
Ensayos

Una ciudad moderna, pavimentada y endeudada. San Salvador 1911-1930

REALIDAD
Revista de Ciencias Sociales y Humanidades

San Salvador from 1911 to 1930: a modern city, paved and in debt

 **Ricardo Córdova Lemus**

Universidad “Doctor José Matías Delgado”, El Salvador
r.cordovalemus@gmail.com

Realidad, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades

núm. 159, p. 37 - 88, 2022

Universidad Centroamericana José Simeón Cañas, El Salvador

ISSN: 1991-3516

ISSN-E: 2520-0526

Periodicidad: Semestral

realidad.director@uca.edu.sv

Recepción: 14 Agosto 2021

Aprobación: 18 Octubre 2021

DOI: <https://doi.org/10.51378/realidad.v1i159.6828>

URL: <https://portal.amelica.org/ameli/journal/769/7693879004/>

Resumen: *El largo proceso de licitación, adjudicación y ejecución del proyecto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador, se inició bajo un gobierno de tendencia unionista y antiimperialista, el del Doctor Manuel Enrique Araujo. Dicho proceso se continuó bajo la dinastía Meléndez-Quiñónes un gobierno que, al final, fue más acorde a la doctrina del dólar estadounidense y se terminó en los primeros años de Pío Romero Bosque. Fue un proceso, de aproximadamente dos décadas, que se vio ensombrecido por un magnicidio, rumores de corrupción entre personajes salvadoreños, mexicanos, ingleses, norteamericanos y alsacianos; rodeado de dos terremotos, una inundación, una pandemia y el endeudamiento más grande en que el país se había involucrado hasta la fecha.*

Palabras clave: Urbanismo, Obras públicas, El Salvador, Desarrollo urbano, Red vial, Corrupción.

Abstract: *The long process of bidding, awarding and executing the paving and sewerage project in San Salvador began under a government with a unionist and anti-imperialist tendency, that of Doctor Manuel Enrique Araujo; continued under the Meléndez-Quiñones dynasty, a government that in the end, was more consistent to the doctrine of the US dollar and in the first years of Pío Romero Bosque, was finished. This process about two decades was overshadowed by a assassination, rumors of corruption between salvadorans, mexicans, english, north americans and alsatians; surrounded by two earthquakes, a flood, a pandemic and the largest indebtedness that in the country had been involved to date.*

Keywords: Town planning, Public works, El Salvador, Urban development, Road network, Corruption.

1. Introducción

El inicio del nuevo siglo fue para la capital de El Salvador, una especie de continuidad en construcción de infraestructura urbana, iniciada años atrás, luego de las reformas liberales. La aparición del telégrafo, los tranvías, el ferrocarril, la primera línea telefónica; así como la construcción de carreteras interdepartamentales, la inauguración de la Avenida Independencia y el uso de la estatuaría en plazas públicas, construidos entre finales del siglo XIX y principios del XX, se vio complementada con la necesidad de tener una capital moderna e higiénica, dos premisas emblemáticas del tan buscado progreso; y como lo menciona Héctor Pérez Brignoli, las capitales centroamericanas, verdaderas aldeas durante el siglo XIX, estaban adquiriendo un rostro menos provincial e incluso una arquitectura de la Bella Época (Pérez Brignoli, 2010).

Es en ese sentido y en cuanto al urbanismo e higiene de la ciudad, que pareciera que las autoridades estatales tenían un interés muy particular por hacer de San Salvador, una ciudad reflejo del progreso y desarrollo, idóneo al nuevo siglo; el proyecto de pavimentación y alcantarillado, surgió en ese periodo, con ese fin.

En la obra *Centuria*, de *El Diario de Hoy*, se habla de que los esfuerzos por sanear la capital sucedían desde 1869, cuando se inició el cambio de tuberías de barro por metálicas (Kuny Mena, et al., 1999). Puede afirmarse que los intentos por llevar la ciudad capital hacia la modernidad, durante el siglo XX, continuaban en 1901 y se referían al suministro de agua y alcantarillado; pero diez años después, el avance había sido mínimo y sin planificación alguna. Al parecer, fue Manuel Enrique Araujo, recién instalado en el gobierno, quien estaba dispuesto a tomar las riendas del proyecto iniciado más de una década atrás, de una manera que, al menos, dio indicios de cierta planificación y transparencia. Bajo su mandato se abrió la primera licitación para el proyecto de la pavimentación y alcantarillado, la cual ganó una empresa de origen inglés radicada en México. El asesinato del presidente Araujo fue el primer hecho que ocurrió al inicio del proceso y los fuertes rumores de que el concurso ya estaba arreglado quisieron desprestigiar a los ganadores y al gobierno.

No obstante, la pavimentación no se detuvo y su ejecución se desarrolló casi en su totalidad durante la dinastía Meléndez-Quiñónez; fueron años en que la Primera Guerra Mundial, en un primer momento, afectó económicamente a toda Latinoamérica, a tal grado que la importación de materiales y equipos para la empresa ganadora de la primera licitación y la falta de fondos, frustraron el primer intento de ejecución del proyecto, terminando con la rescisión del contrato.

A nivel local, parecería que hasta la naturaleza se ensañó con el país: Dos terremotos, una persistente plaga de chapulín, una pandemia y la inundación de Acelhuate, se suce dieron durante este período.

La falta de financiamiento fue uno de los principales motivos por los cuales el proyecto de pavimentación nunca se reiniciaba, pero ya para los últimos años de los Meléndez Quiñónez se conseguía el dinero por medio del famoso empréstito de 1922, destinando una mínima cantidad para los trabajos de pavimentación y alcantarillado. Lo difícil de entender es que la misma persona encargada para negociar dicho préstamo ganó la segunda licitación para dicha obra y finalizó el proyecto para 1930, cuando el presidente era Pío Romero Bosque.

Esta investigación se ha realizado de manera cronológica y está dividida en tres partes. La primera abarca de 1911 a 1913 que es cuando se lleva a cabo la primera licitación y su adjudicación. La segunda comprende los años de 1913 a 1918, cuando se llevan a cabo mínimos trabajos y se rescinde del contrato a la empresa ganadora y la tercera, aborda el período comprendido entre 1919 y 1930, cuando finalmente se consigue el dinero para el proyecto y se finaliza, para la capital, en 1930. Su objetivo es identificar y describir los eventos

en torno al proceso de pavimentación y alcantarillado, es aquí donde aparecen personajes y contextos que en repetidas ocasiones, entre 1911 y 1930 dejan cierto indicio de corrupción en sus proceder, que parecieran una continuidad en la sociedad salvadoreña del siglo XXI; dejando abierta la posibilidad de abordaje a nuevas investigaciones, cuando el acceso a fuentes no se vea tan limitado.

Finalmente, es necesario hacer notar que la pandemia de Covid 19 ha sido una limitante muy importante para la búsqueda y consulta de fuentes primarias. Para el presente trabajo, la mayoría de fuentes se han consultado en línea.



Imagen 1.

Estación de ferrocarril de Occidente, antes de la pavimentación
Informe sobre la liquidación del contrato del Saneamiento y Pavimentación. Ubicado en AGN

2. El primer proceso de licitación y adjudicación del proyecto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador (1911-1913)

Puede afirmarse que el proyecto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador, daba inicio con una publicación en el Diario Oficial, el jueves 15 de febrero de 1912. En ella adquiría fuerza de ley un decreto dado en el salón de sesiones del Poder Legislativo desde el 10 de mayo de 1911, es decir, que fue emitido un par de meses después de la llegada de Araujo al poder, y hecho ley nueve meses más tarde.

Dicho decreto consideraba que la capital de la república, había tenido en los últimos años muestras de progreso y desarrollo, y que si bien se gozaba de algunos buenos servicios, tenía, en cambio, otros apenas organizados y deficientes. Señalaba también que, como corolario de una buena canalización de aguas potables, se imponía la existencia de un alcantarillado apegado a las prescripciones de la ciencia, que sustituyera al actual, que era incompleto, inadecuado y deficiente.

Además se señalaba que, si bien por decreto legislativo del 12 de abril de 1901, ambas mejoras habían sido encomendadas a la Junta de Fomento creada por el mismo decreto, sólo habían podido realizarse la canalización de aguas potables y algunos ramales de alcantarillado, dado que los costos de la primera eran muy altos y que ascendían a más de 650,000 pesos.

Otra consideración importante era que la municipalidad de la capital, reconocía que no se hallaba en condiciones de hacer frente a los gastos que tales obras ocasionarían, por lo tanto era justo que los habitantes beneficiados, costearan de alguna manera dichas obras; en ese sentido, a iniciativa del Poder Ejecutivo, se decretaba lo siguiente:

Artículo 1. Facultar a la Junta de Fomento, para que de acuerdo con el Ejecutivo, proceda a la construcción [...] de un nuevo alcantarillado de la capital, capaz de recibir aguas de lluvia. Artículo 2. Encomendarle también el estudio y ejecución de una pavimentación adecuada y en consonancia con las prescripciones de la higiene [...] Artículo 3. Crear un impuesto especial a favor de dicha Junta [...] Este Decreto tendrá fuerza de ley desde el día de su publicación. Dado en el Salón de Sesiones del Poder Legislativo, en el Palacio Nacional: San Salvador, á diez de mayo de mil novecientos once (Diario Oficial, 15 de febrero de 1912. Tomo 72, N° 39,285)

Al hacer una pausa y analizar lo expuesto anteriormente, pueden sacarse en claro varias situaciones importantes; en primer lugar, las ideas de progreso y desarrollo y la intención de tener una ciudad moderna, iniciaban con el nuevo siglo. Pasaron diez años para caer en cuenta que una Junta de Fomento por sí sola, no podía hacerle frente a los proyectos de modernización de la ciudad, probablemente Araujo se percató de la gran oportunidad que tenía para popularizar su gestión y rápidamente, apenas dos meses después de iniciarla, decretaba medidas para complementar los trabajos de canalización de agua potable iniciados bastante tiempo atrás.

Estas medidas dejaban ver un intento de planificación, al tomar en cuenta que la ejecución de los varios servicios —cloacas, alcantarillados y pavimentación— debían realizarse simultáneamente, dado que su construcción estaba estrechamente vinculada a la vía pública. Explicado de otra forma, si se hacían los trabajos de suministro de agua antes, y después los de pavimentación y alcantarillado, inevitablemente había que destruir los primeros, para ejecutar los segundos.

Dos meses después de la publicación en el Diario Oficial del jueves 15 de febrero de 1912, se le dio continuidad al proceso, pues el acta para la licitación con los términos de referencia y especificaciones técnicas se presentó el 10 de abril de 1912; en ellas se exigía entre otras cosas, un plano topográfico de la ciudad y sus alrededores con todos los accidentes del terreno en escala 1: 2,000; también planos parcelarios de la misma población a la escala de 1: 500 y perfiles longitudinales de todas las calles y avenidas; además, se solicitaba una memoria descriptiva que acompañará a los planos ya citados, con las especificaciones de todo el material a utilizarse en la construcción del saneamiento y pavimentación. Finalmente se especificaba que los gastos que ocasionaba el levantamiento y dibujos de los planos especificados, la redacción de las memorias e informes, correrían a cuenta de los proponentes (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 16-17)

Siete meses después, el 15 de noviembre de 1912, se daba apertura a los pliegos ofertantes, participaron tres empresas radicadas en México; la Compañía Mexicana de Pavimentos de Asfalto y Construcciones S.A, Pearson and Son Sucesores S.A y la Compañía Mexicana de Construcciones S.A. Toda la información se entregó a los señores Alcaine, Fleury y Espinal, quienes formaban parte de la comisión de ingenieros designada por el asocio antes mencionado, para dictaminar la oferta más adecuada. (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 17) Cabe agregar que José E. Alcaine fue nombrado por el Supremo Gobierno; Luis Fleury, por la Junta de Fomento y Francisco Espinal, por la Municipalidad.

Dicha comisión presentó el 6 de diciembre del mismo año, en término de casi tres semanas, un informe oficial y uno privado. En el primero, se concretaron a ver si los planos y estudios presentados llenaban las condiciones exigidas en la licitación; también determinaron si las propuestas eran aceptables o no, e informaban sobre cuál de ellas merecía la preferencia. En el segundo, se hablaba de algunas consideraciones que pudieran ser de utilidad a la hora de formalizar el contrato , o para dar mayor extensión a las obras que se

habían proyectado o completarlas con otras derivadas que no eran menos importantes. En éste informe, fueron concretos en afirmar que de los dos problemas por resolver, el saneamiento y la pavimentación, consideraron de muchísima importancia el primero, aceptando el sistema divisor planteado por Pearson and Son, Sucesores, S.A ; aunque la Junta de Fomento prefiriera el sistema unitario o todo a la cloaca.

Cabe agregar, que el sistema divisor utiliza dos tipos de tubería, una para las aguas lluvias y otra para las aguas negras; mientras que el sistema unitario utilizaba solamente una, para evacuar ambas aguas. Para fundamentar sus argumentos, la comisión de ingenieros planteó las ventajas de un sistema respecto al otro, basaba su análisis en casos similares utilizados en Inglaterra y Francia; también aludía a los últimos congresos internacionales de higiene.

Un detalle de suma importancia, que probablemente decantó a favor de Pearson and Son Sucesores, S.A. fue que a consideración de la comisión de ingenieros, era necesario señalar que el sistema unitario adolecía de un grave defecto que lo echaba todo por tierra: Las aguas pluviales no cabían en las cloacas o tuberías (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 169).

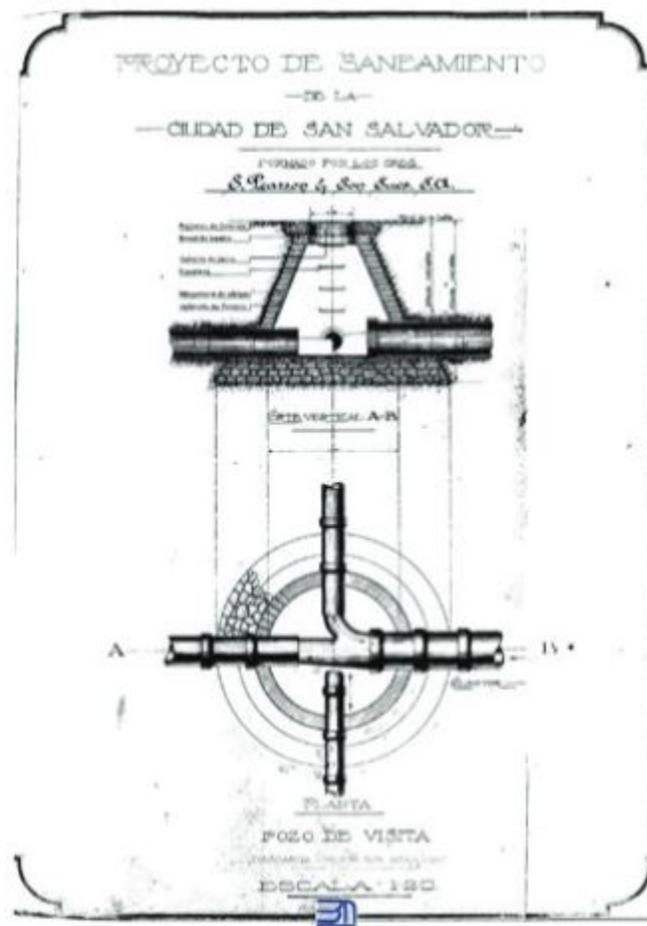


Imagen 2.

Detalle de pozo de visita presentado por Pearson & Son Sucesores.

Folleto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador. Junta de Fomento y Municipalidad, San Salvador, 1912. En Biblioteca Nacional de El Salvador, "Francisco Gavidia"

En el apartado referente a las conclusiones, el informe privado descalificó a la Compañía Mexicana de Construcciones S.A., por no cumplir con los términos de referencia y plantear una oferta por dirección técnica. De las otras dos empresas participantes, el dictamen final favoreció a la empresa Pearson and Son Sucesores S.A., cuyo precio del alcantarillado y pavimentación era de \$1,244,212.70 pesos oro, contra el de la Compañía Mexicana de Pavimentos de Asfalto y Construcciones, S.A., que ascendía a \$3,763,449.73 pesos plata, equivalentes a \$1,505.379.80 pesos oro.¹ En otras palabras, la oferta de la firma mexicana era \$262,267.10 pesos oro más alta que la de la compañía que se vio favorecida con el dictamen.. Además de ofertar a un precio mayor, esta última compañía no había presentado la memoria descriptiva, solicitada en las bases de licitación.

A todas luces, parecería que la decisión de la comisión de ingenieros era la adecuada: Una oferta más cara, con el grave defecto mencionado anteriormente, que echaba por tierra toda la propuesta, no podía competir con la oferta de la compañía inglesa.

Continuando con el proceso de la licitación, a las ocho de la noche del mismo día 6 de diciembre — al parecer vencía el plazo — se redactó el acta que aprobaba el proyecto presentado por Pearson and Son, debiendo sujetarse éste, a las bases y detalles que en lo técnico y económico tuviera a bien hacer la municipalidad y la Junta de Fomento. (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912:174-78).

El 30 de enero de 1913 se redactó el acta de aprobación de las bases del contrato para ejecutar las obras de pavimentación, haciendo modificaciones contractuales que fueron aceptadas por la empresa Pearson and Son; se acordó aprobar el contrato sobre las nuevas bases y someterlo al Ejecutivo para su aprobación. (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 181-83).

El 4 de febrero, el presidente Manuel Enrique Araujo sufrió un atentado, muriendo cinco días más tarde. Lógicamente, la continuidad del proyecto de pavimentación y alcantarillado, en cuanto a la aprobación del presidente, sufrió cierto atraso. No fue sino hasta el 13 de mayo de 1913 que se emitió un acuerdo gubernativo, en el que se pueden identificar reformas, observaciones y adiciones señaladas por el nuevo presidente. (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 187-202).



Imagen 3.

Nota periodística en referencia al magnicidio del Dr. Manuel Enrique Araujo.

Publicado en Evening Star, Washington D.C. el 10 de febrero de 1913. Tomado de la cuenta de Twitter @HistoriaDeElSal, consultada el 9 de abril del 2021

A estas alturas de la lectura, se considera necesario pausar la cronología y mencionar que la adjudicación del contrato a Pearson and Son, había generado inconformidad en algunos sectores de la sociedad capitalina y lógicamente a la empresa perdedora; a tal grado que la Compañía Mexicana de Asfaltos y Construcciones había puesto en circulación un informe en el que exponía sus argumentos a favor de su proyecto. En él se señalaba corrupción en el proceso. También se hará necesario describir quiénes eran los personajes que se encontraban detrás de las empresas participantes, con el fin de entender el origen de las confrontaciones.

Respecto a la corrupción mencionada, pueden observarse las primeras reacciones defensivas del gobierno, en una publicación del Diario Oficial del 24 de diciembre de 1912, la sección editorial señalaba que el Ejecutivo en nada había intervenido pues eran atribuciones exclusivas de una corporación independiente, en referencia a la Junta de Fomento; también mencionaba la incuestionable honorabilidad de sus miembros. El editorial, además, argumentaba que en una hoja independiente que andaba circulando, carecía de todo valor moral el rumor de que algunos funcionarios del gobierno habían pretendido ingerirse parcialmente en el negocio, a favor de una de las compañías licitadoras. La publicación finalizaba afirmando que era deplorable que se acogieran con ligereza juicios temerarios y versiones calumniosas, lanzados de mala fe por algunos individuos. (Diario Oficial, martes 24 de diciembre de 1912. Tomo 73, N° 301, 2881).

Efectivamente, la hoja independiente a la que nos referimos la había hecho circular la Compañía Mexicana de Pavimentos y Asfaltos, S.A. y algunos meses después en una publicación del Diario Oficial del miércoles 10 de septiembre de 1913 — a poco más de tres meses de haberse adjudicado el contrato a Pearson and Son Sucesores S.A — se continuaba hablando del tema.

En dicha publicación, la comisión de ingenieros encargada del análisis de la licitación, dirigía una carta a la Junta de Fomento en la que denunciaba la puesta en circulación de un informe redactado por el Doctor Ricardo Moreira hijo, sobre el alcantarillado y la pavimentación de San Salvador. En el documento se exponían argumentos de varios tipos, con el fin de que se reconociera que la propuesta de la Compañía Mexicana de Pavimentos y Asfaltos, S.A., era mejor que la de Pearson.

En la mencionada carta se ponía en menosprecio a los socios salvadoreños de dicha compañía. No se mencionaban nombres, pero sí se señalaba que el único interés de dichos socios era sacar dinero al pueblo capitalino. También expresaba su sorpresa al conocer la participación de los ciudadanos mexicanos, licenciado M. Calero y el sabio don Roberto Gayol y Soto, a quienes tenían en mejor concepto. El primero era calificado en la publicación como un hábil exembajador y el segundo como el primer ingeniero de saneamiento en México.

No compete a este trabajo hablar extensamente de Gayol y Soto, pero brevemente puede decirse que en el México actual se le considera un pionero visionario e innovador. Se tituló como ingeniero civil por la Escuela Nacional de Ingenieros en 1881 y desde 1882 inició trabajos de trazado para líneas de ferrocarril al interior de la república mexicana. En 1885, fue designado subdirector de Obras Públicas de la Ciudad de México. En 1888, el ayuntamiento de la ciudad lo comisionó para que, bajo su dirección técnica, se tendieran en las arterias metropolitanas colectores para el drenaje de la ciudad, durante la administración de Porfirio Díaz. En 1894 participó en la política fungiendo como diputado por el estado de Hidalgo.

En 1895 fue comisionado para presentar el proyecto del Hospital General de la Ciudad de México. Fue nombrado director de la obra, sin embargo, la concluyó el arquitecto Manuel Robledo Guerrero y fue inaugurada por Porfirio Díaz, el 5 de febrero de 1905. Casi en paralelo con este proyecto, para finales de 1900, Gayol estaba avanzando con las obras de saneamiento de la ciudad de México, proyecto de su autoría y construido bajo su dirección; también para ese tiempo, el ingeniero fue comisionado para ejecutar la obra civil del Monumento a la Independencia.

Para 1904, el ingeniero Gayol y Soto recibiría la medalla de oro en la Exposición Universal de San Louis, Missouri, en los Estados Unidos, por su trabajo *The Drainage of Mexico City*. Hacia 1913, aspectos políticos lo obligaron a exiliarse temporalmente en los Estados Unidos. Reapareció en México para 1924 cuando fue nombrado miembro de una Junta Privada de Mejoras Materiales, que investigaba las causas de las deficiencias del sistema de drenaje de la ciudad de la que él había sido responsable en 1898 y pese a las acusaciones de que su diseño era defectuoso, logró demostrar en 1925 ante la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México que sus cálculos fueron correctos y que no fue responsable de tales deficiencias. (Auvinet Guichard, 2011).

Ciertamente el ingeniero Roberto Gayol y Soto gozaba de una reputación difícil de superar, y al parecer de esta investigación, fue contratado por la Compañía Mexicana de Pavimentos y Asfaltos, S.A., para realizar un informe en el que se comprobaría que su propuesta era mejor que la de Pearson and Son y Sucesores.

Este razonamiento contrasta con lo planteado por Carlos Cañas Dinarte, quien asegura que el Ing. Gayol y Soto fue el ingeniero mexicano que quiso modernizar San Salvador y lo ubica como un integrante de la compañía: “Fue uno de los destacados integrantes de la Compañía Mexicana de Pavimentos y Asfaltos [...] Cuando se escriba la historia de la ingeniería nacional, ojalá se le destine un espacio digno, para así honrar su memoria” (Cañas Dinarte, 2019).

Sin embargo, este trabajo no encontró fuentes que certifiquen que el ingeniero Gayol formara parte de la Compañía Mexicana de Pavimentos y Asfaltos. Si bien es cierto lo que afirma Cañas Dinarte, sobre otros contratos que se le adjudicaron durante la administración de Carlos Meléndez y que pueden corroborarse en publicaciones de los Diarios Oficiales; a la luz de las fuentes consultadas, no se encontró ningún acta, ningún detalle constructivo, ni otro documento firmado por Gayol y Soto, en la oferta presentada a concurso.

Además es importante mencionar que en el Diario Oficial del 10 de septiembre de 1913, se identificaba a los ingenieros Grey y Trueheart, como parte de la Compañía Mexicana de Pavimentos y Asfaltos; de hecho, el nombre de Fred W. Grey aparecía al pie de hojas de cálculo en la oferta. También los nombres de los señores Mathos, Betancourt y Zaccagna aparecen vinculados a la empresa mexicana. Vicente Betancourt Aramburú representaba legalmente a la compañía (Diario Oficial, 10 de septiembre de 1913. Tomo 75, N° 58,611).

La lectura de las fuentes documentales ubica al ingeniero Gayol como autor del informe al que hemos aludido, escrito como muestra del descontento ante la adjudicación del proyecto a Pearson and Son y no como integrante de la empresa mexicana. En la carta dirigida a la Junta de Fomento, remitida por la Comisión de Ingenieros, en repetidas ocasiones hacen referencias como: “los señores Gayol y Calero junto con los de la compañía mexicana”, “los señores informantes junto a la compañía”, “la compañía mexicana y sus defensores” (Diario Oficial, 10 de septiembre de 1913, Tomo 75, N° 58,610). El hecho es que se refieren a Gayol y a los miembros de la compañía mexicana de manera separada.



Imagen 4.

Ing. Roberto Gayol y Soto

Gabriel Auvinet Guichard, El ingeniero Roberto Gayol y Soto y el hundimiento de a ciudad de Mexico. Geotecnia, 2011.

Al final, el proceso de licitación seguiría su curso normal, como se describirá mas adelante, ya que el tan mencionado informe no logró cambiar las decisiones ya tomadas. La comisión de ingenieros minimizaba la veracidad de los argumentos, catalogándolos como una maniobra con el fin de lograr un reconocimiento pecuniario. También explicaba claramente las razones técnicas para descalificar a la empresa y terminaría diciendo, con cierto desdén, que el ingeniero Gayol no era infalible y que sus proyectos sanitarios en México eran criticados por sus emanaciones nauseabundas, y que eran conocidas en aquel país como “estocadas gayólicas” o simplemente, “gayolas”. (Diario Oficial, miércoles 10 de septiembre de 1913. Tomo 75, N° 58, 611).

No obstante, el rumor sobre la corrupción y arreglos bajo la mesa que rondaban la adjudicación del proyecto, justifica abordar a la empresa ganadora, y hace necesario hablar del personaje que se encuentra detrás de ella.

Mencionar a Sir Weetman Pearson y sus empresas en México, obligadamente hace pensar en controversia; ya que se le suele juzgar en el contexto de la polémica generada por el papel de las empresas extranjeras en el desarrollo nacional mexicano (Garner, 2005). De acuerdo a Paul Garner, en la historiografía se detectan dos interpretaciones polarizadas. Para los británicos, representa el empresario audaz, dinámico y hasta heroico de la edad de oro del imperio, cuando la empresa británica dominaba el mundo. Al otro extremo del espectro historiográfico, para la corriente nacionalista en México, fue un agente siniestro del imperialismo británico en su afán de saquear los recursos mexicanos y distorsionar el desarrollo nacional. Para Garner, ambas perspectivas son igualmente distorsionadas. Prefiere describirlo como un agente de la modernización científica porfiriana, que “amarró la soga del capital y de la tecnología de ultramar al caballo del desarrollo nacional”.²

De acuerdo a Garner, una de las claves para entender el éxito de la carrera de Pearson es analizar sus dos vertientes fundamentales, la de empresario y la de político. Como empresario, aprovechó las buenas oportunidades para el capital y la empresa británicos, en una época en la que el volumen del comercio internacional se cuadruplicó y la expansión británica fue más significativa que la de cualquier nación. El autor afirma que, hacia 1900, las inversiones británicas fueron el doble de las de sus rivales europeos, Alemania y Francia, y veinticuatro veces mayores que las de origen estadounidense. Garner cita a Theodore Hoppen, cuando afirma que la Gran Bretaña de 1900, se podía identificar como la primera nación industrial, la primera economía y la nación mercante número uno en el mundo moderno (Garner, 2005). Garner aclara que las actividades de Pearson no se restringieron a sus intereses en México, pero no cabe duda de que después de la segunda mitad de la década de 1890, México representó el epicentro de su creciente imperio empresarial.

Comenta que la fortuna que sacó Pearson de sus empresas mexicanas, sobre todo de su empresa petrolera El águila, que por cierto impresionó muy bien a la comisión de ingenieros salvadoreños que visitó México para constatar la calidad de los trabajos realizados por Pearson:

Toda ponderación es poca respecto a la importancia de esta planta donde se extraen todos los derivados, asfalto, gasolina [...] cien mil barriles de petróleo crudo que rinden al día los pozos pertenecientes a la misma empresa denominada “El Águila”. (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 236).

No solo lo convirtió en uno de los individuos más ricos de Gran Bretaña, sino que le permitió extender y diversificar la empresa, desde sus orígenes en la construcción y la contratación, hasta hoy en día, ya consolidada como empresa dedicada a los medios de comunicación, prensa, televisión, y casas editoriales (Interalia, Thames Television, The Financial Times, The Economist, Penguin, Longman, Gredos y Addison Wesley). (Garner, 2005).

Más adelante, en su artículo, Garner expone que no cabe duda de que el catalizador para la expansión del imperio empresarial de Pearson, fue la serie de contratos que el gobierno de Porfirio Díaz le otorgó entre 1889 y 1905 para obras públicas importantes y de gran envergadura como el Gran Canal del Desagüe en el valle de México, las obras portuarias de Veracruz, Salina Cruz y Coatzacoalcos, así como el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Para el gobierno mexicano estas obras representaban no solo componentes clave en el desarrollo de una infraestructura económica, sino también símbolos prominentes de la visión de la élite política porfiriana de un país con ambiciones de alcanzar la modernidad y el progreso. (Garner, 2005).

En cuanto a la vertiente política, Garner citando a G. R Searle, afirma que los vínculos entre los empresarios victorianos y el Partido Liberal fueron profundos y coincidieron con una época de auge para el liberalismo en la política británica. Pearson ingresó al Partido Liberal en 1895, fue diputado por 15 años, fue ascendido a la Cámara de los Lores como barón — en 1910 — y luego en 1917, como vizconde; de ahí llevaba el título de Lord Cowdray. (Garner, 2005).



Imagen 5.
Sir Weetman Pearson
Visitada el 12 de agosto de 2021.

Hemos intentado describir a grandes rasgos quién era el personaje detrás de la empresa ganadora de la licitación salvadoreña. Sin embargo, hay dos elementos que resultan importantes: El primero, es la forma en que se articulaban redes entre sus negocios y las élites político-económicas mexicanas. Pearson alardeaba a menudo de que en las juntas directivas de sus empresas incluía a los políticos y empresarios más poderosos de México; también se sabe que Porfirio Díaz hijo fue uno de los directores de la compañía S. Pearson and Son Sucesores, encargada de las obras del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. El segundo elemento que debe tenerse en cuenta es que otra de las tácticas empresariales a las que recurría Pearson era el pago de comisiones generosas como recompensa por servicios en pro de la compañía (Garner, 2005).

De acuerdo a Garner, la época revolucionaria mexicana, pese a que fue provechosa para Pearson, también marcó una línea divisoria tanto para los intereses de éste en México, como para las relaciones anglo-mexicanas en general. Pese a sus vínculos con el régimen de Porfirio Díaz, Pearson también esta bleció luego buenas relaciones con la administración maderista; pero, luego de 1913, su apoyo al régimen de Huerta le impidió mantener ilesa su política de no intromisión en los asuntos internos mexicanos; razón por la cual fue víctima de la prensa hostil tanto a nivel local como en los Estados Unidos, señalándole como contrarrevolucionario y corrupto. Además, en ese momento, el gobierno británico mostraba indiferencia hacia sus intereses en México.

Como resultado de lo anterior, a partir de 1912 comenzó a salir del suelo mexicano. En 1918 vendió la mitad de las acciones de El Águila a Royal Dutch Shell. Por otro lado, los vientos de la Primera Guerra Mundial y la apertura del canal de Panamá en 1914, afectaron la rentabilidad del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; hasta que finalmente, en 1918, el gobierno de Carranza puso fin a la asociación entre Pearson y el gobierno mexicano. (Garner, 2005).

Consecuentemente, se retomará la cronología que se venía describiendo sobre el proceso de licitación y que se interrumpió hace varias páginas, cuando se mencionaba que el 13 de mayo de 1913 se emitía un acuerdo gubernativo en el que se podían identificar reformas, observaciones y adiciones señaladas por el nuevo presidente. Para el 20 de mayo de ese año, apenas una semana después, en la XII sesión extraordinaria del poder legislativo, se aprobó el proyecto con las reformas y adiciones del Ejecutivo. La escritura pública del contrato del proyecto se presentó al día siguiente, con lo cual el Ejecutivo acordó aprobar el contrato hasta el 26 del mismo mes. (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 210-27).

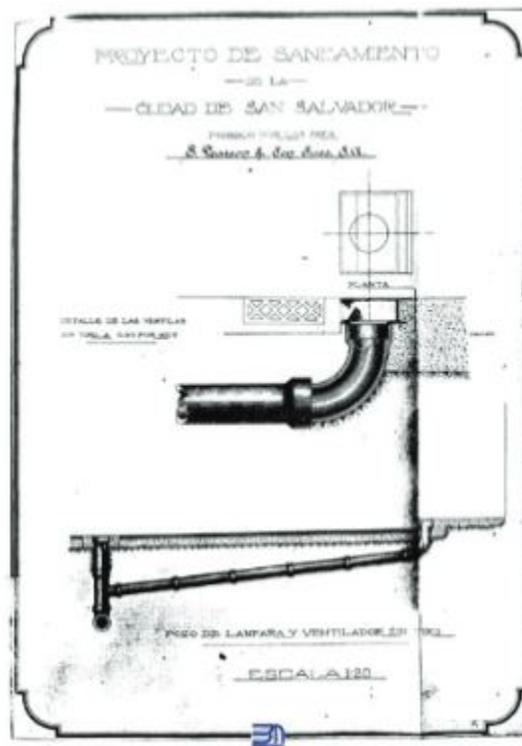


Imagen 6.

Detalle de ventilas presentado por Pearson & Son Sucesores.

Folleto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador. Junta de Fomento y Municipalidad, San Salvador, 1912. En Biblioteca Nacional de El Salvador, "Francisco Gavidia"

La Junta de Fomento creía necesario recurrir a un préstamo para este proyecto dadas las cifras manejadas en la propuesta ganadora, evidentemente la idea de financiar el proyecto por medio del impuesto especial a favor de la Junta, que sería pagado por los ciudadanos beneficiados (Diario Oficial, 15 de febrero de 1912: 85), no había funcionado pues, a esa fecha, no se había percibido ingreso alguno (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 242) y obviamente había que recurrir a un préstamo. Existen datos interesantes alrededor del mismo, como se describe a continuación.

El primer paso ya lo había dado C. Velado, quien, en nombre de la Junta de Fomento, el 15 de mayo de 1913, escribió misiva al Ministro de Fomento, Alfonso Quiñónez, pidiéndole que solicitara a la Asamblea Nacional un decreto que autorizara a la Junta hacer empréstitos para la obra de la pavimentación. Al día siguiente, el ministro envió copia de la carta de solicitud a la Asamblea Nacional. En ella expresaba que no era

necesario entrar en pormenores aludiendo a la enorme importancia del proyecto, primero en su género, dado el importante paso a dar, para alcanzar el progreso moral y material del país, dando a conocer el grado de adelanto alcanzado, a las naciones civilizadas (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 241-244).

Sin embargo, el 22 del mismo mes, la Asamblea respondía que, para continuar con la discusión sobre lo solicitado, debería expresarse el monto del préstamo, el tipo de interés, las rentas para amortizarlo, los plazos para pagarlo y demás condiciones de la contrata del empréstito.

Al día siguiente el ministro contestó, con algún grado de justificación, que la cuestión de los intereses, plazos y demás condiciones no se podían definir sin haber iniciado una negociación; también explicaba que las rentas para su amortización, se harían mediante las aportaciones anuales de la Junta, el gobierno y la municipalidad. Esta última, según explicó el funcionario, haría uso de sus propias rentas y del impuesto especial que ya se ha venido mencionado. De esta carta, llaman mucho la atención tres cuestiones.

La primera es la manera en que el ministro justificaba la cifra del empréstito pues al hacer mención de que el monto del proyecto era de 1,244,212.70 pesos oro, afirmaba que haciendo “cálculos aproximados”³, con 3 millones de pesos plata era suficiente. Si se refería a una simple regla de tres, la cantidad debería ser 3,110,531.70 pesos plata, al cambio \$1 peso oro = \$2.50 pesos plata⁴ y en ese sentido, los cálculos aproximados del ministro, se quedaban cortos. No es lógico que pidieran menos dinero del necesario para la ejecución del proyecto. Ese diferencial de \$110,531.70 pesos plata debe tratar de ubicarse. Más adelante se detallará una posibilidad.

La segunda de las cuestiones que resulta llamativa es que el ministro Quiñónez Molina expresaba que había llamado la atención a esa honorable Asamblea Nacional, que la facultad de negociar empréstitos por parte de la Junta ya había sido concedida en varias oportunidades anteriores, por medio de Decretos Legislativos en marzo de 1906 y mayo de 1912. Con dichos decretos, la Junta había contado con la autorización para contraer compromisos necesarios para la construcción del Teatro Nacional y otros edificios; y que los contratos legalizados para ello, se presentarían hasta febrero de 1914, que es la fecha aproximada en que se presentaba la memoria de labores del gobierno.⁵ O sea que la Asamblea planteaba de alguna manera su preocupación por la cantidad de dinero que manejaba la Junta de Fomento en repetidas ocasiones y por el atraso en presentar los documentos legales a la misma.

La tercera cuestión se refiere a que, al final de la misiva, el ministro Quiñónez sostenía que el saneamiento y pavimentación de la capital no era un lujo, sino una necesidad exigida por la higiene, la cultura y la civilización. De acuerdo a esto, puede inferirse que existía algún sector de la sociedad que estaba en desacuerdo con el proyecto y que consideraba que la ciudad no podía darse un lujo de ese tipo.

Finalmente, el proceso de la primera licitación para la Pavimentación y Alcantarillado capitalino, terminaba el 28 de mayo de 1913, fecha en que la Asamblea autorizaba al Ejecutivo para contratar el préstamo por 3 millones de pesos plata (Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 247) Desde el proyecto de ley — 10 de mayo de 1911— hasta la autorización para negociar un empréstito, en cosa de dos años, se cerraba el primer paso para el proyecto, que debía realizarse por la compañía Pearson and Son Sucesores, en un lapso no mayor a tres años. Pero las cosas no sucedieron así, ya que los trabajos iniciaron hasta 1923 y el contratista era otro; de ello se hablará más adelante.

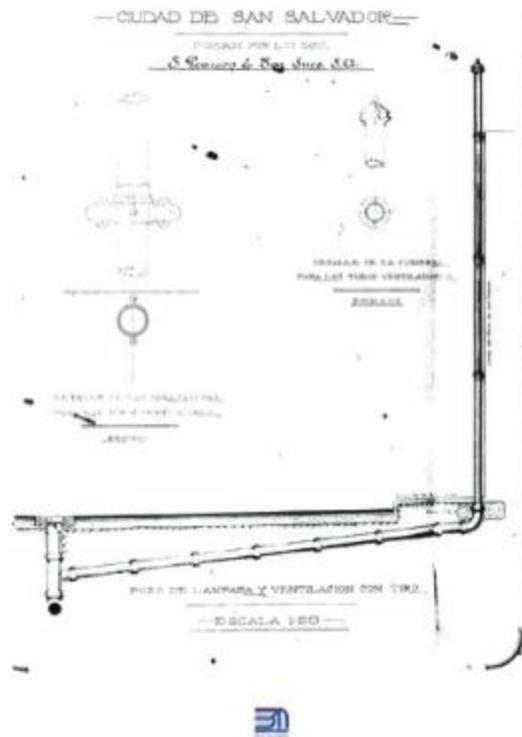


Imagen 7.

Detalle de pozo de lampara y ventilación con tiro presentado por Pearson & Son Sucosres. Folleto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador. Junta de Fomento y Municipalidad, San Salvador, 1912. En Biblioteca Nacional de El Salvador, "Francisco Gavidia"

3. La contrata de Pearson & Son Sucosres y la rescisión de su contrato (1913 1918)

Una segunda parte de esta investigación deberá incorporar los años comprendidos entre el 28 de mayo de 1913, cuando la Asamblea autorizó al Ejecutivo para contratar el préstamo por 3 millones de pesos plata, a fin de iniciar la pavimentación; y el 17 de julio de 1918, fecha en que se le rescindió el contrato a Pearson and Son Sucosres, la cual, como acabamos de ver, era la empresa que había ganado la primera licitación.

Es un periodo en el que la forma de gobierno iniciaba con la famosa Dinastía Melendez-Quinonez. El terremoto de 1917 y la gripe española también aparecían en la escena. En el ámbito internacional, la Primera Guerra Mundial tuvo sus efectos en países como El Salvador. Será muy interesante observar cómo todos estos hechos se intercalaban entre sí y de alguna manera influyeron en el proceso de pavimentación de la capital; pero, sobre todo, hay que hacer notar que no existían fondos para dicho proyecto.

Y en efecto, para El Salvador se inició una forma diferente de ostentar al poder, la cual habría de llegar hasta 1927: Dos hermanos y un cuñado se turnaron en la presidencia, unas veces por depósito y otras por elecciones, situando al nepotismo y, por qué no decirlo, a los primeros partidos políticos como parte de las nuevas estrategias alrededor de una contienda de gobierno.

Es decir, que el año de 1913 fue difícil. En primer lugar, después del asesinato del presidente Araujo hubo, en definitiva, un reacomodamiento de piezas. Para ser más exactos, diremos que en El Salvador se cambiaba de un mandatario con formación académica a una seguidilla de gobiernos, entre los años 1913 y 1927, de una sola familia dedicada a la agricultura y a la exportación, aunque con participación en gobiernos anteriores, al menos por parte de Don Carlos Meléndez y del Doctor Alfonso Quiñónez.

Por otra parte, se ha considerado valioso hurgar dentro de los pensamientos del nuevo mandatario al asumir este periodo. Para ello utilizaremos el discurso que dio en febrero de 1914 para rendir cuentas de los trabajos realizados el año anterior. La idea es descubrir cómo encajaba la pavimentación dentro de los planes del ejecutivo. Este discurso se encuentra disponible en el Diario Oficial del 20 de febrero de 1914.

Carlos Meléndez inicia expresando las circunstancias difíciles en que se hizo cargo del Poder Público, asegurando que fue llamado por la ley y sus conciudadanos. Además, destaca que su primer empeño fue iniciar una política de paz, concordia y armonía, entre toda la familia nacional, definiendo su política en dos palabras: conciliación y tolerancia.

Luego, el mandatario da una serie de comentarios referidos a cada cartera de gobierno, entre ellas: Relaciones Exteriores, Poder Judicial, Educación, Secretaría de Gobernación y Beneficencia; y, en no pocas ocasiones, reitera el comentario que transcribimos a continuación sobre los sucesos acaecidos por el crimen de Araujo :

Al hacerme cargo de la dirección del gobierno, por el lamentado suceso del 4 de febrero [...] y hacer cada día más intensa la amistad que El Salvador cultiva con los demás países del mundo civilizado y culto. (Diario Oficial, viernes 20 de febrero de 1914. Tomo 6. N° 42, 382).

Llama mucho la atención que el presidente, no menciona nada en torno al proyecto de pavimentación y alcantarillado capitalino. Fue hasta 6 días después que el Doctor Alfonso Quiñónez Molina, que ocupaba el cargo de ministro en los ramos de Guerra, Marina y Fomento, en un Diario Oficial de 1914, rendía cuentas de las gestiones realizadas durante 1913.

Quiñónez Molina afirmó que la Junta de Fomento de esta capital había tenido bajo su cargo, coordinar el saneamiento y pavimentación. Para ello, el proyecto de contrata presentado por Pearson and Son Sucesores se discutió en sesión permanente durante unos días, en los que se tocaron temas de interés como la forma de pagar a los contratistas, la cooperación necesaria entre el Estado y la Municipalidad, de la empresa, así como la expropiación del terreno para la prolongación de la Avenida Independencia hacia el poniente. Como resultado de las discusiones, dicho contrato se elevó a escritura pública, destinando de sus fondos la suma de 30,000 pesos plata anuales, para contribuir a la amortización y pago de los intereses del capital que se invertiría en la obra. (Diario Oficial, jueves 26 de febrero de 1914. Tomo 76, N° 47: 428).

En la misma nota del Diario Oficial, se aclaraba que la obra daría inicio tan pronto como se adquiriera el dinero necesario, lo cual no había sido posible por la crisis económica mundial, que había alcanzado con grave resonancia al país. También habla de la importancia que tenía llevarla a cabo, pues ella ubicaría la capital, entre aquellas que iban a la vanguardia de la civilización, progreso, aseo e higiene; sin dejar de lado el aspecto pintoresco que una obra como esa le impregnaría a la capital.

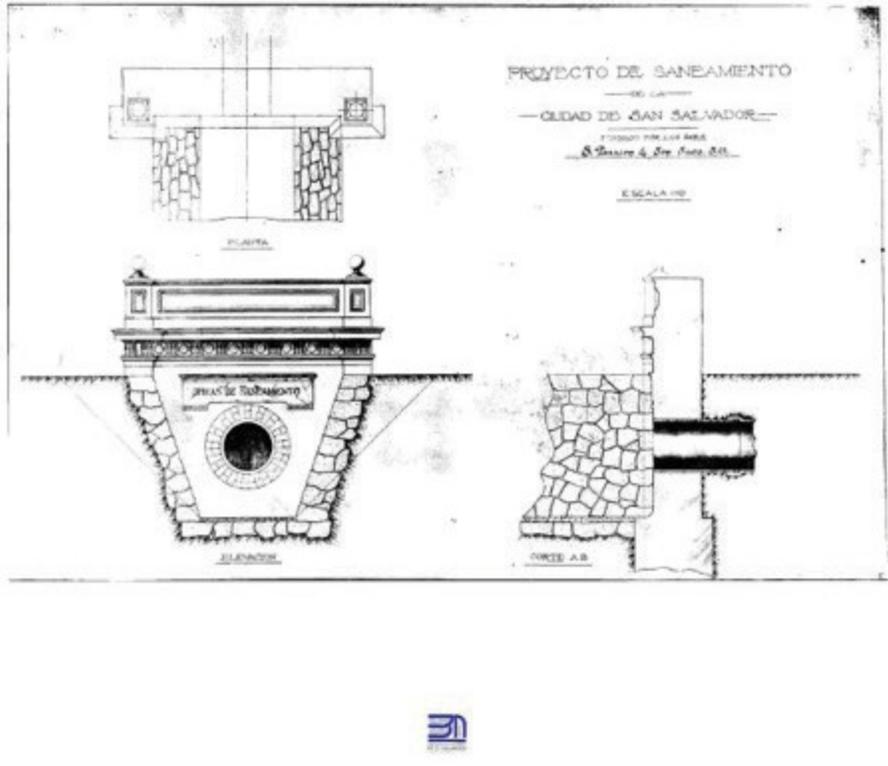


Imagen 8.

Planta, elevación y corte de drenaje presentado por Pearson & Son Sucesores.

Folleto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador. Junta de Fomento y Municipalidad, San Salvador, 1912. En Biblioteca Nacional de El Salvador, “Francisco Gavidia”

Ello se debe a que en 1912 fue muy favorable para el fisco salvadoreño, por el elevado precio internacional del café y una muy buena cosecha. Para el siguiente año se señalaba una baja líquida de las rentas de 14.4 millones de pesos en el 1912, a 13.7 millones en 1913, alrededor de 711 mil pesos (Véase cuadro N° 1). Pese a que esa situación pudiese ser de un vaticinio preocupante, las autoridades no lo veían así, pues creían en la fortaleza del mercado interno.

Cuadro 1.

Rentas del Estado para 1913

<i>Producto de las Rentas</i>	<i>1 9 1 3</i>	<i>1 9 1 2</i>	<i>Alza</i>	<i>Baja</i>
Renta de Importación	\$ 7.263,042.98	\$ 8.324,869.15		\$ 1.061,826.17
Renta de Exportación.....	1.515,384.59	1.400,894.21	\$ 114,490.38	
Renta de Licores.....	3.028,779.52	2.722,128.53	306,650.99	
Papel Sellado y Timbres..	394,106.85	392,394.39	1,712.46	
Rentas Diversas	816,951.60	963,279.14		146,227.54
Servicios	715,867.92	642,165.80	73,702.12	
De donde resulta:				
Total de las rentas en 1912.....				\$14.445,731.22
Total de las rentas en 1913.....				\$13.734,133.46
Baja líquida en 1913.....				\$ 711,597.76

Folleto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador. Junta de Fomento y Municipalidad, San Salvador, 1912. En Biblioteca Nacional de El Salvador, "Francisco Gavidia"

De hecho y de acuerdo con otros autores, durante esta administración de Carlos Meléndez, el país sufriría una nueva crisis. Ésta se dejó ver desde mediados de 1913, debido a los bajos precios del café en el mercado internacional y a la quiebra del Banco Nacional. Esta mala situación se vio acompañada por el desequilibrio financiero de la Primera Guerra Mundial. Según Eugenia López, hubo visos de mejoría en el año 1916, pues la situación fiscal y las rentas del Estado se vieron mejoradas con relación a las obtenidas el año anterior; entre las rentas más halagadoras estaban las obtenidas por las ventas de licor. (López Velásquez: 2000).

En su informe, el mandatario se refería al impacto económico del asesinato de Araujo, cuando decía que "nada era tan sensible y medroso como el crédito exterior", con lo cual era moralmente imposible que el "rudo golpe de la noche del 4 de febrero", esto es, el magnicidio de Araujo, no repercutiera en las transacciones mantenidas con los mercados extranjeros, ya que causaba contracción en el crédito y movimiento que éstos generaban. Sobre las obras públicas ejecutadas en tiempos de su predecesor, el presidente se refería en estos términos:

Innegable como es la obra de progreso, aún en el orden material, emprendida por el señor doctor Araujo, era natural que cuando se disminuyera [...] el empuje que él había dado a las obras públicas emprendidas por el Estado o bajo el amparo pecuniario de éste, se produjera también una disminución en el pedido que se le hace al comercio para alimentar y emprender la construcción de los trabajos públicos (Diario Oficial, jueves 26 de febrero de 1914. Tomo 76, N° 47, 388).

Se presenta a continuación un cuadro de erogaciones del servicio público. La única cartera en la que hubo una baja fue en la de Fomento (Cuadro 2). En el cuadro puede apreciarse que durante 1913 la única entidad de gobierno que tuvo baja en sus gastos, fue Fomento; que era parte de la triada Estado, Alcaldía y Junta de Fomento, encargada de ver el proyecto de pavimentación.

Cuadro 2.
Egresos del Estado para 1913.

EGRESOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA, EN LOS AÑOS DE 1912 Y 1913.				
CARTERAS	1913	1912	ALZA	BAJA
Asamblea Nacional	\$ 80,187.89	\$ 57,911.85	\$ 22,276.04	
Presidencia de la República..	67,098.28	51,770.00	15,328.28	
Gobernación.....	2,170,625.19	2,066,869.53	103,755.66	
Fomento	1,506,481.31	2,230,187.45		\$ 743,756.14
Agricultura	76,641.90	73,809.15	2,832.75	
Instrucción Pública.....	882,047.61	863,238.01	18,809.60	
Relaciones Exteriores	388,413.51	311,175.24	77,238.27	
Justicia.....	651,971.27	585,397.17	66,574.10	
Beneficencia.....	743,880.56	735,527.17	8,353.39	
Hacienda	871,024.91	837,069.70	33,955.21	
Crédito Público	4,492,333.00	4,295,771.42	196,561.58	
Guerra y Marina.....	4,248,254.76	3,544,346.87	703,907.89	
Total de los egresos en el año 1912.....				\$15,678,073.56
Total de los egresos en el año 1913.....				\$16,178,910.19

Diario Oficial 20 de febrero de 1914. Tomo 76. Número 42, p.388.

No es raro entonces que en el Diario Oficial de dicho año, lo poco que aparece escrito sobre la pavimentación de la capital fue lo expresado por el Doctor Alfonso Quiñónez Molina, que ocupaba el cargo de ministro en los ramos de Guerra, Marina y Fomento; en donde se refería al esfuerzo hecho por la Junta de Fomento en el proceso de coordinar la licitación, a ver temas referidos al contratista, asuntos de expropiaciones y detalles contractuales; señalando insistentemente la falta de dinero para iniciar su construcción.

Básicamente, para el doctor Quiñónez, el magnicidio, la crisis económica mundial y la falta de fondos, fueron las razones que impidieron iniciar obras públicas como la pavimentación y alcantarillado de la capital; pese a esto, el ministro insistía en que el proyecto colocaría a la capital salvadoreña a la par de las ciudades que estaban a la vanguardia de la civilización y del progreso en el mundo.

En 1914, el presidente Carlos Meléndez depositó el gobierno en el primer designado al ejercicio del poder, el Doctor Alfonso Quiñónez Molina, pues así podía postularse a la presidencia llamando a elecciones populares para el periodo 1915-1919. La transmisión del poder fue a partir del 29 de agosto de dicho año.

El presidente Quiñónez Molina adujo que la Guerra Mundial había producido difíciles circunstancias en el ramo de Fomento, pero que no se omitía esfuerzo alguno, para evitar la paralización de las obras públicas ya iniciadas y para iniciar otras de imprescindible necesidad. Sin embargo, pese a la enorme importancia que se le dio durante el proceso de licitación, el proyecto de pavimentación y alcantarillado de la capital no aparece en las memorias de los trabajos realizados en 1914.

La economía en el país para ese año se vería empeorada, además de que la Primera Guerra Mundial había provocado un alza inusitada del cambio de moneda, la suspensión de créditos y una baja anormal de los precios del café en Europa y los Estados Unidos. Por otra parte, la quiebra del Banco Nacional desde 1913, el mal invierno y la plaga del chapulín, pusieron el toque final a una mala situación que podía verse llegar desde que finalizó 1913.

Por otro lado, es muy llamativo que volvió a aparecer en la palestra el ingeniero Roberto Gayol, quien en esta oportunidad se vio acompañado por el señor Emilio Segura, en una de las contrataciones realizadas por el Ejecutivo y empresarios particulares. En efecto, en abril de 1914 ambos personajes fueron contratados por Carlos Meléndez, para realizar el estudio y levantamiento del plano topográfico acotado de la ciudad de Santa Ana; a fin de proyectar un sistema de pavimentación y cloacas en aquella importante ciudad. Dicho trabajo se contrató en 15,000 pesos moneda nacional (Diario Oficial, lunes 15 de febrero de 1915. Tomo 78. N°38, 222).

El encargado de las carteras de Gobernación, Fomento y Agricultura para terminar 1914, era el Doctor Cecilio Bustamante, quien explicaba que el Doctor Quiñónez Molina ocupó esa cartera durante el primer semestre de dicho año, y período en el cual se realizó la mencionada contrata, específicamente el día 22 de abril de 1914. (Diario Oficial, miércoles 17 de febrero de 1915. Tomo 78. N° 40, 242-249.) Al parecer el Estado quería aprovechar la presencia del ingeniero Gayol, aun en el país.

En 1915, lo que más preocupaba al Ejecutivo era la guerra europea, pues ella afectaba directamente la situación económica. Definitivamente, la paralización del comercio europeo afectaba a los mercados locales. Recordemos que el presidente electo para el periodo comprendido entre 1915 y 1918 era Don Carlos Meléndez, y que, además, la plaga del chapulín seguía siendo un problema preocupante, pues a resultas de ello se tuvo que comprar granos básicos y evitar un desabastecimiento.

En el Diario Oficial no se encuentra nada relevante acerca de la pavimentación, aunque sí hay noticias del ingeniero Roberto Gayol. El ministro don Cecilio Bustamante, en su memoria de labores de 1915, hace una especial mención de la contrata para el levantamiento de los planos y elaboración de los estudios necesarios y completos para desviar las corrientes que bajan del volcán de San Salvador en la época de invierno, que amenazan y perjudican la capital. Menciona que a Gayol se le pagaron 10,000 colones, que a juicio del ministro, no reflejan lo laborioso y completo que ha sido el trabajo del competente ingeniero (Diario Oficial, miércoles 23 de febrero de 1916. Tomo 80, N° 45, 366).

Nótese que durante 1914 y 1915, años en donde al parecer el proyecto de pavimentación seguía congelado, al Ingeniero Gayol se le daban trabajos de menor envergadura como para mantenerlo presente y cercano en el ámbito nacional.

Llegaría 1916 con vientos de desórdenes e inconformidades sociales. Tanto fue así, que el presidente Carlos Melendez expresaba que nada perjudicaba tanto al progreso, como el espíritu de disociación, la política de bandería y el constante soliviantar el ánimo de las masas, para mantener la intranquilidad y la convulsa agitación de la anarquía y el desorden. (Diario Oficial, martes 20 de febrero de 1917. Tomo 82, N° 43, 273).

La pavimentación y alcantarillado de la capital, pese a que ya se había adjudicado su ejecución en 1913, ésta aún no se iniciaba. A ese respecto, el Ministerio de Fomento se dirigía a los señores de Pearson and Son Sucesores y les manifestaba que, de conformidad con la contrata, se debían dar principio a las obras, en virtud de haberse terminado los arreglos financieros que permitían disponer de los fondos necesarios para el pago de dichas obras. (Diario Oficial, martes 6 de marzo de 1917. Tomo 82, N° 54, 366).

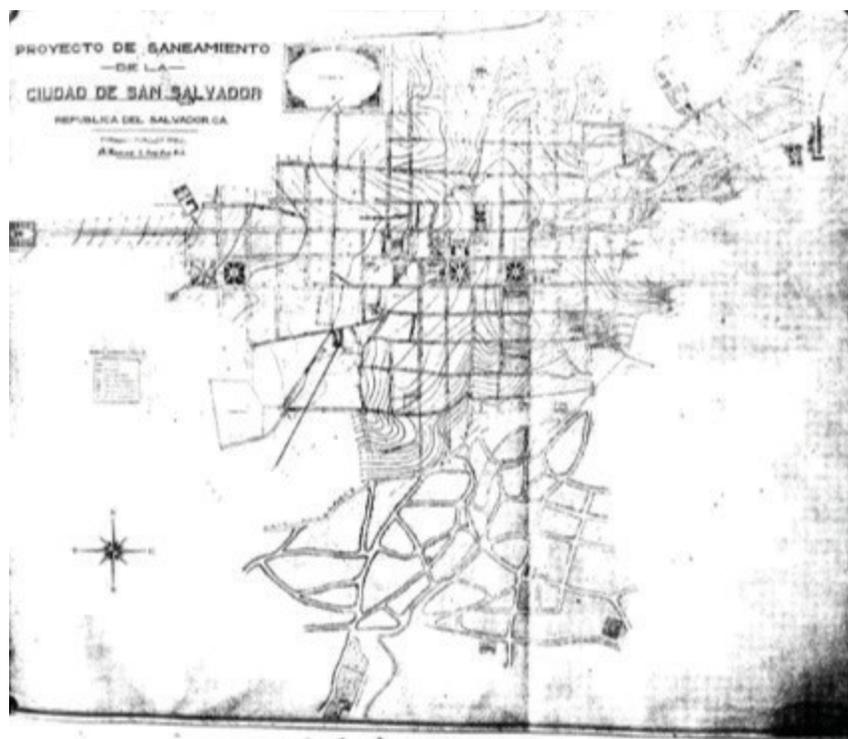


Imagen 9.

Proyecto presentado por Pearson & Son Sucesores

Folleto de pavimentación y alcantarillado de San Salvador. Junta de Fomento y Municipalidad, San Salvador, 1912. En Biblioteca Nacional de El Salvador, "Francisco Gavidia"

Habían transcurrido tres años después de la adjudicación de la licitación y no se iniciaban las obras. Obviamente, no se contaba con el dinero. Por esa razón, el gobierno salvadoreño no iniciaba proyectos de gran envergadura, pero en su afán del tan buscado progreso, enfocaría sus esfuerzos a las obras iniciadas en años anteriores o en iniciar otras, concebidas como de suma emergencia.

Para dar un ejemplo, basta con mencionar el Campo Marte. Lo que se pretendía era convertirlo en el mejor paseo capitalino, destinado a maniobras militares, juegos deportivos y otras diversiones; la pista principal se pavimentó de forma sólida, con materiales resistentes al tráfico y a las corrientes pluviales y para evitar las polvaredas que tanto molestan a los paseantes.

El gobierno adjudicó la dirección de los trabajos, al ingeniero Roberto Gayol, (Diario Oficial, martes 6 de marzo de 1917. Tomo 82, N° 54, 367) continuando con la usanza de mantenerlo cercano y a sus servicios.

Es importante notar que los trabajos de la pavimentación ni siquiera se habían comenzado cuando Pearson and Son pidió una prórroga para realizar dichas obras. Para el 5 de enero de 1917 la Junta de Fomento denegó dicha solicitud pues alegaba interrupciones en las vías de comunicación marítima para traer materiales de procedencia inglesa. La Junta fundamentó su dictamen al no reconocer la fuerza mayor alegada, por ser del dominio público que dichas vías con Inglaterra se hallaban expeditas. (Diario Oficial, martes 26 de febrero de 1918. Tomo 84, número ilegible, 296.) Aunque, en un contexto de Guerra Mundial, resulta difícil creer que el gobierno no haya autorizado la prórroga pedida.

Pero el destino traería algo inesperadamente común, no tanto por su frecuencia, sino por su intensidad y daños. Don Carlos Meléndez, al presentar su mensaje a la Asamblea Nacional, el 18 de febrero de 1918, se refirió al terremoto de junio de 1917, como "la horrorosa catástrofe sísmica que dejó en ruina nuestra capital y varias otras ciudades"; en otras palabras, el terremoto fue el suceso que habría de marcar el rumbo de muchas de las decisiones que tomaría el gobierno.

Sin embargo, su gobierno que siempre se autoidentificó con el progreso, decía que a pesar de las circunstancias apremiantes no había querido desatender las obras que se estaban realizando por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas.

A tal cuestión, la Junta de Fomento de la capital tuvo a bien notificar a la compañía Pearson and Son, que iniciara a los trabajos de saneamiento y pavimentación, de conformidad a la contrata respectiva, lo cual dicha empresa hizo inmediatamente. Se comenzó por la construcción de canales pluviales, coladeras y obras sanitarias. La nota hace énfasis al cierre, que dichos trabajos fueron atendidos pues ya se habían cancelado las liquidaciones presentadas por la compañía, por los trabajos concluidos. (Diario Oficial, lunes 18 de febrero de 1918. Tomo 84, número ilegible, 241).

Aquí pueden advertirse dos cuestiones respecto a la pavimentación. La primera es que antes del terremoto, los efectos de la Primera Guerra Mundial obligaban a Pearson and Son a postergar el inicio de las obras y pedir prórroga, dada la incapacidad de trasladar materia prima inglesa por la vía marítima. El gobierno desechó la solicitud estimando que la comunicación no tenía problemas, lo cual es muy discutible bajo el contexto de la guerra europea. Segundo, el terremoto los obligó a iniciar a como diera lugar las obras de saneamiento, por un pedido de la Junta de Fomento, luego de cancelar liquidación de trabajos ya efectuados.

La guerra europea, el terremoto de mediados de 1917 y el hecho de que aún no se conseguía el dinero para el proyecto; junto a otros problemas de plagas como la del chapulín y efervescencia social, ya habían llevado la pavimentación a un atraso considerable, puesto que de acuerdo a la licitación, debería de estar casi finalizada, cuando en realidad ni siquiera se había iniciado.

Durante el año 1918, por motivos de salud, el presidente Don Carlos Meléndez depone nuevamente el cargo y lo deposita en el Doctor Quiñónez Molina, quien asumió a partir del 21 de diciembre, ya en las postrimerías del año. El Doctor Juan Francisco Paredes, ministro de Gobernación, Fomento y Agricultura de ese entonces daba una noticia con la que se daba fin al proceso del saneamiento y pavimentación de San Salvador.

Circunstancias imprevistas vinieron a dar por tierra con tan hermoso proyecto, pues no obstante los esfuerzos hechos por el gobierno; la imposibilidad de conseguir en plaza los materiales necesarios, unido a la dificultad que la empresa Pearson and Son Sucesores de importarlos directamente de Europa, obligaba a ambas corporaciones a rescindir la contrata, de acuerdo con la municipalidad y el gobierno (Diario Oficial, lunes 17 de febrero de 1919. Tomo 86, N.º. 40, 280). Fue así como el 17 de julio de 1918 se hizo la escritura que daba por cancelada la contrata del 21 de mayo de 1913; cabe agregar que ese año, en México, Carranza puso fin a negocios entre Pearson y el gobierno mexicano, regresando éste a Inglaterra dejando sus negocios lucrativos en el área, incluyendo el de la pavimentación de la capital salvadoreña.

Es muy importante señalar que las obras llevadas a cabo por Pearson and Son Sucesores S. A. hasta la fecha de cancelación del contrato, fueron 1909 metros con treinta centímetros de canales para aguas lluvias, trece coladeras, un desemboque y otros accesorios. Dichos trabajos fueron ejecutados en la 13ª y 14ª Avenida Norte; 14ª y 19ª Avenida Sur; calle del Cementerio y 11ª Calle Poniente y la reposición de los empedrados que fueron deshechos por la ejecución de las mencionadas tuberías. Por todas esas obras se les pagó la suma de \$66,211.08 y pueden observarse en la imagen No.10.

También se les canceló \$30,000.00 en concepto de pago por todos los trabajos preliminares, estudios y planos, los cuales quedaron en propiedad de la Junta de Fomento por si acaso se prosiguieran las obras con otros contratistas, por contrato general, parcial o por el sistema de administración. El total cobrado por Person and Son Sucesores S. A. fue de \$96,211.08, que equivalía a un 7.7% del total presupuestado, según la licitación de 1913.

Durante ese año, hubo en El Salvador un evento que no se puede pasar por alto, dado el periodo de pandemia del COVID-19 que se está viviendo hoy en día: Se trataba de la gripe española. De acuerdo a Pablo Benitez, este problema tuvo inicialmente una pequeña cobertura mediática en El Salvador, pues el tema principal era el de las próximas elecciones presidenciales de marzo de 1919. El investigador lo explica afirmando que el panorama electoral próximo condicionó la aceptación de la crisis por parte del gobierno y que, tras haberse casos en la capital, se optó no causar alarma en la población. (Benitez, 2017) Sin embargo, esta situación se ve mucho más preocupante cuando para el 26 de septiembre de 1918 se reportan hasta 25 cadáveres diarios sepultados en el cementerio general de la capital. (Diario del Salvador. 24 y 25 de septiembre de 1918, N.º 7093-94: 1-4).

Para terminar 1918, el 8 de diciembre, durante las elecciones municipales, se perdieron vidas y se cometieron delitos en San Salvador y en otros lugares del país, a causa de la violencia de algunas autoridades militares que se rebelaron contra los mandos establecidos. Pocos días después, la grave enfermedad del Presidente Meléndez, lo imposibilitaba a seguir al frente del Ejecutivo. El 21 del mismo mes, depositaba el mando en la vicepresidencia de Quiñónez Molina.

A grandes rasgos, así terminaba 1918 en el San Salvador que ya llevaba 5 años esperando una pavimentación y alcantarillado que para algunos era un lujo innecesario y para otros, era la ansiada llegada al progreso y civilización.

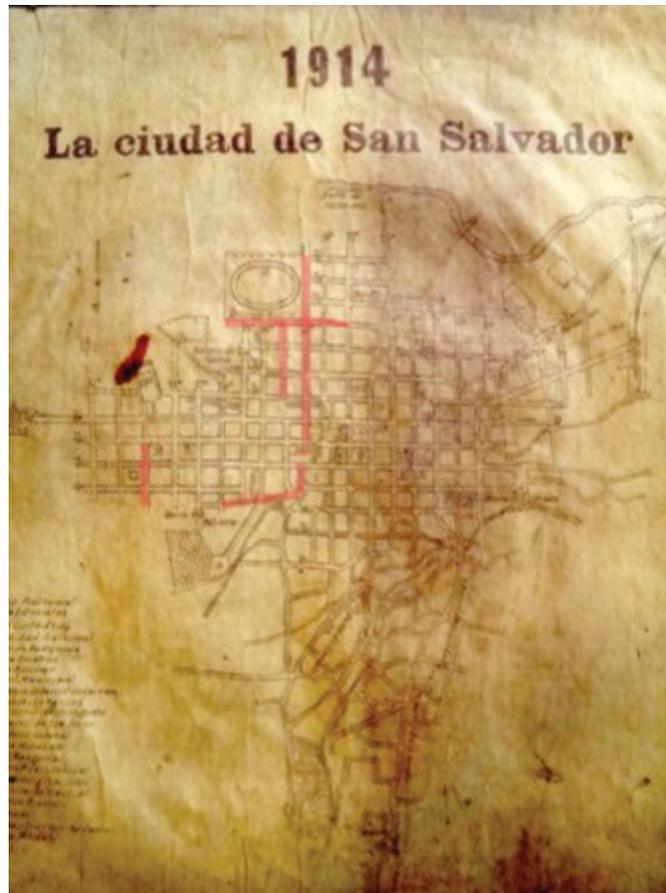


Imagen 10.

La ciudad de San Salvador, en 1914

Lo marcado en rojo es de elaboración propia y muestra la totalidad de los trabajos hechos por Pearson & Son Sucesores.
Mapa de la ciudad de San Salvador en 1914, ubicado en la mapoteca del AGN

4. René Keilhauer y la pavimentación, un sueño hecho realidad (1919-1930)

Este apartado se refiere al periodo comprendido entre 1919 y 1927, que corresponden a los últimos dos gobiernos de la dinastía, el de Jorge Meléndez y el de Alfonso Quiñónez Molina; pero se prolonga hasta 1930, cuando se entrega la obra al presidente en funciones, Pío Romero Bosque. Esta sección da inicio con el cambio de gestión de Carlos Meléndez .

Los principales contendientes para la sucesión presidencial que se avecinaba, a fin de sustituir a Carlos Meléndez, eran el vicepresidente Quiñónez y el ministro de Hacienda, Tomás Palomo. Según Héctor Lindo, citando a José Esperanza Suay, a pesar de la relación familiar del presidente con Quiñónez, no había certeza de que el mandatario favorecería la candidatura de este último. Ello, además, unido al hecho de que el presidente no declaraba abiertamente sus preferencias y que incluso podía favorecer a Palomo. (Lindo Fuentes, 2019).

Pero un suceso un tanto inesperado vino a cambiar la situación. Apenas cuatro días después de las elecciones municipales, Carlos Meléndez enfermó gravemente y como era de esperarse, la situación política se puso muy crítica, ya que esto se unía a la violencia que se había generado el día de dichas elecciones: Hubo confrontaciones en San Salvador con muchos muertos y heridos.

Meléndez depositó la presidencia, en su vicepresidente Quiñónez, imposibilitándolo en su lucha por la contienda presidencial, ya que al ser presidente, no podía ser candidato. Hector Lindo afirma, que como compromiso, el Doctor Palomo renunció a la otra candidatura (Lindo Fuentes, 2019). Don Carlos Meléndez pasaría varias semanas grave en el Radium Sanatorium en Nueva York, donde moriría el 8 de octubre de 1919.

Las personas allegadas al presidente seleccionaron al nuevo candidato, este fue su hermano menor, Jorge Meléndez; quien era abiertamente simpatizante de Estados Unidos y hablaba inglés con facilidad; llevaría de compañero de fórmula al Doctor Quiñónez y serían electos en enero de 1919, tomando posesión el 1° de marzo de 1919.

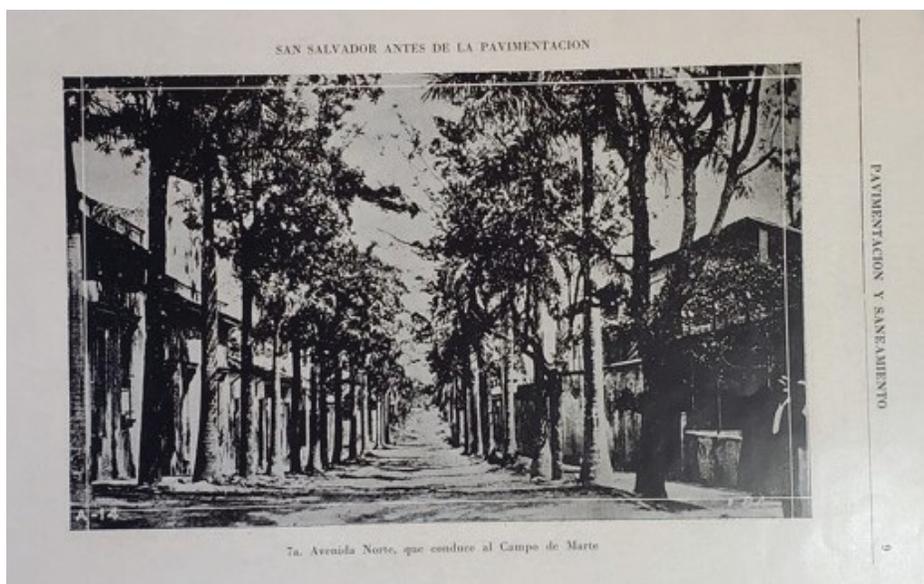


Imagen 11.

La calle que conduce al Campo Marte, antes de la pavimentación
Informe sobre la liquidación del contrato del Saneamiento y Pavimentación. Ubicado en AGN

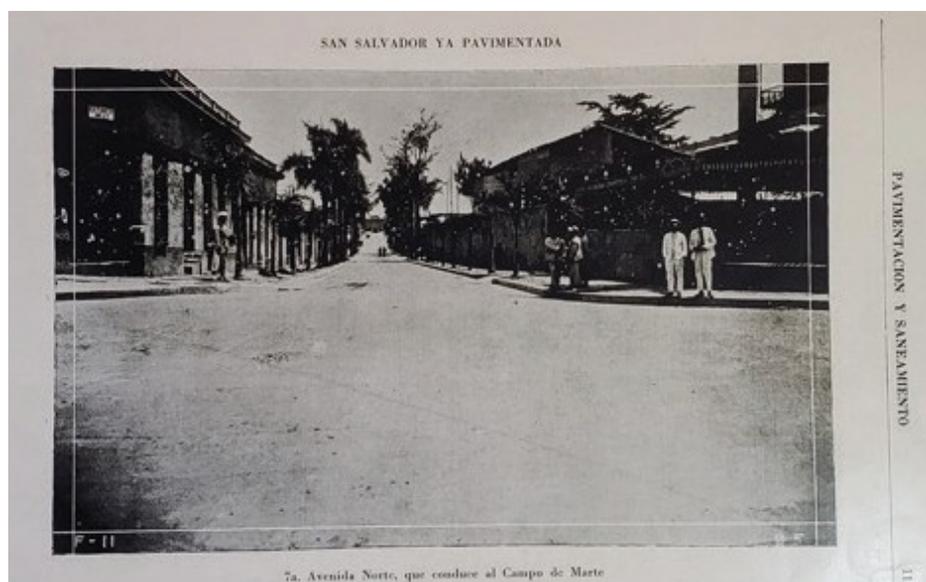


Imagen 12.

La calle que conduce al Campo Marte, después de la pavimentación
Informe sobre la liquidación del contrato del Saneamiento y Pavimentación. Ubicado en AGN

De acuerdo a Lindo Fuentes, el nuevo presidente era fácilmente manipulable y se inclinaba por la cultura anglosajona; lo cual era una suerte inesperada para la diplomacia estadounidense. (Lindo Fuentes, 2019).

El nuevo presidente en su mensaje, que era la memoria de labores del año anterior, dado en la apertura de las sesiones ordinarias de 1920, hizo de manera especial, una mención del gobierno de Estados Unidos de quien tuvo manifestaciones de amistad que fueron cada vez más expresivas, incluso luego de la muerte del ex presidente Carlos Meléndez.

El poderoso crucero Cleveland, en viaje expreso, trajo los restos a la viuda y la comitiva desde Cayo Hueso hasta el puerto de Acajutla. Ahí, una delegación especial del Departamento de Estado de Washington entregó el cadáver al gobierno y a la familia.

También se refirió al terremoto del 28 de abril de 1919, cuyos estragos en la capital, Soyapango, San Marcos, Mejicanos y otras inmediatas a San Salvador, obligaron al nuevo gobierno a tomar medidas necesarias para guardar el orden y atender otras necesidades públicas. Es plausible destacar que se procedió al desagüe del Lago Ilopango para calmar a la sociedad, que atribuía el exceso del nivel de sus aguas, como causa del fenómeno telúrico.

Más adelante, en la misma memoria de labores, queda claro que, por las circunstancias, a nivel mundial y local, al gobierno le fue casi imposible emprender obras nuevas y su acción en este ramo se vio concretada tan sólo a la reparación de los edificios públicos seriamente dañados por dos terremotos que en menos de dos años habían tenido lugar en San Salvador. (Diario Oficial, miércoles 25 de febrero de 1920, Tomo 88, N° 45,311).

Con respecto a la pavimentación de la capital, el ministro de fomento, el Doctor Baltasar Estupinián, anunciaba que el Ejecutivo tenía el proyecto de llevar a cabo dicha obra de ornato y progreso; pero al no querer proceder con prisa desmedida, se estaba estudiando la solución a tan trascendental problema. Lo primero era el drenaje para cloacas y aguas lluvias y lo segundo la conveniente pavimentación; aprovechando los arbitrios establecidos por leyes anteriores. (Diario Oficial, jueves 11 de marzo de 1920, Tomo 88, N° 45,408).

De esa manera, en 1920 el gobierno publica las bases para la segunda licitación internacional, en la cual convoca para las obras de saneamiento de San Salvador, cuya primera publicación aparece en el Diario Oficial del 25 de septiembre de dicho año.

El Ministerio de Fomento [...] abre concurso internacional para la ejecución de las obras de alcantarillado y pavimentación de la capital, comprendidas en los estudios y proyectos que con ese fin hicieron los señores ingenieros de la compañía S. Pearson and Son Sucesores S.A. (Diario Oficial, sábado 25 de septiembre de 1920. Tomo 89, N° 207,1732)

Las propuestas debían dirigirse en sobre cerrado al Ministerio de Fomento y serían abiertas el 31 de marzo de 1921, es decir, seis meses después, en presencia del señor ministro, los miembros de la Junta de Fomento, el alcalde y el síndico municipal.

Algo muy importante que se dejaba en claro en las bases del concurso, era que se entendía que se había aceptado el sistema divisor para el alcantarillado y aspectos referentes a diversos sistemas y espesores de asfalto, concreto y rocas, respecto al pavimentado; las propuestas deberían concretarse a dichos sistemas de construcción que en su oportunidad habían sido propuestos por Pearson and Son y autorizados por la terna de ingenieros que representaban al gobierno, a la Junta de Fomento y a la municipalidad: Alcaine, Fleury y Espinal, respectivamente.

1920 había sido un año complicado para las obras públicas. El ministro Estupinián expresó que el Ejecutivo había reducido aproximadamente en 800 mil colones las erogaciones de las tres carteras a su cargo, una de las cuales era la de Fomento, por lo que hubo que limitarse a las reparaciones de los daños que habían dejado los últimos dos terremotos.

El presidente Don Jorge Meléndez, el 22 de febrero de 1921, en la solemne apertura de las sesiones ordinarias de la Asamblea, preveía la falta de quórum a la licitación. El mandatario afirmó que por su parte, en caso de que no se presentara ninguna propuesta aceptable, no dejaría de hacer todo esfuerzo por llegar, por cuantos medios estén a su alcance, para realizar la expresada mejora. (Diario Oficial, martes 22 de febrero de 1921. Tomo 90, N° 43, 291).



Imagen 13.

La Calle Arce, antes de la pavimentación

Informe sobre la liquidación del contrato del Saneamiento y Pavimentación. Ubicado en AGN



Imagen 14.

La Calle Arce, después de la pavimentación

Informe sobre la liquidación del contrato del Saneamiento y Pavimentación. Ubicado en AGN

Y evidentemente, el 18 de marzo de 1921, se prorroga, hasta el último día de junio de dicho año, la presentación de las ofertas. (Diario Oficial, viernes 18 de marzo de 1921. Tomo 90, N°64, 403). Ese mismo día se publican de nuevo las bases de licitación, ya publicadas el 25 de septiembre de 1920.

Este año tiene especial importancia para el proyecto de saneamiento de la capital, primero, porque al fin se ve luz al final del túnel con respecto al problema que hemos visto a lo largo de este trabajo:

Conseguir el dinero para su ejecución. Por otro lado, también aparece un ganador del concurso internacional para hacer la pavimentación. Lo curioso del caso es que hay un personaje en común para ambas situaciones.

El concurso para la pavimentación, ya tenía un flamante ganador, pero esta vez no fue exactamente el resultado de un concurso internacional, tal como lo habían llamado. El presidente Don Jorge Meléndez, explicaba:

La pavimentación y alcantarillado de la capital, obra sacada a licitación según los planos y especificaciones técnicas de los señores Pearson, modificados conforme a los términos de dicha licitación, fue contratada con el único proponente que se presentó: el señor don Antonio Sanz Agero, apoderado de los señores R. M. Hebard y Cía. y de don René Keilhauer. (Diario Oficial, sábado 4 de febrero de 1922. Tomo 92, N° 29,160).

De acuerdo al mismo Diario Oficial, el contrato se firmó el 17 de diciembre de 1921, obligándose a los señores Hebard y Keilhauer, a realizar la obra por un valor que no exceda de \$1,500,000.00 oro americano, y a entregarla en tres años plazo, contado a partir de cinco meses después de la firma del esperado convenio. Por tanto, la fecha de entrega sería mayo de 1925.

El presidente termina diciendo que la Asamblea anterior conoció y aprobó en todas sus partes esta negociación que “aunque se juzga superflua por las personas bien avenidas por el atraso, ha de dotar al país de progreso, adelanto y renombre; claramente el proceso no era bien visto por una parte de la sociedad”. De acuerdo a otra publicación del Diario Oficial, lo anterior coincide en fecha que se celebró la contrata y agrega que fue aprobada por el Poder Legislativo el 22 de diciembre de 1921. (Diario Oficial, sábado 4 de marzo de 1922. Tomo 92, N° 51, 350).

Por otra parte, el dinero para financiar la pavimentación saldría del empréstito de 1922, es en ese sentido que el Ministro de Hacienda, Crédito Público y Beneficencia, Don E. Arturo González, comentaba que el 25 de junio de 1921, con la autorización previa del Consejo de Ministros, se otorgó al señor apoderado y representante de The International Railways of Central America, Don René Keilhauer, quien ganara la licitación de la pavimentación, una opción por sesenta días, para que buscara un empréstito para El Salvador. El Ejecutivo consideró la proposición de Keilhauer para conseguir este dinero, que en resumidas cuentas era hasta por una cantidad entre 10 y 20 millones de dólares.

Básicamente con esa cantidad de dinero se pretendía por un lado unificar la deuda del país, en primer lugar cancelar la deuda inglesa — 4 millones de dólares — y en segundo, para cancelar la las deudas interiores del Estado; por el otro, para terminar las vías ferroviarias del El Salvador y para emprender las obras de saneamiento, alcantarillado, servicio de aguas y pavimento de la capital.

Y aunque al principio se habló de un término de 60 días, es decir que caducaba el 25 de agosto, el gobierno resolvió prorrogar por 5 meses más, celebrando un convenio en que la International Railway of Central America Ltd. prestó al gobierno, al mismo tiempo, doscientos cincuenta mil pesos oro americano, sin interés y amortizables con el 40% de los ingresos de importación. (Diario Oficial, sábado 25 de febrero de 1922. Tomo 92, N° 48, 285-288).

Por otra parte, para el 21 de octubre de 1921 quedaba el señor Minor Cooper Keith, autorizado, junto a Keilhauer, para realizar la negociación del préstamo.

El Estado recibiría tres series de bonos distintas y la pavimentación se pagaría con dos de las series. Los bonos “A”, por 5 millones de dólares, se utilizarían para pagar acreedores de la deuda flotante de los sueldos rezagados, para los intereses vencidos de la deuda inglesa de 1908; para cubrir subvenciones adeudadas a la International Railways of Central America Ltd y para parte de los trabajos de la pavimentación. Los bonos

“B”, que se emitirían en libras esterlinas, por una cantidad equivalente a cuatro millones cuatrocientos mil dólares, para la deuda inglesa ya mencionada y los bonos “C” se destinarían para pagar préstamos internos a familias como Bloom, Dreyfus, Guirola, y bancos locales; también pagos a la International Railways of Central America Ltd. por trabajos realizados, más 750 mil dólares para complementar la conclusión de la pavimentación. El total del empréstito sería de 16.5 millones de dólares y tenía dos objetivos: consolidar la deuda nacional, tanto externa como interna, y financiar la infraestructura.

La crisis económica fue lo que llevó al gobierno a endeudarse en el famoso empréstito y puede afirmarse que ésta se originó en aspectos como la adopción del patrón oro, la recesión económica de Estados Unidos de 1920 -1921 y la caída de las exportaciones del café; eso, a su vez, ocasionaba el atraso del gobierno en los pagos de los empleados civiles y militares. El 28 de febrero de 1921 hubo desórdenes civiles en la capital, reaccionando el gobierno con el toque de queda; llegado el 21 de mayo, los empleados públicos seguían sin recibir salario.

Lindo Fuentes señala que ese año, debido a la crisis económica mundial, los bajos precios del café y las consecuencias de una política monetaria poco atinada bajaron los ingresos en concepto de impuestos de aduana. El gobierno se vio corto de fondos, con frecuencia dejaba de pagar a los empleados públicos y se veía obligado a conseguir préstamos en el extranjero.

Nada de esto puso freno al deseo de los altos personajes de aprovechar el control del Estado para el enriquecimiento personal. Su ingenio para aprovecharse de las arcas de la nación se adaptaba a las circunstancias del momento [...] Un caso notorio fue un conflicto de intereses de proporciones históricas. Para contratar el empréstito de 1922 con los bancos estadounidenses. (Lindo Fuentes, 10 de noviembre de 2016).

El año de 1922 inició con gran inestabilidad. El 8 de febrero, los cadetes de la Escuela Politécnica (Escuela de oficiales) se organizaron en un levantamiento para derrocar a Meléndez. La imposición de la ley marcial y el cierre de la escuela fue la respuesta del gobierno. Para el 22 de mayo hubo otro levantamiento de un sector del ejército del Cuartel El Zapote.

Los primeros años de la administración de Jorge Meléndez, como puede verse, fueron de crisis económica de mucha importancia. Sin embargo, el empréstito, pese a que enfrentó muchos contratiempos, se siguió negociando. Ante las posibilidades de fracaso, Héctor Lindo tilda de “extraordinaria desfachatez” la propuesta que el contrato del empréstito se celebrará entre Minor Keith, procediendo por su cuenta, y René Keilhauer, en representación de la República. En pocas palabras, el representante del gobierno salvadoreño era al mismo tiempo empleado de la United Fruit Company, con lo cual tenía todo el poder de negociar un contrato con su jefe, el dueño de la compañía norteamericana. Los resultados siempre fueron favorables a los intereses de Minor Keith. (Lindo Fuentes, 2019).

De hecho, Keilhauer y Keith debieron manejar cierto nivel de relación amistosa ya que el primero bautizó a su hijo menor con el nombre de Minor, como puede observarse en una nota necrológica.

La Asamblea Legislativa aprobó el contrato del empréstito el 12 de julio de 1922 y el Ejecutivo lo sancionó al día siguiente.

Treinta días antes, el 12 junio había sucedido la inundación de San Salvador, en los barrios de Candelaria, La Vega y San Jacinto; el desborde del río Acelhuate fue, sin duda, una catástrofe sin precedentes y, lógicamente, la emergencia hizo que el proyecto de pavimentación y alcantarillado, se tornara cada vez más urgente.

En 1923, el presidente electo, Doctor Alfonso Quiñónez, expresó en su discurso de apertura de las sesiones ordinarias de la Asamblea Legislativa, el 15 de febrero de 1924, que no había escatimado esfuerzos a fin de iniciar cuantas obras juzgó necesarias para el bienestar de sus habitantes, pero que la más importante y que estaba resuelto a llevar a cabo, era la de la pavimentación y alcantarillado de la capital (Diario Oficial, viernes 15 de febrero de 1924. Tomo 86, N° 39, 316).

En ese sentido, el 18 de septiembre de 1923 se había reformado el contrato del 17 de diciembre de 1921 en los artículos VI y IX, que se referían a la manera cómo el gobierno debería efectuar los pagos de un millón quinientos mil dólares, que eran el costo original ofertado por Hebard y Keilhauer.

El presidente anunciaba que ya estaba establecida la oficina central que dirigiría los trabajos y que una comisión de ingenieros norteamericanos se estaban ocupando de las obras previas y de preparar la maquinaria, a fin de que los trabajos formales y definitivos se iniciaran en breve.

El Ingeniero Marcos Letona, subsecretario de Fomento y Agricultura comentaba que desde el mes de octubre de 1923, había llegado a la capital, el coronel M. E. Gilmore, quien había sido nombrado por Hebard y Keilhauer como ingeniero jefe y gerente general del proyecto. Gilmore inició el reconocimiento de todas las instalaciones de agua, alcantarillas y cloacas existentes. Además, estudió los planos dejados por Pearson y los proyectó de nuevo con las reformas recomendadas por el gobierno, incluyendo los últimos adelantos aplicables a este tipo de proyectos. El 12 del mismo mes, también llegó al país el ingeniero H. H. Cramer, que hizo una revisión de los cálculos y presupuestos, dejados por Pearson and Son.

El primero de noviembre entró en vigor el contrato del empréstito, en lo que respecta a los trabajos de pavimentación y saneamiento de la capital, los cuales dieron principio en la 7ª Calle Poniente (donde está situado el Hospital Rosales) y en la 11ª Avenida. (Diario Oficial, viernes 29 de febrero de 1924. Tomo 96, Nª 51, 465-466).

Se puede asegurar, que las obras preliminares de la segunda licitación dieron inicio el primero de noviembre 1923, doce años después del proyecto de ley para la pavimentación y saneamiento, fechado el 10 de mayo de 1911; pero la obra física fue iniciada en el mes de marzo de 1924, desde tres puntos: El Campo de Marte, la Avenida Independencia y la calle de la Finca Modelo. (Diario Oficial, jueves 26 de febrero de 1925. Tomo 98, Nª48, 425).

Por otro lado debe notarse que el gobierno, con el propósito de afianzar la efectividad de tan trascendental obra, emitió un Decreto fechado el 10 de abril, aprobando un contrato adicional a los trabajos de pavimentación. Se sostenía que, después de los últimos estudios practicados por los ingenieros contratistas, 1,500,00 dólares eran insuficientes para completar la obra en todo el perímetro de la ciudad y para aumentar y mejorar el sistema de agua potable, lo cual fue, en realidad, el objeto principal de la reforma aludida.

El gobierno, para financiar estas adendas, destinaría el 10% de sus rentas totales de importación y exportación. El fondo sería depositado mensualmente en un banco de la capital por el agente fiscal del empréstito, puesto a la orden de los contratistas de la pavimentación. Se hablaba de un cálculo aproximado de 550,000 dólares al año y que el gasto total de todos estos trabajos no sería menor a tres millones de dólares.

Otro de los cambios que se hicieron al proyecto se efectuó en mayo de 1924, en virtud de lo cual se omitía el apartado de las bases de licitación, de seguir el proyecto presentado por Pearson and Son, cambiando el sistema divisor, que finalmente había sido aprobado por la comisión de ingenieros gubernamentales, por el sistema unitario. La idea era reunir todas las cloacas de saneamiento a un solo desagüe o cloaca principal, en lugar de los tres desagües que planteaba el proyecto base. Así se lograba tirar los desechos más lejos de la ciudad, a una corriente mayor del río Acelhuate, en vez de distribuirse en corrientes secas y arenosas cercanas a la capital; además, en un futuro, cuando se intentara purificar las aguas negras, habrá que pensar en una planta y no en tres. En la ciudad hubo que localizar la cloaca bajo la intersección de la 5ª Avenida Sur y la 6ª Calle Oriente, el conocido Zanjón de la Zurita, para descubrir el punto de enlace de los ramales.

A la mitad del año, se completaron los trabajos del Campo de Marte que habían quedado pendientes desde 1916. En esa oportunidad, la Dirección General de Obras Públicas, bajo la supervisión del Ingeniero Gayol, logró realizar la parte sur de la pista, equivalente a 190 metros, más sus respectivos canales y cordones. Para octubre de 1924, los ingenieros de la pavimentación completaron los 860 metros totales de la pista reportando en estos trabajos, un gasto de \$12,796.46.

En el mes de diciembre, en la Avenida Independencia se terminó de colocar el tendido de asfalto en el segundo lateral y se procedió a tender la capa de amarre en la Calle Cervantes y 4ª Avenida Norte. En la Calle Candelaria se habían colocado la base de macadam y la capa final de asfalto de 6,657.71 m³. (Diario Oficial, jueves 26 de febrero de 1925. Tomo 98. N° 48, 426).

Ese año se invirtió la suma de 545,394.86 dólares, es decir 1,090,789.72 colones. (\$1=2.00 colones).



Imagen 15.

4a. Avenida Sur, después de pavimentar

Informe sobre la liquidación del contrato del Saneamiento y Pavimentación. Ubicado en AGN



Imagen 16.

4a. Avenida Sur, después de pavimentar

Informe sobre la liquidación del contrato del Saneamiento y Pavimentación. Ubicado en AGN

Es muy significativo el hecho que el Estado, cada vez que tenía oportunidad de hacerlo notar, mencionaba la loable labor que había estado haciendo en beneficio del progreso material del país; 1925 no sería la excepción, en el sentido que las obras de saneamiento y pavimentación se estaban realizando de acuerdo a lo planificado y sin tropiezos. El presidente Quiñónez anunciaba:

En un todo de acuerdo con las condiciones fijadas en los correspondientes contratos, se han llevado a cabo trabajos de gran magnitud en 27 avenidas y 17 calles. (Diario Oficial, viernes 19 de febrero de 1926. Tomo 100, N° 41, 262).

El presidente anunciaba que todo se estaba haciendo de acuerdo a las condiciones fijadas en los contratos correspondientes, cuando ya se había duplicado el precio original de la oferta de Pearson and Son, cuestión que podría ser válida por más de una década pasada entre ambas ofertas, y cambiado el sistema unitario por el sistema divisor, de acuerdo a observaciones hechas por Hebard y Keilhauer.

El día 14 de enero de 1925, se celebraba un contrato con la compañía de la pavimentación, por el cual ésta se compromete a comprar toda la maquinaria, repuestos, accesorios y materiales, para la obra contratada y el gobierno se obliga a pagar el valor de esas compras, por contados mensuales de 10,000 dólares mas un interés del 8% anual; así comenzaba un año que se iba caracterizar por una serie de enmiendas y ampliaciones a los contratos ya existentes y como es lógico pensar, los costos se irían para arriba.

Luego de dos meses, aproximadamente, en el Diario Oficial del 2 de marzo de 1926, se publicaba lo siguiente:

[...] el total de obras que se ha de llevar a cabo para el saneamiento y pavimentación, fue aumentando durante el año en proporción que el presupuesto primitivo de tres millones de dólares fue elevado a más de cuatro millones quinientos mil dólares, cubriendo ductos telegráficos, telefónicos, ductos eléctricos, cunetas, cordones, aceras, así como el completo saneamiento de La Libertad [...] (Diario Oficial, martes 2 de marzo de 1926. Tomo 100, N°50, 351).

Y aunque aquí el Diario Oficial hace una sola cuenta incluyendo la pavimentación y saneamiento del puerto de La Libertad, sacando los costos de ésta, que según la misma fuente eran de \$158,832.97 y restándoselos a los \$4,500,000.00 que se mencionan en cita anterior, tenemos que el gasto para 1925 de la pavimentación y alcantarillado de San Salvador ya llegaba a \$4,341,167.10

El 23 de abril del mismo año se realizó una ampliación del contrato con la compañía de pavimentación, estableciéndose nuevos trabajos y obras en distintos puntos de la capital; dichos trabajos se pueden resumir así:

1. Los cordones y cunetas de todas las calles señaladas en el contrato del 10 de abril de 1924.
2. Pavimentación y saneamiento de la Calle de Candelaria, saneamiento de la calle hasta el Asilo Sara, VI Regimiento de Infantería y de la Guardia Nacional.
3. Pavimentación y arreglo del Campo de Marte.
4. Montaje de bomba para pozos artesianos de la Finca Modelo.
5. Saneamiento y pavimentación del puerto de La Libertad.
6. Ductos para líneas telegráficas y eléctricas de la capital.
7. Aceras de las calles de San Salvador en la parte que corresponde al Estado.
8. Compra e instalación de contadores de agua para las casas de la capital.

El 24 de junio se celebró un segundo contrato ampliatorio con la empresa de saneamiento y pavimentación, por el cual se compromete dicha compañía a ejecutar nuevas obras simultáneas y sucesivamente de las ya contratadas. Esas obras son:

1. Instalación de ductos subterráneos para el alumbrado público, alumbrado particular para casas y fuerza motriz, con todos sus anexos necesarios.
2. Instalación de postes decorativos de hierro para el alumbrado público en la zona que sea canalizada.

Con fecha 27 de agosto se celebró otro contrato ampliatorio del 16 de junio, sobre la provisión de fondos para los trabajos de saneamiento y pavimentación, estipulando la manera y forma en qué hará el pago el gobierno. (Diario Oficial, miércoles 3 de marzo de 1926. Tomo 100, N° 51, 364).

Entonces, si en un sólo año se modificó al menos tres veces el contrato de la segunda licitación, que especificaba partir del diseño y planos de la primera licitación, así como también se modificó el sistema unitario por el divisor; se debería dar crédito a todo el ruido que ciertos sectores de la sociedad salvadoreña y la Compañía Mexicana de Pavimentos de Asfalto y Construcciones S.A. hicieron, cuando se dio como ganador del primer concurso a Pearson and Son y acusaron al gobierno de corrupto. Es algo que vale la pena repensarse.



Imagen 17.

San Salvador pavimentado hacia 1925. Lo resaltado es de elaboración propia, lo verde es lo trabajado por Gayol, lo rojo es de Person & Son y lo azul, lo hecho por Hebard y Keilhauer.

Mapa de San Salvador en 1914, ubicado en mapoteca del AGN

La imagen anterior muestra cómo estaba pavimentado San Salvador hacia 1925, mostrando la intervención de Pearson & Son, el Ingeniero Gayol y Hebard y Keilhauer. El trabajo fue terminado para enero de 1930 y se le entregó al presidente Pio Romero Bosque.

5. Conclusiones

Para finalizar, se explicará la razón por la que se afirma que la primera licitación para la pavimentación de San Salvador, se vio envuelta en rumores de corrupción, para ello es necesario regresar a los personajes involucrados.

De Sir Witman Pearson, como ya se mencionó anteriormente, existía controversia sobre su imagen como empresario y político, y ante las fuentes expuestas por Garner, se sacan a relucir sus prácticas corruptas como pagar generosas comisiones en sus negocios e incluir a políticos poderosos en las juntas directivas de sus empresas, su reputación no era tan buena.

No se puede afirmar que la administración de Manuel Enrique Araujo haya pactado o arreglado con Pearson, pero, cuando en la administración de Carlos Meléndez, el Ministro de Fomento, Alfonso Quiñónez, solicitó que se autorizara a la Junta de Fomento negociar un préstamo de 3 millones de pesos plata, lo cual equivalía a \$110,531.70 pesos menos del presupuesto aprobado a Pearson, surge una duda, ya que no es lógico pedir menos dinero del que se necesita. Ahora bien, la duda podría aclararse si se piensa en la posibilidad de haber hecho un acuerdo bajo la mesa y que el contratista haya aceptado bajar su precio. De ser así, cabe intuir que dicho diferencial podría funcionar como una comisión de las que Pearson estaba acostumbrado a repartir. Nos limitamos a meras intuiciones, pues, para poder hacer afirmaciones, hace falta revisar más fuentes documentales.

Por otra parte, el paso de Gayol y Soto por tierras salvadoreñas se ubica alrededor de septiembre de 1913, aproximadamente durante su exilio. En el contexto del informe que circulaba como reclamo al resultado de la adjudicación del contrato de pavimentación de la capital; aunque también aparece en años posteriores, durante la dinastía Meléndez Quiñónez, con la adjudicación de trabajos de menor envergadura como la memoria descriptiva del proyecto de saneamiento: Desagüe y pavimentación de la ciudad de Santa Ana, en 1914 (Gayol y Soto, Roberto; Ministerio de Fomento, 1914) y el levantamiento de planos y estudios necesarios para desviar las corrientes que bajan del volcán de San Salvador, también en 1916. (Diario Oficial, 23 de febrero de 1916. Tomo 80 N° 45, 366).

Hablar de Gayol y Soto también deja cierto indicio de favores políticos. Llama mucho la atención que en el Diario Oficial del miércoles 25 de julio de 1917, el Ejecutivo acuerda reorganizar el personal de la Dirección General de Caminos, Puentes y Calzadas, y que en el listado de los ingenieros aparezca el nombre del joven de 24 años (Geneanet) Ricardo Gayol, hijo mayor de Roberto Gayol y Soto. (Diario Oficial, miércoles 25 de julio de 1917. Tomo 83, N° 189, 1401)

Por otra parte, es importante rescatar algunos tópicos interesantes del periodo comprendido entre 1913 y 1918. Por un lado, figura lo económico. No había dinero para la ejecución de la licitación ganada por Pearson and Son; por el otro, también se notan ciertas acciones del gobierno que impiden saber cuáles son sus intenciones respecto a la pavimentación de la ciudad, o respecto a la empresa ganadora. Ambas se tratarán de explicar a continuación.

Para ello, hay que recordar que la empresa que ganó la licitación lo hizo durante la presidencia de Manuel Enrique Araujo. El 6 de diciembre de 1912 se aprobó la adjudicación, el 30 de enero de 1913 se redactó el acta de aprobación de las bases del contrato; pero el 4 de febrero tuvo lugar el atentado contra el presidente Araujo y su muerte, el 9 del mismo mes. No fue hasta el 13 de mayo de 1913 que se emitió un acuerdo gubernativo, en el que se pueden identificar reformas, observaciones y adiciones señaladas en ese momento por el nuevo presidente, Carlos Meléndez.

El proyecto parecería ser de gran impacto para El Salvador por lo cual es lógico pensar que ese no sería el problema. Más bien, el problema podría ser la empresa ganadora, Pearson & Son y la falta de dinero. Por una parte, el nuevo presidente acababa de recibir una papa caliente con una licitación tachada de arreglada y lo mejor que pudo hacer fue tiempo para enfriar la situación; no se habla nada de la pavimentación por casi dos años. Tampoco se avanzaba significativamente: la empresa inglesa pidió prórroga para iniciar los trabajos

cinco años después de haber sido contratada. Es difícil creer que el gobierno no les concedió la prórroga, tomando en cuenta que Inglaterra participaba en la Primera Guerra Mundial, lo cual dificultaba la importación de materiales a través del Océano Atlántico. Antes bien, el gobierno salvadoreño rescindió el contrato.

Por otra parte, Roberto Gayol fue contratado por la dinastía Melendez Quiñónez para otros proyectos de menor envergadura, estando vinculado con el documento que critica Pearson and Son y su proyecto. Podría pensarse que los gobernantes lo estaban reservando para un momento oportuno, o simplemente lo aprovecharon; lo que sí es seguro es que lo cuidaban, porque hasta se le dio trabajo en el gobierno a su hijo Ricardo Gayol. No se han encontrado fuentes que den indicios de la actividad del ingeniero después de su paso por El Salvador, en la época de su exilio de México, donde se le ubica de regreso, aproximadamente en 1924.

El periodo comprendido entre 1919 y 1923, durante la administración de Jorge Meléndez, resultó definitivo para el proyecto de pavimentación y alcantarillado, ya finalmente, en 1913, se logra conseguir el dinero y a una nueva empresa para su realización. No se puede pasar desapercibido que detrás de esos hechos clave, se encontraba la misma persona, René Keilhauer; casualidad a la que, durante el periodo de Quiñónez, se agregan las tres modificaciones que se hicieron a la contrata original, con el consecuente incremento de 1.5 a 4.3 millones de dólares.

Cabe agregar que para 1923, durante la administración del Doctor Alfonso Quiñónez Molina, se le adjudicó a R.W. Hebard & Co. y René Keilhauer un contrato aprobado por el Congreso el 22 de marzo de 1926, para la pavimentación hacia el interior del país; un total de 1600 Km, a razón de \$10,000 por kilómetro.

Para las empresas de Keilhauer, pasar de un proyecto que en 1921 era de 1.5 millones de dólares, a otro que, cinco años después, alcanzó los 16 millones de dólares, fue un negocio redondo que, desafortunadamente para sus intereses, por orden del General Maximiliano Hernández Martínez se le pidió finiquitarlo, cuando estaba realizando la pavimentación de Santa Ana se le pidió finiquitarlo, en la década de 1930. Pero esto ya es tema de otra investigación.

Referencias bibliográficas

- Auvinet Guichard, G. (2011) *El ingeniero Roberto Gayol y Soto y el hundimiento de la ciudad de México*. Geotecnia.
- Benitez, P. (Julio-diciembre de 2017). Gripe española de 1918 en El Salvador. *Americania*. (6), 53-76.
- Cañas Dinarte, C. (24 de febrero de 2019). El ingeniero mexicano que quiso modernizar San Salvador. El Diario de Hoy. Disponible en: <https://historico.elsalvador.com/historico/559296/el-ingeniero-mexicano-que-quiso-modernizar-san-salvador.html>
- Garner, P. (Julio-diciembre de 2005). Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México, 1889-1919 *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*. (30), 145-165
- Gayol y Soto, R. (1914). *Memoria descriptiva del proyecto de obras para el saneamiento, desagüe y pavimentación de la ciudad de Santa Ana*. Imprenta Nacional.
- Seminario de Genealogía Mexicana. *Árbol genealógico de Roberto Gayol Soto*. (S/f). Disponible en: <http://gw.geneanet.org>.
- Kuny Mena, E, y Carlos Cañas Dinarte. (1999). Centuria. Los hechos y personajes del siglo XX en El Salvador. El Diario de Hoy
- Lindo Fuentes, H. (10 de noviembre de 2016). "Corrupción gubernamental en El Salvador de 1922." El Faro. Disponible en: https://elfaro.net/es/201611/ef_academico/19536/Corrupci%C3%B3n-gubernamental-en-El-Salvador-de-1922.htm
- Lindo Fuentes, H. (2019). *El alborotador de Centroamérica*. UCA Editores
- López Velásquez, E. (2000). "La expansión y el poder político de finales del siglo XIX y principios del XX. 1894-1923", en: Magaña Granados, A. (Coord. ed.) El Salvador. *La república (1808-1923)*. Fomento Cultural del Banco Agrícola
- Pérez Brignoli, H. (2010). *Breve historia de Centroamérica*. Alianza Editorial

Fuentes documentales

- Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador (1912). *Alcantarillado y pavimentación de la ciudad de San Salvador*. Imprenta Nacional.
- Hebard, R. W. y René Keilhauer. 31 de enero de 1930. *Informe sobre la liquidación del contrato del saneamiento y pavimentación de San Salvador*. Archivo General de la Nación.
- Diario Oficial. 15 de febrero de 1912. Tomo 72, N° 39
- Diario Oficial. 24 de diciembre de 1912. Tomo 73 N° 301.
- Diario Oficial. 10 de febrero de 1913. Tomo 74, N°35
- Diario Oficial. 10 de septiembre de 1913. Tomo 75, N° 58
- Diario Oficial. 23 de febrero de 1916. Tomo 80, N° 45.
- Diario Oficial. 25 de julio de 1917. Tomo 83, N° 189.

Diario Oficial. 26 de febrero de 1914. Tomo 76, N° 47.
Diario Oficial. 20 de febrero de 1914. Tomo 6, N° 42
Diario Oficial. 15 de febrero de 1915. Tomo 78, N°38.
Diario Oficial. 17 de febrero de 1915. Tomo 78, N°40.
Diario Oficial. 23 de febrero de 1916. Tomo 80, N° 45
Diario Oficial. 20 de febrero de 1917. Tomo 82, N° 43
Diario Oficial. 6 de marzo de 1917. Tomo 82, N° 54.
Diario Oficial. 26 de febrero de 1918. Tomo 84, N° ilegible.
Diario Oficial. 18 de febrero de 1918. Tomo 84, N° ilegible
Diario Oficial. 17 de febrero de 1919. Tomo 86, N° 40
Diario Oficial. 25 de febrero de 1920, Tomo 88, N° 45
Diario Oficial. 11 de marzo de 1920, Tomo 88, N° 45
Diario Oficial. 25 de septiembre de 1920. Tomo 89, N° 207
Diario Oficial. 22 de febrero de 1921. Tomo 90, N° 43
Diario Oficial. 18 de marzo de 1921. Tomo 90, N° 64
Diario Oficial. 25 de febrero de 1922. Tomo 92, N° 48
Diario Oficial. 4 de febrero de 1922. Tomo 92, N° 29
Diario Oficial. 4 de marzo de 1922. Tomo 92, N° 51
Diario Oficial. 25 de febrero de 1922. Tomo 92, N° 48
Diario Oficial. 15 de febrero de 1924. Tomo 86, N° 39
Diario Oficial. 29 de febrero de 1924. Tomo 96, N° 51
Diario Oficial. 26 de febrero de 1925. Tomo 98, N° 48
Diario Oficial. 19 de febrero de 1926. Tomo 100, N° 41
Diario Oficial. 3 de marzo de 1926. Tomo 100, N° 51
Diario del Salvador. 24 y 25 de septiembre de 1918, N° 7093-94

NOTAS

1. Ese dato se calcula a partir de la comparación de precios índices que la comisión de ingenieros hacía al evaluar las ofertas. Por ejemplo, en Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912:161, se afirma que \$519,441.12 dólares al 150% equivalen a \$1,298,602.80 plata; en pocas palabras \$1 peso oro = \$2.5 pesos plata.
2. El énfasis es del autor.
3. Así aparece escrito en el Diario Oficial.

4. Ese dato se calcula en base a la comparación de precios índices, que la comisión de ingenieros hacía, al evaluar las ofertas. Por ejemplo, en Junta de Fomento y Municipalidad de San Salvador, 1912: 161, se afirma que \$519,441.12 dólares al 150% equivalen a \$1,298,602.80 plata. En pocas palabras, un peso oro = \$2.5 pesos plata.
5. Esto puede corroborarse revisando las publicaciones del Diario Oficial correspondientes al mes de febrero, en esos años.

ENLACE ALTERNATIVO

<https://revistas.uca.edu.sv/index.php/realidad/article/view/6828/7002> (pdf)



Disponible en:

<https://portal.amelica.org/ameli/ameli/journal/769/7693879004/7693879004.pdf>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe,
España y Portugal
Modelo de publicación sin fines de lucro para conservar la
naturaleza académica y abierta de la comunicación científica

Ricardo Córdova Lemus

Una ciudad moderna, pavimentada y endeudada. San Salvador 1911-1930

San Salvador from 1911 to 1930: a modern city, paved and in debt

Realidad, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades
núm. 159, p. 37 - 88, 2022

Universidad Centroamericana José Simeón Cañas,
El Salvador

realidad.director@uca.edu.sv

ISSN: 1991-3516

ISSN-E: 2520-0526

DOI: <https://doi.org/10.51378/realidad.v1i159.6828>



CC BY-NC 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.