Revista de
CIENCIAS SOCIALES & HUMANIDADES
AÑO 3 / N° 5
Vicerrectoría de Investigación e Internacionalización
Universidad Pedagógica de El Salvador "Dr. Luis Alonso Aparicio"

HISTORIA DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ZACATECOLUCA

HISTORY OF THE ZACATECOLUCA RAILWAY STATION

Cristina García Castro[1]
cristy.c87@gmail.com
Israel Cortez Ruiz[2]
cortezruiz.historia@gmail.com
pp. 14-50

Recibido: 05-02-2024 Aceptado: 28-06-2024

1 Historiadora salvadoreña. Coautora del libro Entre rieles y durmientes: ferrocarriles en El Salvador, 1872-2018. E-mail: cristy.c87@gmail.com
2 Historiador salvadoreño. Coautor del libro Entre rieles y durmientes: ferrocarriles en El Salvador, 1872-2018. E-mail: <cortezruiz.historia@gmail.com>

RESUMEN

El presente texto brinda un acercamiento al proceso de construcción de la vía férrea rumbo a Zacatecoluca y la edificación de la estación del tren en esa localidad. Dicho proceso se enmarca en el proyecto macro de construcción de los ferrocarriles en el oriente salvadoreño, cuya ejecución estuvo a cargo de la compañía estadounidense International Railwaysof Central America, conocida por sus siglas en inglés como IRCA. El documento busca sobre el proceso de construcción de la vía, dar cuenta de quiénes estuvieron a cargo de esta y brindar un esbozo sobre la inauguración de la estación en Zacatecoluca. Asimismo, el texto aborda el funcionamiento, comercio y cotidianidad que se vivió en la estación, la cual, a partir de su inauguración, se convirtió en uno de los sitios más importantes de la localidad y en un espacio propicio para la sociabilidad entre viajeros y locales.

PALABRAS CLAVE: ferrocarriles, Zacatecoluca, ferrocarril de oriente, IRCA

ABSTRACT

This text provides an overview of the construction process of the railway line to Zacatecoluca and the building of the train station in that town. This process is part of the macro project of building railways in eastern El Salvador, whose execution was carried out by the American company International Railways of Central America, known by its acronym in English as IRCA. The document seeks to understand the construction process of the track, to give an account of who was in charge of it and to provide an outline of the inauguration of the station in Zacatecoluca. Likewise, the text addresses the operation, commerce and daily life that was experienced in the station, which, after its inauguration, became one of the most important sites in the town and a space conducive to sociability between travelers and locals.

KEYWORDS: railways, Zacatecoluca, eastern railway, IRCA

Introducción

A finales del siglo XIX, en El Salvador la mayor parte de la población se concentraba en los pueblos del interior del país. De ese modo, en 1859, la población de Santa Lucía Zacatecoluca era de 5,061 personas; en contraste con la población de Soyapango que, para 1860, apenas era de 807 (Gómez, 1990, p. 34). Para 1859, en Zacatecoluca vivían 2,239 hombres; 492 eran labradores, 78 tejedores y 28 campistos, además de 32 carpinteros y 39 sastres, entre otras ocupaciones. El trabajo mayoritario de la localidad era agrícola. Los cultivos de esa época eran mayormente maíz, arroz, frijoles, yuca y añil; pero también había producción de sal, cueros, camarón de agua dulce y distintos tejidos de hilo producto del henequén (Gómez, 1990, p. 34).

En El Salvador, desde la mitad del siglo XIX, la agricultura permaneció sin mayores rasgos de tecnificación, pues se seguía usando el antiguo sistema de roza y quema, luego se esperaba la época lluviosa para sembrar los granos de consumo familiar como maíz, frijol, ayote, chile, yuca, entre otros. Los cultivos para la exportación se sembraban en las haciendas que producían añil, café, algodón y henequén, y, además, criaban ganado y aves de corral. Estas haciendas fueron los centros de trabajo de la gran mayoría de la población empleada bajo el sistema de colonato, o como jornaleros contratados para las temporadas de corta de café.

El estado de los caminos era sumamente deplorable, un sistema heredado de la época colonial donde los caminos reales eran los que conectaban a las ciudades grandes con el interior del país. Las carreteras eran caminos en los que podían pasar las carretas haladas por bueyes. El camino que de La Unión conducía a San Miguel fue el apropiado para carretas, hasta 1848. El camino de San Salvador al puerto de La Libertad se hizo carretera hasta 1852. En el caso de Zacatecoluca, hubo importantes proyectos para el estero de Jaltepeque, en donde existió el puerto de La Concordia, el cual se esperaba que sirviera para el comercio entre San Vicente y poblaciones vecinas, incluso se fundó una aduana para recibir mercadería trasladada por barco. Sin embargo, el trayecto de Zacatecoluca al puerto era de cinco horas debido al mal estado del camino (Castellón, 2016). La mayoría de los caminos eran de tierra, las alcaldías debían darles mantenimiento, pero en invierno se volvían prácticamente intransitables por los lodazales y los derrumbes. Algunos ríos, como el Lempa en oriente y el Ceniza en

occidente, se desbordaban en invierno, lo cual hacía imposible atravesarlos. Como consecuencia directa, las ciudades quedaban incomunicadas y el comercio entre las localidades era casi nulo.

La mayoría de las personas se transportaba, de un lugar a otro, caminando. En el caso de las personas adineradas, el personal diplomático y los gobernantes o viajeros, utilizaban un servicio de diligencias que funcionaba en algunas ciudades. Los caballos, las carretas o las yuntas de bueyes eran posesiones de mucho valor, casi imposibles para un jornalero sin tierra o para un colono de una hacienda, los cuales eran la mayoría de la población. Para exportar las mercancías valiosas, como el café, hasta su destino final en las ciudades europeas, los grandes productores salvadoreños recurrían a las bestias de carga como las mulas, que se transportaban en grandes grupos llamados recuas de mulas; de esta forma transportaban los cargamentos de café hasta puerto Barrios, en el Atlántico guatemalteco, en donde los cargamentos de café eran llevados por barco hasta Europa, en una travesía que duraba varias semanas. Los hombres que cuidaban estas recuas de mulas eran llamados campistos, siendo los encargados de viajar cientos de kilómetros, a caballo, arriando las mulas para llevar la carga de café hasta su destino.

El Salvador tenía puertos importantes, aunque de difícil acceso debido al mal estado de los caminos que, como ya se ha mencionado, apenas permitían el paso de carretas. Los puertos salvadoreños eran el puerto de La Libertad, puerto de La Unión Centroamericana, puerto de Acajutla y otros menores como puerto El Triunfo de Los libres, en Jiquilisco, y puerto de La Concordia, en Zacatecoluca, pero el gran problema era que el tráfico de barcos cargueros era mínimo. Para mediados del siglo XIX, apenas llegaban uno o dos barcos por mes; a veces pasaban largos periodos sin que ninguna embarcación importante tocara puertos salvadoreños. Cuando por fin algún vapor llegaba, se cargaban los productos salvadoreños como el café, luego se iniciaba un largo trayecto marítimo que incluía navegar cientos de millas náuticas hacia Sur América para cruzar por el Cabo de Hornos en Tierra del Fuego, Argentina, y después remontar el océano Atlántico hasta Europa, en un viaje de más de seis meses y miles de millas náuticas. Desde esta perspectiva, era mucho mejor transportar por tierra el cargamento sobre un camino tortuoso, pero mucho más corto hacia puerto Barrios. Todo este panorama cambió cuando esas necesidades de transportar mercancías y personas fueron cubiertas por el ferrocarril en El Salvador.

Construcción del ferrocarril en suelo salvadoreño

La construcción del ferrocarril salvadoreño fue uno de los proyectos que modificó, en mayor medida, la vida cotidiana de la población, sobre todo en la forma de transportarse y en la manera de comerciar. Las primeras vías férreas se tendieron en el occidente de El Salvador en los departamentos de Sonsonate y Santa Ana; lo anterior, debido a la importancia económica que la exportación del café tenía para el país en esta zona, ya que las principales fincas productoras de café se encontraban en los departamentos ya mencionados. Aunado a ello la conexión con el puerto de Acajutla.

A mediados del siglo XIX, se propuso el proyecto para la construcción de un canal interoceánico en la región centroamericana por iniciativa de George Ephraim Squier, delegado del gobierno estadounidense en Centroamérica. Sin embargo, debido a conflictos suscitados en torno a dicho proyecto, el mismo no logró echarse a andar. De tal forma que, el primer proyecto formal para la construcción de un ferrocarril en suelo salvadoreño, se hizo hasta en 1872, pero fue hasta 1882 que se construyó la primera vía férrea que iniciaba en el puerto de Acajutla y llegaba hasta la ciudad de Sonsonate. El Gobierno salvadoreño realizó una concesión con una empresa extranjera de capital británico para construir y operar el nuevo medio de transporte (García Castro y Cortez Ruiz, 2018). A esas concesiones se les denominaba "contratas", que eran arreglos legales realizados entre el Gobierno y las empresas extranjeras, las cuales necesitaban a un intermediario. En este caso, el ciudadano español Francisco Camacho se encargó de sentar los términos con las empresas extranjeras y buscar el capital salvadoreño. Ese capital estuvo representado por acaudalados banqueros de San Salvador y Santa Ana, familias como los Duke, Guirola, Meléndez, Bouineau, Ruano, Rochac, entre otras, fueron las que invirtieron en el proyecto y se convirtieron en accionistas de la empresa. La empresa que asumió la construcción final fue la Salvador Railway, que en español se conoció como Ferrocarriles de El Salvador o FES.

La contrata se firmó el 29 de noviembre de 1881. Las primeras locomotoras llegaron al puerto de Acajutla el domingo 30 de abril de 1882. El primer viaje se realizó el 4 de junio; para entonces, ya estaba construida la vía que cubría la sección entre el puerto de Acajutla y la ciudad de Sonsonate. La locomotora número 1 llegó a la estación de Sonsonate a las 2 de la tarde.

La inauguración del ferrocarril de Sonsonate fue motivo de fiesta que duró desde el 13 hasta el 17 de junio. La fiesta fue presidida por el presidente salvadoreño de aquel entonces, Rafael Zaldívar. Después de la llegada del ferrocarril a la ciudad de Sonsonate, los trabajos de construcción de la vía férrea continuaron uniendo distintos pueblos del occidente de El Salvador, pasando por las principales ciudades hasta San Salvador, según el siguiente detalle:

Tabla 1

Estaciones ferrocarril de occidente. El Salvador Railway, en 1900

1	Acajutla
2	Hacienda Nueva
3	Santa Emilia
4	Sonsonate
5	Caluco
6	El Zapote
7	Bevedero
8	Los Lagartos
9	La Puerta
10	Armenia
11	Ateos
12	Sitio del niño
13	San Andrés
14	La joya
15	Coatepeque
16	Santa Ana
17	La Ceiba
18	Quezaltepeque
19	Nejapa
20	Apopa
21	San Salvador

Uno de los principales objetivos del ferrocarril salvadoreño fue unir las ciudades más importantes del país con los puertos. En 1896, el ferrocarril llegó a la ciudad de Santa Ana en medio de un ambiente de fiesta y algarabía; la ciudad morena se engalanó y celebró la llegada de la locomotora el 17 de julio, a las 5:30 a. m., procedente de la estación de Ateos pasando por las estaciones de Santa Rosa y La Joya.

El ferrocarril llegó a San Salvador el 17 de marzo de 1900, cerca de las 5:00 p. m., e ingresó a la recién construida estación de San Salvador. El camino tomado para la construcción de la vía fue rodeando el gran volcán de San Salvador pasando por Quezaltepeque, Nejapa, Apopa y otros pueblos hasta llegar a la zona norte de la ciudad. La antigua estación del ferrocarril de occidente en San Salvador estaba ubicada en el lugar que actualmente ocupa el mercado municipal La Tiendona, tenía otros edificios en el actual terreno que ocupa la cervecería La Constancia.

Construcción del ferrocarril de oriente

El ferrocarril del oriente salvadoreño tuvo su propio desarrollo. En 1894, el Gobierno salvadoreño destinó parte de los impuestos de las importaciones para la construcción de esta obra. Sin embargo, fue hasta el año siguiente, es decir 1895, cuando se inició la construcción del primer tramo desde el puerto de La Unión rumbo a la ciudad de San Miguel. En este caso, el Gobierno salvadoreño tenía la convicción de construir este ferrocarril, con fondos propios. No obstante, en 1897, los trabajos se detuvieron debido a problemas financieros que obligaron al Estado a realizar una concesión similar a la realizada para el ferrocarril de la zona occidental, aquélla donde se encargó el trabajo a una empresa extranjera.

Luego de varios intentos fallidos de concesiones que no tuvieron ningún resultado, en junio de 1908, el señor Carlos Alberto Ávalos en representación del Gobierno salvadoreño firmó una contrata con René Keilhauer, representante del magnate estadounidense Minor Keith, que era el propietario de la poderosa empresa United Fruit Company, que tenía cuantiosas inversiones en Centroamérica en el cultivo del banano y también en la construcción de ferrocarriles. El documento firmado por René Keilhauer y Carlos Ávalos fue conocido como la contrata "Ávalos-Keilhauer" (Contrata para la construcción de un ferrocarril). Esta

contrata fue la que dio el banderillazo definitivo para la continuidad de los trabajos en la línea férrea en el oriente de la República. El documento planteaba construir un ferrocarril en territorio salvadoreño y conectarlo con Guatemala, es decir, en ese marco se ejecutaría la sección de El Salvador del Ferrocarril Internacional, también conocido en esa época como Ferrocarril Panamericano. Como se mencionó con anterioridad, la construcción de la vía férrea en Cutuco fue iniciada con fondos estatales por el Gobierno salvadoreño, a finales del siglo XIX, después de infructuosos proyectos y planes para concesionar la obra. Sin embargo, el Gobierno salvadoreño no pudo sostener los gastos de la misma, de tal forma que debió concesionar la obra a una compañía de capital extranjero. En estos primeros años en que el Estado se hizo cargo del funcionamiento del ferrocarril en el oriente, fue conocido como el Ferrocarril Central de El Salvador, posteriormente sería conocido como el ferrocarril de oriente o ferrocarril de la IRCA (García Castro, 2018, pp. 71-73).

Ese mismo año, es decir 1908, el concesionario de la obra, el señor René Keilhauer, traspasó los derechos de la contrata a la Guatemala Railway Company, que era propiedad de la empresa bananera United Fruit Company, de Minor Keith, la cual asumió la construcción de la obra. En 1912, se creó la International Railwaysof Central America, conocida como IRCA por sus siglas en inglés, en español se llamaba Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica. La Guatemala Railway Company se incorporó a la IRCA. A partir de ese momento, pasó a ser la IRCA la encargada de la construcción de la vía ferroviaria en los departamentos orientales de La Unión, San Miguel, Usulután y en los departamentos de San Vicente, La Paz y Cuscatlán, hasta llegar a la capital, San Salvador.

Los trabajos iniciaron el 15 de abril de 1910, con la gran aspiración de conectar a través de una línea férrea el puerto de La Unión con la ciudad de San Miguel. El inicio de la obra de construcción del ferrocarril fue motivo de celebración para las autoridades de diversas poblaciones del oriente salvadoreño; varios municipios del departamento de San Miguel convocaron a los vecinos a realizar cabildo abierto, levantaron actas, organizaron paseos cívicos, entonaron el himno nacional y, en San Salvador, se adornaron los edificios públicos, se dispararon salvas de artillería y la banda de los altos poderes ofreció un concierto. Este optimismo estuvo acompañado de numerosos contratos realizados por la Guatemala Railway Company; uno de ellos con relación a la compra de los durmientes para la construcción de dichos tramos ferroviarios.

En diciembre de 1910, el doctor Toribio Tijerino se comprometió a vender diez mil durmientes que serían entregados entre el 15 de diciembre de 1910 y el 15 de enero de 1911, los cuales debían medir siete pies de largo, seis pulgadas de grueso, ocho pulgadas de ancho y debían ser de madera de quebracho, madre cacao, guachipilín, huilihuiste, sicahuite, entre otros árboles nativos de buena madera.

Tabla 2
Ferrocarril Internacional Railways of Central America

Departamento		Estaciones
San Salvador	1	Tonacatepeque (Km 255)
	2	Apopa (Km 261)
	3	Guazapa (Km 274)
	4	La Toma (Km 281)
	5	Modesto (Km 287)
	6	Nueva Concepción (Km 295)
	7	Río Sucio (Km 297)
La Libertad	8	Atiocoyo (Km 301)
	9	Las Pavas (Km 303)
	10	San Isidro (Km 308)
	11	Los Rivas (Km 313)
	12	La Laguneta (Km 317)
	13	Los Doce Robles (Km 320)
	14	Los Jobos (Km 325)
	15	Guarnecia (Km 327)
	16	Agua Caliente (Km 330)
	17	Texis Junction (Km 337)
Santa Ana	18	Texistepeque (Km 339)
	19	Los Mangos (Km 344)
	20	San Francisco (Km 354)
	21	El Desagüe (Km 360)
	22	San Diego (Km 366)
	23	Metapán (Km 373)
	24	El Ronco (Km 379)
	25	Las Conchas (Km 382)
	26	Güijat (Km 384)

Departamento		Estaciones
Santa Ana	27	Ostua (Km 387)
	28	San Jerónimo (Km 390)
	29	Frontera (Km 391)

El ferrocarril rumbo a Zacatecoluca

En julio de 1912, fue inaugurado el primer tramo en la ciudad de San Miguel. En esa ocasión se realizó una celebración muy concurrida, a la que asistieron altas autoridades del Gobierno, encabezadas por el presidente de la República, el señor Manuel Enrique Araujo. En ese evento se dictaron discursos en los que se señaló que, con la puesta en marcha del ferrocarril, se daba inicio al proceso de conectar las diversas zonas del territorio con la capital y, que ello, traería progreso a la nación. En ese mismo acto, el presidente Araujo colocó el clavo de plata con el que se terminó la construcción de la línea de La Unión a San Miguel y, además, colocó el primer clavo de la sección que comprendería el tramo de San Miguel al río Lempa. En dicha actividad, el representante de la compañía señaló que ese tramo de San Miguel al río Lempa se haría en doce meses, empezando en julio de 1912. En ese momento, el viaje de La Unión a San Miguel de ida y vuelta en ferrocarril se hacía en el mismo día con toda facilidad, algo impensable antes de esa obra.

A finales de 1912, la longitud de la vía férrea desde el puerto de La Unión a San Miguel, era de 118 kilómetros. La compañía tenía 4 locomotoras, 47 carros y 1,500 empleados. En ese mismo año fueron transportados más de 5,000 pasajeros, en el lapso de julio a diciembre. En enero de 1913, la vía de San Miguel a Usulután estaba en plena construcción con un total de 1,200 hombres trabajando, cada uno recibía un sueldo de 1.25 colones diarios. Esta sección alcanzó un total de 120 kilómetros.

La línea del ferrocarril se siguió construyendo rumbo a Usulután; en este departamento oriental se edificaron siete estaciones: Batres, Santa María, Usulután, La Carrera, Jiquilisco, Valle San Juan y San Marcos Lempa (International Railwaysof Central America. División de El Salvador. Itinerario N.º 12). La estación de Usulután fue inaugurada el 5 de noviembre de 1913. En febrero de 1914, la vía férrea llegó a Jiquilisco, con un total de 11 estaciones construidas a lo largo de los departamentos de La Unión,

San Miguel y Usulután. Simultáneamente, se estaban construyendo los terraplenes para tender la vía hacia el río Lempa. A la altura de San Marcos Lempa se ubicaba el paso de dicho río, que es el más caudaloso del país, y que, en su momento, fue considerado como una frontera geográfica que separaba el oriente del centro/occidente salvadoreño. En este punto fue necesaria la construcción de un puente de grandes dimensiones que permitiera cruzar el río y que fuera lo suficientemente resistente para permitir el paso de la locomotora con sus vagones.

A inicios de 1914, comenzó la construcción de los cimientos del puente aprovechando la época seca, las fundaciones serían la parte más delicada y compleja de los trabajos; por ello, la compañía tomó la decisión de que los trabajos debían continuarse simultáneamente en la otra orilla del río en la parte de San Vicente y La Paz con un ramal que entraría a Zacatecoluca para luego tomar el rumbo de San Salvador. Los materiales empleados para la construcción del puente llegaron al país por el puerto de Cutuco, que era propiedad de la IRCA, y fueron trasladados por ferrocarril hasta dicho río para luego cargarlos en carretas hasta las bodegas construidas por la compañía en los terrenos arrendados. La construcción del puente ferroviario sobre el río Lempa duró ocho años, es decir, desde 1914 hasta 1922, ya que se inauguró en mayo del 22 (García Castro y Cortez Ruiz, 2018, pp. 79-83).

La línea férrea se construyó después de San Marcos Lempa, en Usulután, hacia San Nicolás Lempa, en San Vicente, al otro lado del río, y continuó su recorrido por la localidad de Santa Cruz en Tecoluca, siempre en el departamento de San Vicente. La ciudad más grande en esos contornos a la que llegaría la línea sería Zacatecoluca, en el departamento de La Paz. Zacatecoluca recibió el título de villa en 1823 y el de ciudad, en mayo de 1844. Hacia finales del siglo XIX, en la década de 1890, en dicha ciudad "el aspecto era agradable por sus calles rectas y empedradas y por sus edificios públicos: el cabildo, la Iglesia Parroquial, las Escuelas Públicas, el Hospital y el templo el Calvario" (Monografía de la ciudad de Zacatecoluca, 8). Para esa época se tenían varios cultivos en la zona, además del café, y se daba una incipiente industria salinera.

La sociedad de la época en Zacatecoluca padecía diversas problemáticas, una de ellas era la falta de agua. En la década de 1910, se hacía sentir la necesidad de agua y la población externaba su reclamo: "llama mucho la atención el reclamo constante que hace el público sobre la falta de agua y que la autoridad respectiva vea con indiferencia el desparrame

inmoderado que hacen los que tienen ese beneficio" (Diario del Salvador, 1914, p. 3). Constantemente se hacía el llamado a las autoridades pertinentes para ejecutar un proyecto que pusiera a disposición de la población, el vital líquido.

En cuanto a las comunicaciones, en Zacatecoluca, al igual que en otras localidades al interior de la República, el servicio de correos se hacía con "peatones, que a veces demoran la correspondencia", de esta manera, para inicios de 1914 se buscaban los mecanismos para poder "hacerlo por medio de un contratista y con correos montados". Se sugería que, al lograrse ese objetivo, se estaría brindando un mejor servicio de correo a dicha ciudad y a las poblaciones aledañas (Diario del Salvador, 1914, p. 1).

En enero de 1913, el presidente de la República, Manuel Enrique Araujo, realizó una visita a Zacatecoluca. En su visita, el presidente contrajo un "solemne compromiso con el Departamento de La Paz: la construcción de un ramal del ferrocarril que una a Zacatecoluca con la línea central de la vía férrea de oriente" (La República, 1913, p. 1). Se comprometió a trabajar incansablemente para lograr que las vías del ferrocarril llegaran pronto a dicha ciudad. En el discurso que brindó, también manifestó a la población que se ha "determinado traer el Ferrocarril Central a vuestras puertas, haciendo que la línea pase dentro de vuestra zona fructífera, y a menos de tres leguas de este emporio de cultura y civilización" (La República, 18 de enero de 1913, p. 2). Para los gobiernos de la época, siempre de tinte liberal, era prioridad conectar las principales ciudades del país con los puertos. En el caso de Zacatecoluca, se pretendía conectar dicha ciudad con el puerto de La Unión, para que por ahí se pudieran exportar algunos de los productos que en esta ciudad se cultivaban o producían. Cabe mencionar que el puerto de La Unión, también conocido como el puerto Cutuco, había sido de importancia para el comercio de la zona oriental salvadoreña a lo largo del siglo XIX. En las primeras décadas de siglo XX, era la principal vía de salida y entrada de mercancías en esa zona. La historiadora española Clara Pérez señala que, a mediados del siglo XIX, el puerto de La Unión fue "la puerta de entrada y salida de la economía de exportación salvadoreña" (Pérez Fábregat, 2018, p. 141), aspecto que cambió a finales del siglo cuando el puerto de Acajutla adquirió mayor preponderancia.

Hacia marzo de 1914, momento en que se estaban ultimando detalles para inaugurar el servicio ferroviario en Jiquilisco, en Usulután, los ingenieros se encontraban elaborando los trazos de la línea férrea que continuaría rumbo al río Lempa. La sección posterior que debía construirse era el

tramo desde el río Lempa hasta la ciudad de Zacatecoluca. El ingeniero en jefe de la construcción Lempa-Zacatecoluca fue el señor L. F. Whitbeck, con toda seguridad, de origen estadounidense. Cabe destacar que los ingenieros al frente de la construcción del ferrocarril de oriente fueron, en su mayoría, ciudadanos estadounidenses que habían tenido, en algunos de los casos, participación en la construcción de otras líneas férreas en el continente americano. Ese mismo mes, es decir marzo de 1914, se dio a conocer que "en octubre próximo continuarán los trabajos formales para hacer llegar a principios del año entrante el ferrocarril a Zacatecoluca y, de allí, a San Vicente, a mediados del mismo año" (Diario del Salvador, marzo 1914, p. 2). Para esa fecha, el trazo aceptado por la compañía, es decir los mapas hechos por los ingenieros, llegaba hasta Apulo, por dicha razón: "los ingenieros que están haciendo el trazo tienen actualmente sus campamentos en la laguna, en la hacienda Colombia y en la próxima semana se trasladarán a Soyapango" (Diario del Salvador, marzo 1914, p. 2). Los campamentos eran espacios que se construían para albergar a los ingenieros de la IRCA para mientras se hacía el trazo de la vía y, posteriormente, para almacenar materiales que se utilizarían en los trabajos de construcción.

A finales de 1914, Zacatecoluca era una ciudad que concentraba una considerable actividad comercial, por ello la necesidad de conectar esta región mediante el ferrocarril era preponderante. Como muestra de dicha importancia comercial, el Banco Occidental, que fue fundado en 1890, tenía una sucursal en Zacatecoluca. Este banco tenía corresponsales en el exterior, en las ciudades de Nueva York, San Francisco, México, entre otras (Diario del Salvador, mayo de 1914, p. 7). También el Banco Salvadoreño, fundado en 1885, mantuvo a uno de sus agentes en dicha ciudad; su nombre era M. Martínez M. (Diario del Salvador, diciembre 1914, p. 3). Cabe destacar que el banco tenía agentes, nada más, en ocho localidades a lo largo del país, a parte de sus sucursales en las ciudades de Santa Ana y San Miguel, que eran dos ciudades principales en la nación en esa época.

Desde mediados del siglo XIX, en el territorio salvadoreño se empezó a cultivar el café, al ver los resultados que el país vecino Costa Rica estaba obteniendo de dicho cultivo. Hacia finales de ese siglo, el café se convirtió en el principal cultivo de exportación de El Salvador, colocando al país entre los productores de café más importantes en el continente. Las principales zonas de cultivo se localizaron en el occidente de la República, ya que "el café se fue extendiendo en las décadas de 1860 y 1870", y mayormente en el

occidente salvadoreño "gracias a la calidad de las tierras, a la proximidad de los puertos marítimos y a su ascendente precio en aquellos momentos" (Acosta, 2008, p. 311). A ello obedeció que la construcción del ferrocarril se realizara en principio en esa zona, lo que permitió conectar las principales zonas productoras de café con el puerto más importante en la época, es decir el puerto de Acajutla. El historiador Knut Walter ha destacado, con justa razón y argumentación, que los ferrocarriles en Centroamérica "fueron construidos con fines relativamente modestos: transportar los principales productos de exportación de las áreas de producción a los puertos para su embarque al exterior" (Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, p. 31), lo que efectivamente pudo verse en el caso salvadoreño. De tal forma que, la zona occidental, fue la que estuvo conectada en primer lugar, a través del ferrocarril, tanto con un puerto, como con la capital. Tal como se ha visto en las páginas anteriores, la región oriental debió esperar a la segunda década del siglo XX para ser conectada con el principal puerto de la zona, el puerto de Cutuco, en La Unión.

Aunque las principales zonas del cultivo de café se ubicaban en el occidente salvadoreño, también hubo otras localidades que producían café a menor escala y que contribuían a la exportación de este producto. Este fue el caso de algunas zonas norte de los departamentos de Usulután y San Vicente, así como también La Paz. Zacatecoluca tuvo una zona de cultivo de café, muestra de ello es que, aunque el servicio del ferrocarril aún no había llegado a dicha ciudad, la compañía IRCA anunciaba que "próximamente la Compañía establecerá un servicio directo de carga entre Zacatecoluca y la Unión y puntos intermedios, recibiéndose el café y entregándose la carga en Zacatecoluca mismo, a un precio muy ventajoso para el público" (Diario del Salvador, 10 de diciembre de 1914, p. 4). A finales de 1914, era recurrente que la IRCA publicara este tipo de anuncios en la prensa nacional para divulgar que próximamente establecería ese servicio. Se hacía énfasis en que "debemos participar a nuestros favorecedores, que los vapores atracan en nuestro muelle, y que nuestras tarifas, tanto de muellaje como de agencia, son mucho más baratas que las de cualquier otro puerto de la República" (Diario del Salvador, 17 de diciembre de 1914, p. 4). Cabe destacar que la IRCA transportaba, a través de sus trenes, el café que se cultivaba en la zona norte del departamento de Usulután, que fue una zona cafetalera importante a inicios del siglo XX (Campos, 2014). A inicios de ese mismo siglo, una parte de la tierra de Zacatecoluca era cultivada de café, como se indica en Diario del Salvador (1 de abril de 1914):

> [...] aunque no igual al Volcán de Santa Ana, ni a Apaneca ni a Santiago de María, tiene partes en que es un prodigio la fecundidad y en que un agrónomo experimentado y diligente, sacará ventajas inapreciables, pues las tierras son propicias a amalgamar con cualquier clase de abono. (p. 7).

La zona norte de Zacatecoluca contaba con propiedades productoras del grano de oro, como se le conocía en esa época al café. Así se narró en las páginas del Diario del Salvador, en abril de 1914: "recorrimos toda la zona al norte de esta ciudad y conocimos muchas valiosas propiedades que sería prolijo enumerar, productoras del grano de oro, y que, al par de las grandes haciendas costeras constituyen la riqueza imponderable de este departamento" (Diario del Salvador, 1 de abril de 1914, p. 7).

Uno de los sitios más importantes en la ciudad de Zacatecoluca era la plaza de armas. Para inicios del siglo XX, esta plaza era la que servía "para el comercio de granos y en la feria anual de los Pobres" (Diario del Salvador, 6 de abril de 1914, p. 3). Zacatecoluca era una zona comercial importante donde se abastecían los habitantes de las localidades circundantes. A veces, los precios de los granos básicos se publicaban en la prensa escrita; por ejemplo, para marzo de 1914 se dieron a conocer los siguientes precios de productos: fanega de maíz desgranado, a ₡6; medio de frijoles blancos, a ₡1; arroba de arroz, a ₡1.25, entre otros (Diario del Salvador, 13 de marzo de 1914, p. 2).

Como se mencionó anteriormente, a inicios de 1914 se estaba buscando mecanismos para mejorar el servicio de correos en Zacatecoluca. Para mediados de ese año, el director general de Correos, don Samuel C. Dawson, decidió establecer el correo diario entre Zacatecoluca y la ciudad capital (Diario del Salvador, 18 de junio de 1914, p. 3), aunque, para esa época, todavía no había llegado el ferrocarril a dicha ciudad. Sin embargo, posteriormente a su llegada, sería a través de las locomotoras que se transportaría el correo.

La ciudad de Zacatecoluca estaba en crecimiento, tanto a nivel poblacional como comercial, a ello se debió que uno de los diputados del departamento de La Paz solicitó que se delegaran nuevos policías a la ciudad; sin embargo, esta petición fue denegada. En la solicitud enviada por el diputado se externaba la necesidad de más elementos "pues el actual número de la policía no alcanza a cumplir con las muchas ocupaciones

que tiene" (Diario del Salvador, 18 de junio de 1914, p. 3). Lo anterior es una muestra de que las necesidades de seguridad eran latentes.

En términos generales, los trabajos del ferrocarril en oriente sufrieron ciertos atrasos en el año de 1914, debido a circunstancias externas. La prensa escrita daba cuenta de que las labores se habían detenido "con motivo de la difícil situación creada en todo orden de negocios, a causa de la guerra de Europa", y, debido a lo anterior, "habían sido suspendidos temporalmente dichos trabajos". Se puede deducir que el estallido de la Primera Guerra Mundial, en julio de 1914, causó impacto en algunas de las naciones en las que los estadounidenses tenían afincadas sus empresas. Para el caso salvadoreño debe recordarse que el ferrocarril de oriente era propiedad de la IRCA, de capital estadounidense. La pausa en los trabajos había afectado directamente a los trabajadores del ferrocarril, por ello, cuando se retomaron los trabajos, el Diario del Salvador informó que "muchos obreros y trabajadores están de plácemes con la determinación de aquella empresa ferrocarrilera de proseguir la construcción de esa vía férrea, que unirá la rica zona oriental del país con esta capital" (Diario del Salvador, 9 de diciembre de 1914, p. 1). Finalmente, los trabajos fueron reanudados en diciembre de 1914. La construcción de la vía férrea continuó en dirección a Zacatecoluca. Antes que se inaugurara la estación en la ciudad y se pusiera al servicio el ferrocarril, se buscó conectar la ciudad a través de otros medios de transporte. Para inicios de 1915, se trabajaba en la construcción de la carretera de Olocuilta a Zacatecoluca (Diario del Salvador, 1 de febrero de 1915, p. 4). Durante ese año, se podía llegar a Zacatecoluca a través de automóviles; este servicio se publicaba en el Diario del Salvador. Probablemente, este medio de transporte era usado solo por una pequeña parte de la población, es decir aquélla que podía acceder a ella debido a sus elevados costos. A lo largo de 1915, los trabajos del ferrocarril se continuaron ejecutando en el tramo comprendido entre el río Lempa y Zacatecoluca. Los trabajos se interrumpieron nada más en época de lluvias, cuando era difícil para las cuadrillas de trabajadores seguir ejecutando sus labores.

El 13 de enero de 1916, fue girada una correspondencia desde la Oficina de Ingenieros Oficiales del Gobierno al señor L. F. Whitbeck, ingeniero en jefe de la construcción Lempa-Zacatecoluca, en la que se le informaba que los ingenieros Brutus Targa y don Guillermo Quiroz serían los delegados encargados de realizar la inspección de la línea del ferrocarril del Lempa a Zacatecoluca. En tal virtud se le solicitó al señor Whitbeck, "que, en

unión de Mr. Allen, se sirvan acompañar a dichos señores Ingenieros a la indicada inspección, para lo cual me he dirigido ya al señor J. A. Ross, en Cutuco" (Correspondencia de la IRCA). En este tipo de inspecciones, el gobierno, a través de sus agentes delegados, corroboraba el trabajo de construcción que estaba haciendo la compañía y se verificaba el estado de la línea.

En febrero de 1916, se informó que "el día primero de marzo será inaugurado el ramal ferrocarrilero de Empalme a Zacatecoluca. En dicho día serán inauguradas otras obras, entre ellas varios puentes" (Diario del Salvador,11 de febrero de 1916, p. 1). Para esa misma fecha, se tenía previsto inaugurar la carretera de la capital hasta Zacatecoluca (Diario del Salvador, 16 de febrero de 1916, p. 1). Sin embargo, los trabajos se extendieron por más tiempo. De tal forma que, el 24 de marzo, se anunciaba que ese día concluiría la colocación de los rieles hasta cerca del puente de Zapuyo, en la ciudad de Zacatecoluca, y que el lunes próximo quedará concluida la estación del ramal. Es decir, que, aunque se tenía planificado inaugurar la estación el 1 de marzo, el atraso en los trabajos impidió hacer la inauguración durante esa fecha. Por lo tanto, se anunció que, para el lunes siguiente, es decir el 27 de marzo de 1916, "el tren de pasajeros de ese día llegará procedente de Cutuco a la nueva estación distante, apenas 200 metros de las últimas casas del pueblo. Los automóviles podrán llegar hasta la estación del ferrocarril" (Diario del Salvador, 24 de marzo de 1916, p. 2). Finalmente, fue hasta los últimos días de marzo de 1916 cuando llegó por primera vez la locomotora a la estación del ferrocarril en Zacatecoluca.

Inauguración de la estación en Zacatecoluca

Al siguiente mes, abril de 1916, se destacaba que, con la llegada del ferrocarril, se estaba dando mayor movilidad en la ciudad de Zacatecoluca: "el ferrocarril, los automóviles y diligencias tienen a esta ciudad en movimiento. Las hosterías se mejoran cada vez más. Los almacenes, farmacias y chalets van en progreso" (Diario del Salvador, 29 de abril de 1916, p. 2.). Los primeros años de funcionamiento dinamizaron la ciudad de Zacatecoluca y sus alrededores, ya que, a través del ferrocarril, llegaba todo tipo de mercancías, herramientas, objetos, entre otros. Los dueños de los locales comerciales empezaron a utilizar el ferrocarril como principal

medio para transportar sus mercancías. Para movilizar sus productos hasta sus locales utilizaban carretas y los denominados "mecapaleros", que eran cargadores individuales de bultos o mercancías.

La estación se convirtió en un espacio de sociabilidad, donde convergían los pasajeros locales y foráneos que hacían uso del ferrocarril, así como vendedoras que poco a poco se fueron incorporando a la dinámica comercial que se generó alrededor de la estación de Zacatecoluca. La estación quedó situada al oriente de la ciudad, colindando con el Barrio La Cruz y al costado oeste el río Zapuyo. Las características físicas de la estación fueron las siguientes:

> Estación de Zacatecoluca de ocho metros cincuenta y tres centímetros de ancho, por cincuenta y nueve metros, veinte y cuatro centímetros de largo, construcción paredes de piedra, pisos de concreto, armazón del techo y sala de espera de madera, techo de lámina, en terrenos de la Compañía (International Railwaysof Central America. División de El Salvador. Diligencias de titulación de la Línea de Usulután a Zacatecoluca).

Con la inauguración de la estación fue necesario mejorar las calles aledañas. A mediados de junio de 1916, se informó que "muy hermosa ha quedado la calle 7ª oriente, en dirección a la estación del ferrocarril, cuya longitud del empedrado es de 140 metros, por 14 de ancho" (Diario del Salvador, 13 de junio de 1916, p. 2). Hasta esta calle podían llegar los vehículos procedentes de San Salvador, para que las personas viajeras se dispusieran a abordar el ferrocarril hacia alguno de los departamentos del oriente salvadoreño.

La compañía del ferrocarril de oriente (IRCA), que fue la que construyó el ferrocarril en Zacatecoluca, se caracterizó por tener una maquinaria de buena calidad y también por ejecutar medidas de seguridad para los usuarios. De esta manera, para el año de 1916, estaban a la vanguardia y "usaban en los carros de los conductores, teléfonos en todos sus trenes" (Diario del Salvador, 19 de mayo de 1916, p. 1). Esta medida fue bien vista por la prensa, pues consideraban que con este tipo de acciones se podían evitar contratiempos o accidentes ferroviarios, ya que se podían comunicar con la estación más cercana en caso de emergencia, sin necesidad de enviar a un trabajador para pedir ayuda, ya que eso tomaba mucho tiempo y retrasaba el servicio.

El tren se convirtió en el principal medio de transporte después de su inauguración en Zacatecoluca. A través de los trenes se movilizaban las personas hacia el oriente de la República, y a través de vehículos podían hacerlo hacia San Salvador. Llegar a San Salvador en tren desde Zacatecoluca fue posible hasta mediados de la década de 1920, cuando el ferrocarril de oriente llegó a San Salvador y estableció su estación central en las cercanías de la avenida Peralta. Todo el café, que fue el producto de mayor exportación en el país desde principios del siglo XX, se transportaba a través del ferrocarril (Diario del Salvador, 15 de febrero de 1916, p. 2).

Además del ferrocarril, también existieron otros medios de transporte que se habían usado con anterioridad. Así se anunciaba en el Diario del Salvador, en mayo de 1916: "de esta fecha en adelante, los días lunes y jueves habrá diligencia a aquella población y regresará jueves y sábado" (Diario del Salvador, 15 de mayo de 1916, p. 2). Los viajes se hacían desde la capital hasta la ciudad de Zacatecoluca y viceversa. Una diligencia podía tratarse de un carruaje o coche grande que era arrastrado por caballos y que permitía el traslado de personas o mercancías. La diligencia era un medio de transporte habitual en la antigüedad, además era común que se completara un servicio regular, con itinerario fijo, uniendo dos poblaciones alejadas entre sí.

La línea del ferrocarril se siguió construyendo en el tramo de Zacatecoluca en dirección a San Vicente. La construcción de la vía requirió la contratación de más trabajadores para dar continuidad a la obra; de tal forma que, Ricardo Micheo, de la IRCA, llegó a la ciudad de San Miguel procedente de Zacatecoluca para contratar 400 hombres para continuar los trabajos del ferrocarril. (Diario del Salvador, 2 de julio de 1916, p. 2). Para mediados de 1916: "más de 400 hombres están empleados actualmente en la obras del ferrocarril de oriente, entre Zacatecoluca y San Vicente" (Diario del Salvador, 17 de julio de 1916, p. 1).

La estación del ferrocarril en Zacatecoluca también sirvió como un espacio abierto a diversos tipos de actividades. A finales de julio de 1916, se anunciaba que "por las tardes sabatinas se darán conciertos en la estación del ferrocarril" (Diario del Salvador, 23 de julio de 1916, p. 2). La estación se convirtió en un espacio de sociabilidad donde confluían personas locales y foráneas, quienes además de esperar sus viajes en el ferrocarril podían compartir con la familia. Esas actividades culturales, como la ya mencionada, fueron sólo algunas de las que se realizaban en la estación; seguramente se realizaron actividades en diversas épocas festivas del año.

Con la llegada del ferrocarril se mejoró el servicio de correos en la ciudad. Para mediados de 1916, el correo se enviaba y recibía a diario desde Zacatecoluca hasta San Salvador; el público aplaudía "la disposición de que correos vengan diariamente desde la capital" (Diario del Salvador, 26 de agosto de 1916, p. 2). En algunas ocasiones, la llegada del correo podía demorarse debido a complicaciones climáticas, tal fue el caso del correo de oriente, que, en octubre de 1916, no pudo "llegar porque el río Lempa ha crecido prodigiosamente, haciendo imposible el pase de embarcaciones" (Diario del Salvador, 6 de octubre de 1916, p. 1). Sin embargo, estas situaciones se daban en algunas ocasiones, por lo general el servicio de correos era efectivo. Con la llegada del ferrocarril se mejoró considerablemente, ya que, a finales de noviembre se estableció "por iniciativa del Administrador de Correos, don José Saavedra, el servicio de buzones en el ferrocarril. El público aplaude tan beneficiosa disposición" (Diario del Salvador, 15 de noviembre de 1916, p. 1).

Para finales de 1916, en el Diario del Salvador se publicaban los horarios de salidas del correo desde San Salvador rumbo a Zacatecoluca y al oriente de la República. En el correo N.º 1, a las 7:00 a. m. partían toda clase de correspondencias para Zacatecoluca y al oriente; a las 11:00 a. m. partían a los mismos destinos, solamente cartas (Diario del Salvador, 3 de diciembre de 1916, p. 1). Así mismo, se hacía énfasis en aclarar que los certificados y encomiendas para ser despachados se recibían hasta las 8:00 p. m. del día anterior.

El ferrocarril de oriente, que era manejado por la compañía estadounidense IRCA, no estuvo exento de accidentes ferroviarios. Se dieron varios casos de descarrilamiento, uno de ellos fue el publicado en el Diario del Salvador, en octubre de 1916, en cuya nota destacó: "el tren que venía hoy de Zacatecoluca descarrilose de este lado de Usulután: no hubo desgracias" (Diario del Salvador, 13 de octubre de 1916, p. 2). Afortunadamente, no hubo ninguna víctima que lamentar en ese percance. Estos accidentes se daban por diversas razones; en algunos casos, debido a que maleantes o bandoleros colocaban piedras en el tramo de la vía, lo cual generaba que la máquina se descarrilara, o también ocurrían por desperfectos en la vía o por diversas razones.

A finales de noviembre de 1916, se hizo la propuesta de modificar los itinerarios de las líneas de automóviles que llegaban a Zacatecoluca y del ferrocarril de oriente, según lo informaba Diario del Salvador (21 de noviembre de 1916):

> Trátase de que las líneas de automóviles que prestan servicio entre esta ciudad y Zacatecoluca, modifiquen su itinerario, así como el del Ferrocarril de oriente, de manera que salgan los autos de esta capital a las 5 a. m. y lleguen a Zacatecoluca antes de las 9 a. m. para que los trenes salgan de ahí diariamente a las 8 y 50 y puedan llegar a Cutuco a las 6 p. m. (p. 1)

Al llevar a cabo esos cambios en los itinerarios, una persona que deseaba abordar un buque en la noche en el puerto de Cutuco, que era su hora de salida, podría salir a las 5:00 a. m. de la capital y antes de las 7:00 p. m. podría estar en el puerto a punto de abordar el buque. Las personas que desearan viajar hasta San Miguel, La Unión o Usulután podrían evitarse hacer el viaje de dos días. Además, ya que la carretera se estaría mejorando, los vehículos también podrían hacer viajes redondos en un solo día.

Para finales de 1916, el servicio de trenes diarios estaba totalmente establecido desde Cutuco hasta Zacatecoluca (Diario del Salvador, 5 de diciembre de 1916, p. 1). La vida de la ciudad se alegraba cada diciembre, mes en que se celebraba a la Señora de los Pobres, muchas personas de la ciudad y de otras localidades llegaban a Zacatecoluca en esas fechas; para ese año lo harían desde el oriente en el ferrocarril. Para diciembre, a través de Diario del Salvador (3 de agosto 1917), se informaba que había un ir y venir de personas de todas partes debido a:

> [...] la gran feria y romería que se celebra en esta ciudad, conmemorando a nuestra Señora de los Pobres en su gran día. Ya nuestras plazas están ocupadas por las carpas de acróbatas y caballitos, y todo va tomando un aspecto alegre. (p. 2)

Durante todo el año de 1916 viajaron en el ferrocarril oriental de la IRCA un total de 58,614 personas (Diario del Salvador, 3 de agosto de 1917, p. 1).

A inicios de 1917, el presidente de la República, el señor Carlos Meléndez, realizó una gira presidencial y entre los lugares que visitó estuvo Zacatecoluca. El sábado 10 de febrero, a las 7:30 de la noche, partió el tren expreso de San Marcos Lempa, en el que se dirigía el presidente Meléndez y su comitiva, hacia Zacatecoluca. A las 10 de la noche llegó a esa ciudad y fue recibido, según describe Diario del Salvador (12 de febrero de 1917), de la siguiente manera:

> Una banda de música situada en la estación rompió el silencio con el Himno Nacional, vivas atronadoras de más de mil personas resonaron en el espacio y el estallido de cohetes y bombas estremeció el ambiente. La estación y calles del tránsito estaban engalanadas con banderas y cortinajes, y toda la población iluminada a *giorno*. (p. 1)

Posteriormente, el presidente se dirigió en vehículo de la estación del ferrocarril al casino de Zacatecoluca. Se trató de una gira campestre que realizó por distintos puntos del oriente de la República.

En la contrata Ávalos-Keilhauer quedó estipulado el tema relacionado a la propiedad de los terrenos en los que se construiría la vía férrea. Se concertaba hacer compra de terrenos a propietarios privados, o en casos necesarios, la ejecución de expropiaciones de terrenos por parte del Estado bajo los requerimientos legales correspondientes. En abril de 1917, se decretó la expropiación forzosa de una faja de terreno ubicada en el cantón El Espino, en Zacatecoluca, del propietario Agustín Hernández. El terreno contaba con las siguientes medidas: "ciento veinticinco metros con noventa centímetros de largo por treinta metros con cincuenta centímetros de ancho", siendo equivalente a una superficie de "tres mil ochocientos veintinueve metro cuadrados y [noventaicinco] centímetros cuadrados" (Diario del Salvador, 24 de abril de 1917, p. 1). El terreno se ubicaba en el tramo del ferrocarril de Zacatecoluca a San Vicente. Se siguieron todos los procesos por parte de la IRCA y, finalmente, se procedió a la expropiación del terreno que era parte de una extensión de tierra que se requería para continuar con el trazado de la línea. Cabe destacar que mientras se resolvía dicha situación, los trabajos se mantuvieron paralizados.

Con la llegada de la vía férrea a Zacatecoluca se había puesto en marcha un medio de transporte que facilitaba la movilidad de las personas de la localidad y de personas foráneas hacia esa localidad. En mayo de 1917, cuando había cumplido un año de funcionamiento la estación, se daba a conocer que "cada día esta ciudad está siendo más visitada por personas de diferentes partes de la República" (Diario del Salvador, 22 de mayo de 1917, p. 2). Asimismo, se continuaba trabajando en la vía del ferrocarril y, para mediados de mayo, se informó que "quedaron terminados definitivamente los trabajos de la línea férrea del Ferrocarril de Oriente, en la parte que

corresponde al departamento de La Paz" (Diario del Salvador, 22 de mayo de 1917, p. 3). Para el mismo mes de mayo se anunciaba en la prensa que "los trabajos del ferrocarril de Zacatecoluca a esta población [San Vicente], están bastante adelantados. Poco falta para que los terraplenes estén concluidos" (Diario del Salvador, 16 de mayo de 1917, p. 2).

Las tarifas del servicio que brindaba la IRCA se publicaban en la prensa escrita y también se divulgaban por otros medios para que la gente tuviera conocimiento de los costos de pasajes y de los itinerarios respectivos. En esos itinerarios generalmente se brindaban las instrucción especiales que debía tener en cuenta el público y los agentes y conductores de la empresa. Se especificaban todos los objetos y mercancías que podían ser transportados a través del tren y sus costos (International Railwaysof Central America. División de El Salvador. Instrucciones especiales).

El ferrocarril de oriente era la vía más usada por los viajeros que arribaban a tierra salvadoreña en el puerto de Cutuco. A mediados de 1917, se informaba que habían llegado "de Nicaragua a esta capital el doctor José C. Gastearozo, don Alfredo Gallegos y el general Rubén Alonso. En el vapor Corinto arribaron a La Unión, y de ese puerto vinieron por la vía de Zacatecoluca. Con ellos, han llegado varios salvadoreños a ver a sus familias" (Diario del Salvador, 18 de junio de 1917, p. 5). Las personas que arribaban al puerto de Cutuco se podían movilizar en esa época en el ferrocarril hasta el departamento de la Paz y ahí hacer uso de las líneas de vehículos o de autocamiones hacia San Salvador. Desde abril había servicio de autocamión de la empresa Garage Universal, sus salidas de San Salvador a Zacatecoluca eran los lunes y viernes, y sus salidas desde Zacatecoluca se realizaban los martes y sábado, con un precio de ₡20 el pasaje. La venta de tiquetes era en Garage Universal en San Salvador y en el Portal del Comercio en Zacatecoluca (Diario del Salvador, 13 de abril de 1917, p. 5).

Como ya se mencionó antes, el café fue el principal cultivo de exportación en El Salvador desde finales del siglo XIX y se intensificó a principios del siglo XX. En Zacatecoluca, el café fue uno de los principales productos de carga del ferrocarril. En noviembre de 1917, se informaba que: "todos los cafetaleros se preparan para levantar su cosecha, porque la madurez del café ha sido este año muy prematura [;] no obstante que el invierno se ha encariñado con nosotros, pues llueve aún como si estuviéramos a media estación invernal" (Diario del Salvador, 9 de noviembre de 1917, p. 2).

Para finales de ese año, Zacatecoluca celebraba su fiesta patronal en honor a la Virgen de los Pobres. Para esa época, se daba una mayor movilidad de personas y de mercancías en el ferrocarril y a través de los demás medios de transporte. En noviembre de 1917, la municipalidad se encontraba organizando juntas y los vecinos hacían preparativos para la próxima celebración de diciembre, en honor a la virgen (Diario del Salvador, 28 de noviembre de 1917, p. 2). Personas de las poblaciones aledañas llegaban a Zacatecoluca para estas fechas y participaban de las actividades religiosas, culturales y comerciales.

La época de lluvia ocasionó daños a la infraestructura ferroviaria. El tramo correspondiente a Zacatecoluca sufrió algunos daños para la época lluviosa de 1918; en julio de ese año se informaba que ya había quedado "restablecido el tráfico ferrocarrilero entre Molineros y el Oriente de la República, tráfico que durante algunos días estuvo interrumpido como consecuencia de desperfectos en la línea, ocasionados por la tempestad que azotó a Zacatecoluca y San Vicente" (Diario del Salvador, 6 de julio de 1918, p. 1). Posterior a la reanudación del servicio del ferrocarril, el tren siguió haciendo sus recorridos habituales. A finales de julio, el tren llegaba a la estación situada al oriente de Zacatecoluca, que, según información publicada en el Diario del Salvador, era en esa época una "ciudad de 26,200 habitantes, con 36 cantones y 8 barrios, comercio muy activo, población industriosa, y residencia de más de 28 propietarios de valiosas fincas de café y crianza de ganado" (Diario del Salvador, 25 de julio de 1918, p. 4).

Los funcionarios de Gobierno que visitaban las localidades del interior del país lo hacían, en su mayoría, en ferrocarril. En septiembre de 1918, el doctor Cecilio Bustamante, ministro de Fomento, llegó a Zacatecoluca en el tren de la mañana, acompañado del señor René Keilhauer y Seth H. Dyer, para corroborar los avances del ferrocarril de oriente rumbo a San Salvador: "Aprovechó el Ministro su paso por esta población, para visitar los trabajos para la instalación del alumbrado eléctrico aquí, cuyos trabajos van muy adelantados" (Diario del Salvador, 28 de septiembre de 1918, p. 4). Cabe señalar que para esa época se estaba trabajando en la instalación del alumbrado eléctrico en Zacatecoluca. Asimismo, en agosto de 1918, el señor director de Caminos, Antonio Sanz Agero, informó al señor René Keilhauer: "tengo el gusto de significarle que acompañado de un ingeniero de esta Dirección, partiré mañana a San Vicente, vía Zacatecoluca para hacer una visita a los trabajos de construcción de Molineros a Cojutepeque" (Correspondencia de la IRCA).

En mayo de 1927, la compañía IRCA inscribió en el Registro de la Propiedad su titulación de la sección de la línea de Usulután a Zacatecoluca. Dicha sección tenía una "extensión de cincuenta y ocho kilómetros, y sus extremos se encuentran uno en la ciudad de Usulután, en el kilómetro cien, y el otro en las afueras de la ciudad de Zacatecoluca en el kilómetro ciento cincuenta y ocho" (International Railwaysof Central America. División de EL Salvador. Diligencias de titulación de la Línea de Usulután a Zacatecoluca). En el documento, que recoge las diligencias de la titulación de dicha línea, se detallaban las características de cada uno de los terrenos de las estaciones y las edificaciones destinadas al servicio, todas ellas propiedad exclusiva de la compañía. Se detallaban todas las fajas de terreno y todas las estaciones que se encontraban en dicha sección.

Todos los servicios que brindaba la compañía estaban sujetos a los reglamentos de la misma y la empresa no estaba obligada a prestar un servicio, sino, de acuerdo con las reglamentaciones expuestas con anterioridad. Las personas que utilizaban el ferrocarril de oriente quedaban sujetas, de hecho, a la reglamentación girada por la compañía (Ferrocarriles Internacionales de Centro América, División de EL Salvador. Reglamento y cuotas de pasajes).

Para la construcción del ferrocarril en territorio de Zacatecoluca, la IRCA debió comprar terrenos para echar a andar el trazado de la línea. En junio de 1916, se llevó a cabo la compra de varias fajas de tierra; se compró un terreno a la señora "Felicita Córdova V. de Amaya que vendió dos fajas, una de mil cuatrocientos cuarenta y dos metros cuadrados y sesenta y cinco centímetros y otra de tres mil trescientos noventa y cuatro metros cuadrados y sesenta y cinco centímetros" (International Railwaysof Central America. División de EL Salvador. Índice de las escrituras de propiedad de la International Railways of Central America. Departamento de La Paz). Así como este caso, hubo muchos otros en los que se compraron tierras para construir la vía. Como se mencionó anteriormente, también se dio el caso de realizar expropiaciones de tierras.

Para septiembre de 1918, el ferrocarril de oriente estaba al servicio desde el puerto de Cutuco hasta la estación de Molineros en San Vicente, atravesando en su recorrido los departamentos de La Unión, San Miguel, Usulután, La Paz y San Vicente, en una distancia de 200 kilómetros, el servicio era diario y el viaje tardaba 12 horas (Diario del Salvador, 19 de septiembre de 1918, p. 3).

La línea del ferrocarril en su sección de Zacatecoluca se mantuvo activa desde su inauguración en 1916, dejando de funcionar solamente en casos especiales, como en épocas de temporales fuertes, entre otros. Para la década de 1980, en el ferrocarril de Zacatecoluca se transportaban afrechos, harinas y torta semilla de algodón para forrajes, aceites y grasas vegetales en barriles o latas, azúcar y sal, semillas (ajonjolí, aceituno, algodón kenf, entre otras), cereales, arroz, frijoles y maíz (Ferrocarriles Nacionales de El Salvador. Tarifa de Carga Exportación Cutuco y Acajutla).

Tabla 3

Viaje de 12 horas en el ferrocarril de oriente. Septiembre de 1918

Viaje de 12 horas en el ferrocarril de oriente. Septiembre de 1918	
Salida de Puerto Cutuco 6:30 a.m.	
Estación	**Hora de llegada**
Miramba	6:32 a.m.
La Unión	6:40 a.m.
Portillo	7:40 a.m.
Olomega	8:10 a.m.
El Carmen	8:30 a.m.
San Antonio	8:40 a.m.
Miraflores	8:55 a.m.
Papalón	9:20 a.m.
San Miguel	9:25 a.m.
El Amate	10:20 a.m.
Calle Nueva	10:35 a.m.
Batres	11:05 a.m.
Santa María	11:20 a.m.
Usulután	11:35 a.m.
La Carrera	11:55 a.m.
Jiquilisco	12:20 p.m.
Valle San Juan	12:40 p.m.
San Marcos Lempa	1:20 p.m.
San Nicolás Lempa	2:40 p.m.
Santa Cruz	3:10 p.m.
Empalme	3:45 p.m.
Zacatecoluca	4:00 p.m.

Viaje de 12 horas en el ferrocarril de oriente. Septiembre de 1918	
Salida de Puerto Cutuco 6:30 a.m.	
Estación	**Hora de llegada**
Tehuacán	5:00 p.m.
Los Obrajes	5:20 p.m.
San Vicente	6:00 p.m.
San Cayetano	6:15 p.m.
Tepetitán	6:24 p.m.
Molineros	6:30 p. m.

Nota. Fuente: Diario del Salvador, 19 de septiembre de 1918, p. 3.

La estación de Zacatecoluca: funcionamiento, comercio y cotidianidad

La estación de Zacatecoluca está ubicada en lo que antes se conocía como el distrito número 1 de toda la red ferroviaria salvadoreña. Desde su inauguración, en junio de 1916, fue de mucho comercio. Estaba ubicada precisamente en el kilómetro 87 de la vía férrea que venía del puerto de Cutuco en La Unión (Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, Tabla de distancias n. s-1-5, febrero de 1957). Desde el puerto de Cutuco salían trenes todos los días, el primero de ellos salía a las 5:30 de la mañana y llegaba alrededor de las 12:50 p. m. a la estación de Zacatecoluca, no sin antes haber pasado por todas las estaciones previas (International Railwaysof Central America. División de El Salvador. Itinerario de trenes n. 26).

Eran muchas las estaciones que estaban antes de la de Zacatecoluca, entre las más grandes estaban la de San Miguel, Usulután y la de San Marcos Lempa. En todas había mucha actividad comercial. Según relató Antonio Reyes, antiguo trabajador ferroviario de la zona, en la estación de San Marcos Lempa, que era la que estaba justo antes de cruzar el puente ferroviario sobre el río Lempa, se encontraba un mercado muy surtido y una estación de ANTEL, por lo que era una de las más concurridas (Comunicación personal, 2 de julio de 2019).

Cuando los viajeros venían de San Salvador debían salir en el primer tren de las 7:00 a. m. que llegaba a Zacatecoluca a las 11:30 a. m. El viajero que

continuase hasta el puerto de Cutuco estaba llegando casi a las 6:15 p. m. a La Unión.

Para las personas del oriente salvadoreño, la producción agrícola era lo cotidiano, por lo menos hasta inicios del conflicto armado de la década de 1980. Esto era patente en las estaciones cercanas al río Lempa como en las de San Marcos, San Nicolás, El Playón, Santa Cruz y Zacatecoluca. Luego de la estación conocida como Empalme se encontraba la cooperativa algodonera "Entre ríos", la cual era una de las paradas obligadas para el ferrocarril para cargar el algodón y dirigirlo con rumbo al puerto de Cutuco.

Antonio Reyes relató que, en los años en los que él fue ferrocarrilero, uno de los trenes más concurridos era el número 4 que salía de San Salvador a las 12:00 m. con rumbo oriente. Este tren era utilizado para cargar las verduras de estaciones importantes como la de Molineros y Acahuapa, las cuales producían muchas legumbres como tomate, cebolla, repollo y chile que eran llevadas a Zacatecoluca y al mercado de San Marcos Lempa (Comunicación personal, 2 de julio de 2019).

Desde la estación de San Marcos Lempa hasta la de San Nicolás, el costo era de 10 centavos de colón; de San Marcos Lempa a Zacatecoluca, el pasaje era de 50 centavos de colón en vagón de primera clase para pasajeros.

En la estación de Zacatecoluca se cargaba café y cemento, además de la gran afluencia de pasajeros y mercadería de todo tipo como zapatos para las tiendas de comercio, bebidas de todo tipo, medicinas y otros productos procedentes de San Salvador. Desde el puerto de Cutuco hacia Zacatecoluca se llevaba hierro, abono, cemento, entre otros.

Desde tiempos muy antiguos, Zacatecoluca fue una zona de mucha producción agrícola. Según el estudio realizado por el historiador Santiago Barberena, para 1910, las haciendas de la zona costera de Zacatecoluca se dedicaban al cultivo del algodón, beneficios de sal y al procesamiento de la cáscara del mangle que era utilizado para curtir pieles. Por su parte, en las faldas del volcán de San Vicente habían florecido las haciendas productoras de café, también existían talleres artesanales en los cuales se producían canastos. Uno de los principales rubros era la cría de ganado que tenía varias haciendas dedicadas de lleno a esta labor (Barberena, 1998). Con la llegada del ferrocarril, en 1916, toda esta producción fue transportada por la vía férrea hasta su destino, lo cual convirtió a la estación de Zacatecoluca en una con mayor movimiento comercial.

La estación ferroviaria de Zacatecoluca tenía la peculiaridad de que la locomotora ingresaba de reversa, lo cual era visto con mucha curiosidad por los habitantes. Lo anterior ocurría para ingresar a este ramal; el tren debía de hacer transbordos, pues desde su construcción fue concebido como una vía adicional que se dirigía exclusivamente a la estación de Zacatecoluca que dependía de la vía principal que venía de San Salvador hacia el puerto de Cutuco; así cuando la locomotora llegaba de la capital ingresaba de retroceso a la estación. Por el contrario, cuando llegaba del puerto de Cutuco ingresaba de frente, pero debía regresar a la vía principal de reversa.

En el lugar conocido como Los Cotos, a unos 200 metros de la estación, estaba la unión de la línea férrea principal con el ramal que iba hacia Zacatecoluca; en el lenguaje de los ferrocarrileros, se conocía como el *Switch*, que era el sistema por el cual se movían las vías férreas para dirigir los trenes de un lugar a otro. En este punto de la vía era donde se separaban los vagones que iban para la estación de Zacatecoluca y los que llevaban otro destino. Estos últimos se dejaban a la espera, mientras la locomotora ingresaba al ramal únicamente con los vagones que llevaban pasajeros y mercadería a la estación.

La estación de Zacatecoluca era también un centro de descanso y una parada obligada para los trabajadores ferrocarrileros; por ejemplo, Antonio Reyes, exferrocarrilero que trabajó en el distrito 1 de FENADESAL desde mediados de la década de 1970, relata que, en esta estación, los trabajadores pasaban a comer, atraídos por las pupusas que ahí se hacían. También, era muy conocido que en este punto de la vía se subían a los trenes los vendedores de galletas, café, pan, gaseosas y platillos típicos (Comunicación personal, 2 de julio de 2019).

Para mediados de la década de 1970, eran cuatro trenes al día los que llegaban a la estación. El primer tren, procedente de San Salvador, llegaba a la estación de Zacatecoluca cerca de las 10:40 a. m. Otro tren, el número 4, llegaba a eso de las 2:30 p. m. Asimismo, había trenes que salían desde la zona oriental, específicamente de la estación de San Miguel, a las 12:30 m. con rumbo a la estación de Zacatecoluca.

A pesar de todo este movimiento comercial e interacción cultural, la estación de Zacatecoluca y el ferrocarril salvadoreño en general, fueron duramente afectados por el conflicto armado salvadoreño de la década de 1980; hubo constantes ataques al tren y a las estaciones ferroviarias por

parte de la entonces guerrilla, cuyas acciones fueron parte de la estrategia de sabotaje a la economía del país.

El puente para vehículos sobre el río Lempa, conocido como Puente de Oro, fue dinamitado y derrumbado por las fuerzas insurgentes el 15 de octubre de 1981; con ello se buscaba cortar el paso de vehículos, mercancías y pertrechos de guerra para la zona oriental del país. Antonio Reyes (Comunicación personal, 2 de julio de 2019), empleado ferrocarrilero, que para ese entonces trabajaba en la estación ferroviaria de San Marcos Lempa, relata cómo fue ese suceso:

> Mire, cuando botaron ese puente fue un 16 de octubre, que tal vez usted se recuerda, no sé qué hizo el gobierno en esa fecha. Lo primero que quemaron fue ANTEL, debajo del puente había caseríos; tuvieron tiempo de desalojar la gente para que se salieran. Todo eso fue de noche, aquí entraron como a las diez de la noche. Y lo botaron ahí tipo tres de la madrugada. Fue una gran explosión... Fue a caer un pedazo allá por la iglesia, porque, según tengo entendido, la base que botaron fue la que estaba afuera; no sé si le pusieron media tonelada, no sé cuánto, pero fue una buena carga de dinamita. Entonces eso hizo que el puente se viniera; cuando ya iban de camino se pusieron a descansar allí en la estación de San Marcos Lempa y luego le pusieron fuego a la estación, allí quedó destruida.

Don Antonio Reyes relató cómo fueron los múltiples y constantes atentados y ataques a los trenes que conducían mercancía; a menudo se buscaba descarrilarlos, cuando en éstos se conducían miembros del ejército o de la Guardia Nacional, ahí se daban combates que terminaban en tragedias. Los empleados ferrocarrileros tuvieron que soportar todo este periodo y muchos perdieron la vida. Incluso, don Antonio relata que el puente ferroviario sobre el río Lempa también fue objeto de atentados, ya que fue dinamitado, pero no pudo ser derribado (Comunicación personal, 2 de julio de 2019).

Otra de las grandes consecuencias del conflicto armado fue que muchos cantones y caseríos quedaron desiertos, pues la población huía de los enfrentamientos armados dejando sus viviendas, pertenencias y sus tierras, convirtiéndose así en desplazados o refugiados por causa del conflicto. Antonio Reyes comenta que para 1985, pueblos enteros habían sido abandonados y que estaciones que antaño eran de mucho comercio como la de San Marcos Lempa, San Nicolás, la estación de El Playón y

Tehuacán habían caído casi en desuso por la falta de pasajeros y con muy poco movimiento comercial.

Por su parte, la estación de Zacatecoluca siguió funcionando durante toda la década de los 80, a pesar de que sus alrededores eran zonas muy conflictivas; sin embargo, el declive económico también afectó de manera general a toda la empresa de FENADESAL.

Uno de los episodios bélicos más sobresalientes de este periodo crítico se dio a finales de abril de 1984, cuando en el kilómetro 122 de la vía férrea, a la altura del municipio de El Tránsito, jurisdicción de San Miguel, la guerrilla atacó un tren que transportaba alimentos. El tren era custodiado por cuatro miembros de la Guardia Nacional que perdieron la vida, al igual que varios de los atacantes. En el ataque resultaron tres vagones incendiados, tres descarrilados y daños serios en la locomotora (García Castro y Cortez Ruiz, 2018, p. 154).

Los niveles de transporte de pasajeros disminuyeron considerablemente debido a que la población consideraba más seguro viajar por camioneta o vehículos particulares, ya que se tenía la percepción generalizada de que el ferrocarril era un medio de transporte vulnerable a los ataques armados. De manera que, para 1979, el ferrocarril transportó un total de 2,010,574 pasajeros. Al final de la guerra, en 1991, los pasajeros totales transportados en ese año fueron tan sólo 506,786.

Tabla 4
Movimiento de carga y pasajeros por ferrocarril (1976-1991)

Año	Pasajeros
1976	1,794,123
1977	1,980,453
1978	1,986,806
1979	2,010,574
1980	1,695,868
1981	905,046
1982	381,430
1983	246,814
1984	290,179
1985	307,718

Año	Pasajeros
1986	322,240
1987	364,053
1988	389,657
1989	345,456
1990	386,000
1991	506,786

Nota. Fuente: Franklin (2015).

El conflicto armado también afectó a la infraestructura como los puentes ferroviarios, rieles, estaciones y también a la maquinaria. A inicios de la década de 1980, FENADESAL contaba con 24 locomotoras (20 de diésel eléctricas y 4 de vapor); sin embargo, para 1992 únicamente sobrevivían ocho máquinas. Para entonces, el parque vehicular había aumentado considerablemente. Para 1997, únicamente en el tramo entre Sonsonate y Armenia todavía se transportaban pasajeros, siendo en el año de 2002 cuando el ferrocarril dejó de funcionar en su totalidad (García Castro y Cortez Ruiz, 2018, p.154).

La estación de Zacatecoluca dejó de funcionar oficialmente en 1995, cuando realizó los últimos viajes de carga, quedando totalmente clausurada por tiempo indefinido. FENADESAL designó a un empleado ferrocarrilero para que vigilara la estación; se trata del señor Jorge Osorio, que custodió el edificio hasta el año 2002, cuando la empresa cerró operaciones en su totalidad. A partir de ese momento, la estación de Zacatecoluca quedó totalmente abandonada a merced del vandalismo y del deterioro causado por el paso del tiempo. Sin embargo, en el imaginario colectivo de los habitantes de Zacatecoluca, siguió presente el recuerdo de los años dorados de la estación ferroviaria que tanto desarrollo económico trajo a la ciudad y que fue el principal medio de transporte de varias generaciones (Comunicación personal, 2 de julio de 2019).

A manera de cierre

En el marco de las reformas liberales, ejecutadas en El Salvador desde la década de 1870, fueron pocos los proyectos estatales a los que se les dio continuidad sin importar la inestabilidad política que viviera el país en esos años.

La construcción del ferrocarril fue una de esas tareas que se mantuvo como prioridad para todos los gobernantes salvadoreños desde el Mariscal Santiago González, hasta que se terminó su último tramo, a finales de la década de 1920, en el gobierno de Pío Romero Bosque. Solamente en ocasiones específicas, ya fuera por falta de recursos económicos o por cuestiones climáticas, se paralizaron las obras. En ese sentido, desde el Estado se procuró facilitar las condiciones para que las empresas internacionales que construyeron ambos tramos de la red, tanto el occidental como el oriental, pudieran concluir la edificación de toda la línea ferroviaria.

El primer viaje en tren se realizó un 4 de junio de 1882 en el tramo que va del puerto de Acajutla a la ciudad de Sonsonate, en el periodo presidencial de Rafael Zaldívar. Posteriormente, en 1896 el ferrocarril llegó a la ciudad de Santa Ana; fue un 17 de julio a las 5:30 de la mañana que los santanecos, vieron llegar por primera vez la locomotora a vapor a su ciudad, recibiéndola con un ambiente de fiesta y celebración. Cuatro años más tarde, el 17 de marzo de 1900, llegaría a la estación de San Salvador, terminando así la construcción del ferrocarril de occidente, a cargo de una empresa inglesa, The Salvador Railway, conectando el trayecto que iniciaba desde el puerto de Acajutla hasta la capital, pasando por las principales ciudades del occidente salvadoreño.

Para el caso del ferrocarril de oriente, tuvieron que superarse diversos contratiempos para que, finalmente, en 1912 la compañía ferrocarrilera de capital estadounidense, International Railways of Central American, asumiera la construcción de la línea que conectaría los departamentos orientales de La Unión, San Miguel y Usulután. Esta línea recorrería, además, los departamentos centrales de La Paz, San Vicente y Cuscatlán para llegar hasta la capital salvadoreña. En dicho trayecto pasaría por algunas de las principales ciudades salvadoreñas, siendo una de ellas la ciudad de Zacatecoluca.

La construcción del ferrocarril en la ciudad de Zacatecoluca se realizó en la década de 1910. A inicios de dicho decenio se habían aprobado los planos que definían el paso del ferrocarril y la ubicación de la estación, que se construyó al oriente de la ciudad, colindando con el Barrio La Cruz. A finales de marzo de 1916, fue inaugurada la estación de Zacatecoluca, sitio que se convirtió en un verdadero espacio de sociabilidad en el que convergían viajeros, comerciantes, y que sirvió, además, como lugar de encuentro en el que se realizaban actos culturales.

La construcción de la vía ferroviaria en la ciudad viroleña trajo consigo un dinamismo que la convirtió en centro de intercambio para las localidades circundantes, pues gracias al ferrocarril muchos de los productos agrícolas cultivados en la zona pudieron movilizarse con mayor facilidad hasta la capital y la zona oriental. Asimismo, el tren se convirtió desde esos años, y hasta mediados del siglo XX, en el principal medio de transporte de pasajeros en suelo salvadoreño.

La estación de Zacatecoluca estuvo en servicio de 1916 a 1995; durante esos años, fue la piedra angular del sistema económico de la época pues no solo conectaba las localidades entre sí, también transitaba por los centros productivos, como la estación en la cooperativa algodonera "entre ríos", o la estación del puerto de Cutuco. O las estaciones de Tehuacán y Acahuapa en las cuales se cargaba la producción cafetalera del volcán de San Vicente, también, las estaciones cercanas a la parte bajan del río Lempa, San Marcos, San Nicolás, Santa Cruz, y El Playón, las cuales se especializaban en la producción de hortalizas y legumbres.

Tristemente, este sistema productivo llegó a su fin con el conflicto armado cuando la vía férrea fue parcialmente destruida y los trenes mismos se convirtieron en objetivos militares de las fuerzas insurgentes, siendo el atentado de abril de 1984 contra un tren de carga en los alrededores del municipio de El Tránsito uno de los más trágicos. De manera que, para 1979, el ferrocarril transportaba un total de 2,010,574 pasajeros y, para 1991, los pasajeros totales transportados en ese año fueron tan sólo 506,786, pues la población consideraba inseguro el hecho de viajar en tren.

Con la finalización del conflicto armado, llegó también a su fin la economía basada en la producción agrícola pues las tierras quedaron ociosas y la producción agrícola disminuyó considerablemente. Fueron muchos los salvadoreños que decidieron migrar al extranjero, y la mano de obra campesina disminuyó como nunca. Las estaciones ferroviarias quedaron abandonadas y la mayoría fueron desmanteladas o vandalizadas.

Los gobiernos siguientes a 1992 no le apostaron a la modernización de la maquinaria ferroviaria, ni de la vía, por lo cual, esta fue tomada por familias que buscaron asentarse allí con fines de vivienda lo que hizo casi imposible que el tren volviera a circular de manera regular. Terminó así toda una época de la historia salvadoreña.

Referencias

Acosta, A. (2008). Tierra y café en El Salvador en la primera expansión del cultivo: 1860-1890. En *Poder local, poder global en América Latina*. Universidad de Barcelona.

Barberena, S. (1998). *Monografías departamentales*. Dirección de Publicaciones e Impresos.

Campos Lara, Ó. (2007). *Cafetaleros de Santiago de María: La formación de un poder microregional en la sierra Tecapa de Usulután, 1874-1917* (Tesis de licenciatura). Universidad Tecnológica de El Salvador.

Castellón, J. (2016). De la hacienda a los puertos: Los caminos en los primeros años de la República del Salvador. Siglo XVII. *Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, *(7)*, 113-142. https://doi.org/10.5377/rhcs.v0i7.7931

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. (2012). *60 años impulsando el progreso de El Salvador*. CEPA.

Diario del Salvador. (1914). p. 3.

Diario del Salvador. (1914). p. 1.

Diario del Salvador. (1914, marzo). p. 2.

Diario del Salvador. (1914, marzo). p. 2.

Diario del Salvador. (1914, mayo). p. 7.

Diario del Salvador. (1914, diciembre). p. 3.

Diario del Salvador. (1914, 10 de diciembre). p. 4.

Diario del Salvador. (1914, 17 de diciembre). p. 4.

Diario del Salvador. (1914, 1 de abril). p. 7.

Diario del Salvador. (1914, 6 de abril). p. 3.

Diario del Salvador. (1914, 13 de marzo). p. 2.

Diario del Salvador. (1914, 18 de junio). p. 3.

Diario del Salvador. (1914, 9 de diciembre). p. 1.

Diario del Salvador. (1915, 1 de febrero). p. 4.

Diario del Salvador. (1916, 11 de febrero). p. 1.

Diario del Salvador. (1916, 16 de febrero). p. 1.

Diario del Salvador. (1916, 24 de marzo). p. 2.

Diario del Salvador. (1916, 29 de abril). p. 2.

Diario del Salvador. (1916, 13 de junio). p. 2.

Diario del Salvador. (1916, 19 de mayo). p. 1.

Diario del Salvador. (1916, 15 de febrero). p. 2.

Diario del Salvador. (1916, 15 de mayo). p. 2.

Diario del Salvador. (1916, 2 de julio). p. 2.

Diario del Salvador. (1916, 17 de julio). p. 1.

Diario del Salvador. (1916, 23 de julio). p. 2.
Diario del Salvador. (1916, 26 de agosto). p. 2.
Diario del Salvador. (1916, 6 de octubre). p. 1.
Diario del Salvador. (1916, 15 de noviembre). p. 1.
Diario del Salvador. (1916, 3 de diciembre). p. 1.
Diario del Salvador. (1916, 13 de octubre). p. 2.
Diario del Salvador. (1916, 21 de noviembre). p. 1.
Diario del Salvador. (1916, 5 de diciembre). p. 1.
Diario del Salvador. (1917, 3 de agosto). p. 2.
Diario del Salvador. (1917, 12 de febrero). p. 1.
Diario del Salvador. (1917, 24 de abril). p. 1.
Diario del Salvador. (1917, 22 de mayo). p. 2.
Diario del Salvador. (1917, 22 de mayo). p. 3.
Diario del Salvador. (1917, 16 de mayo). p. 2.
Diario del Salvador. (1917, 18 de junio). p. 5.
Diario del Salvador. (1917, 13 de abril). p. 5.
Diario del Salvador. (1917, 9 de noviembre). p. 2.
Diario del Salvador. (1917, 28 de noviembre). p. 2.
Diario del Salvador. (1918, 6 de julio). p. 1.
Diario del Salvador. (1918, 25 de julio). p. 4.
Diario del Salvador. (1918, 19 de septiembre). p. 3.
Ferrocarriles Internacionales de Centro América, División de El Salvador. (s.f.). *Reglamento y cuotas de pasajes*.
Ferrocarriles Nacionales de El Salvador. (1957). *Tabla de distancias n. s-1-5.*
Ferrocarriles Nacionales de El Salvador. (s.f.). *Tarifa de Carga Exportación Cutuco y Acajutla*.
García Castro, C., y Cortez Ruiz, I. (2018). *Entre rieles y durmientes: Ferrocarriles en El Salvador, 1872-2018.* Ministerio de Cultura de El Salvador.
Gómez, I. (1990). *Estadística general de la República de El Salvador (1858-1861)* (Vol. 1). Academia Salvadoreña de la Historia.
International Railways of Central America, División de El Salvador. (s.f.). *Itinerario N.º 12*.
International Railways of Central America, División de El Salvador. (s.f.). *Diligencias de titulación de la Línea de Usulután a Zacatecoluca*.
International Railways of Central America, División de El Salvador. (s.f.). *Instrucciones especiales*.
International Railways of Central America, División de El Salvador. (s.f.). *Índice de las escrituras de propiedad de la International Railways of Central America. Departamento de La Paz*.
International Railways of Central America, División de El Salvador. (s.f.). *Itinerario de trenes n. 26*.

La República. (1913, 18 de enero). pp. 1-2.
Monografía de la ciudad de Zacatecoluca. (1986). Zacatecoluca, La Paz.
Pérez Fábregat, C. (2018). *San Miguel y el oriente salvadoreño. La construcción del Estado de El Salvador, 1780-1865*. UCA Editores.
Walter Franklin, K. (2015). El Salvador en el mundo. En *El Salvador. Historia contemporánea 1808-2010*. Fundación Mapfre y Editorial Universitaria.