivos por computadora*. (2da Ed.). México, D. F.: Limusa

- Arroyo, B., Linares, A., & Paíz, L. (2010). *Arqueología histórica de El Salvador: Los resultados de la segunda fase del proyecto de reconocimiento y registro de sitios arqueológicos históricos de El Salvador (PAHES-UTEC)*. Erquicia, J. XXIII Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala 2009, pp. 839-851. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala
- Arroyo, B., Paiz, L. & Mejía, H. (2012). *La arqueología subacuática en El Salvador situación actual, desarrollo y perspectivas*. Valentini, M., Escamilla, M., García, J. XXV Simposio de Investigaciones Arqueológicas de Guatemala 2011, pp. 761-766. Ministerio de Cultura y Deportes, Instituto de Antropología e Historia y Asociación Tikal, Guatemala
- Asensio, P. (2002). *Arquitectura alternativa móvil, ligera, desmontable, modular, adaptable*. Madrid: H Kuczkowski-onlybook
- Ashton, T. S. (2002). *La Revolución Industrial 1760-1830*. (15ta reimp.). México D.F.: Fondo de Cultura Económica
- Avisos Oficiales. Propuesta. (09 de marzo de 1891). *Diario Oficial*, p.307
- Barraza Ibarra, J. (2005). *Historia de la economía de la provincia del Salvador desde el siglo XVI hasta nuestros días*. Cuarto tomo. (1ra Ed.). San Salvador: Tecnoimpresos

Biello, D. (2002). *Tecnología: mapas para el futuro. Trenes de alta velocidad por dentro y por fuera*. (1ra Ed.). New York: The Rosen Publishing

Brom, J. (1973). *Esbozo de historia universal*. (3ra reimp.). México D.F.: Grijalbo

Browning, D. (1998). *El Salvador, la tierra y el hombre*. (4ta Ed.). San Salvador: Dirección de Publicaciones e Impresos

Carranza, L., Guzmán, J. & Melgar, E. (1989). *Diseño de un sistema de información del Departamento de compras y materiales de FENADESAL*. (Tesis inédita de Ingeniería Industrial), Universidad Albert Einstein, San Salvador, SV

Carta dirigida a René Keilhauer. (21 de mayo de 1909)

Carta dirigida al Ministro de Fomento. (23 de abril de 1910)

Casados, I. (2009). Introducción a la Arqueología Industrial: Origen de la disciplina y método. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, (núm. 6), pp. 1-8. Recuperado de <http://www.eumed.net/rev/cccss/06/icg12.htm>

Cerdà, M. (2008). *Arqueología Industrial*. Valencia: Universitat de Valencia

Comellas, J. L. (2004). *Historia breve del mundo contemporáneo* (4ta Ed.). Madrid: Rialp

Consejo Nacional para la Cultura y el Arte CONCULTURA. (2005), *Inventario del patrimonio ferroviario*. Dirección Nacional de Patrimonio Cultural

Contrata celebra entre el Gobierno de la República de El Salvador y la Compañía Inglesa Constructora de Obras Públicas en Centro América, Limitada de Londres, relativa á la construcción y explotación del Ferrocarril de Acajutla a Santa Ana y San Salvador y al pago de la Deuda Pública Exterior, mejorada por convenio firmado entre el Gobierno Provisional y el representante de la misma compañía. (17 de diciembre de 1894)

Contrata para la construcción de un ferro-carril de vapor de Sonsonate a Santa Ana. Celebrada entre el Gobierno de la República y Don Francisco Camacho. Antiguo y nuevo contrato. San Salvador (1881) y (1885)

Copia de certificado de incorporación, International Railways of Central America. (13 de septiembre de 1928)

Cortés, C. (1994). *AKAL Historia del mundo contemporáneo. La Inglaterra Victoriana*. (2da Ed.). Madrid: Akal

Delgado, G. (2005). *El mundo moderno y contemporáneo I de la era moderna al siglo imperialista*. (5ta Ed.). Naucalpan: Pearson Educación de México

Díaz, D. & Viales, R. (2011). El impacto económico de la independencia en Centroamérica, 1760-1840. *X Congreso Internacional de la AEHE*, pp. 1-24. Recuperado de

<http://www.aehe.net/xcongreso/pdf/sesiones/sesion-plenaria-b/diaz-y-viales-ponencia.pdf>

Diez, G. (2005). *Diseño estructural en arquitectura. Introducción*. (1ra Ed.). Buenos Aires: Nobuko

Domenech, M., Escobar, F., Galván, J. & Valle, C. (1976). *La gran producción de café en El Salvador (características de los grandes productores y su comportamiento en la crisis del café de 1974)*. (Tesina inédita Seminario permanente de investigación), Universidad Centroamericana José Simeón Cañas, San Salvador, SV

Editorial. Policía. (07 de enero de 1848). *Gaceta del Gobierno Supremo del Estado del Salvador, en la República de Centro-América*, p. 161

El ferrocarril se niega a morir. (Domingo 13 de febrero de 1994). *El Diario de Hoy*, pp. 2-3

El ferrocarril, una historia sobre rieles. Edición especial Sonsonate. (Lunes 02 de febrero de 1998). *El Mundo*, p. 8a

Entrevista con Aguilar, R., ex-maquinista de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL). San Salvador, 07 abril de 2015

Entrevista con Mejía, B. Colaboradora del Departamento de Comercialización de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL). San Salvador, 13 abril de 2015

Entrevista con Monterrosa, M. & Velasco, M. O. Habitantes en Conjunto ferroviario Sitio del Niño. San Juan Opico, La Libertad, 12 abril de 2015

Erquicia, J. (2007). *Proyecto de registro y reconocimiento de sitios arqueológicos históricos de El Salvador, fase I-2007*. San Salvador: Universidad Tecnológica de El Salvador

Erquicia, J. (2008). El edificio del primer Palacio Nacional de El Salvador, 1870-1889. Una aproximación desde la Arqueología Histórica. // *Encuentro sobre Patrimonio Industrial, Guatemala*

Erquicia, J. (2008). Entre barro, hierro y calicanto: historia y sitios arqueológicos coloniales en El Salvador. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, (volumen 9), pp. 510-547

Erquicia, J. (2008). *Proyecto de registro y reconocimiento de sitios arqueológicos históricos de El Salvador, fase II-2008*. San Salvador: Universidad Tecnológica de El Salvador

Erquicia, J. (2010). Ingeniería Hidráulica del Reino de Guatemala: Los Ingenios de Hierro en El Salvador. Una aproximación desde la arqueología histórica. *III Encuentro sobre Patrimonio Industrial, Guatemala*

Erquicia, J. (2011). *Proyecto de registro y reconocimiento de sitios arqueológicos históricos de El Salvador, fase III-2011*. San Salvador: Universidad Tecnológica de El Salvador

Escritura pública, para elevar a instrumento público la Contrata celebrada entre el Supremo Gobierno de la República y la International Railways of Central American. (03 de septiembre de 1923)

Estella, M., Arribas, V. & de Haro, D. (2001). *Prácticas de historia económica mundial y de España*. España: ESIC

EuroFerroviarios. (2006). *Diccionario enciclopédico ilustrado de terminología ferroviaria*. Recuperado de <http://euroferroviarios.net/modules.php?op=modload&name=Reviews&file=index>

Facio, R. (1960). Trayectoria y crisis de la Federación Centroamericana. *La Universidad*, (núm. 12), pp. 62-78

Feliu, G. & Sudrià, C. (2013). *Introducción a la historia económica mundial*. (2da Ed.). Uniersitat de Valencia

Feria de San Miguel. (01 de diciembre de 1848). *Gaceta del Gobierno Supremo del Estado del Salvador, en la República de Centro-América*, p. 352

Fernández, J. (1998). *El Salvador*. Sanz, A. & Santamaría, A. Guía histórica de los ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995). Madrid: Ministerio de Fomento

- Ferrari, M. (2007). El patrimonio ferroviario en el noreste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. *Tst: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (núm. 12), pp. 170-200
- Ferrari, M. (2011). El sistema ferroviario en el noreste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. *Apuntes*, vol. 24 (núm. 1), pp. 44-61
- Ferrocarril de Acajutla a Santa Ana. (02 de septiembre de 1895). *Diario Oficial*, p. 1348
- Fotografía tomada por Luis Salvador Hinds. (junio de 1938)
- Francia, A. (2014). Patrimonio inmaterial: Expresiones orales sobre las vías ferroviarias. Un recurso social y económico en El Salvador. V *Encuentro sobre Patrimonio Industrial, Guatemala*
- Gallardo, R. (2011). *Informe visita y registro del sitio arqueológico subacuático SS San Blas. Playa San Blas, departamento de La Libertad. El Salvador. Secretaria de Cultura de la Presidencia*
- Gallardo, R. (2011). *Propuesta para la delimitación de los sitios arqueológicos subacuáticos S.S Douglas y Chirigon. Los Cóbano, El Salvador. Secretaria de Cultura de la Presidencia*
- Gallardo, R. (2012). Dos vapores del siglo XIX en El Salvador, registro y documentación de los sitios arqueológicos subacuáticos SS San Blas y SS Colón. *IV Encuentro sobre Patrimonio Industrial, Guatemala*

- Gallardo, R. (2012). *Registro y documentación histórica del pecio SS Colón en Acajutla, departamento de Sonsonate. El Salvador. Secretaria de Cultura de la Presidencia*
- Gallardo, R. (2013). *En la búsqueda del BrucklayCastle. Propuesta para registro y documentación de un pecio en la Bahía de Jiquilisco, Departamento de Usulután, El Salvador. Secretaria de Cultura de la Presidencia*
- Gallardo, R. (2013). *Excavaciones Arqueológicas en el pecio PSJ-1 y la historia marítima de Jiquilisco en el departamento de Usulután, El Salvador. 1829-1900. Secretaria de Cultura de la Presidencia*
- Gallardo, R. (2013). *Patrimonio industrial subacuático registro y documentación de buques a vapor en El Salvador, Centroamérica. VII Coloquio Latinoamericano de Conservación de Patrimonio Industrial, San Luis Potosí, México*
- Gallardo, R. (2013). *Saqueo y destrucción del patrimonio cultural marítimo en El Salvador. XXVII Simposio de Investigaciones Arqueológicas de Guatemala*
- Gallardo, R. (2014). *Arqueología industrial subacuática. Registro de buques a vapor en El Salvador, Centroamérica. V Encuentro sobre Patrimonio Industrial, Guatemala*

- Gallardo, R. (2014). *Registro y documentación del pecio SS Honduras en la Bahía de Jiquilisco en el departamento de Usulután, El Salvador*. Secretaria de Cultura de la Presidencia
- García, D. & Rivas, N. (2007). *Usos turísticos del Patrimonio Industrial ferroviario en la ciudad de Puebla*. (Tesis inédita de Licenciatura) Universidad de las Américas. Recuperado de http://caterina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lhr/garcia_g_da/capitulo_4.html
- García, R. (2002). La Idea Progreso desde La Perspectiva Historica. *FACES, Universidad de Carabobo*, (núm. 21), pp. 14-29
- García, V. O. (2009). Arqueología industrial. Un comentario bibliográfico tras medio siglo de historiografía. *Anales de Prehistoria y Arqueología*. Vols. 25-26, pp. 275-300
- García, V. O. (2011). Conociendo el pasado industrial. Perspectivas desde la Arqueología. *Ab initio: Revista digital para estudiantes de Historia*, (núm. 3), pp. 165-197
- George, P. (1991). *Diccionario Akal de geografía*. Madrid: Akal
- Gispert, C., Gay, J. & Vidal, J. (2001). *Historia del mundo moderno entre la Revolución Industrial y el colonialismo*. (1ra Ed.). Vol. 2. España: MMI Océano

Gutiérrez, J. (2011). *La Revolución Industrial, causas, desarrollo y consecuencias*. Recuperado de <http://biblioteca.cisde.es/wp-content/uploads/group-documents/4/1319205803-larevolucionindustrial.pdf>

Herrera, S. (2005). La invención liberal de la identidad estatal salvadoreña, 1824-1839. *Eca Estudios centroamericanos*, (núm. 684), pp. 913-936

Herrera, S. (2008). Fiscalidad, estancos y federación: los termómetros de la fortaleza gubernamental en El Salvador. *Los estancos, las prácticas monopólicas y las rentas del Estado en El Salvador*. (1ra Ed.). San Salvador: Dirección de Publicaciones e Impresos

Herrera, S. (2011). *Independencia y república*. Bonilla, A. El Salvador: Historia mínima. (1ra Ed.), pp. 25-30. San Salvador: Secretaria de Cultura de la Presidencia de la República

Herrera, S. (2011). *La cultura en el siglo XIX*. Roque, R. El Salvador: Historia mínima. (1ra Ed.), pp. 55-62. San Salvador: Secretaria de Cultura de la Presidencia de la República

Herrera, S. (2011). *Tierra, economía y sociedad en el siglo XIX*. Lindo-Fuentes, H. El Salvador: Historia mínima. (1ra Ed.), pp. 39-46. San Salvador: Secretaria de Cultura de la Presidencia de la República

Horario N° 1, Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL (1977)

- Iglesias, J. M. (1998). *150 años del ferrocarril. El patrimonio ferroviario*. Aguilar, I. Cursos sobre patrimonio histórico 3: Actas de los IX cursos monográficos sobre el patrimonio histórico, pp. 259-280. Santander: Universidad de Cantabria
- Inauguración del ferrocarril de La Unión a San Miguel (sección del Panamericano). Discurso inaugural del Señor Don René Keilhauer apoderado de la Guatemala Railway Co. en El Salvador. (06 de julio de 1912)
- Instituto Geográfico Nacional Ing. Pablo Arnoldo Guzmán. (1990). *Monografía del departamento y municipios de La Libertad*. (1ra Ed.). San Salvador: Centro Nacional de Registros
- Krebs, R. (2006). *Breve historia universal (hasta el año 2000)*. (14ta Ed.). Santiago: Universitaria
- Laporte, J. P., Arroyo, B. & Mejía, H. (2006). *El Salvador sumergido: reconocimiento del patrimonio cultural subacuático*. Escamilla, M., Valentini, M., García, J. XIX Simposio de Investigaciones Arqueológicas de Guatemala 2005, pp. 282-290. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala
- Lauria-Santiago, A. (2003). *Una república agraria los campesinos en la economía y la política de El Salvador en el siglo XIX*. (2da Ed.). San Salvador: Dirección de Publicaciones e Impresos

- Lindo-Fuentes, H. (2006). *La economía de El Salvador en el siglo XIX*. (1ra Reimp.). San Salvador: Dirección de Publicaciones e Impresos
- Lloga, R. (2014). La arquitectura asociada a los ferrocarriles en el occidente de Cuba (1837-1898). *Quiroga: Revista de Patrimonio Iberoamericano*, (núm. 5), pp. 86-99
- Maiquez, C. (2001). *El istmo y su historia*. Araúz, C. A. & Pizzurno, P. Panamá, el país, pp. 29-66. Bogotá: Gamma
- Martin, P. (1911). *Salvador of The Twentieth Century*. London
- Martínez, J & Rivera, C. (2007). *Diagnóstico y recomendaciones para la rehabilitación y adecuación a un nuevo uso de la bodega N° 1 y estación del conjunto ferroviario de San Salvador*. (Tesis inédita de Arquitectura), Universidad Politécnica de El Salvador, San Salvador, SV
- Martínez, O. (2003). *Las raíces históricas del desarrollo en El Salvador*. López, J. R. El Salvador sociología general (realidad nacional-sociedad informacional). (2da Ed.). San Salvador: Nuevo Enfoque
- Martínez, O. (2007). *El café: producción y polos de desarrollo*. Lauria-Santiago, A. El Salvador historia general (3ra Reimp.). San Salvador: Nuevo Enfoque
- Memorándum antecedentes en la construcción de las vías férreas en El Salvador. (13 de enero de 1916)

Memoria del Ministerio de Gobernación y Fomento. Ferro-carriles. (07 de marzo de 1882). *Diario Oficial*, p. 228

Mendes, J. A. (2009). *Estudios do patrimonio museus e educação*. Coimbra: Universidade de Coimbra

Ministerio de Gobernación. (03 de abril de 1873). *Boletín Oficial*, p. 3

Montes, R. (2011). *Revolución Industrial*. Recuperado de <http://www.contraclave.es/historia/hmc/Tema%201.%20Revolucion%20Industrial.pdf>

Morales, I.S., Oliveras, J. & Graells, A. (2000). *Introducción a la arquitectura. Conceptos fundamentales*. (1ra Ed.). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya

Mori, G. (1987). *La Revolución Industrial*. (2da Ed.). Barcelona: Crítica

Navarrete, E. (1983). *Sistematización del control de estadísticas del transporte ferroviario en El Salvador*. (Tesis inédita de Ingeniería), Universidad Centroamericana José Simeón Cañas, San Salvador, SV

No Oficial. Ferro-carril de Acajutla á Sonsonate. (07 de junio de 1882). *Diario Oficial*, p. 529

No Oficial. Inauguración del ferro-carril de Armenia. (28 de septiembre de 1884). *Diario Oficial*, p. 298

No Oficial. La via férrea de Acajutla á Sonsonate. (30 de abril de 1882).

Diario Oficial, p. 403

Núñez, J. (1972). *Análisis sobre la factibilidad de rehabilitar el ferrocarril de*

El Salvador. (Tesis inédita de Administración de Empresas),

Universidad de El Salvador, San Salvador, SV

Peréz, M. J. (2012). *El objeto de estudio de la Prehistoria y la Arqueología y*

las fuentes materiales de conocimiento. Guiral, C., Jordá, J., Munoz, F.,

Ripoll, S. & Zarzalejos, M. Métodos y técnicas de investigación histórica

I. (1ra Ed.). Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia

Poder Ejecutivo. Sección Editorial. (18 de enero de 1927). *Diario Oficial*, p.

69

Poder Ejecutivo. Secretaria de Instrucción Pública, Fomento y Beneficencia.

Construcción. (22 de abril de 1890). *Diario Oficial*, pp. 462-466

Preckler, A. M. (2003). *Historia del arte universal de los siglos XIX y XX*.

Tomo I. Madrid: Complutense

Quirós, J. A. & Bengoetxea, B. (2010). *Arqueología Industrial*. Bengoetxea,

B. Arqueología III. Arqueología Medieval y Postmedieval, pp. 587-636.

Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia

Ramírez, J. & Walter, K. (2008). Los estancos en la República de El

Salvador (1838-1871). *Los estancos, las prácticas monopólicas y las*

rentas del Estado en El Salvador. (1ra Ed.). San Salvador: Dirección de Publicaciones e Impresos

Ramírez, J. (2008). *El sistema de vías férreas como factor de desarrollo nacional y como sistema masivo del transporte público.* (Tesina inédita XVII Curso de Seguridad y Desarrollo Nacional), Colegio de Altos Estudios Estratégicos, San Salvador, SV

Ramos, A. (2002). *Globalización y Neoliberalismo: ejes de la reestructuración del capitalismo mundial y del Estado en el fin del Siglo XX.* México D.F.: Plaza y Vañés

Ramos, M. S. & Hernández, O. (2011). *Patrimonio Industrial y Arqueología: Acercamiento a sus relaciones en Cuba.* Roura, A. L. Arqueología Histórica en América Latina. Perspectivas desde Argentina y Cuba. (1ra. Ed.). Buenos Aires: Universidad Nacional de Luján

Roel, V. (1998). *La tercera Revolución Industrial y la era del conocimiento.* (3ra Ed.). Odín del Pozo: Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Sagrario, M. D. (1998). *Siglo XIX el cauce de la memoria.* Madrid: Lavel

Sáiz, J. P. (1996). *Propiedad industrial y revolución liberal. Historia del sistema español de patentes (1759-1929).* Madrid: Oficina española de patentes y marcas

San Juan, C. (1993). *Akal historia de la ciencia y de la técnica.* Madrid: Akal

Sánchez, P. (1997). *Los efectos del desarrollo tecnológico sobre el empleo*.
(1ra Ed.). Madrid: Encuentro

Sanou, O. (2001). *Arquitectura e historia en Costa Rica. Templos parroquiales en el valle central, Grecia, San Ramón y Palmares (1860-1914)*. (1ra Ed.). San José: Universidad de Costa Rica

Sección de Anuncios. Avisos Oficiales. (05 de marzo de 1891). *Diario Oficial*, pp.283-288

Sección de Anuncios. Avisos Oficiales. (06 de abril de 1891). *Diario Oficial*, pp. 449-450

Sección de Anuncios. Avisos Oficiales. (10 de octubre de 1894). *Diario Oficial*, pp. 1126-1127

Sección de Anuncios. Avisos Oficiales. (17 de febrero de 1891). *Diario Oficial*, pp. 191-193

Sección de Anuncios. Propuesta. (27 de noviembre de 1890). *Diario Oficial*, pp. 577-578

Sección Editorial. (30 de diciembre de 1929). *Diario Oficial*, p. 2585

Sección Editorial. El ferro-carril de Ultra-Lempa. (04 de diciembre de 1895). *Diario Oficial*, pp.1921-1922

Sección Editorial. Ferrocarril Central. (14 de agosto de 1897). *Diario Oficial*, p. 1306

Sección Editorial. Inauguración del Ferrocarril de San Miguel. (06 de julio de 1912). *Diario Oficial*, p.1517

Sección Oficial, Poder Ejecutivo. Documentos Oficiales. (23 de octubre de 1896). *Diario Oficial*, p.1693

Sección Oficial. Poder Ejecutivo. Secretaria de Gobernación, Fomento e Instrucción Pública. (15 de junio de 1908). *Diario Oficial*, pp. 1313-1316

Sección Oficial. Poder Legislativo. (04 de junio de 1900). *Diario Oficial*, pp. 925-927

Sección Oficial. Poder Legislativo. (05 de marzo de 1882). *Diario Oficial*, p. 221

Sección Oficial. Poder Legislativo. (26 de abril de 1887). *Diario Oficial*, p.495

Sección Oficial. Poder Legislativo. (28 de abril de 1893). *Diario Oficial*, pp. 479- 481

Sección Oficial. Poder Legislativo. (29 de marzo de 1882). *Diario Oficial*, p. 321

Sección Oficial. Poder Legislativo. Asamblea Nacional Constituyente. (23 de septiembre de 1886). *Diario Oficial*, pp. 1065-1066

Sección Oficial. Poder Legislativo. Ministerio de Gobernación y Fomento. (17 de marzo 1881). *Diario Oficial*, p. 273

- Sherman, D. & Salisbury, J. (2009). *Civilizaciones de occidente. El occidente en el mundo*. (2da Ed.). Vol. 2. McGraw.Hill Interamericana editores
- Silva, A. & Mata, M. (2005). *La llamada Revolución Industrial*. (1ra Ed.). Caracas: Universidad Católica Andrés Bello
- Silva, M. (1970). *Estudio de los ferrocarriles en El Salvador*. (Tesis inédita de Ingeniería Civil), Universidad de El Salvador, San Salvador, SV
- Solís, S. (2012). El efímero sexto Estado de Los Altos y el ocaso de la Federación Centroamericana. *Política y Sociedad*, (núm. 49), pp. 143-161
- Tartarini, J. (2005). *Arquitectura ferroviaria*. (1ra ed.). Buenos Aires: Ediciones Colihue
- Tartarini, J. (2011). Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones. *Mirada ferroviaria*, (núm. 14), pp. 19-29
- Tateiwa, R. (1995). El caudillismo y sus interpretaciones: un análisis sobre un fenómeno común de la historia de América latina en el siglo XIX. *Cuadernos Canela*, vol. 7, pp. 41-54
- Testimonio de la escritura pública de Contrata otorgada por el Supremo Gobierno y la International Railways of Central America. (29 de mayo de 1920)

- The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage
(2003). *Carta de NizhnyTagil sobre el Patrimonio Industrial*
- Therrien, M. (2008). Patrimonio y arqueología industrial: ¿investigaciones vs. protección? Políticas del patrimonio industrial en Colombia. *Apuntes*, vol. 21 (núm. 1), pp. 44-61
- Torres, E. (1989). *Interpretación del desarrollo social centroamericano*. (12 Ed.). San José: FLACSO
- Torres, E. (1994). *De la ilustración al liberalismo*. Historia general de Centroamérica. (2da Ed.). San José: FLACSO
- Torres, E. (2006). *La piel de Centroamérica (Una visión de setenta y cinco años de su historia)*. Guatemala: FLACSO
- Trachana, A. (2008). *Arqueología Industrial y restauración ambiental*. (1ra. Ed.). Buenos Aires: nobuko
- Turcios, R. (2008). Paisajes de reformas (1871-1897). *Los estancos, las prácticas monopólicas y las rentas del Estado en El Salvador*. (1ra Ed.). San Salvador: Dirección de Publicaciones e Impresos
- Urbina, Ch. & Urquiza, W. (2009). *Historia 1 El Salvador*. (1ra Ed.). San Salvador: Ministerio de Educación
- Valentini, M., Escamilla, M. & García, J. (2011). *Informe final, proyecto de investigación y desarrollo regional arqueología subacuática en El*

Salvador. Escuela de campo para la formación de recursos humanos en la región y creación de mapa arqueológico subacuático de El Salvador. Secretaria de Cultura de la Presidencia

Variedades. Concluye el artículo descriptivo de San Salvador. (07 de diciembre de 1854). *Gaceta del Gobierno Supremo del Estado del Salvador, en la República de Centro-América*, p. 4

Vázquez, G. (2011, Diciembre). Nacimiento y ocaso de la Federación de Centro América: entre la realidad y el deseo. *Complutense de Historia Americana*, vol. 37, pp. 253-275

Vicenti, A. (2007). Perspectivas sobre la Arqueología Industrial. *ARQUEOWEB. Revista sobre arqueología en internet*, (núm. 9), pp. 1-49

Wallerstein, I. (2004). *El moderno sistema mundial III. La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista, 1730-1850*. (2da Ed.). Buenos Aires: Siglo XXI Editores

ANEXOS

Conceptos básicos

- **Arquitectura ferroviaria relevante:** Toda edificación que conserve aun razgos característicos de la época de su edificación y además posea elementos arquitectónicos que la hagan sobresalir en su contexto urbano o rural inmediato.
- **Arquitectura ferroviaria utilitaria:** Toda edificación que conserve aún razgos característicos de la época de su edificación y de su función original.
- **Arquitectura ferroviaria:** Se refiere a todas aquellas edificaciones que son o fueron construidas en torno al ferrocarril, en apoyo a la industria ferroviaria.
- **Carro motor:** Pequeño medio de transporte sobre rieles, que funciona con motor diesel, empleado por las cuadrillas de mantenimiento para su propio desplazamiento y cubrir así la sección de vía que le correspondía a cada una de estas.
- **Casa del agente:** Construcción de carácter sencillo, diseñada y construida con función habitacional para los administradores de algunas de las estaciones más importantes y sus familias.

- **Casa sección:** Conocida también como campamento, se trata de una edificación de carácter sencillo, diseñada y construida con función habitacional, para las cuadrillas de mantenimiento de la línea férrea en nuestro país.
- **Conjunto ferroviario:** Grupo de edificaciones incluidas en los límites del patio de una estación y que poseen funciones específicas dentro del conjunto ferroviario.
- **Durmiente:** Madero o viga colocada horizontalmente y sobre la que se apoyan otras horizontales o verticales, o directamente las vías férreas.
- **Estación de Bifurcación:** Son aquellas estaciones de la red en la que confluyen dos o más líneas, produciéndose, consecuentemente, un intercambio de viajeros y mercancías. En algunos casos se les llama también, estaciones de empalme.
- **Estaciones:** Consisten en amplias áreas construidas en campo abierto por lo general, que proporcionaban un techo a los pasajeros que esperaban la salida o el arribo del ferrocarril; además incluían una pequeña oficina administrativa con una ventanilla en la que se vendían los boletos de abordaje.
- **Locomotora:** Vehículo ferroviario destinado exclusivamente a remolcar otros vehículos. Según la energía que utilice puede ser de vapor, diesel o eléctrica.

- **Obra de ingeniería relevante:** Toda obra de ingeniería relacionada directamente con la vía férrea, que represente un avance tecnológico en las vías de comunicación para su época de construcción.
- **Obra de ingeniería:** Toda obra de ingeniería relacionada directamente con la vía férrea edificada.
- **Oficinas:** Construcciones que albergan al personal y las labores administrativas de la industria del ferrocarril, mucho más amplias y especializadas que las pequeñas oficinas incluidas en las estaciones.
- **Patio:** Espacio amplio el cual tiene muchos grupos de vías.
- **Rail o Riel:** Carril de acero que configuran la vía sobre la que circulan los trenes. Carril.
- **Ramal:** Rama desviada en una bifurcación de la vía principal. Es decir, una vía auxiliar de una vía principal
- **Trocha:** Ancho de la vía férrea. Palabra de origen argentino incorporada al DRAE en 1992. (Aguilar, L. comunicación personal, 01 abril, 2015; Arias, et al., 2004; CONCULTURA, 2005; EuroFerroviarios, 2006).

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 01 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL				
Nombre de la edificación: Tanque para agua				
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.				
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal		
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0		
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000		
Cantón: Sitio del Niño		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez		
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015		
2. INFORMACIÓN ADICIONAL				
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited		
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input type="checkbox"/>	Otros: Diciembre 6 de 1912
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>
Tipo de acceso		Bueno <input checked="" type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO				
Registro anterior		CONCULTURA (2005), primer informe de Bienes Culturales Inmuebles de la red ferroviaria de El Salvador		
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>	
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/> En ruina <input type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA				
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción	
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA				
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>	
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>	
Tanque de agua <input checked="" type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 01 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshábitado <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input checked="" type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>La edificación consiste en un depósito o tanque para el almacenamiento de agua utilizado para suministrar o abastecer del líquido a la locomotora de vapor, por medio de un conducto cilíndrico o tubo metálico ubicado al lado Sur del inmueble sobre la línea férrea. La edificación tiene una altura aproximada de 6 metros y su vista en planta es cuadrada, además para la construcción de la misma se utilizó como materia prima el concreto y lámina. Actualmente, el estado de conservación es regular, ya que solamente se observa el colapso parcial del techo y alteraciones antrópicas como por ejemplo: letras alusivas a grupos pandilleriles de las zonas "MS" y extracción ilícita de objetos metálicos para su comercialización como chatarra. Asimismo, el inmueble hoy día es utilizado como vivienda, imposibilitando la libre visibilidad de la fecha impresa en el lado Oeste del inmueble que dice: "Diciembre 6 de 1912", debido a que se ha erigido una estructura improvisada con plástico negro y árboles.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde E, a Tanque para agua, utilizado para suministrar agua a locomotora de vapor.	Vista desde el SW, a Tanque para agua, utilizado para suministrar agua a locomotora de vapor.	Resto de tubo metálico por donde fluía el agua que suministraba el líquido a locomotora de vapor.	Fecha detallada "DICIEMBRE 6 DE 1912" en lado W de Tanque para agua.	
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input checked="" type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA N° 02 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Estación ferroviaria					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad			Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal		
Ciudad:			Kilómetro Ramal: Km 0		
Municipio: San Juan Opico			Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000		
Cantón: Sitio del Niño			Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez		
Caserío: Estación Bandera			Fecha de registro: 12 de abril de 2015		
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input checked="" type="checkbox"/>	Otros	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso		Bueno <input checked="" type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior		CONCULTURA (2005), primer informe de Bienes Culturales Inmuebles de la red ferroviaria de El Salvador Tesis pregrado arquitectura (Arias et al., 2004), Valorización de la arquitectura ferroviaria en El Salvador			
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	En ruina <input checked="" type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
			Fragmento en madera de 6 cm de largo y 3 cm de grosor, originalmente parte de la puerta ubicada al lado norte de la estación ferroviaria.		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>		
Estación <input checked="" type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>		
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA N° 02 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input checked="" type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>La estación ferroviaria de Sitio del Niño, consiste en una sola nave de planta rectangular, seccionada al interior en dos espacios. La primera de ellas, consignada a la venta de boletos y otras actividades como telegrafía, y la segunda, designada a los pasajeros, este espacio era conocido como "sala de espera o abordaje". Además, a finales del siglo XX, se le anexa una estructura improvisada construida en lámina para funcionar como garage. Para la edificación de la estación se utilizó: ladrillo y baldosa artesanal, madera, concreto y lámina. Actualmente, el estado de conservación de la estación es deplorable, debido a que la mayor parte del inmueble se encuentra destruido a consecuencia de agentes biológicos, inclemencias del tiempo y las intervenciones antrópicas, como por ejemplo extracción ilícita de objetos metálicos y maderables para reutilización o para comercializarlos como chatarra.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde E, a fachada principal de Estación ferroviaria de Sitio del Niño	Vista del interior de la sala de espera (pasajeros)	Vista desde SE, a Estación ferroviaria Sitio del Niño	Fotografía en detalle de taquilla, ubicada al lado N de la Estación ferroviaria Sitio del Niño	
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input checked="" type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA Nº 03 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Plataforma (1) / Basamento de antigua cantina					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad			Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal		
Ciudad:			Kilómetro Ramal: Km 0		
Municipio: San Juan Opico			Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000		
Cantón: Sitio del Niño			Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez		
Caserío: Estación Bandera			Fecha de registro: 12 de abril de 2015		
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input checked="" type="checkbox"/>	Otros	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior					
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	En ruina <input checked="" type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>		
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>		
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input checked="" type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 03 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input checked="" type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>Plataforma o basamento de concreto, de 8.50 metros de ancho y 12 metros de largo, según planos que datan desde 1921 y 1939, aparentemente sobre esta plataforma se construyó una edificación destinada al uso de cantina. Sin embargo, a finales del siglo XX, el inmueble como tal ya había desaparecido y solamente quedó la plataforma, que fue reutilizada por personas o vendedoras de los alrededores para ofrecer productos a los usuarios del "tren". Actualmente, este espacio se encuentra a la intemperie siendo objeto de degradación por agentes biológicos y antrópicos.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde el Noroeste, a plataforma o basamento donde se encontraba la antigua cantina		Vista desde el Noroeste, a plataforma o basamento donde se encontraba la antigua cantina		
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA Nº 04 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Tanque para petróleo					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal			
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0			
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000			
Cantón: Sitio del Niño		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez			
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015			
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input type="checkbox"/>	Otros: 1940-1950	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior		CONCULTURA (2005), primer informe de Bienes Culturales Inmuebles de la red ferroviaria de El Salvador			
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación		Bueno <input checked="" type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	En ruina <input type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>		
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>		
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input checked="" type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA N° 04 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input checked="" type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>La edificación consiste en un depósito o tanque para el almacenamiento de petróleo utilizado para suministrar o abastecer a las locomotoras diesel, por medio de un dispositivo subterráneo conectando al tanque con una bomba ubicada al Norte a una distancia de 24.5 metros. Asimismo, a las orillas de la línea férrea se encontraba un tubo metálico que se utilizaba directamente para el suministro de combustible a las locomotoras. El inmueble tiene una altura aproximada de 6 metros y su vista en plana es circular, además para la construcción de la misma se utilizó como materia prima ladrillo artesanal, cemento y hierro. Actualmente el estado de conservación es bueno ya que solamente se observa que el tanque metálico se ha enmohecido y el crecimiento de microflora como musgo.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde el Norte a Tanque para almacenar petróleo	Detalle de conducto cilíndrico o tubo metálico, ubicado en la parte Suroeste del inmueble	Vista desde el Suroeste a Tanque para almacenar petróleo		
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA Nº 05 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Casa de bombeo o bomba (Petróleo)					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad			Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal		
Ciudad:			Kilómetro Ramal: Km 0		
Municipio: San Juan Opico			Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000		
Cantón: Sitio del Niño			Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez		
Caserío: Estación Bandera			Fecha de registro: 12 de abril de 2015		
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input type="checkbox"/>	Otros: 1940-1950	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto	<input type="checkbox"/>
Tipo de acceso		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo	<input type="checkbox"/>
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior					
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input checked="" type="checkbox"/>	En ruina <input type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>		
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>		
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input checked="" type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA N° 05 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input checked="" type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>La edificación consiste en un foso, en donde se almacenaba el petróleo y la bomba que se utilizaba para carga y descarga de combustible, pero hoy día solamente se visualiza codo o tubo metálico ubicado en la esquina SW. Su vista en planta es cuadrada y sus dimensiones son: 3 metros de ancho por 3.90 metro de largo. Para la construcción del foso se utilizó cemento y ladrillo artesanal, y para la construcción de una infraestructura que protegiera de la lluvia y el sol se utilizó madera y lámina. Además, a una distancia de 2.10 metros al SW de la fosa, se encuentra otra pequeña fosa de 76 cm² posiblemente la función de esta fue un conducto de aire. El estado de conservación es malo, ya que la infraestructura protectora se encuentra deteriorada y en el interior de la fosa aún con petróleo se observa una considerable acumulación de basura.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde el Oeste a infraestructura que alberga fosa y bomba, fotografía tomada en julio de 2014	Vista desde el Sur a parte de fosa, al fondo se observa restos de petróleo	Vista en detalle de codo o tubo metálico utilizado para carga y descarga de petróleo	Vista de pequeña fosa, utilizado como "respiradero", ubicado a 2.10 mts de distancia desde esquina SW de la fosa-bomba	
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input checked="" type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 06 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL				
Nombre de la edificación: Casa Sección (1)				
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.				
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal		
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0		
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000		
Cantón: Sitio del Niño		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez		
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015		
2. INFORMACIÓN ADICIONAL				
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited		
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input checked="" type="checkbox"/>	Otros
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>
Tipo de acceso		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO				
Registro anterior		CONCULTURA (2005), primer informe de Bienes Culturales Inmuebles de la red ferroviaria de El Salvador		
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>	
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/> En ruina <input checked="" type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA				
Artefactos u objetos superficiales		Restos de materiales de construcción		
Un aislador, circuito de telégrafo con base cerámica y perno de carreta		Restos de Deployee		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA				
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input checked="" type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>	
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>	
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 06 Hoja 1/2		
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE					
Bodega	<input type="checkbox"/>	Comercio	<input type="checkbox"/>	Deshabitado	<input type="checkbox"/>
Taller	<input type="checkbox"/>	Vivienda	<input checked="" type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>
7. DESCRIPCIÓN					
<p>Casa sección, ubicada al lado W del Tanque para petróleo. Consistió, en una casa de habitación para empleados, seccionada al interior en cinco cuartos o habitaciones y un pequeño patio. Para la edificación se utilizó: deploye, madera, lámina, baldosa, tejas artesanales y roca volcánica para la fundación o cimientos de la casa. Actualmente, aunque el inmueble se encuentra habitado, el estado de conservación es deplorable, debido a lo añejo de la edificación, parte de la misma ha colapsado y otra parte se encuentra próxima a colapsar y solamente se encuentra habitable dos de las cinco habitaciones que posee.</p>					
8. FOTOGRAFÍAS					
					
Vista desde el Este a Casa Sección	Vista desde el Oeste a Casa Sección	Vista desde Este a interior de Casa Sección (colapso)	Vista desde Oeste a interior Casa Sección		
9. DIBUJO					
Plano	<input type="checkbox"/>	Corte	<input type="checkbox"/>	Perfil	<input type="checkbox"/>
10. FOTOGRAFÍA					
Inmuebles	<input checked="" type="checkbox"/>	Entorno	<input checked="" type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA N° 07 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Sanitarios					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal			
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0			
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000			
Cantón: Sitio del Niño		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez			
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015			
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input type="checkbox"/>	Otros: 1927?	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso		Bueno <input checked="" type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior					
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	En ruina <input checked="" type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>		
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input checked="" type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>		
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 07 Hoja 1/2		
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE					
Bodega	<input type="checkbox"/>	Comercio	<input type="checkbox"/>	Deshabitado	<input checked="" type="checkbox"/>
Taller	<input type="checkbox"/>	Vivienda	<input type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>
7. DESCRIPCIÓN					
<p>Los sanitarios, se encuentran ubicados al lado Sur de la casa sección (1). Consistió, en un espacio posiblemente de uso para los empleados, seccionados en 6 sanitarios. Para la edificación de los mismos, se utilizó: concreto, deploye, madera y lámina, además, se visualiza la fecha incisa de forma rústica y se lee "1927", probablemente alude a la fecha de construcción. Actualmente, se encuentran en ruina total, visualizándose solamente las fosas correspondientes y selladas de manera improvisada, además, parte de las paredes se encuentran inestables a consecuencia de la perdida total de material constructivo. Sin embargo, algunos espacios han sido reutilizados por los habitantes de una de las casas como corral.</p>					
8. FOTOGRAFÍAS					
					
Vista desde el Noreste, a infraestructura utilizada anteriormente como sanitarios	Vista desde Sur, a infraestructura utilizada anteriormente como sanitarios	Detalle de fosa cubierta de forma improvisada	Detalle del estado de deterioro del inmueble		
9. DIBUJO					
Plano	<input type="checkbox"/>	Corte	<input type="checkbox"/>	Perfil	<input type="checkbox"/>
10. FOTOGRAFÍA					
Inmuebles	<input checked="" type="checkbox"/>	Entorno	<input type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA N° 08 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Casa Sección (2)					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal			
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0			
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000			
Cantón: Sitio del Niño		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez			
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015			
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>		1890-1900 <input type="checkbox"/>	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>		Privado <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>		Campo cerrado <input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>		Urbano <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso		Bueno <input checked="" type="checkbox"/>		Regular <input type="checkbox"/>	
				Otros <input type="checkbox"/>	
				Mixto <input type="checkbox"/>	
				Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior		CONCULTURA (2005), primer informe de Bienes Culturales Inmuebles de la red ferroviaria de El Salvador			
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>		No <input checked="" type="checkbox"/>	
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>		Regular <input checked="" type="checkbox"/>	
				Malo <input type="checkbox"/>	
				En ruina <input type="checkbox"/>	
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
Clavos y enlaces de rieles					
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>		Casa sección <input checked="" type="checkbox"/>		Depósito de carga <input type="checkbox"/>	
Estación <input type="checkbox"/>		Oficina <input type="checkbox"/>		Sanitarios <input type="checkbox"/>	
Tanque de agua <input type="checkbox"/>		Tanque de combustible <input type="checkbox"/>		Viviendas <input type="checkbox"/>	
				Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>	
				Taller <input type="checkbox"/>	
				Otros <input type="checkbox"/>	

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 08 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input checked="" type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>Casa sección, ubicada al lado Sur de los sanitarios. Consistió en una casa de habitación para empleados, seccionada en cuatro cuartos o habitaciones y de planta rectangular. Para la edificación se utilizó: deployee, madera, lámina, tule como materia prima para cielo falso y roca volcánica para la fundación o cimientos de la casa. Actualmente, el inmueble se encuentra habitado y el estado de conservación es regular, ya que solamente presenta la perdida parcial de concreto en algunas partes del inmueble, conservando aun en buen estado el cielo falso, columnas, ventanas y puestas en madera.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde Oeste, a antigua vivienda ferroviaria	Vista desde Este, a antigua vivienda ferroviaria	Vista desde Este a lateral izquierdo de antigua vivienda ferroviaria	Detalle del cielo falso, tipo petate, encontrado en interior de vivienda	
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA Nº 09 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Casa Sección (3)					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal			
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0			
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000			
Cantón: Joya de Cerén		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez			
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015			
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input type="checkbox"/>	Otros	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior		CONCULTURA (2005), primer informe de Bienes Culturales Inmuebles de la red ferroviaria de El Salvador			
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	En ruina <input checked="" type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input checked="" type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>		
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>		
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA N° 09 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input checked="" type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>Casa sección, ubicada sobre la línea férrea que se dirige a Santa Ana. Consistió en una casa de habitación para empleados, seccionada en cuatro cuartos o habitaciones, un pequeño patio interno al lado Este del inmueble y su vista en planta es rectangular. Para la construcción se utilizó: deployee, madera, lámina, tule como materia prima para cielo falso y roca volcánica para la fundación o cimientos de la casa. Actualmente, el inmueble se encuentra deshabitado ya que su infraestructura se encuentra en malas condiciones a consecuencia de la perdida total de ciertas edificaciones anexas al inmueble, intervenciones antrópicas, pues ha sido objeto de extracción ilícita de objetos de madera como puertas y ventanas y agentes biológicos que han deteriorado paulatinamente el cielo falso y algunas columnas de madera que se encuentran en un corredor interno ubicado al lado Este del inmueble.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde el Oeste, a cara exterior de Casa Sección	Vista desde el Este, a cara interior de Casa Sección	Detalle del estado de conservación del inmueble	Detalle de Plataforma o basamento de Casa Sección	
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input checked="" type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA Nº 10 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Pozo (agua)					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal			
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0			
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000			
Cantón: Joya de Cerén		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez			
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015			
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input type="checkbox"/>	Otros	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto	<input type="checkbox"/>
Tipo de acceso		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo	<input type="checkbox"/>
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior					
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	En ruina <input type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>		
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>		
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input checked="" type="checkbox"/>		

**FICHA DE DOCUMENTACIÓN
CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO**

**FICHA N° 10
Hoja 1/2**

6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE

Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input checked="" type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/>	Otros	

7. DESCRIPCIÓN

El pozo (agua), se encuentra ubicado sobre la línea férrea que se dirige a Santa Ana, muy próxima a la casa sección (3), su vista en planta es circular, el diámetro aproximado es de 3 metros y su profundidad oscila entre los 15-20 metros. Para dar la forma circular, se construyó una pequeña elevación en concreto de aproximadamente 0.50 metros. Actualmente, el pozo se encuentra en desuso y no cuenta con estructura sólida para sellar el agujero, solamente tiene colocado algunos rieles a diferentes profundidades. Además, a consecuencia de la humedad que el mismo presenta, ha creado las condiciones idóneas para el crecimiento de algunos árboles y musgo.

8. FOTOGRAFÍAS



Vista desde Noroeste, a exterior del pozo



Vista en detalle de rieles colocados en pozo, como sinónimo de clausuramiento



Vista a interior del pozo

9. DIBUJO

Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

10. FOTOGRAFÍA

Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>
---	----------------------------------	--------------------------------

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO				FICHA Nº 11 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre de la edificación: Plataforma (2) / Basamento de antigua casa caldera					
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.					
Departamento: La Libertad		Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal			
Ciudad:		Kilómetro Ramal: Km 0			
Municipio: San Juan Opico		Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000			
Cantón: Joya de Cerén		Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez			
Caserío: Estación Bandera		Fecha de registro: 12 de abril de 2015			
2. INFORMACIÓN ADICIONAL					
Distrito al que pertenece		Distrito 3		Ramal	D
Concesionario		The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción		1880-1890 <input type="checkbox"/>		1890-1900 <input type="checkbox"/>	
Régimen actual de propiedad		Institucional <input checked="" type="checkbox"/>		Privado <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno		Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>		Campo cerrado <input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno		Rural <input checked="" type="checkbox"/>		Urbano <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso		Bueno <input type="checkbox"/>		Regular <input checked="" type="checkbox"/>	
				Otros <input type="checkbox"/>	
				Otros <input type="checkbox"/>	
				Mixto <input type="checkbox"/>	
				Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO					
Registro anterior					
Edificaciones modernas que afecten		Si <input type="checkbox"/>		No <input checked="" type="checkbox"/>	
Estado de conservación		Bueno <input type="checkbox"/>		Regular <input type="checkbox"/>	
				Malo <input type="checkbox"/>	
				En ruina <input checked="" type="checkbox"/>	
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA					
Artefactos u objetos superficiales			Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA					
Bodega <input type="checkbox"/>		Casa sección <input type="checkbox"/>		Depósito de carga <input type="checkbox"/>	
Estación <input type="checkbox"/>		Oficina <input type="checkbox"/>		Sanitarios <input type="checkbox"/>	
Tanque de agua <input type="checkbox"/>		Tanque de combustible <input type="checkbox"/>		Viviendas <input type="checkbox"/>	
				Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>	
				Taller <input type="checkbox"/>	
				Otros <input checked="" type="checkbox"/>	

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA N° 11 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input checked="" type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/>	Otros		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>Plataforma o basamento de concreto, de 4 metros de ancho y 6 metros de largo aproximadamente, según el plano que datan del año de 1939, sobre esta plataforma posiblemente se construyó una edificación conocida como casa caldera. Sin embargo, hoy día este espacio se encuentra a la intemperie y solamente se observan los restos de posibles bases de pilares y la plataforma.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista en detalle de los restos de la posible Casa Caldera		Vista desde el Oeste a restos de la posible Casa Caldera		
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 12 Hoja 1/1	
1. INFORMACIÓN GENERAL				
Nombre de la edificación: Puente ferroviario sobre el Río Sucio				
Ubicación geográfica: El municipio de San Juan Opico está limitado al N, por San Pablo Tacachico; al E, por San Matías y Quezaltepeque; al S, por Ciudad Arce y Colón y al W, por Coatepeque, departamento de Santa Ana.				
Departamento: La Libertad	Kilómetro a partir de San Salvador: Km 67 vía principal			
Ciudad:	Kilómetro Ramal: Km 0			
Municipio: San Juan Opico	Número de cuadrante ubicación (CNR): 2357 III, Escala 1:50,000			
Cantón: Joya de Cerén	Nombre del investigador: Nancy Carolina Trujillo Vásquez			
Caserío: Estación Bandera	Fecha de registro: 12 de abril de 2015			
2. INFORMACIÓN ADICIONAL				
Distrito al que pertenece	Distrito 3	Ramal	D	
Concesionario	The Salvador Railway Company Limited			
Período estimado de construcción	1880-1890 <input type="checkbox"/>	1890-1900 <input type="checkbox"/>	Otros: 1938	
Régimen actual de propiedad	Institucional <input checked="" type="checkbox"/>	Privado <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	
Delimitación del terreno	Campo abierto <input checked="" type="checkbox"/>	Campo cerrado	<input type="checkbox"/>	
Tipo de entorno	Rural <input checked="" type="checkbox"/>	Urbano <input type="checkbox"/>	Mixto <input type="checkbox"/>	
Tipo de acceso	Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	
3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL SITIO				
Registro anterior				
Edificaciones modernas que afecten	Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>		
Estado de conservación	Bueno <input type="checkbox"/>	Regular <input checked="" type="checkbox"/>	Malo <input type="checkbox"/>	En ruina <input type="checkbox"/>
4. INFORMACIÓN TÉCNICA ARQUEOLÓGICA				
Artefactos u objetos superficiales		Restos de materiales de construcción		
5. INFORMACIÓN ARQUITECTÓNICA				
Bodega <input type="checkbox"/>	Casa sección <input type="checkbox"/>	Depósito de carga <input type="checkbox"/>	Depósito de material rodante <input type="checkbox"/>	
Estación <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>	Sanitarios <input type="checkbox"/>	Taller <input type="checkbox"/>	
Tanque de agua <input type="checkbox"/>	Tanque de combustible <input type="checkbox"/>	Viviendas <input type="checkbox"/>	Otros <input checked="" type="checkbox"/>	

FICHA DE DOCUMENTACIÓN CONJUNTO FERROVIARIO SITIO DEL NIÑO			FICHA Nº 12 Hoja 1/2	
6. USO ACTUAL DEL INMUEBLE				
Bodega <input type="checkbox"/>	Comercio <input type="checkbox"/>	Deshabitado <input type="checkbox"/>		Oficina <input type="checkbox"/>
Taller <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/>	Otros: Paso peatonal		
7. DESCRIPCIÓN				
<p>Puente ferroviario ubicado sobre el Río Sucio en el trazo férreo que se dirige a Santa Ana, construido en 1938 como reemplazo permanente a un puente provisional en madera. Con 72 metros de largo y 7.50 metros de ancho aproximadamente. El estado de conservación es regular ya que no se encuentra en ruina total, sin embargo la vía férrea que lo atraviesa se encuentra en mal estado debido a la inestabilidad por la avería de los durmientes.</p>				
8. FOTOGRAFÍAS				
				
Vista desde el Este, a puente ferroviario ubicado sobre el Río Sucio	Vista en detalle a puente ferroviario ubicado sobre el Río Sucio	Vista general a puente ferroviario ubicado sobre el Río Sucio	Fotografía tomada por el señor L. S. Hinds, al puente ferroviario sobre el Río Sucio inaugurado el 8 de junio de 1938 (Cortesía FENEDESAL)	
9. DIBUJO				
Plano <input type="checkbox"/>	Corte <input type="checkbox"/>	Perfil <input type="checkbox"/>		
10. FOTOGRAFÍA				
Inmuebles <input checked="" type="checkbox"/>	Entorno <input checked="" type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>		

PLANO 1 ESC 1:3500

F. C DEL 5
PATIO DE LA ESTACION DE SITIO DEL NIÑO
SAN SALVADOR 1921

POTREROS DE DON FRANCISCO
DUEÑAS



POTREROS DE DON FRANCISCO DUEÑAS

EDIFICIOS

1	CASA DE BOMBA Y BOMBERO
2	CASA SECC. Nº 7
3	ANTIGUA CASA SECC. Nº 7
4	CASA PROV. SECC. Nº 7
5	GALERA DE LEÑA
6	GDA VIAS
7	COMANDANCIA
8	CASA Y PULPERIA
9	CASA Y PULPERIA
10	TANGUE
11	ESTACION SITIO DEL NIÑO
12	CANTINA
13	RANCHO CLARA MIRADA
14	APTADOR
15	CASA DE EMPLEADOS

Contenido: Calco del plano original de 1921

Investigación: "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"

Descripción: Plano obtenido en Ferrocarriles Nacionales de El Salvador(FENADESAL), para registro de esta investigación.

Dibujo: Xenia Rivera

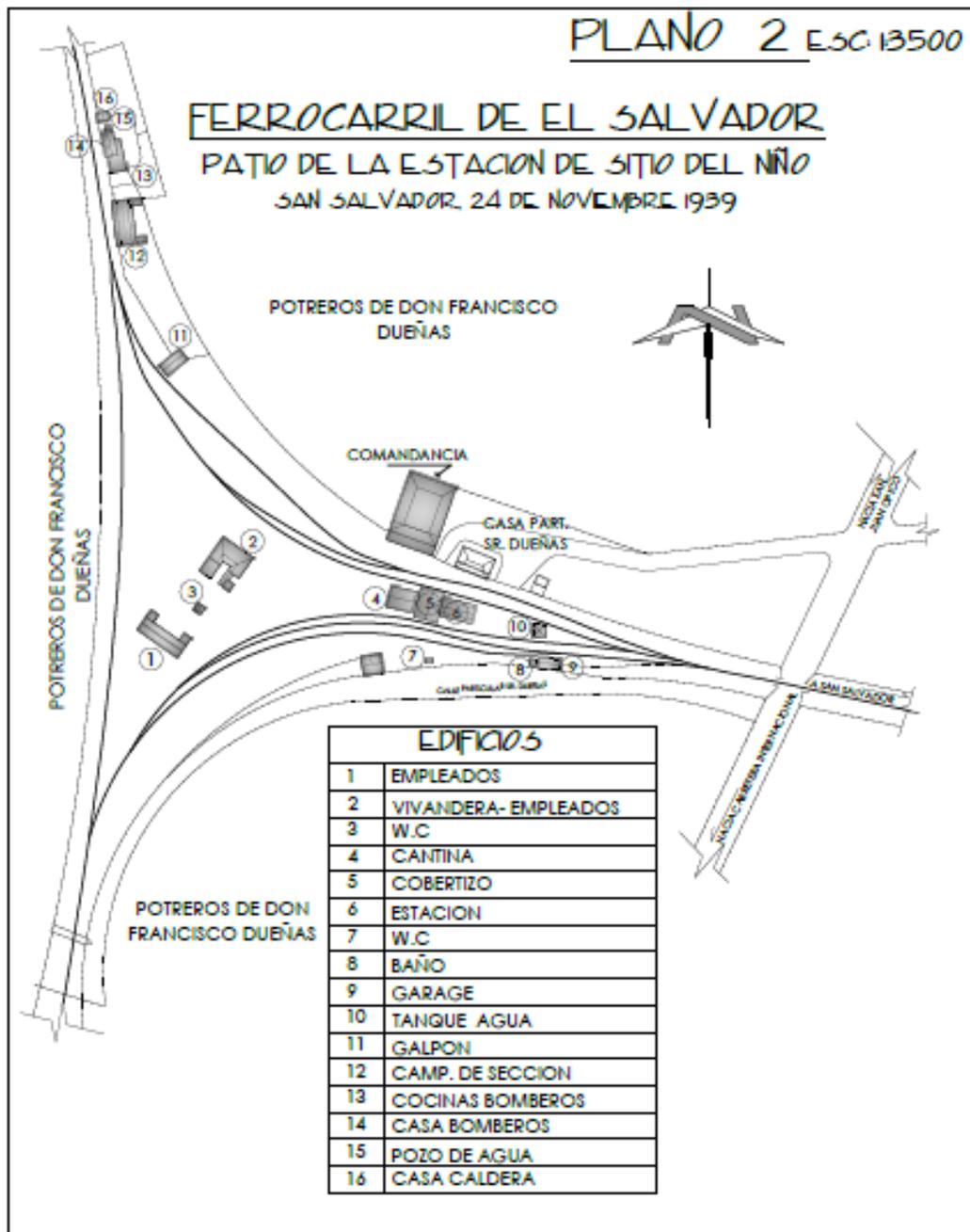
Adaptación: Nancy Trujillo

Fecha: Abril de 2015

PLANO 2 E.S.C. 1:3500

FERROCARRIL DE EL SALVADOR

PATIO DE LA ESTACION DE SITIO DEL NIÑO
SAN SALVADOR, 24 DE NOVIEMBRE 1939



Contenido: Calco del plano original de 1939

Investigación: "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"

Descripción: Plano obtenido en Ferrocarriles Nacionales de El Salvador(FENADESAL), para registro de esta investigación.

Dibujo: Xenia Rivera

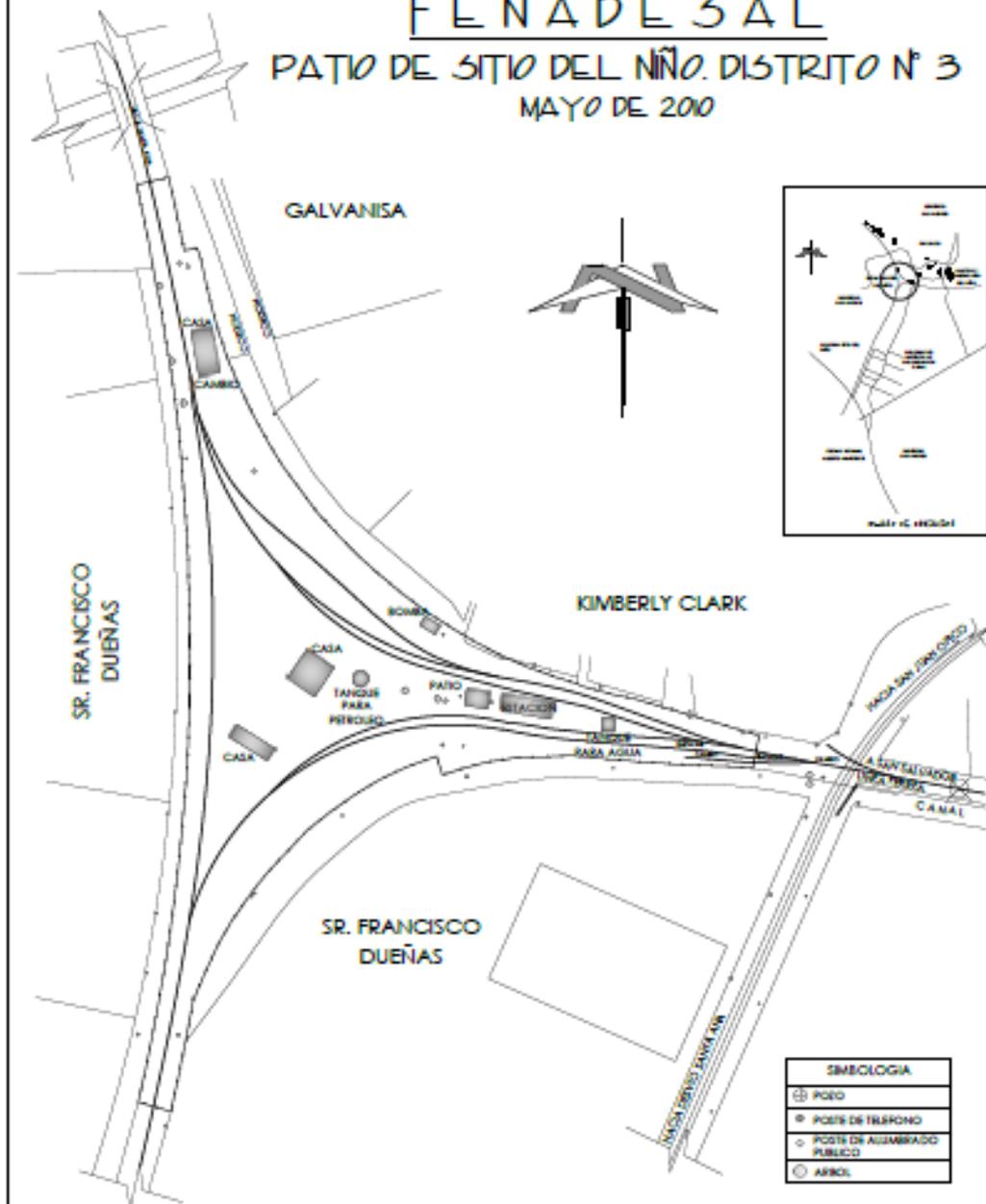
Adaptación: Nancy Trujillo

Fecha: Abril de 2015

PLANO 3 LSC 13500

FENADESAL

PATIO DE SITIO DEL NIÑO. DISTRITO N° 3
MAYO DE 2010



Contenido: Calco del plano original de 2010

Investigación: "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"

Descripción: Plano obtenido en Ferrocarriles Nacionales de El Salvador(FENADESAL), para registro de esta investigación.

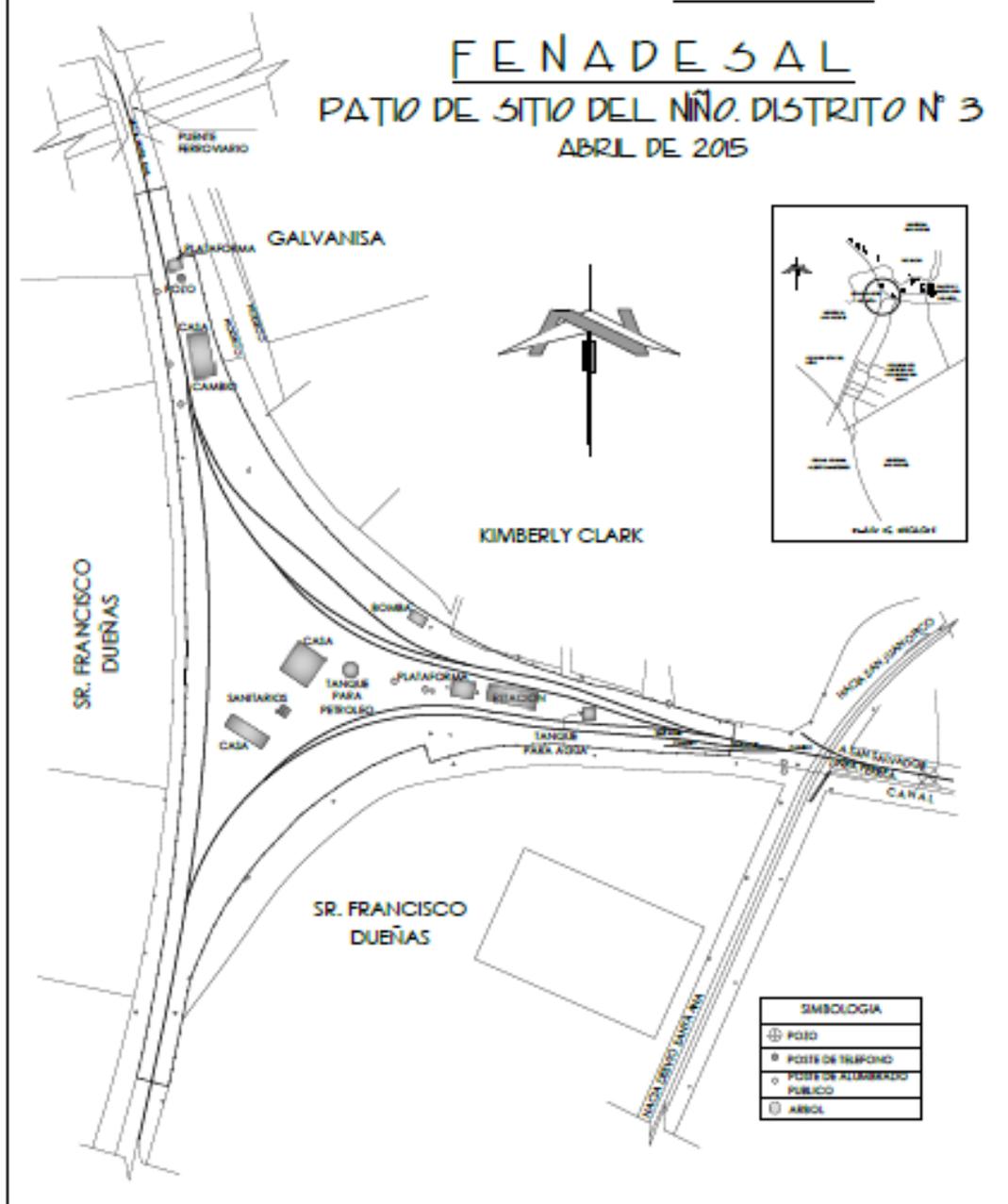
Dibujo: Xenia Rivera

Adaptacion: Nancy Trujillo

Fecha: Abril de 2015

PLANO 4 E.S.C. 13500

FENADESAL
PATIO DE SITIO DEL NIÑO. DISTRITO N° 3
ABRIL DE 2015



Contenido: Plano actualizado 2015

Investigación: "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"

Descripción: Tomando como referencia el plano de 2010, se realizó recorrido en conjunto ferroviario Sitio del Niño, en donde se identificó algunos inmuebles que no se tomaron en cuenta en el levantamiento topográfico de 2010.

Dibujo: Xenia Rivera

Adaptación: Nancy Trujillo

Fecha: Abril de 2015

