

T  
343,095  
5789c  
977  
J. y CS.

087558  
Ej. 5

## UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTOR

DOCTOR CARLOS ALFARO CASTILLO

SECRETARIO GENERAL

DOCTOR MANUEL ATILIO HASBUN

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANO

DOCTOR LUIS DOMINGUEZ PARADA

SECRETARIO

DOCTOR EDMUNDO JOSE ADALBERTO AYALA MORENO



## TRIBUNALES EXAMINADORES

### “CIENCIAS SOCIALES, CONSTITUCION Y LEGISLACION LABORAL”

Presidente DOCTOR CARLOS RODRIGUEZ  
Primer Vocal DOCTOR JORGE ALBERTO GOMEZ ARIAS  
Segundo Vocal DOCTOR MARIO SAMAYOA

### “MATERIAS PROCESALES Y LEYES ADMINISTRATIVAS”

Presidente DOCTOR MAURICIO ALFREDO CLARA  
Primer Vocal DOCTOR ROMAN GILBERTO ZUNIGA VELIS  
Segundo Vocal DOCTOR TOMAS GUERRA RIVAS

### “MATERIAS CIVILES, PENALES Y MERCANTILES”

Presidente DOCTOR LUIS DOMINGUEZ PARADA  
Primer Vocal DOCTOR MAURO ALFREDO BERNAL SILVA  
Segundo Vocal DOCTOR ROBERTO ROMERO CARRILLO

ASESOR DE TESIS: DOCTOR CARLOS FERRUFINO

## TRIBUNAL CALIFICADOR DE TESIS

Presidente DOCTOR CARLOS RODOLFO MEYER GARCIA  
Primer Vocal DOCTOR MARIO SAMAYOA  
Segundo Vocal DOCTOR JOSE ANTONIO ORANTES JIMENEZ

A MIS PADRES

A MI ESPOSA

A MIS HIJOS

A MIS HERMANAS

A MIS AMIGOS

## INTRODUCCION

Con el presente trabajo pretendo compilar las principales contratas y concesiones del proceso ferrocarrilero en El Salvador enmarcándolo dentro del Derecho Administrativo.

El Derecho Administrativo es un conjunto de materias con muchas bases fundamentales de caracter universal; pero con no menos peculiaridades propias de cada país. Al igual que todas las ramas del Derecho varía en razón de las características culturales y de las necesidades económicas de la sociedad donde se forma.

De la falta de comprensión de estas variantes deriva buena parte de las desdichas de muchos países pequeños, que hasta hace muy poco se veían comprometidos a supeditar sus relaciones contractuales y de origen concesionario con empresas de países fuertes, a normas trazadas por éstos para la protección de sus propios intereses.

De aquí que el Gobierno de El Salvador tuvo perfecto derecho a declarar la caducidad de las concesiones ferroviarias si de un análisis de los hechos estimó que eran nocivos para la nación en su forma actual.

El presente trabajo lo divido en dos partes: la primera, un aspecto general doctrinario sobre el régimen de los servicios públicos, terminación de las concesiones y contratos; y la segunda, sobre los aspectos históricos y legales de las contratas y concesiones de los ferrocarriles en El Salvador y los cambios que han experimentado hasta transformarse en una empresa estatal denominada "Ferrocarriles Nacionales de El Salvador", abreviadamente "FENADESAL".

## INDICE

### PRIMERA PARTE

#### REGIMEN DE LOS SERVICIOS PUBLICOS

- I La obra pública. Contrato de obra pública. Contrato de concesión de obra pública.
- II El servicio público. Caracteres. Distintas formas de gestión.
- III La concesión de Servicios Públicos
  - a) Tesis contractual
  - b) Tesis del acto unilateral
  - c) Tesis del acto mixto
  - d) Tesis del contrato Administrativo
- IV Elementos de la Concesión
  - A) Elementos Reglamentarios
    - 1) Modalidades para la prestación de los servicios
    - 2) Tarifas
    - 3) Relaciones entre el concesionario y el consumidor:
      - a) Tesis de Derecho Privado
      - b) Tesis de Derecho Público
      - c) Tesis Mixta
  - B) Elementos Contractuales
    - 1) Exención de impuestos y subvenciones
    - 2) Garantías Operacionales
    - 3) Pactos entre el Estado como consumidor y los Concesionarios
    - 4) Contratos entre el concesionario y terceros consumidores.

V Terminación del Contrato de concesión de Servicios Públicos

Principios Generales

- a) La Revisión
- b) La Reversión
- c) La Intervención

VI Formas de terminación

- a) Cumplimiento del objeto
- b) Vencimiento del término
- c) Nulidad
- d) Revocación
- e) Rescate
- f) Rescisión
- g) Expropiación
- h) Caducidad

SEGUNDA PARTE

HISTORIA DE LAS COMPAÑÍAS FERROCARRILERAS

EN EL CALVALOR

I Introducción

II FERROCARRIL DE OCCIDENTE

CAPITULO I

Ramal Acajutla-Sonsonate

Ramal Sonsonate-Santa Ana

El Ferrocarril pasa a propiedad de la Nación

Contrato del Señor Scherzer sobre el Ferrocarril de Santa Ana-Ateos

Contrato con la Central American Public Works Company Limited

Contrato con The Salvador Railway Company Limited

Creación de una Comisión Interministerial-Celebración de Acuerdo

Consejo de Administración del Ferrocarril de El Salvador

Incumplimiento del convenio por parte de The Salvador Railway Company Limited

Caducidad de la Concesión

Creación de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma - Administración del Ferrocarril de El Salvador

### III FERROCARRIL DE ORIENTE

#### CAPITULO II

Contratas para la construcción del Ferrocarril

Intentonas Infructuosas

El Estado emprende los trabajos

Trabajos efectuados por el Gobierno

Se autoriza el arrendamiento o venta del Ferrocarril Oriental

Contrata con Oliverio Lorenzo Glover

Contrata Cabezas-Bonilla

Contrata Mazzini-Meardi-Quiroz

Contrata con el administrador del Ferrocarril Panamericano

Contrata Avalos-Keilhauer

Traspaso del contrato Avalos-Keilhauer

Contrata adicional Peralta-Keilhauer  
Carranza-Keilhauer

Contrata Hernández-Keilhauer

Contrata Bustamante-Keilhauer

Contrata Sasso-Keilhauer

Contratas Sasso-Sanz Agero

Convenio Gavidia-Stich

Contrata Bruyeros-Cure

Se somete a régimen de intervención la administración y manejo  
de la Compañía Ferrocarriles Internacionales de Centro América

Consideraciones jurídicas sobre la International Railways of  
Central America (IRCA)

Caducidad de la Concesión

### CAPITULO III

#### FUSION DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS ESTATALES

##### FES Y FENASAL

Aspectos Laborales

Pago de indemnización y bonificación del personal

Disolución del Sindicato de Industria Unión de  
Trabajadores Ferrocarrileros (UTF)

Cancelación del contrato colectivo de trabajo

Reglamentación y administración de los Ferrocarriles Nacio-  
nales de El Salvador

### CONCLUSIONES

## REGIMEN DE LOS SERVICIOS PUBLICOS

### I LA OBRA PUBLICA. CONTRATO DE OBRA PUBLICA

#### CONTRATO DE CONCESION DE OBRA PUBLICA

Las obras públicas tienen por objeto satisfacer necesidades propias de la Administración o de la colectividad; en el segundo caso contribuyen directamente a realizar una de las finalidades primordiales del Estado: el bienestar social.

El Estado lleva a cabo las obras públicas por sí o combina su ejecución por contrato o por concesión.

En el primer caso se establece una relación de Derecho Privado mediante la cual el contratista, por un precio determinado, realiza la obra y la entrega conforme a especificaciones por él aceptadas. En el segundo, surge una relación de Derecho Público que se caracteriza porque una vez terminada la obra en las condiciones estipuladas, el particular que la lleva a cabo goza de un estatuto especial y la explota durante cierto tiempo, para resarcirse de su inversión y obtener una ganancia razonable. Podría darse el caso de que mediante esta última modalidad el Estado encargase la construcción de un edificio o de cualquier otra obra que precisara para las necesidades propias de la administración; pero lo corriente es que dicho estatuto se emplea exclusivamente para crear y regimentar servicios públicos.

### II EL SERVICIO PUBLICO. CARACTERES. DISTINTAS FORMAS DE

#### GESTION

El servicio público compete titular y exclusivamente al Estado, y consiste en la satisfacción de una necesidad de interés general por medio de prestaciones o acciones de carácter no económico (p. ej.: la administración de justicia) o económica, de una manera continua, uniforme, regular y progresiva, y mediante una compensación directa e indirecta, pero siempre acorde con las posibilidades de la generalidad de los habitantes de un país. No hay que confundir los servicios públicos con los de utilidad pública, como las farmacias o los establecimientos que abastecen víveres. A veces no es fácil establecer el distingo, como el caso de los hospitales o de las aseguradoras, pero en la práctica hay acuerdo entre los autores para reconocer como servicios públicos la distribución de energía eléctrica, los muelles, los ferrocarriles y los sistemas de

comunicación (radio, teléfono, etc.). Situaciones de emergencia pueden determinar que el Estado declare de utilidad pública cualquier negocio o propiedad privadas, lo cual sujeta a dichos bienes a un régimen especial; pero éste es temporal y carece de la mayor parte de los requisitos determinantes del servicio público.

Actualmente un sector de la doctrina y de la jurisprudencia sostiene que el servicio público no sólo puede ser prestado o realizado por organismos estatales, sino también por personas o entes particulares o privadas. (Concesionario).

Los servicios públicos "propios" son los que la administración pública presta, directa o indirectamente, por así haberlo decidido o resuelto para satisfacer una necesidad a un interés general. Tal decisión implica un acto jurídico (legislativo o administrativo).

La prestación de los servicios públicos impropios se basa en una autorización o permiso de la administración pública para que el administrado o particular realice la respectiva actualidad.

En resumen, los caracteres del servicio público son:

- 1) Compete titularmente al Estado. Esta función puede delegarse por medio de un acto de concesión.
- 2) Consiste en una satisfacción de una necesidad colectiva. Este principio llamado del *uti-singuli* hay que entenderlo en su sentido más amplio, pues de lo contrario podría inducir a pensar que una carretera ó una empresa eléctrica con radio de acción local, no sirve a la comunidad entera. El carácter general del servicio no procede de su alcance geográfico o numérico sino de su propia naturaleza. Del principio anunciado en este párrafo se deduce también que los servicios se deben prestar sin discriminación alguna.
- 3) El servicio se traduce en prestaciones, en las cuales los beneficiarios son discernibles como una suma de casos individuales, o en acciones, que repercuten entre los consumidores del servicio de una manera más impersonal.
- 4) Las prestaciones o acciones pueden no tener carácter propiamente económico sino institucional, como el correo, la defensa nacional. Con excepción de las comunicaciones, estos servicios no se delegan.
- 5) Pueden tener carácter económico.

- 6) Deben ser contínuos.
- 7) Deben ser uniformes, o sea distribuidos al alcance de todas las regiones del país, prescindiendo hasta donde es posible de las diferencias de capacidad de absorción de parte de los distintos núcleos de la población. Esto se desprende del concepto de unidad y de armonía que debe prevalecer en la concepción de los planes de desarrollo económico nacional.
- 8) Deben ser regulares, ofreciendo la máxima seguridad de eficiencia, puntualidad y de estabilidad en las tarifas, además se prestan sin discriminación alguna, pues el sistema de cuasi contratación permanece abierto a quien quiera que desee entablarlo, salvo razones de sanidad y de seguridad públicas.
- 9) Son progresivos, porque la misión del Estado no se concibe sin una dinámica que permita no solo llevar las necesidades actuales, sino la ampliación y diversificación de esas necesidades.
- 10) Los beneficiarios directos e indirectos de los servicios deben compensarlos, ya que por su valor fijado en las tarifas, o por el impuesto, la contribución o la cuota que permitan al Estado financiar las respectivas entidades que los proporcionan.
- 11) Por último, debe señalarse que la cuatía de la retribución directa o indirecta por los servicios públicos debe ser adecuada a la calidad de esos servicios y al nivel de vida de la población en general. Es este un principio de equilibrio económico-social por el que vela el Estado aún cuando preste los servicios por medio de particulares concesionarios.

Las distintas formas de gestión de los servicios públicos son: por el Estado o por los particulares. Concuerta con la clasificación de los servicios públicos en propios e impropios.

Propios son los que están a cargo del Estado y que éste presta directamente por sí por administración o indirectamente a través de entidades "autárquicas" o de particulares.

Los impropios son los que prestan los particulares, de acuerdo a la reglamentación que dicta el Estado.

Gestión indirecta o impropia: la concesión. Cualquier contrato mediante el cual el Estado encomienda a una persona, natural o jurídica, la gestión de un servicio. La más típica forma de gestión indirecta de los servicios públicos está constituida por la Concesión.

### III LA CONCESION DE SERVICIOS PUBLICOS

#### SU NATURALEZA

Las tesis en torno a la naturaleza de la concesión administrativa son:

#### a) TESIS CONTRACTUAL.

Teoría clásica, de origen francés. Su base es subjetiva y formal, y encadena con la teoría de los poderes mínimos del Estado-Gendarme. Protege ilimitadamente los intereses del concesionario, pues sujeta los actos del Gobierno a la justicia común y transforma al instrumento de la concesión en un estatuto rígido durante todo su término de duración. Según esta tendencia, el Estado y el concesionario son personas iguales, únicamente con las obligaciones y los derechos estipulados en el pacto.

Esta tesis ya no se conserva en su forma tradicional en país alguno por las razones siguientes:

- 1) La teoría del Estado-Gendarme solo pudo mantenerse de una manera doctrinaria y en tanto duró la euforia de los derechos individuales absolutos, preconizada por las Revoluciones norteamericana y francesa. Hoy día, el Estado ha asumido múltiples obligaciones, impuestas justamente por el desarrollo del capitalismo y por el peligro que entraña para la colectividad la expansión incontrolada de las empresas.
- 2) La naturaleza y los efectos de una concesión dependen primordialmente de su objeto, que es la obligación del Estado de beneficiar al público. El hecho de que también deba velarse por el equilibrio financiero de la empresa delegada, a la cual se garantiza un estatuto especial y un margen de ganancias razonables, no implica someter al Estado a una equiparación de personerías con el conce-

cionario, desde el punto de vista subjetivo o formal. De aquí que la concesión sea una concesión aunque su apariencia instrumental sea un contrato.

- 3) Los derechos del concesionario nunca pueden ser ilimitados, ni siquiera dentro del marco del estatuto que le dio existencia, pues su fin es el lucro y no se puede esperar que nadie reduzca voluntariamente ganancias que considera lícitas, ni que mejore las condiciones del servicio que imparte, sino bajo la presión de la competencia o de la reglamentación oficial. El único instrumento de control es la reglamentación, que se hace posible si los derechos y obligaciones del Estado están taxativamente fijadas en un contrato. Las libertades de que goza una compañía de servicios públicos van en razón inversa de la medida de la protección al bien general que debe al Estado, el cual no obra por fines de lucro. La forma contractual, es pues, una relación jurídica imposible. Cuando el Estado encarga a una persona natural o jurídica la prestación de un servicio, delega su función pública, pero no puede renunciar al derecho y a la obligación de hacer que esa función delegada se cumpla adecuadamente.

#### b) TESIS DEL ACTO UNILATERAL

Teoría favorecida por autores alemanes, cuya base es totalmente objetiva y material, deriva del concepto del Estado Titular de múltiples obligaciones y derechos. Protege ilimitadamente los intereses del público, excluye la posibilidad de discutir puntos de hecho o de derecho en los tribunales y hace depender la existencia, el funcionamiento y los efectos de la concesión exclusivamente de un acto de gobierno.

Tampoco esta teoría es aceptable por las razones siguientes:

- 1) Solo se explica en concurrencia con el concepto del socialismo del Estado, en cualquiera de sus grados, todos los cuales descorazonan la iniciativa privada y tienden a supeditar por completo las garantías personales a una razón política. En países como los nuestros, poco desarrollados, y donde la lucha revolucionaria consiste en liquidar formas de vida semi-feudal para consolidar un régimen capitalista, nunca podría esperarse que las empresas tomasen a su cargo servicios públicos que por otra parte el Estado no está en capacidad de proporcionar, si su funcionamiento y sus efectos económicos para el concesionario dependen de una manera to-

tal de un acto de voluntad del Gobierno.

- 2) En los países altamente industrializados, los gobiernos disponen de una experiencia y de una asesoría técnica que hacen casi imposible la adopción de medidas caprichosas o empíricas en materia de servicios públicos, lo cual a su vez constituye una garantía institucional para las empresas. Por otra parte, el conglomerado social tiene una madurez política y una conciencia económica-social suficientes para velar por su conveniencia efectiva; lo cual es un freno para los actos del gobierno y un aval subsidiario para las empresas que prestan los servicios con eficiencia y moderación.

#### c) TESIS DEL ACTO MIXTO

Teoría moderna, favorecida en muchos países pero sobre todo en los del Ibero-América, en la cual se equilibran los puntos de vista subjetivos (carácter de las personas que intervienen en el acto) y objetivo (funciones y actos de esas personas) formal - (carácter del instrumento que origina la concesión) y material - (relaciones jurídicas que se derivan del instrumento). Se compagina con el sistema democrático que sin menoscabar los derechos individuales, reconoce al Estado amplias potestades para promover empresas, buscar la satisfacción de las necesidades colectivas y dictar una serie de disposiciones reglamentarias. En este sentido garantiza los intereses públicos y los del concesionario, y fija normas obligatorias para el Estado y para la empresa, sin mengua de la protección que aquél debe a la comunidad.

#### d) TESIS DEL CONTRATO ADMINISTRATIVO

El contrato postula la igualdad jurídica de las partes: produce una relación jurídica bilateral.

La Tesis del contrato administrativo ha surgido como una necesidad impuesta por la realidad. Se trata sencillamente de ciertas relaciones entre la Administración y los particulares nacidas por aplicación de una técnica contractual y cuyo régimen, sin embargo, difiere sensiblemente del aplicable a los contratos civiles. El contrato administrativo exige, desde luego, que uno de los sujetos contratantes, al menos, sea una entidad administrativa.

#### IV ELEMENTOS DE LA CONCESION

##### A) ELEMENTOS REGLAMENTARIOS

Son las normas de organización y funcionamiento del servicio, bien sea incluyendo dichas normas dentro del propio acto de la concesión; bien haciendo una revisión a las normas establecidas de antemano o a las que en lo sucesivo se establezcan por las leyes y reglamentos.

En esencia, los elementos reglamentarios de la concesión se reducen a: 1) Modalidades para la prestación de los servicios; 2) Tarifas y 3) Relaciones entre concesionario y consumidor.

##### 1) MODALIDADES PARA LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS

Las normas técnicas para la instalación y funcionamiento de los servicios públicos no pueden quedar al arbitrio de las entidades privadas que los prestan, ni sujetarse en forma alguna a pacto; razones de seguridad obligan al Estado a conservarse libre para fijarlas o modificarlas, ya sea en leyes de servicios públicos o por medio de reglamentos o acuerdos emitidos cuando lo considere necesario.

En El Salvador no existe un régimen adecuado de reglamentación operacional de los servicios públicos. El Reglamento del Servicio de los Ferrocarriles decretado el 4 de marzo de 1882, es prácticamente nulo frente a los términos de la concesión que amparó a la Empresa International Railway of Central America - conocida por IRCA, y carece en lo material y en lo formal de la amplitud, la concesión y las sanciones que debe abarcar un Reglamento de esta naturaleza.

Las leyes generales o especiales deben ser las que den todas las normas técnicas de construcción, conservación y explotación de los servicios públicos. El presente trabajo desarrolla únicamente el sistema de rescisión y de caducidad de concesiones y contratos en lo tocante a prestación de servicios cuando las compañías -y concretamente las de ferrocarriles- no se sujetan a las disposiciones de seguridad pública que protegen la vida y los bienes de las personas, o cuando violen disposiciones esenciales de orden público cuya finalidad es garantizar la eficiencia de los servicios. En ambos casos y para armonizar la función soberana del acto reglamentario con las obligaciones contractuales suscritas por el Estado, las compañías deben disponer de un plazo razonable para adaptar sus instalaciones y servi-

cios a las nuevas disposiciones que se ermitan, antes de que se les aplique la sanción de caducidad; obviamente, no se puede invocar el beneficio de tal plazo cuando se trata de reglamentaciones que han estado en vigor durante el tiempo prudencial necesario para que puedan haberse cumplido, aunque no hayan contenido sanción de caducidad. Asimismo, son modalidades para la prestación de los servicios, los requisitos para la comprobación de la idoneidad y responsabilidad del concesionario; el error a este respecto es imputable al Estado, salvo dolo cometido por el solicitante. Todo lo relativo a régimen laboral, a sistema de contabilidad, o condiciones de fiscalización y a pago de impuesto y contribuciones no exonerados, queda también sujeto a la potestad reglamentaria del Estado.

## 2) TARIFAS

Llámase así el precio que los consumidores aportan por el servicio que se les presta. A diferencia de los impuestos, solamente los pagan quienes hacen uso directo de la prestación, y redundan en favor de la compañía concesionaria, y no del Estado.

La fijación de tarifas no debe ser un acto arbitrario e irrazonable, sino proporcionado a la buena marcha del servicio público y a lo que el propio Estado cobraría, con criterio lucrativo, si él mismo prestara el servicio.

El Estado también puede subir las tarifas, si se hace estrictamente indispensable para la supervivencia de la compañía, o para una compensación temporal y razonable de nuevas inversiones suficientemente costosas y previamente autorizadas o plenamente consentidas por el Gobierno.

El aspecto que en materia de tarifas interesa al fin de nuestro estudio es que la renuencia a reconocerlas y ejecutarlas, da motivo a la imposición de la sanción de caducidad de la concesión. El fundamento de esta conclusión lo expresa Fraga así: Considerando que la concesión no es un contrato sino un acto complejo en el cual existe un elemento reglamentario, hay siempre la posibilidad de una modificación de él, y para ese caso es necesario determinar si el concesionario está obligado a aceptar la modificación y si ésta puede hacerse sin responsabilidad para la administración. La doctrina moderna ha considerado indudable que el concesionario está obligado a aceptar la situación

más onerosa; pero la administración debe limitarse también, como una carga, en razón de mantener el equilibrio financiero de la empresa.

### 3) RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL CONSUMIDOR

Existen tres tesis para explicar las relaciones entre las empresas de servicios públicos y los consumidores:

#### a) TESIS DE DERECHO PRIVADO

El consumidor acepta los términos en que se rinden los servicios, mediante un contrato libre de adhesión. Se descarta porque el concesionario solo tiene la libertad de actuar que le marca la concesión; el contrato de adhesión da derechos plenos a quien se adhiere.

El consumidor es un tercero que acepta las estipulaciones del Gobierno en la concesión. Se descarta porque no podrían haber bilateralidad, toda vez que el Gobierno no puede exigir del consumidor lo mismo que del concesionario.

#### b) TESIS DE DERECHO PUBLICO

La concesión crea la obligación de prestar el servicio en las condiciones estipuladas y modificadas por conveniencia pública. El concesionario cumple con prestar esos servicios a manera de intermediario; la acción por violación de tal sistema compete solo al Estado. Se descarta porque convierte la relación entre concesionario y consumidor en una nueva asociación coadyuvante, que no hace surgir entre ambos derechos y obligaciones verdaderas.

#### c) TESIS MIXTA

Regula la obligación que tiene el concesionario de prestar el servicio en los términos de la concesión (Derecho Público) y su derecho a demandar del consumidor el respeto al contrato que, sujeto a los términos de la concesión, suscribe con él (Derecho Privado).

### A) ELEMENTOS CONTRACTUALES DE LA CONCESION

Conjunto de disposiciones y condiciones que garantizan el equilibrio

financiero de la empresa, asegurándole cierto beneficio o por lo menos no privándola de él. Por equilibrio financiero se entiende la relación entre lo que se otorga a la empresa y lo que de ella se exige, entre su inversión y sus utilidades o la perspectiva de obtenerlos, todo debidamente conjugado.

Los elementos contractuales se distinguen por la circunstancia de que no podrían existir si el Estado explotase directamente el servicio público; primero porque el Estado opera sin fines de lucro y segundo, porque no podría concederse franquicias o seguridades a si mismo. Es práctica acostumbrada incluir en el instrumento de concesión el sistema de arbitraje para dilucidar los conflictos que surjan entre las partes; así lo dispone la concesión que existió con la empresa IRCA.

Desde el momento en que lo accesorio sigue la suerte de lo principal, la caducidad de la concesión, declarada por el Estado en uso y con aplicación de sus facultades reglamentarias, rescinde Ipso-facto todos los vínculos contractuales.

Los elementos contractuales de las concesiones son:

- 1) Exención de impuestos y subvenciones;
- 2) Las garantías operacionales;
- 3) Pactos entre el Estado y las compañías sobre servicios que deban proporcionarse a aquél en concepto de consumidor, y
- 4) Los contratos que celebre la compañía en terceros o con los consumidores, dentro de los límites de que goza.

#### 1) EXENCIONES DE IMPUESTO Y SUBVENCIONES

Con esta denominación nos referimos a aquellas ventajas o auxilios que reciben los concesionarios, bien porque la administración acuerde un desembolso económico a favor de ellos, bien porque los exima de alguna de sus obligaciones de caracter fiscal.

De aqui se deriva su clasificación en directos e indirectos.

- a) Auxilios indirectos: las exenciones fiscales, mediante las que se exime a los concesionarios, y por razón precisamente de ajustarse a determinadas condiciones dispuestas por la Ley,

del pago de los impuestos y cargas fiscales a que están sujetos. Estas exenciones suelen ser de carácter temporal.

- b) **Auxilio directo:** son aquellos que implican un desembolso efectivo de dinero del erario público a favor de particulares u otros entes administrativos.

Las subvenciones en su concepto amplio abarcan todo tipo de auxilio económico directo o indirecto otorgado por la administración.

Por su finalidad se dividen en:

Subvenciones económicas. Son aquellas que tratan de influir o condicionar la coyuntura económica.

Subvenciones públicas. Que son las concedidas a personas o empresas privadas que persiguen un fin de interés general; así, las que se conceden a concesionarios de servicios públicos en compensación a una limitación de tarifas impuestas por la administración; o a actividades benéficas o docentes.

Subvenciones administrativas que se conceden por una entidad pública superior (el Estado) a otras entidades administrativas inferiores.

## 2) GARANTIAS OPERACIONALES

Son las seguridades mínimas que otorga el Estado a los concesionarios para fomentar una mayor inversión, habilitando a los concesionarios a una competencia en condiciones de igualdad con otros posibles concesionarios del mismo género de servicio, y no degenerar en el monopolio. Poco a poco se fortaleció la tendencia a limitar la libertad absoluta de los inversionistas y se incorporó a nuestra legislación, la limitación de las concesiones a un plazo determinado hasta cincuenta años y la prohibición de los monopolios por nuestra Constitución Política.

Pueden calificarse también como garantías operacionales todas las cesiones y concesiones de carácter formal y contractual, no fiscales, que está dentro de las atribuciones del Estado conferir en su concepto de parte de un contrato que le es plenamente exigible.

Tenemos también como garantía operacional el plazo de la concesión. Los autores de Derecho Administrativo están de acuerdo en que el plazo es una típica garantía operacional. Si consideramos, como Duguit lo hace, que las cláusulas contractuales son las que no se conciben si el servicio público fuere explotado directamente por el Estado, resulta indudable que el término de la concesión tiene que reputarse como una cláusula de aquella naturaleza, dice Fraga.

No puede hablarse de un funcionamiento regular y continuo del servicio público, si el sistema de explotación o el concesionario cambian frecuentemente. Existen hábitos que deben adquirirse, para llegar a una explotación satisfactoria. Por otra parte, la concesión supone, a menudo, grandes capitales invertidos en la explotación del servicio concedido, dice JEZE.

3) PACTOS ENTRE EL ESTADO COMO CONSUMIDOR Y LOS CONCESIONARIOS

El Estado actúa como una persona de Derecho Privado que obtiene y paga un servicio, el hecho de que la relación figure en el instrumento de concesión y no en un contrato separado, no afecta los derechos y obligaciones de las partes.

4) CONTRATOS ENTRE EL CONCESIONARIO, Y TERCEROS CONSUMIDORES

Para que estos pactos se conceptúen como elementos contractuales es preciso que concurren las circunstancias siguientes:

- a) Que se ajusten a los términos de la concesión.
- b) Que su término de duración no exceda del que se pactó con el concesionario y
- c) Que no violen disposiciones reglamentarias y legales ni en su parte formal ni en su parte operacional.

## V - TERMINACION DEL CONTRATO DE CONCESION DE SERVICIO

### PUBLICO

#### PRINCIPIOS GENERALES

Los instrumentos constitutivos de los servicios públicos son esencialmente temporales y finalizan por mutuo consentimiento o por causa determinada. En ambos casos el Estado debe proteger con amplitud los intereses nacionales, no pudiendo conceder esperas. Materialmente, la terminación de concesiones y contratos se perfeccionan con los mismos requisitos con que se crearon.

Estimamos que es ociosa la discusión técnica sobre la diferencia entre la caducidad y la rescisión, y entre la caducidad y la prescripción; nuevamente hallamos en esa discusión un afán de confundir los campos del Derecho Privado y del Derecho Público. Lo que importa es mantener el principio de que en cualquier tiempo en que se producen infracciones que atacan o aniquilan radical y directamente el interés o el servicio público que se quiso satisfacer, aun antes de caducar el plazo por el cual se concedió, el Estado puede retirarlas, en virtud de una facultad irrenunciable que emana de su poder soberano y de su poder de policía.

#### a) LA REVISION

El Estado puede juzgar que la operación de determinada compañía de servicios públicos es beneficiosa; pero que los elementos reglamentarios de la concesión ya no se adaptan a la realidad nacional ni garantizan suficientemente los intereses de la comunidad, ofrece entonces a las empresas una fórmula de revisión de las concesiones, para que cobre vigencia dentro del plazo del estatuto original.

La denegatoria de la empresa a aceptar esa revisión se conceptúa como motivo de caducidad de la concesión.

La revisión, pues, es una previsión conciliatoria de las que pueden esperarse buenos frutos en países como el nuestro, con una economía

y un desarrollo político-social que han superado ya la época en que se otorgaron las concesiones de servicio público que ahora sofocan la economía general.

La renegociación no puede referirse a la parte contractual de una concesión sino exclusivamente a la parte reglamentaria. El estado debe apegar su propuesta de renegociación a la defensa de los intereses nacionales que le están encomendados, pero sin apartarse de la equidad y de su misión de velar por el equilibrio financiero de la empresa, sin el cual los particulares nunca podrían hacerse cargo de la operación de los servicios públicos.

#### b) LA REVERSION

La reversión es un estado posterior a la terminación del instrumento del servicio público. Es principio universalmente aceptado y tiene un fundamento de equidad: las empresas están suficientemente pagadas con las ventajas y ganancias obtenidas bajo el régimen privilegiado y cuasi-monopolístico de que disfrutaron gracias a la concesión, por lo cual deben compensar al Estado cediéndole gratuitamente sus bienes, derechos y acciones a la terminación del plazo de vigencia del instrumento respectivo. La reversión está ordenada en El Salvador constitucionalmente al terminar la concesión Art. 149 C.P.

#### c) LA INTERVENCION

Otro sistema conexo de la terminación de los instrumentos del servicio público es la intervención. Se impone para garantizar el cumplimiento de las responsabilidades propias de las empresas. La intervención es una medida de orden público y debe conservarse siempre como una defensa expedita y efectiva en manos del Estado. Por todos conceptos es conveniente reglamentarla dentro de las leyes especiales que se refieren a los servicios públicos.

## VI - FORMAS DE TERMINACION

Con referencia a los servicios públicos suele hablarse de Estatización, Municipalización, Socialización y Nacionalización.

Estatizar y Municipalizar, significan por principio general, que los servicios serán prestados por el Estado, sea por el Estado, propiamente dicho o por las Municipalidades respectivamente.

La Socialización, no es precisamente una forma de prestación del servicio, sino una tendencia o aspiración económico-social que quiere sustraer los servicios públicos de manos de los administrados para trasladarlos al Estado, con la pretensión de que las supuestas ganancias no queden para el individuo sino para la Sociedad,

Aunque substancialmente la Nacionalización, lo mismo que la Estatización y la Municipalización, implique traslado de la prestación del servicio público al Estado, hay un matiz que permite diferenciar aquél término de éstos últimos: Estatizar o Municipalizar la prestación de un servicio público significa que tal servicio será prestado por el Estado o la Municipalidad, lo que generalmente ocurre con un servicio público creado "ab-initio" por el Estado o la Municipalidad; en cambio Nacionalizar un servicio público significa que un servicio o actividad que hasta hoy está prestado o ejercido por los administrados en lo sucesivo lo será por el Estado, por haber éste adquirido la respectiva Empresa a través de cualquier medio jurídico idóneo: donación, compra-venta expropiación, rescate, caducidad, etc.

Es lo ocurrido entre nosotros en el servicio público ferro-portuario, que actualmente hállese a cargo del Estado, en tanto que anteriormente estaba a cargo de empresas particulares concesionarias.

Los instrumentos de constitución de los servicios públicos terminan además del mutuo consentimiento, por las vías siguientes: cumplimiento del objeto, vencimiento del término, nulidad, revocación, rescate, rescisión, expropiación, renuncia, caducidad.

Interesa especialmente examinar las formas siguientes:

a) CUMPLIMIENTO DEL OBJETO

La concesión es siempre temporal.

b) VENCIMIENTO DEL TERMINO

Termina como cualquier otro contrato administrativo por expiración del plazo.

c) NULLIDAD

Es la extinción de un acto administrativo por el órgano jurisdiccional competente, basada tal extinción en vicios de legitimidad.

d) REVOCAION

Por tal se entiende la extinción de un acto administrativo dispuesta por la propia administración pública, para satisfacer actuales exigencias del interés público o para restablecer el imperio de la legitimidad.

Solo procede en supuestos de discordancia actual del acto con el interés público o de violación originaria del orden jurídico positivo.

La revocación por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, tanto puede referirse a actos administrativos simplemente, como a contratos administrativos.

e) RESCATE

Tiene lugar cuando en el contrato de concesión se prevee expresamente que a la terminación del mismo, los bienes que sirven para la explotación del servicio pasarán a la administración.

En el rescate la actividad cesa a cargo del concesionario, pero continua a cargo del Estado, pues el rescate es una medida de reorganización del servicio, mediante la cual la administración pública extingue la concesión y se hace cargo directo de la respectiva prestación.

La revocación como el rescate extinguen el respectivo acto, ambos institutos solo actúan y proceden por razones de interés público, mediante indemnización. El rescate solo se refiere a contratos ad-

ministrativos.

f) RESCISION

Se formaliza en juicio declarativo, por las causales previstas en el contrato, en la parte contractual de la concesión o en las leyes civiles de observancia general.

La rescisión de la parte contractual de una concesión hace caducar automáticamente la parte reglamentaria de ésta, porque la concesión es un sistema unitario que no puede subsistir parcialmente, dada la índole de los intereses que afecta.

g) EXPROPIACION

"Por causa de utilidad pública o de interés social, legalmente comprobado, y previa una justa indemnización", dice el Art. 138 de la Constitución Política de la República.

Esta norma es de observancia general y contra ella no se yergue inamovilidad de estatuto alguno, incluso contratos y concesiones de servicios públicos; el único requisito para la legitimidad del acto es que se verifique de conformidad a la ley.

La expropiación tiene lugar cuando no hay cláusula de rescate. En tal caso, si terminara la concesión, el poder concedente quiere quedarse con los bienes de explotación del servicio, debe expropiarlos en la forma legal, cumpliendo con los requisitos constitucionales.

h) CADUCIDAD

La declara el Estado por medio de un Acto Legislativo, con vista de la violación plenamente establecida de principios reglamentarios de la concesión y graves irregularidades comprobadas en la prestación del servicio público.

Los principios violados deben ser de índole esencial para el interés o el servicio público que se propone la concesión, o para el mantenimiento de la Soberanía Nacional.

La caducidad, en otros términos, no es una pena; es un procedimiento jurídico para asegurar la continuidad del servicio público.

Las concesiones pueden concluir antes de la expiración del término que en ellas se estipula, cuando cesa el objeto para que fueron otorgadas o cuando el concesionario deja de cumplir algunas de las obligaciones que impone la propia concesión.

La caducidad no es otra cosa que la declaratoria de rescisión de un contrato en la esfera administrativa.

## HISTORIA DE LAS COMPAÑÍAS FERROCARRILERAS EN EL SALVADOR

### I INTRODUCCION

El trabajo que desarrollaré en esta etapa es más narrativo que analítico y los datos que aparecerán se encuentran regados en Diarios e Informes Oficiales.

Quedan, pues, compilados las principales contrataciones y convenios del proceso ferrocarrilero que empezó con la necesidad de conectar los centros de población más importantes de la República.

Dividiremos la Historia de las Compañías Ferrocarrileras en El Salvador en dos zonas: Ferrocarril de Occidente y Ferrocarril de Oriente.

### II FERROCARRIL DE OCCIDENTE

#### CAPITULO I

##### RAMAL ACAJUTLA-CONSONATE

#### Primera Contrata

Desde 1872 el Gobierno de El Salvador había celebrado contrataciones con el señor Juan L. Buerón. Esta contratación significaba un privilegio para Buerón sin que el público o el Estado obtuvieran ganancias o utilidad positivas. Esa vinculación impedía que se celebraran nuevos contratos para la construcción de Ferrocarriles. La sección del Ferrocarril que funcionaba entre San Salvador y Santa Tecla, demostraba que estas empresas podían sostenerse con ganancias sin ser una carga para la nación (1).

(1) Memoria de Gobernación y Fomento del Ministro Daniel Angulo,  
Diario Oficial No. 56, Tomo 12 de 1882.

En esa época, en vista del incremento que tomaba el tráfico y existiendo sistemas de comunicación tan primitivos, el Supremo Gobierno celebró contrata con don Francisco Camacho con fecha 9 de abril de 1881 para el trazo y explotación de una línea férrea por tracción a vapor entre el Puerto de Acajutla y la ciudad de Consonate. El 2 de marzo de 1882 fue aprobada la referida contrata por la Asamblea Legislativa (2).

El señor Camacho con los señores Encarnación Mejía, Francisco Medina, J. Mauricio Luke, José María Fernández, Juan Magee, L.A. Campbell, Manuel Trigueros, Eugenio Aguilar y Francisco Aguilar constituyeron una sociedad anónima bajo la denominación de "Compañía del Ferrocarril de Acajutla" (3).

La Cámara de Diputados de la República considerando que estaban ya contratados varios ferrocarriles para ponerse al servicio público el 28 de marzo de 1882 se publicó el Reglamento del Servicio de los Ferrocarriles consignándose en él una serie de disposiciones relativas a derechos, obligaciones y garantías que esta clase de empresas tendrían en El Salvador. (4)

Los trabajos se realizaron con toda puntualidad. En Abril de 1882, el Diario Oficial publica un editorial sobre el Ferrocarril de Acajutla en los siguientes términos: (5)

"LA VIA FERREA DE ACAJUTLA A SONSONATE". Por datos oficiales y particulares sabemos que han sido desembarcados con toda felicidad las locomotoras y los carros, tanto de pasajeros como de carga, para el Ferrocarril de Acajutla a Sonsonate. A consecuencia de las grandes dimensiones de las locomotoras y de algunos carros, fue preciso desarmarlos a bordo, para así facilitarles el desembarque. Una vez poseedora la Empresa de

(2) Diario Oficial No. 56, Tomo 12 de 1882.

(3) Diario Oficial No. 38, Tomo 12 de 1882.

(4) Diario Oficial No. 72, Tomo 12 de 1882.

(5) Diario Oficial No. 90, Tomo 21 de 1882.

estos útiles, no pasará tal vez ni un mes sin que se inaugure la vía, según nos aseguran varias personas concedoras de este particular. Las aspiraciones del país a este respecto van a ser cumplidas satisfactoriamente muy en breve, y esto debe animarnos para levantar nuestras esperanzas para lo futuro. En materia de caminos, lo difícil es comenzar; pero una vez dado el primer impulso todo se facilita. Por la vía del Puerto de Acajutla a Sonsonate nos vendrán los materiales para la construcción de la que debe llegar a Santa Ana, y así sucesivamente.

Siendo, como es, un hecho la terminación de la línea férrea de que nos ocupamos, no será demás que el público sepa que la Sociedad Anónima del Ferrocarril ha emitido 4,000 acciones de \$100.00 cada una sobre las cuales será efectiva la garantía del Gobierno en un 12% al año; y que dicha Sociedad se ha constituido de la siguiente manera: Junta Interventora; Presidente, don Encarnación Mejía; Primer Interventor, don Manuel Trigueros; segundo Interventor don J. M. Duke; Suplentes: primero, don José María Fernández; segundo, don Eugenio Aguilar. Director, don J. Francisco Aguilar. De hoy en adelante tendremos el cuidado de informar al público de los trabajos que vayan realizándose en la vía férrea, y permítasenos, desde ahora felicitar a la nación, por la valiosísima mejora, que va adquirir dentro de pocos días merced al patriotismo del Gobierno, y al estricto cumplimiento de sus deberes por parte de los empresarios de tan importante obra".

El 10 de mayo de 1882 el señor A. J. Scherzer daba aviso a San Salvador de que había hecho la primera excursión en la máquina número 1, trabajando ella perfectamente.

El 4 de junio de 1882 fue inaugurado el Ferrocarril. Llegó en esa fecha la primera locomotora arrastrando un convoy con pasajeros y carga a la ciudad de Sonsonate. (6)

(6) Diario Oficial No. 122 de 1882.

RAMAL CONSONATE-SANTA ANA

Segunda Contrata con Camacho

El 29 de noviembre de 1881 se firmó un contrato entre el Gobierno representado por el sub-secretario doctor Antonio J. Castro, por una parte y don Francisco Camacho, por la otra, para la construcción y explotación de un ferrocarril a vapor de Sonsonate a Santa Ana. (7)

Se hicieron las concesiones siguientes:

- 1a) Privilegio exclusivo por cincuenta años, contados desde que la vía estuviera abierta al público y explotación no privilegiada por otros cuarenta y nueve años;
- 2a) Cesión gratuita de los terrenos nacionales que se necesitaren para la vía;
- 3a) Importación libre del material necesario para la construcción, explotación y conservación;
- 4a) Exención de todo impuesto de timbre para los documentos procedentes de la empresa;
- 5a) Libre telégrafo;
- 6a) Garantía por treinta años de un interés del 10% anual sobre el capital presupuesto, aumentado con un 30%;
- 7a) Adelanto de las tres últimas anualidades del interés garantizado;
- 8a) Exención del servicio militar y civil de todos los empleados de la empresa;
- 9a) Poder conducir, previa indemnización cualquier manantial de agua que la empresa necesitara.

(7) Diario Oficial No. 230 y sig. de 1882.

El presupuesto del ferrocarril fue aprobado por el Gobierno. El Contratista propuso al público la organización de una sociedad anónima para la ejecución de la empresa exponiendo las bases de la propuesta.

Esta fue aceptada y el 31 de julio de 1882 se firmó un contrato entre Camacho por una parte y los tenedores de billetes y el gobierno por la otra.

Posteriormente y al tiempo de la revolución dirigida por el General Francisco Menéndez se procedió a la revisión de los contratos y concesiones otorgadas. El gobierno revisó la del ferrocarril habiendo llegado a la conclusión que esta segunda contrata era inconveniente para el Estado.

Resultaba que todo el contrato, dada su ejecución financiera, aparecía desventajoso para el Estado por las siguientes razones:

- 1o) muy elevado el presupuesto de gastos;
- 2o) excesivo el tipo de interés y plazo garantizado;
- 3o) porque dados los recursos de El Salvador, las amortizaciones otorgadas en favor de la empresa eran demasiado fuertes y algunas de ellas imposibles.

En virtud de convocatoria hecha por el señor Ministro de Fomento se verificó la Junta de Accionistas, para tratar sobre algunos puntos de la contrata proponiéndose las siguientes modificaciones:

- 1a) rebajar la garantía de 10% a 6% anual; 2a) disminuir el término de la garantía de 30 años a 10, contándose para cada sección, desde el momento en que sea puesta al servicio público. Los accionistas compenetrados de la necesidad de llevar a cabo la obra determinaron: conceder la rebaja de la garantía del 10 al 6% anual sobre el valor nominal de las acciones y fijar el tiempo de la garantía en 3 años contados desde el día en que, terminado el ferrocarril, sea entregado a los accionistas, quedando...

**comprendidas en los ocho años expresados los 3 de anticipo de garantía concedidas al contratista en el convenio primitivo. (8)**

Después se entablaron negociaciones que culminaron con la celebración de un contrato entre el Gobierno de la República y don Francisco Camacho y la sociedad The Salvador Railway Construction Co.

El Gobierno confirma en favor de la Compañía anónima del Ferrocarril de Consonate a Santa Ana, las siguientes concesiones que fueron otorgadas en el contrato fundamental de 29 de noviembre de 1881:

1o) la compañía tendrá privilegio exclusivo para concluir por medio de don Francisco Camacho y para explotar por su cuenta la vía férrea entre Consonate y Santa Ana.

El privilegio exclusivo de explotación durará cincuenta años desde el día en que la vía esté abierta al tráfico público, no pudiendo establecerse durante ese término otra vía férrea entre Consonate y Santa Ana.

A la expiración del privilegio el Gobierno tendrá el derecho de comprar el camino a justa tasación de peritos; y si no lo hiciere, la compañía continuará explotándolo sin privilegio, por otros cuarenta y nueve años a cuyo vencimiento la vía con todas sus dependencias pasará a ser propiedad nacional sin indemnización alguna. Y todos los privilegios, derechos, obligaciones que contienen esta clase de contratos. (9)

El anterior contrato no tendría aplicación, porque la Asamblea Nacional no le daría aprobación. En efecto, el 16 de septiembre de 1886 se emitió el siguiente decreto: (10)

(8) Diario Oficial No. 233 del 16 de Oct. de 1885.

(9) Diario Oficial Nos: 255-254-257-258 y 259 del 4, 5, 7, 9 y 10 de noviembre de 1885.

(10) Diario Oficial No. 224, Tomo 21 de 1886.

" El presidente provisional de la República de El Salvador, a sus habitantes, CABED: que la Asamblea Nacional constituyente ha decretado:

EL CONGRESO NACIONAL CONSTITUYENTE DE LA REPUBLICA,  
CONSIDERANDO:

1a.) Que el Poder Ejecutivo, representado por el Ministro de Fomento, celebró el 2 de Noviembre del año próximo pasado con don Francisco Camacho, en su nombre y representación de los tenedores de billetes resellados de la deuda consolidada, y con la sociedad denominada "The Salvador Railway Construction Company Limited", una contrata para la continuación de un ferrocarril de vapor entre Santa Ana y Consonate; novando con ella y dejando sin efecto otra contrata celebrada por el mismo Poder Ejecutivo con el expresado señor Camacho, el 29 de noviembre de 1881, sobre construcción y explotación del mencionado ferrocarril; lo mismo que otra contrata de 31 de julio de 1882 entre el mismo señor Camacho y los tenedores de billetes de la deuda consolidada, en que el Gobierno intervino; otra de 5 de agosto de 1882, entre el gobierno y Camacho para la ejecución de la anterior; los acuerdos ejecutivos de 7 de agosto de 1882 y 29 de marzo de 1885 sobre la misma materia, y el decreto de 6 de abril de 1882 autorizando el señor Camacho para hipotecar los impuestos destinados a la amortización de las obligaciones procedentes de esas contratas; garantizando a la sociedad inglesa, de que se ha hecho referencia, el pago de doscientos mil libras por ciento setenta mil que recibía de mutuo;

2a.) Que tanto las contratas novadas, como la última sustituidas a ellas, han sido celebradas sin llenar las prescripciones establecidas precisamente para estos casos, por los artículos 2821 a 2824 de la Codificación de 1875, con cuyo motivo, no tienen ni han tenido ningún valor legal;

3a.) Que además de su absoluta ilegalidad, si bien la última con que se ha sustituido a los anteriores, contiene condiciones menos onerosas para el país, es fuera de duda que existe una gran desproporción entre las utilidades y los gravámenes que ella produce, por lo cual es absolutamente inaceptable, atendiendo a los intereses nacionales; y

4a.) Que en tal virtud, es necesario conciliar en cuanto sea posible, los intereses públicos con los particulares, adaptando una forma equitativa para desvincular los intereses de hecho comprometidos en esa negociación.

DECRETA:

Art. 1° Desapruébase la contrata celebrada en 2 de noviembre del año próximo pasado entre el Poder Ejecutivo por una parte, don Francisco Camacho y la sociedad "The Salvador Railway Construction Company Limited", por otra, quedando en consecuencia sin valor alguno toda negociación sobre construcción y explotación del Ferrocarril proyectado entre Santa Ana y Consonate.

Art. 2° El Ejecutivo hará que se liquide la cuenta del señor Camacho, abonándole en ella la parte de ferrocarril construída y los materiales existentes, al precio que determine un valúo pericial.

Art. 3° El Ejecutivo reconocerá como crédito contra la Nación, lo que se adeude a la sociedad "The Salvador Railway Construction Company Limited", en virtud del contrato de mutuo de doscientos mil libras que ella celebró con el señor Camacho, debiendo proceder la correspondiente liquidación: arreglará con la expresada compañía la mejor manera de efectuar el pago, debiendo obtener de ella el traspaso de todos sus derechos y garantías contra el deudor; según convenio celebrado el 10 de abril de 1883 y demás que hubiere obtenido; y cargará en cuenta al señor Camacho, la suma que conforme a este artículo se liquide con la compañía acreedora.

Art. 4° Serán devueltos a los accionistas del ferrocarril los billetes resellados de la deuda pública con que suscribieron, liquidando con ellos lo que tengan recibido por razón del cuatro por ciento, y arreglando el déficit de este interés, que también será cargado en la cuenta del señor Camacho.

Art. 5° Se faculta al Poder Ejecutivo, para que, si las rentas lo permiten, continúe por cuenta de la Nación el expresado Ferrocarril, y en caso contrario, para que lo grave, enajene o arriende con las formalidades de ley.

Art. 6° El Gobierno dará cuenta la próxima legislatura, del uso que haya hecho de las facultades que se le confieren en el presente decreto.

La Asamblea Legislativa del año de 1887 también desaprobó el arreglo. El 23 de marzo de ese año se emitió un decreto que dice: (11)

"CONSIDERANDO: que la contrata para la continuación del Ferrocarril de Consonate a Santa Ana, hecha con fecha 2 de noviembre de 1885 entre el Gobierno de la República y el señor don Francisco Camacho, por sí y a nombre de los tenedores de billetes resellados y de la sociedad denominada "The Salvador Railway Construction Company Limited" es notoriamente gravosa para la nación;

"Que el Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Fomento ha exitado a este Congreso para que procure el arreglo de las cuestiones originadas por los contratos sobre ferrocarriles, celebrados con el Señor Camacho,

Que el establecimiento de las bases para aquel arreglo exige un estudio serio y detenido y además conocimientos especiales y completos del actual estado de la cuestión, para poder dictar una resolución acertada.

DECRETA:

Art. 1° Desaprúebase la contrata a que se ha hecho referencia, en el primer considerando.

Art. 2° Facúltase al Poder Ejecutivo para que, entrando en transacción con el señor Camacho, arregle de la manera más conveniente a los intereses de la nación y bajo la base de que el Estado sea dueño de la vía férrea, todas las dificultades que han surgido de las contratas expresadas, debiendo someter el arreglo que hiciere, a la aprobación de esta asamblea.

Art. 3° El presente decreto comenzará a regir, desde el día de su publicación.

(11) Diario Oficial No. 74, Tomo 22 de 1887.

EL FERROCARRIL PASA A PROPIEDAD DE LA NACION

El Sub-Secretario de Hacienda doctor Francisco Arriola y el señor Camacho convinieron en un arreglo, el cual fue aprobado por el Congreso por Decreto Legislativo de 25 de Abril de 1887.

Los términos del arreglo son los siguientes: (12)

"1a.) Camacho dará al Gobierno ciento sesenta mil pesos de la deuda de primera clase y doscientos cuarenta mil de la tercera. Igualmente dará Camacho al Gobierno, en bonos de tercera clase, doscientos ochenta y cinco mil pesos, con que éste se ha suscrito al Ferrocarril de Santa Ana.

"2a.) Camacho traspasará al Gobierno el derecho de propiedad que tiene sobre tres mil acciones del Ferrocarril de Acajutla, y, además, concede todos los derechos que le asisten por el contrato de construcción del ferrocarril de Santa Ana.

En esa virtud, el indicado ferrocarril de Santa Ana pertenecerá a la Nación y Camacho entregará todos los útiles y materiales existentes, según el inventario que ha presentado al Ministro de Fomento; y las otras obligaciones que Camacho ha contraído a favor de "The Salvador Railway Construction Company Limited", quedan a cargo del Gobierno, debiendo pagar Camacho todas las demás deudas que tiene la empresa de dicho Ferrocarril de Santa Ana.

3a.) El Gobierno da a Camacho cuatrocientos cuarenta y cinco mil pesos en bonos de cien pesos cada uno amortizables en un cinco por ciento de los aforos de las mercaderías que se importen por los Puertos de la República. Estos bonos devengarán el interés de cuatro por ciento anual, pagadero al tiempo de hacerse la amortización respectiva. La emisión de dichos bonos se divide del modo siguiente: doscientos cuarenta y cinco mil pesos, para amortizarlos en la aduana La Libertad, ciento veinte mil pesos en la Aduana de La Unión, y el resto, o sean, ochenta mil pesos, en la de Consonate.

(12) Diario Oficial No. 98, Tomo 22 de 1887.

4a.) En garantía de la presente obligación el Gobierno da en prenda al Señor Camacho, en segundo lugar, las tres mil acciones del Ferrocarril de Acajutla, las que entrarán en depósito al Banco Internacional pero si el Gobierno necesitase de esta garantía, la podrá cambiar por otra, de acuerdo mutuo con Camacho.

5a.) Después de gravado este contrato por la Honorable Asamblea Nacional, Camacho dará orden al Banco para que devuelva a los suscriptores particulares en la empresa del ferrocarril, los billetes existentes en el mismo establecimiento.

6a.) Los Administradores de las Aduanas solo recibirán en pago del 5% consignado, el papel emitido a favor de Camacho, por cuatrocientos cuarenta y cinco mil pesos que se le entregaban"

#### CONTRATO DE MR. SCHERZER SOBRE EL FERROCARRIL DE SANTA ANA-ATEOS

Por decreto legislativo de 25 de abril de 1891 se aprobó una propuesta presentada por Mr. Juan Alberto Scherzer sobre la terminación del ferrocarril de occidente y allí mismo se autorizó al Poder Ejecutivo para que celebrara la contrata con el mencionado Mr. Scherzer. El mencionado señor en calidad de concesionario se obligaba a construir por cuenta y riesgo del gobierno un ferrocarril a vapor que uniera Santa Ana con un punto inmediato al pueblo de Ateos pasando por las poblaciones de Titio del Niño, el chilamatal y Coatepeque. (13)

El Gobierno carecía de recursos para pagar el valor de la construcción del ferrocarril pactado con Mr. Scherzer, por tal razón en el numeral 14 del contrato antes referido se estableció que el contratista recibiría el pago por la construcción del ferrocarril y demás gastos, procedentes del contrato en bonos de la República por una suma nominal de 500.000 libras esterlinas.

La casa inglesa BROWN JOHNSON & CO., emitió los bonos por su valor nominal de 500.000 libras esterlinas devengando el 6% de interés anual y uno por ciento de fondo de amortización acumulativo. La garantía de tales bonos era el 10 por ciento de los impuestos aduaneros y también una primera hipoteca sobre la línea de Ateos a Santa Ana con un trayecto de 30 millas. (14)

CONTRATO CON LA CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED

En 1894 Mr. Scherzer formó una compañía bajo la denominación "CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED" empresa que continuaría los trabajos de construcción del ferrocarril del occidente. Por decreto legislativo de 14 de marzo de 1894 fue autorizado el Poder Ejecutivo para celebrar una contrata con Mr. Marcos James Town Kelly para el pago de la deuda exterior de la República y terminación del ferrocarril de Ateos y Santa Ana y a Santa Tecla o San Salvador. (15)

La contrata contiene los siguientes puntos:

PRIMERO: LA CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED se comprometía a hacer lo siguiente:

- a) Pagar el saldo del empréstito negociado por la República en Londres en 1889, y que era de (273,300) doscientas setenta y tres mil ochocientas libras esterlinas.
- b) A pagar el empréstito del Ferrocarril de Santa Ana, cuyo saldo era de L481.150 (cuatrocientas ochenta y un mil ciento cincuenta libras esterlinas).
- c) A completar la construcción del ferrocarril a Santa Ana en los términos del contrato con don Juan Alberto Scherzer aprobado por el Congreso el 8 de mayo de 1891.

(14) Apuntes Históricos sobre la Deuda Externa de El Salvador, Boletín del Ministerio de Hacienda, No. 8 octubre de 1928.

(15) Diario Oficial No. 88, Tomo 30 de 1894.

- d) A completar la construcción del Ferrocarril a Ateos a Santa Ana.
- e) A reparar y poner en buen estado para un servicio que correspondiera a las necesidades del país la línea férrea entre Acajutla y Ateos.
- f) Cuando llegue el caso de construirse un nuevo muelle en el Puerto de Acajutla y en la playa denominada Puerto Viejo, la Compañía se comprometía a extender sus rieles hasta dicho muelle.
- g) A rectificar en el caso del que el Gobierno no lo hubiese hecho antes de entregarla la línea entre Ateos y la Ceiba, a modo de desviarla de los puentes de madera en los ríos de Ateos y Talnique, y que pasase sobre los viaductos de hierro de la línea de Santa Ana en los mismos ríos.

SEGUNDO: Las fechas para el cumplimiento de los compromisos adquiridos con la Compañía en el Artículo anterior eran las siguientes:

- a) Para la entrega al Gobierno de doscientas mil libras esterlinas de bonos de los empréstitos, seis meses contados desde la aprobación del presente contrato por el Congreso; y para la entrega del resto, un período de tiempo que no pasaría de los doce meses siguientes.
- b) Para completar las líneas férreas dieciocho meses, contados desde la fecha en que la fueran entregadas en virtud de dicho contrato.

La Compañía se reservaba el derecho de abrir al tráfico público cada sección a medida que la construyera.

TERCERO: La Compañía se comprometía, tan luego como hubiera entrado en la propiedad de los Ferrocarriles, a hacer por su cuenta, en los mismos bancos que hicieran la emisión de los dos empréstitos, al servicio de intereses y amortización después de esa fecha, y tal como estaba pactado en los respectivos bonos generales, mientras no hubiera recogido totalmente las setecientas cincuenta y cuatro mil novecientas cincuenta libras esterlinas que componían la deuda externa de El Salvador.

El servicio se haría únicamente en favor de los bonos que no hubieren sido entregados al Gobierno.

CUARTO: Era convenido que la Compañía efectuaría la entrega material de los títulos de ambos empréstitos depositándolos a la orden del Gobierno en Londres, y en el banco que el mismo banco designaría. La entrega se haría con intervención de un representante de El Salvador en aquella ciudad, el cual así como el banco otorgaría el recibo correspondiente a la Compañía, poniendo en los bonos un sello de caracteres grandes que marcará también los cupones con la palabra "CANCELADO".

Los respectivos bonos generales de los dos empréstitos deberían ser depositados de la misma manera, tan luego como lo hubieran sido las setecientas cincuenta y cuatro mil novecientas cincuenta libras esterlinas de bonos.

QUINTO: La Compañía convenía en entregar al Gobierno a título de reembolso, la suma de cincuenta mil libras esterlinas en acciones saldadas de las mismas que constituyen su capital, y por consiguiente, con goce de todos los derechos que son inherentes a estas. Con ellas el Gobierno reembolsaría, a su vez, a los que habían adquirido certificados de aduana por razón de los veinticinco centavos oro establecidos por decreto legislativo de 10. de octubre de 1892; y a los empleados públicos a quienes se les había hecho el descuento del cinco por ciento de su sueldo aplicable a la construcción del Ferrocarril de Ateos a Santa Tecla. Con las mismas acciones quedarían redimidas las quince mil libras esterlinas de bonos del ferrocarril de Santa Ana, comprados por el Gobierno al concesionario señor Scherzer, según acuerdo de 16 de septiembre de 1893.

La entrega de las cincuenta mil libras esterlinas en acciones saldadas tendría lugar dentro de los seis meses siguientes, a la aprobación de dicho contrato por el Poder Legislativo.

La Compañía entregaría, además, al Gobierno hasta la suma, de veinte mil libras esterlinas en sus acciones saldadas, con las cuales reembolsaría a los accionistas particulares del Ferrocarril de Acajutla, devolviendo a la Compañía el remanente si lo hubiere.

SEXTO: Para que la Compañía pudiera hacer la entrega de todos los bonos del empréstito del ferrocarril de Santa Ana, el Gobierno por su parte autorizaría a los banqueros BROWN JOUNSON & Co. de Londres para que entregara a la Compañía al entrar ésta en posesión de los Ferrocarriles, los bonos de dicho empréstito que hubieran en depósito, así como también los que constituían el fondo de retención en virtud del Artículo 49 del contrato de 8 de mayo de 1891, celebrado con el señor don Alberto J. Scherzer.

SEPTIMO: El Gobierno traspasaría, libre de alcabala la propiedad de los ferrocarriles con todos sus anexos y edificios a la Compañía cuando esta le hubiera entregado lo menos doscientas mil libras esterlinas en bonos de los empréstitos pendientes.

El Gobierno respondería a la Compañía por la evicción y saneamiento de las líneas férreas, y sería el único responsable por las obligaciones contraídas por él o con su autorización que en cualquier manera estuvieran en conflicto con el presente contrato, y que graven el todo o parte de los ferrocarriles que traspasaba; pero no lo sería por cualquier defecto material que más tarde pudiera resultar en la construcción de las líneas férreas que entregaba. La compañía cancelarí en su oportunidad la hipoteca que grava el ferrocarril de Acajutla a Santa Ana a favor de los tenedores de bonos del empréstito de 1889.

Al firmarse el presente contrato, también sería firmado por duplicado un inventario del material fijo y rodante de los ferrocarriles, así como también los materiales de toda otra clase perteneciente a los mismos, y la compañía quedaría obligada a devolver los mismos al Gobierno en perfecto buen estado de servicio, si después de estar aquella en posesión de las líneas férreas llegase a caducar el presente contrato durante los dos años después de firmado y por la falta de cumplimiento de la compañía de cualquiera de las cláusulas del mismo.

La Compañía en la oportunidad pero sin apartarse de lo establecido en la cláusula A del Artículo 2o.; cancelarí la hipoteca que gravaba el ferrocarril de Acajutla a Santa Tecla a favor de los tenedores de bono del empréstito de 1889.

OCTAVO: La Compañía explotaría por su cuenta los ferrocarriles enunciados durante cincuenta años contados desde la fecha en que los recibiera. Transcurrido este período, el Gobierno tendría el derecho de comprar los mencionados ferrocarriles por un precio convencional, o por el de justa tasación pericial; pero si no ejerciese ese derecho en los seis meses anteriores a la expiración del término, la compañía continuaría explotando los ferrocarriles por su propia cuenta durante cuarenta y nueve años más, a cuyo vencimiento los ferrocarriles con todo sus anexos de explotación en perfecto buen estado pasarían a ser de la exclusiva propiedad de la República, sin pago de indemnización alguna.

NOVENO: El Gobierno le garantizaba a la Compañía una utilidad neta en la explotación de los ferrocarriles de un seis por ciento al año sobre la suma de ochocientas mil libras esterlinas.

El Gobierno pagaría semestralmente el dinero en efectivo la diferencia que hubiere entre el producto neto obtenido en el semestre y el seis por ciento anual de la garantía.

El seis por ciento anual de la garantía se aseguraba con los fondos destinados al servicio de los bonos del ferrocarril de Santa Ana por los Artículos 39 y 40 del contrato de 8 de mayo de 1891, celebrado con don Alberto Juan Scherzer.

En caso de que el Gobierno tomara por su cuenta los ferrocarriles, a la expiración de los cincuenta años, tampoco seguiría garantizando el seis por ciento en los 49 años siguientes, sin perjuicio de la subsistencia de la división de los productos netos entre el Gobierno y la Compañía.

DECIMO: Siempre que los productos netos de un semestre excedieran de 5% sobre ochocientas mil libras esterlinas el exceso sería dividido entre el Gobierno y la Compañía en la proporción de dos terceras partes para ésta y una tercera parte para el Gobierno.

Quando dichos productos excedieran de 6% a un semestre, el exceso sería dividido por iguales partes.

UNDECIMO: Estando el Gobierno interesado en los rendimientos de los ferrocarriles podría nombrar un interventor que fiscalizara las cuentas para determinar, ya la suma que resultare semestralmente a su cargo por motivo de la garantía, ya la que fuere divisible entre el Gobierno y la Compañía llegado el caso.

DUODECIMO: En cuanto a la construcción del Ferrocarril a Santa Ana, la Compañía se ceñiría a las especificaciones del contrato de 8 de mayo de 1891 con el señor Scherzer. Y en cuanto a la construcción del Ferrocarril a Santa Tecla, se ceñiría a las mismas especificaciones pero quedaba autorizado para optar por el mejor trazo teniendo presente la seguridad en la explotación, sin que pudiera alegar las dificultades del terreno para no construir la línea mencionada.

DECIMOTERCERO: El artículo 3 del contrato celebrado con el señor Scherzer se reformaba en los términos siguientes: "Habrá un edificio adecuado para estación en los lugares de Ateos, Sitio del Niño, la Joya y Coatepeque. En Santa Ana habrá un edificio de estación con techo que cubra doble vía teniendo el edificio 45 mts. de largo por 30 mts. de ancho. En Armenia habrá un edificio para taller de 40 mts. de largo por 17 mts. de ancho, y una gallería para guardar carros, de 50 mts. de largo." Habrá, además una tornamesa adecuada y dos aljibes o tanques de hierro para agua de 3000 gal. c/u".

DECIMOCUARTO: Para la construcción de los edificios de la Compañía en el Puerto de Acajutla, en la playa denominada Puerto Viejo el Gobierno cedía a la Compañía el derecho de propiedad que puede corresponderle en el terreno que en ella necesite.

La localización de los edificios en cuestión debería hacerse de acuerdo con el Gobierno, y sobre los intereses de la Compañía solamente tendría preferencia la construcción del muelle.

DECIMOQUINTO: La compañía conduciría gratuitamente en sus trenes: 1o.) Las valijas de correspondencia que remitieran las administraciones de correo; 2o.) al empleado que dichas administraciones encargaran de la conducción de las valijas; 3o.) los estafeteros y repartidores que los propios administradores establecieran

en las líneas férreas; 4o.) a los funcionarios o empleados a quienes el Gobierno comisionara para el reconocimiento de la línea o del material de explotación; 5o.) a los funcionarios judiciales que fuesen a practicar diligencias en causas criminales; 6o.) a los funcionarios que fueran en comisión especial del ejecutivo o de la corte de justicia, inspectores de hacienda, de telégrafo, comisiones y agentes de policía; 7o.) a los individuos de los altos poderes, ministros de estado, jefes militares de alta graduación y servicio activo; 8o.) en caso de guerra interior o exterior, la compañía quedaba obligada a transportar gratis las tropas y todo el material de guerra del gobierno; y en tiempo de paz a transportar a los mismos por la mitad del precio de su tarifa.

DECIMOSEXTO: La Compañía se obligaba a proveer los ferrocarriles de servicio telegráfico y telefónico propio; pero durante el período de construcción, que ya se había determinado, podría usar gratuitamente de las líneas telegráficas y telefónicas del Gobierno. Asimismo estaría eximida de portes de correos la correspondencia de la Compañía en el interior de la República siempre que llevara el sello de la misma compañía.

DECIMOSEPTIMO: La compañía no estaría obligada a cercar pero si a proporcionar gratis a los interesados el alambre y clavos para que ellos cercaran, de cinco hilos, sus terrenos a los lados del ferrocarril y tendrían aquellos la obligación de conservar en buen estado los cercos que pusieren. En el caso de morosidad de parte de los dueños de los fondos, la compañía podría pedir al Gobierno autorización, que les sería concedida para cercar por cuenta de ellos y una vez obtenida y ejecutada, los gastos serían cobrados a los interesados por el Gobernador del respectivo Departamento, según los términos establecidos para el cobro de las rentas municipales previa tasación de peritos.

DECIMOCTAVO: En caso de guerra o conmoción interior, la compañía daría toda preferencia al servicio de transportes que el Gobierno reclamare, y solo en el caso de no hacerlo en la medida de sus elementos, podría el Gobierno hacer uso de la facultad que le confería el Artículo 46 del reglamento vigente de ferrocarriles.

DECIMONOVENO: Con el objeto de evitar todo tropiezo para la ejecución del presente contrato, el Gobierno se comprometía a no proponer, ni autorizar que se propusiera directa ni indirectamente durante el período de la construcción de los mencionados ferrocarriles en los mercados de Europa, ninguna otra operación financiera que tuviera por objeto la construcción de ferrocarriles en El Salvador.

VIGESIMO: Durante los diez primeros años de la vigencia del presente contrato, la compañía tendría derecho exclusivo, siempre que no se opusiera a ello ninguna concesión vigente al entrar este contrato en vigor, para extender sus líneas férreas desde Santa Ana a cualquier punto del ferrocarril en explotación.

Es entendido que el derecho exclusivo de construcción que correspondía a la compañía no perjudicaba el derecho que al Gobierno competía de construir cualquier extensión con rentas nacionales y por medio de empleados suyos.

Pasados dichos diez años, solo tendría la compañía derecho de preferencia en igualdad de condiciones. Durante la vigencia de este contrato no podría establecerse otra línea férrea entre Acajutla y las estaciones terminales de la compañía, sin perjuicio del ferrocarril intercontinental, proyectado por iniciativa del Gobierno Norteamericano, llegado el caso.

Era entendido que esta abstención solo duraría mientras no se concluyeran los ferrocarriles de que habla este contrato; los cuales ferrocarriles deberían terminarse y abrirse al servicio público en el improrrogable término de dos años contados desde el día mismo en que el contrato referido comenzara a tener fuerza de ley.

VIGESIMOPRIMERO: La compañía tendría derecho de preferencia en igualdad de condiciones para extender sus líneas férreas desde Santa Ana; pero no podría establecer otra línea férrea entre Acajutla y las estaciones terminales de la Compañía sin perjuicio del Ferrocarril intercontinental proyectado por el Gobierno de los Estados Unidos del Norte llegado el caso.

VIGESIMOSEGUNDO: El Gobierno cedería gratuitamente a la compañía los terrenos nacionales necesarios para la construcción de los ferrocarriles, sus términos, estaciones, oficinas, almacenes y degüños necesarios para conducir piedras, cal, arena, ladrillos y cual-

quier otro material indispensables para la construcción, dándole la posesión en la debida oportunidad para evitar todo obstáculo en la construcción, tomando como base de la vía 17 mts. de ancho.

Si por falta de esta posesión se suspendiesen los trabajos se prorrogaría el plazo concedido para la construcción del ferrocarril por otro equivalentes.

El Gobierno, además, decretaría y ejecutaría la expropiación de los terrenos de los particulares y el valor de la indemnización sería pagado por la compañía.

VIGESIMOTERCERO: La Compañía tendría el derecho de introducir, durante el término de la contrata, sin pagar derechos o impuestos fiscales, municipales u otros establecidos o por establecer, incluso la asignación reembolsable establecida, todos los útiles, maquinarias, herramientas y material destinado a la ejecución, construcción, explotación y conservación de la vía. Igualmente serían libres de todo impuesto de timbre, registro o contribuciones fiscales o municipales de cualquiera clase establecidos o por establecer, durante el tiempo de la construcción, los libros, títulos, obligaciones, letras, documentos emitidos o girados por la Compañía, y tampoco pagaría alcabala, sobre los terrenos que adquiriera para la vía o construcción de edificios para la empresa.

VIGESIMOCUARTO: Los empleados y obreros del ferrocarril, estarían exceptuados del servicio militar y cargos concejiles.

VIGESIMOQUINTO: La Compañía tendría el derecho de importar el número de operarios de que tuviera necesidad. Todos los contratos celebrados con éstos serían válidos, y el Gobierno y las autoridades respectivas, procurarían por los medios legales, hacerlos cumplir, lo mismo que procurarían, al solicitarlo la Compañía, que acudieran a trabajar los jornaleros del país.

La Compañía tendría la facultad de tomar cualquier manantial de agua, la necesaria para el consumo de sus locomotoras, trabajos y trabajadores, e igualmente todos los materiales, como piedras, cal, maderas, arena, etc., indispensables para la construcción de los terrenos nacionales o baldíos que tuviesen necesidad de aprovechar, y si fuesen de propiedad particular a expropiarlos por cuenta

de la Compañía.

VIGESIMOSEXTO: En caso que la Compañía no terminara los ferrocarriles dentro del período estipulado en la base 2a., pagaría al Gobierno una multa de doscientos pesos al mes por cada milla de línea que no estuviera abierta al servicio público.

VIGESIMOSEPTIMO: La Compañía establecería sus tarifas de acuerdo con el Gobierno, tomando como base un máximo por pasajes en primera por seis centavos por kilómetro; por pasaje en segunda, tres centavos por kilómetro; y por carga, veinte centavos por kilómetro y por tonelada de veinte quintales de peso o cuarenta pies cúbicos de medida, a elección de la compañía. La tarifa se cobraría en la moneda de curso legal en el país.

VIGESIMOCTAVO: La compañía podía arbitrar libremente la organización financiera de la empresa y la emisión de obligaciones hipotecarias y acciones, siéndole prohibido únicamente la hipoteca y la venta de los ferrocarriles a un Gobierno extranjero. Los derechos de la Compañía bajo este contrato serían transferibles, si ello lo estimare conveniente, a otra Compañía que la sustituiría en tal caso en todas las obligaciones contraídas por ella.

VIGESIMONOVENO: Era entendido entre el Gobierno y la Compañía que el contrato celebrado el 8 de mayo de 1891 con don Alberto Juan Scherzer para el ferrocarril de Santa Ana, quedaría vigente y continuaría cumpliéndose hasta el día en que la CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED, de Londres entrara en posesión de los ferrocarriles de conformidad con el Artículo 7o. del presente contrato, y que si por cualquier motivo dicha compañía no cumpliera con la entrega de los Bonos de la deuda externa al tenor de la base 2a. y de consiguiente no entrara en posesión de los ferrocarriles, quedaría de hecho abrogado en todas sus partes este Contrato, y seguiría vigente el celebrado por el señor Scherzer como que si nunca hubiere existido el presente.

En consecuencia, el señor Scherzer, otorgaría una promesa de traspaso a la referida compañía de los derechos y obligaciones que dimanaran de su precitado contrato de 8 de mayo de 1891 y en ese concepto sería parte del otorgamiento de la escritura respectiva.

TRIGESIMO: Si la Compañía emitiera Bonos Hipotecarios tendría el derecho de hacerlos inscribir, sin gravamen, en el registro de la propiedad inmueble, siempre que se presentare copia del acta de hipoteca, autorizada por un notario público y autenticado por el Ministro Cónsul respectivo, si fuese en el exterior.

TRIGESIMOPRIMERO: La Compañía no sería responsable de los daños que por caso fortuito o fuerza mayor sufrieren las personas y efectos que conduciera, ya sea en sus trenes o sus dependencias y estaciones; pero en el caso de que tales daños fueran causados por culpa o negligencia de sus empleados, la Compañía sería responsable si se comprobara debidamente su negligencia o culpa, prueba que precisamente debía rendir el reclamante contra la Compañía. Los perjudicados tendrían en todo caso que probar los daños y perjuicios sufridos.

TRIGESIMOSEGUNDO: En los casos de fuerza mayor, en los cuales quedan incluídas y reconocidas las huelgas en las fábricas de materiales en el exterior, lo mismo que revoluciones, terremotos o guerras, tempestades, pérdida de buques, etc., se alargaría el término de la construcción de la obra por un tiempo racional, según la Compañía pudiera probar con documentos fehacientes, haber perdido, haciendo, toda diligencia para reponer la pérdida de tiempo.

TRIGESIMOTERCERO: El presente contrato se radicaba bajo las leyes de la República, y si se suscitaban cuestiones entre el Gobierno y la Compañía, procedentes de la ejecución e interpretación de este contrato, serían sometidas a la decisión de dos árbitros o arbitradores, nombrados uno por cada parte y con facultad para nombrar un tercero en discordia en su caso, el cual fallaría en definitiva. La Compañía mantendría en todo tiempo un Representante legal en la capital de la República que en todo caso renunciaba la vía diplomática.

TRIGESIMOCUARTO: Era convenido entre las dos partes contratantes que la CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED tendría el derecho de extender sus rieles desde el SITIO DEL NIÑO u otro punto del ferrocarril de Santa Ana, hasta la capital de la República, en cuyo caso quedaría insubsistente la cláusula "D" de la base primera de dicho contrato; pero debería declarar formalmente al Gobierno, al entrar en posesión de los ferrocarriles, si ejercería este derecho o si elegía por construir la línea a Santa

Tecla, de conformidad con la mencionada cláusula D de la citada base primera.

Si la Compañía elegía por la construcción a la capital como se había dicho, desistiendo de construir la línea a Santa Tecla, quedaría también subsistente la parte de la base duodécima del presente contrato, que se ocupaba de las gradientes y curvas de dicha línea, y se establecía que las gradientes y curvas en la línea a la capital serían las que permitía la naturaleza del terreno.

La opción que por este artículo se concedía a la Compañía para elegir entre las dos vías señaladas la que mejor les conviniera, no implica en manera alguna alteración ni en la garantía, ni en la suma que el gobierno garantizaba a aquella al tenor de la base noventa del presente contrato y que serían invariablemente de seis por ciento sobre un total de ochocientas mil libras esterlinas, fuera que se construyese el ferrocarril a Santa Tecla o que prolongase el de Santa Ana hasta la capital de la República.

Era convenido que en el caso de elegir la Compañía por conexionar la capital con la línea de Santa Ana, como se había dicho, siempre tomaría en propiedad y explotaría por su cuenta el trayecto del ferrocarril existente entre Ateos y la Ceiba.

TRIGESIMOQUINTO: Con el objeto de garantizar el cumplimiento del presente contrato, la Compañía debería consignar al firmarse aquél la suma de Veinticinco Mil Pesos Oro (Cinco Mil Libras Esterlinas) en bonos del seis por ciento del Gobierno de El Salvador de la emisión de 1892, los que quedarían a favor del Fisco, caso que el referido contrato llegara a caducar durante los dos años que se estipulaban para la inclusión de los ferrocarriles por falta de cumplimiento de parte de la Compañía, de cualquiera de las cláusulas del mismo.

## CONTRATO CON THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED

The Central American Public Works Company Limited, de conformidad con la facultad que se le confirió en el Art. 28 de la Contrata original y de acuerdo con la autorización otorgada por el Supremo Gobierno, cedió la concesión a la Compañía The Salvador Railway Company Limited, en virtud de contrato legalmente celebrado en Londres, Inglaterra, el día 2 de octubre de 1897, modificado y completado por convenio de 3 de agosto de 1899 y por Escritura Pública celebrada en la ciudad de San Salvador a las dos de la tarde del día 26 de septiembre de 1899 e inscrita en el Registro de la Propiedad Raíz e Hipotecas de la Primera sección del Centro, bajo el número 112 del Libro Cuarto de la Propiedad Raíz del departamento de San Salvador.

The Salvador Railway Company Limited, en su carácter de concesionaria, en los últimos años, no cumplió con los compromisos y deberes contenidos en la contrata original o principal de fecha 1° de abril de 1894 y contratas adicionales de fechas 17 de diciembre de 1894 y 8 de febrero de 1899, especialmente en lo que atañaba a la prestación regular, continua y eficaz del servicio público de transporte, pues desde hacía largo tiempo había venido faltando a sus obligaciones, al grado de no hacer ni las más indispensables inversiones llegando al extremo de no pagar los salarios a sus propios trabajadores.

El incumplimiento por parte del concesionario, tuvo como resultado, de consecuencias graves, el paro absoluto de las operaciones del ferrocarril, dando origen a problemas cuya solución definitiva no podía postergarse por más tiempo sin perjudicar tanto los intereses nacionales como los de los trabajadores de la empresa ferrocarrilera.

## CREACION DE UNA COMISION INTERMINISTERIAL.

### CELEBRACION DE ACUERDO

El Poder Ejecutivo, en Consejo de Ministros, autorizó, a la Comisión Interministerial compuesta por los señores Ministro y Subsecretario de Justicia, Subsecretario de Economía y Subsecretario de Trabajo y Previsión Social para celebrar con el representante Legal de "The Salvador Railway Company Limited" el convenio que debía solucionar en la mejor forma el problema planteado.

A las doce horas del día 11 de octubre de 1962, fue celebrado el acuerdo por medio del cual se establecieron las bases para la formalización del contrato definitivo entre el Estado y Gobierno de El Salvador y la mencionada compañía ferrocarrilera. Habiendo quedado de la siguiente forma:

"En la ciudad de San Salvador, a las doce horas del día once de octubre de mil novecientos setenta y dos, y en el Despacho del señor Ministro de Justicia, reunidos los señores Alan Oswald Chalmers, el Doctor Alvaro Marino, Ministro de Justicia, Doctor Francisco Armando Arias, Subsecretario de Justicia, Mayor y Licenciado Francisco Arturo Argüello Escolán, Subsecretario de Economía y Don Rafael Rodríguez González, Subsecretario de Trabajo y Previsión Social, el primero en representación de la empresa Salvador Railway Company Limited y los demás como miembros de la Comisión Inter-Ministerial, nombrada y debidamente autorizada en Consejo de Ministros a fin de solucionar el problema de el Ferrocarril de El Salvador. Después de discutir ampliamente las propuestas planteadas por la referida Comisión el señor Chalmers, para llegar a una solución razonable y justa, convino en llegar al siguiente acuerdo:

1o. Celebrar entre el Estado de El Salvador y la Compañía "The Salvador Railway Company Limited" un contrato sobre las siguientes bases: "a) De conformidad con los términos de la contrata celebrada entre el Supremo Gobierno de la República y la CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED, con fecha primero de abril de mil ochocientos noventa y cuatro y las contratas adicionales de diecisiete de diciembre del mismo año y de ocho de febrero de mil ochocientos noventa y nueve, los Ferrocarriles de El Salvador pasarán a ser de la exclusiva propiedad de la República, con todas sus pertenencias y anexos de explotación y en perfecto buen estado de funcionamiento, el día primero de abril de mil novecientos setenta y cuatro, fecha en que expira la concesión otorgada a la CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED y que con posterioridad fue transferida a THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED de conformidad con la facultad conferida en la cláusula veintiocho de la contrata primitiva y de acuerdo con la autorización otorgada por el Supremo Gobierno, todo con sujeción a las contratas antes mencionadas, en virtud de contrato legalmente celebrado en la ciudad de Londres, Inglaterra, el día ocho de octubre de mil ochocientos noventa y siete, modificado y completado por convenio de tres

de agosto de mil ochocientos noventa y nueve, y por escritura pública otorgada en esta ciudad, a las dos de la tarde del veintisiete de septiembre de mil ochocientos noventa y nueve e inscrita en el Registro Raíz de esta Sección bajo el número ciento doce del Libro Cuarto de la Propiedad de este Departamento. Es entendido que la entrega de los ferrocarriles al Estado, en la fecha indicada, se efectuará libre de toda clase de gravámenes y traspasos.

b) Por el presente contrato, THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED renuncia al derecho que tiene de seguir explotando los ferrocarriles de El Salvador hasta el primero de abril de mil novecientos setenta y cuatro, los cuales pasarán a ser de la exclusiva propiedad del Estado, desde el momento de firmarse este contrato, y se compromete a entregar al Gobierno de El Salvador o a cualquier entidad o institución que aquel designe y en la fecha que indique, dichos ferrocarriles completos, con todos sus inmuebles, pertenencias y anexos de explotación, así como también el Activo, créditos y depósitos que tuviere la compañía, sin indemnización a costo alguno, bajo las condiciones establecidas en este contrato.

c) El Gobierno de El Salvador o la entidad o institución que aquel designe para recibir los Ferrocarriles, asumirá ipso facto las obligaciones que THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED tiene en la República y que aparecen consignadas en la nota que el Contador Don Efraín Orantes dirigió a la Corte de Cuentas de la República con fecha diez de septiembre del corriente año después de practicar la revisión de las cuentas del Ferrocarril de El Salvador para determinar la situación económico-financiera de dicha Empresa, y las cuales también se determinarán con intervención de dos Delegados de la Corte de Cuentas de la República, mediante un inventario que deberá considerarse como formando parte del presente contrato y del que se han sacado dos copias firmadas por ambas partes, quedando un ejemplar en poder de cada una de ellas.

Es entendido que si el Gobierno de El Salvador recibiere los Ferrocarriles, quedará extinguida la deuda que con él tiene THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED.

d) La entrega de los bienes muebles e inmuebles que en cumplimiento de este contrato haga THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED al Gobierno o a la entidad o institución que aquél designe,

se efectuará por inventario aprobado por la Corte de Cuentas de la República, en el que se especificarán con toda amplitud las pertenencias actuales de la Empresa. De este inventario se sacarán dos copias firmadas por ambas partes, que deberán considerarse como formando parte de este contrato.

THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED se compromete a otorgar los instrumentos públicos que sean necesarios para el traspaso de los inmuebles.

e) Es conveniente que la cesación de los derechos de THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED, por la renuncia que hace de seguir explotando los Ferrocarriles, implica, en todo caso, la reversión de la concesión misma, lo cual produce el efecto de resolver todo derecho que hubiere pertenecido a la Compañía.

f) Los otorgantes manifiestan que en el inventario a que se refiere la cláusula d) no aparece un predio de dos mil seiscientos treinta y seis metros cuadrados sesentiocho decímetros cuadrados, transferido por THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED a la Agencia Nacional limitada según escritura inscrita bajo el número noventa y seis, folios doscientos cincuenta y cinco y siguientes del Libro cuatrocientos cincuenta y ocho de la propiedad de este Departamento, inmueble que según estima el señor representado del Estado, debe ser incluido en la entrega que THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED efectuará a favor de su representado de conformidad con el presente convenio; pero que según opina el señor Representante de la Empresa, no está sujeto a la entrega según los términos de la contrata original y adicionales de que se ha hecho mención. Sin embargo, para evitar discusiones que pudieran entorpecer la celebración de este contrato, el Estado conviene en que por de pronto no le sea entregado el predio en cuestión, reservándose los derechos que en él le corresponden.

También es convenido, que THE SALVADOR RAILWAY COMPANY se compromete a gestionar con los tenedores de Bonos en Londres, Inglaterra a fin de que sean cancelados por quien corresponde, los gravámenes hipotecarios que pesan sobre sus bienes existentes en la República y en especial los que aparecen inscritos bajo el número cuatrocientos veintidós, folios cuatrocientos diecinueve al cuatrocientos veinticinco del Libro Tercero y número doscientos veintiséis folios doscientos cincuenta y uno al doscientos cincuenta-

siete del Libro Sexto, ambos Libros de Hipotecas de este Departamento, relacionados con las inscripciones números treinta y siete folios cuarenticuatro al cuarentisiete del Libro Diez y número doscientos noventa y seis folios trescientos setenta y cuatro y siguientes del Libro ciento seis, ambos de San Salvador, gravámenes que fueron constituidos en garantía de los Bonos emitidos por THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED de acuerdo con el convenio en que se le traspasó la concesión de los Ferrocarriles y de que antes se ha hecho referencia.

g) Es convenido que la entrega de los ferrocarriles que se haga de conformidad con la cláusula segunda de este contrato, se hará estando dichos ferrocarriles en pleno funcionamiento, y para evitar problemas en la operación de los mismos durante el período de transferencia, el Gobierno podrá confiar la administración de ellos durante un período razonable a THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED y ésta estará obligada a aceptarla.

h) Desde el momento en que efectúe la entrega de los Ferrocarriles de El Salvador conforme a este contrato, el Gobierno de la República asumirá el control absoluto sobre dichos ferrocarriles, y si se confiere su administración a THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED de conformidad con la cláusula anterior, los expresados ferrocarriles quedarán sometidos a un régimen de intervención por parte del Estado que se ejercerá por medio de delegados nombrados por el Ministerio de Economía, para que participen en el manejo, administración y actividades de los ferrocarriles.

i) THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED renuncia desde el momento de firmarse este contrato, a todas las concesiones, privilegios y beneficios concedidos por el Gobierno a la CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED, de la cual es cesionaria.

j) Por el presente contrato, EL SUPREMO GOBIERNO DE LA REPUBLICA y THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED, dan por terminadas la contrata celebradas entre el primero y la CENTRAL AMERICAN PUBLIC WORKS COMPANY LIMITED con fecha primero de abril de mil ochocientos noventa y cuatro y las contratas adicionales celebradas entre los mismos el diecisiete de diciembre del mismo año de mil ochocientos noventa y cuatro y el ocho de febrero de mil ochocientos noventa y nueve las cuales no ten -

drán ningún efecto en lo sucesivo, y se declaran mutuamente solventes de las obligaciones contenidas en las expresadas contratas".

2o.- THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED hace entrega en este acto al Estado de El Salvador de todos los bienes muebles e inmuebles y demás pertenencias y anexos de explotación pertenecientes a la Compañía, para que por sí o por medio de la persona que al efecto designe, los administre ampliamente y ponga en funcionamiento bajo estricto control, el Ferrocarril de El Salvador.

3o.- El contrato a que se refiere el ordinal primero deberá celebrarse dentro del plazo de treinta días a partir de esta fecha y mientras se obtiene la autorización de las autoridades correspondientes.

En fé de todo lo expresado firmamos la presente Acta".

Convenio que fue aprobado por Decreto Legislativo No. 173, de fecha 15 de octubre de 1962, publicado en el Diario Oficial No. 197, de fecha 26 de octubre del mismo año.

CONSEJO DE ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL DE EL SALVADOR

En vista del anterior acuerdo celebrado entre la empresa The Salvador Railway Company Limited y los miembros de la Comisión Interministerial nombrada y debidamente autorizada en Consejo de Ministros, a fin de solucionar el problema del Ferrocarril de El Salvador, la mencionada empresa hizo entrega al Estado de El Salvador de todos los bienes, muebles e inmuebles y demás pertenencias y anexos de explotación pertenecientes a la Compañía para que por sí o por medio de la persona que al efecto designe, los administre ampliamente y ponga en funcionamiento bajo su estricto control el Ferrocarril de El Salvador.

Fue así, como se creó un organismo administrativo Interministerial que se denominó "CONSEJO DE ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL DE EL SALVADOR", dependiente del Poder Ejecutivo en el Ramo de Economía, con el objeto de atender, coordinar, organizar y dirigir las actividades necesarias para el mantenimiento del Ferrocarril de El Salvador. Decreto Legislativo No. 181 del 22 de octubre de 1962, publicado en el Diario Oficial No. 198, tomo No.197

del 29 del mismo mes y año.

### INCUMPLIMIENTO DEL CONVENIO POR PARTE DE THE SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED

El Estado se vió en la necesidad de firmar el convenio antes expresado debido a que los servicios ferroviarios que prestaba The Salvador Railway Company Limited, habían quedado paralizados y por haber manifestado la Compañía, en varias ocasiones, a las autoridades de la República que estaba en la imposibilidad de continuar prestando el servicio.

En dicho convenio, The Salvador Railway Company Limited se comprometió a hacer el traspaso definitivo de los bienes del Ferrocarril al Estado, dentro de un plazo de treinta días, sin indemnización alguna habiendo sido esa la razón principal por la cual el Estado aceptó hacerse cargo de los servicios, para reiniciar la prestación regular y continua de los mismos, evitando así que continuaran los perjuicios que, en el orden económico y social, estaba sufriendo el país.

A pesar del compromiso contraído, la Compañía no cumplió con la obligación de traspasar al Estado los bienes del Ferrocarril, en el plazo fijado, habiendo dejado transcurrir veinte meses desde que dicho convenio se celebró, impidiendo con su negativa resolver definitivamente el problema.

La situación planteada estaba ocasionando grandes perjuicios patrimoniales al Estado, porque éste se vió obligado a erogar fuertes sumas de dinero antes y después del convenio celebrado a efecto de mantener funcionando los ferrocarriles.

### CADUCIDAD DE LA CONCESION

Frente a esa circunstancia y en vista de la incapacidad de la Compañía para seguir prestando los servicios ferroviarios a que estaba obligada, tomando en cuenta el abandono total que había hecho del aludido servicio público y de su renuncia a cumplir con lo estipulado en el convenio celebrado el 11 de octubre de 1962, citado, se llegó a la resolución de solicitar del Poder Legislativo la declaratoria de la caducidad de la concesión otorgada a The Central Ame-

ican Public Works Company Limited y cedida por ésta a The Salvador Railway Company Limited.

En efecto, se solicitó por el Poder Ejecutivo dicha caducidad, por acto soberano Legislativo, y como consecuencia, el Poder Legislativo de la República, después del debate correspondiente y oídos los dictámenes de las comisiones respectivas, emitió el Decreto No. 56 publicado en el Diario Oficial No. 168, tomo No. 204, correspondiente al lunes 14 de septiembre de 1964, que en su parte resolutive y conceptual contiene las siguientes disposiciones: (1) Se declaró caducada la concesión otorgada por el Estado de El Salvador a favor de The Central American Public Works Company Limited, del domicilio de Londres, Gran Bretaña, según Contrata celebrada con fecha primero de abril de 1894 y contratas adicionales de fechas 17 de diciembre de 1894 y 8 de febrero de 1899, y cedida por dicha compañía a The Salvador Railway Company Limited, en virtud de contratas de fechas 8 de octubre de 1897, 3 de agosto de 1899 y 26 de septiembre de 1899.

(2) Pasó al pleno dominio del Estado, sin indemnización alguna, los ferrocarriles que operaba The Salvador Railway Company Limited, con todos sus bienes, muebles e inmuebles, y demás anexos de explotación.

(3) Se cancelaron las inscripciones de los bienes inmuebles que formaban parte de los anexos de explotación del ferrocarril y que aparecían inscritas a favor de The Salvador Railway Company Limited, en los distintos Registros de la Propiedad Raíz e Hipotecas de la República, en virtud de haberse extinguido los derechos que sobre ellos tenía la referida compañía, con base en el Decreto No. 56 mencionado.

(4) Se cancelaron los gravámenes hipotecarios que afectaban los bienes inmuebles del Ferrocarril por haberse extinguido el derecho limitado y rescindible del concesionario.

(5) Se ordenó inscribir a favor del Estado de El Salvador, libres de gravámenes los bienes que se encontraban inscritos a favor de The Salvador Railway Company Limited; y

(6) Se derogó en todas sus partes el Decreto Legislativo No. 173, de 15 de octubre de 1962, publicado en el Diario Oficial No. 197, de fecha 26 de octubre del mismo año.

CREACION DE LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA-  
ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL DE EL SALVADOR.

Por Decreto Legislativo No. 455, de fecha 21 de octubre de 1965, publicado en el Diario Oficial No. 206, tomo No. 209, del 11 de noviembre del mismo año, se creó la COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA como una Institución de Derecho Público con carácter autónomo y personalidad jurídica, quien deberá tener a su cargo la explotación, dirección y administración del Ferrocarril de El Salvador, que se le podrá denominar el "FES", así como deberá planear y ejecutar, por si o por medio de contratistas, todas las obras necesarias para la ampliación y mejoramiento de las instalaciones ferroviarias; todo esto como una empresa contablemente distinta de las otras actividades empresarias de la Comisión, pero conforme a una política de transportación y portuaria bien administrada y complementaria que responda a los intereses económicos de la nación.

Para estos efectos, en el mismo decreto citado con antelación, se dispuso que los bienes constitutivos del Ferrocarril de El Salvador sean traspasados en administración oportunamente por el Gobierno a la Comisión y en el Art. 42 de la referida ley (sin reformas), se autorizó la celebración de un contrato de administración del Ferrocarril de El Salvador - FES entre el Gobierno de El Salvador y la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, contrato que una vez celebrado hará cesar en sus funciones al Consejo de Administración del Ferrocarril de El Salvador creado por Decreto Legislativo No. 181 del 22 de octubre de 1962.

Fue así como a las once horas del día 10 de marzo de 1966 se celebró un contrato de administración de la empresa ferrocarrilera "FERROCARRIL DE EL SALVADOR" designada como "FES", entre el Estado de El Salvador y la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma - CEPA. Contrato que surtió efectos hasta el 22 de mayo de 1975, por las razones que más adelante se expondrán.

### III FERROCARRIL DE ORIENTE

#### CAPITULO II

#### CONTRATAS PARA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL

El oriente de la República necesitaba una vía de comunicación, tanto para el transporte de pasajeros entre la capital y los departamentos de aquella zona, como para conducir la carga que entraba y salía del puerto de La Unión. Ese puerto, era la vía natural de aquella sección, la Unión no podía prosperar sino se establecía un medio eficiente de comunicación.

Desde el año de 1870, el Gobierno de El Salvador tuvo el deseo de trazar y tender un ferrocarril que, partiendo de la Unión, terminara en la capital de la República. Estos planes abarcaban la construcción de un muelle en el puerto.

En 1872, el señor Mariscal González, presidente de la República, firmó la contrata respectiva con el señor Juan Buerón, pero desgraciadamente no hubo ningún cumplimiento de parte del concesionario.

El 9 de marzo de 1882 fue aprobada la contrata celebrada ante el ministerio de Hacienda y Guerra, don Pedro Meléndez y el general don Daniel Búcaro Buterfield. El ferrocarril debía partir del muelle que se construiría en la Unión, pasaría sobre un puente en el río de Lempa y terminaría en el río de Paz para emplamarlo con el Ferrocarril de Guatemala.

(1) Esta propuesta no pudo realizarse.

El 26 de abril de 1887, por Decreto Legislativo, se concedió al Señor Luis Du Pre y don Lorenzo B. Da Ponte, autorización para construir y explotar un muelle y tender la línea férrea de la Unión a la Frontera de Guatemala, Vía Metapán. (2)

(1) Diario Oficial No. 63 de 1882

(2) Diario Oficial No. 100 de 1887

El doctor Julio Interiano, Ministro de Fomento del General Francisco Menéndez y Carlos Spencer representando a los señores Ferry, Cutbill de Lungo y Co. de Londres, firmaron un contrato el 21 de abril de 1890 para la construcción por cuenta y riesgo del Gobierno de El Salvador de un ferrocarril de la Unión a San Miguel y un muelle en el puerto.

El plan era para terminar el trabajo dos años después de aprobados los estudios, debiendo pagar los concesionarios una multa de 175 libras esterlinas por cada kilómetro de línea no abierto cada semestre y 500 libras cada seis meses si no se entregaba el muelle. (3)

En el mes de octubre del mismo año, el Ingeniero Lisímaco Lacayo propuso al Gobierno la construcción del ferrocarril, haciendo suya la contrata anterior con ligeras variantes. Además pedía que se sacaran a licitación la construcción. (4), tampoco esta propuesta pudo llevarse a realización.

#### OTRAS INTENTONAS INFRUCTUOSAS

El señor George Wilson propuso construir por cuenta propia o por cuenta de una empresa privada, la vía desde la frontera, con Guatemala hasta la frontera de Honduras o hasta la Unión. El período de explotación sería de 90 años mediante concesión. (5) Este proyecto no pudo realizarse.

Los señores Ernesto de Rozeville, Félix Charlaix y Andrés Bertrand, propusieron que el Gobierno de El Salvador, les traspasara los Ferrocarriles Nacionales de Occidente, comprometiéndose a terminar estos trabajos y a realizar los de Oriente, en un plazo de cinco años. La concesión pedida era para 50 años. (6)

Don León Avila propuso construir el Ferrocarril de la Unión a San Miguel mejorando las condiciones propuestas por el Ingeniero Lisí-

(3) Diario Oficial No. 93 de 1890

(4) Diario Oficial No. 269 de 1890

(5) Diario Oficial No. 53 de 1891

(6) Diario Oficial No. 55 de 1891

maco Lacayo (7) Los señores Julio Corraz y Adolfo Hastron, propusieron también la construcción en condiciones más favorables que todos los demás. (8)

Don Pablo Mendieta, fundador de la Compañía General de Obras y trabajos de la República de Honduras, pidió concesión para construir el mismo ferrocarril. (9)

Esta propuesta fue aprobada por la Asamblea Nacional por Decreto del 24 de abril de 1891. (10)

Posteriormente se le concedió prórroga por seis meses al señor Mendieta. (11) pero tampoco se llegó a ningún fin.

El 29 de octubre de 1892 se celebró una contrata entre el Ministro de Fomento, Doctor Domingo Jiménez y Mr. Armando Blanchard, representante de la Compañía Francesa de Honduras para construir el muelle de la Unión y el Ferrocarril hasta San Salvador. Tampoco pudo realizarse.

Un grupo de vecinos de la ciudad de San Miguel hizo formal propuesta al Supremo Gobierno para formar una compañía que se denominaría "Compañía Limitada del Muelle y Ferrocarril de la Unión".

El grupo lo integraban los siguientes personas: señores Carlos G. Prieto, José Argüello, N. Meardi, Sam S. Nixon, Agentobler y Cía. Cipriano Suay y Co., A. Mazzini, I. Suárez, D. Villatoro, Xavier Butail, C. Vieser, S. Mazzini, David Rosales, Leonidas Arguello, A. Canessa, y Dr. Samuel Quiros. (12) Tampoco esta empresa pudo realizar la obra.

(7) Diario Oficial No. 56 de 1891

(8) Diario Oficial No. 39 de 1891

(9) Diario Oficial No. 78 de 1891

(10) Diario Oficial No. 108 de 1891

(11) Diario Oficial No. 42 de 1892

(12) Diario Oficial No. 54 de 1895

EL ESTADO EMPRENDE LOS TRABAJOS

En vista de que resultaban fallidos, los esfuerzos para construir el ferrocarril por medio de empresas particulares, el Gobierno de El Salvador decidió emprender por su cuenta y directamente los trabajos.

El Decreto Legislativo del 20 de abril de 1895 dispuso lo siguiente: (13)

"LA ASAMBLEA NACIONAL LEGISLATIVA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO: Que el Supremo Poder Ejecutivo, ha prestado iniciativa para la creación de fondos destinados al muelle de la Unión y al Ferrocarril de aquel puerto a esta capital, que se tratan de construir:

"Que las referidas obras son de importancia y necesidad indispensables, puesto que de esa manera se dará vida a los departamentos del centro y del oriente, ahora estacionarios por la falta de una vía adecuada que facilite los transportes y acelere las comunicaciones:

"Que no cabe duda que la línea férrea mencionada impulsará el progreso de los pueblos de la República; y que sería además conveniente aceptar la cooperación ofrecida por varios capitalistas del país;

"DECRETA":

ARTICULO 1o. Constrúyase por cuenta del Estado el muelle de la bahía de la Unión y el Ferrocarril que, partiendo de dicho puerto, venga a conexionar las líneas de la Libertad y del occidente de la República.

ARTICULO 2o. Para llevar a efecto estas obras, todas las mercaderías y frutos que se exporten o importen, pagarán setenta y cinco

centavos plata por quintal.

ARTICULO 3o. Exceptúanse los artículos manufacturados en el país, las máquinas que se empleen en la agricultura, los artículos alimenticios de primera necesidad, como el maíz, frijol, arroz, sal, y el higo y la harina, cuando el Gobierno lo crea conveniente.

ARTICULO 4o. También se hará un llamamiento a los capitalistas del país para que suscriban acciones por valor de cien pesos (C100) cada una, destinándose su importe, según los llamamientos que se hicieren a la construcción del muelle y ferrocarril expresados, sin poderse dar otra inversión al producto de dichas acciones.

ARTICULO 5o. El impuesto creado por esta ley, quedará sin efecto tan luego como terminen las obras a que se destina.

ARTICULO 6o. Suprímese la asignación de veinticinco centavos oro establecida por decreto de lo. de octubre de 1892, de 10 de junio, 11 de julio y 23 de agosto de 1893 y de 29 de enero 1894; y derógase el Decreto Legislativo de 12 de octubre de 1892.

ARTICULO 7o. El producto del impuesto que por esta ley se establece, no podrá, bajo ningún concepto, ser empleado en otro objeto distinto de la obra a que se destina. Las oficinas de Hacienda llevarán cuenta especial a dicho impuesto, tanto el funcionario que ordenare la inversión indebida de dicho producto, como el empleado que la ejecutare, serán solidariamente responsables en todo tiempo con sus propios bienes por esa falta, reembolsando el duplo de la cantidad distraída".

Ya en la memoria de Hacienda correspondiente al año de 1893 se había dado cuenta que el Vice-Presidente de la República había inaugurado los trabajos del Ferrocarril de Oriente en medio del júbilo y del entusiasmo de aquellos habitantes. (14)

Nuevamente el 15 de diciembre de 1895 fueron inaugurados los tra-

bajos del ferrocarril, de la Unión a San Miguel, con asistencia del presidente de la República, el Ministro y Subsecretarios de Fomento y gran séquito. (15)

#### TRABAJOS EFECTUADOS POR EL GOBIERNO

Desde el 15 de diciembre de 1895 se comenzó a trabajar en la construcción de la línea del ferrocarril.

El subsecretario de fomento en la memoria correspondiente al año de 1896 da cuenta de que hasta ese año los trabajos de terracería alcanzaban un total de treinta millas y diecisiete los de enrielado, llegando estos últimos hasta el lugar denominado "los conejos", la locomotora recorría entonces hasta el kilómetro doce, trabajaban mil doscientos hombres.

#### SE AUTORIZA EL ARRENDAMIENTO O VENTA DEL FERROCARRIL

##### ORIENTAL

En 1899 la situación económica era aflictiva, no fue posible la continuación de la obra ferrocarrilera.

A iniciativa del Poder Ejecutivo, cuyo presidente era el General Tomás Regalado, la Asamblea Nacional, por Decreto de fecha 22 de marzo de 1899, otorgó autorización para que en las condiciones más favorables fuera vendido, arrendado o dada en explotación con todos sus accesorios, la parte de ferrocarril construída de la Unión a San Miguel.

El concesionario quedaba obligado a construir la parte que faltaba para llegar a San Miguel.

#### CONTRATA CON OLIVERIO LORENZO GLOVER

El 10 de mayo de 1900 se celebró una contrata, entre la junta de Ha-

(15) Diario Oficial No. 294 de 1895

cienda, representando al Gobierno y al señor Walter Edmundo Codwell representando al señor Oliverio Lorenzo Glover para la terminación del ferrocarril de la Unión a San Salvador, pasando por San Miguel (16)

#### CONTRATA CABEZAS-BONILLA

No habiendo tenido ningún resultado positivo la contrata anterior, se celebró una nueva entre la Junta de Hacienda y don Pedro Calderón Ramírez en representación de don José Cabezas Bonilla. (17)

El 2 de junio de 1902 murió en el Fuerto de la Unión el señor Calderón Ramírez, representante del contratista, dando por resultado la suspensión de los trabajos, y después de algunas gestiones se resolvió el contrato por escritura pública celebrada el 8 de octubre del mismo año (18)

#### CONTRATA MAZZINI-MEARDI-QUIROZ

El 4 de abril de 1905 se firmó una contrata entre representantes del Gobierno por una parte y por otra el Dr. Guillermo Mazzini por sí y como representante de don Mauricio Meardi, el Dr. Samuel Quiroz, don Héctor Bruni como apoderado de don Felipe Macay, contrata relativa a la reparación y terminación del ferrocarril la Unión-San Salvador. (19)

Tampoco esta contrata tuvo resultado positivo.

No habiendo resultado la contrata anterior, se proyectó una de arrendamiento con don Pedro García Moreno por el término de cuatro años, del ramal la Unión a Miraflores para que lo explotara en su propio beneficio y lo mantuviera en buen estado. (20)

Esta contrata se quedó en proyecto.

#### CONTRATA CON EL ADMINISTRADOR DEL FERROCARRIL PANAMERICANO

El 24 de abril de 1907 se firmó contrato entre la Junta de Hacienda y

(16) Diario Oficial No. 130 de 1900

(17) Diario Oficial No. 137 de 1901

(18) Diario Oficial No. 123 de 1903

(19) Diario Oficial No. 154 de 1905

(20) Diario Oficial No. 170 de 1905

y Mr. German E. Towle, en representación de J. M. Neeland, Vice-Presidente y administrador General del Ferrocarril Panamericano. Las cláusulas principales de este contrato son:

1o. La empresa se compromete a terminar por cuenta y con intervención del Gobierno la construcción de la primera sección del llamado Ferrocarril Central o sea el tramo la Unión-San Miguel.

2o. La empresa se compromete a construir la segunda y tercera secciones o sean los tramos San Miguel, San Vicente y San Salvador respectivamente. (21)

Esta contrata fue aprobada por acuerdo gubernativo de 27 de abril de 1907. (22)

El 10 de marzo de 1908 el señor René Keilhauer propuso al Supremo Gobierno llevar adelante la construcción del ferrocarril de la Unión a San Miguel, aceptando el contrato firmado por el señor E. Towle y la Junta de Hacienda el 24 de abril de 1907 con algunas modificaciones. (23)

(21) Diario Oficial No. 102 de 1907

(22) Diario Oficial No. 102 de 1907

(23) Diario Oficial No. 63 de 1908

### CONTRATA AVALOS-KEILHAUER

Bajo la administración presidencial del General Fernando Figueroa se gestionó la terminación del Ferrocarril Oriental con una empresa norteamericana.

El 3 de junio de 1908 se firmó un convenio entre el Subsecretario de Fomento, doctor Carlos Alberto Avalos en representación del Supremo Gobierno y el señor René Keilhauer.

Este convenio se conoce comunmente bajo la denominación de contrata AVALOS-KEILHAUER que contiene los artículos siguientes: (24)

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

La línea del referido ferrocarril pasará por las ciudades de Usulután, San Vicente y Cojutepeque y caso que esto no se pueda por dificultades técnicas conforme a los estudios que hagan los Ingenieros Contratistas, se procurará que pase lo más cerca posible de aquellas ciudades.

Caso que la línea no pase por San Miguel, el Contratista se compromete a extender un ramal hasta dicha ciudad.

El contratista determinará, además, de acuerdo con el Gobierno, los puntos de estaciones de la línea, así como los ramales que le convenga establecer, en vista del trazo de la línea que presentará al Gobierno; o antes de empezar los estudios, si así conviniere al Contratista. Antes de comenzarse los trabajos de la Unión a San Miguel, el

Gobierno entregará a la Empresa, a justa tasación de peritos, nombrados uno por cada parte, las locomotoras, talleres, maquinarias, herramientas, y demás material rodante, existentes en la actualidad y pertenecientes al Ferrocarril de la Unión a San Miguel.

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

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

ARTICULO III: La línea en referencia, tendrá el mismo ancho que las que actualmente tiene construidas en esta República, la Salvador Railway Co. Limited, es decir, de una yarda medida en el interior de los rieles.

ARTICULO IV: Los rieles serán de acero, de cincuenta y seis libras de peso, por lo menos, por yarda inglesa, salvo en la sección de la Unión a San Miguel, que serán del mismo peso que los que existen, caso que así le conviniese al Contratista. Los durmientes serán de buenas maderas tomando de preferencia las del Pañ, habrá el material rodante necesario y adecuado, a las necesidades del servicio; todos los puentes y viaductos que se construyan en la extensión de la línea, serán de acero y hierro y deberán ofrecer todas las garantías de resistencia y solidez; y, en lo general, la obra será construida conforme a las reglas del arte y de modo que pueda satisfacer, en todo tiempo, las exigencias del tráfico. Las pendientes máximas admisibles no excederán de tres y medio por ciento, siempre que la naturaleza del terreno lo permita, pero en caso contrario, se someterá a la aprobación del Gobierno; y los radios mínimos en las curvas serán de ochenta metros.

ARTICULO V: Los estudios se empezarán en los sesenta días siguientes después de ser firmada la escritura pública relativa a este Contrato y los trabajos de construcción de la línea deberán comen-zarse veinticuatro meses después de que el presente Contrato obtenga la aprobación de la Asamblea Legislativa; y en cuanto a la sec-

ción del Ferrocarril de la Unión a San Miguel, deberá estar terminada dentro de los diez y ocho meses subsiguientes. En las demás secciones la Empresa está obligada a construir, por lo menos, veinte kilómetros cada uno, hasta la completa terminación de la línea; pudiendo empezar y seguir los trabajos en cualquier punto o ramal.

Por cada mes de atraso que tuviese el Contratista en la construcción de la línea, conforme a lo dispuesto en el inciso anterior, pagará al Gobierno una multa mensual de quinientos pesos oro americano, durante el tiempo que dicho atraso; salvo los casos fortuítos de fuerza mayor que puedan ocurrir. Los pagos se verificarán mensualmente.

ARTICULO VI: Las vetas y brozas minerales que existen en terrenos que adquiere el Contratista le pertenecerán en todo tiempo y no podrán ser gravadas con derecho o impuestos superiores a los de las concesiones otorgadas o que se otorguen a otras compañías o zonas minerales.

ARTICULO VII: El Contratista tendrá la libre y exclusiva administración y manejo interior del Ferrocarril y pertenencias; y no estará sujeto a la intervención del Gobierno, excepto para asegurar el cumplimiento de este Contrato y el buen servicio público.

Revistiendo este Contrato, por su naturaleza, los caracteres de una Ley de la República, nacido de un compromiso bilateral, lo estipulado en él no podrá por consiguiente, ser modificado ni alterado por ley, reglamento ni disposición alguna y se entenderá exceptuando de cualquier medida que se dicte, no pudiendo cambiarse sus estipulaciones, sino por mutuo consentimiento expreso de las partes.

ARTICULO VIII: La Empresa, se considera, desde luego, de utilidad pública y gozará de los derechos, concesiones y franquicias conferidas por las leyes a las empresas de este carácter y de la misma manera lo será la expropiación de todos los terrenos que necesite para la construcción de la vía y de todas sus dependencias. Las expropiaciones se verificarán con arreglo a la Ley, y la Empresa pagará el valor de las mismas, a justa tasación de peritos.

La empresa tendrá, sin embargo, el derecho de utilizar, sin pagar indemnización ni impuesto alguno, todos los terrenos nacionales, lo mismo que los materiales de construcción que en ellos se encuentren y que puedan ser necesarios para la construcción de las líneas

o de sus edificios y del muelle de que adelante se hablará. De la misma manera podrá utilizar gratuitamente para el consumo de sus locomotoras, trabajos y demás necesidades del servicio, todos los manantiales y aguas de los ríos que se encuentren en dichos terrenos nacionales, y también tendrá facultad para conducir, para los mismos usos, el agua de cualquier manantial o río, que por su proximidad a la vía, pueda utilizar; pero esto último será sin perjuicio de tercero y previa indemnización en su caso. El Contratista tendrá derecho en todos los casos a las ventajas que el Gobierno otorga a todas las compañías ferrocarrileras establecidas o que más adelante puedan establecerse en el país salvo en lo que se refiere a la subvención y en lo que no tenga relación con las cláusulas de este Contrato.

El Gobierno concede al Contratista un derecho de vía de cien pies de ancho en todo el trayecto de la línea, o ramales, excepto en aquellos lugares donde se requiera mayor anchura para las estaciones, edificios, terraplenes, cortaduras, excavaciones, fosos de balasto, canteras y cualesquiera otros terrenos adicionales que se necesiten para los desvíos de caminos de agua, de caminos reales, de desagüe de pantanos y terrenos, diques u otros trabajos para proteger la vía de inundaciones; así como también para talleres, plataformas, almacenes de depósito, paraderos y desviaderos, o para cualquier obra útil para el ferrocarril. En este caso, la anchura adicional necesaria será determinada por el Contratista de acuerdo con el Gobierno.

ARTICULO IX: La empresa no estará obligada a cercar la vía; pero sí a proporcionar a los propietarios colindantes el alambre espigado que sea necesario para cercarla, con tres hilos por lo menos en la parte que a cada cual corresponda.

ARTICULO X: La empresa podrá aprovecharse de los caminos públicos sin más condición que la de dejar expedito el tránsito a las carretas y otros vehículos; para lo cual deberá quedar un espacio libre de ocho metros, por lo menos, contados de la línea a la cerca más próxima.

ARTICULO XI: La empresa tendrá el derecho de construir, a lo largo de sus líneas y en conjunción con ellas, líneas telefónicas y telegráficas para su exclusivo servicio; pudiendo entre tanto, utilizar gratuitamente las del Gobierno, quien a su vez podrá colocar

un alambre para telégrafo y teléfono en los postes de la empresa. De la misma manera tendrá ésta el libre uso del servicio postal de la República, para la correspondencia relativa a los asuntos de la misma empresa.

ARTICULO XII: La empresa podrá importar, libres de cualquier de rechos e impuestos, serán fiscales o municipales, marítimos o internos, establecidos o por establecer, todos los útiles, maquinaria, herramientas, rieles, carbón y otros combustibles, y el material destinado a la construcción, estudio, equipo, mantenimiento, explotación y mejoramiento de la vía. Para la introducción de dichos materiales y enseres, a que se refiere este artículo, la empresa presentará previamente al Ministerio de Hacienda la factura consular respectiva, y el Ministro librará en su oportunidad, contra las Aduanas, las órdenes del caso, a efecto de que los aludidos artículos pasen libres de gravamen. El Contratista no estará obligado a pagar ninguna contribución extraordinaria, sea nacional o municipal, actualmente creado o que más adelante se crease.

ARTICULO XIII: Asimismo estarán libres de todo impuesto de timbre, registro o contribución fiscal o municipal, y de cualquiera otra clase de impuestos que estén establecidos o que se establezcan, el dinero, los libros, billetes de pasajeros, conocimientos de carga, títulos, obligaciones, letras o documentos, emitidos o girados por la empresa; sin pagar tampoco la alcabala interior por la compra de los terrenos que ésta adquiriera para sus líneas, estaciones, desvíos y demás dependencias.

ARTICULO XIV: El Contratista tendrá el derecho de comprar o arrendar cualquier otro ferrocarril y unirse a otras compañías ferrocarrileras; y tanto estas compras, arrendamientos, consolidaciones y ventas como las adquisiciones de ferrocarril por concesión; compra o expropiación de terrenos; terrenos en posesión; derechos, intereses o franquicias que se tengan en ellos; así como también las otras propiedades muebles o inmuebles destinados para uso del ferrocarril; incluyéndose igualmente el otorgamiento y registro de hipotecas, emisión y traspaso de acciones, bonos hipotecarios, y garantías ferrocarrileras del Contratista; estarán exentos de todas las contribuciones actuales o que en lo sucesivo imponga la ley sobre transferencia de propiedades. El Contratista dará previamente aviso de lo expuesto al Gobierno.

ARTICULO XV: La empresa mantendrá siempre en esta capital un representante facultado y autorizado ampliamente para tratar con el Gobierno o con cualquiera persona interesada, sobre todos los negocios relativos a la Empresa y a las obligaciones que contrae por la presente; todo lo que se ejecute y convenga con el referido Agente, se tendrá como hecho con la Empresa misma, pudiendo hacérsele notificación de toda demanda y continuarse con él los juicios.

ARTICULO XVI: La empresa no podrá traspasar los derechos que por la presente se le conceden a ningún Gobierno extranjero, ni aceptado como accionista y será nulo cualquier acto que se efectúe en contrario. Salvo la prohibición anterior, el Gobierno concede al Contratista el amplio derecho de arrendar, vender, traspasar o transferir, a cualquier persona, o compañía, todos o cualquiera de los derechos, concesiones, para la línea, ramales, propiedades, ganancias, beneficios, terrenos y franquicias otorgadas en el presente contrato; todo lo cual podrá hacerlo el Contratista sobre las bases que a su juicio sean más convenientes; y la persona, compañía o compañías arrendatarias, sucesoras o compradoras, gozarán para la construcción, posesión, mantención y explotación de las partes arrendadas, vendidas o transferidas, de los mismos privilegios que los otorgados al Contratista.

El Contratista tendrá derecho de comprar líneas ferrocarrileras, o concesiones de ellas, en la República de El Salvador, y las líneas o concesiones que adquiriera serán consideradas como una parte de la línea autorizada por esta concesión, y serán construidas, poseídas, mantenidas y explotadas de conformidad con los términos y condiciones de este contrato en todo lo que les fuere aplicable y no se oponga a sus estipulaciones.

ARTICULO XVII: Todos los empleados y trabajadores del ferrocarril estarán exentos del servicio civil y militar, mientras permanezcan ocupados en dichos trabajos, salvo los hijos del país en el caso de guerra exterior. Para el efecto, la empresa deberá presentar periódicamente a las autoridades que el Gobierno designe listas completas de sus empleados y operarios.

ARTICULO XVIII: El Contratista se obliga a evitar, por los medios que estén a su alcance, el contrabando de mercaderías; y asimismo se obliga a cumplir, en la parte que le corresponde, las disposicio-

nes que dicte el Gobierno para impedir el contrabando o que se refirieran a cualquier otro asunto fiscal y que no se opongan al presente contrato.

ARTICULO XIII: El Gobierno auxiliará a la empresa para proporcionarse en el país los trabajadores necesarios, a quienes aquella pagará, puntualmente su jornal; y las autoridades competentes obligarán a cumplir sus contratos a los trabajadores que la empresa importe, siempre que los contratos estén arreglados a las leyes del país. Asimismo dará toda la protección que esté en sus facultades para la conservación y seguridad de la vía y del material.

ARTICULO XX: Todos los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados, constituirán excepciones a las estipulaciones de este Contrato.

ARTICULO XXI: La empresa será responsable por los daños y perjuicios que se ocasionen a las personas o efectos en los trenes o dependencias de la empresa; salvo que tales daños y perjuicios no hayan sido ocasionados por su culpa o por negligencia de sus empleados, de conformidad con las leyes de la República.

ARTICULO XXII: El tipo máximo de pasajes será de dos y medio centavos oro americano por kilómetro, para los pasajeros de primera clase; de un centavo y cuarto oro americano por kilómetro, para los pasajeros de segunda clase; y de ocho centavos oro americano por kilómetro por flete de cada tonelada de veinte quintales de peso o cuarenta pies cúbicos de medida, a juicio de la empresa. Por metales preciosos, joyería, materias inflamables o peligrosos se fijará una tarifa especial más alta, de acuerdo siempre con el Gobierno. El equipaje de los pasajeros de primera clase no deberá exceder de veinticinco kilos; por el exceso la empresa cobrará un décimo de centavo oro por cada medio kilo y por cada kilómetro; el equipaje de los pasajeros de segunda clase no deberá exceder de diez kilos; por el exceso la empresa cobrará un décimo de centavo oro por cada medio kilo y por cada kilómetro.

Para los trenes expresos o de mayor velocidad que los ordinarios, se fijará una tarifa especial de acuerdo con el Gobierno. El Contratista podrá reducir la tarifa general como y cuando la crea conveniente. Asimismo, se fijará un derecho de almacenaje sobre toda

mercadería que quede en las estaciones por más de cuarenta y ocho horas, después del día de su llegada, no contando los domingos ni los días feriados nacionales.

Después de las cuarenta y ocho horas se cobrará bodegaje a razón de diez centavos oro por quinientos kilos por día o fracción de veinte y cuatro horas, incluyendo los domingos y demás días "feriados". No se dará conocimiento de carga, por un flete menor de veinte centavos oro americano. Por caballos, bestias mulares y ganado vacuno, dos y medio centavos oro americano cada kilómetro por cabeza, con un costo adicional de cincuenta centavos oro por carga y descarga de cada animal. Por perros, ovejas, cabras o cerdos un centavo y cuarto oro cada kilómetro por cabeza, señalándose como minimum de flete cincuenta centavos oro por cabeza. Los precios de fletes y pasajes serán en oro de los Estados Unidos o su equivalente en moneda corriente en el país al tipo del día. Los abonos químicos o naturales destinados al cultivo del café, de la caña o de cualquier otro producto valioso que se cultive en el país, pagarán la mitad de la tarifa ordinaria.

ARTICULO XXIII: La empresa se obliga a conducir gratuitamente en sus trenes ordinarios al Señor Presidente de la República, a sus Secretarios de Estado y Subsecretarios, a los Ministros Diplomáticos de o para El Salvador, a los Magistrados de la Suprema Corte de Justicia y a los Diputados del Congreso Nacional durante el término de sus sesiones y hasta ocho días después; a los Gobernadores y Comandantes de Departamento; y a los funcionarios o empleados a quienes el Gobierno comisionare para el reconocimiento o inspección de la línea y material de explotación. Se obliga igualmente la empresa a transportar gratuitamente la correspondencia postal que se dirija de o para las Administraciones de tránsito o terminales y las fuerzas y elementos bélicos, en tiempo de guerra. Para hacer uso de esta franquicia, el Agente de la empresa en cada sección dará tiquetes especiales a requisición escrita del Presidente de la República o de los Ministros que el Gobierno designe y de los Gobernadores o Comandantes Generales en los Departamentos. Los efectos que el Gobierno introduzca directamente por su cuenta, ya sea por la Aduana de la Unión, ya por las Aduanas de la frontera con Guatemala, disfrutarán de una rebaja de cincuenta por ciento al ser transportadas por la empresa. Por el transporte de los fardos postales se cobrará un décimo de centavo oro por medio kilo y por cada kilómetro.

ARTICULO XXIV: los bonos hipotecarios, acciones o documentos que la empresa tenga a bien emitir en el extranjero, se tendrán como registrados en esta república, sin más requisitos que la presentación en la oficina de registro respectiva, y de una constancia certificada por un notario público y autenticada por el ministro o cónsul de El Salvador en el exterior. La organización financiera del ferrocarril, la emisión de títulos, acciones, certificaciones, o bonos hipotecarios serán atribuciones exclusivas del contratista.

ARTICULO XXV: cuando surgiere duda entre el gobierno y el contratista acerca de la inteligencia de alguna o algunas de las cláusulas de este contrato, o cuando se alegare falta de cumplimiento de cualquiera de ellas, ambas partes procurarán entenderse directamente en términos amigables. Pero si esto no fuere posible, las diferencias serán sometidas a la decisión de dos árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte; y en caso de que éstos no se pongan de acuerdo, la cuestión será resuelta por la Corte de Justicia Centroamericana o por la Corte de Justicia Federal de los Estados Unidos, si las partes no llegan a ponerse de acuerdo en la designación del primero de esos tribunales, y lo que resuelva se tendrá como fallo definitivo e inapelable.

Cada parte deberá nombrar su árbitro arbitrador dentro de los treinta días siguientes al en que una de ellas comunique a la otra su propósito de recurrir al arbitramento. Si alguna de éstas no hiciere dentro de ese término la designación que le corresponda, deberá considerarse que se ha adherido al nombramiento que la otra parte ha hecho, y en este caso, el fallo de este árbitro único será firme y definitivo.

Si hubiere discordia en la resolución del punto o puntos sometidos a la decisión de los árbitros arbitradores designados por las partes, aquéllos lo notificarán a éstas, para que dentro de treinta días contados desde el siguiente a la última notificación, designen como tercero en discordia a la Corte de Justicia Centroamericana; pero sí, expirado ese plazo, no han podido ponerse de acuerdo en esta designación, el asunto pasará al conocimiento de la Corte Suprema de Justicia Federal de los Estados Unidos.

ARTICULO XXVI: cuando esté terminada la línea, el contratista se obliga a que sus trenes recorran por lo menos una vez al día el trayecto entre las estaciones terminales, sea de ida o vuelta.

ARTICULO XXVII: el gobierno tiene derecho de inspeccionar la línea durante su construcción, y cuando el ferrocarril se halle en explotación, siempre que lo crea conveniente.

ARTICULO XXVIII: el ferrocarril será a vapor; pero podrá usarse como fuerza motriz la electricidad o el aire comprimido, previa aprobación del carabio por parte del Gobierno y siempre que no afecte la seguridad y regularidad de la explotación.

Si hubiere de emplearse la fuerza eléctrica, en el todo o en alguna parte de la línea, conforme al inciso anterior, la empresa podrá aprovechar gratuitamente, para este efecto, y para las demás aplicaciones que tenga a bien, las caídas o corrientes de agua de los ríos o lagos, de propiedad nacional, pudiendo expropiar como de utilidad pública, - previo pago efectivo a justa tasación, los terrenos que necesite para las instalaciones y demás dependencias, y colocar en los caminos públicos, sean nacionales o vecinales y en las calles de las poblaciones, los postes necesarios para los alambres de transmisión de la fuerza, sin pagar por este servicio, indemnización alguna.

ARTICULO XXIX: 1o. El Gobierno declarará que no estarán sujetos al pago de derechos e impuestos, de aduana ni de ningún otro género de derechos e impuestos, los pasajeros, mercaderías y efectos de cualquiera clase que sean, que atraviesen el territorio de El Salvador, de tránsito para otros países extranjeros, por dicho Ferrocarril, con excepción del ~~materi~~al de guerra, que sólo podrá ser conducido con permiso especial del Gobierno.

2o. Dichos efectos y mercaderías en tránsito para otros países extranjeros, serán conducidos en carros sellados, y los referidos sellos serán puestos, uno por el Contratista y uno por la aduana correspondiente, en vista de la declaración respectiva; los cuales no podrán romperse hasta que los expresados efectos o mercaderías hayan llegado al puerto de destino o hayan pasado los límites de la República. Los empleados aduaneros de la frontera expedirán en su caso las guías y tor-na-guías correspondientes que solamente indicarán el número de bultos contenidos en el carro, el peso total y el número del carro.

3o. El Gobierno declara que no serán cobrados ninguna clase de derechos, tributos, sean de la clase que fueren, por el Gobierno general, o por las autoridades departamentales, municipales, o locales a los pasajeros ni a las mercaderías de tránsito por el ferrocarril, por el solo de ser conducidos por él; ni le impondrá contribuciones al Contratista por razón de los expresados pasajeros o fletes o por las cantidades recibidas por la conducción de ambos.

ARTICULO XXX: el gobierno se compromete a establecer en la frontera de Guatemala, una aduana tan pronto como los trabajos del ferrocarril en construcción, que viene de Zacapa lleguen a la frontera de El Salvador.

ARTICULO XXXI: el gobierno no dará, bajo ningún pretexto, concesiones a otras compañías o persona dentro de una faja paralela de veinte millas en ambos lados de la línea, o ramales del contratista, para construir otro ferrocarril.

ARTICULO XXXII: la empresa tendrá derecho de construir en el puerto de La Unión, en el punto que juzgue conveniente y en conexión con el ferrocarril conforme a los planos que oportunamente presentará al gobierno para su aprobación un muelle, de acero y hierro, de cemento armado o de piedra, a opción del contratista, en el cual puedan atracar los vapores y efectuar comodamente su carga y descarga.

Los materiales que se necesiten para la construcción de este muelle, disfrutarán de la misma franquicia de derechos e impuestos concedida para los del ferrocarril, y de la misma manera podrá la empresa hacer uso de los terrenos nacionales que necesite para la obra, sin pagar indemnización de ninguna clase.

ARTICULO XXXIII: por el uso del muelle, la empresa cobrará por los servicios de embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías una tarifa con un cincuenta por ciento menos de las que cobran en la actualidad los muelles de Acajutla y La Libertad conforme sus respectivas concesiones; cuya tarifa será siempre sometida a la aprobación del gobierno.

ARTICULO XXXIV: los trabajos del muelle deberán estar terminados dos años después de la aprobación que el gobierno dé a los planos respectivos, que deberá presentarle la empresa dentro de un año a más tardar de firmado este contrato. Por cada mes de retardo, la empresa pagará una multa igual a la señalada en el Art. V.

ARTICULO XXXV: a los sesenta días de firmarse la escritura pública relativa a este contrato, el contratista depositará en el banco, o casa bancaria, que el gobierno designe, en El Salvador, o en el extranjero, una garantía de veinticinco mil pesos oro americano, en seguridad de que el contratista cumplirá las obligaciones que contrae conforme a las estipulaciones del presente contrato. Esta garantía quedará a beneficio del gobierno si llega a caducar esta concesión por culpa del contratista; pero tendrá derecho a recobrar la garantía expresada - al cumplir los compromisos que en la presente se estipulan.

ARTICULO XXXVI: el Gobierno concede al Contratista, por cada kilómetro de línea construida una subvención de siete mil pesos oro americano, obligándose al Gobierno a pagar ese valor por cada diez kilómetros de vía terminada. Esta subvención será entregada en bonos sobre las aduanas de la República, que recibirá el Contratista al noventa por ciento de su valor nominal, ganando un interés de cinco por ciento al año, con un fondo acumulativo de amortización de dos por ciento anual. Para el servicio de interés y amortización, se señala como renta para subvenir a ellos, el impuesto de setenta y cinco centavos plata creado a favor del ferrocarril central, por el Decreto Legislativo de veinte de abril de mil ochocientos noventa y cinco. Cada seis meses se practicará la liquidación correspondiente y el déficit que hubiera, le será pagado al Contratista, en el semestre siguiente, con el tanto por ciento que fuese necesario de los derechos aduaneros de importación. El texto de los bonos se hará de común acuerdo entre el Gobierno y el Contratista.

ARTICULO XXXVII: el Contratista es dueño y poseedor absoluto del ferrocarril y de los ramales que construya, lo mismo que del muelle en el puerto de La Unión, durante el término de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que comience la construcción de las obras referidas.

ARTICULO XXXVIII: el Gobierno tendrá derecho de comprar el ferrocarril y el muelle después de los sesenta años de haber empezado los trabajos, previo pago al contado, del valor pericial que entonces tenga.

En caso de desacuerdo para fijar este valor pericial, se recurrirá al arbitraje indicado en el artículo XXIV de este contrato. Si pasados seis meses después de dicho término, el Gobierno no hubiese notificado al Contratista su deseo de entrar en posesión de la línea, o si lo notificase y no hubiere efectuado el pago al contado en este mismo plazo de seis meses, aunque existan negociaciones pendientes seguirá la concesión hasta los noventa y nueve años.

Transcurridos los noventa y nueve años referidos, el Contratista, o sus sucesores, traspasarán al Estado sin remuneración ni indemnización de ninguna clase, la propiedad exclusiva del ferrocarril y muelle a que se refiere este contrato, con todas sus propiedades y dependencias en buen estado.

ARTICULO XXXIX: el Contratista se compromete a construir bajo las mismas condiciones de este Contrato, un ramal que, de acuerdo con los estudios que se hagan al efecto, partirá de un punto de la línea y llegará a Ahuachapán con el derecho, cuando lo crea conveniente, de prolongación de acuerdo con el Ejecutivo, hasta la frontera de Guatemala (río Paz) y para evitar que el Ejecutivo tenga dificultades con

La SALVADOR RAILWAY & COMPANY LIMITED, el Contratista - queda obligado a que dicho ramal pase por la ciudad de Santa Ana, si el Supremo Gobierno consigue para ello, el consentimiento de dicha compañía.

ARTICULO XL: queda convenido, sin reserva alguna, que en todos los artículos de este Contrato, que se refieren al Contratista o empresa, se entiendan incluidos sus sucesores o cesionarios.

ARTICULO XLI: y por último, la empresa se compromete a cumplir con todas sus obligaciones consignadas, en cada una de las cláusulas que anteceden, tanto en la letra como en el espíritu del presente contrato, salvo caso fortuito o fuerza mayor, quedando la empresa sujeta en un todo a las leyes del país.

En fé de lo cual firmamos dos ejemplares de un mismo tenor en San Salvador, a tres de junio de mil novecientos ocho.

#### TRASPASO DEL CONTRATO AVALOS KEILHAUER.

El concesionario señor René Keilhauer traspasó en parte sus derechos y obligaciones contenidas en la contrata original AVALOS-KEILHAUER a la compañía Guatemala Railway Company después International - Railways of Central America, más conocida por IRCA, del domicilio de la ciudad y Estado de Nueva Jersey, Estados Unidos de América, - por escritura de fecha 24 de julio de 1908, y el resto lo cedió al señor Henry M. Keith por escritura de esa misma fecha, quien a su vez los traspasó a la IRCA con fecha 29 de febrero de 1912.

Por consiguiente, fue a partir de esta última fecha IRCA la única titular de los derechos y obligaciones conferidos en la concesión antes mencionada.

#### CONTRATA ADICIONAL PERALTA-KEILHAUER-CARRANZA-KEILHAUER

El 24 de mayo de 1912 sometió el Supremo Poder Ejecutivo a la aprobación de la Asamblea Nacional la contrata adicional y las reformas hechas a la misma, celebrada la primera entre el señor René Keilhauer Cordier en concepto de apoderado de la Guatemala Railway Company y el señor sub-secretario de Fomento doctor José María Peralta L., en representación del Supremo Gobierno, y las segundas entre el secretario de Estado en el Ramo de Fomento doctor Teodosio Carranza y el mismo señor Keilhauer Cordier, relativas ambas a la construcción del ferrocarril de La Unión a la frontera de Guatemala. (25)

CONTRATO HERNANDEZ-KEILHAUER

El 19 de junio de 1915 se aprobó el Contrato celebrado entre el Oficial Mayor del Ministerio de Fomento, don Constantino Hernández, competentemente autorizado y en representación del Supremo Gobierno, por una parte, y el señor don René Keilhauer, como apoderado de la - International Railways of Central America, por la otra, y relativo al cobro del impuesto de muelle para los vapores que atraquen al muelle de Punta Cutuco. (26).

CONTRATA BUSTAMANTE-KEILHAUER

Por decreto legislativo de fecha 15 de julio de 1918 se aprobó en todas sus partes la contrata celebrada entre el Poder Ejecutivo y el señor René Keilhauer apoderado y representante de la International Railways of Central America, contrata conocida como Bustamante-Keilhauer, para el establecimiento de los servicios de transporte expreso de encomiendas y tarifa de embarques y desembarques por el muelle de Cutuco. Fijando también un 15% a favor del Gobierno en los muelles de Cutuco. (27).

CONTRATA SASSO-KEILHAUER

El 11 de mayo de 1920 por Decreto Legislativo quedó aprobada la contrata adicional entre el mismo Poder Ejecutivo y don René Keilhauer, en el concepto de apoderado y representante de la International Railways of Central America, para la construcción de la línea férrea desde Santa Cruz Michapa a esta capital; la de Santa Lucía, departamento de Santa Ana, a Metapán y la construcción de un puente sobre el río Lempa. (28).

CONTRATA SASSO-SANZ AGERO

El 29 de junio de 1922 se aprobó la contrata celebrada entre don José Antonio Sasso, completamente autorizado en nombre y representación del Supremo Gobierno, por una parte, y don Antonio Sanz Agero apoderado y representante de la International Railways of Central America, por la otra, para dar exacto cumplimiento a algunas de las obligaciones contraídas en la contrata adicional sancionada el 12 de mayo de 1920. (29).

El 15 de abril de 1925 se celebró otra contrata entre las mismas partes

---

(26) Diario Oficial número 145 de 1915.

(27) Diario Oficial número 175 de 1918.

(28) Diario Oficial número 109 de 1920.

(29) Diario Oficial número 146 de 1922.

comparecientes para construir el ramal de ferrocarril expresado en el artículo XXXIX del contrato Avalos-Keilhauer de fecha 3 de junio de 1908, que, partiendo de la terminal de Ahuachapán en construcción, - cruzará la frontera de Guatemala en un punto aproximadamente al norte del Naranjo para conectar allí con el Ferrocarril de la International Railways of Central America. (30).

Esta contrata no llegó a su realización; y el celebrado en la misma fecha anterior en la que el Gobierno se compromete a tomar a su cargo las reparaciones de mantenimiento para el tráfico de automóviles y toda clase de vehículos, en las carreteras de Santa Ana-Ahuachapán y de Santa Ana-Metapán, que la compañía de Ferrocarriles Internacionales de Centro América está obligada a ejecutar, de conformidad con lo estipulado en el artículo sexto de la contrata aprobada por Decreto Legislativo de 11 de mayo de 1920. (31).

#### CONVENIO GAVIDIA STICH

Por Decreto Legislativo número 104 del 4 de septiembre de 1934 quedó aprobado el convenio celebrado entre don Dagoberto Gavidia en nombre y representación del Supremo Gobierno y Mr. C. Stich, apoderado general de la IRCA, mediante el cual se sentaron las bases para la celebración de la escritura de venta de una porción de terreno rústico situado en el barrio de Lourdes de esta ciudad, suscrita ante los oficios del Notario doctor Vidal Severo López con fecha 15 de enero de 1930. (32).

#### CONTRATA BRUYEROS-CURE

Por Decreto Legislativo número 347 del 9 de agosto de 1951 quedó ratificado el contrato BRUYEROS CURE celebrado en esta ciudad a los 16 días del mes de noviembre de 1950, entre el Gobierno de la República de El Salvador, representado por el señor Manuel Antonio Bruyeros y la International Railways of Central America (IRCA) representada por el señor Mortimer Daniel Cure, por medio del cual se fija el tipo de cambio para el pago de los servicios que los Ferrocarriles Internacionales de Centro América presten al Gobierno y a las instituciones y empresas oficiales autónomas de la República. (33).

Entre los puntos principales aparecen los siguientes:

I. La IRCA, podrá efectuar futuras modificaciones en sus tarifas dentro de los límites máximos que señalan el Art. XXII de la Contrata

(30) - Diario Oficial número 121 de 1925.

(31) - Diario Oficial número 122 de 1925.

(32) - Diario Oficial número 199 de 1934.

(33) - Diario Oficial número 152 de 1951.

Avalos Keilhauer, del 3 de junio de 1908, publicada en el Diario Oficial número 139 de junio 15 de 1908 y los Arts. II y III de la Contrata Sasso-Keilhauer, del 15 de julio de 1918, aprobada por Decreto Legislativo de 15 de julio de 1918 y publicado en el Diario Oficial número 175, tomo 85 del día 31 del mismo mes y año.

Todo cambio en las tarifas de la IRCA, será sometido a aprobación del Poder Ejecutivo en el Ramo correspondiente, el cual deberá resolver sobre los cambios propuestos a más tardar dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que se presente la solicitud y cambios respectivos, ya aprobándolos o rechazándolos, según se ajusten o no a lo dispuesto en los artículos citados.

Si la solicitud no fuere recuelta dentro del término de treinta días que se estipula, los cambios propuestos se entenderán aprobados y la IRCA podrá ponerlos inmediatamente en vigor, sin perjuicio de la facultad del Poder Ejecutivo para reducir en todo tiempo cualquier tarifa que exceda de los límites máximos estipulados en las contrataciones citadas.

II. La presente Contrata ha de considerarse como un convenio *modus operandi* entre la IRCA y el Supremo Gobierno y en lo pertinente como una aclaración convencional de las estipulaciones contenidas en los Arts. XXII y XXIII de la Contrata Avalos-Keilhauer y Art. II y III de la Contrata Sasso-Keilhauer.

*José Sasso Keilhauer G.*

SE SOMETE A RÉGIMEN DE INTERVENCIÓN  
LA ADMINISTRACIÓN Y MANEJO DE LA COMPAÑÍA  
FERROCARRILES INTERNACIONALES DE CENTRO AMÉRICA

A partir del día primero de octubre de 1971, quedó sometida a régimen de intervención la administración y manejo interior del ferrocarril y sus pertenencias que en esa época explotaba la compañía Ferrocarriles Internacionales de Centro América (International Railways of Central America) IRCA.

Su cumplimiento estuvo a cargo de un interventor nombrado por el Poder Ejecutivo en el Ramo de Economía.

Las razones que tuvo el Gobierno para someter el régimen de intervención a la mencionada empresa ferro-portuaria, fueron las siguientes:

- 1 - La compañía Ferrocarriles Internacionales de Centro América era concesionaria de una empresa de utilidad pública que se dedicaba a la explotación del servicio de transporte ferroviario, de conformidad a la Contrata Avalos-Keilhauer y adiciones y enmiendas posteriores;
- 2 - De conformidad con las cláusulas de la Contrata mencionada el concesionario estaba obligado, no solamente a mantener la continuidad de los servicios, sino también a devolver el ferrocarril y sus pertenencias al Gobierno en buen estado al término de la concesión que era de 99 años.
- 3 - El Gobierno estaba facultado de acuerdo con la cláusula VII de la referida contrata, para intervenir en la administración y manejo interior del ferrocarril, para asegurar el buen servicio público que estaba a cargo de la expresada compañía.
- 4 - El estado interesado en conocer la verdadera situación material y económica de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América, en el mes de julio de 1970 encomendó a la sociedad ELC-ELECTROCONSULT, de Milán, Italia, un estudio sobre dicha situación, de cuyos resultados se desprendió que el servicio ferroviario que se había encomendado a aquella sociedad, se encuentra en sensible y marcado deterioro por falta de un eficiente y regular servicio de mantenimiento, tanto en lo que respecta al material rodante, como a la estructura de la vía.

5 - Las irregularidades antes anotadas, fueron confirmadas por inspectores oculares efectuados por funcionarios del Gobierno, que demostraron la necesidad de intervenir la empresa concesionaria para ponerla en capacidad de prestar adecuadamente los servicios ferro-portuarios que exigen las actuales circunstancias económicas del país.

CONSIDERACIONES JURIDICAS SOBRE LA INTERNATIONAL RAILWAYS  
OF CENTRAL AMERICA (IRCA)

En octubre de 1972 y después de analíticos estudios de parte de la Comisión Inter-Ministerial con buen criterio propusieron recomendaciones para dar por terminado el plazo de la concesión otorgada a la IRCA que a continuación se expresan:

I - Que eran ciertos e imputables los graves, claros y definidos incumplimientos de obligaciones por parte de la IRCA en la prestación del servicio de utilidad pública a su cargo, sobre la cual los estudios existentes demostraron ampliamente que su administración fue contraria a los intereses nacionales, cuyo principal objetivo fue lucrar al máximo a costa del sistema ferroviario y del muelle de Cutuco sin haber hecho las inversiones necesarias, sin haber previsto las reservas adecuadas para el mantenimiento de las instalaciones fijas y equipo rodante, el cual se encuentra en un estado de marcado y sensible deterioro progresivo; la situación financiera de la empresa desde hace algunos años - llega al extremo de incosteabilidad de los gastos fijos de operación; inexistencia de liquidez para la cancelación de sus créditos y principalmente, el grave riesgo de la falta de pago del salario a sus trabajadores, aguinaldo y demás prestaciones sociales.

La empresa ferro-portuaria International Railways of Central America más conocida por IRCA, tenía la obligación de prestar un BUEN SERVICIO PUBLICO y de traspasar al Estado, sin remuneración ni indemnización de ninguna clase, al término de la concesión, el ferrocarril y muelle con todas sus propiedades y dependencias en BUEN ESTADO.

Incumplimiento de obligaciones, los cuales se reflejan en la notable desmejora esencial y progresiva del sistema por el inadecuado mantenimiento de los bienes afectos al servicio público, especialmente por:

- a) La perniciosa falta de mantenimiento de las instalaciones fijas, tales como la vía férrea, muelle de Cutuco, puentes, estaciones, etcétera.
- b) Así mismo, el equipo rodante, locomotoras, vagones, coches, plataformas, etcétera, carentes de un adecuado mantenimiento y de la comodidad, sanidad y seguridad necesarias en el equipo asignado al

transporte de personas;

c) Manifiesta insuficiencia de materiales necesarias para el buen mantenimiento de las instalaciones fijas;

d) La falta de repuestos y accesorios para el equipo rodante, llegando a producir un canibalismo entre sus propias locomotoras y equipo remolcado. En vista de las razones expresadas al Estado, se vio en la obligación de intervenir la empresa a efecto de conocer la situación real y verdadera del servicio público.

Por otra parte, la compañía concesionaria adquirió deudas que es del caso mencionar; la obligación para con la General Motors Co., al arrendar con promesa de venta 16 locomotoras para la División de El Salvador, ascendiendo a más de 5.5 millones de colones. Así como también, la emisión de bonos en el extranjero por un equivalente superior a los 5.6 millones de colones y que vencieron el 1.º de enero de 1972, encontrándose sin respaldo económico para su cancelación.

Haber recaudado IRCA a favor del Estado el 15% que percibió a nombre del Fisco en concepto de muellaje en el puerto de Cutuco y el cual ha retenido desde el mes de junio de 1938. Así como también los estados financieros de IRCA demostraron que no existían las reservas para cubrir las responsabilidades laborales dado el elevado costo del Contrato Colectivo, haciendo peligrar el estricto cumplimiento de los salarios de trabajadores y las prestaciones sociales de que eran objeto. Y por último la contrata original AVALOS-KEILHAUER, sus reformas y enmiendas posteriores, contenían cláusulas inconstitucionales y además, lesivas a la soberanía nacional y al orden público, tales como los artículos VII, XII, XIII, XIV, XXIV.

II - Desde el mes de junio de 1938, IRCA se negó devolver al Estado el 15% que le correspondía del producto del muellaje en el puerto de Cutuco; el Gobierno, de conformidad a los estudios pertinentes, tiene pleno derecho a exigir las cantidades retenidas a su favor e IRCA de enterarlos.

III - En la contrata AVALOS-KEILHAUER se estipularon varios artículos contrarios al régimen jurídico salvadoreño, cláusulas inconstitucionales y además lesivas a la soberanía nacional y violatorias del derecho público salvadoreño, tales como:

A - La cláusula VII limitaba la potestad de la Asamblea Legislativa de decretar, reformar, interpretar y derogar las leyes secundarias, sin el consentimiento de IRCA, imponiendo al Cuerpo Legislativo la pérdida de la potestad de legislar en forma general, ya que ninguna

de las leyes que decrete podrá aplicarse a la empresa que nació de tal Contrata.

B - Las cláusulas XII y XIII crearon exenciones a los impuestos que se puedan crear en el futuro, constituyendo otra limitación a la iniciativa de ley a la potestad legislativa, ya que aun cuando en las nuevas leyes se estableciera lo contrario, en virtud de la cláusula VII, no podría modificarse la contrata sin la voluntad de IRCA, lo que equivalía que la referida contrata gozaba una especie de extraterritorialidad o exención absoluta de la aplicación de las normas jurídicas que rigen al país.

C - La cláusula XIV se encontraba en la misma situación que las expresadas XII y XIII, y además cabe observar que la exención de impuestos se limitaba única y exclusivamente a contribuciones sobre transferencia de propiedades, y además, siempre y cuando tales propiedades se adquirieran para uso del ferrocarril.

D - Es de suma importancia de considerar la disposición contenida en la cláusula XXV de la referida contrata por el hecho de que se pretende establecer un tribunal arbitral para dirimir toda desavenencia entre las partes contratantes, entre un estado soberano y en particular que recibe una concesión para la explotación del servicio público. La obligación de someter a un tribunal extranjero los conflictos o controversias que surgieren entre las partes no aparecía, a la época de la contratación, tan evidentemente en oposición a la constitución de 1836 ya que nada preveía sobre el particular y en consecuencia, no era tan palmaria la violación constitucional en que se incurría al someter cualquier conflicto al conocimiento de un tribunal extranjero. Ello no quiere decir que no existiera violación a las disposiciones contenidas en los artículos 70 y 90 de la Constitución, así como a la contenida en el artículo 57 de la Ley de Extranjería y a las disposiciones relativas a los juicios de arbitramento, puesto que únicamente pueden considerarse como nacionales los tribunales arbitrales que establece nuestra legislación.

Artículo 70. "Las facultades de la Asamblea Nacional son indelegables, con excepción de la de dar posesión al presidente y vice-presidente de la República, magistrados del Supremo Tribunal de Justicia. Los decretos o resoluciones que se dictaron en contravención a este artículo serán nulos, cualquiera que sea la causa en que se funden, sin perjuicio de la responsabilidad que esta Constitución establece para los contraventores."

Artículo 90. "Con deberes del Poder Ejecutivo: lo.) Mantener ileso la soberanía e independencia de la República y la integridad de su territorio; ..."

Artículo 57. "En toda contrata que se celebre por el gobierno o corporaciones del Estado con extranjeros o compañías extranjeras, lo mismo que en toda clase de traspasos de contratas y en las demás concesiones que se les hagan a los extranjeros de cualquier naturaleza que sean se hará constar expresamente que el empresario o empresarios, empleados, accionistas y funcionarios correspondientes, serán considerados siempre como salvadoreños en todos los asuntos respectivos de la empresa que se funde por consecuencia de la contrata o concesión, y que por lo mismo estarán sujetos exclusivamente a la jurisdicción de los tribunales del Estado en los negocios cuya causa y acción tenga lugar dentro de su territorio. Los extranjeros y los sucesores de estos, que tomaren parte en las empresas, concesiones y contratas con cualquier carácter, no podría alegar nunca, respecto de los asuntos relacionados con las referidas empresas, concesiones y contratas de cualquier género que sean estas, derechos de extranjería bajo cualquier pretexto que sean y solo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer por las leyes que el Estado conceda a los salvadoreños, sin que por consiguiente puedan tener ingerencia alguna los agentes diplomáticos extranjeros. La omisión de lo dispuesto en este artículo, produce nulidad de las respectivas concesiones, contratas o convenios, sin perjuicio de imponer al cartulario ante quien se formalicen aquellos actos, por el solo hecho de omitir lo dispuesto, una multa que no bajará de quinientos a mil pesos. Esta multa la impondrá la autoridad que conozca del juicio de nulidad mandando que ingrese a los fondos municipales del lugar donde se entable el juicio."

E - La cláusula XXIV establecía, la manera de designar los árbitros, uno por cada parte, lo que no contradice al derecho salvadoreño, pero se aparta de nuestra legislación cuando contemplaba, que en caso de que los árbitros no se pusieran de acuerdo, la cuestión sería resuelta por la Corte de Justicia Centroamericana, o por la Corte de Justicia Federal de los Estados Unidos.

Al entrar en vigencia la Constitución Política de 1950, y tal como aparece consignado en la vigente de 1962 (Artículo 127), no se celebrarán contratos en que la decisión, en caso de controversia, corresponda a tribunales de un estado extranjero"; la disposición contenida en la cláusula XXIV de la Contrata AVALOC-KEILHAUER dejó de ser aplicable por contradecir una disposición constitucional, al entrar en vigencia la Constitución de 1950, las disposiciones contenidas en leyes secundarias o contratos anteriores a la constitución, se convirtieron en disposiciones inconstitucionales y en consecuencia inaplicables.

De tal manera, que de conformidad a lo estipulado en el artículo 57 de Ley de Extranjería, lo dispuesto en la cláusula XXIV de dicha contrata, adolecía desde su origen del vicio de la inconstitucionalidad, pues el estado no podía quedar sujeto en el caso de una concesión, -

en que actuaba como ente soberano frente al particular concesionario a la decisión de un tribunal extranjero.

Por otra parte, la notoria falta de correlatividad entre los amplios derechos y privilegios concedidos a la IRCA con las obligaciones y prohibiciones impuestas como concesionaria del servicio de utilidad pública. La contrata AVALOC-KEILHAUER y demás concesiones otorgaron a IRCA los derechos y privilegios siguientes:

a) Los contratos y convenios estipulados entre el estado y la concesionaria revestían los caracteres de una ley de la república, nacidos de un compromiso bilateral, y lo contemplado en ellos no podía ser modificado ni alterado por ley, reglamento ni disposición alguna y se entendían exceptuados de cualquier medida que se dictare, no pudiendo cambiarse sus estipulaciones, sino por mutuo consentimiento de las partes;

b) Que el gobierno no podía otorgar bajo ningún pretexto concesiones a otras compañías o personas para construir otro ferrocarril dentro de una faja paralela de 10 millas por lado de la línea de IRCA.

c) Las diferencias surgidas entre el gobierno e IRCA respecto a la inteligencia de alguna cláusula de los contratos o se alegare falta de cumplimiento de cualquiera de ellas y no se llegare a un entendimiento amigable, se someterían a la decisión de dos arbitros arbitradores nombrados uno por cada parte, y en caso que estos no se pusieren de acuerdo, la cuestión sería resuelta por la Corte de Justicia Centroamericana, o por la Corte de Justicia Federal de los Estados Unidos de América, y lo que se resuelva se tendrá como fallo definitivo e inapelable.

d) Un derecho de vía de 100 pies de ancho en todo el trayecto de la línea principal y sus ramales, excepto en todos los lugares donde se necesitaba mayor anchura para estaciones, edificios, etcétera y cualesquiera otros terrenos adicionales que se necesitarían.

e) El aprovechamiento de los servicios públicos sin mas condición que la de dejar expedito el tránsito a las carreteras y otros vehículos.

f) La donación de todas las vetas y brozas minerales que existan en los terrenos de IRCA con facultad de explotarlos sin pagar impuesto alguno.

g) El derecho de establecer sus propias líneas telefónicas y telegráficas y de utilizarlas para su negocio sin pago de ninguna contribución.

h) El derecho al libre uso del servicio postal de la república.

- i) La facultad al haber utilizado las caídas o corrientes de agua de los ríos o lagos de propiedad nacional para generar electricidad, así como la de instalar postes de conducción eléctrica en los caminos públicos, todo sin pagar al estado ninguna compensación.
- j) La libre y exclusiva administración y manejo interior del ferrocarril y sus pertenencias.
- k) La potestad de haber utilizado gratuitamente para el consumo de sus locomotoras, trabajos y demás necesidades del servicio, todos los manantiales de agua de los ríos que se encuentran en terrenos nacionales.
- l) La facultad de haber fijado sus tarifas de transporte a su propio arbitrio, pues las leyes que contractualmente se estipularon son tan exageradas que no implican ninguna limitación práctica.
- m) La concesión de haber aprovechado la bahía de La Unión para el atraque de buques en conexión con el ferrocarril y con derecho a franquicia para los materiales de construcción del mismo; así como el uso de los terrenos nacionales que necesitaron para la obra sin pagar indemnización de ninguna clase. Esta concesión tuvo el carácter de exclusiva durante un plazo de 25 años.
- n) La exención del servicio civil y militar para todos los funcionarios y empleados de IRCA.
- o) La exoneración absoluta de toda clase de derechos e impuestos, sean fiscales o municipales, marítimos o internos, establecidos o por establecer, sobre la importación de todos los útiles, maquinarias, herramientas, rieles, carbón u otros combustibles, y el material destinado a la construcción, estudio, equipo mantenimiento, explotación y mejoramiento de la vía.
- p) IRCA no está obligada a pagar ninguna contribución extraordinaria, sea nacional o municipal, actualmente creada o que mas adelante se crease.
- q) Libre exoneración de todo impuesto de timbre, registro o contribución fiscal o municipal o de cualquiera otra clase de impuestos que estén establecidos o que se establezcan sobre el dinero, los libros, billetes de pasajeros, conocimientos de carga, títulos, obligaciones, letras o documentos emitidos o girados por la concesionaria; exonerados además del pago de alcabala por la compra de terrenos que adquiera para sus líneas férreas, estaciones, desvíos o demás dependencias. Así como la exención de todas las contribuciones presentes y

futuras que imponga la ley sobre transferencias de propiedades.

### CADUCIDAD DE LA CONCESION

En vista de las graves y serias irregularidades antes mencionadas y la inminente paralización completa del ferrocarril y del puerto de Cutuco, con sus efectos consiguientes en la cesantía de más de 1.600 trabajadores y la incidencia gravísima en la economía nacional por los daños a la importación y exportación de productos por ese medio, industrias vecinas a la ciudad de La Unión, usuarios del pasaje, movimiento de carga local, pueblos a lo largo de la vía férrea, etcétera; y siendo el gobierno de la república el encargado de velar por el exacto cumplimiento de las concesiones otorgadas a particulares para explotar servicios públicos, se volvió necesario y urgente dar por caducada la concesión de que se ha hecho mérito.

Por decreto número 89 emitido por el Poder Ejecutivo en los Ramos de Justicia, de Trabajo y Previsión Social, de Hacienda y de Economía con fecha 3 de octubre de 1974, y ratificado en todas sus partes por la Asamblea Legislativa por decreto número 106 del día 3 del mismo mes y año mencionado, y publicados ambos en el Diario Oficial número 184, tomo 245 de fecha 3 de octubre de 1974, que en su parte resolutive y conceptual contiene las disposiciones siguientes:

1o.) Se declaró caducada la concesión otorgada por el Estado de El Salvador al señor René Keilhauer, mediante el convenio conocido por Contrata Avalos Keilhauer, de fecha 3 de junio de 1908, publicada en el Diario Oficial del 15 de ese mismo mes y año, para construir, mantener y explotar un ferrocarril y erigir en el puerto de La Unión, en conexión con el ferrocarril, un muelle destinado al atraque de vapores; declaráanse también caducadas las demás -contratas posteriores conocidas por los nombres de: a) Peralta-Keilhauer; b) Carranza-Keilhauer; c) Hernández-Keilhauer; d) Bustamante-Keilhauer; e) Jasso-Keilhauer; f) Gavidia-Ctich; g) Bruyeros-Cure y h) los cuatro convenios Jasso-Sanz Agero.

2o.) Como consecuencia de la caducidad declarada, se tuvo por terminado el plazo que para la concesión se estableció en la cláusula XXXVIII de la contrata original mencionada, y pasaron el ferrocarril y muelle con todas sus propiedades y dependencias al pleno dominio del estado.

3o.) A partir del 3 de octubre de 1974, se encargó a la COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA -CEPA- la dirección, operación y administración del servicio ferro-portuario que estaba a car-

go de la IRCA a efecto de evitar la interrupción en la prestación del mismo. Para este efecto el Poder Ejecutivo emitió el reglamento para la administración del Ferrocarril Nacional de El Salvador, conteniendo las normas para facilitar el desarrollo y cumplimiento de las atribuciones y objetivos que el estado, como propietario, y la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, como administradora, observarán mientras esta última administre por cuenta y riesgo del primero, el muelle de Cutuco y el ferrocarril que antes perteneció a la International Railways of Central America, conocida como IRCA.

A partir de la vigencia de este reglamento de fecha 3 de octubre de 1974 y publicado en el Diario Oficial número 184, tomo 245 de esa misma fecha, se le denominó al muelle de Cutuco y ferrocarril: FERROCARRIL NACIONAL DE EL SALVADOR o FENASAL.

4o.) La sustitución patronal que se produjo como consecuencia de la caducidad declarada, no afectó en ninguna forma los derechos laborales que legalmente les correspondían a los trabajadores al servicio de la International Railways of Central America.

## CAPITULO III

FUSION DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS ESTATALES FES Y FENASAL.

Como consecuencia de las caducidades declaradas, las compañías - ferroviarias del país, se transformaron en empresas estatales, pasando al pleno dominio del estado los ferrocarriles y muelle con todas sus propiedades y dependencias.

De conformidad con lo dispuesto, en la ley orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), correspondió a esta, la dirección, explotación y administración de todo el sistema ferroviario del estado, se tomaron las medidas necesarias para integrar un solo sistema ferroviario que responda a los intereses del país.

En efecto, el día 22 de mayo de 1975, en virtud del Decreto Legislativo número 269 publicado en el Diario Oficial número 93, tomo 247 de la misma fecha se fusionaron las empresas ferrocarrileras estatales identificadas como Ferrocarril de El Salvador (FES) y Ferrocarril Nacional de El Salvador (FENASAL), incluyendo en esta última el puerto de Cutuco. Las empresas fusionadas integran actualmente el sistema de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador en una sola empresa, cuya denominación es FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR o FENADESAL.

ASPECTOS LABORALES

Con motivo de la fusión de las empresas ferrocarrileras, incluyendo el puerto de Cutuco, se declaró terminada toda relación jurídica que vinculaba a las empresas FES y FENASAL con las personas que estaban a su servicio. Con el fin de hacer efectiva la reorganización de la nueva entidad, de acuerdo con sistemas modernos de administración y mediante una política ferroviaria y portuaria que responda a los intereses del país, se llevaron a cabo los siguientes aspectos laborales:

PAGO DE INDEMNIZACION Y BONIFICACION DEL PERSONAL

En vista de que el vínculo laboral de carácter privado que había unido a los trabajadores de las empresas integradas (FES y FENASAL) quedó disuelto; y la nueva relación laboral del personal que ingresó o continuó trabajando con la nueva empresa ferro-portuaria es de carácter público, y su nueva relación laboral es de acuerdo al sistema especial de salarios de CEPA, se hizo necesario, concederles una

indemnización por la cesación definitiva de sus labores.

Por Decreto Legislativo número 269 del 22 de mayo de 1975, CEPA quedó autorizada a pagar en nombre y representación del estado de El Salvador la indemnización correspondiente.

Para los miembros del personal de la empresa que se denominó - IRCA, la indemnización se calculó a partir del primer día que ingresaron a laborar par dicha empresa; y para los miembros del personal de la empresa que se denominó FES, a partir de la fecha en la que el gobierno de la república intervino a la compañía The Salvador Railways Company Limited (11 de octubre de 1962). Tomando en cuenta la política de cálculo antes expresada, se detectó que muchos trabajadores que habían estado al servicio del FES salían perjudicados por cuanto no se les concedería todo el tiempo de servicio prestado a la Empresa.

Por tal motivo, se autorizó también a CEPA para que además de la indemnización, se les pagara una bonificación de cinco mil colones a quienes tuvieran veinte años o más de trabajar en el FES a la fecha del decreto antes mencionado.

Si bien es cierto que el artículo 5o. inciso 2o. del Decreto número 269 no especifica si el tiempo que tuvieran de trabajar para el FES fuese contínuo e ininterrumpido o lo contrario, deberá entenderse, **qup la ley**, atendiendo a principios de justicia social, benefició a aquellos que a la fecha del decreto laboraron para y a la orden del FES en forma contínuo e ininterrumpida por veinte años o más de servicio, salvo las excepciones que la ley expresamente contempla.

#### DISOLUCION DEL SINDICATO DE INDUSTRIA UNION DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS - UTF.

Por acuerdo ejecutivo en el Ramo de Trabajo y Previsión Social número 126 del 23 de mayo de 1975 quedó disuelto el Sindicato de Industria Unión de Trabajadores Ferrocarrileros. Las razones para llegar a tal acuerdo fueron las siguientes: a) que el Sindicato de Industria es el formado por patronos o trabajadores pertenecientes a empresas dedicadas a una misma actividad industrial, comercial, de servicios, social y demás equiparables; b) que las asociaciones profesionales o sindicatos son entidades de derecho público y por lo tanto, no pueden subsistir cuando carecen de los presupuestos legales necesarios e indispensables en que se funda su existencia jurídica; c) que por decreto legislativo número 269 tantas veces mencionado, se fusionaron en una sola empresa pública todas las empresas ferroviarias existentes en el país y en el artículo sexto de tal decreto,

se dispuso que a partir de la vigencia del mismo, se declaró terminada toda relación jurídica que vinculaba a las empresas estatales: Ferrocarril de El Salvador (FES) y Ferrocarril Nacional de El Salvador (FENASAL) incluido en este último el puerto de Cutuco, con las personas que estuvieron a su servicio, habiéndoseles concedido a estas una indemnización por la cesación definitiva de sus labores; d) que los afiliados al Sindicato de Industria Unión de Trabajadores Ferrocarrileros (UTF) perdieron su calidad de trabajadores, tanto de las empresas privadas que anteriormente explotaron las respectivas concesiones ferroviarias como de las empresas estatales que se fusionaron, y en consecuencia, existió la imposibilidad jurídica de que pudieran ejercitar el derecho de asociación profesional bajo la clase de Sindicato de Industria, por lo que se declaró terminada la existencia legal de dicho sindicato y se procedió a la liquidación de su patrimonio.

En vista de lo anterior y con base a los artículos 204, 209, 235, 624 y 626 del Código de Trabajo, quedó disuelto el Sindicato de Industria Unión de Trabajadores Ferrocarrileros (UTF) y se dejó sin efecto a partir del día 23 de mayo de 1975, el acuerdo número 226, tomo 153 correspondiente al día 6 de diciembre del mismo año, por el cual se le confirió personalidad jurídica con la denominación social de Sindicato Unión de Trabajadores Ferrocarrileros.

#### CANCELACION DEL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO

Las razones que sirvieron de base para la disolución del Sindicato, antes relacionadas, fueron también las fundamentales para la cancelación por anotación marginal del contrato colectivo de trabajo celebrado entre la empresa Ferrocarriles Internacionales de Centro América y el Sindicato de Industria Sindicato Unión de Trabajadores Ferrocarrileros o Sindicato Unión de Trabajadores Ferrocarrileros de El Salvador (UTF).

El último contrato celebrado entre las mismas partes, fue inscrito el día 27 de septiembre de 1968 bajo el número catorce, de folios ciento cuarenta y cinco frente al ciento setenta y siete vuelto del libro decimoséptimo del Registro de Contratos Colectivos de trabajo que llevó la sección que se llamó de Asociaciones Profesionales del Departamento Nacional de Trabajo; dicho contrato de trabajo se prorrogó automáticamente y en forma sucesiva por períodos de un año.

CEPA a nombre del Estado de El Salvador y de conformidad al artículo 285 del Código de Trabajo, dio el aviso correspondiente y pidió la cancelación del contrato colectivo mencionado, en el correspondiente registro.

Por resolución de fecha 6 de junio de 1975 y de conformidad a los artículos 256, 232 literal ch), 233 literal d), 284 y 285, todos del Código de Trabajo, el Departamento Nacional de Organizaciones Sociales, canceló por anotación marginal el contrato colectivo de trabajo, inscrito bajo el número catorce, folios ciento cuarenta y cinco F. al ciento setenta y siete V., del libro diecisiete de inscripciones de contratos colectivos de trabajo, del cual eran titulares el Sindicato de Industria Unión de Trabajadores Ferrocarrileros (UTF) y la empresa Ferrocarriles Internacionales de Centro América (IRCA).

## REGLAMENTACION Y ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE EL SALVADOR.

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma tiene a su cargo la administración, explotación y dirección de los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador - FENADESAL.

El reclutamiento de las personas está directamente a su cargo quien emite los acuerdos respectivos para el nombramiento de las mismas en las correspondientes plazas señaladas en su sistema especial de salarios.

Los derechos y obligaciones con ocasión del trabajo del personal que se nombra se regulan por lo dispuesto en las leyes y reglamentos propios de CEPA, en su defecto por los reglamentos de trabajo y de operaciones aplicables en la empresa ferroviaria y en el puerto de Cutuco, disposiciones generales del presupuesto, así como por las demás regulaciones que previa autorización de CEPA se pongan en vigencia en los diferentes departamentos o secciones de la empresa ferro-portuaria.

### CAPITULO IV

#### CONCLUSIONES

Las empresas concesionarias obtuvieron sus ganancias bajo el régimen privilegiado y cuasi - monopolístico de que disfrutaron gracias a la concesión, cuyo principal objetivo fue el de lucrarse al máximo, sin haber hecho las inversiones necesarias, ni las reservas adecuadas para el mantenimiento de las instalaciones fijas y equipo rodante. Jamás demostraron tener interés en prestar un servicio ferroviario moderno y eficaz. Si esa fue su política durante los primeros años de concesión (30, 40, 50 años), aún en sus años de prosperidad, era obvio suponerse cual sería su actuación en el futuro, sabiendo que, al transcurso de cada año, se acercaría más y más, la fecha de entrega al gobierno del ferrocarril, muelle y demás instalaciones en forma gratuita.

Era de esperar que las instalaciones y equipos depreciables serían objeto del más mínimo mantenimiento y que, por otro lado, las compañías tratarían de vender todos los bienes inmuebles de su propiedad que no fuesen estrictamente indispensables para el servicio de las mismas, sacándoles el máximo de ganancia. Comprometiendo además sus propiedades por deudas que no podrían solventar. Todo lo cual se verificó.

Ante las violaciones plenamente comprobadas, fue de suma urgencia proceder a dictar las medidas necesarias y mantener el principio de que en cualquier tiempo en que se producen infracciones que atacan o aniquilan radical y directamente el interés o el servicio público que se quiso satisfacer, aún antes de caducar el plazo por el cual se concedió, el estado pudo retirarlas, en virtud de esa facultad irrenunciable que emana de su poder soberano.

Considero que una de las medidas más positivas a la solución del problema del ferrocarril, fue la de integrar un solo sistema ferroviario.

El país dispondrá de una línea férrea troncal. Los tráficos actuales y futuros se distribuirán entre las dos líneas, conectando los puertos de Acajutla y Cutuco, proporcionando facilidades para el tráfico de exportación hacia los puertos y para el tráfico de importación hacia la capital, así como también el movimiento de tráfico local. Faltando por lograrse la total integración de las redes ferroviarias de Centro América.

Es digno de encomio el trabajo que la administración a cargo de los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador está desarrollando a corto, mediano y largo plazo en beneficio directo a su rehabilitación. El cual merece un estudio por aparte.

En cuanto al aspecto reglamentario de los Ferrocarriles, recomiendo que se le inyecte la importancia que se merece a la elaboración de un reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles.

El reglamento que existe data del cuatro de marzo de mil ochocientos ochenta y dos y en la práctica no tiene ninguna aplicación por estar en desarmonía con la administración y legislación salvadoreña vigente.

Concluyo manifestando que, el ferrocarril, como modo de transporte, ha salido fortalecido, por haber cobrado conciencia de la importancia prioritaria que en materia de transporte adquiere en nuestro tiempo. Y sería un error muy grave, dejar morir o abandonar los ferrocarriles con pretexto de que el porvenir pertenece a la carretera.

## BIBLIOGRAFIA

Tratado del derecho administrativo - Miguel C. Marienhoff.

Derecho administrativo - Gabino Fraga.

Tratado de derecho administrativo - Fernando Garrido Falla.

Principios generales del derecho administrativo - Gastón Jéze.

Derecho del trabajo - Francisco de Ferrari.

Código de trabajo.

Constitución política de El Salvador.

Ley orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

La deuda pública de El Salvador - doctor Alfonso Rochac.

Informe Sofrerail sobre el Ferrocarril de El Salvador.

Misión técnica. París-Francia.

Transportes internos en El Salvador - Naciones unidas programa de asistencia técnica - John H. T. Clarke.

Consideraciones jurídicas sobre la International Railways of Central América (IRCA) - Comisión inter-ministerial.

Estudios sobre política a seguir en caso de pasar IRCA bajo la administración de CEPA. Gerencia de planificación de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

Contrato Avalos-Keilhauer. publicación del gobierno de El Salvador.

Reglamento interno de trabajo y operacional de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador.

Decreto ejecutivo número 89 publicado en el diario oficial número 184, tomo 245 del 3 de octubre de 1974.

Decreto legislativo número 106 publicado en el diario oficial número 184, tomo 245 del 3 de octubre de 1974.

Acuerdo ejecutivo en el ramo de Trabajo y Previsión Social número 126 de fecha 23 de mayo de 1975.

Decreto legislativo número 269 publicado en el diario oficial número 93, tomo 247 del 22 de mayo de 1975.

Decreto legislativo número 270 publicado en el diario oficial número 93, tomo 207 del 22 de mayo de 1975.