



**Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1911 – 1920. Descripción y valoración histórica.**

**Aproximación al fallido proyecto del Ferrocarril de Urabá a través de las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia: 1911-1920**

Carlos Andrés Hidalgo Holguín

Trabajo de grado presentado para optar al título de Historiador

Asesora

Alba Inés David Bravo Magíster (MSc) en Literatura Colombiana

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Historia

Medellín, Antioquia, Colombia

2024

<b>Cita numérica</b>	1
<b>Cita nota al pie</b>	<sup>1</sup> Carlos Andrés Hidalgo Holguín, “Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1911 – 1920. Descripción y valoración histórica”. (Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024).
<b>Fuentes primarias / Bibliografía</b>	Hidalgo Holguín, Carlos Andrés. “Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1911 – 1920. Descripción y valoración histórica”. Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024.

**Estilo:** Chicago 17 (2017) y adaptación de Trashumante. Revista Americana de Historia Social UdeA.



Biblioteca Carlos Gaviria Díaz

**Repositorio Institucional:** <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - [www.udea.edu.co](http://www.udea.edu.co)

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

### **Dedicatoria**

Con cariño a mi familia por tantos años de apoyo, y a Zenaida, su recuerdo es el agua que riega nuestro jardín.

---

## Tabla de contenido

Resumen .....	9
Abstract .....	10
Introducción .....	11
1 Marco referencial .....	13
1.1 Marco legal.....	13
1.2 Marco conceptual .....	16
1.2.1 Descripción.....	17
1.2.2 Valoración .....	18
1.3 Marco metodológico .....	19
2 Serie documental: Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.....	22
2.1 Breve reseña del Ferrocarril de Antioquia .....	22
2.2 Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia (1893-1911).....	25
2.3 Diagnóstico de los Tomos 19 al 37 (1911 y 1920) .....	26
2.4 Descripción y valoración histórica.....	30
2.5 Valoración histórica de las Actas .....	34
2.5.1 Infraestructura .....	35
2.5.2 Salud.....	38
2.5.3 Educación .....	41
2.5.4 Extranjeros y relaciones internacionales .....	43
2.5.5 Administrativo.....	45
2.5.6 La influencia del Ferrocarril de Antioquia en otras localidades .....	47
3 Aproximación al fallido proyecto del Ferrocarril de Urabá a través de las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1911-1920.....	50
3.1 Antecedentes .....	50
3.1.1 Ferrocarril de Urabá en los boletines oficiales, 1868-1869 .....	52

---

3.2	El siglo XX y el nuevo proyecto del Ferrocarril de Urabá.....	53
3.2.1	Segundo periodo de exploraciones: rutas y comisiones nombradas. ....	56
3.2.2	Consideraciones finales.....	59
	Fuentes primarias .....	60
	Bibliografía.....	61

**Lista de tablas**

<b>Tabla 1.</b> Relación de tomos, actas y año de producción.....	31
<b>Tabla 2.</b> Número de actas de la Junta Directiva por año .....	32

## Lista de figuras

<b>Figura 1.</b> Demarcación y detalle de estantería .....	26
<b>Figura 2.</b> Detalle de la cubierta de los Tomos 20 y 22 de las Actas de la Junta Directiva .....	27
<b>Figura 3.</b> Detalles de los daños encontrados en algunos tomos .....	28
<b>Figura 4.</b> Estructura de un acta de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia .....	30
<b>Figura 5.</b> Porcentaje de los temas abordados por la Junta Directiva, 1911-1920 .....	35
<b>Figura 6.</b> Porcentaje de tema relativos a la infraestructura abordados por la Junta Directiva, 1911-1920.....	36
<b>Figura 7.</b> Porcentaje de temas relativos a la salud abordados por la Junta Directiva, 1911-1920	39
<b>Figura 8.</b> Porcentaje de temas relativos a la educación abordados por la Junta Directiva, 1911-1920.....	41
<b>Figura 9.</b> Porcentaje de temas relativos a las relaciones internacionales y financiación abordados por la Junta Directiva, 1911-1920.....	44
<b>Figura 10.</b> Porcentaje de temas relativos a los trámites administrativos abordados por la Junta Directiva, 1911-1920.....	46
<b>Figura 11.</b> Porcentaje de temas relativos a otras localidades abordados por la Junta Directiva, 1911-1920.....	48
<b>Figura 12.</b> Croquis de las tierras situadas entre Río Sucio y el río Atrato .... <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
Figura 13. Mapa de la provincia de Antioquia publicado por Carlos Segismundo de Greiff en París, 1857 .....	52
<b>Figura 14.</b> Trazado aledaño al curso del río Tenche, norte de Antioquia, 1914 .....	55

**Siglas, acrónimos y abreviaturas**

<b>AGN</b>	Archivo General de la Nación
<b>FdeA</b>	Ferrocarril de Antioquia
<b>FdeU</b>	Ferrocarril de Urabá
<b>ENM</b>	Escuela Nacional de Minas
<b>AHA</b>	Archivo Histórico de Antioquia



---

## Resumen

Este trabajo presenta el resultado de la descripción y valoración histórica de la serie actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia entre los años 1911 a 1920 del fondo Ferrocarril de Antioquia, custodiado por el Archivo Histórico de Antioquia. Dichos procesos de valoración y descripción fueron realizados a la luz del marco jurídico y metodológico que establece el Estado colombiano a través del Archivo General de la Nación. Asimismo, hacen parte de este trabajo un diagnóstico del estado actual de los tomos que contienen las actas, un informe en relación con el inventario (en Excel) de las actas del periodo mencionado y, un ejercicio de investigación a partir de la fuente descrita en el que se presenta el texto “Aproximación al fallido proyecto del Ferrocarril de Urabá a través de las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia: 1911-1920”.

**Palabras clave:** Ferrocarril de Antioquia, actas de la Junta Directiva, descripción, valoración, Ferrocarril de Urabá.

### **Abstract**

This work presents the result of the description and historical assessment of the series of minutes from the Board of Directors of the Antioquia's Railway from 1911 to 1920 from the Antioquia's Railway fund, held by the Historical Archive of Antioquia. These valuation and description processes were carried out considering the legal and methodological framework established by the Colombian State through the National Archive. Also, this work includes a diagnosis of the current state of the volumes containing the minutes, a report regarding the inventory (in a spreadsheet) of the minutes from the mentioned period, and a research exercise based on the source described, presenting the text “An Approach to the failed project of the Urabá's Railway through the minutes of the Board of Directors of the Antioquia's Railway: 1911 to 1920”

**Keywords:** Antioquia Railway, minutes from the Board of Directors, permanent value, Urabá Railway.

## Introducción

La ciencia como extensión de la razón jugó un papel determinante en la configuración del mundo moderno. Lentamente, el “largo siglo XIX” –como lo llamaba Hobsbawm- dio paso a nuevas formas en todos los estadios de la actividad económicas. La sustitución del trabajo humano por el de las máquinas, la racionalización de la empresa y la masificación de las ciudades son aspectos fundamentales para comprender el predominio del mundo moderno sobre las viejas formas de producción.

La invención del ferrocarril, fruto de la innovación tecnológica de aquella época, redujo significativamente los costos y el tiempo de transporte entre regiones, aumentó el flujo de mercancías y personas, y estimuló la formación de nuevos mercados nacionales e internacionales. De ahí que, durante buena parte del siglo XX en la literatura económica, la extensión de las vías férreas a lo largo del territorio, fuera considerada como un indicador positivo del desarrollo industrial para cualquier región o país del mundo.

El caso del Ferrocarril de Antioquia (FdeA) —similar al de otras regiones latinoamericanas— reunió todas esas características con implicaciones muy profundas en el desarrollo económico de la región. No solo significó un cambio sustancial entre el lomo de una mula animal al de una de hierro, si lo ponemos en palabras de Gustavo Arias de Greiff. Fue también uno de los primeros laboratorios empresariales que tuvo la élite antioqueña, y, el vehículo que, al mismo tiempo, favoreció la masificación demográfica de Medellín y el surgimiento de nuevas poblaciones rurales como Cisneros y Puerto Berrío.

No obstante, más de 100 años después, el FdeA sigue siendo promesa y parte esencial en el plan de desarrollo económico de la región y del país. Tanto así que en el 2020, durante la presidencia de Iván Duque Márquez, el Ministerio de Transporte presentó el Plan Maestro Ferroviario, cuyo propósito, específicamente para Antioquia, proyecta la construcción entre el 2020 y el 2050 de un nuevo ferrocarril con tres tramos estratégicos que incluyen vías hacia las subregiones de Urabá, el oriente y el suroeste.

La investigación que aquí nos convoca tiene por objetivo principal describir y valorar desde el punto de vista histórico dieciocho tomos (19 al 37) de la serie documental Actas de la Junta Directiva del FdeA entre los años 1911 y 1920 pertenecientes al fondo Ferrocarril de Antioquia conservado en el Archivo Histórico de Antioquia (AHA).

Este trabajo se divide en tres partes principales. En la primera le daremos forma al marco referencial, cuya composición, a su vez, contiene los fundamentos legales, conceptuales y metodológicos de la investigación. La segunda parte consiste en llevar a cabo los ejercicios de descripción y valoración histórica de las actas, para lo cual, construimos un inventario en Excel basado en las herramientas de descripción que dispone el Archivo General de la Nación (AGN) y que pondremos a disposición del AHA para su consulta libre. Por último, en la tercera parte, presentamos un ensayo como resultado de la valoración, cuyo objetivo, además de aproximarnos al fallido proyecto del Ferrocarril de Urabá (FdeU), también busca demostrar los posibles usos de las actas de la Junta Directiva como fuente histórica.

## 1 Marco referencial

### 1.1 Marco legal

En Colombia existe un marco normativo que regula el funcionamiento de los archivos: su conservación, protección, divulgación y todo lo referente al tratamiento del patrimonio documental,<sup>1</sup> cuyos principios establece la Constitución Política de 1991, la Ley 80 de 1989 y la Ley 594 del 14 de julio de 2000 (Ley General de Archivos).

La Constitución de 1991 contiene algunos artículos relacionados con las funciones archivísticas del Estado. Por ejemplo, el artículo 72 define que el “patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles”<sup>2</sup> y, el artículo 74 señala que “todas las personas tienen derecho a acceder a los documentos públicos salvo los casos que establezca la ley”.<sup>3</sup>

La Ley 80 de 1989 establece, concretamente, que la institución encargada de regular las funciones archivísticas del Estado, es el Archivo General de la Nación (AGN), un “establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Gobierno, jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa y con domicilio en Bogotá”.<sup>4</sup> Asimismo, dicha ley, complementada por el Acuerdo 09 del 2012, dicta todas las disposiciones necesarias para su funcionamiento, alcances y dependencias, cuyo objetivo tiene que ver con “la conservación y el uso adecuado del patrimonio documental”.<sup>5</sup>

Bajo la idea de unidad normativa corre por cuenta del AGN la fijación de políticas y el expendio de reglamentos aprobados por el Decreto 1777 de 1990, comprometiendo a todos los archivos de orden departamental, municipal o distrital a seguir sus directrices. A estas se apega el Archivo Histórico de Antioquia (AHA)<sup>6</sup> en donde se conserva la serie documental Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.

---

<sup>1</sup> Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo. Acuerdo 027: *por el cual se modifica el Acuerdo No. 07 del 29 de junio de 1994*, Bogotá: 31 de octubre 2006, Artículo 1. <https://cutt.ly/aePBWLE0> (29/09/2021).

<sup>2</sup> Asamblea Nacional Constituyente, “Constitución Política de Colombia”, 4 de julio de 1991, Artículo 72. <https://cutt.ly/jePBYn1a> (29/09/2021).

<sup>3</sup> Colombia, Constitución Política, artículo 74.

<sup>4</sup> Colombia, Congreso de la República de Colombia. Ley 80 de 1989: *por la cual se crea el Archivo General de la Nación y se dictan otras disposiciones*, Artículo 1. Bogotá: 22 de diciembre 1989. <https://cutt.ly/ieAIJb0x> (29/09/2021)

<sup>5</sup> Colombia, Ley 80 de 1989, artículo 2.

<sup>6</sup> Dicho compromiso se hace efectivo cuatro años después con la expedición del Reglamento General de Archivos mediante el Acuerdo 07 de 1994, el cual fue modificado en el 2006 por el Acuerdo 027.

Por otra parte, la Ley 594 del 2000 o Ley General de Archivos, establece las “reglas y principios generales que regulan la función archivística del Estado”.<sup>7</sup> Su importancia radica en que a partir de ella se controla el ámbito de aplicación de dichas funciones y dispone desde un punto de vista jurídico, conceptos o principios fundamentales como el de archivo, el mencionado Sistema Nacional de Archivos y la gestión documental.

Con relación a los documentos, la ley colombiana considera el **ciclo vital** de estos como “las etapas sucesivas por las que atraviesan los documentos desde su producción o recepción hasta su disposición final”.<sup>8</sup> En torno a esta idea el título quinto de la Ley General de Archivos ordena acerca de los procesos de carácter archivísticos como “la producción o recepción, la distribución, la consulta, la organización, la recuperación y la disposición final de los documentos”,<sup>9</sup> lo cual se traduce, *grosso modo*, en el establecimiento del proceso de **gestión documental**, cuyos pormenores se encuentran en el Decreto 2609 del 2012.

Elio Lodolini afirma que el archivo histórico necesita una composición adecuada, un orden que lo precise, no solo como un conjunto de documentos sino también como “[...] conjunto orgánico de todas las relaciones que existen entre los mismos documentos, cada uno de los cuales puede por esto asumir un puesto, y sólo uno, en el conjunto”.<sup>10</sup> En este sentido, conceptos como el de organización, valoración y conservación son importantes para entender el funcionamiento de cualquier archivo, incluido el histórico.

Dentro de la normativa referida, estos conceptos aparecen implícitos en la definición que constituye al archivo histórico como aquel destino final de la documentación producida. Según el Acuerdo 027 a este se transfiere “la documentación que, por decisión del correspondiente Comité de Archivo, debe conservarse permanentemente, dado el valor que adquiere para la investigación, la ciencia y la cultura. Este tipo de archivo también puede conservar documentos históricos recibidos por donación, depósito voluntario, adquisición o expropiación”.<sup>11</sup>

Por otra parte, los ejercicios de ordenación y conservación no solo se restringen al archivo en su acepción de contenido; también cumplen un trabajo importante en su acepción de continente.

---

<sup>7</sup> Colombia. Congreso de la República. Ley 594 del 2000; *por medio de la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones*, Artículo 1. Bogotá: 20 de julio 2000. <https://cutt.ly/WeAIMEzI> (29/09/2021).

<sup>8</sup> Colombia, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1.

<sup>9</sup> Colombia, Ley 594 de 2000, artículo 22.

<sup>10</sup> Elio Lodolini, *Archivística: principios y problemas* (Madrid: Asociación Española de Archiveros, Bibliotecarios, Museólogos y Documentalistas, 1993) 173-74.

<sup>11</sup> Colombia, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1.

El Acuerdo 049 del 2000 en concreto dicta las medidas de *conservación de documentos* y las condiciones físicas que los archivos como el AHA deben cumplir. Según dicho acuerdo: “Los edificios y locales destinados como sedes de archivos deberán cumplir con las condiciones de edificación, almacenamiento, medio ambiental, de seguridad y de mantenimiento que garanticen la adecuada conservación de los acervos documentales”.<sup>12</sup> En suma, la organización documental (contenido) y el orden físico del edificio (continente) son dos dimensiones fundamentales que constituyen al archivo.

El artículo 4 de la Ley General de Archivos establece como un objetivo fundamental “disponer de la documentación organizada”.<sup>13</sup> El establecimiento de criterios básicos para la **clasificación, ordenación y descripción** de los archivos se concreta en el Acuerdo 005 de 2013 del AGN, que ordena, para el caso específico del archivo histórico, que “la clasificación [...] debe responder a la estructura en fondos documentales compuestos de manera jerárquica, respecto de la estructura orgánica-funcional de la entidad respectiva”.<sup>14</sup>

En dicho proceso se deben respetar dos principios fundamentales de la archivística: el principio de procedencia: “los documentos producidos por una institución y sus dependencias no deben mezclarse con los de otras”<sup>15</sup> y, el principio de orden original, que establece que “debe respetar la secuencia de los trámites que los produjo”.<sup>16</sup>

Asimismo, el Estado obliga al desarrollo integral de herramientas para la clasificación, ordenación, descripción y valoración del patrimonio documental. El Acuerdo 005 de 2013 del AGN, en su artículo 11 provee los criterios básicos de dichas herramientas, especialmente para la descripción: “Obligatoriedad de la descripción documental. Las entidades del Estado deberán desarrollar un programa de descripción documental y elaborar diferentes instrumentos de descripción que permitan conocer y contralar las unidades documentales que conforman el archivo y apoyar y estimular la difusión de la información y consulta por el ciudadano, así como la investigación a partir de las fuentes primarias, participar en la recuperación de la memoria, así

---

<sup>12</sup> Colombia, Congreso de la República. Acuerdo 049 del 2000: *por el cual se desarrolla el artículo del Capítulo 7 “Conservación de Documentos” del Reglamento General de Archivos sobre “condiciones de edificios y locales destinados a Archivos”*, Artículo 1. Bogotá: 5 de mayo 2000) <https://cutt.ly/leAI1dLW> (01/10/2021).

<sup>13</sup> Colombia, Ley 594 del 2000, artículo 4, inciso a.

<sup>14</sup> Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo 05: *por el cual se establecen los criterios básicos para la clasificación, ordenación y descripción de los archivos en las entidades públicas y privadas que cumplen funciones públicas y se dictan otras disposiciones*, Artículo 8. Bogotá: 15 de marzo 2013. <https://cutt.ly/LeD74IPK> (01/10/2021).

<sup>15</sup> Colombia, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1.

<sup>16</sup> Colombia, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1.

como en la formación y consolidación de la identidad cultural”.<sup>17</sup> Así, el artículo 5 del Acuerdo 008 de 2014 del AGN dispone la creación de una base de datos que atienda a la política y normativa que establece la Norma Internacional General de Descripción Archivística - ISAD(G).

## 1.2 Marco conceptual

La cuestión archivística es vasta, tanto más la histórica, y aún más lo que puede resultar de ambas. Mundet asegura que esta relación es insoluble<sup>18</sup> en tanto que los documentos son un insumo para la Historia, pero la Archivística es la encargada de desarrollar un corpus normativo y metodológico que sirve como fundamento para su valoración y conservación. Según el AGN el **archivo histórico** es un archivo al cual se transfiere, por decisión del Comité de Archivo correspondiente, la documentación que debe conservarse permanentemente, dado el valor que adquiere para la investigación, la ciencia y la cultura. Este tipo de archivo también puede conservar documentos históricos recibidos por donación, depósito voluntario, adquisición o expropiación.<sup>19</sup>

Así mismo, el documento histórico es definido por el AGN como un documento único, considerado parte del patrimonio histórico gracias a su valor permanente para “la dirección del Estado, la soberanía nacional, las relaciones internacionales o las actividades científicas, tecnológicas y culturales”.<sup>20</sup>

Este tipo de documentos evidencian el quehacer de su emisor en el pasado a través de la información que contienen y, por tanto, a la hora de ser archivados no deben perder aquella “huella del origen y el orden natural”.<sup>21</sup> Incluso, esta idea fundamenta el método de organización conocido como el método histórico (*método storico*), que según Lodolini, es el único correcto.<sup>22</sup>

Por lo anterior, a los documentos históricos los entendemos como parte de un todo estructurado, elementos integrantes y engranajes acoplados en una secuencia compuesta por los que lo anteceden y lo suceden. De la misma forma, no solo el orden en que se archivan los

---

<sup>17</sup> Colombia, AGN, Acuerdo 005 de 2013, artículo 11.

<sup>18</sup> José Ramón Mundet Cruz, «Principios, términos y conceptos fundamentales», *Administración de documentos y archivos: textos fundamentales* (Madrid: Coordinadora de Asociaciones de Archiveros y Gestores de Documentos (CAA), 2011) 4.

<sup>19</sup> Colombia, AGN, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1.

<sup>20</sup> Colombia, AGN, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1.

<sup>21</sup> Antonia Heredia Herrera, *Archivística general. Teoría y práctica*, 5.ª ed. (Sevilla: Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1991) 256.

<sup>22</sup> Lodolini, *Archivística* 152.



documentos da cuenta de su relación con su entidad productora; también lo hacen sus características y la información que ellos contienen. Por tanto, deben pasar por procesos de identificación, clasificación, organización, descripción, e indexación.

### **1.2.1 Descripción**

Según la definición dispuesta por la ISAD(G), la descripción archivística es: “La elaboración de una representación exacta de la unidad de descripción, y en su caso, de las partes que la componen mediante la recopilación, análisis organización y registro de la información que sirve para identificar, gestionar, localizar y explicar los documentos de archivo, así como su contexto y el sistema que los ha producido. El término sirve también para describir los resultados de este proceso”.<sup>23</sup>

La descripción, en tanto actividad científica, guarda dentro de sí la intención de definir y explicar los documentos a partir de un punto de vista comprensivo y causal; no solo muestra información sobre su contenido, sino también sobre su entidad productora.<sup>24</sup> Tal es su importancia que la norma ISAD (G) es en sí misma una guía general para la descripción archivística de cualquier tipo documental. Los archivos no solo tienen la obligación de entregar el documento para ser consultado, sino que en virtud de sus funciones culturales debe “(...) facilitar y difundir los medios para su conocimiento y su acceso”.<sup>25</sup>

Los **Instrumentos de Descripción Archivística**, según el AGN, son documentos “en los que se relaciona o se describe uno o un conjunto de documentos”,<sup>26</sup> mediante los cuales se establece de forma efectiva el control administrativo e intelectual de aquellos documentos de archivo descritos. Este instrumento permite la adecuada “localización y recuperación del documento físico o electrónico y de la información en él contenida”.<sup>27</sup> Los instrumentos de descripción establecidos por la normativa colombiana son: el censo, la guía, el inventario, el catálogo y los índices,<sup>28</sup>

---

<sup>23</sup> Consejo Internacional de Archivos, *Norma Internacional General de Descripción Archivística* (Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2000) 16.

<sup>24</sup> Javier Barbadillo Alonso, *Las normas de descripción archivística: qué son y cómo se aplican* (Gijón: Trea, 2011) 25.

<sup>25</sup> Heredia, *Archivística general. Teoría y práctica* 299.

<sup>26</sup> Colombia, Acuerdo 005 de 2013, artículo 18.

<sup>27</sup> Colombia, Acuerdo 005 de 2013, artículo 18.

<sup>28</sup> Colombia, Acuerdo 005 de 2013, artículo 18.

Los niveles de descripción establecidos por el AGN son: fondo, sección y subsección, series y subseries o asunto, expediente y unidad documental simple.<sup>29</sup> Por ejemplo, en el caso del fondo Ferrocarril de Antioquia se conserva el orden, la disposición y la estructura administrativa que la misma empresa le dio en el ejercicio de su gestión documental. Esto quiere decir que la serie Actas de la Junta Directiva, objeto de este trabajo pasó, efectivamente, por procesos previos de clasificación en el propio ferrocarril y en el AHA y, por un proceso descripción, cuyo resultado fue la publicación de la guía *Organización e inventario del fondo del Ferrocarril de Antioquia* publicado en 1993. Nuestro objetivo ahora consiste en realizar un **inventario**, al nivel de la serie Actas de la Junta Directiva y valoración histórica de la misma.

### 1.2.2 Valoración

La valoración documental en archivos consiste en identificar, a través del análisis, “los valores investigativos, científicos, patrimoniales, históricos, culturales y técnicos de la información registrada en los documentos de archivo”.<sup>30</sup> Es un proceso de tipo analítico e intelectual que asiste también al sistema de gestión cuyo objetivo es ratificar, precisamente, aquel valor histórico del documento que definimos anteriormente. El valor se halla en aquellas cualidades que proyectan el potencial de la información para aplicarla a diversos usos. La atribución valorativa es agrupada en dos conceptos: **el valor primario y el valor secundario**. El primero hacen referencia a “los usos e importancia que para el organismo productor tienen los documentos, en conexión directa con el desempeño de sus funciones (...) En la valoración primaria se analizan e identifican los valores administrativos, legales, jurídicos y/o financieros de los documentos que son de interés y uso para el organismo que les dio origen, en otras palabras, del productor documental”.<sup>31</sup>

En el segundo caso, los **valores secundarios**: histórico, patrimonial, científico y cultural definen el potencial de los documentos de archivo para los usuarios externos (investigadores, ciudadanos) o el ente productor. El valor histórico en concreto: “Consiste en apreciar, evaluar y analizar el impacto que dicha información puede aportar a las generaciones futuras, como

---

<sup>29</sup> Colombia, Acuerdo 005 de 2013, artículo 18.

<sup>30</sup> Juan Daniel Flórez Porras y Gustavo Adolfo Forero Carrillo, *Instructivo de valoración documental* (Bogotá: Secretaría General - Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, 2015) 9.

<sup>31</sup> Flórez y Forero 11.

testimonio de los hechos y acontecimientos del pasado. Se trata entonces de proyectar la información producida por una entidad a lo largo de su gestión administrativa, hacia un contexto más amplio por fuera de la entidad misma, analizando qué otro uso puede llegar a tener la información”.<sup>32</sup>

### 1.3 Marco metodológico

Los procesos de descripción y valoración de las Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia entre los años 1911-1920 (tomos del 19 al 37) fueron realizados siguiendo el Acuerdo 005 de 2013 del AGN de Colombia, el Acuerdo 010 de 2018 y la Norma ISAD(G) adoptada por el AGN.

Dicho acuerdo establece que la descripción documental en cualquier soporte y en cualquiera de los niveles debe contemplar un mínimo de áreas de descripción que se relacionen con la estructura documental y con las necesidades de la institución que lo conserva. En virtud de esto hemos construido un inventario en Excel en el que se consigna la información que caracteriza — en términos generales— la estructura de las Actas. El modelo usado para la construcción de dicha tabla consiste en las siguientes áreas de descripción:

- **Número de orden:** ítem correspondiente a la numeración consecutiva de los registros ingresados. En este caso, el número de orden asignado a cada tomo dentro de la tabla.
- **Código:** Elemento que relaciona el registro con la ubicación física del documento en conformidad con la norma publicada por la Organización Internacional de Normalización para códigos de países y subdivisiones ISO 3166. En este caso el código CO-AHA corresponde a Colombia – Archivo Histórico de Antioquia.
- **Nombre de tomo:** Nombre que identifica al libro/documento dentro de la serie documental.
- **Número de tomo:** Número propio (u original) del tomo dentro de la serie documental. Es el número consecutivo asignado a cada tomo por parte de la entidad productora.
- **Época:** Categorización cronológica que alude al periodo de tiempo en el que fue producido el documento, en el caso de las actas es la época republicana.

---

<sup>32</sup> Flórez y Forero 14.

- **Fondo:** Elemento que indica el fondo documental al cual pertenece la serie descrita. Dicho fondo lleva el nombre de la institución productora: Ferrocarril de Antioquia.
- **Entidad productora:** Nombre de la entidad que produjo el documento en cumplimiento de su misión. En este caso, una entidad administrativa (Junta Directiva), perteneciente a una institución/empresa (Ferrocarril de Antioquia).
- **Tipo o Unidad documental:** En este caso, esta variable relaciona a cada acta de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, entendida como “unidad documental simple originada en una actividad administrativa [...] con formato y contenido distintivos”.<sup>33</sup>
- **Asunto:** Síntesis de los temas tratados durante cada sesión de la Junta Directiva. .<sup>34</sup>
- **Lugar:** Relación de lugares de mayor importancia que son mencionados en cada acta descrita. Dentro de las casillas se distingue, entre paréntesis, el tipo de lugar (área administrativa) al que se refiere el acta: sitio, municipio, estación del ferrocarril, puerto, etcétera.
- **Fechas extremas (inicial-final):** Fecha de producción del documento. Hay que advertir que la inmensa mayoría de las sesiones de la Junta Directiva que se llevaron a cabo durante este periodo terminaron el mismo día. Por esta razón ambas fechas (inicial y final) son la misma, salvo en muy pocas ocasiones. De ahí que se decidió crear una categoría que las reúne. Aquellas pocas excepciones consisten en que la sesión tuvo que ser prolongada por uno o dos días más, dadas las condiciones en que se desarrollaron y la profundidad de los temas discutidos.
- **Personajes:** esta variable relaciona a personajes distinguidos que estuvieron implicados, mencionados o participantes en la sesión descrita por el acta. De modo que fueron omitidos los nombres de los miembros principales de la Junta que por protocolo aparecen al inicio y al final del acta para evitar repetir información. Sin embargo, sí se incluyeron cuando se trató de un cambio importante en aquella formación.
- **Soporte:** “Materia física, en la que se contiene o soporta la información registrada”.<sup>35</sup>
- **Folios (páginas):** identificación del documento según su numeración dentro del tomo correspondiente.

---

<sup>33</sup> Colombia, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1, 16.

<sup>34</sup> Colombia, Acuerdo 027 de 2006, artículo 1, 4.

<sup>35</sup> ISAD(G) 17.

- **Estado del documento:** Descripción del estado de conservación del documento que advierte ante algún deterioro encontrado.
- **Nombre de historiador:** nombre del historiador quien fue responsable de la descripción.
- **Fecha de elaboración:** relaciona la fecha en que el acta fue descrita.

## 2 Serie documental: Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia

### 2.1 Breve reseña del Ferrocarril de Antioquia

La búsqueda de nuevos y más eficientes mecanismos de exportación constituyó uno de los pilares del proyecto político de las élites antioqueñas, y en general las colombianas, a finales del siglo XIX.<sup>36</sup> Algunas de estas políticas de industrialización consistieron en la construcción de caminos carreteables o vías férreas,<sup>37</sup> con el objetivo de sobreponerse al aislamiento derivado de las condiciones geográficas y topográficas de la región. A propósito, Dirk Kruijt, señala que en el caso colombiano "la consolidación del café como producto de exportación durante la segunda década del siglo XIX representó el impulso de proyectos ferroviarios; cuyo objetivo primario fue la constitución de un mercado interno más sólido dentro de las regiones, y luego, conforme al avance en tendidos férreos y carreteables, uno de envergadura nacional".<sup>38</sup>

Durante la segunda década del siglo XIX comenzó la construcción de varias vías férreas en Colombia con el fin de conectar los centros de producción local con el mercado internacional.<sup>39</sup> Este sistema ferroviario colombiano consistió por mucho tiempo, básicamente, en líneas separadas y cortas cuyo propósito era alcanzar un afluente que facilitara la conexión con el exterior del país.<sup>40</sup> El FdeA no fue ajeno a esta dinámica, puesto que el objetivo primario de su planeación fue conectar a Medellín con el río Magdalena (Puerto Berrío) y así transportar mercancías por el río hasta la costa atlántica. Durante la realización de los estudios topográficos que precedieron a la construcción de la vía férrea, el mismo Cisneros manifestó en sus *memorias* que: "el oro, la plata, merced á la riqueza de las minas, no exigen en muchos casos grandes costos de labores, y por su gran valor y poco volumen, pueden resistir los grandes gastos de trasporte, desde las selvas más

---

<sup>36</sup> Lina Marcela González Gómez, Luz Beatriz Guarín Flórez y Luz Elena Echeverri Posada, *Organización e inventario del fondo del Ferrocarril de Antioquia: Guía* (Medellín: Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia. Universidad Nacional de Colombia seccional Medellín, 1993) 5.

<sup>37</sup> González Gómez, Guarín Flórez y Echeverri Posada 4.

<sup>38</sup> Dirk Kruijt, Frankín Manguashca y Menno Vellinga, *Industrialización y desarrollo regional en Colombia* (Cali: Carvajal, 1982) 9.

<sup>39</sup> Sandra Kuntz Ficker, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* (México: El Colegio de México, 2016) 122.

<sup>40</sup> Hernán Horna, «Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo diecinueve y los casos del Perú y Colombia», *Iberoamericana: Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies* 242 (1994): 30.

recónditas del Estado hasta los centros de los grandes cercados europeos. No así los productos agrícolas”.<sup>41</sup>

Desde la época colonial y las primeras décadas de la vida republicana se había acumulado ya un importante conocimiento geográfico del territorio antioqueño,<sup>42</sup> que podemos entender en este contexto como un vehículo o herramienta de promoción para atraer futuros colonos e inversionistas foráneos.<sup>43</sup> De ahí que la idea de concesionar el FdeA para hacer más atractivo el proyecto en el exterior no era nueva. Un buen ejemplo de esto lo constituye la publicación del mapa de Antioquia que Carlos Segismundo de Greiff hizo imprimir en París en 1857. En él, el sueco señaló con “signos especiales la situación de los más importantes minerales de oro, plata, cobre, etc [...]”.<sup>44</sup>

Asimismo, Kuntz sugiere que la necesidad de generar interés de inversionistas extranjeros también fue un objetivo común en toda la industria ferrocarrilera de América Latina.<sup>45</sup> En el caso antioqueño dicha necesidad se vio reflejada en el envío constante de apoderados y representantes tanto del gobierno regional como de la empresa misma a Europa. Uno de los ejemplos más claros lo constituye el préstamo firmado con la parisina Credit Financier et Industriel que concretó, según las actas de la Junta Directiva, la Asamblea Departamental de Antioquia para el ferrocarril en 1913.<sup>46</sup>

Durante el tercer periodo presidencial de Tomás Cipriano de Mosquera (1863-1864) se dispuso la Ley 40 de 1864, cuyo objetivo principal era el de lograr mejoras materiales a lo largo del país a través de la promoción de compañías anónimas. Entre dichas mejoras que se querían fomentar se encontraba “la apertura de una buena vía de comunicación entre la ciudad de Medellín y el Río Magdalena”.<sup>47</sup>

---

<sup>41</sup> Francisco Javier Cisneros, *Ferrocarril de Antioquia (Estados Unidos de Colombia): memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa (Estado de Antioquia)* (Medellín: ITM, 2003) 43. (En adelante este trabajo conservará la ortografía original de las fuentes)

<sup>42</sup> Algunos de los estudios que aportaron a dicha acumulación de conocimientos geográficos fueron la *Sucinta relación de lo ejecutado en la visita a Antioquia* de Juan Antonio Mon y Velarde a finales del siglo XVIII; *La Minería en la Nueva Granada* de Pedro Nisser (1834) y *Sobre la distribución y colocación de las tierras baldías que se han concedido al Estado soberano de Antioquia* de Carlos Segismundo de Greiff (1860).

<sup>43</sup> Jorge Arias de Greiff, "El mapa de la provincia de antioquia", *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 27.103 (1971): 1. <https://cutt.ly/ZeAOXFMR> (29/09/2021).

<sup>44</sup> Arias de Greiff 1.

<sup>45</sup> Kuntz 21.

<sup>46</sup> “Empréstito francés”, Medellín 17 de diciembre de 1915. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 30, Acta 22, ff. 168-169.

<sup>47</sup> Colombia, *Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la ley 13 de 1912*, Vol. XXI (Bogotá: Imprenta Nacional, 1931) 104.

Esta intención dio pie dos años más tarde a la aprobación de la Ley 78 de 1866 del estado soberano de Antioquia, bajo el gobierno de Pedro Justo Berrío, por la cual “Se autoriza competentemente al Poder Ejecutivo del Estado para fomentar la apertura de un camino carretero o de rieles, que ponga en comunicación a la ciudad de Medellín con un río navegable por la vía que estime mas aparente”.<sup>48</sup>

El primer contrato para construir un ferrocarril fue firmado en 1874 por Recaredo Villa como presidente del estado de Antioquia y Francisco Javier Cisneros como contratista. La idea inicial consistió en tender una vía férrea de aproximadamente 150 kilómetros desde las orillas del Magdalena hasta Aguas Claras en Barbosa, y complementar la comunicación hasta Medellín por medio de vías carreteables.<sup>49</sup>

No obstante, las obras fueron suspendidas en varias ocasiones debido al incumplimiento parcial de ambas partes, a las dificultades económicas derivadas de las guerras civiles, la inestabilidad política y la insalubridad del trópico que diezma constantemente las cuadrillas de trabajadores.<sup>50</sup> Esta situación forzó numerosas renegociaciones contractuales entre Cisneros y el Estado que dejaron como resultado, tras once años, 48 kilómetros construidos de los 160 contratados con un costo por kilómetro tres veces mayor al pactado inicialmente.<sup>51</sup> Pese a todo, en este periodo Cisneros pudo dejar como saldo positivo y en operación el muelle y la escollera de Puerto Berrío, las estaciones de Sabaletas, La Malena, San Antonio y Pavas; además, un telégrafo de 200 kilómetros de extensión entre Puerto Berrío-Medellín, un hospital, un hotel, y algunos talleres ferroviarios.<sup>52</sup>

En 1885 Cisneros fue definitivamente desvinculado de la obra, y la dirección del proyecto quedó a cargo del Estado y bajo la administración de Baltasar Botero.<sup>53</sup> Al año siguiente las obras quedaron suspendidas hasta 1890 en el marco del proyecto regeneracionista precedido por Rafael Núñez y Miguel Antonio Caro, concretados con el establecimiento de un nuevo Estado centralista,

---

<sup>48</sup> José María Bravo Betancur, «Epopéya del ferrocarril de Antioquia», *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia*, 266 (2003): 600-601.

<sup>49</sup> Juan Santiago Correa Restrepo, *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia*, 2.<sup>a</sup> ed. (Bogotá: CESA. Colegio de Estudios Superiores de Administración, 2012) 37.

<sup>50</sup> Para una cronología más detallada sobre la historia del Ferrocarril de Antioquia, véase: Echeverri, *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: Estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado Soberano de Antioquia en 1874*.

<sup>51</sup> Alberto Mayor Mora, *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia* (Bogotá: Banco de la República, 1999) 31.

<sup>52</sup> Correa 50.

<sup>53</sup> González Gómez, Guarín Flórez y Echeverri Posada 8.



la promulgación de la Constitución de 1886, la desaparición del estado Soberano de Antioquia y su transición al estatus de departamento.<sup>54</sup>

En el medio de este periodo hubo algunos intentos por reanudar las obras y mejorar su rentabilidad, que era muy insuficiente hasta entonces en comparación a los resultados financieros esperados por la empresa. Para hacernos una idea, de los \$15.000 presupuestados como ingresos en 1888 solo se obtuvieron \$5.672, según Gabriel Poveda; dicho de otra forma, en aquel año se logró un cumplimiento de apenas el 37,8%, aproximadamente, de lo esperado.<sup>55</sup> En este contexto se llevaron a cabo varias negociaciones entre 1886 y 1895 que, en todo caso, fueron estériles puesto que implicaban concesiones que iban en contra de los intereses del departamento, y por tanto, se consideraron desventajosas.<sup>56</sup>

Al momento de estallar la guerra de los Mil Días en 1899, la línea solo llegaba hasta el kilómetro 66, lo cual seguía significando un resultado muy pobre. Desde la desvinculación de Cisneros habían transcurrido ya casi 14 años, en los cuales solo se habían construido 18 kilómetros, con un promedio de 1.28 por año.<sup>57</sup>

Los trabajos de construcción se reanudaron en 1905 bajo la administración del recién creado Ministerio de Obras Públicas, es decir, ya no bajo el control departamental sino del Estado colombiano mediante la Ley 60 de 1905. Luego de este periodo, el FdeA volvió a ser una empresa departamental bajo la gobernación de Eduardo Vásquez y la superintendencia de Carlos Cock, hasta 1962 cuando se hizo efectiva su integración a la red de Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FCN) mediante la compra aprobada en la Ordenanza N° 15 de 1961 de la Asamblea del Departamento de Antioquia.<sup>58</sup>

## 2.2 Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia (1893-1911)

La Junta Directiva fue, después de la Asamblea Departamental, el órgano más importante del FdeA.<sup>59</sup> Se creó por medio de la Ordenanza número 4 del 2 de noviembre de 1893,<sup>60</sup> pero fue

---

<sup>54</sup> Correa 59.

<sup>55</sup> Gabriel Poveda Ramos, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia* (Medellín: IDEA, 1974) 53.

<sup>56</sup> Correa 63.

<sup>57</sup> Correa 73.

<sup>58</sup> José María Bravo Betancur, *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*, (Medellín: Ediciones Autores Antioqueños, 1993) 173.

<sup>59</sup> González Gómez, Guarín Flórez y Echeverri Posada 18.

<sup>60</sup> González Gómez, Guarín Flórez, y Echeverri Posada 15.

reestructurada en 1911 mediante la Ordenanza 1 del 14 de marzo, quedando constituida así: el gobernador como presidente, el secretario de Hacienda, tres ciudadanos residentes de Medellín elegidos por la Asamblea Departamental por periodos de dos años (uno por lo menos debía ser ingeniero) y dos suplentes por cada uno de los miembros.

Entre las funciones de la Junta se encontraban actividades como la inspección y control general de las obras, la contabilidad y el trabajo de las oficinas subalternas entre ellas la del gerente o el ingeniero en jefe; tomar decisiones sobre temas financieros, de infraestructura, relaciones internacionales, administrativos, y en general, los que se consideraran conveniente o urgentes.<sup>61</sup> Empero, es necesario señalar que la composición de la Junta Directiva y sus facultades pasaron por eventuales cambios, atendiendo a las necesidades propias de la institución y al contexto histórico que la influía.

### **2.3 Diagnóstico de los Tomos 19 al 37 (1911 - 1920)**

El Archivo Histórico de Antioquia, ubicado en la planta baja del Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe, es la institución encargada de conservar desde 1985 el fondo documental del Ferrocarril de Antioquia. Desde entonces, dicho fondo reposa en las estanterías del segundo piso del archivo. Específicamente, en el estante A1 (**Figura 1**) se encuentran los tomos de las Actas de la Junta Directiva entre 1893 y 1962, una de las series documentales de dicho fondo y objeto de estudio de este trabajo.

**Figura 1**  
*Demarcación y detalle de estantería*

---

<sup>61</sup> González Gómez, Guarín Flórez y Echeverri Posada 12.



*Nota.* Fuente: AHA. Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia. Fotografía del autor (20/02/2019).

La infraestructura del AHA se compone de dos plantas de almacenamiento y recuperación de los documentos y una sala de consultas. Para la conservación de la documentación cuenta con un sistema de aire acondicionado sujeto a la fuente del jardín del Palacio de la Cultura, un higrómetro que monitorea y señala constantemente los niveles de humedad relativa y temperatura. En general, los tomos de las Actas de la Junta Directiva diagnosticados se encuentran en buen estado y en condiciones adecuadas para ser consultados. Sin embargo, hemos encontrado algunos ejemplares parcialmente deteriorados. Este hecho se señala en la base de datos de inventario en la columna llamada “Estado del documento”.

Los tomos se encuentran empastados con lomos y tapa rígida (un tipo de encuadernado conocido como cartoné) (**Figura 2**) y sus hojas son rayadas. La altura y el grosor de los tomos varía significativamente. La extensión de los tomos seleccionados varía entre un mínimo de 100 (tomo 37) y un máximo de 400 páginas (tomo 35) (**Tabla 1**). Cada ejemplar fue marcado con una pegatina en su lomo y en un número en la primera página que indica su lugar en el orden consecutivo (siguiendo el curso de las sesiones de la Junta).

**Figura 2.**

*Detalle de la cubierta de los Tomos 20 y 22 de las Actas de la Junta Directiva*

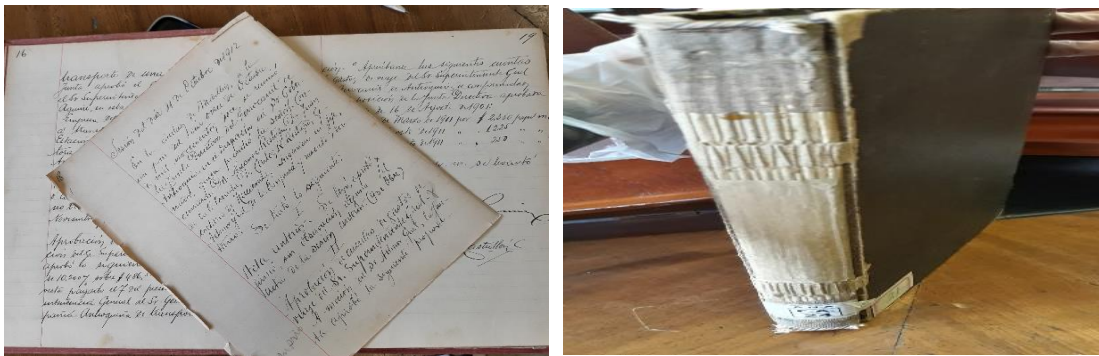


*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, series Actas de la Junta Directiva, Tomos 20 y 22. Fotografía del autor (20/02/2019).

Algunos tomos tienen daños leves cuya causa es desconocida; aun así, no presentan rastros de polillas o manchas de hongos que comprometan la información contenida. De manera que estos daños encontrados no significan pérdida total o importante de información en ningún caso. Los tipos de deterioro más comunes son: hojas ligeramente oxidadas, rasgadas o rayadas; otros casos menos comunes son hojas y lomos parcial o totalmente desprendidos. Estos últimos están presentes específicamente en los tomos 19, 23, 24 y 35 (**Figura.3**)

### **Figura.3**

*Detalles de los daños encontrados en algunos tomos*



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, series Actas de la Junta Directiva. Fotografía del autor (20/02/2019).

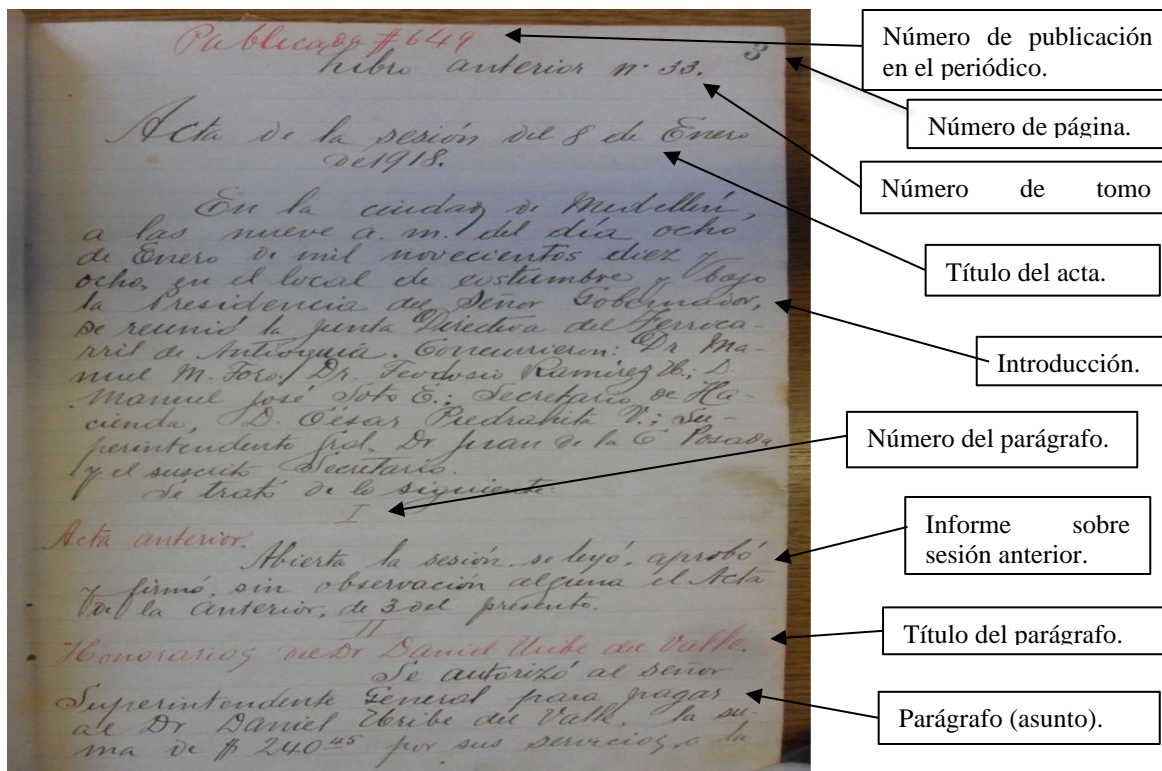
La estructura general de los tomos consta de una portada generalmente titulada “Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia Libro de actas”, el número de orden del tomo, la fecha inicial

---

y final correspondiente al mismo y, el grueso de cada uno de ellos lo conforma el compendio de actas de todas las sesiones hasta llegar a la penúltima página del cuaderno.

Asimismo, las actas cuentan con una estructura más o menos normalizada, incluso aquellas que fueron escritas en una sesión extraordinaria. La mayoría llevan una señalización que indica el número en que fueron publicadas en el periódico de la empresa (**Figura 4**). Todas las actas comienzan con un título que señala su carácter documental y la fecha en que se llevó a cabo la sesión que describe; se nombra el lugar en que sucedió y nuevamente aparece la fecha. Luego son mencionados los miembros participantes en la sesión y los puntos que fueron discutidos. Sin embargo, solo el primer punto tras ser iniciada la sesión es igual en todas las actas: el secretario informa si todos los puntos de la sesión anterior fueron aprobados o hubo alguna novedad al respecto. El resto del acta consiste en la descripción y resumen, en breves párrafos titulados y enumerados de los asuntos discutidos. Dichos párrafos son en su mayoría escuetos y poco precisos; son detallados solo en casos específicos y de cierta importancia.



**Figura 4.***Estructura de un acta de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia*

Nota. Fuente: “Acta del día 8 de enero de 1918”, AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 34, Acta 1, f. 3. Fotografía del autor (17/01/2020).

## 2.4 Descripción y valoración histórica

Una vez ha sido cumplida la finalidad administrativa de los documentos, es necesario preguntarse sobre la razón por la cual deberían ser conservados en un archivo histórico. En ese sentido, la selección y la valoración histórica responden a los efectos de la conservación permanente, evitando la destrucción de información potencialmente útil.

Las actas, por su sentido misional, dejan constancia de la existencia y revelan parte del funcionamiento institucional de la Junta Directiva y del propio FdeA. En ellas el secretario de la Junta dejaba constancia de los asuntos discutidos en cada sesión: los más habituales fueron sobre la aprobación o negación de resoluciones, solicitudes, nombramientos, proyectos, contratos y demás asuntos administrativos que permiten corroborar la importancia del ente rector de la empresa. Además, ofrece información poco habitual en otras series documentales del mismo fondo sobre acontecimientos, personas y lugares que van más allá de la propia institución. Según Heredia

Herrera, el análisis de estos valores sustanciales e informativos, que no son excluyentes, constituyen la valoración histórica.<sup>62</sup>

Este ejercicio de descripción y valoración histórica se ocupa de 18 tomos de las Actas de la Junta Directiva ubicados en el Archivo Histórico de Antioquia, comprendidos entre los tomos 19 al 37; abarcan un periodo de funcionamiento del FdeA entre los años 1911 y 1920.

<b>Tabla 1. Relación de tomos, actas y año de producción</b>			
Número de tomo	Número de páginas por tomo	Número de actas por tomo	Fechas extremas
19	152	9	1911.08.12 - 1911.10.14
20	280	19	1911.10.14 – 1912.01.17
21	300	22	1912.01.30 – 1912.06.04
22	307	25	1912.06.10 – 1912.10.03
23	302	24	1912.10.09 – 1913.02.13
24	292	30	1913.02.13 – 1913.08.06
25	190	27	1913.03.09 – 1913.11.16
26	193	24	1913.12.05 – 1914.04.24
27	191	16	1914.04.25 – 1914.08.10
28	192	25	1914.08.18 – 1915.01.19
29	190	24	1915.01.26 – 1915.07.13
30	290	38	1915.07.22 – 1916.04.04
31	300	33	1916.04.11 – 1916.11.02
32	300	31	1916.11.03 – 1917.06.05
33	300	27	1917.06.05 – 1918.01.03
34	292	32	1918.01.08 – 1918.07.16
35	400	35	1918.07.16 – 1919.03.04
36	300	37	1919.03.04 – 1919.11.22
37	100	18	1919.11.22 – 1920.04.20
<b>Total</b>	<b>4871</b>	<b>496</b>	<b>9 años</b>

Nota. Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Junta Directiva, Actas, Tomos 19-37.

<sup>62</sup> Heredia 187.

En la **Tabla 1** es posible ver la distribución de actas por cada tomo. Fueron procesadas un total de 4871 páginas que contienen 496 actas de la Junta Directiva en un periodo que abarca aproximadamente nueve años de actividad. La distribución de los tomos es indiferente a la de los años, el cambio de tomo no corresponde a un cambio de fecha como podría pensarse, sencillamente corresponde al agotamiento de las páginas en el cuaderno.

<b>Tabla 2. Número de actas de la Junta Directiva por año</b>			
Años	Fecha inicial	Fecha final	Número de sesiones por año
1911	1911.01.05	1911.08.10	70
1912	1912.01.11	1912.12.23	67
1913	1913.01.08	1913.12.19	68
1914	1914.01.02	1914.12.22	59
1915	1915.01.05	1915.12.17	49
1916	1916.01.11	1916.12.19	57
1917	1917.01.04	1917.12.13	49
1918	1918.01.03	1918.12.17	58
1919	1919.01.07	1919.12.19	52
1920	1920.01.07	1920.04.20	13
Total		<b>542 sesiones<sup>63</sup></b>	
Promedio de actas por año		<b>54</b>	
Promedio de actas por mes		<b>4.5</b>	
<i>Nota.</i> Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Junta Directiva, Actas, Tomos 19-37.			

La distribución en la **Tabla 2** (actas por año entre los tomos 19 – 37), proporciona un mejor detalle de cuan activa estuvo la Junta Directiva del ferrocarril en este periodo: se reunió en

<sup>63</sup> Este resultado es diferente al de la Tabla N° 1 porque la Tabla N° 2 comprende un periodo más extenso. Es decir, la fecha inicial fue aumentada para contar la primera sesión que se realizó en 1911; y no desde marzo como correspondía por tomo. Sin embargo, la fecha final no fue extendida de la misma forma porque sencillamente la última sesión de 1920 fue realizada el 20 de abril. Esto permitió tener un promedio más exacto de cuántas veces se reunía la Junta Directiva por año calendario.



promedio 54 veces al año y entre 4 y 5 al mes. Un promedio que supera al visto entre los tomos del 1 al 18 (1893-1910),<sup>64</sup> pese a contener un intervalo de tiempo mayor en ellos.<sup>65</sup>

Aunque solo sea una estadística que desconoce variables físicas y otras grafológicas de los tomos, por así decirlo, la comparación que señalamos sugiere un periodo de expansión paulatina del FdeA durante las primeras décadas del siglo XX. Esta idea apunta en la misma dirección que Jesús Sanz Fernández (2000) cuando se refiere al tercer periodo de expansión ferroviaria de Iberoamérica, especialmente en América Central y los Andes entre 1901 y 1915, cuando dichas regiones doblaron la longitud de sus líneas.<sup>66</sup>

Es necesario tener en cuenta que la inestabilidad política de Colombia, que provocó la guerra de 1885 y la guerra de los Mil Días, causó crisis y reestructuración en el capital financiero del país. Hernán Horna anota que estos sucesos y la frágil estabilidad que le siguieron fueron cruciales para el desarrollo de proyectos ferroviarios a lo largo del país.<sup>67</sup> No obstante, las mejores condiciones que trajeron consigo las primeras décadas del siglo XX permitieron que la empresa mejorara en términos de infraestructura y organización.

Así es posible evidenciarlo en las cifras extraídas de las actas del periodo estudiado. Si tomamos como ejemplo, el hecho de que en agosto de 1911 el gobernador y la Junta Directiva anunciaron, en una misma semana, la inauguración de un nuevo tramo de 16 kilómetros,<sup>68</sup> la presentación de los planos y presupuestos para la construcción de un taller de reparación en la estación Botero<sup>69</sup> y, la aprobación de una propuesta para el Banco Central de Bogotá en la que ofrecieron la renta departamental de tabaco y 100.000 en bonos a cambio de 100.000 dólares.<sup>70</sup>

Lo anterior podría considerarse directamente como un indicio de progreso puesto que la noticia sobre inauguraciones de tramos, estaciones o edificios, y la aprobación de proyectos,

---

<sup>64</sup> Exceptuando los años entre 1906-1908, en los que el Ferrocarril de Antioquia estuvo bajo administración nacional, una mirada comparativa entre ambos periodos arroja que la Junta Directiva tuvo una menor actividad entre 1893 y 1910.

<sup>65</sup> Anderson Aguirre Muñoz, «Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1893 – 1911. Descripción y valoración histórica El médico y la enfermedad, control de agentes patógenos: una aproximación desde la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia (1893 – 1911)» (Trabajo de grado en Historia, Universidad de Antioquia, 2021).

<sup>66</sup> Jesús Sanz Fernández, «Historia de los ferrocarriles iberoamericanos», *Revista Digital del Cedex* 0. 118 (2000): 100.

<sup>67</sup> Horna 31.

<sup>68</sup> «Telegrama», Medellín 12 de agosto de 1911. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 19, f. 4.

<sup>69</sup> «Taller en estación Botero», Medellín 19 de agosto de 1911. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 19, f. 16.

<sup>70</sup> «Empréstimo de 100.000 oro», Medellín 19 de agosto de 1911. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 19, ff. 18-23.

préstamos o becas son cada vez más frecuentes en las actas de la Junta Directiva entre 1911 y 1920. Asimismo, la creciente actividad de la empresa durante las primeras dos décadas del siglo XX coincide con la influencia de lo que Abel María Cano denomina “el paso del taller artesanal a la gran industria”.<sup>71</sup>

## 2.5 Valoración histórica de las Actas

A partir de un análisis del contenido de las actas de la Junta Directiva se establecieron seis unidades temáticas: **infraestructura, salud, educación, relaciones internacionales, comercio y administración y la influencia del FdeA en otras localidades**. Esta selección consiste en la agrupación de los temas discutidos con mayor frecuencia a lo largo de 496 sesiones de la Junta Directiva.

Además, complementamos la valoración histórica de las actas con un acercamiento cuantitativo que consistió en el conteo de palabras claves relacionadas con dichas unidades temáticas. La frecuencia con que estas aparecen se convierte en un indicador de las tendencias de dichos temas durante el periodo seleccionado. Con esta valoración buscamos comprender mejor —y hasta donde las mismas actas lo permitan— la historia del FdeA y su relación con el desarrollo económico, político y social del departamento. Este estudio podría representar un aporte significativo para la apertura de nuevas líneas de investigación en Historia regional.

La delimitación de dichas unidades temáticas y la selección de palabras claves no deben ser interpretadas como una regla a la que la Junta Directiva se ceñía. Dicho de otra forma, la selección de los temas y las palabras claves son tan solo una forma, entre muchas otras posibles, de analizar la información extraída de las actas. Incluso, es normal que los límites entre un tema y otro se tornen difusos en algunas situaciones específicas.

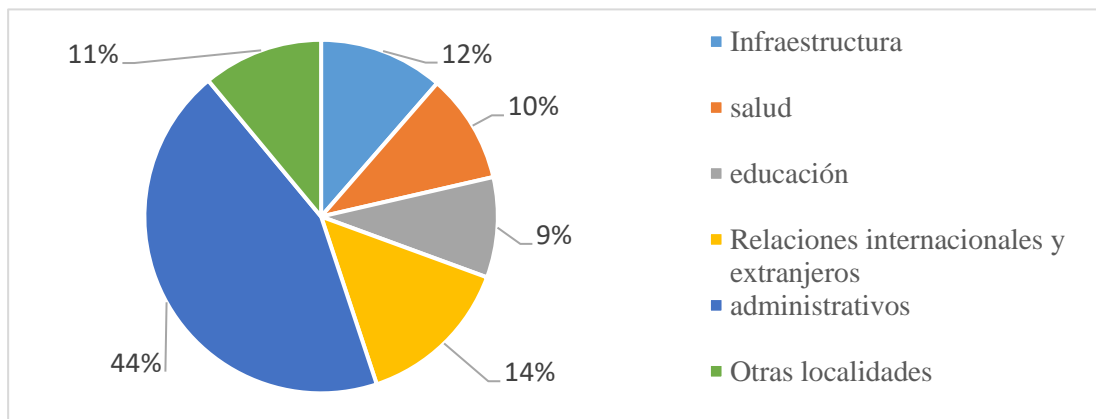
Igualmente, es necesario hacer énfasis en el carácter heterogéneo y rutinario de la serie documental y los temas que en ellas se encuentran. La actividad misma de la empresa, la escasa normalización en el contenido de las actas, los cambios de secretario de la Junta, la inestabilidad económica de la región y la necesaria diversificación en el mercado de transporte son algunos de los aspectos que explican la enorme variedad de los datos extraídos y temas abordados

---

<sup>71</sup> Abel María Cano y otros, «La industrialización en Antioquia: el Ferrocarril de Antioquia desde su interior a comienzos del siglo XX. Nombramiento del primer Auditor», *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe* 39 (2019): 9. <https://doi.org/10.14482/memor.39.330.9861> (20/02/2021).

**Figura 5.**

*Porcentaje de los temas abordados por la Junta Directiva, 1911-1920*



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Junta Directiva, Actas, Tomos, 19-37.

Entre agosto de 1911 y abril de 1920 se llevaron a cabo 496 sesiones de la Junta Directiva del FdeA, en las cuales, los temas administrativos fueron, por un amplio margen, los de mayor discusión con un 44%. Sin embargo, es posible ver en la **Figura 5** que el resto de las unidades temáticas seleccionadas tienen porcentajes muy similares.

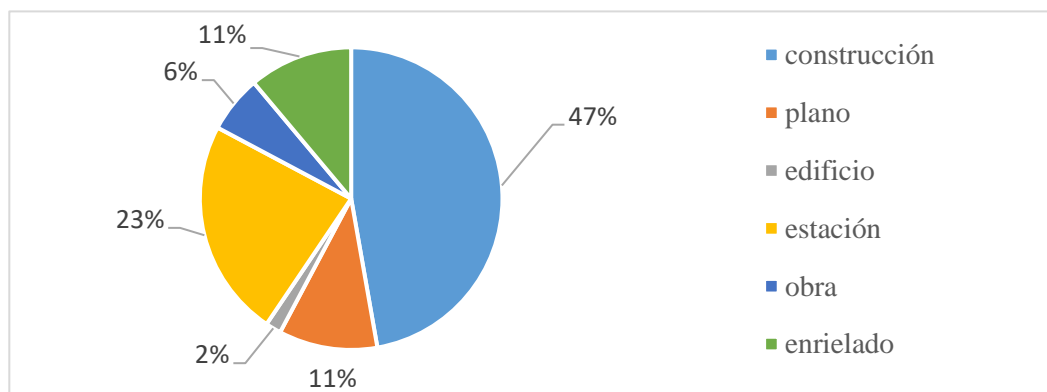
### **2.5.1 Infraestructura**

Desde los primeros años del FdeA su avance, en términos de infraestructura, fue lento y accidentado. En sus memorias, Cisneros apuntó que “Siempre es, como dice muy bien el Dr Lardner, un problema complicado y de difícil solución el trazo de una línea; pero lo es mucho más en comarcas desiertas, donde el suministro de víveres tiene que hacerse desde grandes distancias y á espaldas de peones; donde es indispensable vivir á la intemperie; donde no hay cartas geográficas que puedan servir de guía, y donde todo tiende á destruir la salud y á hacer la vida extraordinariamente trabajosa”.<sup>72</sup>

<sup>72</sup> Cisneros 86.

**Figura 6.**

*Porcentaje de tema relativos a la infraestructura abordados por la Junta Directiva, 1911-1920*



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 19-37.

Como lo evidencia la **Figura 6**, las variables seleccionadas aparecen usualmente entre las actas en informes, telegramas o notas que avisan sobre la construcción, inauguración o levantamiento de planos, tramos de vía u otros edificios pertenecientes a la empresa. Asistimos a un periodo en el que la prioridad fue sobrepasar las dificultades que Cisneros señalaba en aquella anotación y cumplir cuanto antes con el objetivo principal: terminar ambas secciones (Porce y Nus) que componían el trayecto entre Puerto Berrío y Medellín. De hecho, es durante este periodo que se logra llevar el ferrocarril hasta la capital antioqueña.

En 1911 la empresa ya contaba con las estaciones terminales de la sección del Nus habilitadas, pudiéndose hacer viajes sin interrupción entre Puerto Berrío y Cisneros.<sup>73</sup> Sin embargo, la sección del Porce apenas contaba con un pequeño tramo entre Botero y Barbosa, punto desde el que se comienza a tener registro en los tomos objeto de valoración.

En 1912, mientras comenzaba la construcción del tramo entre Hatillo y Girardota pertenecientes a la sección del Porce, al mismo tiempo la Junta Directiva discutía sobre este tema y lo señalaba como prioritario en el acta. Tanto así que en aquella ocasión los directivos autorizaron el traslado de 250 trabajadores al sitio y discutieron sobre las negociaciones de dos préstamos con diferentes entidades; cuyos recursos serían destinados exclusivamente a dicha construcción.

A propósito, el entonces superintendente general Carlos Cock señaló unos meses después durante una de las sesiones que “es negocio bueno e indicado muy claramente la consecución del

<sup>73</sup> Bravo 103.

dinero suficiente y en las mejores condiciones que sea posible, para terminar en el curso de este año, el trayecto del ferrocarril comprendido entre Barbosa y Girardota, con el fin de darlo al servicio público”.<sup>74</sup>

El mismo año se adelantaron otras obras importantes en diferentes zonas como las estaciones de Bello, La Libia,<sup>75</sup> Guayaquil (posteriormente renombrada Medellín), los estudios en La Quebra y otros edificios considerados menores como bodegas, almacenes o casas. De ahí que sea posible saber que el avance en materia de infraestructura no fue lineal, pero sí sistemáticos y constante.

La atención a más frentes de obra y su logística obligó la creación de más secciones de ingenieros que funcionaban como grupos de trabajo asentados en el sitio de las obras y cuyo objetivo era completar planos topográficos, explorar el terreno adyacente en búsqueda de otras alternativas para el trazado y alistar datos técnicos pertinentes sobre el terreno.<sup>76</sup>

Concluido el objetivo principal de conectar a Medellín con Puerto Berrío, aún quedaban varios pendientes en materia de infraestructura y por eso las discusiones sobre el tema no acabaron en 1914 cuando se inauguró la estación terminal. Entre estos pendientes, quedaba todavía por terminar los edificios auxiliares en la sección del Porce, mejorar o conservar los que ya existían de la sección del Nus y, principalmente, resolver el paso de la Quebra.

En su tesis de grado *El paso de la Quebra en el Ferrocarril de Antioquia* presentada en 1899, Alejandro López Restrepo definió el problema de la Quebra<sup>77</sup> así: “Del punto mencionado —el punto más bajo de la cresta de la cordillera central— á donde podría llegarse con pendientes no mayores de 3%, ó sea la quebrada de Santabárbara, a la cima de la Quebra, hay un desnivel de 440 metros, que en distancia correspondiente de 3,500 metros próximamente nos daría una

---

<sup>74</sup> “Telegrama”, Medellín 11 de mayo de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 21, ff. 243-245.

<sup>75</sup> El paraje La Libia fue el lugar elegido por el superintendente general Juan de la Cruz Posada para la construcción de una estación provisional llamada Acevedo, cuyo nombre fue puesto en memoria de Arturo Acevedo, quien fue gerente del Ferrocarril de Antioquia durante la presidencia de Rafael Reyes. Véase en “Estación Acevedo”, Medellín 3 de noviembre de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 25, ff. 144-145.

<sup>76</sup> “Trabajos en la Quebra”, Medellín 13 de agosto de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 22, ff. 181-183.

<sup>77</sup> Tramo de la cordillera central que separa las hoyas de los ríos Porce y Nus. Marcaba un punto extremo y divisorio entre las dos secciones del Ferrocarril de Antioquia que llevan nombre de ambos ríos respectivamente.

gradiente de 12%. Ese es, reducido á su más simple expresión, el problema de la Quiebra [...] es decir, el ascenso de la cordillera”.<sup>78</sup>

El primer registro que aparece en las actas seleccionadas sobre el problema de La Quiebra es en la sesión del 10 junio de 1912 en donde informa de un anexo a los estudios topográficos de La Quiebra que ya existían. No obstante, durante la década que corresponde a este estudio hubo algunos adelantos importantes que prepararon el terreno para la solución definitiva que llegó en la década siguiente: la creación de una sección de ingenieros ocupada en los estudios en la zona;<sup>79</sup> una cantidad importante de informes de la comisión nombrada para asesorar a la Junta Directiva, la creación de una sección para el trazado,<sup>80</sup> y la extensión de ambas líneas férreas hasta los puntos extremos del futuro túnel. Dicha extensión, implicó la construcción de dos nuevas estaciones terminales en ambos extremos de las divisiones del Porce<sup>81</sup> y del Nus.<sup>82</sup> Hasta ese momento, la única solución que se había encontrado para unir ambas secciones era un carretable de 28 km. entre Cisneros y Botero.

### 2.5.2 Salud

En temas de salud la empresa afrontó desde el comienzo un clima malsano y de enfermedades tropicales. Esto representó uno de sus principales problemas, porque afectó directamente a la mano de obra disponible para las labores de construcción. Cisneros menciona en sus memorias que “En las épocas de transición de verano á invierno ó viceversa, el temperamento se hace malsano, especialmente en los parajes húmedos, cálidos y bajos, en que las fiebres paludeas son frecuentes y á veces graves”.<sup>83</sup> Es por esta razón que los dispositivos sanitarios y los hospitales fueron una necesidad urgente durante mucho tiempo.

---

<sup>78</sup> Alejandro López Restrepo, *El Paso de la Quiebra en el Ferrocarril de Antioquia* (Medellín, Escuela Nacional de Minas, 1899), <https://onx.la/8ecdb> (20/02/2021)

<sup>79</sup> “Creación de una sesión de ingenieros para el estudio topográfico de la Quiebra”, Medellín 10 de junio de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 22, ff. 13-15.

<sup>80</sup> “Organización de la sección de trazo en la Quiebra”, Medellín, 26 de enero de 1915. AHA, Medellín Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 29, ff. 5-6.

<sup>81</sup> “Visita del Sr Presidente de la República y Ministro de Obras Públicas”, Medellín 16 de marzo de 1918. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 34, ff 106-107.

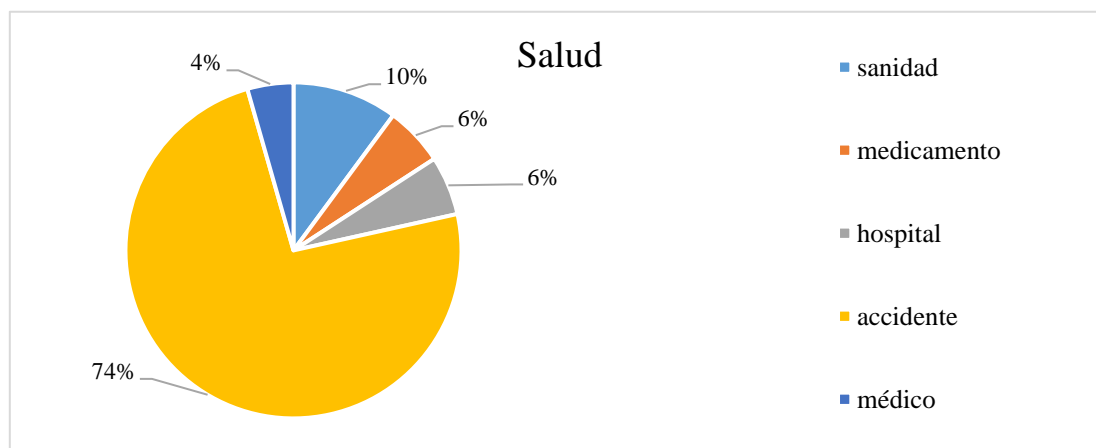
<sup>82</sup> “Inauguración de «El Limón»”, Medellín 26 de marzo de 1920. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 37, f. 87.

<sup>83</sup> Cisneros 35.

La empresa buscó mitigar las enfermedades que “se contaban como artículos de un almacén y se medían sus efectos y alcances, entendiéndolas como problemas de rendimiento y producción”.<sup>84</sup> Como veremos la designación de médicos residentes en localidades cercanas a los lugares de operación fue una de las primeras formas empleadas por la empresa para institucionalizar un departamento médico. El objetivo de esta estrategia era la mitigación de las enfermedades y los accidentes que diezaban la mano de obra y de paso aumentaban los sobrecostos en tratamientos e incapacidades.

**Figura 7.**

*Porcentaje de temas relativos a la salud abordados por la Junta Directiva, 1911-1920*



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 19-37

Los problemas de salud pública también representaban una preocupación para la empresa. Así lo deja ver un informe en el que el inspector de policía de Cisneros expone que “[...] los graves males que están causando al personal de la empresa, en la zona de la línea, las mujeres de vida pública atacadas de enfermedades venéreas o sifilíticas”.<sup>85</sup> Esto obliga a los directivos a aprobar la asignación de un médico de la empresa en la localidad, además de pedirle a los concejos de Puerto Berrío, Yolombó, San Roque y Santo Domingo que “provean sus hospitales de una sala adecuada para el examen de dichas mujeres y que apropien en sus presupuestos las sumas necesarias para atender a la curación”.<sup>86</sup>

<sup>84</sup> Libia Josefa Restrepo de Quintero, *La práctica médica en el Ferrocarril de Antioquia 1875-1930* (Medellín: La Carreta Editores, 2004) 82.

<sup>85</sup> “Informe de una comisión sobre sanidad”, Medellín, 12 de junio de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 22, ff. 16-17.

<sup>86</sup> “Informe de una comisión sobre sanidad”, Medellín, 12 de junio de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 22, ff. 16-17.

El FdeA participó en otros proyectos relacionados a la salud como la ampliación del Hospital de San Rafael (1912),<sup>87</sup> la formación de una comisión sanitaria en Puerto Berrío (1914),<sup>88</sup> la modernización del Hospital San Vicente de Paúl (1919),<sup>89</sup> y un proyecto de sanificación en Cisneros.<sup>90</sup> Cabe mencionar también que la actualización en términos de conocimientos médicos fue otro asunto que requirió la atención del ferrocarril. De hecho, la Junta aprobó en 1917 un pago de suscripción anual a la revista *Jurnal Medical Francais* para el Hospital de Copacabana con el objetivo de que su personal médico estuviera al tanto de las novedades en materia de medicina.<sup>91</sup>

Los accidentes en la vía y zonas de trabajo fueron desde el principio uno de los temas más recurrentes y diversos en las sesiones de la Junta Directiva (**Figura 7**). El caso más significativo durante estos años fue el llamado “Sinistro de Montecristo”,<sup>92</sup> tanto por su importancia mediática como administrativa. Más allá de los detalles anecdóticos, lo que realmente tuvo un impacto considerable fueron los cuestionamientos sobre posibles errores de diseño y construcción de aquel tramo, además de presuntas prácticas cuestionables por parte de la directiva como la negligencia en el mantenimiento de las vías, o incluso, malas prácticas del reglamento interno de accidentes de trabajo que se había aprobado años atrás. Todo esto había sido importante según el cubrimiento hecho por la prensa de la época durante todo el mes de febrero de 1916.<sup>93</sup> Asimismo, la preocupación de la Junta Directiva de que sus prácticas cuestionables se dieran a conocer se hace evidente en las actas.<sup>94</sup>

En general, los registros de defunciones en el FdeA entre los años 1874-1929 sugieren que fueron más frecuentes las muertes por accidente de trabajo que por enfermedad. Por ejemplo, entre los años 1909 y 1923 se registraron 34 muertes por enfermedades como la fiebre perniciosa, cachexia palúdica, neumonía y disentería; mientras que en ese mismo periodo de tiempo se

---

<sup>87</sup> “Ampliación del edificio del Hospital de San Rafael” Medellín, 20 de octubre de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 22, ff. 286.

<sup>88</sup> “Comisión sanitaria para Puerto Berrío” Medellín, 7 de mayo de 1914. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 27, ff. 21-22.

<sup>89</sup> “Hospital de San Vicente de Paúl” Medellín, 25 de marzo de 1919. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 36, f. 34.

<sup>90</sup> “Sanificación de Cisneros” Medellín, 12 de junio de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 22, f. 31.

<sup>91</sup> “Suscripción de revista científica extranjera”, Medellín, 13 de febrero de 1917. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 32, f. 133.

<sup>92</sup> Sucedió en la mañana del 10 de febrero de 1916. Este hecho, incluso fue noticia durante varias ediciones en algunos periódicos de la ciudad como *El Espectador* o *El Correo Liberal*.

<sup>93</sup> “El siniestro de «Montecristo»”, *El Espectador* (Medellín) 10 de febrero de 1916: 3.

<sup>94</sup> “Sinistro de Montecristo”, Medellín, 22 de febrero de 1916. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 30, ff. 231-232.



registraron 47 defunciones relacionadas a accidentes de trabajo.<sup>95</sup> No obstante, como lo menciona Libia J. Restrepo es posible que estos datos incluidos, los extraídos de las actas, sean imprecisos debido a que con frecuencia los obreros preferían consultar a yerbateros o curanderos de las zonas aledañas antes que al médico del ferrocarril. Incluso, cita un informe del superintendente en el que este asegura que “[...] todavía en 1920 los obreros se escondían mientras pasaban las campañas de vacunación contra la viruela.”<sup>96</sup> De ahí que ni si quiera la Junta misma podía tener el control efectivo, ni saber con exactitud cuántos afectados por enfermedades había.

### 2.5.3 Educación

Como sabemos, el ferrocarril fue resultado de la modernización que comenzó su desarrollo en Europa y fue replicada en Latinoamérica durante el siglo XIX. Responder al llamamiento de la Revolución Industrial implicó, además del desarrollo material, una carrera intelectual como respuesta al desafío. Es la educación de la sociedad la que sostiene al proceso de modernización. Esta es, a grandes rasgos, la relación que debemos trazar entre el FdeA y la Escuela Nacional de Minas (ENM).<sup>97</sup> Una empresa de tales ambiciones no podía depender solamente de técnicos extranjeros o mano de obra no cualificada. De manera que “el Estado se vio precisado a buscar el desarrollo de la educación de tal manera que pudieran formarse en el país (o en el departamento) los técnicos requeridos para la obra [...]”.<sup>98</sup>

#### **Figura 8.**

*Porcentaje de temas relativos a la educación abordados por la Junta Directiva, 1911-1920*

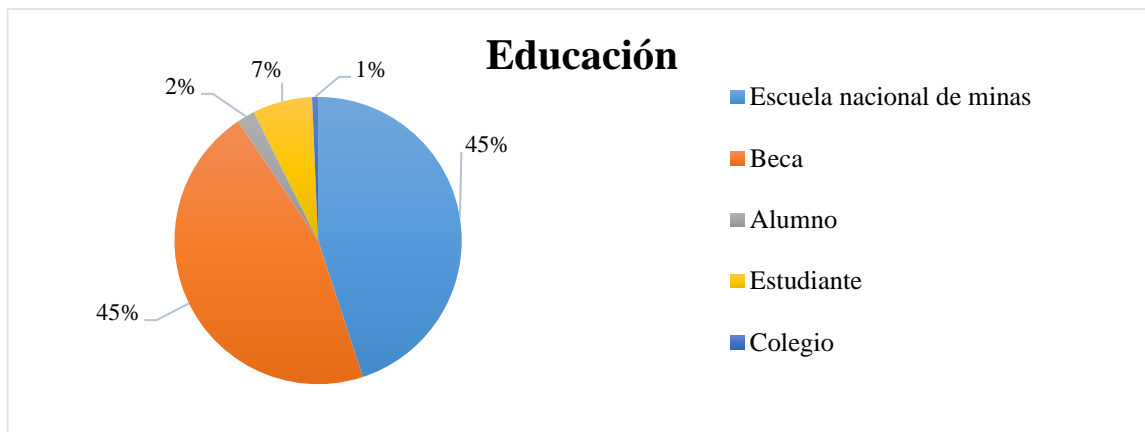
---

<sup>95</sup> Restrepo de Quintero 98.

<sup>96</sup> Restrepo de Quintero 79.

<sup>97</sup> Para comprender la iniciativa que significó la ENM y su estrecha relación con el Ferrocarril de Antioquia, debemos comentar brevemente la enseñanza que Mariano Ospina Rodríguez le dejó a sus hijos Tulio y Pedro Nel, ambos fundadores de la ENM. El fundador del Partido Conservador Colombiano buscó reducir la enseñanza de las profesiones tradicionales como el derecho, la teología o la medicina y aumentar el alcance de las “ciencias útiles” porque consideraba a las primeras como un obstáculo para el progreso nacional. Es por esta razón que mientras sus hijos estudiaban en la Universidad de California, Mariano les aconsejaba desde la distancia que “[...] Religión y moral, cuanta les quepa en el alma y el cuerpo; ciencia aplicable y aplicada, muchísima; idiomas vivos, bastante; ciencia puramente especulativa, literatura e idiomas muertos, algo; novelas y versos, nada” (Estanislao Gómez Barrientos, «Don Tulio Ospina», *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia* 5. 6-8 (1923): 254.

<sup>98</sup> González Gómez, Guarín Flórez y Echeverri Posada 6.



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 19-37

Con la idea anterior y los porcentajes presentados en el (**Figura 8**), asistimos a la estrecha relación que buscó unir ambos estadios de la modernización (material e intelectual) a través de la educación. Por ejemplo, El túnel de la Quiebra, producto de la tesis de Alejandro López I.C fue, por muchos años, la materialización y el referente más distinguido de aquella unión entre empresa e institución educativa.

El gobierno departamental también tuvo una participación importante en aquella relación, puesto que amplió el alcance del proyecto mediante decretos y ordenanzas. Verbigracia, con el decreto 395 de 1904, el gobierno departamental creó varias becas para estudios en la ENM con el fin de estimular la preparación de personal que pudiera contribuir al desarrollo del departamento. Asimismo, con el decreto 72 de 1911, aquellas becas fueron enfocadas al desarrollo del FdeA. Es por esta razón que al ferrocarril se le consideró por mucho tiempo como “gran impulsador de la educación y de la formación de importantes ingenieros, que más adelante prestaron sus invaluable servicios a la Empresa y al país en general”.<sup>99</sup> Estas becas eran financiadas por la propia empresa y los aspirantes debían enviar una solicitud formal a la Junta Directiva, que tenía designada una comisión encabezada por el secretario de hacienda para su estudio y selección.<sup>100</sup> Según las actas, cada trimestre se hacía un seguimiento minucioso en el rendimiento y las calificaciones de los becados, que podían ser suspendidos o despojados del beneficio teniendo que pagar alguna fianza por el incumplimiento de sus deberes.<sup>101</sup>

<sup>99</sup> Bravo 96.

<sup>100</sup> “Adjudicación de becas en la Escuela de Minas”, Medellín, 7 y 8 de enero de 1914. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 26, ff. 39.

<sup>101</sup> “Adjudicación de una beca en la Escuela de Minas”, Medellín, 5 y 6 de diciembre de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 26, f. 12.

De la misma manera, en las actas es posible ver que el proceso de educación de la sociedad antioqueña también fue apoyado por la empresa a través de donaciones o la exención de fletes férreos a algunas instituciones que importaban materiales e instrumentos para el uso de sus estudiantes.<sup>102</sup>

#### 2.5.4 Extranjeros y relaciones internacionales

En el imaginario popular antioqueño el ferrocarril es sinónimo de tenacidad, autonomía y “berraquera”. Valores que se sintetizan en la idea de “pujanza paisa” y que, a su vez, implican, casi de manera forzosa, la noción equívoca de autosuficiencia de la empresa y la nula participación de capital extranjero en el proyecto.

De hecho, ambas cuestiones fueron pilares en todos los rubros del proceso de modernización económica del departamento. En palabras de Rodrigo García Estrada los extranjeros “[...] aportaron una serie de innovaciones en tecnología, ideas, usos y costumbres que propiciaron el desarrollo de nuestra región”.<sup>103</sup> En el caso específico del FdeA, Correa Restrepo advierte que la empresa estuvo bajo control extranjero durante una parte importante de su desarrollo,<sup>104</sup> y que además, “[...] durante el proceso de construcción, el capital privado local estuvo ausente”.<sup>105</sup>

---

<sup>102</sup> Así, la Junta Directiva aprobó la exención del flete para un inmobiliario que la Universidad de Antioquia pretendía importar desde Estados Unidos, bajo el argumento de que “el instituto es una entidad netamente departamental y debe gozar de las mismas exenciones de la carga que transporta el departamento”. Véase en *Nota del señor rector de la Universidad de Antioquia*, Medellín, 8 de febrero de 1916. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 30, f. 211.

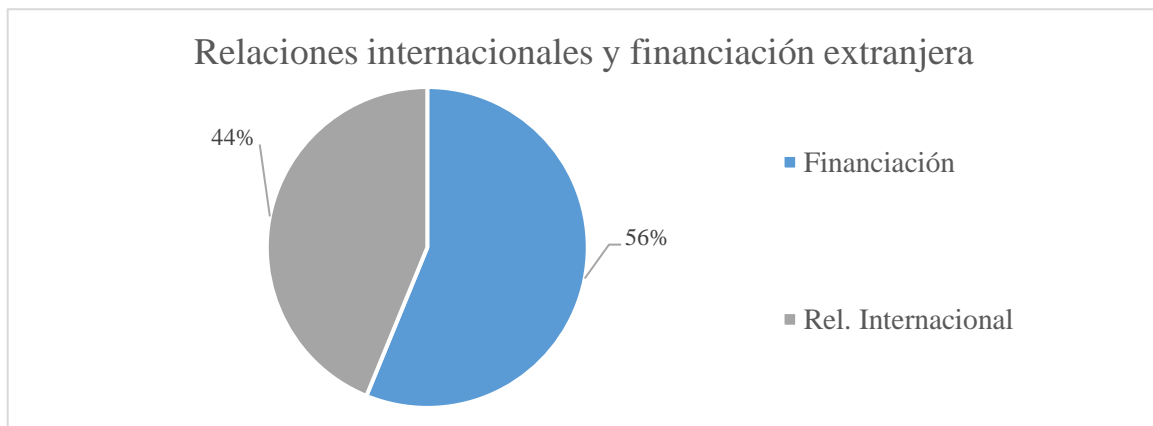
<sup>103</sup> Rodrigo De Jesús García Estrada, «Extranjeros en Medellín», *Boletín Cultural y Bibliográfico* 34. 44 (1997): 104.

<sup>104</sup> Juan Santiago Correa Restrepo, «De Puerto Berrío a la Quiebra: el ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros», *Colección Artículos y borradores de administración*, 20. (2009): 4.

<sup>105</sup> Juan Santiago Correa Restrepo, «El Ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local», *Estudios Gerenciales* 28.123 (2012): 151.

**Figura 9.**

*Porcentaje de temas relativos a las relaciones internacionales y financiación abordados por la Junta Directiva, 1911-1920*



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 19-37

A lo largo del periodo estudiado podemos ver la influencia de muchos extranjeros (y de sus descendientes) desde diferentes tipos de participación o roles al interior de la empresa. Incluso, es posible ver con frecuencia la mención de apellidos extranjeros muy conocidos por la historiografía antioqueña: como Greiff y Cock, la mayoría de ellos en cargos superiores como ingenieros, administrativos o interventores.<sup>106</sup>

Las actas también proporcionan una idea, aunque pobre en muchos aspectos, de las actividades de la empresa de cara al mercado internacional. Por ejemplo, en la sesión del 21 de marzo de 1916 se informa sobre algunas notas enviadas por la directiva a varias casas de la costa atlántica colombiana “solicitándoles las condiciones en las que celebrarían un contrato con la empresa por el término de seis meses [...] para el transporte directo de carga del FdeA de Puerto Colombia a Puerto Berrio”,<sup>107</sup> con el objetivo de asegurar la importación y exportación de mercancías en buques de gran calado a través del río Magdalena.<sup>108</sup>

<sup>106</sup> Véase una lista más detallada sobre los primeros extranjeros que llegaron a trabajar en el Ferrocarril de Antioquia en: Aquiles M. Echeverri, *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: Estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado Soberano de Antioquia en 1874* (Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 1974) 100.

<sup>107</sup> “Renuncia del Dr. Carlos Cock”, Medellín, 18 de octubre de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 25, f. 117.

<sup>108</sup> Cuatro días después se decidieron por la renovación contractual con la transportadora de Alexander Herman Berg que llevaba un año sirviendo de conexión fluvial entre el Ferrocarril de Antioquia y el de Bolívar.

Por otra parte, como podemos ver en la **Figura 9** la mayoría de los asuntos alusivos a relaciones internacionales de la empresa tuvieron que ver con financiación, empréstitos o correspondencia con los agentes representantes ante casas banqueras de otros países. Uno de los casos más relevantes de este periodo fue el préstamo con la casa parisina Credit Financier et Industriel firmado el 25 de octubre de 1912 en plena Primera Guerra Mundial. La entrada de estos capitales extranjeros significó un alivio a la falta de recursos y le dio continuidad al proyecto como lo sugirió la Junta Directiva al agradecerle a un representante del banco parisino en una carta donde expresan que “El Departamento de Antioquia ha encontrado en Ud un servidor competente [...] a cuyas sabias gestiones debe el haber podido salir con bien de una situación delicada y escapar así de los peligros tan graves en que impensadamente se vio envuelto”.<sup>109</sup>

### 2.5.5 *Administrativo*

Según indica la **Figura.10**, alrededor del 44% de los asuntos apuntados por el secretario tienen que ver con gestiones administrativas. Sin embargo, esta estadística puede resultar confusa principalmente por dos razones. En primer lugar, debemos dimensionar la complejidad y la heterogeneidad que encierra en sí misma la fuente (las actas) y nuestra clasificación temática. De hecho, casi todas las acciones que realizó la Junta con relación a la clasificación que trabajamos también tuvieron un vínculo administrativo, en tanto que su gestión, en muchos casos, implicó trámites de este tipo. Por esta razón los límites entre las clasificaciones se tornan difusos en muchos aspectos. En segundo lugar, el crecimiento de la empresa durante este periodo fue especialmente complejo, ya que administrativamente no se contaba con las herramientas para solventar los desafíos que naturalmente este traería. A raíz de esto se escribieron una gran cantidad de reglamentos internos que, además, sufrieron constantes cambios entre una versión y otra en intentos de solventar una situación o prevenir otra. Lo anterior devela el esfuerzo de la directiva por normalizar todos sus procesos y ajustarse a los cambios que obligan el crecimiento. Por ejemplo, establecer un reglamento de contabilidad implicó toda una logística de organización de los archivos que comenzó en 1912,<sup>110</sup> posteriormente se nombró una comisión que estudió y modificó el

---

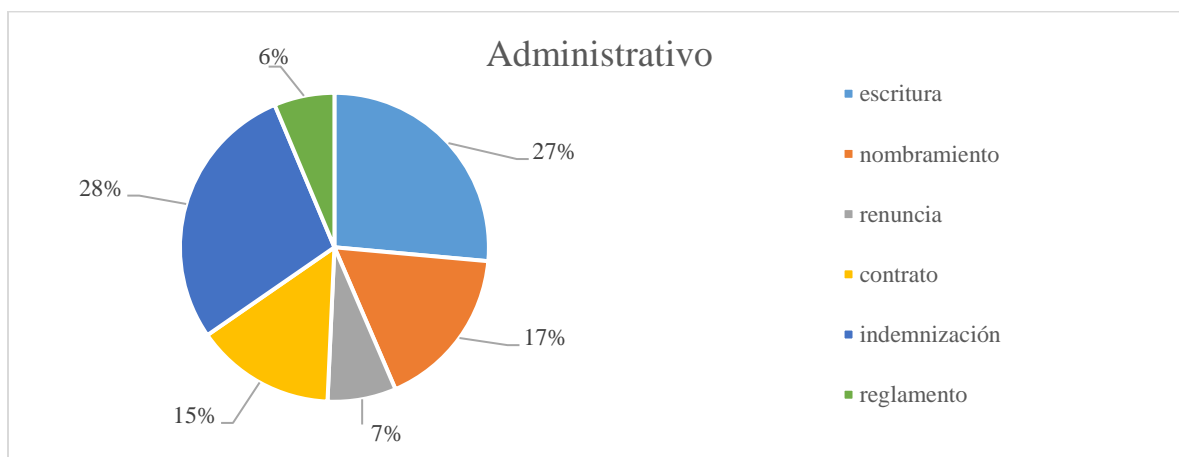
<sup>109</sup> “Cartas del Dr Champeau. Informe de una comisión”, Medellín, 26 de septiembre de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 25, ff. 78-79.

<sup>110</sup> “Reorganización de la contabilidad”, Medellín, 27 de enero de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 20, f. 277.

proyecto inicial<sup>111</sup> y, finalmente, en 1913 publicó una versión definitiva.<sup>112</sup> Esto mismo ocurrió con al menos otros 16 proyectos con los que la Junta Directiva intentó regular procesos como el bodegaje, los accidentes de trabajo, las sanciones disciplinarias, el servicio en estaciones, etc.

### Figura.10

*Porcentaje de temas relativos a los trámites administrativos abordados por la Junta Directiva, 1911-1920*



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 19-37

Otro punto importante acerca del rubro administrativo es la flexibilidad en la forma y el tiempo de ejecución de cada trámite. Estos dos aspectos dependían mucho del contexto en el que se producían y la urgencia con que se debía tramitar el asunto. Los nombramientos, por ejemplo, dependían del tipo de cargo que se requería, y la complejidad de sus funciones. Normalmente bastaba con la aprobación de la Junta o la resolución directa del superintendente general.<sup>113</sup> Sin embargo, en casos muy específicos como el de la creación del cargo de fiscal, el trámite podía dilatarse al punto de requerir varias sesiones, evaluación de perfiles, e incluso, la elección a través del voto de cada miembro de la Junta.<sup>114</sup>

<sup>111</sup> “Reorganización de la contabilidad”, Medellín, 27 de enero de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 20, f. 277.

<sup>112</sup> “Reglamento de contabilidad”, Medellín, 27 de junio de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 24, ff. 220-223.

<sup>113</sup> “Escrituras”, Medellín, 25 de octubre de 1919. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 35, ff. 396-397.

<sup>114</sup> “Creación del empleo de Fiscal del Ferrocarril de Antioquia”, Medellín, 9 de agosto de 1912. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 22, ff. 172-174.

### ***2.5.6 La influencia del Ferrocarril de Antioquia en otras localidades***

Como en otras regiones del país, en Antioquia el objetivo del ferrocarril no solo fue la apertura de cara a los mercados internacionales, el crecimiento del mercado local y la participación de poblaciones rurales también fue un aspecto importante para la empresa. Las experiencias que Alejandro López Restrepo acumuló en sus años como miembro principal y asesor de la Junta Directiva del FdeA (1912 - 1916), le permitieron reflexionar al respecto. López afirmó que la falta de vías de transporte fácil y barato “tiende a reducir el mercado al abastecimiento del consumo local”<sup>115</sup> y que para romper los pequeños círculos de economías cerradas era necesario conectar el territorio entero a través de vías de transporte.<sup>116</sup> Las actas también muestran que esta preocupación no fue ajena a la empresa y a los gobiernos departamental y nacional. Es por esto que este subtítulo intenta aproximarse, desde las actas de la Junta Directiva, a los esfuerzos del FdeA por remediar dicha cuestión.

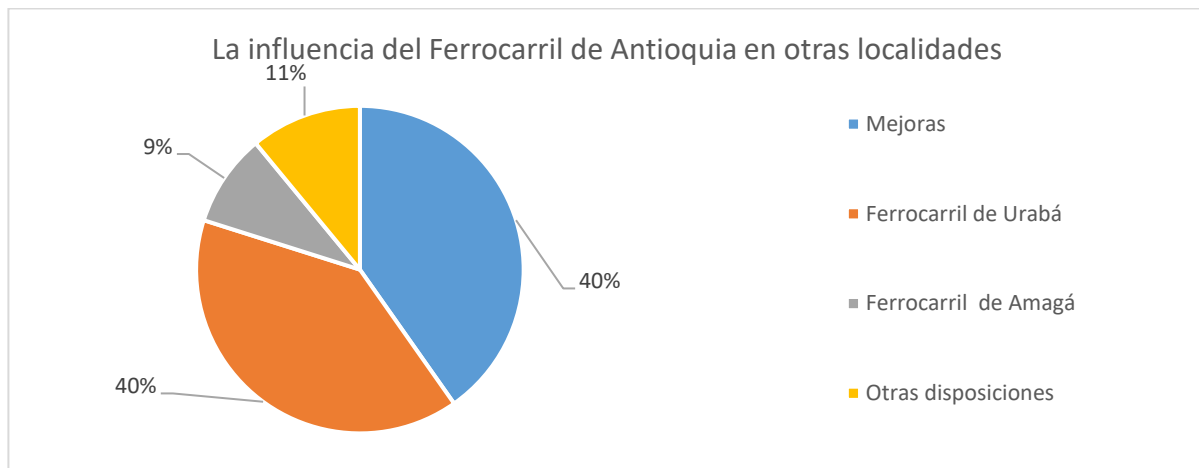
---

<sup>115</sup> Alejandro López Restrepo, *Escritos Escogidos* (Bogotá: Andes, 1976) 55.

<sup>116</sup> Restrepo 59.

**Figura.11**

*Porcentaje de temas relativos a otras localidades abordados por la Junta Directiva, 1911-1920*



*Nota.* Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 19-37

Las actas dan cuenta de la existencia de varios proyectos de conexión con subregiones o departamentos (**Figura.11**) cuya ubicación estratégica o potencial económico significaron punto atractivo para la empresa. El caso más representativo fue el de la integración directa con el Ferrocarril de Amagá, en aras de cumplir un doble propósito: unir la capital antioqueña con el suroeste del departamento y asegurar un flujo constante de carbón mineral para ser usado como combustible.

En 1913 los dirigentes de ambas empresas iniciaron un proceso de estudios y negociaciones explorando las posibilidades de una integración tarifaria o la circulación de sus trenes en ambas vías.<sup>117</sup> Empero, después de numerosas inconformidades y suspensiones del proceso, en 1916 pudieron llegar a un acuerdo satisfactorio para ambas partes como lo indica el acta del 22 de febrero de aquel año, en la se informa de un convenio de ocho puntos que fijaban precios y condiciones en el transporte de carga de una línea a la otra.<sup>118</sup>

A la par existieron otros proyectos cuya mención se hace necesaria —sin importar que fueran concretados o no durante este periodo— puesto que representaban la ambición de un logro mayor al tratar de conectar Antioquia con otros departamentos o subregiones. Los más

<sup>117</sup> “Telegrama del Sr. Ministro de Obras Públicas”, Medellín, 18 de abril de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 24, ff. 107-109.

<sup>118</sup> “Tarifa mutua entre las estaciones de los ferrocarriles de Antioquia y Amagá”, Medellín, 22 de febrero de 1916. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 30, ff. 124-126.



mencionados en las actas, fueron los proyectos de extensión hacia el departamento de Caldas a través del Ferrocarril de Amagá y el río Cauca,<sup>119</sup> a Santander mediante una nueva línea entre Puerto Berrío (río Magdalena) y Puerto Aquileo (río Carare),<sup>120</sup> y; con la subregión del golfo de Urabá a través de varias rutas cuyos estudios estuvieron a cargo del mismo FdeA en conjunto con la gobernación departamental y una comisión nacional.<sup>121</sup>

Otro aspecto importante para valorar fue la contribución al desarrollo material de muchos pueblos antioqueños por medio del transporte de tecnología, materiales y herramientas. El ferrocarril intentó, de esta manera, estimular la industrialización del sector rural, y de paso, su participación en el mercado local y regional. De manera que fue frecuente que la Junta Directiva facilitara la entrada de cargas destinadas a la electrificación o el acueducto de poblaciones rurales bajo un modelo que consistía en la rebaja de fletes férreos y la reclasificación en la tarifa de transporte de estos objetos. La solicitud radicada por la Compañía de Instalaciones Eléctricas de Jardín en la sesión del 3 de mayo de 1913 constituye un buen ejemplo de la idea anterior. En ella la junta aprueba que: “1. Dese orden a los administradores del ferrocarril en las divisiones del Nus y del Porce de que el primero liquide en la quinta clase y el segundo en la segunda de respectivas tarifas 122 bultos [...] que contienen maquinaria y accesorios para la instalación del alumbrado eléctrico del distrito de Jardín [...] 2. Concédase una rebaja del 50% en el valor del flete férreo de la carga a que se refiere el numeral anterior”.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 2 de abril de 1918. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 34, f. 126.

<sup>120</sup> “Cobro al tesoro del departamento de Santander”, Medellín, 8 de abril de 1919. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 36, ff. 63-64.

<sup>121</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 14 de noviembre de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 25, f. 171.

<sup>122</sup> “Solicitud de la Compañía de Instalaciones Eléctricas de Jardín, sobre rebaja maquinaria”, Medellín, 3 de mayo de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 24, ff. 128-129.

### 3 Aproximación al fallido proyecto del Ferrocarril de Urabá a través de las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1911-1920

#### 3.1 Antecedentes

El proceso de transformación local de los países latinoamericanos entre el periodo de la Independencia y 1880 se vio inscrito, en palabras de José Luis Romero, “en los grandes cambios económicos que sufrieron por entonces Europa y Estados Unidos”.<sup>123</sup> El impacto de esta ola modernizadora no solo afectó a las principales urbes de cada país, también llegó al campo en forma de nuevas técnicas agrícolas, pecuarias y mineras que poco a poco se convirtieron en la respuesta al “llamado internacional a la exportación”<sup>124</sup> y a las nuevas posibilidades que este ofrecía. De ahí la importancia y el interés que surgió de unir a las grandes metrópolis con la sociedad rural mediante barcos de vapor que navegaran ríos y tendidos férreos que atravesaran montañas.

En 1852 el sueco Carlos Segismundo de Greiff aseguró que la Nueva Granda estaba “llamada a ser el entrepuente del mundo entero” y que sus ventajosas minas entrarían en competencia directa con las de Australia y California.<sup>125</sup> Aunque, para él esto solo sucedería “tan pronto como una inmigración de inteligentes y honrados colonos coadyuven a la laboriosa pero escasa población indígena, en descuajar los inmensos y feraces terrenos, que se extienden con todo el brillo de una lozanía imperial hacia las márgenes de ambos Océanos: tan pronto, como con la poderosa e irresistible voluntad propia de nuestra época se proceda a la empresa que ha de confundir las olas de ambos mares [...]”.<sup>126</sup>

En el caso antioqueño fue precisamente su geografía accidentada el mayor obstáculo para el desarrollo de su economía. En sus “Apuntaciones históricas y geográficas sobre la antigua provincia de Antioquia”, al describir los terrenos que la comprenden, *el sueco* menciona que “todos los transportes se hacen en el interior, por tierra; son costosos y lentos por las multiplicadas quiebras entre los contrafuertes de la Cordillera y los caminos aún notablemente mejoras, no son ni serán propios de carruajes, sino cuando una población [...] se haya esparcido sobre todo el país

---

<sup>123</sup> José Luis Romero, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (Medellín: Universidad de Antioquia, 1999) 204.

<sup>124</sup> Romero 209.

<sup>125</sup> Carlos Segismundo de Greiff, “Apuntaciones históricas y geográficas sobre la antigua provincia de Antioquia (1852)”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 27.102 (1970): 57.

<sup>126</sup> De Greiff 57.

con uniformidad [...]".<sup>127</sup> Además, en sus Apuntamientos sobre los límites del estado de Antioquia afirma que la provincia "[...] para su independencia y progreso industrial debe extenderse a las costas de los dos mares".<sup>128</sup>

Esto quiere decir que para el sueco la clave del progreso neogranadino, y específicamente el de la provincia antioqueña, se resumía en la atracción de capital extranjero, la colonización del litoral occidental y la apertura de nuevas y modernas vías de comunicación. De ahí que la mayoría de las cartas geográficas (**Figura 12**) que levantó tenían el objetivo de ubicar y detallar territorios ricos en minerales y apropiados para el desarrollo de dichas actividades que él consideraba fundamentales para la modernización de la región.<sup>129</sup>

Aunque por mucho tiempo las alternativas de comunicación más accesibles de la región antioqueña fueron los ríos Cauca, Atrato y Magdalena, estas se limitaban al transporte fluvial y rudimentarios caminos terrestres, fue este último el que terminó siendo más importante por la construcción del FdeA después de la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, el Atrato siempre fue considerado por De Greiff como una vía fundamental para la expansión de la provincia hacia el golfo de Urabá. Del Atrato afirma en sus apuntes que su vasto territorio solo podría ser explotado por "la emprendedora industria antioqueña".<sup>130</sup> Sobre la zona del golfo comenta que para Antioquia cobraría dentro de poco "una inmensa importancia, por las ventajas que obtendrían, de protección, de movimiento industrial y comunicación directa con todos los mercados del mundo".<sup>131</sup> En otras palabras, para el sueco la colonización de la región denominada como el "bajo Atrato" y posteriormente del golfo de Urabá debía ser una prioridad para la élite política y económica de la provincia.

---

<sup>127</sup> De Greiff 57.

<sup>128</sup> Carlos Segismundo de Greiff, "Apuntamientos sobre los límites del estado de Antioquia, y sobre la conveniencia de establecer dos distritos sobre el litoral occidental (1857)", *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 27.102 (1970): 1.

<sup>129</sup> Arias de Greiff, "El mapa de la provincia de Antioquia", 1.

<sup>130</sup> De Greiff, "Apuntamientos sobre los límites", 2.

<sup>131</sup> De Greiff, "Apuntamientos sobre los límites", 3.

**Figura 12.**

*Mapa de la provincia de Antioquia publicado por Carlos Segismundo de Greiff en París, 1857*



Jorge Arias de Greiff, “El mapa de la provincia de Antioquia”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 27.103 (1971): 1-3 <https://cutt.ly/SeA8eJGs> (29.09.2021).

### **3.1.1 Ferrocarril de Urabá en los boletines oficiales, 1868-1869**

El caso de Carlos Segismundo de Greiff *aporta una mirada general sobre el interés de la élite antioqueña por conectar sus principales arterias fluviales y encontrar una salida propia al mar*. Propósito que fue *parcialmente* cumplido, como sabemos, por el FdeA. Sin embargo, las notas recopiladas en el texto *Ferrocarril de Urabá de los Boletines oficiales de 1868 y 1869* por Juan H. White en 1915 muestran que *el camino* hacia el Darién nunca dejó de ser un proyecto para Antioquia.

A finales del siglo XIX, mientras se iniciaban las conversaciones en Perú con el ingeniero Enrique Meiggs para realizar los primeros estudios del FdeA, también se comentó entre notas cruzadas de los cabildos de Medellín y Antioquia sobre la necesidad de abrir un camino hacia el Darién. En ellas el presbítero Benito Jaramillo García expresó que “desde tiempo muy atrás he delirado con un camino al Golfo del Darién, única vía que puede dar independencia comercial y política a nuestro país [...]”,<sup>132</sup> incluso afirmó que años atrás en 1847, había participado en una empresa para abrir dicho camino junto a Pedro Londoño y Corral; aunque “varias calamidades

<sup>132</sup> Juan Enrique White, *Ferrocarril de Urabá: de los Boletines Oficiales de 1868 y 1869 / datos recogidos por Juan H. White*. (Antioquia: Imprenta Municipal, 1915) 8.

domésticas nos impidieron la realización de este proyecto, y la revolución del 51 que le quitó la vida [a Londoño y Corral] acabó de trastornar nuestros planes".<sup>133</sup>

La promulgación de la Constitución de 1886 y la reformas político-administrativas del gobierno regeneracionista facilitaron aún más el control territorial de Antioquia sobre la banda oriental del río Atrato y del golfo de Urabá y, asimismo, las posibilidades de un proyecto como los mencionados anteriormente. La constitución, de tipo centralista, otorgó potestades a las asambleas departamentales para colonizar e industrializar sus zonas de influencia mediante ordenanzas y recursos propios.<sup>134</sup> Seis años después, fueron otorgadas al departamento 100.000 hectáreas de terrenos baldíos en la zona de Urabá para que desde la Asamblea Departamental se dirigiera y fomentara “la dinámica empresarial capitalista por medio de la colonización, la apertura de vías, y la construcción de líneas férreas”.<sup>135</sup>

### 3.2 El siglo XX y el nuevo proyecto del Ferrocarril de Urabá

En 1905, bajo la aprobación de la Asamblea nacional, el Ministerio de Obras Públicas firmó un contrato con Henry G. Granger mediante el cual se le encargó “la construcción y explotación de una línea de Ferrocarril del Golfo de Urabá ó Darién á la ciudad de Medellín.”<sup>136</sup> No obstante, este proyecto fracasó, como lo explica el mismo documento en su versión publicada en 1909 como consecuencia de la falta de cumplimiento por parte de Granger, puesto que transcurrido el tiempo solo se habían acumulado pocos materiales “y los trabajos se abandonaron totalmente desde entonces, resultando de todo esto que nada de utilidad real se ha hecho en cuatro años”.<sup>137</sup>

El proyecto se reactivó el 25 de marzo de 1913, con la Ordenanza 3 *del mismo año* sobre prolongación del Ferrocarril de Antioquia y exploración de Urabá. En ella se ordena a la Junta Directiva nombrar dos secciones de Ingenieros con el objetivo de realizar estudios *preliminares* de vías férreas posibles para “poner en comunicación el centro del Departamento, partiendo de un punto apropiado en el valle de Medellín o de otro central que la comisión estime conveniente con

---

<sup>133</sup> White 8.

<sup>134</sup> Alejandro Restrepo Ochoa, "Aspectos de la colonización de Urabá y el occidente colombiano. El caso de las asambleas departamentales de Antioquia y Bolívar, y su proyecto de inmigración hacia Turbo, Frontino, Cañasgordas, Dabeiba y Murri" (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2018) 63.

<sup>135</sup> Restrepo Ochoa 66.

<sup>136</sup> Colombia, *Contrato celebrado con el señor Henry G. Granger* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1909) 3.

<sup>137</sup> Colombia, *Contrato celebrado con el señor Henry G. Granger* 14.

la Costa del Atlántico. Cada sección de ingenieros debía estudiar las condiciones de navegabilidad y posibles conexiones con los ríos Atrato y Murri y, además, determinar el punto más conveniente para fundar una colonia en el Golfo de Urabá”.<sup>138</sup>

Por su parte, el Congreso nacional, mediante la ley 64 de 1913, declara de utilidad, necesidad y conveniencia públicas la construcción de un ferrocarril, ordena la integración de una comisión de ingenieros aparte de las creadas por la Ordenanza 3, y además, establece una subvención de \$15.000 oro por cada kilómetro construido.<sup>139</sup>

De ahí que, en 1913, en la sesión del 14 de noviembre, el gobernador Clodomiro Ramírez comentó a la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia sobre la conveniencia de iniciar las gestiones necesarias para encontrar la financiación mediante empréstito aprobada por la Ordenanza 3. Asimismo, menciona el secretario de aquella sesión, que al finalizar "la Junta, por su parte, acogió con entusiasmo la idea del sr Gobernador, y le ofreció apoyo decidido".<sup>140</sup>

A partir de estos hechos la Junta puso en marcha la gestión financiera del anhelado FdeU y a principios de 1914 entabló conversaciones con la casa parisina Louis Dreyfus, que mostró interés en participar, simultáneamente, en el préstamo que ya negociaban con la Credit Financier et Industriel para el FdeA.<sup>141</sup> Sin embargo, las actas no dan más información de esta negociación hasta que en agosto de aquel año, el recién posesionado en la gobernación Pedro José Berrío, menciona al Banco Republicano de Medellín como el prestamista de los recursos y avisa sobre el agotamiento de los mismos a la Junta Directiva.

A aquella noticia la acompañó el requerimiento de un informe de los trabajos realizados por la comisión (que ya llevaba varios meses en actividad) y la orden de su suspensión indefinida.<sup>142</sup> De manera que el ingeniero en jefe Luis Felipe Osorio hubo de preparar un documento descriptivo publicado como Informe número 1 aquel mismo año. En él abarcó tantos aspectos como fue posible: estadística, geografía, economía y cultura de la región explorada, comprendida entre las jurisdicciones de Gómez Plata, Yarumal, Ituango, San Jorge y Cáceres,<sup>143</sup> aunque sin tocar aún las

---

<sup>138</sup> Luis Felipe Osorio, *Informe número 1 del Ingeniero en Jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá al señor gobernador del departamento*. (Medellín: Imprenta Oficial, 1914) 7.

<sup>139</sup> Osorio 9.

<sup>140</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 14 de noviembre de 1913. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 25, ff. 171.

<sup>141</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 2 de enero de 1914. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 36, ff. 37.

<sup>142</sup> “Comisión exploradora del Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 18 de diciembre de 1914. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 28, ff. 3-4.

<sup>143</sup> Osorio 36.

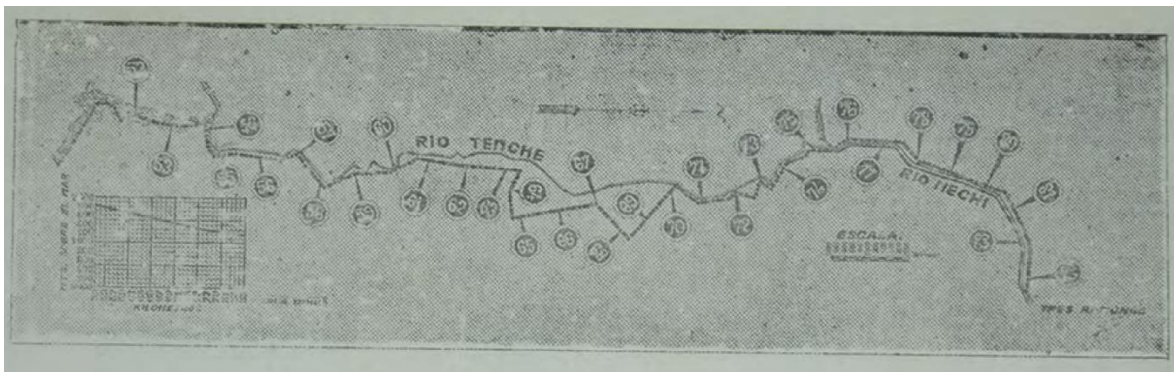


costas del golfo de Urabá, como lo menciona el propio ingeniero. Además, incluyó algunos croquis que detallan con exactitud los cursos de los ríos Tenche (**Figura 13**), Guadalupe, Porce, Nechí y Cauca (en el sector de Quebrada Seca), sin acompañarlos de sus respectivas descripciones, que entregó por aparte con la intención de “[...] evitar la confusión que habría de resultar en las reducciones fotograbadas si se consignaban demasiados detalles”.<sup>144</sup>

El ingeniero comentó sobre los dineros de la comisión que sus gastos ascendieron hasta los 5.406 pesos, calificándolo como un costo total relativamente alto,<sup>145</sup> lo cual le acarreó los cargos en su contra e impuestos en 1915 por la Junta tras la auditoría de sus cuentas.<sup>146</sup> Osorio, alegó anticipadamente que dicha inconsistencia en los gastos de la comisión se debió a que “fue preciso adquirir muchos elementos de trabajo de que se carecía” y afirmó que las siguientes comisiones naturalmente serían menos costosas.<sup>147</sup>

### Figura 13.

*Trazado aledaño al curso del río Tenche, norte de Antioquia, 1914*



Luis Felipe Osorio, "Informe número 1 del Ingeniero en jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá al señor gobernador del departamento" (Medellín: Imprenta Oficial, 1914) 57.

Gracias a un empréstito conseguido por la gobernación del departamento, la Junta Directiva anuncia en 1917 la reapertura del proyecto hacia Urabá y la promulgación de la ordenanza 8 que exigió el nombramiento de una comisión encargada de presentar un nuevo plan de trabajos,

<sup>144</sup> Osorio 22.

<sup>145</sup> Osorio 54.

<sup>146</sup> “Fenecimiento de cuentas del Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 19 de febrero de 1915. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 29, ff. 19-21.

<sup>147</sup> Osorio 54.

comisiones y demás asignaciones.<sup>148</sup> Esta reestructuración procuró un proyecto más grande y robusto con más recursos y mejor planificación. Un ejemplo de esto lo podemos encontrar en la sesión del 27 de junio de 1919, cuando, se menciona el nombramiento de una comisión superior encargada de coordinar a las demás y de desembolsar los recursos acorde a un plan de exploración.<sup>149</sup> Esto difiere significativamente de la gestión realizada durante la primera comisión, puesto que ni las actas de la Junta, ni el informe presentado por el ingeniero Osorio en 1914 mencionaron controles de este tipo; tan solo la rendición de cuentas al final de las excursiones.

### 3.2.1 *Segundo periodo de exploraciones: rutas y comisiones nombradas.*

Si bien la experiencia de la primera comisión no representó avances equiparables a su costo, sí dejó hallazgos valiosos que fueron útiles para las comisiones nombradas entre 1917 y 1919. Por ejemplo, los croquis y mapas que levantó fueron, según el propio Osorio, más exactos que los que le fueron facilitados para su consulta y cuenta que “[...] nos fuimos provistos de una colección de mapas del Departamento, porque los creímos de mucha utilidad en el campo. ¡Pero qué mapas aquéllos! Tanto pueden ser mapas de Antioquia como de Brasil. Ni en ellos figura todo lo importante, ni lo que figura está bueno, y quien con sus datos proyecte cualquier camino, seguro puede estar de equivocarse”.<sup>150</sup>

Pero quizás la información sobre las posibles rutas estudiadas durante las excursiones constituye el hallazgo más importante de aquella comisión de 1914. Las conclusiones de aquel primer grupo de ingenieros acerca del rumbo que debería tomar el proyecto tuvo un gran impacto para las futuras decisiones de la Junta Directiva. En el informe, comenta Osorio, que, en primera instancia, hubo de suprimir los apuntes acerca de las vías imposibles limitándose “[...] solamente a planear las que tengan alguna probabilidad, *es decir*, que el trabajo hecho en mucha parte es de simple eliminación de vías injustificables”.<sup>151</sup> Dicho de otra forma, el trabajo de la primera comisión del Ferrocarril de Urabá consistió en purgar gran parte de las posibilidades que ya se conocían y considerar solo las rutas más apropiadas.

---

<sup>148</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 31 de mayo de 1917. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 32, ff. 287-288.

<sup>149</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 27 de junio de 1919. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 36, ff. 143-144.

<sup>150</sup> Osorio 32.

<sup>151</sup> Osorio 32.



Tal y como lo mencionamos anteriormente, parte de las subregiones del nordeste y del norte antioqueño fueron las zonas más estudiadas por aquella comisión. Sobre ellas, declararon que únicamente existían dos puntos aceptables para atravesar la cordillera que separa las hoyas de los ríos Porce y Cauca y, por tanto, lo más viable era buscar otro camino. Tender una vía férrea hacia el norte, básicamente obligaría a extenderla hasta el extremo del departamento, o bien hacia el nordeste, implicaría vencer la montaña a través de una vía quebrada, empinada, larga e innecesariamente costosa.<sup>152</sup> Mientras que, si la condición para conectar con Urabá era llegar primero al Cauca, en uno u otro punto, como lo ordenaba la Junta Directiva, el camino más apropiado, según la comisión, era hacia el sur, a través de la quebrada de Amagá o las bocas del río Sinifaná.<sup>153</sup> No obstante, esta ruta más fácil y corta obligaba la compra forzosa del Ferrocarril de Amagá. Incluso, Osorio aseguró que “[...] en la mente de todo antioqueño está que ahora o más tarde y por uno u otro motivo aquella vía ha de ser departamental pues afecta tan vitales intereses antioqueños”.<sup>154</sup>

De ahí que una de las primeras comisiones en ser nombradas para el “nuevo ciclo” de exploraciones iniciado en septiembre de 1917, fue precisamente una encargada de estudiar la ruta que comenzaría en las bocas del río Sinifaná hacia las orillas del Cauca, y luego, río abajo, hasta llegar a Cáceres, en el norte de Antioquia.<sup>155</sup> Transcurridos casi un año de exploraciones y estudios de la nueva comisión, y con el consejo de Luis Felipe Osorio en mente, los ingenieros directores le sugirieron a la Junta Directiva el nombramiento de otro grupo que complementara las exploraciones y estudiara una conexión directa entre el Ferrocarril de Amagá y el río Cauca.<sup>156</sup>

Solicitud que fue atendida, aunque a su manera, puesto que partir de 1918 se dieron más nombramientos dirigidos, no solo a continuar lo ya explorado, sino a hallar más alternativas. Estas nuevas comisiones nombradas fueron: la Medellín–Urabá,<sup>157</sup> encargada de encontrar nuevas rutas a lo largo del territorio antioqueño; la Botero– Zaragoza–,<sup>158</sup> cuyo objetivo fue recorrer una ruta

---

<sup>152</sup> Osorio 55.

<sup>153</sup> Osorio 55.

<sup>154</sup> Osorio 55.

<sup>155</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 4 de septiembre de 1917. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 33, ff. 159-160.

<sup>156</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 2 de abril de 1918. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 34, Acta 14, ff. 126-127.

<sup>157</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 5 de junio de 1917. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 33, ff. 6-8.

<sup>158</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 26 de junio de 1917. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 33, ff. 45-47.

alternativa que conectaría al Ferrocarril de Antioquia con Zaragoza, en el extremo norte del departamento; dos grupos para cubrir la ruta Cáceres –Aguas de Urabá (el primero, proveniente del sur continuando la Sinifaná –Cáceres<sup>159</sup> y el segundo, proveniente del norte, desde la Botero–Zaragoza).<sup>160</sup> Asimismo, fueron nombradas otras comisiones auxiliares de menor importancia: la Caldas–Caldas y la Cauca–Atrato. La primera dirigida a hallar una conexión, a través de vía férrea, del municipio antioqueño con el departamento homónimo, y; la segunda, las cuencas de ambos ríos.

En todo caso, ninguna ruta fue completamente descartada en este periodo, incluso las descartadas por la primera comisión que dirigían al norte del departamento. El funcionamiento de estas nuevas comisiones y las expectativas de resultados más importantes, forzaron paulatinas reestructuraciones que fueron propiciando un modelo más eficiente bajo mejores condiciones de trabajo. De este modo, entre las sesiones del 15 y 29 de julio de 1919 fueron aprobadas algunas modificaciones para el proyecto como el aumento de los salarios, la ampliación de la base de ingenieros<sup>161</sup> y el nombramiento de médicos para los grupos comisionados.<sup>162</sup> Empero, en diciembre de aquel mismo año, el ingeniero en jefe continuó insistiendo a la Junta Directiva sobre la urgencia de ampliar aún más el grupo de ingenieros auxiliares con el fin de “aprovechar eficazmente” los meses de verano.<sup>163</sup> Lo cual, más allá de lo anecdótico, señala que el gran problema del Ferrocarril de Urabá fue que durante todos estos años, ni la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, ni el gobierno departamental, ni el nacional, pudieron garantizar las condiciones apropiadas para llevar a cabo una empresa de esa magnitud.

---

<sup>159</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 22 de octubre de 1918. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 35, ff. 196-198.

<sup>160</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Tomo 33, ff. 45-47.

<sup>161</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 15 de julio de 1919. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 36, ff. 155-157.

<sup>162</sup> “Médico para la comisión nacional del Ferrocarril de Urabá”, Medellín, 29 de julio de 1919. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 36, acta 24, folios 183-184.

<sup>163</sup> “Ferrocarril de Urabá”, Tomo 36, ff. 155-157.

### 3.2.2 *Consideraciones finales*

En relación con lo anterior, vale la pena señalar que, en el informe de la primera comisión, Osorio mencionó que el cambio de gobernación en 1914 fue un hecho influyente en los pobres resultados que presentaron y, como sabemos, esto derivó en la suspensión de los estudios hasta 1917. En palabras suyas, el gobernador entrante, Pedro José Berrío, “conceptuó que habían inconvenientes insuperables para seguir adelante el estudio”,<sup>164</sup> lo cual sugiere sutilmente que aquella suspensión no solo se debió a la insuficiencia de fondos, también la falta de consenso entre la élite antioqueña sentenció el proyecto al fracaso.

La experiencia fallida de un ferrocarril hacia Urabá debe recordarnos que la salida al mar sigue siendo una necesidad para el desarrollo económico del departamento y, al mismo tiempo, una oportunidad para saldar la deuda de llevar mejores condiciones de vida a las comunidades de esta subregión, históricamente aislada.

Aunque fue indispensable el uso de otras fuentes para llevar a cabo este trabajo, hemos advertido antes sobre las limitaciones que derivan de su carácter misional. El uso de las actas sí aportó elementos muy valiosos desde el punto de vista institucional. Gracias a ellas tuvimos claridad sobre fechas, nombres, disposiciones, y muchos otros asuntos alusivos a la gestión interna de la empresa. Ellas, como fuente histórica, abren un vasto abanico de posibles líneas de investigación para la historia económica, política, cultural y empresarial del departamento. Ese es justamente uno de los propósitos que le da valor histórico a las Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia. La historia conservada en ellas nos recuerda que no puede volver a pasar lo que ya pasó. La administración regional, desde la cómoda Medellín, siempre reclamó soberanía sobre el golfo, pero pocas veces la ejerció en beneficio de sus poblaciones. El nuevo Plan Maestro Ferroviario no solo es una oportunidad de crecimiento, es una deuda.

---

<sup>164</sup> Osorio 56.

## Fuentes primarias

### Archivos y manuscritos

Archivo Histórico de Antioquia, Colombia (AHA) Fondo Ferrocarril de Antioquia, Series Actas de la Junta Directiva, Tomos 19 a 37, 1911-1920.

### Legislación

Colombia. *Acuerdo 027 de 2006: por la cual se modifica el Acuerdo No. 07 del 29 de junio de 1994*. Bogotá: Diario Oficial, 2006. <https://cutt.ly/aePBWLE0>

Colombia. Presidencia de la República. *Constitución Política de Colombia*. Bogotá: Presidencia de la República, 1991. <https://cutt.ly/jePBYn1a>

———. *Ley 80 de 1989: Por la cual se crea el archivo General de la Nación y se dictan otras disposiciones*. Bogotá: Diario Oficial, 1989. <https://cutt.ly/ieAIJb0x>

———. *Ley 594 de 2000: Por medio de la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones*. Bogotá: Diario Oficial, 2000. <https://cutt.ly/WeAIMEzI>

———. *Acuerdo 049 del 2000: por el cual se desarrolla el artículo del Capítulo 7 “Conservación de Documentos” del Reglamento General de Archivos sobre “condiciones de edificios y locales destinados a Archivos”*. Bogotá: Diario Oficial, 2000. <https://cutt.ly/IeAI1dLW>

———. *Acuerdo 005 del 2013: Por el cual se establecen los criterios básicos para la clasificación, ordenación y descripción de los archivos en las entidades públicas y privadas que cumplen funciones públicas y se dictan otras disposiciones*. Bogotá: Diario Oficial, 2013. <https://cutt.ly/LeD74IPK>

Colombia. *Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la ley 13 de 1912*. Vol. XXI. Bogotá: Imprenta Nacional, 1931.

### Prensa

*El Espectador* (Medellín) 1916.

### Fuentes publicadas

Cisneros, Francisco Javier. *Ferrocarril de Antioquia (Estados Unidos de Colombia): memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrio a Barbosa (Estado de Antioquia)*. Medellín: ITM, 2003.

———. *Contrato celebrado con el señor Henry G. Granger*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1909.

Greiff, Carlos Segismundo de. «Apuntaciones históricas y geográficas sobre la antigua provincia de antioquia (1852)». *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia XXVII*, n.º 102 (1970): 1-9.

———. «Apuntamientos sobre los límites del estado de antioquia, y sobre la conveniencia de establecer dos distritos sobre el litoral occidental (1857)». *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia XXVII*, n.º 102 (1970): 1-3.

López Restrepo, Alejandro. «El Paso de la Quiebra en el Ferrocarril de Antioquia». Escuela Nacional de Minas, 1899. <https://onx.la/8ecdb>.

———. *Escritos Escogidos*. Bogotá: Andes, 1976.

Osorio, Luis Felipe. *Informe número 1 del Ingeniero en Jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá al señor gobernador del departamento*. Medellín: Imprenta Oficial, 1914.

White, Juan Enrique. *Ferrocarril de Urabá: de los Boletines Oficiales de 1868 y 1869 / datos recogidos por Juan H. White*. Antioquia: Imprenta Municipal, 1915.

## **Cartografía**

Arias de Greiff, Jorge. “El mapa de la provincia de Antioquia”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 27.103 (1971): 1-3 <https://cutt.ly/SeA8eJGs> (29.09.2021).

## **Bibliografía**

Barbadillo Alonso, Javier. *Las normas de descripción archivística: qué son y cómo se aplican*. Gijón: Trea, 2011.

Bravo Betancur, José María. «Epopeya del ferrocarril de Antioquia». *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia*, 2003.

———. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Ediciones Autores Antioqueños, 1993.

Consejo Internacional de Archivos. *Norma Internacional General de Descripción Archivística*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2000.

Correa Restrepo, Juan Santiago. «De Puerto Berrío a la Quiebra: el ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros». *Borrador de administración*, 2009.

———. *Ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. 2.<sup>a</sup> ed. Bogotá: CESA. Colegio de Estudios Superiores de Administración, 2012.

- Echeverri, Aquiles. *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: Estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado Soberano de Antioquia en 1874*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia, 1974.
- Ficker, Sandra Kuntz. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de México, 2016.
- García Estrada, Rodrigo De Jesús. «Extranjeros en Medellín». *Boletín Cultural y Bibliográfico* 34. 44 (1997): 102-20.
- González Gómez, Lina Marcela, Luz Beatriz Guarín Flórez, y Luz Elena Echeverri Posada. *Organización e inventario del fondo del Ferrocarril de Antioquia: Guía*. Medellín: Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia. Universidad Nacional de Colombia seccional Medellín, 1993.
- Heredia Herrera, Antonia. *Archivística general. Teoría y práctica*. 5.<sup>a</sup> ed. Sevilla: Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1991.
- Horna, Hernán. «Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo diecinueve y los casos del Perú y Colombia». *Iberoamericana: Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies* 24, n.º 2 (1994): 19-41.
- Kruijt, Dirk, Frankin Maiguashca, y Menno Vellinga. *Industrialización y desarrollo regional en Colombia*. Cali: Carvajal, 1982.
- Lodolini, Elio. *Archivística: principios y problemas*. Madrid: Asociación Española de Archiveros, Bibliotecarios, Museólogos y Documentalistas, 1993.
- Mayor Mora, Alberto. *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República, 1999.
- Mundet Cruz, José Ramón. «Principios, términos y conceptos fundamentales». En *Administración de documentos y archivos: textos fundamentales*. Madrid: Coordinadora de Asociaciones de Archiveros y Gestores de Documentos (CAA), 2011.
- Porras, Juan Daniel Flórez, y Gustavo Adolfo Forero Carrillo. *Instructivo de valoración documental*. Bogotá: Secretaría General - Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, 2015.
- Poveda Ramos, Gabriel. *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: IDEA, 1974.
- Restrepo, Alejandro López. *Escritos Escogidos*. Bogotá: Andes, 1976.
- Restrepo de Quintero, Libia Josefa. *La práctica médica en el Ferrocarril de Antioquia 1875-1930*. Medellín: La Carreta Editores, 2004.
- Restrepo Ochoa, Alejandro. «Aspectos de la colonización de Urabá y el occidente colombiano. El caso de las asambleas departamentales de Antioquia y Bolívar, y su proyecto de

inmigración hacia Turbo, Frontino, Cañasgordas, Dabeiba y Murri». Mtr, Universidad de Antioquia, s. f.

Romero, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Editado por Editorial Universidad de Antioquia. *Editorial Universidad de Antioquia*. Vol. 4. Editorial Universidad de Antioquia, 1999. [https://doi.org/10.1016/0305-7488\(78\)90289-x](https://doi.org/10.1016/0305-7488(78)90289-x).