

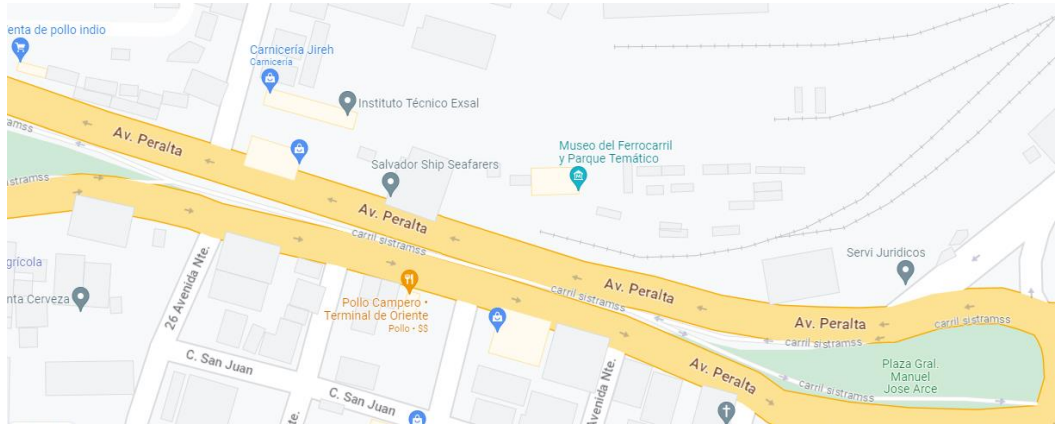


**GUIA DEL ARCHIVO PERIFERICO
EX FENADESAL - CEPA**

Unidad de Gestión Documental y Archivo (UGDA)

San Salvador, febrero 2024

AREA DE IDENTIFICACION	
Identificador	SV-CEPA 14 ex FENADESAL
Formas Autorizadas del nombre:	Ex Ferrocarriles Nacionales de El Salvador Ex FENADESAL Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)
Formas paralelas del nombre	Archivo Periférico de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.
Otras Formas del nombre:	SALVADOR RAILWAY COMPANY LIMITED - FERROCARRILES DE EL SALVADOR FES (1882-1964) FERROCARRILES INTERNACIONALES DE CENTROAMERICA (1908 - 1973) FENASAL (1973-1974) FENADESAL (1975-2022) Ex Fenadesal (2022 VIGENTE)
Tipo de institución que conserva los fondos de archivo	Institución pública autónoma

AREA DE CONTACTO	
Localización y dirección	<p>Ex Fenadesal – ex Ferrocarriles Nacionales de El Salvador Final Avenida Peralta, No. 903, departamento de San Salvador, El Salvador www.cepa.gob.sv</p> 
Teléfono, Fax y correo electrónico	<p>Gerencia Desarrollo de Negocios Ex Fenadesal Tel. 2259-4100</p>
Personas de Contacto:	<p>Unidad de Gestión Documental y Archivos Ana Cecilia Arias Escamilla Oficial de Gestión Documental y Archivos Tel. 2537-1208 cecilia.arias@cepa.gob.sv</p> <p>Archivo Periférico ex Fenadesal Carlos Mejía Martínez Encargado carlos.mejia@cepa.gob.sv Tel.2259-4155</p>

AREAS DE DESCRIPCIÓN

Historia de la Institución que custodia los fondos

Desde el último cuarto del siglo XIX, El Salvador se encontraba en un espacio de transición política y social; los liberales habían tomado el poder y su principal objetivo era la modernización del país e impulsar mejoras para beneficiar la producción y exportación de café, lo cual se pretendía alcanzar mediante la secularización del Estado, privatización y venta de tierras comunales y ejidales y la modernización del sistema de transporte¹, entre otros.

Los primeros intentos para lograr esta modernización del transporte fueron ejecutados en 1872 por el entonces presidente Mariscal Santiago González, quien concesionó al ingeniero Louis Bueron para que construya un ferrocarril que conectara los puertos de Acajutla con Sonsonate-Santa Ana, La Libertad con Santa Tecla- San Salvador y La Unión con San Miguel. Según ésta contrata el ferrocarril podría ser tirado por bueyes o caballos (tracción de sangre). Este proyecto no se llevó a cabo como se esperaba y dejó como resultado un Tranvía de Sangre entre Santa Tecla y San Salvador.

Sin embargo, con la cancelación de esta concesión se inicia un ciclo de firmas de contratas, las cuales servirían para continuar con los trabajos en las vías férreas, todas sin rendir ningún resultado y retrasando por aproximadamente 10 años la llegada del ferrocarril a nuestro país.

El Ferrocarril de Occidente

El 29 de Noviembre de 1881 el presidente de El Salvador Rafael Zaldívar otorga nuevamente una concesión para la construcción del ferrocarril, esta vez a Francisco Camacho, quien contaba con el financiamiento del Banco Internacional de El Salvador, logrando la construcción del primer tramo de línea férrea entre el Puerto de Acajutla y la ciudad de Sonsonate, llegando las primeras locomotoras y vagones a la ciudad portuaria el 30 de abril de 1882. El 10 de mayo del mismo año se realizó la primera prueba del ferrocarril y el 4 de junio llega la locomotora N° 1 a la ciudad colonial de Sonsonate.

Entre 1882, se le otorga a Camacho extender la línea férrea desde Sonsonate a Santa Ana, para lo cual Camacho firma un convenio con The El Salvador Railway Construcción Company Limited (inglesa) quien concede el préstamo para la construcción de dicho tramo ferroviario.

En 1885, el presidente Menendez deja sin efecto la concesión a Camacho y el Estado asume la deuda con los ingleses; dos años después, en 1887, nacionaliza el ferrocarril, logrando llegar la línea férrea hasta la Ceiba del Guarumal (en las inmediaciones de Ciudad Colon) cuya estación es inaugurada el 15 de mayo de 1890. Esta estación fue clausurada al poco tiempo por falta de movimiento de pasajeros y de carga.

Hacia 1891 Juan Alberto Scherzer, con capital inglés, hace llegar la línea desde Guaymoco (hoy Armenia) hasta el Chilamatal (hoy Ciudad Arce). Estos trabajos inconclusos son retomados por Mr. Marcos Jamestown Kelly, representante de la Central American Public Works Company, logrando en octubre del año 1896 la conclusión de los trabajos hasta Santa Ana.

Entre febrero y marzo del año de 1898 los trabajos avanzan hacia San Salvador y el ferrocarril llega hasta el poblado de Quezaltepeque.

El 26 de septiembre de 1899 la empresa Central American Public Works Company traslada sus derechos y responsabilidades adquiridas a The El Salvador Railway Company Limited, siendo ésta última la encargada de terminar los trabajos hasta San Salvador.

Los trabajos férreos en San Salvador finalizaron el día 17 de marzo de 1900. Para esa fecha, la estación de San Salvador aún no encontraba completamente terminada, por las complicaciones para adquirir y que pertenecían María Peralta Lara de Araujo, esposa del Dr. Manuel Enrique Araujo. El conflicto tardó más de un año en resolverse en los tribunales. La inauguración oficial de la línea férrea hasta San Salvador se realiza el 15 de abril de 1900.

El ferrocarril de Oriente

Desde 1870, los gobiernos salvadoreños intentaron por muchas ocasiones la construcción de una línea férrea que uniera el Puerto de Cutuco en el departamento de La Unión y la frontera con Guatemala. Para ello el gobierno firmó diversas e infructuosas contratas desde marzo de 1872 con diversos empresarios extranjeros

Empresarios nacionales como Rozeville, Charlaix y Bertrand, León Ávila, Julio Gorraz y Adolfo Hastron, propusieron que el gobierno de El Salvador les traspasara los ferrocarriles Nacionales de Occidente, comprometiéndose a terminar estos trabajos y a realizarlos de Oriente en un plazo de cinco años, lo mismo hizo Pablo Mendieta en abril de 1891, fundador de la Compañía General de Obras y Trabajos de Honduras.

Debido a la inestabilidad política y las escasas finanzas públicas, los trabajos de construcción

son detenidos en 1898 cuando la línea férrea ya conectaba a Puerto de Cutuco con la Ciudad de San Miguel, sin embargo, el tramo es cerrado en 1907 por las precarias condiciones del proyecto.

Luego de la paralización de los trabajos en la línea férrea, el gobierno inicia un nuevo ciclo de firmas con diversos contratistas para finalizar la construcción hasta la frontera con Guatemala; con ello buscaban una salida al Atlántico que facilitara las exportaciones. Se firmaron contratos en mayo de 1900, abril de 1905 y abril de 1907 con empresarios salvadoreños y con el administrador General del Ferrocarril Panamericano. La empresa panameña rechaza la contrata, siendo René Keilhauer quien la hace suya, firmando con el representante del gobierno, Carlos Alberto Ávalos, una contrata en 1908 para la construcción de la línea férrea hasta la frontera con Guatemala. Es importante señalar que René Keilhauer era el representante Minor Keith, dueño y presidente de la United Fruit Company (UFCO) y de gran parte de los ferrocarriles centroamericanos, la Guatemala Railway Company entre ellos.

La UFCO fue uno de los primeros consorcios multinacionales de bienes de consumo y llevo al extremo el principio de integración vertical: poseía la flota mercante más grande del mundo y combinaba en EE.UU. todas las etapas económicas; producción, exportación y distribución. Esta empresa llevo a ser un determinante poderoso en toda Centroamérica, al grado de propiciar asunciones y derrocamientos de presidentes.

La IRCA impulsó la construcción de líneas férreas a lo largo de la costa del Pacífico, conectando con las líneas ya existentes, por tanto, la contrata Ávalos- Keilhauer firmada en 1908 encajaba perfectamente en el proyecto de “Canal seco” que pretendía trazar Minor Keith en la región latinoamericana y con la firma de los Acuerdos de Washington en 1907.

Adicionalmente, René Keilhauer firma una contrata adicional para anexar la punta de Cutuco y la estación del ferrocarril de La Unión en 1911 y otra más el 21 de mayo de 1912, mismo año en que la Guatemala Railway Company se convierte a la International Railway of Central América. Finalmente, el día 6 de junio de 1912 es inaugurada la línea que de La Unión conectaba a San Miguel. Manuel Enrique Araujo, presidente de la época asistió a la inauguración del tramo.

Los trabajos avanzaron rápidamente y la vía férrea se construyó hasta Usulután el día 5 de noviembre de 1913, en febrero de 1914 a Jiquilisco, llegando a las orillas del Lempa a mediados de 1914 e iniciando los trabajos de construcción del puente ferroviario que acabaría uniendo la zona oriental y central de El Salvador, históricamente divididos por el gran caudal del río. El puente se finalizó a finales de julio de 1922.

Para septiembre de 1918, el ferrocarril de oriente salía desde puerto de Cutuco hasta la estación de Molineros en San Vicente, pasando por los departamentos de La Unión, San Miguel, Usulután, La Paz San Vicente, a travesando 200 kilómetros en 12 horas de viaje.

El ferrocarril de oriente llega por fin a la capital en el año de 1924, construyendo la estación de San Salvador, patio ferroviario y Oficinas administrativas en las cercanías de la estación central del ferrocarril de occidente.

El tiempo de construcción completa de la estación central tardó algunos años; entre 1925 y 1930 se edificó la estación con su sala de espera para los pasajeros, las bodegas en donde se almacenaban los productos que se transportaban por ferrocarril, el patio ferroviario con su casa redonda y sus talleres de carpintería y mecánica, las casas de habitación para el Gerente general de la empresa y el jefe de mecánica y las oficinas administrativas.

Un convenio adicional con la IRCA establecer los tres tramos que se construirían desde San Salvador hasta la Frontera con Guatemala: Santa Cruz Michapa- San Salvador, Santa Lucía (Santa Ana)- Ahuachapán, Santa Lucía- Metapan (frontera). Tal como lo estipulaba el convenio, las construcciones de las líneas se hicieron simultáneamente desde mayo de 1920 y el primero de estos tramos fue finalizado en 1924 en San Salvador, el segundo tramo en ser completado fue el de Santa Lucía-Ahuachapán el 27 de febrero de 1927.

Finalmente, en diciembre de 1929 se reunieron las más altas autoridades de El Salvador y Guatemala, inaugurando el ferrocarril que unificaba a ambas naciones y con ello se garantizaba la movilización de la producción nacional. A la inauguración asistieron empresarios, banqueros, cafetaleros, militares, funcionarios de gobierno, asistió incluso el mismo presidente en turno Pío Romero Bosque.

NACIONALIZACION DEL FERROCARRIL

El 28 de mayo de 1952 se crea la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla (CEPA) quien inaugura el nuevo puerto el 21 de abril de 1961, restando ganancias a la FES en concepto de garrabaje, almacenamiento y muellaje y eliminando el monopolio de transporte. A esto se suma el aumento del tráfico vehicular para carga y pasajeros que deja a The el Salvador Railway con

muy baja rentabilidad. Sin los puertos, la inversión en el ferrocarril ya no era viable económicamente para las empresas ferrocarrileras, además que se acercaba el momento de entregar los ferrocarriles al Estado. Por ello, los accionistas se abstuvieron de invertir en modernización del equipo y mantenimiento, provocando el deterioro del ferrocarril.

En octubre de 1962 estalla el conflicto y se paralizan los ferrocarriles: los obreros estaban en huelga por el retraso de sus salarios. En busca de soluciones, el gobierno interviene a la empresa ferroviaria en el mismo mes y para evitar nuevamente un paro obrero y decide subsidiar los ferrocarriles mientras se hace el traspaso formal. Este proceso se alarga hasta 1964, por lo que el estado declara “caducidad” de la contrata ferroviaria, asumiendo la administración de los ferrocarriles de occidente y entregándolos a CEPA en 1965.

Para sostener la situación, el Gobierno asume la administración del ferrocarril inglés, inyectando fuertes sumas de dinero que fueron destinados al pago de planillas atrasadas, a la reparación de la vía ferroviaria (incluyendo puentes); sin embargo se ve obligado a echar mano de algunos activos cuyo usufructo contribuyo a esta misma causa.

El gobierno fija un Consejo de Administración conformado por representantes de los Ministerios de Economía, Justicia, Defensa, Obras Publicas y Trabajo, así como un representantes del Sindicato de la Industria Ferrocarrilera Centro Occidental (CIFCO).

Por otro lado, la nacionalización de la IRCA ocurre en una situación muy diferente. En julio de 1970, un estudio señala que “la empresa resulta tener un sensible y marcado deterioro por falta de un eficiente y regular servicio de mantenimiento”

Otra razón para considerar diferente a la nacionalización de la empresa IRCA, es que a esta no se le quito la administración del puerto de la Unión. Además, sus administradores y accionistas parecían estar interesados en prolongar su administración de los ferrocarriles y en renovar la contrata a punto de vencer

Sin embargo, ante la situación de deterioro en que caía la empresa, quedó sometida a un régimen de intervención estatal por Acuerdo Ejecutivo No. 575 el 30 de septiembre de 1971 con esto se buscaba detener el deterioro de la empresa.

Según las noticias nacionales de la época, la intervención al principio parece no haber dado mayores resultados positivos, puesto que la IRCA evadía por distintos medios la vigilancia del Estado, a tal grado que la empresa logró sacar hacia los Estados Unidos cierta cantidad de dinero en perjuicio de los intereses del ferrocarril. En esa fecha dependen económicamente del ferrocarril 1.700 trabajadores activos más 276 pensionados.

El 05 de septiembre de 1972 la IRCA a través Abraham S. Weber, Vice Presidente y Consejero Legal de International Railway of Central América (IRCA) pide que el gobierno asuma la deuda y el pago correspondiente de las 16 locomotoras diésel que tienen en promesa de pago con la General Motors por la suma de doce millones cincuenta y un mil setenta y siete colones sesenta y seis centavos, cuyo préstamo fue absorbido por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

En octubre de 1974 la empresa fue completamente nacionalizada por Decreto Ejecutivo No. 89, quedando caducadas las contratas firmadas entre el estado René Keilhauer en representación de la IRCA a principios del siglo XX. Por tanto, la CEPA es quien asume la administración ferropuertuaria del ferrocarril de oriente y la empresa ferroviaria toma por nombre FENASAL.

En mayo de 1975 siendo que ambas empresas ferrocarrileras estaban nacionalizadas y tenían administraciones diferentes, se crea Ferrocarril Nacional de El Salvador, la cual estaría administrada por CEPA. De esta forma, se dio paso a la fusión física de las vías férreas, los patios ferroviarios y la interconexión entre ambos sistemas, estableciendo como su estación Central la actual sede de FENADESAL.

A un par de años de nacionalización ferroviaria inicio la guerra civil salvadoreña, la cual provocó serios daños a sus activos, como parte de una estrategia de sabotear a la economía nacional por parte de grupos beligerantes que se aglutinaron en el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN).

La situación se agudizo cuando el ejército empezó a usar el Ferrocarril para la movilización de su tropa, con lo cual se aumentó la letalidad en las tripulaciones y tuvo como daños colaterales la pérdida de usuarios.

Aunada con el conflicto armado, fue evidente que la falta de inversión estatal para la modernización del ferrocarril fueron determinantes para el cierre de las operaciones, a esto se suma la falta de mantenimiento de la red férrea y el cierre de operaciones del puerto de Cutuco en 1996 (desde 1991 se tomó la decisión de indemnizar al personal de operaciones, para reducir los costos fijos del puerto, y en adelante, trabajar la carga y descarga de los buques con personal

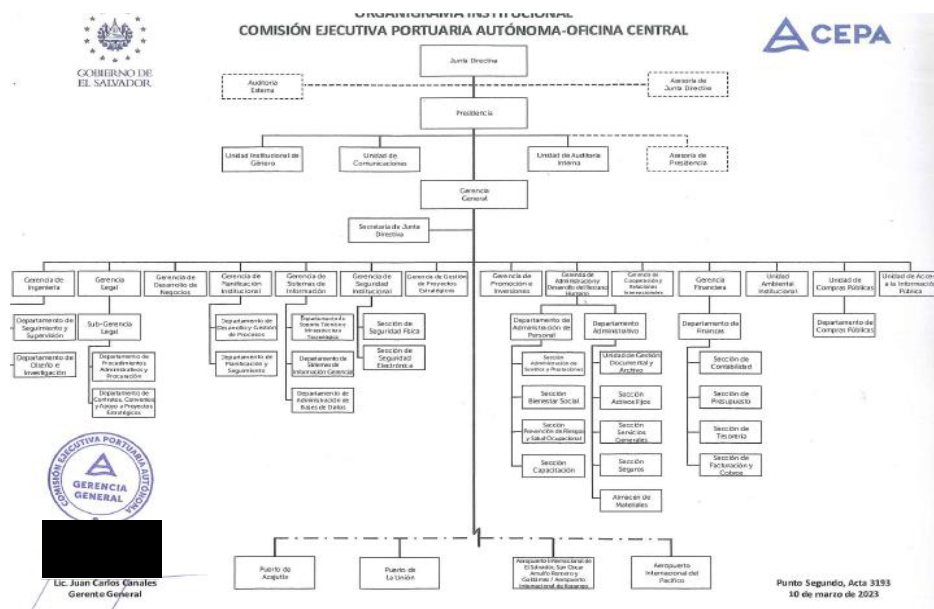
	<p>contratado por obra).</p> <p>Para el año 2002 el aparato administrativo de CEPA se concentra en el cierre de operación del Ferrocarril, para lo cual se interrumpió abruptamente todas las operaciones y se dio paso al proceso de indemnización de casi el 100% de trabajadores.</p> <p>Después de ello, se dieron algunos amagos de reactivar el transporte férreo: el colapso del puente Eureka en 2004 (que conecta San Salvador con Soyapango) obligó al Gobierno de Antonio Saca a reactivar el tren para el traslado de la población mientras se desarrollaban los trabajos de reparación de dicho puente.</p> <p>Del año 2007 al 2012 se reactiva un pequeño tramo, comprendido entre San Salvador – Apopa, mismo que sucumbe ante la exacerbación de la violencia en dicha zona.</p> <p>Con el cierre de operaciones se inicia el proceso de venta del material rodante (locomotoras y vagones) como chatarra, así como el abandono de las Estaciones en los 550 km de vía férrea.</p> <p>A pesar de los diversos estudios que se realizaron para modernizar, reactivar o mejorar los ferrocarriles estos no fueron concretados, quedando una institución vandalizada, y con archivos seriamente deteriorados y con una pequeña muestra de la cultura material ferroviaria.</p> <p>Esta evidencia material fue recopilada y se crea el Museo del Ferrocarril y Parque Temático de El Salvador, en San Salvador, el cual fue inaugurado en diciembre de 2015 y que llegó a convertirse en uno de los museos más visitados en el país, y se incorporó un recorrido en el tren de un kilómetro de largo.</p> <p>En el año 2018 se inaugura la Plaza Ferroviaria en Sonsonate, la cual incorpora un pequeño Museo que es trasladado hacia la Estación del Ferrocarril de Sonsonate un año después de su rehabilitación (abril 2019). Con estos equipamientos en Sonsonate se pone en marcha la “Bala de Plata”, un carro motor de pasajeros que está muy presente en el imaginario colectivo del occidente del país.</p> <p>Además, se rehabilitan la Estación de Quezaltepeque y la Estación La Toma de Aguilares, donde se crean en cada una de ellas un Museo en el mismo año. En 2019 estos museos recibieron cerca de un cuarto de millón de visitantes.</p> <p>En marzo del año 2020, cuando por mandato Presidencial se ordenó el cierre laboral de las instituciones gubernamentales y autónomas debido a la pandemia de COVID-19, todos los centros recreativos, iglesias y lugares culturales fueron cerrados al público, incluido el Museo del Ferrocarril que funcionaba dentro de las instalaciones de Fenadesal, cesando así oficialmente las actividades culturales y visitas al parque temático del museo del ferrocarril.</p> <p>CIERRE DEFINITIVO DE FENADESAL</p> <p>Por decreto No. 360 Diario Oficial tomo No. 435, viernes 29 de abril del 2022 No. 81 “Ley de régimen especial para la simplificación de trámites y actos administrativos relativos al tren del pacífico” donde deroga el decreto que dio vida a FENADESAL.</p> <p>A partir del reordenamiento administrativo que esto representa, el archivo esta organizacionalmente bajo la Gerencia de Desarrollo de Negocios de la Oficina Central de CEPA.</p>
<p>Contexto Cultural y geográfico</p>	<p>Ex Fenadesal tiene su sede principal en San Salvador y tuvo diversas sedes operativas en el territorio nacional (estaciones de tren).</p> <p>La sede principal es un complejo ferroviario que ha sido declarado patrimonio Cultural industrial por el Estado.</p> <p>Fue una institución creada para administrar los ferrocarriles de El Salvador. Con la derogación de su decreto de creación, los activos han sido trasladados a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)</p>

Atribuciones / Fuentes legales

- Ley orgánica de la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla creado por decreto No. 677 del 28 de mayo de 1952, publicado en el diario oficial No. 102 tomo 155. (derogada)
- Decreto 269 de fecha 22 de mayo de 1975 donde se crea Fenadesal
- Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma Decreto 124, D.O. N° 181, Tomo 324, del 30 de septiembre de 1994, 01 de septiembre de 1994. (vigente)
- Ley de Concesión del Puerto La Unión, Decreto 834, D.O. N° 189, Tomo 393, del 11 de octubre de 2011. Reforma D.O. N° 178, Tomo 400, del 26 de septiembre de 2013.
- Reglamento para la aplicación de la ley de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Decreto Legislativo N°. 101, Diario Oficial N° 209 fecha 8 de noviembre de 1974 Tomo N°. 245.
- Decreto 360 Ley de Régimen Especial para la simplificación de trámites y actos administrativos relacionados al Tren del Pacífico, DO 81, tomo 435 de fecha 29 de abril de 2022 (en este decreto se deroga el 269 de fecha 22 de mayo de 1975 donde se crea Fenadesal)

Estructura administrativa

Organigrama aprobado el 23 de agosto de 2019, por medio del Punto II de Acta 3014



Según el organigrama se estipulan los siguientes niveles jerárquicos:

- **Nivel Superior:**
La máxima autoridad está constituida por la Junta Directiva, Presidencia y Gerencia General, además de las unidades de Institucionales de Género, Asesoría y Secretaría de Junta Directiva Institucional.
- **Nivel de Apoyo:**
Unidades de Comunicaciones, Auditoría Interna, UAIP y la Gerencia de Planificación Institucional
- **Nivel Operativo:**
Unidades de Capacitación, UCP y Medio Ambiente; Gerencias Legal, Administración y Desarrollo del Recurso Humano, Sistemas, Ingeniería, Desarrollo de Negocios, Seguridad, Gestión de Proyectos, Promoción e Inversiones, Cooperación y Relaciones Internacionales y Gerencia Financiera
- **Nivel Funcional:**
Departamentos: Seguimiento y Supervisión, Diseño e investigación, Procedimientos administrativos, Contratos, Gestión de Procesos, Planificación y Seguimiento, Soporte Técnico,

	<p>Sistemas de Información de Gerencia, Administración de Base de Datos, Administración de Personal, Administrativo, de Finanzas, de Compras Públicas</p> <p>Secciones: Sueldos y Prestaciones, Bienestar Social, Prevención de Riesgos, UGDA, Activos Fijos, Servicios Generales, Seguros, Tesorería, Contabilidad, Presupuesto y Facturación y Cobros.</p>
Gestión de documentos y política de ingresos	<p>“Manual para la Gestión Documental y Procedimientos de Archivos de CEPA y FENADESAL” (2017)</p> <p>“Política Institucional de Gestión Documental y Archivos de CEPA y FENADESAL” (2021)</p> <p>Guía de archivo (actualizaciones anuales)</p>
Edificio	<p>Las instalaciones del edificio fueron construidas por la empresa estadounidense Internacional Railway Of Centroamérica (IRCA) en la década de 1930, y fueron declarados como bien cultural por la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la República, en resolución interna RD002/2013, emitida el 28 de octubre de 2013.</p> <p>Actualmente alberga las oficinas administrativas ex Fenadesal, incluido el archivo.</p> <p>El archivo periférico ex Fenadesal cuenta con un área de 135.24 Mts²., con una capacidad de 114 estantes.</p> <p>Además, desde 1998 se han instalado dos locales que albergan el archivo central y el intermedio de Oficina Central, ubicada en la Torre Roble y la Unidad de Gestión Documental y Archivo (UGDA), desde el año 2016.</p>
Fondos y colecciones custodiadas	<p>Aunque FENADESAL es constituida y creada como el ente administrador de los ferrocarriles por Decreto Legislativo 269 en el año de 1975, los ferrocarriles tienen mayor antigüedad entre las empresas que actualmente constituyen a CEPA.</p> <p>Debido a esta antigüedad, los documentos que se custodian dentro del archivo son de carácter administrativo e histórico producido a lo largo de la historia de las empresas ferrocarrileras, especialmente la IRCA (Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica) y FES (Ferrocarriles de El Salvador), que data de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Ésta documentación abarca un aproximado de 800 metros lineales de información y se encuentran en proceso archivístico de limpieza y organización.</p> <p>1. Expedientes del personal</p> <p>El fondo Expedientes de personal se encuentra organizados en un 50%; se ha dado prioridad a la organización de expedientes más recientes para facilitar el proceso de consulta de todos aquellos trabajadores que se encuentran en proceso de jubilación, llegando a tener todo el proceso documental y su base de datos digital. Sin embargo, aproximadamente el 50% de los expedientes de personal se encuentra en fase dos, estos últimos son expedientes de los años 1915-1950, siendo éstos los expedientes de los primeros trabajadores nacionales y extranjeros de la empresa norteamericana IRCA y del FES.</p> <p>2. Fondo Histórico</p> <p>Este fondo documental es uno de los más ricos y completos que Fenadesal posee en custodia. Aquí se encuentran documentos que datan desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX: Cuenta con una colección de libros copiadores de cartas y correspondencia entre las máximas autoridades de la IRCA, La United Fruit Company (UFCO), autoridades del gobierno de EE.UU., El Salvador y Centroamérica, así como empresarios y cafetaleros. Además, se cuenta con varias contratos ferroviarias firmadas entre el Estado y los diferentes concesionarios encargados de las construcciones de las primeras líneas férreas, las contratos de compra-venta o expropiación de tierras y otros bienes muebles e inmuebles.</p> <p>Los trabajadores ferroviarios se organizaron y conformaron la Unión de Trabajadores Ferroviarios (UTF) y el Sindicato de Industria Ferroviaria de Occidente (SIFCO), colocándose entre las organizaciones sociales y laborales más fuertes e importantes del siglo XX. En nuestro archivo, aún se custodian las actas de sesiones de éstas organizaciones, los contratos colectivos de trabajo, circulares y boletines que difundían entre sus afiliados como un medio de estudio político-laboral.</p> <p>El archivo también custodia fotografías de inauguraciones de tramos ferroviarios, deslizamientos y accidentes, puentes ferroviarios, maquinaria en general y las primeras imágenes del antiguo</p>

	<p>Puerto de Acajutla y el Puerto de La Unión. El fondo de la propuesta de Patrimonio Documental también posee imágenes de las antiguas colonias de trabajadores de las plantaciones bananeras ubicadas en la costa caribeña de Centroamérica.</p> <p>Recortes de periódicos históricos sobre acontecimientos relevantes nacionales e internacionales; entre ellos, la nacionalización del ferrocarril de occidente, la creación de CEPA, exportaciones de café, del ISSS, etcétera.</p> <p>3. Fondo histórico Gerencia Este fondo es la evidencia documental del quehacer institucional desde 1974. Aquí encontraremos las gestiones institucionales ferroviarias importantes para entender la dimensión de la institución, siendo algunas series las siguientes: anuarios, puntos de acta, tarifarios, estudios, estadísticas, inventarios, reglamentos, manuales, instructivos, correspondencia, informes, planes y otros-</p> <p>4. Fondo Biblioteca Este fondo es el creado más recientemente. Posee libros, revistas y tesis sobre los ferrocarriles.</p> <p>5. Fondo Gerencia Este fondo documental concentra expedientes de documentación de la unidad productora de Gerencia. Entre los expedientes se pueden encontrar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relaciones y proyectos con las comunidades de las vías férreas; desafectaciones de vías férreas, solicitudes de traspaso de terrenos y permisos otorgados para colocación de servicios básicos y construcciones de viviendas • Contratación, renunciaciones, despidos o traslado de personal. • Convenios, contratos de arrendamiento, estados financieros, procesos de compras y gestiones institucionales • Expedientes relacionados con la creación, construcción y gestión del Museo del Ferrocarril y Parque Temático. <p>6. Fondo Administrativo Como su nombre lo indica; el Fondo administrativo contiene los expedientes documentales del área administrativa y financiera de Fenadesal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partidas diarias contables • Partidas contables de ingresos, egresos y misceláneos • Informes de auditorías • Documentación de Recursos Humanos (con el personal que labora actualmente) • Procesos de compras y ventas
<p><i>Instrumentos de descripción, guías y publicaciones</i></p>	<p>La Carpetilla de descripción, basada en la norma ISAD-G, es utilizada para el procedimiento de transferencias documentales hacia el archivo periférico.</p> <p>Base de datos en formato Excel, la cual consiste de 16 campos que fueron tomados de la norma ISAD-G.</p> <p>Guía del archivo periférico ex Fenadesal, San Salvador 2024</p>

<p>AREA DE ACCESO</p>	
<p><i>Horarios de Apertura</i></p>	<p>Ex Fenadesal De 8:00 a.m. a 12:30 m y de 1:15 a 4:45 p.m. de lunes a viernes (Oficinas Administrativas)</p> <p>Días festivos y asuetos nacionales: Uno de enero; Miércoles, jueves, viernes y sábado de la Semana Santa; Uno de mayo; Diez de mayo; Diecisiete de junio; Tres, cuatro, cinco y seis de agosto; Quince de septiembre; Dos de noviembre; Veinticuatro, veinticinco y treinta y uno de diciembre</p> <p>Los días que por decreto legislativo o por acuerdo de la Junta Directiva de la CEPA se concedan.</p>

<p>Condiciones y requisitos para el uso y el acceso</p>	<p>El usuario puede consultar al portal web institucional que contiene la información oficiosa; En caso de requerir otra información, puede hacer la solicitud de información por correo electrónico, vía página web o de forma presencial usando los formatos correspondientes. En este caso puede contactar a la Oficial de Información Licda. Katherine Sibrián, Tel.: 2537-1267 y 2537-1460 y E-mail: oficial.informacion@cepa.gob.sv</p> <p>El acceso es libre y gratuito para todas las personas, previa presentación del DUI en caseta de seguridad.</p> <p>Público en general: Los visitantes deben presentar documento único para ingreso.</p> <p>Empleados de la CEPA: El personal que trabaja en la institución presentar el carnet de empleado.</p>
<p>Accesibilidad</p>	<p>ex Fenadesal Puede acceder a Fenadesal a través de las rutas bus y microbús urbano No. 3,7, 9, 29, 31, 41,42, 34, 52. Todas las rutas de buses que llegan a la ex Terminal de oriente; Fenadesal se encuentra contiguo a dicha Terminal. La Unión 304, San Miguel 301, Sensuntepeque 212. Todas las empresas cuentan con rampas de acceso a las áreas de atención al público. Estacionamiento para el personal que labora en la institución y para los visitantes.</p>

<p>AREA DE SERVICIOS</p>									
<p>Servicios de ayuda a la investigación</p>	<p>El archivo cuenta con una sala para consulta directa de los usuarios. La oficina de Atención y Respuesta OIR, se ubica en Oficina Central (Torre Roble) en la primera planta, y es la Unidad de Acceso a la Información la responsable de canalizar las solicitudes de la población. Interesados: contactar la UAIP por correo ordinario, correo electrónico o fax explicando de manera clara y concisa aquellos fondos documentales concretos objetos de su interés y el personal técnico realizará la búsqueda a través de los instrumentos de descripción de archivo y se remitirá la respuesta por el mismo medio por el que se recibió la consulta. Además cuenta con un sitio Web actualizado con la información oficiosa que la LAIP demanda, www.cepa.gob.sv</p> <p>Unidad de Acceso a la Información Pública Licenciada Katherine Sibrian Tel.: 2537-1267 y 2537-1460 E-mail: oficial.informacion@cepa.gob.sv</p> <p>Unidad de Gestión Documental y Archivos UGDA Licenciada Ana Cecilia Arias Escamilla Oficial de Gestión Documental y Archivos Tel. 2537-1208 E-mail: cecilia.arias@cepa.gob.sv</p>								
<p>Servicios de reproducción</p>	<p>Las Gerencias, Departamentos y/o unidades, así como las áreas de archivo proporcionaran a sus usuarios reproducciones de los documentos que soliciten, siempre que las condiciones de la documentación (estado de conservación, encuadernación, formato) lo permitan. Las reproducciones se solicitan por escrito mediante los formularios disponibles en la Unidad de Acceso a la Información Pública. Tabla de costos de reproducción autorizados por la CEPA</p> <p>a) Precio de materiales de reproducción directos</p> <table border="1" data-bbox="491 1798 1477 2004"> <thead> <tr> <th data-bbox="491 1798 788 1917" rowspan="2">Medio de soporte</th> <th colspan="2" data-bbox="788 1798 1477 1850">Costos de reproducción y envío</th> </tr> <tr> <th data-bbox="788 1850 1083 1917">Precio unitario US\$ (sin IVA)</th> <th data-bbox="1083 1850 1477 1917">Unidad de medida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="491 1917 788 2004">Copias simples o certificadas tamaño carta (blanco/negro)</td> <td data-bbox="788 1917 1083 2004">0.06</td> <td data-bbox="1083 1917 1477 2004">Hoja</td> </tr> </tbody> </table>	Medio de soporte	Costos de reproducción y envío		Precio unitario US\$ (sin IVA)	Unidad de medida	Copias simples o certificadas tamaño carta (blanco/negro)	0.06	Hoja
Medio de soporte	Costos de reproducción y envío								
	Precio unitario US\$ (sin IVA)	Unidad de medida							
Copias simples o certificadas tamaño carta (blanco/negro)	0.06	Hoja							

	CD-R	0.50	Unidad
	DVD-R	0.90	Unidad
	Correo electrónico	Sin costo alguno, excepto si la naturaleza de la información solicitada supera la capacidad por el volumen de información, deberá notificarse para que pueda acceder a la información por otro de los medios definidos (art. 50 RLAIIP)	
	Servicios de Envío		
	a) Local	Según tarifa de Courier	Por No. de envío
	b) Extranjero	Según tarifa de Courier	Por No. de envío
	b) Costo de otros materiales para entrega y envío de información		
	Medio de soporte	Costos de reproducción y envío	
		Precio unitario US\$ (sin IVA)	Unidad de medida
	Folder manila tamaño carta	0.05	Unidad
	Folder manila tamaño oficio	0.08	Unidad
	Bolsa manila tamaño carta	0.05	Unidad
	Bolsa manila tamaño oficio	0.09	Unidad
	Bolsa manila tamaño jumbo	0.10	Unidad
Espacios Públicos	Se cuentan con baños públicos, bancas de descanso, zonas verdes y accesos para personas discapacitadas. Los lugares mencionados son parte de los servicios brindados por la institución en general. Dentro de las áreas de archivo no se cuenta con ningún servicio propio de cafetería.		

AREA DE CONTROL	
Identificador de descripción	No posee
Identificador de la institución	SV/CEPA
Reglas y/o convenciones	<ul style="list-style-type: none"> Política Institucional de Gestión Documental y Archivos de CEPA y FENADESAL”. Manual para la Gestión Documental y Procedimientos de Archivos de CEPA y FENADESAL. Ley de Acceso a la Información Pública. Lineamientos de Gestión Documental y Archivos, D.O No. 147 Tomo No. 408 del 17 de agosto de 2015. Descripción realizada conforme a la norma ISDIAH (Norma internacional para la descripción de instituciones que custodian fondos de archivo) ISO 8601: Elementos de datos y formatos intercambiables- Intercambio de información

	<p>fecha y hora.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Guía técnica para la elaboración de la guía de archivo en base a la norma ISDIAH. Instituto de Acceso a la Información Pública, San Salvador, abril de 2016.
Estado de elaboración	Descripción completa
Nivel de detalle	Descripción completa
Fechas de creación, revisión o eliminación	<p>Fecha de creación de la descripción 22/01/2016</p> <p>Fecha de la primera revisión a la guía 30/12/2016</p> <p>Fecha de la segunda revisión 15/03/2018</p> <p>Fecha tercera revisión: 07/07/2020</p> <p>Fecha de revisión y actualización: 07/12/2021</p> <p>Fecha de revisión y actualización: 01/12/2022</p> <p>Fecha de revisión y actualización: 03/07/2023</p> <p>Fecha de última revisión y actualización: 05/02/2024</p>
Lengua y escritura	Español
Fuentes	<ul style="list-style-type: none"> • Legislación vigente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. • Índice Legislativo del AIES-SOARG. • Reseña Histórica Institucional del AIES-SOARG. • Índice de Organismos del Aeropuerto. • Consulta al sitio WEB de la Comisión www.cepa.gob.sv • ISDIAH (Norma internacional para la descripción de instituciones que custodian fondos de archivo). • Portal de Transparencia de la Comisión https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa
Notas de mantenimiento	<p>Responsable de actualización y corrección Carlos Mejía Martínez Archivo Periférico de ex Fenadesal.</p> <p>Responsable de revisión: Licenciada Ana Cecilia Arias Escamilla Oficial de Gestión Documental y Archivos</p> <p>Licenciada María Guadalupe Lobos Escobar Técnico I de GDA</p>