

**NOTAS SOBRE EL FERROCARRIL
SALAVERRY-TRUJILLO**

César Gálvez Mora
junio 2020

NOTAS SOBRE EL FERROCARRIL SALAVERRY – TRUJILLO

César Gálvez Mora¹

Hacia 1935, el sistema ferroviario del departamento de La Libertad estaba formado por los ferrocarriles de Ascope-Salaverry (que tenía varios ramales) y por las líneas férreas construidas por las haciendas azucareras en los valles de Moche (Antes Santa Catalina) y Chicama. Con la excepción del ferrocarril de Pacasmayo (trocha = 1.44m), las restantes líneas férreas tenían una trocha de 0.91m (Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo, 1935, p. 76), magnitud que fue mejor precisada 10 años después, en 0.914m. (Gillin, 1945, p. 81). De acuerdo a información datada en 1945, se suponía que el ferrocarril Salaverry – valle de Chicama operaba desde 1870 (*Op. Cit.*, p. 80); sin embargo, un dato adicional indica que el ferrocarril Salaverry – Trujillo fue construido durante 1875-76 (JCCFT, *Op. Cit.*, p. 78).

Con mayor precisión, se sabe que el ferrocarril Trujillo-Salaverry corresponde al primer período de expansión de los ferrocarriles, ubicado entre 1870 a 1879. La aprobación y autorización de la propuesta data de 1870, cuando era presidente José Balta, y su extensión fue programada en 10Km. con un agregado de 3,306.1 (Pennano, 1979, Cuadro 3). El contratista o constructor fue Juan M. Ugarte, la propiedad del ferrocarril era privada, y su financiación se hizo mediante garantía estatal equivalente al 7% (*Op. Cit.*, cuadro 3a). La fecha de construcción del ferrocarril Salaverry-Trujillo-Ascope corresponde a 1875, sobre una longitud de 76Km. y con un costo de 646, 950 Lp. (Gutiérrez, 1993, p. 358).

Los dos tramos del ferrocarril tenían la siguiente extensión: a) Salaverry – Moche = 7.5Km, y b) Moche – Trujillo = 7Km. En su punto de llegada final hasta la ciudad de Ascope² –entonces perteneciente a la provincia de Trujillo- alcanzaba una longitud total de 76Km (Fig. 1). El ferrocarril era operado por Peruvian Corporation (JCCFT, *Op. Cit.*, p. 78; Klaren, 1976, pp. 145, 150, 231), y en ese entonces, de Salaverry a Trujillo corrían 6 trenes diarios (pasajeros y carga) (JCCFT, *Op. Cit.*, p. 79). Hacia 1935, la ciudad de Trujillo tenía una población de 24,000 habitantes y Salaverry 3500 habitantes, mientras que en La Libertad había 71,000 habitantes (*Op. Cit.*, p. 32).

Salaverry surge hacia la década de los setenta, en el siglo XIX, precisamente como inicio del ferrocarril que unía los valles de Moche y Chicama, razón por la cual se convierte en el puerto de Trujillo al ofrecer mejores condiciones que Huanchaco (Middendorf, 1973, p. 341; Stiglich, 1918, p. 401), que antes de la construcción del ferrocarril cumplía esa función (Middendorf, *Op. Cit.*, p. 258). Para 1905 se sabe que se habían tendido líneas férreas que conectaron las haciendas azucareras de Casa Grande, Cartavio (valle de Chicama) y Laredo (valle de Moche) con este puerto (Dargent, 2017, p. 92).

En la década de los ochenta, del siglo XIX, el viaje en ferrocarril de Salaverry a Trujillo demoraba media hora, y solo había una parada en Moche (Middendorf, *Op. Cit.*,

¹ Academia Nacional de la Historia.

² Desde la década de los ochenta, en el siglo XIX, Ascope era el principal centro comercial de la costa. En ese entonces, antes de llegar a esta ciudad el tren hacía una parada en la hacienda Facalá (Middendorf, Middendorf, 1973, p. 259).

p. 254), desde cuya estación se podía divisar el Cerro Blanco y el “Templo del Sol”³ (*Op. Cit.*, p.259); asimismo en esa misma época, el ferrocarril favoreció la elección de Moche como balneario de las familias trujillanas, a pesar de que esta villa⁴ estaba a 2Km. de la playa (*Op. Cit.*, p. 259). Hacia 1945, Moche contaba con 2149 habitantes agrupados en 442 familias (Gillin, *Op. Cit.*, p. 8); el ferrocarril Salaverry-Trujillo pasaba siguiendo el borde este del área urbana del pueblo, y se sabe que para entonces no transportaba ni vagones ni trenes, a pesar de haber sido el principal medio mecánico para movilizarse fuera de Moche.

En la villa de Moche, había una estación y paradero al lado de la línea, frente a la plazuela donde se ubicaba un reservorio y una mariposa (molino de viento) (*Op. Cit.*, Lám. 10) (Figs. 2, 3, 4, 5, 6). Esta plazuela ocupaba un área en la esquina formada por las calles José Gálvez y Elías Aguirre (*Op. Cit.*, mapa 1) (Fig. 7). De ahí, un brazo de la línea pasaba hacia el oeste por la calle Alfonso Ugarte a la calle Inclán, de donde se dirigía hacia el sur rumbo a Las Delicias (*Op. Cit.*, p. 81; mapa 1) (Fig. 8). En apoyo de lo antes indicado, el dato etnográfico (Armando de la Rosa Cedeño⁵: comunicación personal, junio de 2020) confirma la localización de la plazuela, mariposa y estación; espacio público que antaño era conocida como “parque de la mariposa”, y que ha sido representada en recreaciones artísticas contemporáneas (Figs. 3-5).

Saliendo de Moche y para llegar a Trujillo, desde la década de los ochenta, del siglo XIX, el ferrocarril pasaba por un puente tendido sobre el río Moche. En esa época, la estación de Trujillo, era sencilla, y desde ese punto salía un tranvía halado por caballos, que llegaba hasta la plaza de armas de la capital del departamento (Middendorf, *Op. Cit.*, p. 254).

Existe un interesante apoyo gráfico dentro de las publicaciones que han sido revisadas: a) El recorrido de los ferrocarriles existentes hacia 1935 (JCCFT, *Op. Cit.*, Mapa 1) (Figs. 8, 9); b) El Plano de Trujillo (1935), donde se advierte que la antigua estación del ferrocarril estaba en la Avenida España, entre las calles Zela y la prolongación de la Calle restauración (ahora Estete). (*Op. Cit.*) (Fig. 10); c) Un mapa del departamento de La Libertad con el trazo del ferrocarril Salavery – Ascope (García, 1972, p. 77); y, finalmente d) Una foto aérea del distrito de Moche, publicada en 1945, que incluye el recorrido del ferrocarril Salaverry-Moche (Gillin, *Op. Cit.*, Lám. 2) (Figs. 11, 12).

Trujillo, junio de 2020

³ Según la descripción de Middendorf, podría tratarse en realidad de la Huaca de La Luna, dado que refiere a “...un cerro grisáceo cubierto por arena inestable: el Cerro Blanco; y **al pie** de este, la pirámide de color pardo del antiguo Templo del Sol...” (*Op. Cit.*, p. 259).

⁴ La villa de Santa Lucía de Moche, “...tiene tal título desde la ley del 10 de noviembre de 1906...” (Stiglich, 1918, p. 401).

⁵ Pintor mocheo, 80 años de edad, a quien expreso mi mayor agradecimiento por la información y aporte gráfico, sin lo cual no hubiese sido posible complementar los datos de las fuentes consultadas.

Referencias

- Dargent, E. (2017). *Historia del azúcar y sus derivados en el Perú*. Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma. Recuperado de: <http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1563/HISTORIA%20DEL%20AZ%203%9ACAR%20Y%20SUS%20DERIVADOS%20EN%20EL%20PER%20C3%9A%20IPC%20URP%20FINALV4-chicagoffinal.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- García, C. (1972). *Diccionario Geográfico del Perú*. Lima, Perú: Editorial "Minerva".
- Gillin, J. (1945). *Moche a Peruvian coastal community*. Institute of Social Anthropology Publications N° 3. Washington D.C., EE. UU.: Smithsonian Institution.
- Gutiérrez, S. (1993). *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid, España: Editorial MAPFRE.
- Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo (1935). *Monografía geográfica e histórica del departamento de La Libertad*. Trujillo, Perú: Imprenta "La Central" E. R. Blondet.
- Klaren, P. (1976). *Formación de las haciendas azucareras y orígenes del APRA*. Perú Problema 5. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Middendorf, E. (1973 [1894]). *Perú. Observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años. Tomo II: la costa*. Lima, Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Pennano, G. (1979). Desarrollo Regional y Ferrocarriles del Perú: 1850-1819. *Apuntes. Revista de Ciencias Sociales*, 9: 131-150.
- Stiglich, G. (1918). Diccionario geográfico peruano. En: *Diccionario geográfico peruano y almanaque de "La Crónica" para 1918* (pp. 1 – 483). Lima, Perú: Casa Editora N. Moral.

Como citar el manuscrito no publicado:

Gálvez, C. (2020). Notas sobre el ferrocarril Salaverry-Trujillo. Manuscrito no publicado. Trujillo.



Fig. 1. Antigua estación del ferrocarril en Ascope (Calle Progreso, frente al mercado de abastos)

(Fuente: <https://conectadosenruta.wordpress.com/2014/11/30/ascope-antiguo-y-glorioso/>)



Fig. 2. Plazuela ubicada en la esquina José Gálvez-Elías Aguirre, frente a la antigua estación del ferrocarril en Moche

(Fuente: Gillin, 1945, Lám. 10)



Fig. 3. Antigua estación del ferrocarril en Moche, frente a la “Plazuela de la Mariposa”.
(Autor: Armando de la Rosa Cedeño)



Fig. 4. Detalle de la “Plazuela de la Mariposa”, frente a la Antigua estación del ferrocarril en Moche
(Autor: Armando de la Rosa Cedeño)

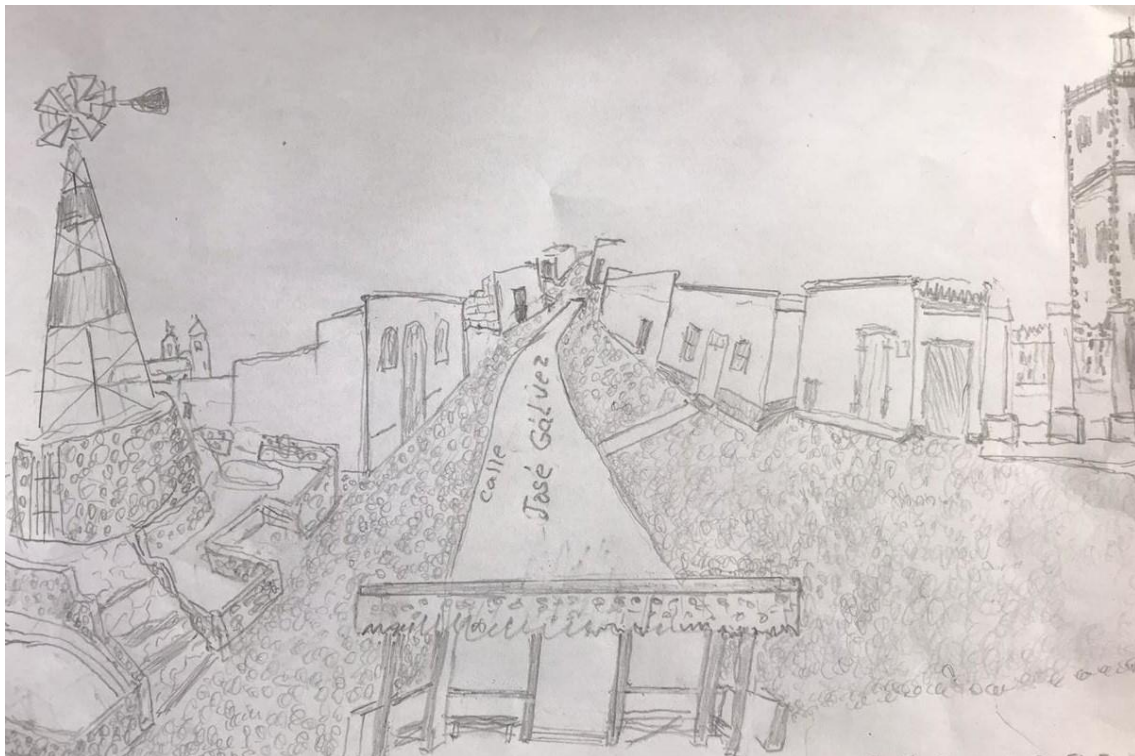


Fig. 5. Bosquejo de la ubicación de la “Plazuela de la Mariposa”, frente a la Antigua estación del ferrocarril en Moche
(Autor: Armando de la Rosa Cedeño)



Fig. 6. Antigua estación el ferrocarril en Moche
 (Fuente: <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/33287>)

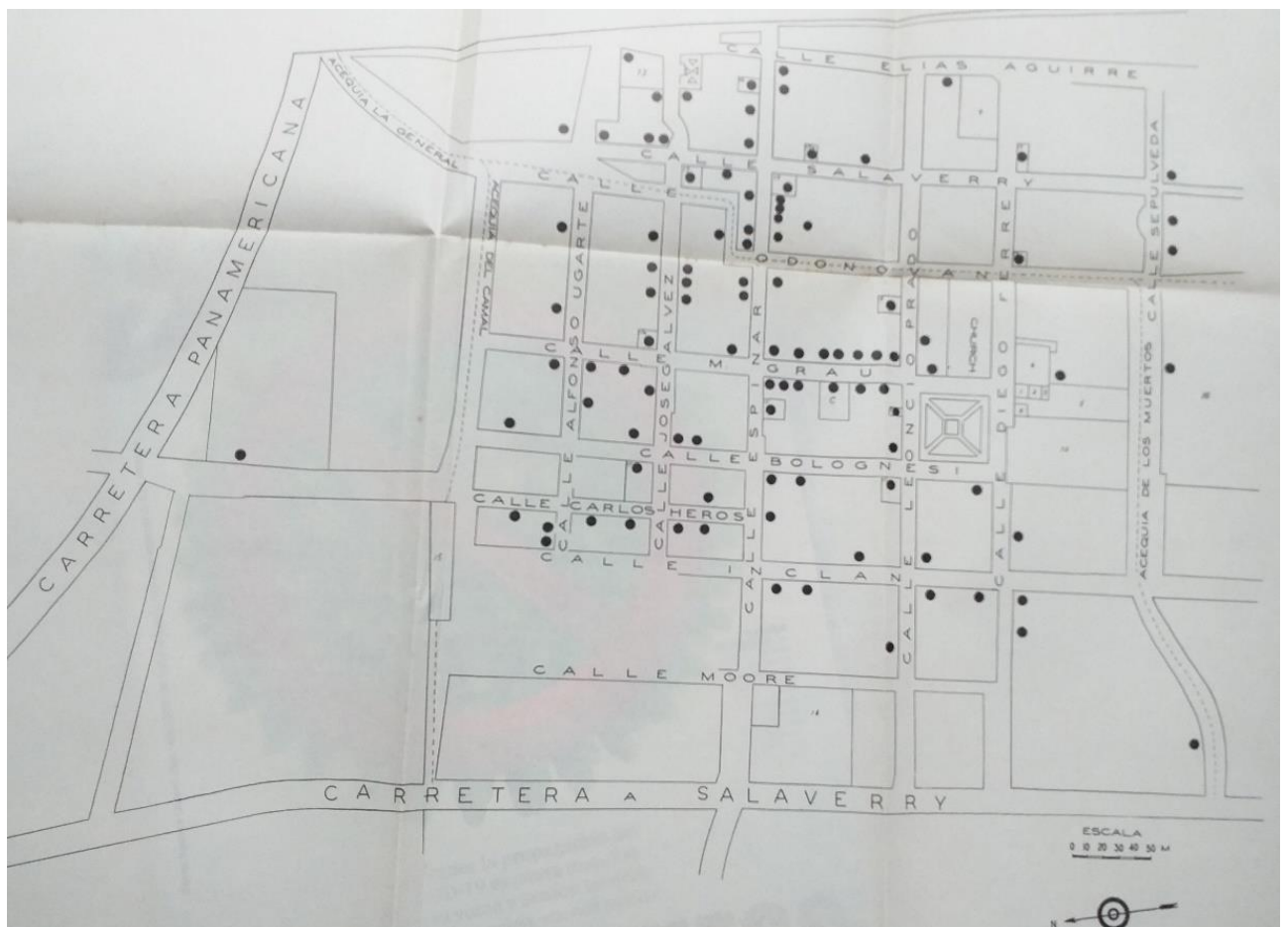


Fig. 7. Plano de la villa de Moche, hacia 1945
 (Fuente: Gillin, 1945, Lám. 10)



Fig. 8. Ubicación del ferrocarril Salaverry-Trujillo hacia 1935
 (Fuente. Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo, 1935, Mapa 1)



Fig. 9. Detalle de la figura 8
 (Fuente. Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo, 1935, Mapa 1)



Fig. 10. Antigua estación del ferrocarril en Trujillo

(Fuente: <https://www.facebook.com/273238659551430/photos/a.968332046708751/968332076708748/?type=3>)



Fig. 11. Plano de la villa de Moche, hacia 1945. Incluye el trazo del ferrocarril Salaverry-Moche

(Fuente: Gillin, 1945, Lám. 2)



Fig. 12. Detalle de la figura 11.
(Fuente: Gillin, 1945, Lám. 2)