



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



PUERTO DE LA UNIÓN (EL)



RESEÑA HISTORICA DEL PUERTO DE LA UNIÓN

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

Agosto de 2022

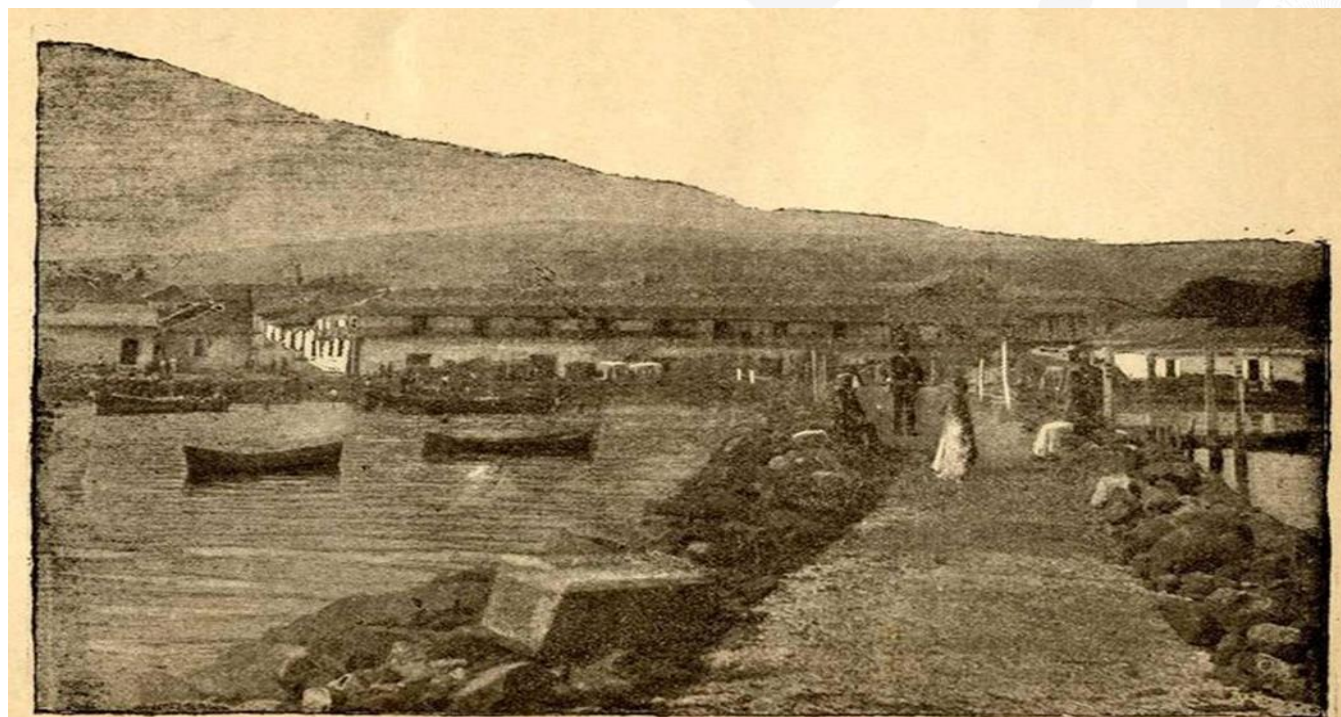
Página 1 de 31



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

RESEÑA HISTORICA DEL PUERTO DE LA UNIÓN

A finales del siglo XVII, los pobladores de Conchagua comenzaron a usar este lugar como puerto, el cual era denominado "El Embarcadero de los Conchagua"; posteriormente en el siglo XVIII recibe el nombre de "Puerto San Carlos", en homenaje del Rey de España Carlos III, que gobernó España de 1759 a 1788. Según los historiadores Cristina Castro e Israel Cortéz, en las primeras décadas de la independencia de Centroamérica el oriente salvadoreño experimentó cierto desarrollo económico gracias a la producción y exportación del añil, las ferias comerciales y los vínculos comerciales con el sudoeste de Honduras y el suroccidente de Nicaragua¹. El 13 de julio de 1824, el puerto fue habilitado por la Asamblea Nacional Constituyente de las Provincias Unidas del Centro de América, en concepto de "Puerto Mayor" con el nuevo nombre de Puerto de La Unión Centroamericana. Para mediados del Siglo XIX, el puerto progresó considerablemente gracias al comercio con los países centroamericanos: se volvieron importantes sus edificaciones y obras públicas y se intensificaron sus relaciones mercantiles.

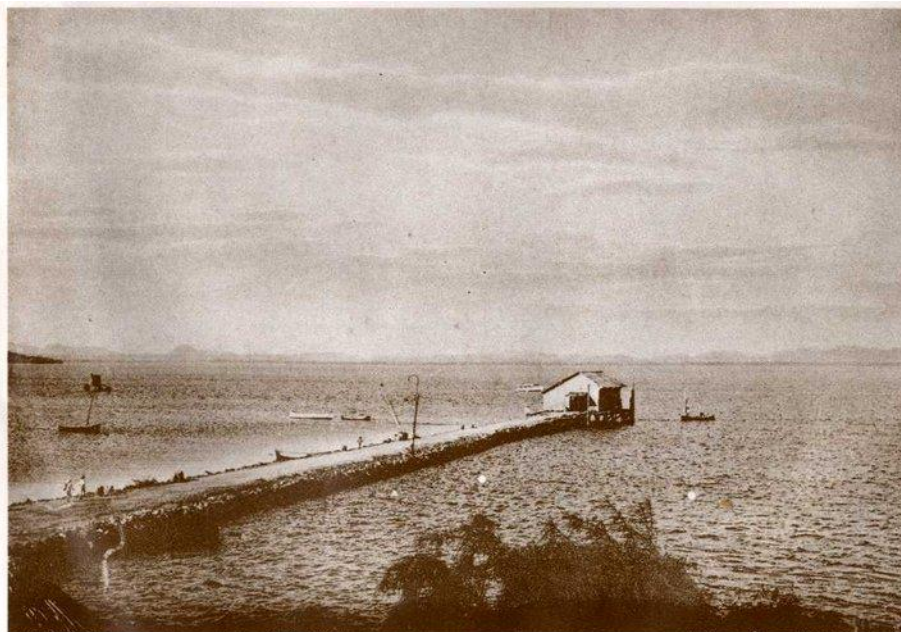


PUERTO DE LA UNIÓN (EL SALVADOR)

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



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



LA UNION

LLEGADA DE LOS FERROCARRILES Y LA IRCA

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

En 1882 se comienza la construcción de las vías férreas y las operaciones de la empresa The El Salvador Railway Company en el occidente salvadoreño, sin embargo, el oriente aún no cuenta con ferrocarriles que conecten al Puerto de La Unión cuido popularmente como Puerto de Cutuco, con las principales zonas de producción y comercio a pesar de la infinidad de contratos que el Estado firma con diferentes contratistas.

CONTRATA AVALOS- KEILHAUER-1908

El tres de junio de mil novecientos ocho se firma entre el Gobierno de El Salvador, por medio del señor CARLOS ALBERTO AVALOS Sub-Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, y RENE KIEILHAUER (representante de Mr. Minor Keith dueño del ferrocarril interoceánico y la empresa bananera United Fruit CO.) la concesión para que el segundo explotare un ferrocarril a todo lo largo del

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



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

territorio nacional que partiendo de la ciudad de La Unión empalmara con la línea del Guatemala Railway Company en un punto de la frontera de nuestro país con Guatemala.

Tal convenio sobre dicha concesión es la que se dio por llamar "Contrata Avalos-Keilhauer", tomando para nominarla, los apellidos de las dos personas que suscribieron el convenio.

En estos artículos tomados de la contrata podemos ver como se concedió a la empresa del ferrocarril la administración del Puerto de la Unión también:

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

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

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

Transcurridos los noventa y nueve años, el contratista o sus sucesores, traspasen al Estado sin remuneración ni indemnización de ninguna clase, la propiedad exclusiva del ferrocarril y muelle referidos con base en este instrumento jurídico³.

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

Se estableció en definitiva que la fecha inicial del Contrato era el 15 de abril de 1910, ya que, en un Diario Oficial de ese año, se hacía constar que la Asamblea Legislativa había nombrado dos Diputados para ir a inaugurar los trabajos del ferrocarril a La Unión⁴, quedando inaugurados los trabajos a las once de la del 15 de abril de 1910, llegándose a la conclusión de que los años establecidos en la contrata concluían el 15 de abril de 1970.

En junio de 1970, El Gobierno por medio del Ministro de Economía, Dr. Armando Interiano, notificó a la IRCA, su decisión de no adquirir el ferrocarril y muelle de Cutuco, ni acceder a que la concesión continuara por 39 años más, reservándose el derecho de hacerle reformas a la Contrata AVALOS-KIEILHAER, porque contiene vicios jurídicos, habiendo cláusulas que no están acordes con principios del derecho público salvadoreño, que tampoco es garantía para los intereses legítimos del Estado y que

³ Contrata Avalos/Keilhauer 1908-1935, Archivo periférico de Fenadesal. Fondo histórico IRCA-FES c30 exp6

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

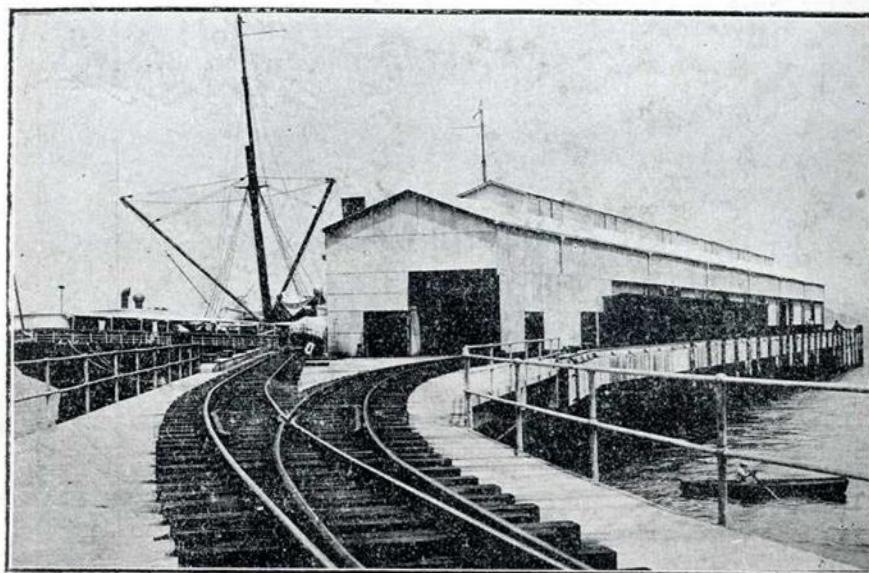


COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

contiene cláusulas que lesionan la dignidad de la nación y del derecho público salvadoreños

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

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



Muelle de Cutuco.

Wharf at Cutuco.

INTERVENCIÓN DE LA IRCA POR EL GOBIERNO

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



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

A partir del primero de octubre de 1971, es nombrado por el Poder Ejecutivo en el ramo de Economía, un interventor quien actuará de conformidad e las disposiciones que emite el Ministro de Economía⁵. Tal intervención al principio parece no haber dado mayores resultados positivos, puesto que la IRCA evadía por distintos medios la vigilancia del Estado, a tal grado que, según denunció el mismo Ministro de Economía, logró sacar hacia los Estados Unidos cierta cantidad de dinero en perjuicio de los intereses del ferrocarril.

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



⁵ Knut Walter, CEPA 60 años impulsando el progreso en El Salvador, 37



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

EL DECLIVE DE LA EMPRESA FERROCARRILERA Y SU LIQUIDACION POR PARTE DEL ESTADO

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

En agosto de 1972 el Gerente de la General Motors visita al país a negociar la deuda pendiente de las dieciséis locomotoras diésel, préstamo que según se puede constatar fue absorbido por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), en nombre del estado⁶. Iniciando así un proceso de rescate y reestructuración de la empresa ferrocarrilera por parte del estado a través de la CEPA y firmando un contrato de compra-venta a plazo el 3 de octubre de 1974, con General Motor OVERSEAS, correspondiente a la compra de 16 locomotoras Diésel - Eléctricas de la serie 851-866.

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

Esa misma fecha es ratificada por la Asamblea Legislativa el decreto No.106. Publicados en el Diario oficial No.184, tomo 245 de fecha 3 de octubre de 1974.

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

22 de mayo de 1975 D.O No. 93- tomo 247, pág. 5726-5728 por decreto No. 269- Fusiónense las empresas ferrocarrileras estatales identificadas como FERROCARRILES DE EL SALVADOR (FES) y FERROCARRIL NACIONAL DE EL SALVADOR (FENASAL), incluido en esta última el Puerto de Cutuco; estas pasan a integrar el sistema de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), bajo la administración, explotación y dirección de la CEPA.

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

⁶ Contrato General Motor (locomotora n860), Archivo periférico de Fenadesal, fondo administrativo, c1134 exp8

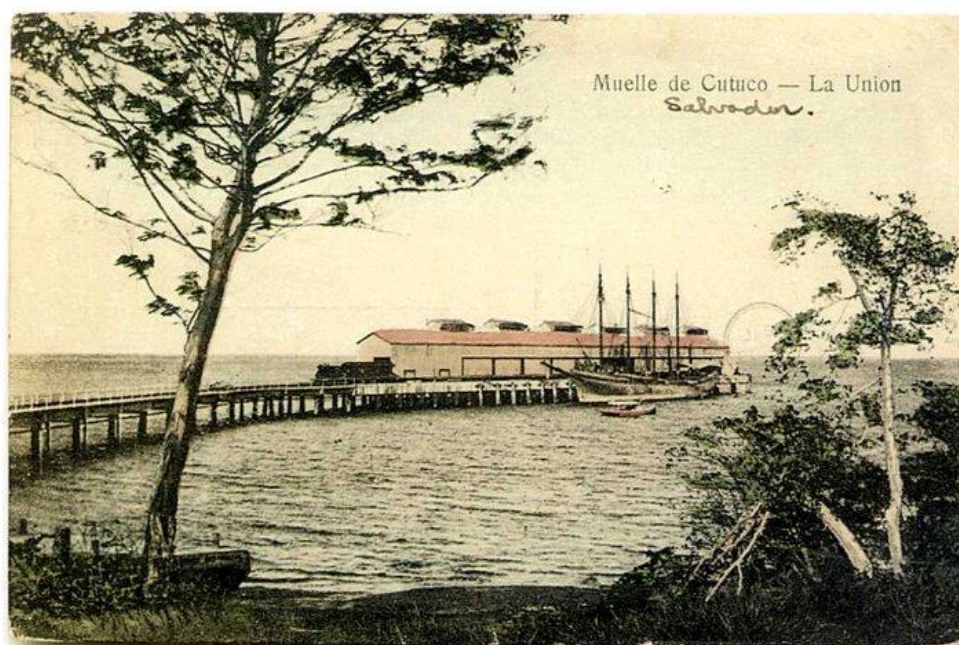


COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

factor que aceleró y agudizó el problema del puerto de Cutuco fue, que la zona oriental empezó a ser duramente castigada por el conflicto armado, por lo que el desarrollo en la región se detuvo. En 1991 se tomó la decisión de indemnizar al personal de operaciones, para reducir los costos fijos del puerto, y en adelante, trabajar la carga y descarga de los buques con personal contratado por obra.

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

PUERTO DE CUTUCO- INFRAESTRUCTURA



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

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

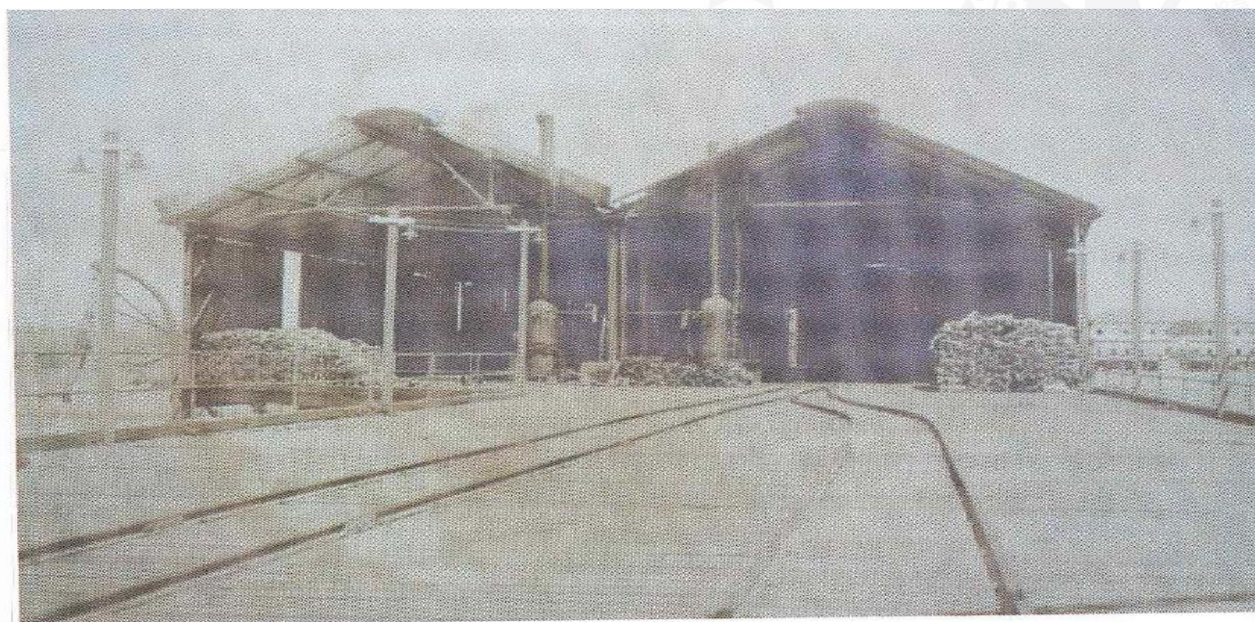


COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

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

Estas tres vías estaban paralelas al eje del muelle.

A finales de los años cuarenta se quemó la bodega que estaba al final del muelle de Cutuco (casona). Mientras que, en 1960, un barco chocó con el muelle y tuvo que ser reforzado con pilotes de emergencia de cemento, sin perder su diseño original, el muelle de Cutuco era muy prospero en sus mejores tiempos pues atendían hasta tres barcos simultáneamente y a veces había barcos en espera. descargaban productos químicos para la cosecha de algodón, petróleo, etcétera, y se embarcaba café y algodón para Alemania, Rusia y Nueva York. En esta época laboraban nueve cuadrillas con 16 hombres a bordo de los barcos; 12 de estas con 12 hombres abajo (muelle) y contrataban seis cuadrillas más para imprevistos. Los trabajadores eran residentes del municipio de Conchagua, cantón Amapalita y la ciudad de La Unión.



INSTALACIONES DE PUERTO CUTUCO
EN EL MUNICIPIO DE LA UNIÓN, DEPARTAMENTO DE LA UNIÓN



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE LA UNIÓN

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

En marzo de 1999 se tenía finalizado el estudio de factibilidad, con el que se aseguraba que un nuevo puerto era viable en el mismo lugar donde había nacido el Puerto Cutuco a principios del Siglo XX.

Por Decreto Legislativo No. 565, del 4 de octubre de 2001, publicado en el Diario Oficial No. 202, Tomo No. 353, del 25 de octubre de 2001, la Asamblea Legislativa autorizó suscribir el convenio de préstamo entre El Salvador y el Banco de Cooperación Internacional del Japón (JBIC), que fue ratificado el 18 de diciembre del mismo año.

El 15 de noviembre de 2002, se publicó la invitación internacional para la precalificación de empresas para la Construcción del proyecto. La venta de documentos se programó entre el 18 de noviembre y el 20 de diciembre de 2002. Un total de 53 empresas compraron documentos de precalificación.

Las empresas precalificadas fueron los consorcios TOA CORPORATION/JAN DE NUL, PENTA OCEAN/HAZAMA y la empresa WAKACHIKU CONSTRUCTION CO, quienes presentaron sus ofertas técnicas y económicas el 16 de abril de 2004.

El 21 de mayo de 2004, CEPA remitió al JBIC los resultados del reporte de evaluación final de las ofertas, solicitándole la respectiva autorización para iniciar el proceso de negociación con el Consorcio TOA Corporation Jan De Nul, el cual presentó la oferta con valor más bajo (US\$ 145, 768,313.28).

En nota de fecha 9 de julio de 2004, se invitó al Consorcio TOA Corporation Jan De Nul para proceder a la fase de negociación, la cual inició el 19 de julio de 2004.

El proceso de negociación de la Oferta entre la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el mencionado Consorcio, finalizó el 15 de diciembre de 2004. La oferta final negociada fue de US \$131,985,000.00



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

VISTAS AEREAS DE LOS INICIOS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

CONSTRUCCIÓN

El día de 16 de enero de 2005, en el marco de la conmemoración del 13° Aniversario de la Firma de los Acuerdos de Paz, el entonces Presidente de la República, Elías Antonio Saca, en compañía de los Presidentes Centroamericanos del Grupo CA-4, dio por iniciado el proceso de construcción del nuevo Puerto La Unión.

El Puerto de La Unión es el proyecto de infraestructura portuaria más importante de El Salvador de los últimos 20 años, a partir del cual el gobierno pretendía impulsar una estrategia de despegue que llevara progreso a toda la zona oriental del país.

Mediante una visión de largo plazo contemplada en el Programa Presidencial El Salvador Siglo XXI, y utilizando el Puerto La Unión como motor del desarrollo de la Zona Oriental, convirtiendo a El Salvador en un Centro Logístico de Distribución Regional.

En la presencia del entonces presidente Elías Antonio Saca se firmó el día miércoles 16 de marzo de 2005, el contrato de construcción del nuevo Puerto La Unión.

El contrato fue suscrito por el Presidente de CEPA, licenciado Juan José Llort y el señor Hiroshi Shirasu, Vicepresidente de la Corporación Toa: contemplaba todos los lineamientos y estándares requeridos por CEPA para la realización de la obra. “Estamos a las puertas del más importante proyecto de infraestructura que El Salvador ha tenido en los últimos veinte años, y que vamos a concretar luego de más de diez años de ardua labor”, dijo en aquella oportunidad el Presidente de CEPA, Juan José Llort.

Dieron por iniciados los trabajos de la construcción que duraron por 5 años (marzo de 2005 hasta el mes de mayo de 2010)

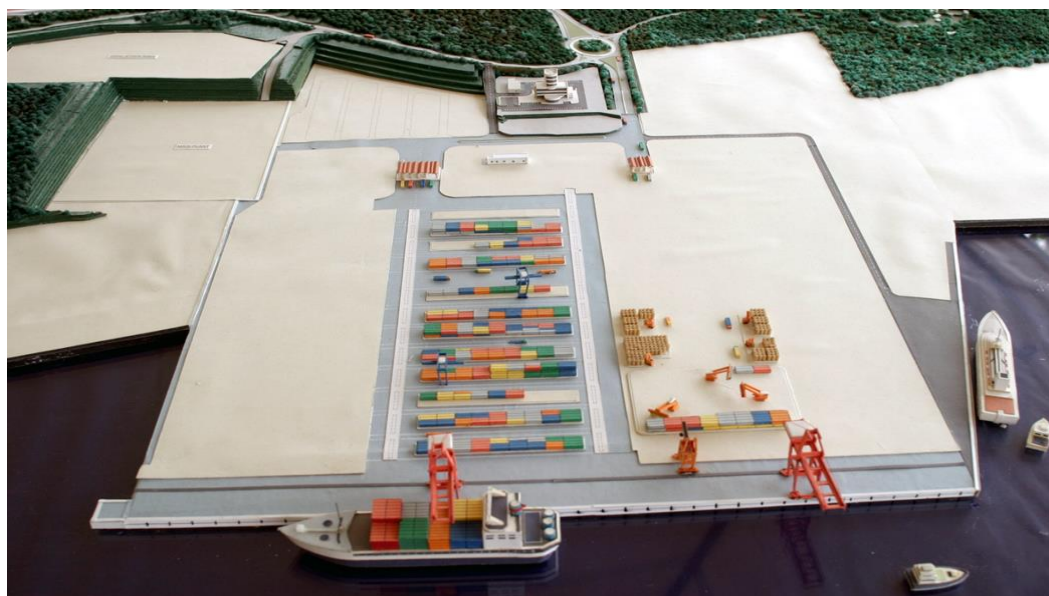


COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

VISTA AEREA DEL AREA DE CONTRUCCIÓN DEL PUERTO.

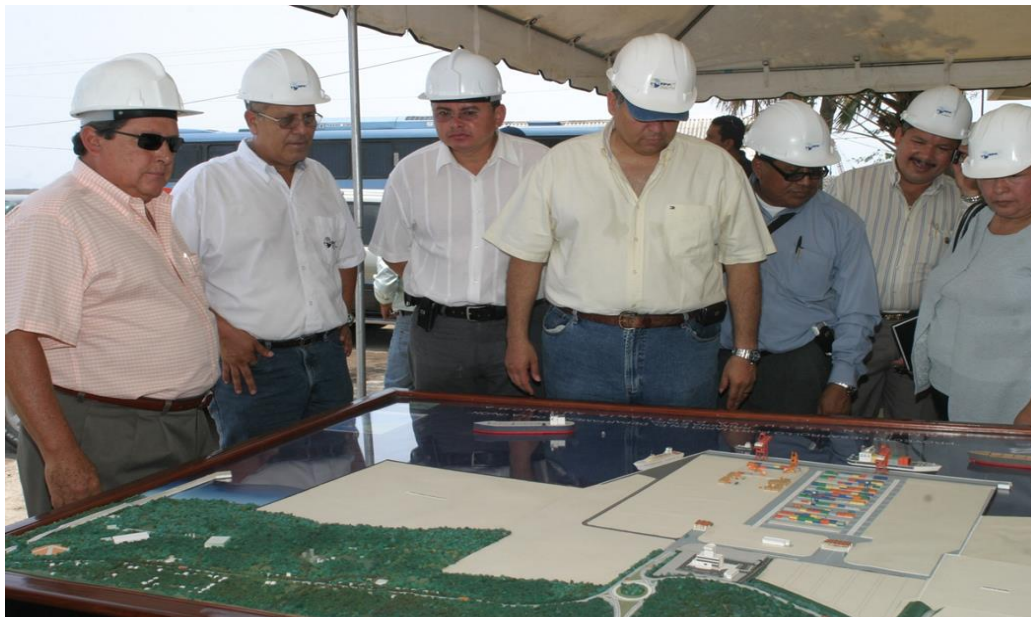


PRESENTANDO LA MAQUETA DE CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA



VISTAS DE LAS DIFERENTES AREAS DE CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

PRESIDENTE DE CEPA, ALBINO ROMAN Y UNA COMITIVA DE DIPUTADOS DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA REVISANDO LOS AVANCES EN LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DE LA UNION.





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

**ING. YICSI RODRIGUEZ DE CEPA, GERENTE DEL PROYECTO DE CONSTRUCCION
MOSTRANDO LOS AVANCES**





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

RECORRIDO DE LA COMITIVA POR LAS AREAS EN CONSTRUCCION DEL PUERTO DE LA UNION





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

MOSTRANDO EL PROYECTO A LOS POSIBLES INVERSIONISTAS





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

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





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

INAUGURACION DEL PUERTO, 21 DE JUNIO DE 2010



El 21 de junio del 2010, El Presidente de El Salvador, Mauricio Funes, inauguró el nuevo Puerto La Unión, el proyecto portuario más grande del país, que tuvo una inversión aproximada de unos \$200 millones de dólares.

La construcción de la obra, que servirá de enlace comercial en la región, comenzó en 1999 con la ayuda de Japón y una inversión inicial de 90 millones de dólares, pero finalizó 10 años después.

El mandatario aclaró que, en un inicio, el puerto no será rentable, pero en los primeros seis meses de operación se espera alcanzar un movimiento de 25 mil contenedores, y el doble al término del primer año.

El terminal cuenta con un moderno muelle con capacidad para el anclaje de barcos grandes, así como otras obras civiles en una extensión de 117 hectáreas. Milton Lacayo, Gerente del Puerto de la Unión, de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma - CEPA, informó que proyectan que lleguen buques de hasta 8.000 TEUS. Lacayo destacó que “al empezar manejaremos unos 50.000 Teus de carga al año; pero cuando ya tengamos las grúas Post-Panamax, el volumen llegará a 300.000 Teus al año”.

Poner en marcha este puerto le costará a CEPA cerca de \$30 millones de dólares en equipamiento. La entidad ya desembolsó \$4.1 millones de dólares en las grúas de patio para apilar contenedores, que se adquirieron usadas en Estados Unidos, y comprarán las grúas de descarga de alto rendimiento para los barcos, que podrían llegar al país a finales de 2011. Esto supondrá el desembolso de \$24 millones de dólares adicionales.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

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

El proceso de licitación y aprobación del contrato en la Asamblea Legislativa. El apoyo de la Corporación Financiera Internacional desde abril de 2010, fue un factor estratégico en la elaboración de la ley, y constituye un importante referente para el proceso de licitación pública internacional transparente y eficiente que permita concesionar el puerto de la Unión al mejor participante, con el objetivo de brindar más beneficios a los centroamericanos.

Para esta tarea, y para evitar controversias futuras, se requerirán procesos transparentes y competitivos, equipos técnicos multidisciplinarios profesionales y un alto grado de coordinación institucional para la elaboración de las bases de licitación, la selección del operador y la redacción del contrato de concesión, con atención especial a CEPA, como autoridad concedente, y la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), como ente regulador del sector portuario. Especial atención tiene la distribución eficiente de los derechos y las obligaciones del proyecto en las cláusulas contractuales, a fin de que los riesgos sean asumidos por quien tenga mayor capacidad para atenderlos, cuestión indispensable para garantizar una operación eficiente de la concesión portuaria. De igual manera, la obligación de solicitar la aprobación a la Asamblea Legislativa del contrato de concesión suscrito entre CEPA y la empresa adjudicada, más allá de ser un trámite burocrático, deberá constituir un mecanismo de publicidad y transparencia, y no alejarse del análisis técnico de este proceso.

Para facilitar la actividad comercial del operador portuario, la ley establece el mecanismo de coordinación entre CEPA y AMP, en el cumplimiento de sus obligaciones. Se reitera la necesidad de un alto grado de independencia de estos entes públicos debido a su función técnica, tanto en el control y supervisión del operador, así como en el establecimiento de las tarifas portuarias. Además, para potenciar el desarrollo de las zonas extra portuarias y aledañas a esta infraestructura existe normativa complementaria, como la Ley de Servicios Internacionales y la Ley de Ordenamiento Territorial, que las instituciones públicas deberán cumplir en la elaboración e implementación de los planes de desarrollo.

El éxito de la concesión del Puerto de la Unión Centroamericana será el referente de los futuros proyectos de Asocios Público Privados.

Evalúan extender plazo para ofertar por puerto La Unión en El Salvador

En el mes de noviembre de 2014, La Junta Directiva de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) a través de Nelson Vanegas, presidente de la CEPA. Informo que se ampliaría el plazo por 15 días más, para que las cuatro empresas inscritas en la licitación pública internacional del Puerto de la Unión, agoten sus consultas sobre el proceso. que las firmas precalificadas presenten sus ofertas para



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

hacerse con el manejo del Puerto de La Unión Centroamericana. “La justificación es atender las consultas de los precalificados y que puedan realizar sus propias ofertas de una mejor manera”

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

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

CEPA espera concesionar finalmente el Puerto de La Unión Centroamericana a un operador privado que conozca sobre el negocio de la carga en contenedores. La infraestructura opera al mínimo desde 2009.

De acuerdo con la ley de concesión que se aprobó en 2011, el concesionario tendrá bajo su responsabilidad la administración, el equipamiento, la operación, el mantenimiento, la explotación comercial y promoción

del puerto de La Unión. La empresa que gane la concesión deberá invertir por lo menos US\$ 30 millones en los primeros 10 años de la concesión. La ley estipuló que la concesión será por un máximo de 30 años.

La licitación se abrió el pasado 4 de septiembre de 2014 y estaba previsto que la recepción de ofertas concluyera el 2 de diciembre, según el calendario del proceso. La apertura de ofertas también estaba prevista para esa fecha. De acuerdo con este calendario, la evaluación de las ofertas se haría entre el 3 de diciembre y el 2 de enero de 2015.

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

Por lo que 24 de enero de 2018, se autorizan **“las Reformas a la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana, D. O. N° 25, Tomo N° 418, del 6 de febrero de 2018**

Con estas nuevas reformas la Comisión inicia nuevamente un esfuerzo por concesionar el Puerto



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

EL PROBLEMA DEL PUERTO DE LA UNIÓN

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

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

1. Azolve: En la zona donde se construyó el puerto de La Unión, en la bahía del mismo nombre, hay un alto grado de sedimentación por la acumulación de materiales como tierra y rocas. Esto provoca el azolve del canal de acceso, que sirve a los barcos para llegar al muelle. Limpiar este canal tiene un costo de \$10 millones por año, según la STP. La falta de uso del canal por parte de buques también ha afectado. El azolve ha provocado además que el canal pierda profundidad en varios metros, por lo que podrían atracar barcos de poco calado.
2. Falta de equipos: El puerto de la Unión solo está equipado con grúas tipo RTG. Los fondos para su equipamiento se utilizaron para dragar a mayor profundidad el canal de acceso, que ahora está azolvado. La adquisición de grúas pórtico o de mayor capacidad es una de las deudas pendientes. El equipo es usado y se adquirió hace algunos años.
3. Distancia: Las empresas prefieren el puerto de Acajutla porque está más cerca de las zonas donde se concentra la actividad industrial del país. El tiempo y la distancia para ir y venir desde el puerto de La Unión elevan los costos de los fletes por su distancia con el gran San Salvador.
4. Poca carga: La Unión es una ciudad sin una actividad económica fuerte. Varios expertos sugieren que se facilite la instalación de una planta de ensamblaje de vehículos o de otros componentes para comenzar a generar actividad, carga y la necesidad de utilizar las instalaciones para exportar desde puerto.
5. Competencia del puerto de Acajutla: Este puerto lleva varias décadas de operación, por lo que ha logrado desarrollarse y manejar diversos tipos de carga, entre estas, carga en contenedores. Su ventaja es que está más cerca del área metropolitana, por lo que representa un costo menor en fletes que el puerto de La Unión. La movilización de carga en contenedores es uno de sus principales ingresos, mientras que el puerto de La Unión no maneja ningún contenedor desde 2013. Inversionistas solicitaron pasar parte de la carga de Acajutla a La Unión o concesionar ambos puertos.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

CEPA Y EL JICA DEFINEN UNA NUEVA ESTRATEGIA PARA EL PUERTO DE LA UNIÓN

En junio de 2019, La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), el Comisionado presidencial para proyectos estratégicos, Luis Rodríguez, y la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA, en inglés) se dispone a realizar un estudio para determinar cómo reactivar el puerto de la Unión Centroamericana, ubicado en la bahía del departamento de La Unión.

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

La infraestructura lleva una década con una operación mínima y, desde 2013, no recibe un solo contenedor pese a que fue construido especialmente para recibir este tipo de carga.

En el pasado, se consideró la posibilidad de que fuera concesionado junto al puerto de Acajutla. En 2015 fracasó un intento de licitación porque ninguna empresa ofertó.

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

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

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

Información General sobre el nuevo Puerto.

En estos momentos, el puerto no se encuentra operando a plenitud dado que está en proceso de licitación entre empresas internacionales, para asegurar su óptima operación.

El puerto tiene 2 canales de acceso, uno exterior con 17 Km de longitud, una profundidad de 7.5 metros y un ancho de 140 metros; así mismo, con un canal interior que tiene 5 Km de longitud, una profundidad de 14.00 metros y un ancho de 140 kilómetros.

Información General.

- Nivel de Seguridad: MARSEC 1. No se permiten soldaduras, reparaciones o pintura en las instalaciones del puerto.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

- No se permite el retiro de lodos, aguas residuales o basura, debido a que no hay medios de remoción en el puerto.
- Cuando el buque arriba a la estación piloto, los oficiales del puerto requieren, para tener la comunicación debida con la Torre de Control, que el buque permanezca en stand by en el canal 20 alpha UHF.
- La estación piloto, así como el área de abordaje del piloto es 1 milla al este de la boya #1.
- El canal de acceso a los muelles tiene 7.5 metros de profundidad.
- No hay restricciones de eslora, manga o calados aéreos. La única restricción son los calados.
- Hora local -06:00 Hrs GMT.
- El buque debe portar la bandera oficial de El Salvador a su arribo. Por favor reportar si no se tiene disponibilidad.
- De acuerdo con las regulaciones oficiales, el agua de lastre debe ser de la región de América Central.
- Por favor tener a bordo la cantidad mínima de agua de lastre, la que garantice la seguridad en su navegación.
- Tener en cuenta que el zarpe del último puerto debe estar firmado y sellado y tener como destino el Puerto de LA Unión. En caso de cambios repentinos o no programados, y que el zarpe no indica que Acajutla es el próximo puerto, esto debe ser reportado de inmediato a nuestra oficina para proceder con los tramites obligatorios con las autoridades.
- Servicios Adicionales a las naves: Avituallamiento, Entrega de efectivo al Capitán.
- Cambios de Tripulación, aprovisionamientos, inspecciones de calados.
- **Longitud:** 150 m.
- **Calados:** 9.5 m.
- **Uso Preferencial:** Pesqueros, buques tanque y pasajeros.

El Puerto de La Unión Centroamericana cuenta con tres terminales, una dedicada a la atención de buques porta contenedores, con 340 metros de longitud; una terminal multipropósitos, que posee 220 metros de longitud y una terminal de carga rodada y pasajeros, con 240 metros de longitud.

VISTA AEREA DEL PUERTO DE LA UNION ENERO DE 2020





COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Referencias bibliográficas:

- Guía para la Identificación documental: Diplomado del sistema institucional de gestión documental y archivos, modulo 1, 2019
- Castro, Cristina e Israel Cortes. Entre rieles y durmientes, ferrocarriles en El Salvador 1872-2018 Tomo I. San Salvador, Ministerio de Cultura, 2018
- CEPA, 60 años impulsando el progreso de El Salvador
- FUSADES, sobre los aspectos de la concesión del Puerto
- Lindo Fuentes, Héctor. La economía de El Salvador en el siglo XIX. San Salvador. DPI, 2002

BITÁCORA DE ACTUALIZACIÓN

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