



**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)**

Anderson Aguirre Muñoz

Trabajo de grado presentado para optar al título de Historiador
Modalidad: Descripción y valoración de fuentes documentales

Asesora

Alba Inés David Bravo

Historiadora

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Historia

Medellín, Antioquia, Colombia

2022

Bibliografía

Aguirre Muñoz, Anderson, “Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia: valoración histórica documental, 1893 – 1911”. Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2022.

Estilo Chicago 17 (2017)



Centro de Investigaciones Sociales y Humanas (CISH).



CRAI María Teresa Uribe (Facultad de Ciencias Sociales y Humanas)

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

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

Rector: John Jairo Arboleda Céspedes.

Decano: John Mario Muñoz Lopera.

Jefe departamento: Luz Eugenia Pimienta Restrepo.

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.

Con cariño, mis padres y hermana que por tantos años me apoyaron, y con mención especial a mi asesora de grado, Alba Inés David Bravo. Gracias, por tanto.

Tabla de contenido

Resumen.....	9
Abstract.....	10
Introducción.....	11
1. Marco referencial.....	13
1.1 Marco conceptual.....	13
1.2 Marco legal.....	16
1.3 Marco metodológico.....	18
2. Serie Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.....	21
2.1 Historia institucional.....	21
2.2 Diagnóstico.....	23
2.3 Descripción y valoración.....	28
2.4 Valoración histórica.....	29
2.4.1 Infraestructura de la empresa Ferrocarril de Antioquia.....	32
2.4.2 Educación.....	34
2.4.3 Salud.....	36
2.4.4 Localidades con incidencia en el ferrocarril.....	38
2.4.5 Administración.....	39
2.4.6 Relaciones internacionales.....	43
2.4.7 El comercio.....	44
2.4.8. Las estaciones del ferrocarril.....	46
3. El médico y la enfermedad: control de agentes patógenos durante la construcción del ferrocarril a partir de las Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia 1894-1911.	48
3.1 Introducción.....	48
3.2 Medicalización de la línea férrea ¿cambios de paradigma en el entorno antioqueño?	49

3.3 Atención médica en la línea férrea.....	53
3.4 Dispositivos médicos puestos por parte de la empresa del Ferrocarril.....	54
3.5 Patógenos infecciosos y virales: medidas de control por parte de la Junta Directiva.....	57
Consideraciones finales.....	60
Fuentes y bibliografía.....	62

Lista de tablas

Tabla 1. Relación entre tomos actas, y año de producción	26
Tabla 2. Rango de fecha de producción de las actas por tomo.....	31
Tabla 3. Relación porcentual entre temas relativos a la infraestructura discutidos por la Junta Directiva 1893-1911	33
Tabla 4. Porcentaje de temas relativos a las localidades discutidos por la Junta Directiva 1893-1911.....	38
Tabla 5. Porcentaje de temas relativos a las estaciones por la Junta Directiva 1893-1911.....	46
Tabla 6. Discusiones sobre temas de salud y medicina tratadas en sesiones de la Junta Directiva 1893 – 1911.....	56

Lista de figuras

Figura 1. Celdas en la base de datos	20
Figura 2. Acta de instalación de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.....	22
Figura 3. Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe.....	23
Figura 4. Sistema higrométrico, control de temperatura y humedad.....	23
Figura 5. Control de aire acondicionado.....	23
Figura 6. Acta de instalación de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.....	24
Figura 7. Acta de la sesión del 10 de agosto de 1911.....	24
Figura 8. Portada Tomo 12 actas de la Junta Directiva.....	25
Figura 9. Portada Tomo 15 actas de la Junta Directiva.....	25
Figura 10. Portada Tomo 1 actas de la Junta Directiva.....	25
Figura 11. Portada Tomo 2 actas de la Junta Directiva.....	25
Figura 12. Portada Tomo 3 actas de la Junta Directiva.....	25
Figura 13. Contraportada Tomo 1 actas de la Junta Directiva.....	27
Figura 14. Lomo Tomo 1 actas de la Junta Directiva.....	27
Figura 15. Lomo Tomo 8 actas de la Junta Directiva.....	27
Figura 16. Tomo 12, folio 91, ejemplo de daño por rasgadura.....	27
Figura 17. Acta del 26 de diciembre de 1893.....	29
Figura 19. Relación porcentual de los temas tratados por la Junta Directiva en las actas.....	32

Figura 20. Relación porcentual entre subtemas de carácter educativo.....	35
Figura 21. Relación porcentual de subtemas en salud.....	36
Figura 18. Contratación Médico auxiliar.....	37
Figura 22. Relación porcentual de los temas sobre administración.....	40
Figura 23. División porcentual de las actas sobre las relaciones internacionales de la Junta Directiva.....	43
Figura 24. Relación porcentual entre actas que abordan el tema del comercio.....	44

Resumen

Este trabajo presenta el resultado de la descripción y valoración histórica de la serie actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1893 a 1911 del fondo Ferrocarril de Antioquia, depositado en el Archivo Histórico de Antioquia. En primera instancia se estableció el marco jurídico y metodológico que establece el Estado y ente rector de los archivos en Colombia -Archivo General de la Nación- para su descripción y valoración. En segunda instancia el informe incluye un diagnóstico del estado de los documentos a intervenir, luego se procedió con la descripción en un inventario (en Excel) de las actas del periodo y su valoración histórica. En tercera instancia, la valoración sacó a la luz la preocupación de la Junta Directiva de la Empresa Ferrocarril de Antioquia en materia de salud, y su empeño por implementar y llevar un sistema médico eficiente a todos los territorios bajo su influencia, proceso que se describe en este apartado.

Palabras clave: Descripción, valoración, Ferrocarril de Antioquia, Actas de la Junta Directiva, dispositivo médico.

Abstract

This work presents the result of the description and historical assessment of the series of minutes of the Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1893 to 1911 of the Ferrocarril de Antioquia fund, deposited in the Archivo Histórico de Antioquía. In the first instance, the legal and methodological framework established by the State and the governing body of the archives in Colombia -Archivo General de la Nación was established for their description and assessment. In the second instance, the report includes a diagnosis of the status of the documents to be intervened, then proceeded with the description in an inventory (in Excel) of the minutes of the period and their historical assessment. In the third instance, the assessment brought to light the concern of the Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia Company in matters of health, and its commitment to implement and bring an efficient medical system to all the territories under its influence, a process that is described in this section.

Keywords: Description, valuation, Ferrocarril de Antioquia, Minutes of the Board of Directors, medical device.

Introducción

Hablar del Ferrocarril de Antioquia como la empresa más ambiciosa que se construyó en el departamento de Antioquia, resulta a todas luces una tarea incompleta si no se tiene como principal fuente de análisis los documentos que esta institución produjo en sus casi 100 años de existencia. Esta información fue recopilada y almacenada en la última década del siglo XX por la gobernación de Antioquia con el apoyo de la Universidad Nacional, sede Medellín, y hoy es custodiada por el Archivo Histórico de Antioquia donde conforma el fondo Ferrocarril de Antioquia.

Una de las dependencias de esta empresa que permitió, a finales siglo XIX, asegurar la consolidación de la empresa del Ferrocarril al tomar todo tipo de decisiones fue la Junta Directiva, la cual se estableció formalmente en 1893 y se desempeñó como cabeza visible de la empresa en todos los ámbitos hasta 1962.

El interés por esta institución surgió del reconocimiento del ferrocarril como una empresa vanguardista a partir de la mirada de su órgano rector, la Junta Directiva, en cuyas actas dejó constancia de sus decisiones y del rumbo que tomó la empresa en los años que estuvo activo el ferrocarril; asimismo, el interés académico por descubrir de primera mano los trabajos, obras y reformas que emprendió la empresa y su impacto en el territorio antioqueño.

Este propósito fue posible a raíz de la descripción y valoración histórica de la serie actas de la Junta Directiva entre 1893 – 1911, lo que permite otorgarle a este grupo documental un significado que le confiere un valor para la investigación, la historia, la cultura y el patrimonio. Para la descripción se optó por un inventario como instrumento archivístico, porque revela a nivel de documento lo que, *grosso modo*, puede aportar al conocimiento regional.

La descripción y valoraron comprende los primeros 18 tomos del periodo de 1893 hasta 1911, los cuales dan testimonio de los inicios de la empresa como entidad dinamizadora de la economía regional.

Para llevar a cabo el proceso de descripción y valoración de la documentación seleccionada, se recurrió a la interdisciplinariedad, el diálogo entre historia y archivística, esta última aporta los principios y técnicas que revelan, desde la documentación, la naturaleza de la empresa en consideración de sus funciones; y aquella proporciona, desde la perspectiva histórica el valor y significado que tiene para la actualidad y las generaciones futuras el conocimiento de la empresa

en el proceso de evolución que sufrió Antioquia y en general la nación colombiana en los inicios del siglo XX.

Los resultados de este trabajo se presentan en tres partes. En la primera se expone la delimitación y definición del marco referencial, en el cual los componentes metodológicos, legales y conceptuales permiten estructurar la guía argumental; incluye el soporte teórico metodológico que provee de la Ley General de Archivos 594 del 2000, las disposiciones del AGN y la Norma Internacional General de Descripción de archivos (ISAD-G), las cuales recogen la ruta metodológica del proceso realizado.

En la segunda parte se expone metodológicamente la descripción, seguida de la valoración histórica de los documentos comprendidos en los tomos de las actas del I al XVIII correspondientes al periodo comprendido entre 1893 y 1911 de la Junta Directiva. En este apartado se siguen las normas mencionadas con anterioridad con relación al aparato conceptual que sostiene y justifica cada paso y la implementación de la base de datos en Excel en la que se consigna el inventario como herramienta de recuperación de la información contenida en los documentos, según parámetros internacionales. Esta base de datos, además de los campos que establece la norma, permite recoger o clasificar el contenido de las actas de la Junta Directiva por temática, ofreciendo un panorama más amplio de las acciones y decisiones de la institución y el significado que estas han adquirido con el tiempo.

Por último, se realiza un ensayo en el cual se manifiesta, por un lado, la importancia de la descripción archivística para la preservación de este patrimonio documental y su funcionalidad para recuperar la información, y por el otro, su potencial para visibilizar y suscitar preguntas, temáticas y líneas de investigación. Como resultado de la valoración histórica documental, se examinará, problemática del tratamiento de enfermedades y la aplicación de un dispositivo médico efectivo en la línea férrea con la información que arrojaron las actas de la Junta Directiva en los primeros 18 años de existencia de esta.

1. Marco referencial

1.1 Marco conceptual

La palabra archivo en su definición más puntual tal y como lo recoge la Real Academia de la Lengua Española, significa “Conjunto ordenado de documentos que una persona, una sociedad, una institución [...], producen en el ejercicio de sus funciones o actividades”¹ o “Lugar donde se custodian uno o varios archivos”.² En estas definiciones se enmarca lo que en la práctica define un establecimiento de carácter público o privado que tiene como principal labor salvaguardar documentos producidos por una o más instituciones o personas con el fin de preservarlos en el tiempo. En este sentido por medio de la Ley 594 promulgada por el Congreso de la república de Colombia en el año 2000, la definición de archivo se asume como:

Conjunto de documentos, sea cual fuere su fecha, forma y soporte material, acumulados en un proceso natural por una persona o entidad pública o privada, en el transcurso de su gestión, conservados respetando aquel orden para servir como testimonio e información a la persona o institución que los produce y a los ciudadanos, o como fuentes de la historia. También se puede entender como la institución que está al servicio de la gestión administrativa, la información, la investigación y la cultura.³

El problema con estas definiciones es que deja por fuera factores como la misión y la visión de dichas instituciones, así como su alcance en torno a la labor que prestan.

Con base en lo anterior es preciso partir de la diferencia entre los documentos y los archivos. Por un lado, los documentos se definen como “Registro de información producida o recibida por una entidad pública o privada debido a sus actividades o funciones.”⁴ Esta definición dada por la Ley 594 o Ley General de Archivos, define la versatilidad con la que se puede abordar este concepto, también da pie a una marcada diferencia entre los documentos de índole público y privado. En este orden, todo documento público o privado con función pública son elaborados por funcionarios o instituciones de acuerdo con sus actividades o funciones y deben cumplir con las

¹ Real Academia de la Lengua Española, <https://dle.rae.es/archivo> (23/10/2020).

² Real academia de la lengua española. <https://dle.rae.es/archivo> (23/10/2020)

³ Colombia. Congreso de la República. Ley 594 de 2000 (julio 20): *por medio de la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones*, artículo 3, 1. Bogotá: Diario Oficial, 2000. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0594_2000.html (23/10/2020)

⁴ Ley 594 de 2000, artículo 3, 1.

disposiciones de esta ley. Por otro lado, el Archivo General de la Nación (AGN) define **archivo histórico** como:

Archivo al cual se transfiere del archivo central o del archivo de gestión, 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.⁵

En este sentido, la relación entre los archivos históricos y los documentos públicos está mediada por los fondos documentales. Así, la función archivística se corresponde con la organización de los documentos en un sistema lógico y ordenado que permita la consulta y el posterior entendimiento de estos. Dentro de los procesos de organización, es importante tener en cuenta las siguientes definiciones del Acuerdo 005 de 2013 del AGN relativas al **instrumento de descripción archivística** a desarrollar en este trabajo:

Instrumentos de Descripción Archivísticos: documentos en los que se relaciona o se describe uno o un conjunto de documentos, con el fin de establecer control físico, administrativo o intelectual de los mismos y que permite la oportuna y adecuada localización y recuperación del documento físico o electrónico y de la información en él contenida.⁶

Inventario: Instrumento de control y de recuperación de información en el que se describe de manera exacta los datos de cada una de las unidades de conservación que conforman las series o asuntos de un fondo documental.⁷

Y, con relación a los niveles de descripción:

Fondo: Comprende el conjunto de documentos producidos por una persona natural o jurídica en desarrollo de sus funciones y actividades.

Sección y subsección: Comprende el conjunto de documentos agrupados en series o asuntos que fueron producidos y acumulados, en las diferentes subdivisiones de un fondo, las cuales deben responder de manera directa con la estructura orgánica de la entidad. A este nivel aplican tanto la guía como los inventarios documentales.

⁵ Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo 027: *por el cual se modifica el Acuerdo No. 07 del 29 de junio de 1994*, Bogotá: 31 de octubre 2006. artículo 1, 3. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-27-de-2006/> (23/10/2020)

⁶ Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo 005: *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: 15 de marzo de 2013, artículo 18, 1- a. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-005-de-2013/> (25/10/2020)

⁷ Acuerdo 005, 15 de marzo de 2013, artículo 18, inciso A, 8.

Serie y subserie o asunto: Conjunto de unidades documentales de estructura y contenidos homogéneos, emanados de un mismo órgano o sujeto productor como consecuencia del ejercicio de sus funciones específicas, las cuales están determinadas por las Tablas de Retención o de Valoración Documental. A este nivel aplican los inventarios, dependiendo de la necesidad de información.⁸

Para el caso concreto de este trabajo de descripción y valoración histórica, se procederá a describir mediante un inventario la serie Actas de la Junta Directiva del fondo Ferrocarril de Antioquia entre los años 1893 y 1911, correspondiente a los tomos I al XVIII.

Otro factor importante en la organización de los archivos es la fase de gestión del archivo, en la cual los documentos deben pasar por el proceso denominado **valoración documental**, definido como la “Labor intelectual por la cual se determinan los valores primarios y secundarios de los documentos con el fin de establecer su permanencia en las diferentes fases del ciclo vital”.⁹ En esta fase se le asigna al documento el “tiempo de permanencia en el Archivo Central” y la disposición final del mismo teniendo en cuenta sus valores primarios y secundarios:

Valores primarios: cualidad inmediata que adquieren los documentos desde que se producen o se reciben hasta que cumplen sus fines administrativos, fiscales, legales y/o contables.

Valor permanente o secundario: cualidad atribuida a aquellos documentos que, por su importancia histórica, científica y cultural, deben conservarse en un archivo.¹⁰

El valor permanente o secundario reconoce la potencialidad que tiene el documento para la posteridad ya sea para la propia entidad u otras o para la investigación, este es el valor que han adquirido los documentos de todo archivo histórico:

[...] consiste en apreciar, evaluar y analizar el impacto que dicha información puede aportar a las generaciones futuras, como 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 otros usos pueden llegar a tener la información. Este aspecto se encuentra mejor, una vez surtidos los propósitos para los cuales fue creada la documentación, ya que con el tiempo la información puede adquirir otros valores, significados y fines. El valor histórico de la

⁸ Acuerdo 005, artículo 18, inciso b, 8.

⁹ Acuerdo 027, artículo 1, 18.

¹⁰ Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo 004: *por el cual se reglamenta el procedimiento para la elaboración, aprobación, evaluación y convalidación, implementación, publicación e inscripción en el Registro único de Series Documentales – RUSD de las Tablas de Retención Documental – TRD y Tablas de Valoración Documental – TVD*, Bogotá: 30 de abril de 2019, artículo 2. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-004-de-2019/>. (09/12/2020).

documentación se adquiere con el paso del tiempo, pero según el tipo y calidad de la información, desde el momento mismo de su creación se puede identificar cuál es el valor histórico de un documento, entre otras razones, porque testimonia las decisiones y aspectos más relevantes de una organización, institución, persona o familia.¹¹

Así, esta valoración histórica, se propone establece los temas o las líneas de investigación que se desprenden de la serie Actas de la Junta Directiva del fondo Ferrocarril de Antioquia.

1.2 Marco legal

Las normas y acciones legales que en Colombia se tienen con respecto a la labor de creación de archivos y la misión de preservar el patrimonio cultural de la nación, conciben un insumo de vital importancia para entender los deberes y derechos con los cuales se dotan a las instituciones y a la comunidad en general cuando se custodian documentos que conforman parte del patrimonio histórico y cultural. Desde mediados del siglo pasado se ha venido reglamentando en el país desde glosarios de índole archivística hasta los fundamentos institucionales y legales que reformaron, oficialmente, al AGN

En este sentido, la Ley 80 de 1989, dictaminó la creación del AGN y su carácter nacional y se dictaron sus alcances, deberes y responsabilidades. El artículo 2 determinó: “Establecer, organizar y dirigir el Sistema Nacional de Archivos, con el fin de planear y coordinar la función archivística en toda la Nación, salvaguardar el patrimonio documental del País y ponerlo al servicio de la comunidad”.¹²

La carta constitucional estableció en el artículo 74 que “Todas las personas tienen derecho a acceder a los documentos públicos salvo los casos que establezca la ley.”¹³ De esta forma dejó por sentado el carácter público de los documentos, con lo cual también se reglamentó los deberes que tiene el Estado colombiano para asegurar la preservación de la memoria histórica. En el artículo 72 se dispuso que “El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El

¹¹ Juan Daniel Flórez Porras y Gustavo Adolfo Forero Carrillo, *Instructivo de valoración documental* (Bogotá: Subdirección Imprenta Distrital, 2015), 15.

¹² 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 2, apartado A, Bogotá: 22 de diciembre 1989. https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/ley_0080_1989.htm (09/12/2020)

¹³ Asamblea Nacional Constituyente, “Constitución Política de Colombia”, 4 de julio de 1991. artículo 74. <https://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia%20-%202015.pdf> (10/12/2020)

patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles”.¹⁴

La conformación del AGN en 1989 permitió generar una serie de normas y reglamentos en pro de optimizar los procesos archivísticos, aunados a las políticas internas y externas en la materia. Gracias a estas acciones en 1994 el AGN expidió el Acuerdo 7 de 1994, o Reglamento General de Archivos que regula el quehacer de los archivos del país, entre ellos los archivos históricos.

Lo anterior significó un gran avance en materia archivística puesto que la función de salvaguardar el patrimonio histórico de la nación fue legada por parte del Estado a los archivos de carácter nacional y regional, tal y como se afirma en el artículo 1 del Reglamento General:

Los Archivos harán suyos los fines esenciales del Estado, en particular los de servir a la comunidad y garantizar la efectividad de principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución y los de facilitar la participación de la comunidad y el control ciudadano en las decisiones que los afecten en los términos previstos por la Ley.¹⁵

Otro paso en materia archivística es la Ley 594 de 2000, o Ley General de Archivos, la cual significó un vuelco a la función archivística hasta ese momento, respecto a la organización y la labor de los archivos. Como versa en su artículo 4:

El objetivo esencial de los archivos es el de disponer de la documentación organizada, en tal forma que la información institucional sea recuperable para uso de la administración en el servicio al ciudadano y como fuente de la historia; por lo mismo, los archivos harán suyos los fines esenciales del Estado, en particular los de servir a la comunidad y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución y los de facilitar la participación de la comunidad y el control del ciudadano en las decisiones que los afecten, en los términos previstos por la ley.¹⁶

Así, los archivos comenzaron a representar un papel esencial en la labor cultural del Estado, encargados de preservar y conservar la documentación y velar por la prestación de los servicios de consulta y promulgación del patrimonio histórico y cultural de la nación.

En este orden de ideas, el AGN, como ente rector de los archivos en el país, estableció los parámetros para organizar los fondos acumulados materializados en el Acuerdo 002 del 23 de enero

¹⁴ Colombia. Constitución Política, artículo 72.

¹⁵ Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo 7: *Reglamento General de Archivos*, artículo 1. Bogotá: 20 de mayo de 1994. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-07-de-1994/> (10/12/2020)

¹⁶ Ley 594, artículo 4, inciso a.

de 2004, “Por el cual se establecen los lineamientos básicos para la organización de fondos acumulados”;¹⁷ y el acuerdo 005 del 15 de marzo de 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”,¹⁸ ambos acuerdos de vital importancia y a su vez acogen la Norma Internacional General de Descripción Archivística –ISAD (G)–, emitida por el Consejo Internacional de Archivos en 1999 en Estocolmo, Suecia.¹⁹

1.3 Marco metodológico

Para la realización del inventario de la serie Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, se sigue el Acuerdo 005 de 2013, capítulo IV, artículo 18, inciso c del AGN donde se establecen los criterios básicos y las áreas de descripción documental, afirmando que:

La descripción documental en cualquier soporte y en cualquiera de los niveles [...]debe contemplar como mínimo las siguientes áreas que se identifican con la estructura documental del nivel a describir, diligenciando los aspectos requeridos para cada nivel, de acuerdo con las necesidades de cada entidad y los lineamientos que establezca el Archivo General de la Nación, el Comité Interno de Archivo de cada entidad y demás normas vigentes sobre el particular.²⁰

Con base en lo anterior, para este inventario se hizo uso de las siguientes *áreas de identificación* descritas en la normativa legal vigente, ajustándose a los criterios propios de los documentos sujetos a inventario:

- **Número de orden:** corresponde al número que se le asigna a cada documento en la base de datos, tomándolo de la ubicación de estos dentro de los libros.

¹⁷ Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo 002: *por el cual se establecen los lineamientos básicos para la organización de fondos acumulados*. Bogotá: 23 de enero de 2004. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-002-de-2014/>. (09/12/2020)

¹⁸ Acuerdo 005, Artículo 1, 2.

¹⁹ Consejo Internacional de Archivos, Norma Internacional General de Descripción Archivística –ISAD (G) Suecia, 1999.

<https://www.ica.org/sites/default/files/isad%20g%20SP.pdf>. (09/12/2020).

²⁰ Acuerdo 005, capítulo IV, artículo 18, inciso C.

- **Código de referencia:** en el marco del sistema de archivos públicos y privados de la República de Colombia, el lugar donde se conservan los documentos sujetos a análisis recibe el código de referencia CO-AHA (Colombia – Archivo Histórico de Antioquia).
- **Número de tomo:** el identificativo con el cual se enumeraron los diversos tomos por parte de la entidad productora de los mismos, teniendo en cuenta la fecha de producción de estos.
- **Nombre del productor, unidad administrativa, oficina productora:** en este apartado se consigna el nombre de Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.
- **Unidad documental:** las unidades documentales se constituyen como un elemento homogéneo entre los documentos agrupados en una serie documental.
- **Tipo documental:** el tipo documental se refiere a los documentos producidos por una entidad específica, en calidad de sus funciones, en este caso, las actas se constituyen como los tipos documentales en el trabajo.
- **Fechas extremas:** para la elaboración del inventario, las actas presentaron la peculiaridad de que, en el momento de su elaboración, el tiempo tomado para esta labor, no fue superior a un día, con muy pocas excepciones. Por tal motivo las fechas extremas (fecha inicial y fecha final) son en su mayoría las correspondientes a fecha de elaboración del documento.
- **Tipo de soporte:** el soporte en el cual se elaboraron los documentos de las actas es papel (cuadernos).
- **Nivel de descripción:** las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia se encuentran agrupadas en una serie documental perteneciente al fondo acumulado del Ferrocarril.
- **Unidad de instalación:** se hace referencia a la forma en que se agrupan los documentos sujetos a inventario, en este caso libros o tomos encuadernados.
- **Folios (físicos o electrónicos):** en este apartado, se identifica si los documentos que componen los tomos se encuentran numerados con anverso y reverso o únicamente con una numeración tradicional consecutiva (1, 2, 3, etc.)
- **Características externas:** es necesario para este apartado la identificación de las características más relevantes de los documentos, consignan, a su vez, las condiciones de preservación en las que se encuentren los mismos.

Para completar la matriz de la base de datos, además de las áreas especificadas, se añadieron otros ítems que complementan el posterior análisis de la información, estos son:

- **Época:** en este apartado se define la época en la cual se elaboraron los documentos, en este caso la época republicana.
- **Fondo:** el fondo al cual pertenece la serie de documentos que se someten a inventariado: Fondo Ferrocarril de Antioquia.
- **Asunto:** este apartado incluye un resumen del documento, que proporciona el asunto (o asuntos) central de cada una de las actas.
- **Lugar:** consigna las locaciones, pueblos, ciudades, etc. que se mencionan en los documentos, permite determinar el espacio de acción e influencia de la entidad productora de los documentos.
- **Personajes:** este campo destaca los personajes que hacen parte de la producción de los documentos sometidos a inventario o personajes sobresalientes mencionados.

Figura 1. Celdas en la base de datos

E	F	G	H	I	J	K	L	M
ÉPOCA	FONDO	ENTIDAD PRODUCTORA	TIPO O UNIDAD DOCUMENTAL	ASUNTO	LUGAR	Fecha Inicial	Fecha final	PERSONAJES
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Acta de instalación de la junta directiva	Medellín (Ciudad)	1893.12.20	1893.12.20	Vásquez R., Miguel (I)
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Renuncia del administrador general	Medellín (Ciudad)	1893.12.22	1893.12.22	Restrepo, Alejandro
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Gerente e ingeniero (preliminares para)	Medellín (Ciudad)	1893.12.26	1893.12.26	
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Quejas del comercio por descuidos en	Medellín (Ciudad)	1894.01.03	1894.01.03	Mariño Torres, Rafa
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Venta de la locomotora N°4; sueldo de	Medellín (Ciudad)	1894.01.04	1894.01.04	Franco, Carlos; Bote
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Comisión para contratar con el señor	Medellín (Ciudad)	1894.01.08	1894.01.08	Torres Mariño, Rafa
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Otorgamiento de la prenda del gerente	Medellín (Ciudad)	1894.01.10	1894.01.10	Rojas, Crispulo; Jara
República	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Actas	Telegrama al administrador del ferrocarril	Medellín (Ciudad)	1894.01.12	1894.01.12	Torres Mariño, Rafa

Fuente: Elaboración del autor

2. Serie Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia

2.1 Historia institucional

El ferrocarril de Antioquia fue en su momento una de las obras de ingeniería más ambiciosas que se propuso desarrollar la administración del estado soberano de Antioquia en el año de 1874. Dicho proyecto contemplaba unir por medio de una vía férrea la capital del estado (Medellín), con un río navegable, el Magdalena, que permitiera transportar las mercancías exportables²¹ a los puertos de Sabanillas (Atlántico) y Cartagena, así como favorecer las relaciones comerciales interdepartamentales. Con el beneplácito de la Asamblea Departamental, se iniciaron las negociaciones con el ingeniero estadounidense Henry Meiggs,²² notable por las numerosas vías férreas que había construido en Chile y en Perú.

Debido a la negativa del mismo Meiggs, los enviados por el departamento transaron relaciones con el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, el cual convenció de sus capacidades económicas y técnicas para llevar a cabo esta obra. El 14 de febrero de 1874, sin conocer la obra, Cisneros suscribió el contrato para realizar el trazado y la construcción del ferrocarril. Como lo afirma Juan Santiago Restrepo, “La línea debía terminarse en Aguas Claras, cerca de Barbosa, en ocho años y medio, con una concesión para explotación durante cincuenta y cinco años con privilegio exclusivo durante treinta años”.²³ Debido a las constantes dificultades económicas y sociales por las cuales atravesó la obra, el contrato de construcción original se tuvo que reescribir en seis ocasiones, viéndose alargado considerablemente el tiempo estimado de construcción.

En la última década del siglo XIX, la administración departamental veía con preocupación cómo las obras estaban estancadas por una serie de pleitos judiciales por cuenta de capitales inexistentes e ingenieros extranjeros ineficaces, lo cual llevó al gobernador del departamento,

²¹ De igual manera también se requería dicha vía férrea para introducir con mayor facilidad los productos manufacturados que las empresas antioqueñas necesitaban para su correcto funcionamiento.

²² “Henry Meiggs was born at Catskill, New York, July 7, 1811, the son of Fannie Williams and Slisha Meiggs, brother of Mayor Meiggs, one of the first passengers on the first railroad in the United States, running between Albany and Schenectady, New York.” Mary Margaret Harker, *Henry Meiggs a Railroad Builder of Chile and Peru* (MA., University of southern California, 1931) 4.

²³ Juan Santiago Correa R., “De Puerto Berrio a La Quebra: El Ferrocarril de Antioquia Y Los Empresarios Nacionales Y Extranjeros.”, *Borradores de Administración CESA* 20. (2009): 1689-1699.

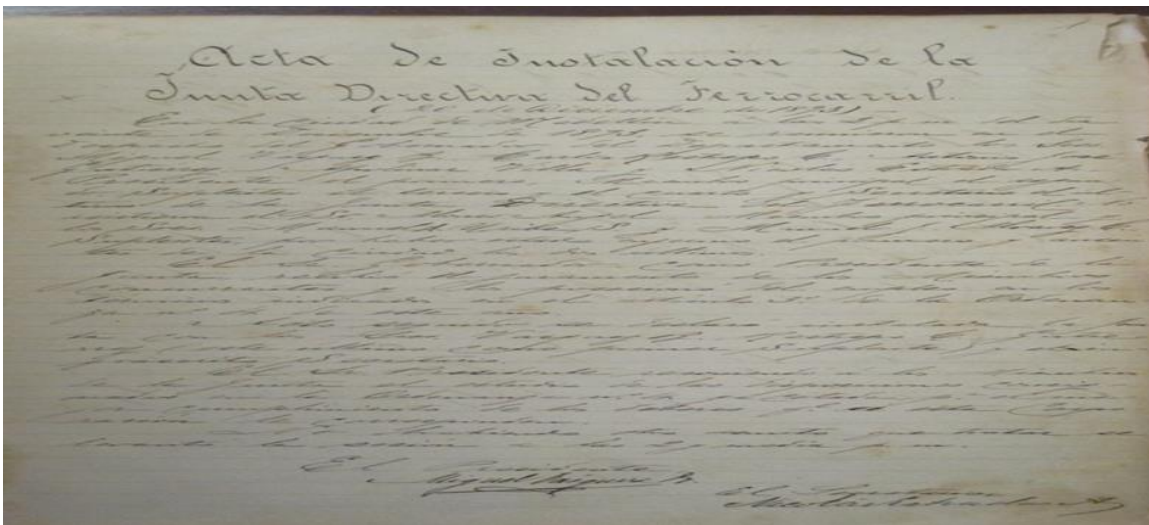
después de resuelto el pleito con la casa comercial *Punchard, McTaggart, Lowther & Co.*, a asumir la continuación de la obra.

Con el fin de sentar un precedente y normalizar las actividades burocráticas al interior de la nueva empresa del ferrocarril, la administración departamental desde el momento en que inició la consecución de capital extranjero instó a la Asamblea Departamental para el nombramiento de una Junta Directiva. Como se afirma en la guía realizada al fondo del Ferrocarril en el año 1993:

[...] la composición de esta primera Junta Directiva fue: el Gobernador de Antioquia como su presidente, el secretario de Hacienda como su secretario y dos ciudadanos más elegidos por la Asamblea para períodos de dos años. Además, cuatro suplentes, elegidos también por la Asamblea, para llenar las posibles vacantes de los principales.²⁴

Como lo señala la primera acta de la recién creada Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, instaurada el 20 de diciembre de 1893 (ver figura 2), por medio de la ordenanza 4 del 2 de noviembre de 1893.²⁵

Figura 2. Acta de instalación de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia



Fuente: “Acta de instalación de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia”, Medellín, 21 de diciembre de 1893. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 1, Acta 1, folio 1. Fotografía del autor 08/08/20

²⁴ Lina Marcela González Gómez y otros “Organización e inventario del Fondo del Ferrocarril de Antioquia.” Medellín, 26 de julio de 1993: Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Ferrocarril de Antioquia, Guía, 11.

2.2 Diagnóstico

El Archivo Histórico de Antioquia (AHA) es una entidad pública sin ánimo de lucro que se encuentra ubicado en el palacio de la cultura Rafael Uribe Uribe (antigua sede de la Gobernación de Antioquia) en la ciudad de Medellín (ver figura 3), su principal misión institucional es conservar y preservar el patrimonio histórico y cultural de la región, adquiriendo, restaurando y administrando toda serie de documentos de variados organismos de índole departamental que se produzcan en el mismo.

Figura 3. Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe



Fuente: Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe. Foto tomada de <https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/nuestra-sede/>. 19/09/2020.

El archivo cuenta con dos plantas para el almacenamiento, recuperación y sala de consulta de documentos, así como de personal capacitado y cumple con un sistema de control de temperatura y humedad (ver figuras 4 y 5).

Figuras 4 y 5. Sistema Higrométrico y control de aire acondicionado



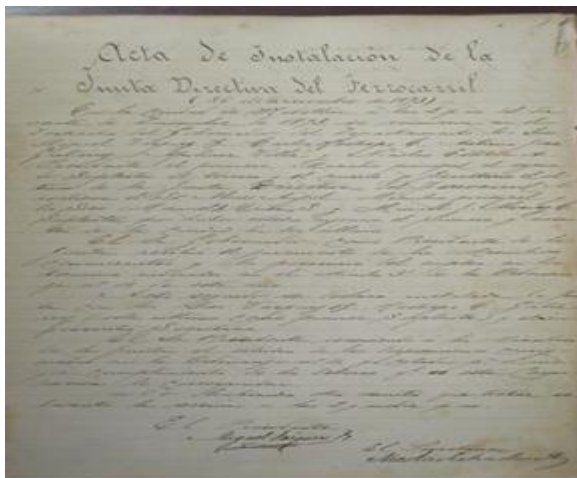
Fuente: Sistema higrométrico, control de temperatura y humedad.; AHA, 21/09/20. Foto del autor



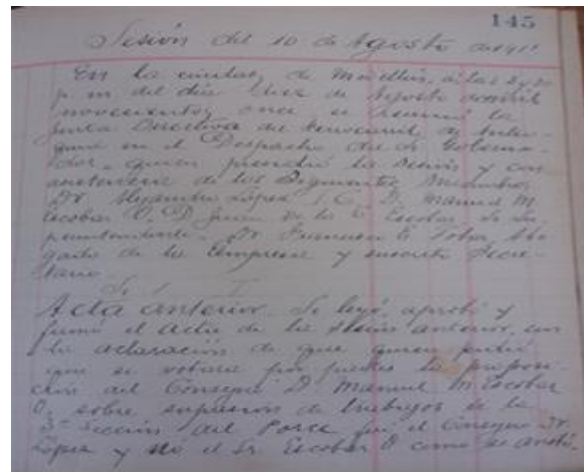
Fuente: Control de aire acondicionado, AHA. 21/09/20. Foto del autor

El fondo del Ferrocarril de Antioquia, uno de los custodiados por el AHA, se encuentra ubicado en la segunda planta en estanterías metálicas que mantiene alejado del suelo los documentos. Una de las secciones de este fondo es la Junta Directiva, donde se encuentra la serie “Actas de la Junta Directiva”, de esta serie se tomó los primeros 18 tomos para realizar el inventario y posterior valoración histórica. La fecha inicial se ubica el 20 de diciembre de 1893 con la instauración de la Junta Directiva (Tomo 1) y la fecha final el 10 de agosto de 1911 (Tomo 18). (Ver figuras 6 y 7).

Figuras 6 y 7. Acta de instalación de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia y Sesión del 10 de agosto de 1911.



Fuente: “Acta de instalación de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia”, Medellín, 21 de diciembre de 1893. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 1, Acta 1, folio 1. Fotografía del autor 08/08/2018.



Fuente: “Sesión del 10 de agosto de 1911”, Medellín, 10 de agosto de 1911. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 18, acta 496, folio 145. Fotografía del autor 05/04/2019.

Una de las características externas de esta serie es que está encuadrada en libros o tomos lo que ha preservado la información y su orden. Las pastas son duras y estas están marcadas con el rótulo “Libro de actas. Ferrocarril de Antioquia” o “Ferrocarril de Antioquia” y en el lomo tienen el número del tomo. Valga decir que la serie presenta una variedad de cuadernos que se usaron, se puede constatar que cambiaron de formato, por lo menos cinco veces (ver Figuras de la 8 a la 12).

Figuras 8 a 12. Tipos de formatos usados para los libros de actas

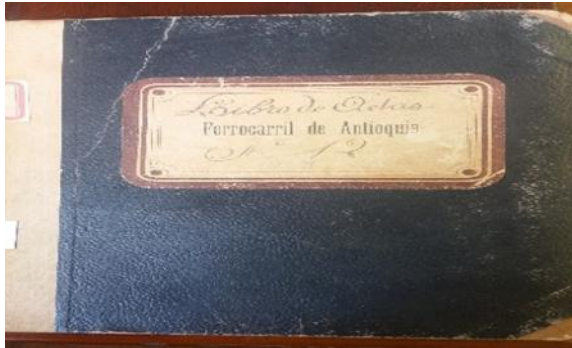


Figura 8: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 12, portada. Fotografía del autor 04/04/2019.



Figura 9: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 15, portada. Fotografía del autor 05/04/2019.



Figura 10: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 1, portada. Fotografía del autor 08/08/2018.

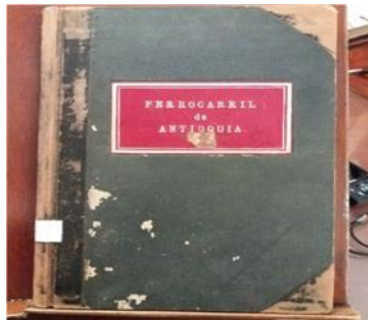


Figura 11: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 2, portada. Fotografía del autor 08/08/2018.



Figura 12: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 3, portada. Fotografía del autor 19/09/2018.

Cada tomo, a su vez, tiene un número determinado de actas que varía en su tamaño por el número de estas y por su extensión, ver relación de las actas en la Tabla 1.

Tabla 1. Relación entre tomos, actas y año de producción

Número de tomo	Número de actas	Número de folios	Años
1	100	181	1893-1896
2	25	150	1896-1897
3	26	156	1897
4	31	141	1897-1898
5	23	150	1898-1899
6	27	151	1899-1900
7	18	103	1900-1901
8	21	131	1901-1902
9	36	233	1902-1903
10	47	235	1903-1904
11	30	271	1905-1909
12	15	282	1909-1910
13	20	148	1910
14	18	148	1910
15	12	143	1910-1911
16	15	152	1911
17	13	137	1911
18	9	148	1911

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 1-18. Elaboración del autor.

En general, los tomos presentan manchas y deterioro propias de la edad de estos y de inadecuados procesos de almacenajes en las décadas anteriores a la llegada al archivo, tal y como se afirma en el sitio web del archivo: “Estos documentos pertenecientes al ferrocarril, estuvieron abandonados varios años en un vagón del ferrocarril ubicado en la sede de los talleres, lo que causó que se perdiera parte de la documentación...”²⁶; En varios documentos, en especial los más antiguos, dichas manchas ocasionaron serias afectaciones sobre todo en los empastados: hay lomos desprendidos, contraportadas rasgadas y manchadas, etc.(ver Figuras de la 13 a la 15).

²⁶ Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia, 20 de enero de 2016.[https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/el-acervo-documental/fondo-ferrocarril-de-antioquia/;\(02/09/2020\)](https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/el-acervo-documental/fondo-ferrocarril-de-antioquia/;(02/09/2020)).

Figuras 13 a 15. Estado general de los Tomos



Figura 13: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 1, contraportada. Fotografía del autor 17/09/2018.



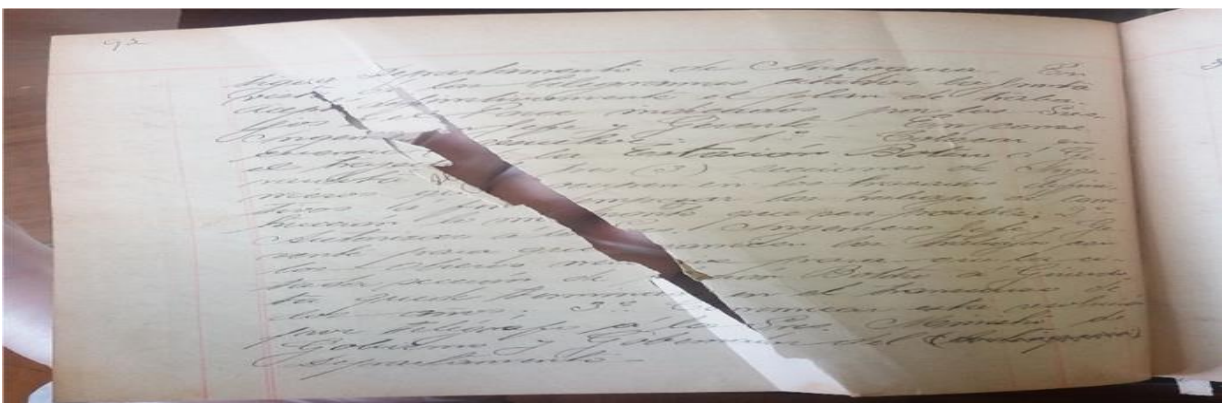
Figura 14: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 1, lomo y portada. Fotografía del autor 17/09/2018.



Figura 15: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 8, lomo. Fotografía del autor 20/03/2019.

Con relación a los tomos y al estado de conservación de la información allí consignada, es posible afirmar que los principales daños se concentran en torno a las cubiertas, todas presentan algún tipo de deterioro de menor o mayor afectación a la integridad estructural del tomo, afectando sólo en dos casos el cosido de las hojas (Tomos 1 y 2); el estado general de conservación es aceptable. Por otro lado, el Tomo 12, presenta en su interior entre los folios 91 y 120 un profundo corte desde la esquina superior derecha hasta la esquina inferior izquierda, donde a su vez se arrugó el folio, esto ocasionó que parte de la información se distorsionara o se borrara (ver figura 16).

Figura 16: Documento con deterioro debido a corte



Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva. Tomo 12, Acta 399, folio 91. Fotografía del autor (05/09/2019).

2.3 Descripción y valoración

Para llevar a cabo la valoración del potencial histórico con el que cuentan las actas, es necesario definir qué significa este término y el de Junta Directiva, así como también conocer el valor misional de esta última. Para entender las actas como documento es preciso establecer el significado, visión y misión de la entidad encargada de realizar las mismas. La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, se constituyó con anterioridad al año de 1893 con el propósito de tomar las riendas de la empresa que hasta entonces se manejaba entre los contratistas y la gobernación (con recurrentes fallas de comunicación entre ambas partes).

En 1993 se realizó la guía, del fondo del Ferrocarril en la cual se dio a conocer el estado del fondo y sus series. En dicha guía se alude a algunas de las funciones de la Junta Directiva:

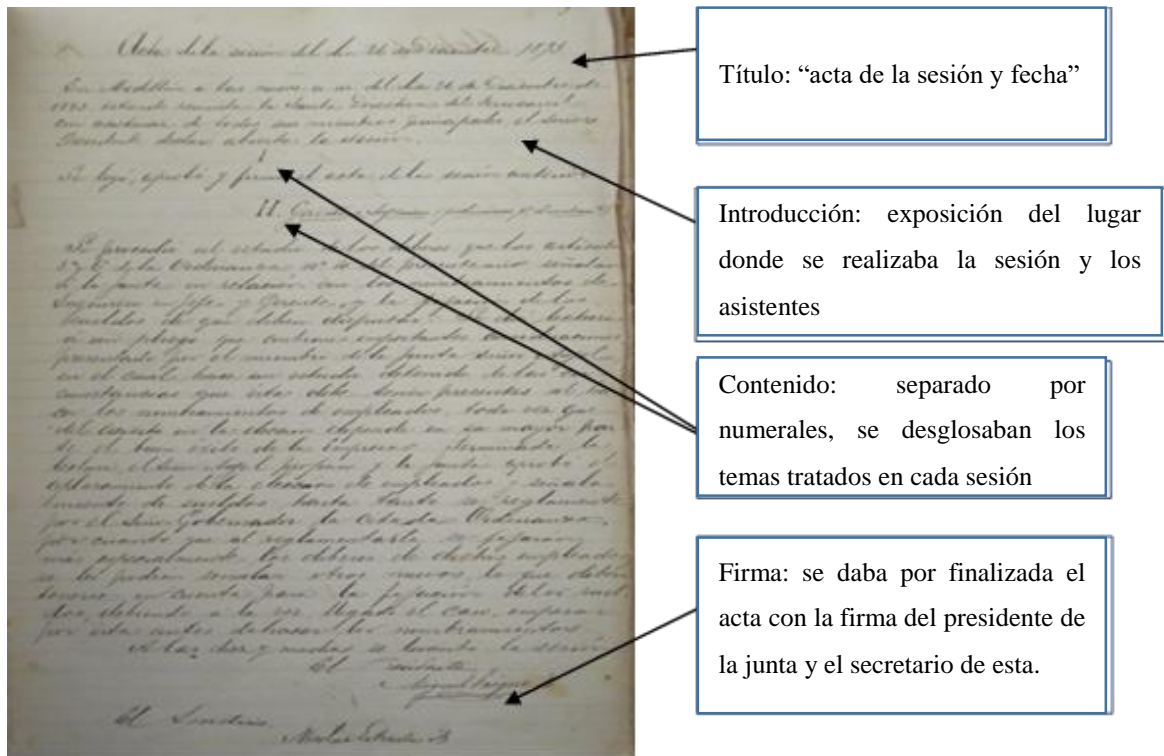
[...] entre las funciones más importantes que decía cumplir la Junta, se destacan: ejercer la inspección general y suprema de la obra; examinar mensualmente o a conveniencia las cuentas del gerente y el estado de la caja; indicar lo que estimara conveniente con relación a la contabilidad y arreglo de la oficina general...²⁷

Entendida la Junta Directiva como la entidad que controlaba la empresa desde todos los aspectos, las actas entran a jugar un papel histórico valioso. En su definición más conservadora, un acta se define como “Relación escrita de lo sucedido, tratado o acordado en una Junta,”²⁸ Lo que significa que las actas recogen todos los asuntos discutidos y resueltos por la Junta Directiva. El acta tiene su propia estructura. (ver figura 17)

27 González Gómez 12.

28 Real academia de la lengua española, “Acta”, 19 de marzo de 2021. <https://dle.rae.es/acta> (19/03/2021)

Figura 17. Estructura del Acta de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia



Fuente: “Acta del día 26 de diciembre de 1893”, AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 1, acta 3, folio 2. Fotografía del autor 16/03/2019.

Un análisis de estructura de las actas producidas por la Junta en sus sesiones arroja que, a pesar del cambio de secretarios a lo largo del tiempo, la composición de estas no cambió y conservó cierta uniformidad.

Acto seguido se consignaba la información concerniente a los temas que versaban sobre administración, construcción, compra y venta de mercancías, así como relaciones nacionales e internacionales de índole comercial, política y social de la empresa del Ferrocarril. Es aquí donde las actas se constituyen como un documento misional que consigna las decisiones tomadas en las reuniones llevadas a cabo por la Junta.

2.4 Valoración histórica

Instaurada la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia en el año 1893, esta empezó un lento proceso de organización de lo que se entendía como la empresa Ferrocarril de Antioquia. El

contrato que se firmó el 14 de febrero de 1874 entre el ingeniero Francisco Javier Cisneros y los representantes del entonces estado soberano de Antioquia, evidencia que se buscaba que la línea férrea fuese terminada por un contratista privado mediante una serie de estímulos de ley, tal y como lo explica José María Bravo Betancur:

Apoyados en la Ley Nacional del 28 de mayo de 1864 que determinó los mecanismos para el fomento de varias mejoras materiales en el territorio colombiano, la Legislatura del Estado Soberano de Antioquia, expidió la Ley 78 del 30 de abril de 1886, por la cual autorizó plenamente al Poder Ejecutivo del Estado para fomentar la apertura de un camino carretero o de rieles, que pusiera en comunicación a la ciudad de Medellín, capital del Estado, con un río navegable.²⁹

Este contrato significó la entrega de la capacidad de explotación comercial de la vía férrea resultante al contratista responsable de su culminación y dejó parcialmente fuera de la ecuación al gobierno estatal.

En 1893 el nuevo gobierno departamental decidió colocarse a la cabeza de la construcción de la vía férrea, y dejó por fuera la asignación de esta tarea a terceros que poseían pleno poder sobre los dineros destinados para dicha causa, todo ello con el fin de evitar que se repitieran los problemas acaecidos entre los años 1874 y 1893, cuando la rescisión de contratos, la refinanciación, el desfaldo y las demandas entre las partes involucradas en la construcción (estado soberano de Antioquia y contratistas) fueron más frecuentes que las noticias de avance en el trazado y construcción de la vía.

Entre los años 1893 y 1911, la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia afrontó problemáticas como la guerra de los Mil Días, la nacionalización de las vías de comunicación, así como la tarea de sacar adelante la construcción de la obra más imponente, en cuanto ingeniería, que se desarrollaría en el departamento de Antioquia por aquellos años. De este proceso se desligan los primeros 18 tomos de la serie Junta Directiva, los cuales reúnen los resultados de las reuniones y los temas tratados en el periodo 1893-1911.

El primer vistazo a los tomos arroja que la cantidad de actas asentadas en cada tomo no corresponde al tamaño físico de los cuadernos en que estaban asentadas, sino a la complejidad de los temas tratados en las sesiones (ver Tabla 2).

²⁹ José María Bravo Betancur, “Epopéya del ferrocarril de Antioquia”, *Repertorio Academia Antioqueña de Historia* 266 (2003): 600 – 601.

Tabla 2. Rango de fecha de producción de las actas por tomo

Tomo	Fecha inicial	Fecha final	Años
1	1893.12.20	1896.06.24	1893-1896
2	1896.07.11	1897.04.10	1896-1897
3	1897.04.20	1897.10.27	1897
4	1897.11.09	1898.08.17	1897-1898
5	1898.09.07	1899.06.16	1898-1899
6	1899.07.01	1900.07.27	1899-1900
7	1900.09.11	1901.04.15	1900-1901
8	1901.04.30	1902.02.06	1901-1902
9	1902.03.17	1903.06.19	1902-1903
10	1903.06.24	1904.12.06	1903-1904
11	1905.01.19	1909.06.22	1905-1909
12	1909.08.04	1910.01.07	1909-1910
13	1910.01.15	1910.07.07	1910
14	1910.07.25	1910.11.10	1910
15	1910.11.24	1911.02.11	1910-1911
16	1911.03.04	1911.05.04	1911
17	1911.05.13	1911.06.17	1911
18	1911.07.01	1911.08.10	1911

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 1-18.
Elaboración del autor.

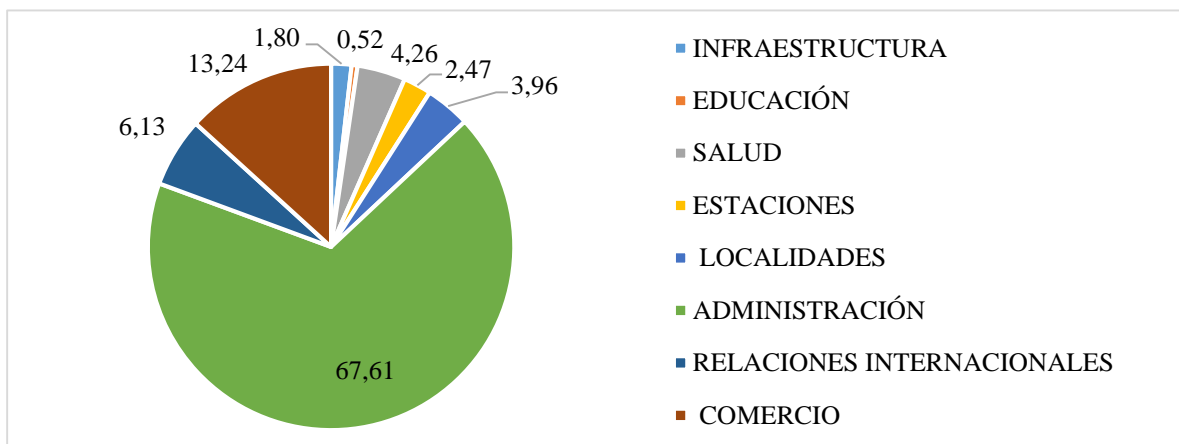
La Tabla a 2 evidencia que el primer tomo supera por muchas actas a los siguientes, lo que se puede explicar por ser el momento de conformación de la Junta y en consecuencia debió ser un periodo de decisiones continuas para el funcionamiento y establecimiento de las dinámicas de la Empresa del Ferrocarril y la misma Junta para su operación.

A partir de un análisis en torno a los temas examinados por la Junta, es posible delimitar la variedad de asuntos en los que intervenía la misma. Estos se sintetizan en ocho (8) unidades temáticas: infraestructura, educación, salud, estaciones, localidades, administración, relaciones internacionales y comercio. Estos temas a su vez agrupan una serie de subtemas, que permiten abrir

una variedad de líneas de investigación y comprensión de la historia del Ferrocarril de Antioquia y su relación con el desarrollo económico, social y político del departamento de Antioquia y el país.

En los primeros 18 años de existencia de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, se realizó un total de 496 sesiones, en las cuales, temas como la administración con un 67,61% y el comercio con un 13,24% fueron ampliamente los de mayor discusión o manejo, tal y como se evidencia en el Figura 18.

Figura 18: Porcentaje de los temas abordados por la Junta Directiva 1893-1911



Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva. Elaboración del autor.

2.4.1 Infraestructura de la empresa Ferrocarril de Antioquia

El desarrollo de los temas sobre las condiciones estructurales y de construcción de los diferentes activos y bienes muebles e inmuebles de la empresa del Ferrocarril de Antioquia, fue una de las primeras tareas que se propuso la Junta Directiva que, a pesar de contar con pocas discusiones a lo largo de 496 sesiones que tuvo la Junta en el periodo de estudio, se hace posible identificar cuatro subtemas: construcción, contratación, planificación e informes sobre el estado general de las obras. Dentro de estos ítems se encuentran discusiones relativas a la contratación de personal capacitado para el mantenimiento y revitalización de la obra, planificación de nuevos trazados de la línea, zonas urbanas, talleres y edificio, así como también petición de informes constantes a agentes de la empresa o el gobierno departamental, en los que se desarrollan el estado estructural de los bienes de la empresa o avances en construcción., Tal y como se ilustra en la Tabla

3, la relación porcentual entre cada tema y su manejo en la Junta podría considerarse equitativa por el peso de los temas. (ver tabla 3)

Tabla 3. Relación porcentual entre temas relativos a la infraestructura discutidos por la Junta Directiva 1893-1911

Subtema	Construcción	Contratación de personal	Planificación	Estado general de las obras	Total discusiones
N° de discusiones de la Junta por tema	7	4	7	7	25
Relación %	28%	16%	28%	28%	100%

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 1-18. Elaboración del autor.

La tarea inicial que se propuso la Junta Directiva fue la de inventariar las posesiones de la empresa y definir en qué condiciones se encontraban. Estas acciones fueron llevadas a cabo por Rafael Torres Mariño, gerente general de la empresa en compañía de Alejandro Restrepo, que se desempeñaba como administrador de esta, con quien inició la revisión de lo que hasta el momento se había avanzado en la construcción de la línea férrea y sus subsidiarias vías carretables y trochas.

La construcción de la línea telegráfica que cubriera la totalidad de la línea férrea desde Medellín hasta Puerto Berrío fue uno de los principales intereses de la Junta en el periodo de estudio. Esto significó un punto de crucial importancia dentro del plan de modernización de la gobernación, puesto que interconectaba, vía correo, la capital, Medellín con Puerto Berrio sobre el río Magdalena, y fomentó a su vez actividades comerciales, para las cuales estaba pensado desde un principio el ferrocarril. Esta estructuración de la vía telegráfica y su mantenimiento presentó a la Junta otra necesidad de infraestructura, conectar de manera rápida los diferentes tramos del ferrocarril ya construidos con anterioridad.

Estos trabajos de culminación fueron apareciendo de manera reiterada en diversas sesiones de la Junta, aunados a las iniciativas de construcción de tramos férreos entre localidades antes dejadas de lado, caso de la extensión del trazado original de Puerto Berrío a Barbosa hasta Medellín, capital del departamento.

De igual manera, y con la aparición de mayor cantidad de frentes de obra, la contratación de personal calificado, tales como ingenieros, dibujantes, maestros de obra y capataces se hizo necesaria.

Una mirada detenida a estos apartados de las actas de la Junta, a ojos de un lector interesado, puede plantear cuestionamientos sobre el papel de las elites comerciales y políticas de Medellín y el departamento en el desarrollo del ferrocarril, con respecto a la construcción y trazado de la vía férrea. En este sentido, también se identifican las relaciones comerciales existentes entre la Junta Directiva y diversas casas de comercio de la ciudad, la región y el país en las que se percibe las nutridas relaciones que tenía la empresa dadas las exigencias de la obra en construcción.

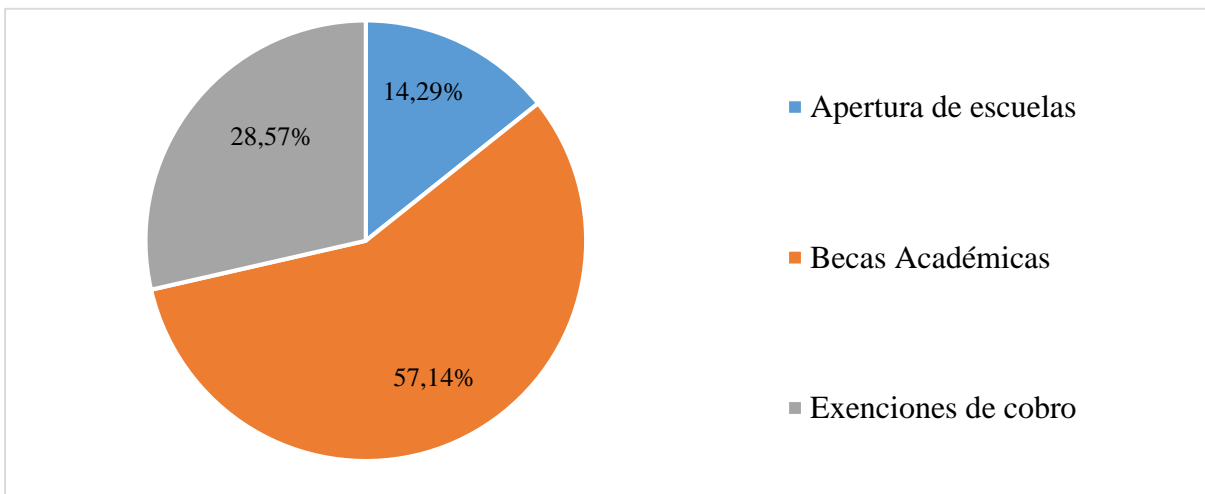
2.4.2 Educación

Este tema ocupó un lugar poco relevante en las actas de la Junta Directiva, solo en siete ocasiones se puede afirmar que se toman decisiones concretas en términos de educación. De estas discusiones se pueden extraer tres subtemas: apertura de escuelas en localidades aledañas a la línea férrea, financiación de becas académicas para la Escuela de Minas y exenciones de cobro de pasaje y transporte a docentes y estudiantes. Entre estos subtemas y sus diversas connotaciones (ver Figura 19), la relación porcentual entre las discusiones sobre la necesidad de abrir becas de estudio centraba en sí casi todo el interés de la Junta en cuanto al tema de la educación se refería.

El interés de la empresa del Ferrocarril por la formación de estudiantes en la Escuela Nacional de Minas, así como de mecánicos calificados, se explicaba en la necesidad a posteriori de ocuparlos en los talleres que la empresa estaba construyendo en las localidades de Sofía, Pavas y Puerto Berrío. Tal y como se evidencia en el acta del 23 de mayo de 1898.

La junta resolvió crear diez becas para formar mecánicos prácticos en el taller de Puerto Berrio, y en consecuencia el consejero Sr. Restrepo lo propuso y se aprobó. La resolución de la junta sobre creación de 10 becas en el taller de Puerto Berrio para formar mecánicos practico será publicada en los periódicos de la ciudad y en hojas volantes para fijarlas en los lugares públicos³⁰

³⁰ “Becas”, Medellín, 21 de diciembre de 1893. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 4, acta 88, folio 95-96.

Figura 19. Porcentaje de temas relativos a la educación abordados por la Junta 1893-1911

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva. Elaboración del autor.

Este interés de las elites comerciales y las autoridades gubernamentales por fomentar el estudio y la adquisición de conocimientos técnicos y profesionales ofrece luces sobre cuál fue el papel de la administración gubernamental y nacional en el fomento educativo a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. También se puede dilucidar la función de las escuelas técnicas y profesionales como la Escuela Superior de Minas o las técnicas de mecánica en los talleres del ferrocarril, y la necesidad del Ferrocarril de contar con personal profesional y técnico que pudiera suplir las demandas de la empresa en este sentido y el idóneo funcionamiento del ferrocarril sobre todo en la formación de personal operativo preparado en la posterior conformación de empresas sólidas en todo el territorio regional y nacional, sobre esto Pamela Murray, afirma:

[...] era frecuente que los funcionarios del Ferrocarril fueran también profesores de la Escuela o fueran administradores de las 18 de las 20 becas que entregaba Antioquia a los estudiantes más destacados de la Escuela. Además, el Ferrocarril entregaba pasantías de dos meses durante las vacaciones navideñas que fortalecía aún más la ya estrecha relación.³¹

Aunque, la información que se brinda es poca con respecto a estos temas, la sola mención de entidades de carácter educativo y la entrega de becas en documentos de índole administrativo

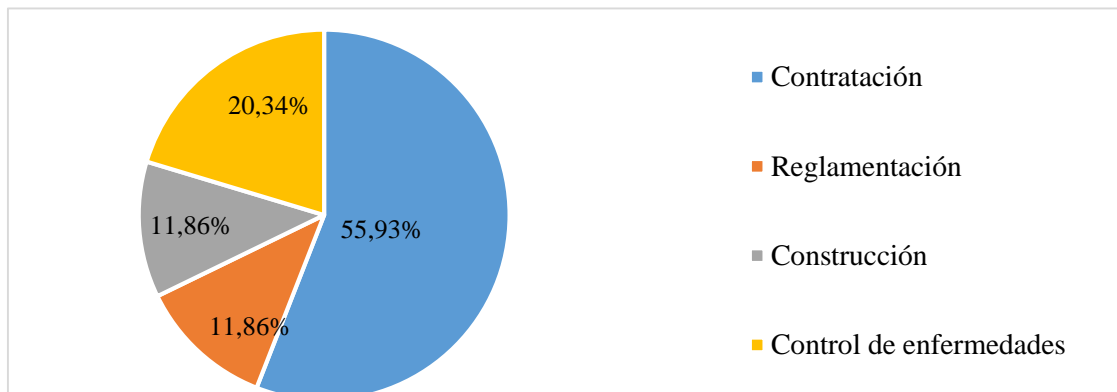
³¹ Pamela Murray, "La Escuela Nacional de Minas, 1887-1930", *Colombia en el siglo XIX*, Planeta. Germán Pavony, Michael La Rosa y Mauricio Nieto (Bogotá: Planeta, 1999) 366.

de un sistema destinado al transporte de mercancías y pasajeros como lo fue el ferrocarril, lleva a pensar en las aspiraciones sociales, políticas y económicas del Ferrocarril.

2.4.3 Salud

En los primeros años de la Junta Directiva, el principal interés en el ámbito de la salud recayó en la necesidad de contratar personal médico para cubrir toda la extensión territorial de la empresa. Más del 50% de las actas tratan acerca de la contratación de médicos, boticarios, asistentes médicos, y personal de salud en general. De igual forma se establecen otras prioridades en la Junta como lo fue la reglamentación y construcción de centros de salud y hospitales, ambas con un 11% de las actas totales. El control de enfermedades y agentes patógenos se recoge el 20% restante de las actas, tal cual se evidencia en el Figura 20.

Figura 20: Relación porcentual de subtemas de salud abordados por la Junta directiva 1893-1911

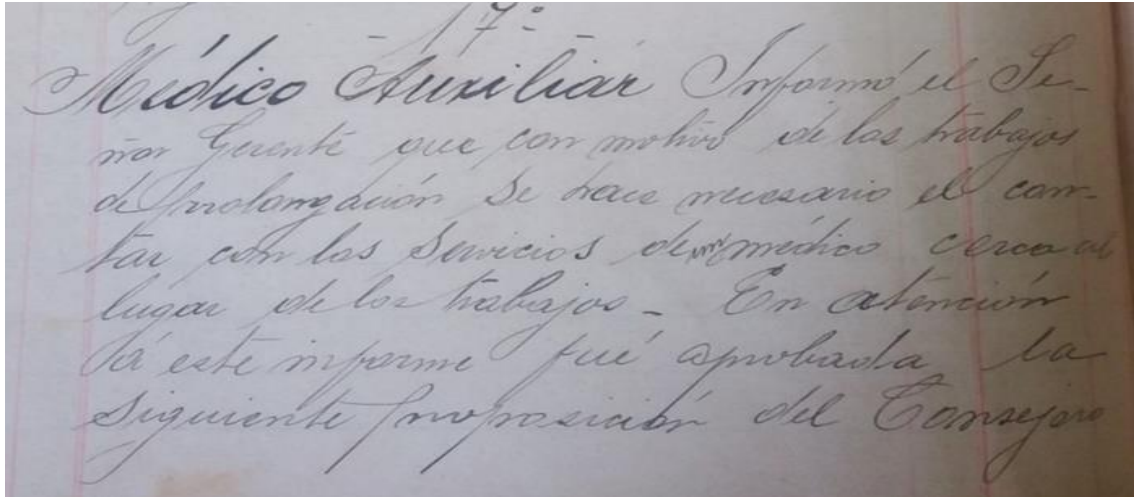


Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva. Elaboración del autor.

La preocupación de la Junta por aspectos de salud fue permanente. Resalta que para la época los dispositivos higiénicos y en general la medicina en Antioquia se encontraba casi que, en su totalidad, concentrada en las ciudades capitales y los centros urbanos de mayor población, característica que no cumplían los lugares donde se encontraban la mayoría de las estaciones, excepto Puerto Berrío, Barbosa y Medellín. Esta falta de personal de salud y dispositivos higiénicos se manifestó en los esfuerzos que la Junta Directiva hizo por establecer un personal adecuado y eficaz en la realización de dicha labor. En las sesiones en las que se discute la necesidad de tener médicos auxiliares para trabajar de la mano con el médico titular de la empresa es palpable el afán

de cubrir la totalidad de la línea y los trabajos que allí se realizaban con el servicio de salud, tal y como se menciona en el acta del 19 de agosto de 1909 (ver Figura 21).

Figura 21: Contratación de médico auxiliar para la empresa



Fuente: "Médico auxiliar", Medellín, 19 de agosto de 1909. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 12, acta 2, folio 63. Fotografía del autor 04/04/2019

El control de enfermedades resalta como un tema de especial interés puesto que debido a las condiciones climáticas y lo accidentado del terreno, los obreros se encontraban expuestos a enfermedades como la malaria y el paludismo, también a accidentes que ocasionaron la pérdida de partes del cuerpo o incluso la muerte. Por tal motivo, la Junta prestó especial atención a la necesidad de solicitar informes al médico titular de la empresa con descripción de las condiciones y las necesidades médicas de la empresa. Asimismo, son numerosos los casos de indemnizaciones y solicitudes de remuneración por parte de personal accidentado o de sus familiares directos.

Con los anteriores apartados de las actas de la Junta, no sólo es posible aproximarse al tratamiento que la empresa le dio a la salud, pues estas de igual modo ofrecen un panorama del sector salud del departamento de Antioquia en los años en que se llevó a cabo la construcción del Ferrocarril de Antioquia, prestando especial interés a las acciones que se llevaron a cabo para el control de las enfermedades y la medicalización de las subregiones por las que pasaba la línea férrea y al personal involucrado.

2.4.4 Localidades con incidencia en el ferrocarril

Las localidades ocuparon otro lugar importante en las sesiones de la Junta, toda vez que los lugares elegidos para el paso de la línea férrea y la construcción de las estaciones no contaban, en su mayoría, con zonas de asentamiento urbano en sus inmediaciones. El examen de las sesiones que la Junta dedicó a este tema revela cinco subtemas: planeación, comercio, poblamiento, inspecciones y contratos. En la planeación y contratos, el interés de la Junta recayó en la construcción de campamentos provisionales donde alojar a los trabajadores y establecer, a lo largo de la línea férrea, poblados o asentamientos urbanos, destinando para estos menesteres más del 50% de las sesiones (ver Tabla 4)

Tabla 4. Porcentaje de temas relativos a las localidades discutidos por la Junta Directiva 1893-1911

Subtema	Planeación	Comercio	Poblamiento	Inspecciones y condición estructural de la línea férrea	Contratos
N° de discusiones de la Junta por tema	15	10	5	9	13
Relación %	28,85%	19,23%	9,62%	17,31%	25,00%

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 1-18. Elaboración del autor.

Con base en lo anterior, la concreción de este interés se manifiesta en el surgimiento de asentamientos y poblaciones entre Medellín y Puerto Berrío, siguiendo la ruta de la línea férrea, lo que indica el impacto del ferrocarril en la población y el poblamiento. Esta modalidad de poblamiento puede ser vista como una respuesta a las nuevas oportunidades laborales presentada por la construcción del ferrocarril, por otro lado, como el efecto a la ruptura de la ya tradicional desconexión de Antioquia con las demás regiones. Estas, por sí solas son cuestiones que pueden encontrar una respuesta en las actas de la Junta; del mismo modo, una lectura detenida de las actas puede ofrecer pistas de las dinámicas de poblamiento complementarias a obras de conectividad y desarrollo económico en Antioquia.

La Junta tenía como prioridad fomentar la culminación de las obras del ferrocarril de la manera más pronta y óptima, cimentando a la par relaciones comerciales que permitieran la entrada en vigor de las labores económicas para las cuales estaba diseñada esta obra. En el marco de esta tarea, la Junta y las autoridades gubernamentales trabajaron de manera conjunta en lo relativo al desarrollo social y económico de las localidades que previa y posteriormente estaban asentadas en los alrededores de la línea. De tales acciones resaltan cantidad de telegramas y correos emitidos por la Junta en los que se solicita a la misma la intervención de una u otra manera en sitios específicos de las localidades, los temas versan sobre la instalación de oficinas de correos y telégrafos, el mejoramiento de hoteles, la creación de estaciones de policía y colegios, hasta la demanda de personal policial capacitado para la protección de la localidad. Tal y como se menciona en acta del 14 de octubre de 1910, donde se solicita la instalación de una inspectoría de policía en el municipio de Santo Domingo.

Se dió lectura a las notas Nos. 67 y 68, procedentes del Sr. consejero municipal de Santo Domingo en las cuales solicita la creación de una inspectoría de policía, creación de edificios para oficina y cárcel en la estación Botero. Dispuso el señor presidente pasarlas al estudio del señor gerente.³²

Aunque pueda parecer que estas solicitudes a la Junta, en muchos casos eran desmedidas o fuera de orden, la realidad es que la Junta y el ferrocarril, como parte de un sistema que conectaría la capital del departamento con el río navegable más grande de la nación, se vieron en la tarea de desarrollar actividades de fomento en todos estos lugares, asegurando las mercancías, pero de igual manera, un flujo constante de mano de obra para la empresa, como para las demás actividades económicas del departamento que representaban con su trabajo el material de carga que movilizaba el ferrocarril a lo largo de la línea. Las actas en sí mismas ilustran el trabajo y el empeño de la empresa en el ferrocarril de Antioquia.

2.4.5 Administración

Buena parte de las actas (67.61%), sintetizan la administración del Ferrocarril de Antioquia. Del manejo de la administración y el rastro de esta en las actas puede derivar una variedad amplia

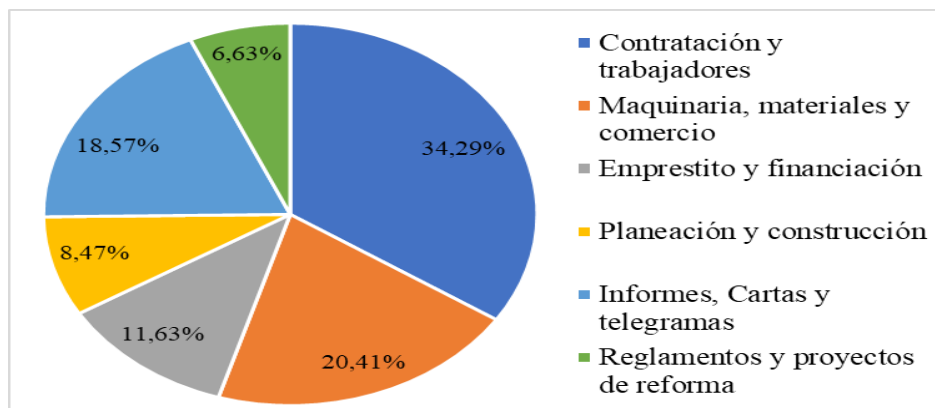
³² “Solicitud”, Medellín, 14 de octubre de 1910. AHA, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 14, acta 13, folios 113-114.

de temas objeto de investigaciones. Para poder comprender los pormenores de la administración de una obra de esta magnitud, es necesario entender cómo la Junta desarrollaba los asuntos que trataban día a día en sus sesiones. Sobre esto Abel María Cano Morales, Carlos Mario Restrepo Pineda y Omar Osvaldo Villa Monsalve afirman:

[...] cuando llegaba un asunto sobre el cual la Junta tenía que pronunciarse, lo primero que se hacía era introducirlo en el orden del día, luego se procedía nombrar una comisión para su estudio, y esta debía presentar un informe, así como proponer un proyecto de resolución, que era sometido a votación: la Junta podía tomar la decisión de rechazar, aprobar, modificar o volver a comisionar a otros miembros de la Junta.³³

El 67,61% de las actas de administración que produjo la Junta, es posible resumirlas en seis grupos, los cuales, como muestra el Gráfico 4, dan cuenta de las necesidades de la Junta, en el privilegio que les dio a los temas relacionados con contratación y compraventa de maquinaria.

Figura 22: Relación porcentual de los temas sobre administración abordados por la Junta Directiva 1893-1911



Fuente: Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Elaboración del autor

Entre los procesos administrativos que se llevaban a cabo, los más recurrentes fueron la contratación de personal y el nombramiento de cargos esenciales dentro de la empresa: ingenieros, telegrafistas, tesoreros, contadores y los mismos miembros de la Junta que por diversos motivos debían ser reemplazados. De esta primera tarea surgen interrogantes sobre la vida y obra de

³³ Abel María Cano Morales 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 Colombiano* (2019): 16.

diversos personajes, el papel de personalidades extranjeras en la empresa o la misma organización de la empresa y su cambio a través de los años.

Aunado a esta tarea de procurar personal capacitado para la empresa, la Junta Directiva, en el marco de sus labores administrativas, respondía a unas funciones concretas:

[...] entre las funciones más importantes que debía cumplir la Junta, se destacan: ejercer la inspección general y suprema de la obra; examinar mensualmente la conveniencia las cuentas del gerente y el estado de la caja; indicar lo que estimara conveniente con relación a la contabilidad y arreglo de la oficina general; visitar la oficina del ingeniero en jefe y hacer las observaciones oportunas; aprobar o reformar los pedidos de materiales que tuvieran que hacerse al extranjero; determinar el sistema de tracción a adoptar en las partes difíciles de la vía; resolver todo lo relativo a compra o expropiación de los terrenos necesarios para la obra; visitar cada dos meses los trabajos de la línea por medio de unos de sus miembros; corregir o aprobar los contratos sobre materiales o trabajos parciales en la línea, hechos por el ingeniero en jefe; formar la tarifa de precios, base para la celebración de dichos contratos; establecer tarifas de pasajes y fletes; dictar las medidas para la alimentación de los trabajadores...³⁴

Otra de las preguntas que surgen a partir de las actas es la financiación de la empresa del Ferrocarril, a partir de las fuentes de capital que entraron a la empresa por medio de la Junta. Para la financiación de la obra, la Junta recurrió a la venta de bonos de participación financiera emitidos por el Tesoro Nacional con el fin de recaudar fondos para el auxilio de las obras de carácter público, tal y como se evidencia en el acta del 20 de enero de 1898.

El consejero Sr. Ángel hizo la siguiente proposición:

Autorízase al Sr. secretario de hacienda para que inicie con el Sr. José Ma. Sierra un negocio para el cobro de los bonos nacionales sobre la base de las generosas ofertas que el hizo y pudiendo concederle una comisión ejecutiva por el cobro de dichos bonos y para que llegado el caso ajuste con dicho señor el precio de los bonos en calidad de ventas, todo sometido a la aprobación de la junta – Fue aprobada...³⁵

La adquisición y venta de estos bonos tuvo el propósito de subsanar deudas adquiridas en los años anteriores a la conformación de la Junta, así como poner en marcha obras de reparación y alargamiento de la obra. Posterior a la formación de la Junta, el país entró en el conflicto bélico de la guerra de los Mil Días, su impacto llevó a que la empresa dejará de contar con los bonos de

³⁴ González Gómez, 12.

³⁵ “Bonos del Ferrocarril de Antioquia”, Medellín, 20 de enero de 1898, AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 4, acta 10, folio 39.

emisión nacional debido a la situación de las mismas arcas del Estado. En este sentido, Gustavo Arias afirma que “Al terminar el conflicto las vías requerían una reconstrucción general. La vía, el material rodante, los edificios, el telégrafo y las instalaciones estaban casi destruidos...”³⁶. Las actas, entonces, logran ilustrar cómo los conflictos bélicos o de orden económico nacional marcaron la pauta en la construcción del ferrocarril.

Al término de la guerra en 1902, la Junta Directiva incitó a sus agentes en la capital de la república a presionar la emisión de bonos para recuperar la infraestructura derruida del ferrocarril. Ante esta presión y la de muchos otros sectores de la nación, el Gobierno Nacional en cabeza del general Rafael Reyes³⁷ promulgó la Ley 60 de 1905, la cual en su artículo primero estableció “Declárense (sic) vías nacionales todas aquellas que, por su importancia, como las férreas, carreteras de más de cincuenta kilómetros de longitud, y canalización de ríos, requieran recursos cuantiosos para su construcción y conservación.”³⁸

Por medio de este acto legislativo el gobierno nacional retiraba la titularidad de las líneas férreas y carreteables que estaban bajo la tutela de las entidades departamentales. De aquí se explica por qué en las actas de la Junta se encuentra un corte de cuatro años en los cuales, sin mayor explicación, se dejan de producir documentos. En 1909 cuando el general Reyes fue instado a dejar el cargo, la empresa del ferrocarril toma un nuevo impulso.

“el Congreso promulgó la Ley 3 del 27 de agosto que decía de forma sucinta: “Deróguese el decreto legislativo No. 23 de 1905 y la Ley 27 del mismo año”. Así, con la ley más corta de la historia de la legislatura colombiana el Ferrocarril de Antioquia volvía a ser una empresa departamental.”³⁹.

Con la vuelta de la empresa del Ferrocarril a manos de la gobernación de Antioquia, los esfuerzos de esta se enfrascaron en una actividad más agresiva y consecución de créditos y enlaces comerciales que le permitieron culminar la obra.

³⁶ Arias de Greiff, Gustavo, *La segunda mula de hierro* (Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006) 59.

³⁷ “Militar y estadista boyacense, presidente de la República durante el período 1904-1909.” Sitio de archivo de la presidencia de la república, “General Rafael Reyes Prieto”, 2007. <http://historico.presidencia.gov.co/asiescolombia/presidentes/39.htm> (01/21/ 2021)

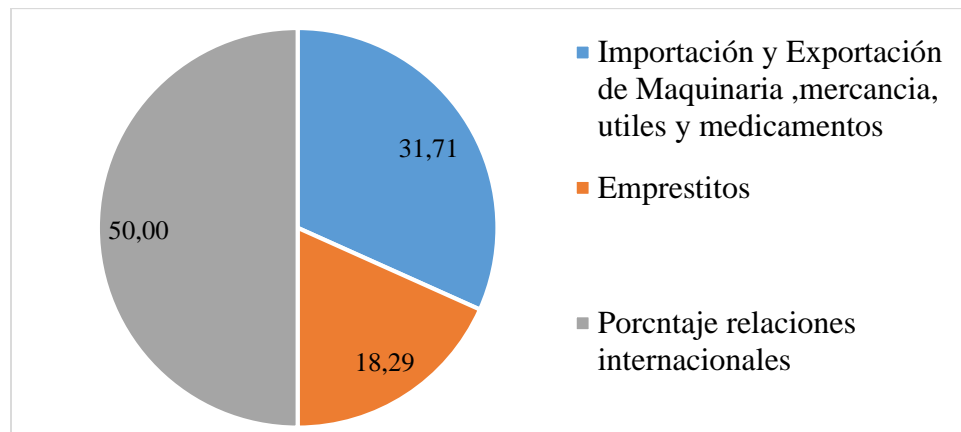
³⁸ Colombia. Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa. Ley 60: *sobre vías de comunicación*. Bogotá: 30 de abril de 1905. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1611598> (23/01/2021)

³⁹ Arias de Greiff, 59.

2.4.6 Relaciones internacionales

La comisión de agentes por parte de la Junta para la consecución de bonos e inversores en el exterior, fueron las tareas que la empresa se planteó seguir con mayor énfasis en materia de relaciones internacionales, llevando a cabo un total de 74 discusiones en las diferentes sesiones de la Junta, las cuales se pueden dividir en dos líneas temáticas: empréstitos y financiación con un (36,58%) de las discusiones e importación y exportación de mercancías representando el restante (63,41%). A pesar de lo importante que representaron para la Junta los empréstitos internacionales, no significaron más que el (6,13%) de la totalidad de los temas tratados en sus sesiones (ver Figura 23).

Figura 23: Relación porcentual de las actas sobre las relaciones internacionales en la Junta Directiva 1893-1911



Fuente: Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Elaboración del autor.

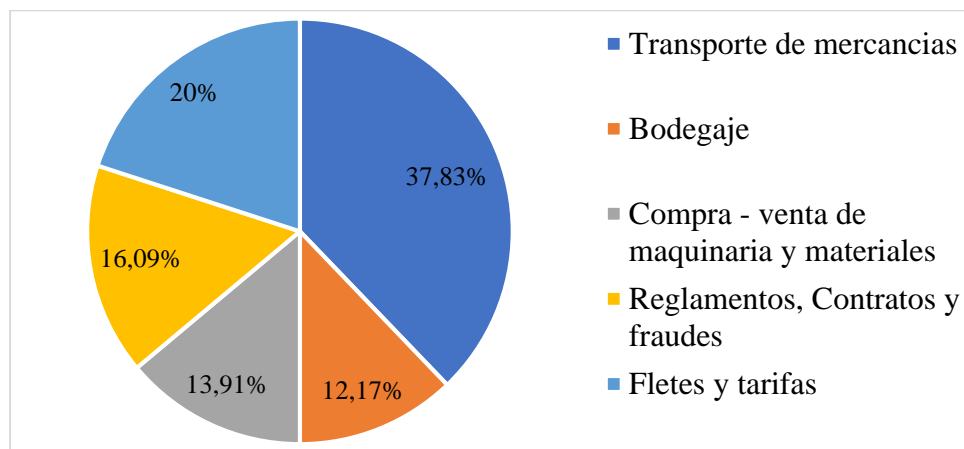
La Junta Directiva puso en marcha dos planes relativos al envío de agentes al extranjero. Por un lado, se debía asegurar para la empresa la consecución de empréstitos, y por otro, asentar contratos comerciales con los cuales asegurar procesos de importación y exportación. Es aquí donde se puede afirmar que la empresa pasa de depender de las arcas nacionales como salvamento a tramitar empréstitos con casas de finanzas y bancos en Inglaterra, Francia y los Estados Unidos. De igual modo, esta nueva fase en la construcción del ferrocarril, con préstamos internacionales en la conformación de la empresa, así como la participación de ingenieros y técnicos extranjeros que se asentaron en la misma, atraídos por los agentes de la empresa en sus viajes por el extranjero, son asuntos que se visibilizaron con la descripción de las actas.

2.4.7 El comercio

La finalidad del Ferrocarril de Antioquia en su concepción e inicio de obras por parte de la administración gubernamental era que este sirviera para el transporte de mercancías y pasajeros con el fin de dinamizar la economía tanto de la ciudad de Medellín como de la región en general. Con la conformación de la Junta Directiva, el ámbito económico fue, junto con las decisiones administrativas, el primero en ser tomado en consideración, en parte gracias a los constantes descalabros económicos que representaron las primeras décadas de construcción de la línea.

La presencia del comercio en las actas abre un abanico de cinco subtemas: transporte de mercancías, bodegaje, compra-venta de maquinaria y materiales, reglamentos, contratos y fraudes y fletes o tarifas. Con el análisis de estos subtemas y las actas que los componen es posible identificar la relación porcentual entre ellos (ver Figura 24).

Figura 24: Relación porcentual de las actas sobre el comercio en la Junta Directiva entre 1893 y 1911



Fuente: Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Elaboración del autor.

Como lo manifiestan las relaciones porcentuales la actividad de transporte de mercancías ocupó un lugar importante dentro de las necesidades de la empresa. Por tal motivo, y con esto en mente, se decidió desde un principio, poner en marcha el establecimiento de pactos comerciales con empresas y casas comerciales de la región, el país y el extranjero. Posteriormente, aunque no se sabe con exactitud en qué año, la Junta estableció un departamento comercial, el cual tal y como

lo afirman González Gómez, Guarín Flórez y Echeverri Posada, "... sus funciones fueron las de encargarse de todo lo relacionado con los almacenes; los pedidos de artículos tanto nacionales como extranjeros necesarios en todos los frentes del ferrocarril; las compras en general; y la venta de los artículos inutilizables o anticuados..."⁴⁰

Estos pactos comerciales en su gran medida para la exportación o importación de mercancías o maquinarias permitieron a la Junta llevar a cabo una lenta pero constante actividad de transporte comercial, asegurando su subsistencia administrativa.

Con base a lo anterior, la firma de tratados comerciales y pactos empresariales entre la empresa del Ferrocarril y diversas compañías locales o extranjeras, resalta como un punto de interés crucial en el análisis de las discusiones en materia económica llevadas a cabo por la Junta. Estos tratados expuestos de manera superficial en las actas descubren el hecho de que, para la época, la asociación comercial entre oferentes comerciales era la única manera de consolidar proyectos a largo plazo, así mismo representan los intereses particulares por consolidar planes de desarrollo económico y social en diversas zonas con el fin de promover o asegurar estos pactos comerciales.

De igual manera, las actas de la Junta tratan temas económicos que tienen mucho que ver con la administración e infraestructura de ésta, puesto que, en las discusiones de acuerdos comerciales, surge la necesidad de contratar el suministro de materiales de construcción con los cuales lograr la finalización de la obra. En medio de estos contratos, surgió el interés de los empresarios oferentes por conseguir mejores condiciones de transporte para sus mercancías, así como la reducción o subvención de fletes. Estos movimientos en las oficinas de la Junta representan un apartado interesante de estudio, puesto que posiciona a la Junta como un agente de dinamización de la economía, forzando la consolidación de empresas que compiten entre sí por el nuevo mercado que se estaba abriendo en su calidad de transportador.

Por último, deteniéndose en un análisis más pormenorizado de las diferentes actividades de índole comercial que se discutían en la Junta, las relacionadas con las exportaciones e importaciones de mercancías, permite identificar el papel catalizador del ferrocarril, en torno a los pactos comerciales y la diversificación del mercado que se estaba creando en torno a este, reportando ganancias que hasta el momento en el territorio antioqueño eran poco comunes.

⁴⁰ González Gómez, "Organización e Inventario..." 52.

De otra parte, la necesidad por aquellos años de posicionar a Colombia como un productor de materia primas y alimentos de primer nivel, propicia este acercamiento a las actas, correspondiente con diferentes apartados en los cuales se discutieron asuntos referentes a la custodia y manejo de mercancías del orden exportador en las bodegas, costo y modo de cobranza de los fletes por transporte y bodegaje y demás temas que se puedan desligar de estos interrogantes.

2.4.8. Las estaciones del ferrocarril

La ampliación de la línea y las distancias devino en que la Junta Directiva se propusiera posicionar nuevas estaciones a lo largo del trazado de la línea. Para dicha labor se esforzaron por contratar ingenieros y dibujantes que se encargaran de planear estos lugares de la mejor manera. De la mano de las contrataciones de personal, igualmente se discutieron asuntos relativos a la planeación de ampliaciones o reformas estructurales, a la construcción de nuevas bodegas o edificios adscritos a las estaciones nuevas o ya existentes, así como también a la reglamentación de las actividades que se llevaba a cabo en estos lugares.

Estas discusiones en la Junta ocuparon un total de 32 sesiones, siendo específicamente, el apartado de planeación, contratación y construcción los mejor desarrollados, tal y como se evidencia en la tabla 5.

Tabla 5. Porcentaje de temas relativos a las estaciones por la Junta Directiva 1893-1911

Subtema	Inauguraciones	Contratación	Planeación	Construcción	Reglamentos
Nº de discusiones de la Junta por tema	1	11	11	8	1
Relación %	3.13%	34.38%	34.38%	25%	3.13%

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 1-18. Elaboración del autor.

Un análisis más detallado de cada apartado en los que se pueden agrupar las actas de la Junta relativas al tema de las estaciones enseña que el apartado de inauguraciones y reglamentos (este último relativo exclusivamente a las estaciones y no a las bodegas u otras dependencias de estas) contaron con muy poco desarrollo por parte de la Junta Directiva, probablemente, debido a las pocas estaciones (6) con las que contaba la línea para finales del siglo XIX y el retraso en los

trabajos de construcción. En cuanto a contratación, se pueden distinguir hasta tres diferentes tipos de contratos en torno a la adquisición de personal capacitado para diversas áreas (jefes de estación, telegrafistas, almacenistas, etc.) y los que tratan sobre compra de terrenos donde establecer las estaciones u oficinas dependientes de estas.

De esto último se pueden desligar intereses investigativos referentes a los procesos de compra o adquisición por otros medios de terrenos para el establecimiento de la línea férrea, así mismo los servicios que se prestaban en estos lugares, en pro de la modernización de mismos para desarrollo de la empresa.

Las actas en las que se discute de planeación y construcción discurren entre propuestas de ingenieros por abrir nuevos frente de trabajo en los cuales establecer estaciones o bodegas, así como sobre accidentes ocurridos en las ya establecidas (derrumbes, descarrilamientos, etc.). Todos estos asuntos develan las medidas para el control de los desastres que eventualmente tenían que enfrentar y la manera en cómo se planificaban las estaciones, permitiendo evidenciar a partir del día a día, cómo se pensó el ferrocarril desde un punto de vista estructural e institucional.

En conclusión, las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, en su conjunto, representan para la concepción de lo que hoy es Antioquia una fuente para la historia de suma importancia, puesto que sus folios contienen los acontecimientos más importantes del cambio de siglo y la entrada de la región en una época de modernización. Por tal motivo la labor de descripción histórica de las mismas sirve como herramienta de visualización del pasado “fértil” que estas representan, posibilitando su mirada y acercamiento de una manera más expedita y controlada para propios y foráneos que deseen indagar por uno de los periodos de cambios acelerados en la historia del departamento y la región.

3. El médico y la enfermedad: control de agentes patógenos durante la construcción del ferrocarril a partir de las Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia 1894-1911

3.1 Introducción

A finales del siglo XIX y principios del XX, la situación política, económica y social del territorio colombiano se encontraba en un punto álgido, debido a los ánimos de guerra que preludieron a la guerra de los Mil días además de la subsiguiente pérdida del territorio panameño y el profundo bipartidismo que aquejaba la nación. Bajo estas condiciones, la gobernación de Antioquia se embarcó en el proyecto de construir una línea férrea que conectara la ciudad de Medellín con un río navegable para fomentar el comercio.

Con la puesta en marcha de las obras en el año 1878, las dificultades y retrasos que aquejaron la construcción ocasionó que, en 1893, la gobernación decidiera crear la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, con el fin de llevar a buen término los trabajos que acumulaban 15 años de retrasos. Bajo el control de la Junta, uno de los problemas que se hizo evidente fue la escasa cobertura en salud, debido a que:

[...] durante todo el siglo no existió en nuestro país una estructura sanitaria estatal realmente capaz de asumir en la práctica el cumplimiento de tales propuestas, y el problema no parece ser simplemente ausencia de una capacidad técnica, la cual es innegable, sino también las dificultades del Estado y de la dinámica socioeconómica del país en su totalidad.⁴¹

El problema sanitario, en consonancia con la consecuente migración poblacional que una obra como el ferrocarril atraía, ocasionó que tanto la Junta Directiva como las autoridades departamentales tomaran decisiones en torno a las condiciones médicas y sanitarias en las que se asentaría esta población, tanto en los campamentos de trabajadores como en los nuevos poblados que se estaban asentando en diversos tramos de la nueva vía férrea.

Para entender el trasfondo de estas decisiones, la documentación del Ferrocarril, particularmente las actas de la Junta Directiva, es una fuente de crucial interés, pues en ellas hay

⁴¹ Emilio Quevedo, "Políticas de salud o políticas insalubres? De la higiene a la salud pública en Colombia en la primera mitad del siglo XX", *Biomédica*, 16. 4, (1996): 346.

evidencia de la preocupación continua de las autoridades departamentales por establecer de manera permanente un dispositivo de salud a lo largo de la línea férrea.

Con base en lo anterior, se plantea la premisa básica sobre cuáles y qué tan efectivas fueron las medidas tomadas por las autoridades departamentales y del Ferrocarril de Antioquia en torno a políticas de salubridad pública que se aplicaron a lo largo y ancho de la vía férrea en construcción entre 1893-1911.

3.2 Medicalización de la línea férrea ¿cambios de paradigma en el entorno antioqueño?

A mediados del siglo XIX en Colombia, así como en el resto del continente americano, se estaban asentando una serie de consideraciones sobre el control de enfermedades y la necesidad de mejorar las condiciones de vida y trabajo de las personas. Estas nuevas ideas y posturas acerca de la medicina y su aplicación efectiva en la vida cotidiana se acentuaron cuando las administraciones gubernamental y nacional, decidieron por medio de las leyes, implantar en la sociedad y su organización, el ideal de salubridad.

[...] ya en la década de 1870 funcionaban regularmente en Colombia al menos tres facultades de medicina respaldadas por los Estados [...] Empieza entonces un programa de profesionalización de médicos, que comenzó con la creación de las sociedades científico-médicas [...] Aunque estos acontecimientos indican los albores de la profesionalización, las fuentes muestran que no se tradujeron en una consolidación y unificación conceptual inmediatas respecto a lo que era ser médico.⁴²

A principios del siglo XX, el ideario nacional sobre el papel de la medicina y la salubridad de los espacios se vio influido por diversas concepciones teóricas traídas del extranjero, donde el control de los espacios y la limpieza de los mismos debía de ser mediados por los conocimientos médicos, no fue sino hasta mediados de este siglo en que el término medicalización se acuñó como el proceso por el cual el Estado al preocuparse por la higiene pública, pasaba a encargarse de la misma por medio de la prevención de enfermedades y las causas de estas.

En el ámbito antioqueño el papel de las autoridades gubernamentales en el ejercicio y aplicación de las medidas sanitarias de medicalización de los espacios e instituciones cambió con la entrada del Ferrocarril de Antioquia, este último como agente dinamizador del comercio,

⁴²Jorge Márquez Valderrama, Víctor M. García y Piedad Del Valle Montoya, “La profesión médica y el charlatanismo en Colombia en el cambio del siglo XIX al XX”, *Revista Quipu* 14.3 (2012): 339-34

propició un aumento en la movilización interna de población entre un territorio y otro, en busca de oportunidades y mejores condiciones de vida, lo cual afectó directamente la forma como administración departamental comenzó a tratar el tema de la salud pública, pues con el aumento de población, la necesidad de mejoras estructurales y ordenamiento de las localidades existentes, y el control sobre los nuevos poblados, se hizo evidente con el fin de evitar la propagación de males sanitarios, así como la propagación de espectros de pobreza y mendicidad.

Ante el flujo migratorio que desde finales del siglo XIX se vino presentando desde diferentes zonas del departamento, con dirección a la zona de influencia de la línea férrea, propiciado por las labores de construcción de esta. la administración gubernamental y la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia deciden poner en marcha una serie de disposiciones sanitarias para garantizar el buen estado de salud de sus empleados, así como de la población en general, tal y como lo afirman Lina Gonzales, Luz Guarín y Elena Echeverri: “la empresa extendió sus servicios médicos a todo lo largo de la línea férrea, desde Puerto Berrío hasta La Pintada, estableciendo en sitios “estratégicos” dispensarios, boticas y centros médicos atendidos por enfermeros o médicos auxiliares”.⁴³

De lo anterior, resalta el hecho de que la empresa no instauró de manera formal un departamento médico, el cual se concentrara de lleno en la tarea de controlar las condiciones salubres y laborales de los empleados, sino que obró de manera conjunta con la administración departamental y municipal de la ciudad de Medellín, en aras de promover y mantener un estatus de limpieza y salubridad que hasta entonces era común solo en las clases más pudientes del territorio.

A finales del siglo XIX se había resuelto en Medellín, en cierto grado, el problema de la salud en el nivel familiar y privado de la burguesía. Sin embargo, para las clases populares apenas se estaba comenzando a estabilizar de manera permanente un sistema autoritario de medicalización inspirado en la convicción oficial según la cual sus viviendas constituían otro de los tantos focos de infección de la ciudad.⁴⁴

Estas dificultades a las cuales se veía sometido el renglón más bajo de la sociedad del momento se explican en gran medida en lo poco preparado que se encontraba el gremio médico del país para atender a una población cada vez más numerosa y en constante movimiento.

⁴³ González Gómez 57-58.

⁴⁴ Jorge Márquez, “Aspectos de la irrupción del pasterianismo en Antioquia”, *Revista Iatreia* 9.1 (1996): 29.

Es por esto que, a finales del siglo XIX se inició un proceso de profesionalización médica en Colombia, con el establecimiento de la Junta Central de Higiene por medio de la Ley 30 de 1886, y con la creación de la Sociedad de Medicina y Ciencias Naturales de Bogotá y la Academia de Medicina de Medellín en los años 1872 y 1887 respectivamente, estas instituciones, tenían por objetivo la reglamentación de la profesión médica bajo un estándar aplicable a todo el territorio nacional, y que respondiera a las nuevas necesidades de la población colombiana.

El principal obstáculo con el que se encontraron estas instituciones médicas y las autoridades de carácter público y privado que trataban de aplicar los conceptos y manuales de medicalización, fue con la labor ejercida por los denominados “curanderos”, que pasaron a ser conocidos como “charlatanes” o “empíricos” por parte de estas asociaciones médicas. Sobre estos personajes propios de las tradiciones culturales de las regiones, Márquez Valderrama afirma que “Entre los llamados “charlatanes” o “empíricos” estaban los oferentes itinerantes, quienes ofrecían sus servicios y productos en las zonas de colonización y en regiones mineras, y los sedentarios que compartían o se disputaban clientelas urbanas con los médicos graduados.”⁴⁵

La labor de estos personajes se configuró como un obstáculo a la hora de imponer las nuevas prácticas médicas de salubridad, puesto que las masas populares se negaban a creer en las recomendaciones hechas por las asociaciones médicas sobre limpieza y desinfección de las áreas comunes de vivienda y del cuerpo mismo, atendiendo por su parte las acotaciones hechas por estos sujetos (los “charlatanes”) de manera casi religiosa. En consecuencia, durante las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX, se sucedieron constantes disputas legales y académicas en torno a si legislar en contra de los “médicos sin diploma”⁴⁶ o reconocer la importancia de su labor y optar por profesionalizarlos.

Para 1894, la Ordenanza 37 se había pronunciado contra los curanderos y empíricos, ampliamente aceptados entre la población iletrada y de escasos recursos. La forma de acabar con los teguas, los comerciantes de drogas sospechosas y las comadronas sin licencia, estuvo en radicales disposiciones legales impulsadas por los mismos médicos, es decir, por la reglamentación de los conocimientos y el ejercicio de la profesión médica.⁴⁷

⁴⁵ Jorge Márquez Valderrama y otros, “La profesión médica y el charlatanismo...”, 345.

⁴⁶ Durante los últimos años del siglo XIX, “Los columnistas de la prensa médica que expresaban su confianza en los “médicos sin diploma”, o al menos manifestaban cierta deferencia hacia algunos, se referían a ellos usando eufemismos, como para no herir susceptibilidades (“médicos de experiencia”, “médicos tolerados”).” Jorge Márquez Valderrama y otros, “La profesión médica y el charlatanismo...”, 348.

⁴⁷ Libia J., Restrepo, “De aldea a ciudad: la medicalización de Medellín a comienzos del siglo XX”, *Revista Universidad Pontificia Bolivariana* 46. 143 (1997): 21

Al interior del Ferrocarril de Antioquia, el problema en torno a la falta de profesionalización en el sector médico del departamento y la nación se intentó subsanar. Según se evidencia en las actas de la Junta Directiva, con un interés de esta por establecer un cuerpo médico que atendiera las necesidades de la empresa desde el momento de su establecimiento, como se menciona en el acta del 23 de febrero de 1894, donde “el señor gerente informó haber recibido del señor Ángel en cumplimiento de la comisión que éste recibió de la Junta un proyecto de reglamentación del hospital en la línea del ferrocarril”⁴⁸.

A pesar de la poca disponibilidad de personal médico capacitado, la Junta directiva promulgó y puso en comisión la realización de manuales y reglamentos de operación tanto de hospitales como de dispensarios y boticas en las diferentes localidades, así se evidencia en el acta del 12 de enero de 1894, donde la junta decide, “...Nombrase igualmente al Sr. Ángel para presentar un proyecto de reglamento para el hospital de la empresa”⁴⁹. Este acto de comisionar un encargado para presentar un futuro reglamento para el hospital de la compañía se presenta en consonancia con lo que ocurría en la ciudad de Medellín, donde el interés político por implementar de mejor manera las políticas públicas en torno al control de enfermedades y el mejoramiento exponencial de las zonas de poblamiento urbano, vino de la mano con la transformación de este centro urbano en un denominado Puerto Seco del comercio regional y nacional.

[...] En primer lugar, las razones económico-industriales: las actividades y rendimientos del centro minero y comercial decimonónico [...] Del mismo modo, la construcción avanzada de las divisiones Nus y Porce del Ferrocarril de Antioquia, aumentaron la importancia de Medellín como centro urbano y comercial, no sólo a nivel local y nacional sino con el comercio exterior, marcando la iniciación de rupturas en las rutinas urbanas.⁵⁰

El hecho de configurarse como puerto seco del comercio regional permitió a la ciudad de Medellín y a las elites políticas y económicas de la misma, ampliar significativamente la variedad de leyes y proyectos empresariales que se dictaban en la misma. Estableciéndose el ferrocarril como principal figura en la nueva industria antioqueña, de esta forma se impulsaron nuevos tópicos

⁴⁸ “Reglamento del hospital”, Medellín, 23 de febrero de 1894. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 1, Acta 20, folio 30. Fotografía del autor 17/09/2019.

⁴⁹ “Nombramiento de ingeniero, Caja de ahorro y hospital”, Medellín, 12 de enero de 1894. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 1, acta 9, folio 10.

⁵⁰ Restrepo, 22.

sociales y académicos, y la medicina y las prácticas médicas iniciaron un lento pero consistente trasegar por abarcar todas las zonas del departamento.

3.3 Atención médica en la línea férrea

Entre los años 1893 y 1911, la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia abordó en 45 sesiones un total de 59 problemáticas referentes al tema de la salubridad y la medicalización de la línea férrea. Discriminando estas problemáticas es posible evidenciar que el 55% de las mismas correspondían a procesos de contratación de personal médico, boticario o dispensario, al de refaccionamiento de espacios salubres y aprovisionamiento de medicamentos y utensilios de necesidad médica.

La contratación de personal médico para el Ferrocarril de Antioquia puede definirse como una suerte de procesos burocráticos, los cuales contaban con una comisión que se encargaba de analizar las solicitudes enviadas a la junta por médicos interesados o por los miembros de la junta, como se ejemplifica en la siguiente acta de 1893.

Se puso en consideración de la junta un telegrama dirigido de Puerto Berrio por el Dr. Emiliano Henao, en el cual ofrece sus servicios como médico de la empresa, que resolvió contestarle que puede continuar prestándolos como tal, y que en la próxima junta que hagan los miembros de la Junta se celebrara el contrato del caso.⁵¹

Los servicios se encontraban dirigidos en sus inicios a las nuevas estaciones y localidades asentadas a lo largo del trazado de la línea férrea, Medellín acaparaba, como capital, la gran mayoría de estos esfuerzos, dejando las localidades y pequeños asentamientos de la región del Nus y la cuenca del río Magdalena hacia Puerto Berrio con dispositivos médicos muy exiguos.

A partir de algunas de estas acciones de la Junta, se puede afirmar que hubo una especial atención por parte de las elites políticas y económicas para modificar los bajos estándares médicos y salubres de finales del siglo XIX. Este interés más allá de materializarse en políticas de fondo que buscaran el universalizar el servicio médico a toda la población, por el contrario, se configuró

51 “Médico”, Medellín, 22 de diciembre de 1893. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 1, Acta 2, folio 2.

como la manera en que las elites ciudadanas optaron por todos los medios mejorar las instituciones médicas en pro de sus intereses, dejando en estado de relativo abandono las zonas rurales.

3.4 Dispositivos médicos puestos por parte de la empresa del Ferrocarril

El proceso de medicalización y la imposición de un dispositivo médico en las tierras por las que discurría la línea férrea en Antioquia significó para el departamento de Antioquia un problema desde el punto de vista operativo y estructural. En primer lugar, las concepciones vigentes en la época visualizaban las tierras cálidas del país, sobre todo aquellas tierras rivereñas subsidiarias del Río Magdalena y el Cauca o sus afluentes, como zonas de carácter infeccioso, en los términos de Álvaro Villegas:

Durante la segunda mitad del siglo XIX y en el tránsito al siglo XX, el énfasis recayó en el ambiente y su asociación con un tipo de enfermedades específicas. La principal preocupación no fue entonces el alcohol ni ningún otro comportamiento que causara enfermedades, sino el carácter enfermizo per se de estas zonas, que provocaban, entre todas las enfermedades ya mencionadas, un sinnúmero de fiebres.⁵²

Este carácter perjudicial con el cual estaban identificadas las zonas cálidas del departamento y la Nación define el sistema político centralista colombiano, donde el principal interés de las elites políticas se limitaba a las ciudades capitales, en especial aquellas ubicadas sobre el altiplano cundiboyacense con Bogotá a la cabeza; también se evidencia la manera en cómo se representaban las zonas cálidas como hervideros infecciosos,

[...] a las enfermedades nativas se sumaban las exóticas, que se aclimataban rápidamente sin que el gobierno o los particulares hicieran ningún esfuerzo para impedirlo. En las tierras calientes arremetían contra la población, el paludismo, la anemia, la malaria, la tisis, la sífilis y numerosas fiebres: la amarilla, la biliosa, la intermitente y la ética; la raza negra de estas regiones era el objetivo preferido de la forunculosis, los eczemas, la psoriasis, el cloasma, el beriberi, la elefantiasis y el escrotum.⁵³

Con la entrada del ideal modernizador, el carácter malsano de las zonas tropicales y/o cálidas de la nación sufrió un cambio importante, pues como afirma Villegas, “la importancia de

⁵² Álvaro Villegas, “El valle del río Magdalena en los discursos letrados de la segunda mitad del siglo XIX: territorio, enfermedad y trabajo.”, *Revista Folios* 39 (2014): 153.

⁵³ Villegas, 153.

las regiones cálidas era tal, que su carácter malsano debía ser relativizado, pues de lo contrario el futuro de la república en su conjunto sería imposible.”⁵⁴.

Para la gobernación de Antioquia el papel del río Magdalena en la economía departamental, recaía en su conexión directa con la costa Caribe y los puertos de Barranquilla y Cartagena. Esta vía de comunicación desde tiempos de la Colonia se posicionó como principal arteria comercial del departamento; la entrada de los mercados globales y el auge de los ferrocarriles en todo el continente americano, propiciaron que la administración pusiera en marcha la construcción de la vía férrea para unir a Medellín con la localidad de Puerto Berrio sobre el Río Magdalena.

Para la década de 1890, momento en el cual la Junta Directiva tomó el control de la obra, se habían construido poco más de 60 kilómetros de línea férrea partiendo desde Puerto Berrio. Con este proceso de construcción, se generaron zonas despejadas que se iban agregando a lo largo y ancho de la vía férrea, propiciando un proceso de poblamiento alimentado por la población migrante que, en busca de oportunidades laborales, se asentaban en nuevos espacios urbanos o pasaba a engrosar los ya establecidos con anterioridad. Con la llegada de esta población y la puesta en funcionamiento de la línea férrea en la última década del siglo XIX, la Junta Directiva y la gobernación de Antioquia, vieron con especial preocupación el estado de relativo abandono, desde el punto de vista higiénico, en el cual se encontraban las zonas y localidades de influencia de la línea férrea.

La primera tarea de la Junta Directiva, relativa a la salubridad, fue contratar personal médico capacitado que se encargara de llevar a cabo labores de atención y seguimiento de enfermos y enfermedades en la empresa. Aunado a esto pusieron en marcha obras de construcción tanto en las estaciones como en las localidades, hospitales y centros de atención médica, las discusiones llevadas en la junta y que se evidencian en las actas producidas entre los años 1893 y 1911 son una evidencia de estas acciones. La totalidad de ocasiones en las que la Junta abordó el problema médico y de salud se detuvo en alguna de estas temáticas (ver Tabla 6).

⁵⁴ Villegas, 153.

Tabla 6. Discusiones sobre temas de salud y medicina tratadas en sesiones de la Junta Directiva 1893 – 1911

Contratación de personal médico	Reglamentación de hospitales y boticas	Construcción de hospitales, boticas, centros de salud	Control de enfermedades	Total de discusiones
33	7	7	12	59

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 1-18. Elaboración del autor, 20/06/2021.

El hecho de que estas sean las principales temáticas abordadas por la Junta Directiva en sus primeros 18 años de existencia, demuestra el pobre dispositivo médico con el que contaban las zonas de influencia de la línea férrea y en general el departamento, así como también los esfuerzos por abordarlos para beneficio de la empresa y bienestar de la población trabajadora. Partiendo de la capital del departamento, las labores por medicalizar la línea férrea y sus zonas de influencia tomaron especial fuerza a partir de la entrada en juego del cuerpo médico municipal⁵⁵ de la ciudad de Medellín, y su empeño por reglamentar en materia de salubridad los espacios sociales, económicos y políticos de esta.

En el periodo de tiempo entre 1886 y 1953, la higiene reglamentó la prevención y profilaxis de enfermedades infecciosas y contagiosas; la sanidad y navegación marítima y fluvial; la higiene de inmuebles; el consumo y fabricación de licores, cervezas, bebidas gaseosas y fermentadas; los laboratorios de higiene, entre otros. Las campañas de higiene de inmuebles y consumo de bebidas alcohólicas tuvieron una fuerza mayor a nivel municipal.⁵⁶

El proceso de reglamentación de hospitales y servicios médicos jugó un papel fundamental en la puesta en marcha de un dispositivo médico adecuado en la línea férrea. La velocidad con que fue encomendada la elaboración de este reglamento por parte de la Junta, su revisión y aprobación, quedó registrado en las actas de los días 23 de febrero y 27 de julio de 1894, cuando la Junta

⁵⁵ No solo en la ciudad de Medellín se encontraban estos cuerpos, sobre los cuales Jorge Márquez Valderrama, Jorge García y Piedad del Valle afirman “[...] en las principales ciudades de Colombia, de lo que en la época se llamaba el “cuerpo médico de la ciudad” o el conjunto de profesionales de la medicina que se habían organizado en alguna sociedad científica consultora de los gobernantes en asuntos de higiene pública.” Jorge Márquez Valderrama y otros, “La profesión médica y el charlatanismo...”, 341.

⁵⁶ María Teresa Gutiérrez, “Proceso de institucionalización de la higiene: Estado, salubridad e higienismo en Colombia en la primera mitad del siglo XX”, *Revista Estudios Socio-Jurídicos* 12. 1 (2010): 78.

comisionó y recibió el producto de la elaboración de los proyectos de reglamento y contratación de médicos para el hospital de la empresa, siendo aceptados el 3 de agosto de 1894 como se evidencia en el acta de la misma fecha: “El Sr. Restrepo devolvió con algunas adiciones el proyecto de reglamento sobre régimen del hospital de la empresa, se fue aprobado”⁵⁷.

Estas acciones a la postre funcionarían como la base por la cual se llevaron a cabo los trabajos de control de enfermedades y prevención de la accidentalidad, atención primaria y manejo de enfermos leves y graves o adquisición de nuevas infraestructuras, insumos y personal.

Aunado a la redacción de un reglamento hospitalario, la Junta Directiva puso especial atención en el personal que debería tomar las riendas de estos lugares; los médicos, boticarios y auxiliares, a finales del siglo XIX, intentaron por la vía de la asociación profesional fomentar la legislación sobre los saberes médicos y la aplicación de estos por parte de personas tituladas y con los estudios suficientes, renegando de los “charlatanes” y “yerbateros” que proliferaban por entonces.⁵⁸

3.5 Patógenos infecciosos y virales: medidas de control por parte de la Junta Directiva

Para la Junta Directiva el progreso en la construcción de la línea férrea y su puesta en funcionamiento siempre fue su principal interés. Esta tarea en materia económica, social y política significaba para el departamento una inversión en capital científico, industrial, monetario y humano sin precedente alguno en la historia de la región. Desde el punto de vista médico, este alto costo se veía representado por la inseguridad del terreno, tanto desde lo geográfico con escarpados cañones y densas selvas, como por lo patológico debido a los terrenos malsanos. En 1899, la Junta Directiva en sesión del día 13 de abril, discutió la necesidad de personal médico capacitado para la atención de la línea y sus trabajadores:

El consejero señor Ángel presentó la siguiente proposición: “habida consideración de la longitud de la línea en que actualmente se trabaja, de lo mal sano del clima en que están los trabajadores y de la falta de encielado en una longitud de más de 20 kilómetros, procédase a nombrar 20

⁵⁷ “Reglamento de hospital”, Medellín, 3 de agosto de 1894. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 1, acta 216, folio 70.

⁵⁸ Márquez Valderrama y otros, “La profesión médica y el charlatanismo...”, 345.

médicos de la empresa, para tratar de salvar la vida de los trabajadores y procurar mayor eficacia y rapidez a la obra en construcción”.⁵⁹

En este sentido y con la creciente preocupación sobre las condiciones climáticas y patológicas, los médicos pasaron a ser individuos de especial importancia para la Junta Directiva y en general para la sociedad de la época, según afirma Juliana Londoño, “El médico como el agente divulgador de los conocimientos antivenéreos. Los médicos debían vigilar y orientar a la población que, desde su perspectiva, estaba como en la infancia, inclinada al vicio: campesinos, obreros, artesanos, mujeres histéricas.”⁶⁰.

Como divulgadores del saber y los cuidados médicos, tanto galenos como boticarios desempeñaron la labor de lo que se podría denominar la domesticación de las zonas malsanas en pro del desarrollo industrial de la región. Es de esta manera como se promulgan en la Junta las primeras acciones desde el punto de vista institucional por realizar rastreos completos a patógenos peligrosos que estuviesen acosando la región de influencia del ferrocarril, de la mano de las solicitudes y recomendación de estos profesionales médicos. En el acta del 31 de agosto de 1903 quedó consignada esta estrategia, donde se pone en conocimiento de la Junta, la situación sanitaria de la empresa y las acciones a tomar para evitar la propagación de la viruela y otras enfermedades.

Leyóse igualmente el telegrama del señor gerente en que informa sobre el estado sanitario de los términos y puntos intermedios del ferrocarril y pide autorización a la Junta para hacer gastos a fin de evitar el contagio de viruela. La Junta resolvió pedir pormenores sobre el particular.⁶¹

El acta del 16 de agosto de 1904 también manifiesta esta preocupación, cuando la Junta Directiva en respuesta a la solicitud del médico de la empresa, toma decisiones más puntuales sobre el caso:

El señor gerente necesito que doctor Juan B Montoya y Flórez sólo necesito un auxilio para trasladarse a Puerto Berrío a hacer estudios sobre el paludismo [...]lo que podría redundar en beneficio de empresa, y al efecto hizo la siguiente proposición que se aprobó después de oído el dictamen del señor presidente, a este respecto:

⁵⁹ “Médicos”, Medellín, 13 de abril de 1899. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 5, acta 17, folio 118.

⁶⁰ Juliana Londoño, “Lucha antivenérea en Antioquia entre finales del siglo XIX e inicios del XX: Una cuestión moral”, *Revista Iatreia* 21. 4 (2008): 430.

⁶¹ “Telegramas”, Medellín, 31 de agosto de 1903. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, tomo10, acta 8, folio 34.

“La Junta directiva del ferrocarril de Antioquia considerando: 1° que el doctor Juan B. Montoya y Flórez ha hecho estudios importantes de los gérmenes producto del paludismo; 2° que estas enfermedades ocasiona a los enfermos y esta ciudad en el sostenimiento del hospital que está al servicio de los empleados y trabajadores de la misma; y 3° que los antes dicho, el estudio y el informe encapsula lo que sobre medidas higiénicas aconsejo el eminente profesor, serán de gran trascendencia práctica, resuelve: “Nómbrese una comisión que estudie con el Doctor Montoya y Flórez las condiciones en que hará un viaje a la línea del ferrocarril con el objeto de estudiar los gérmenes del paludismo que en esa región reina y deducir las condiciones científicas aplicables a la práctica.”⁶²

La atención por parte de la Junta sobre temas de salud laboral permite afirmar que poseían ciertas concepciones en torno a la importancia de cuidar la salud de los trabajadores, además de entender la necesidad de asegurar condiciones laborales seguras, en una época en la que no existían leyes que reglamentaran la seguridad laboral. Esto último se puede afirmar gracias a las decisiones enfocada en la prevención de enfermedades contagiosas que pusieran en peligro la continuidad de los trabajadores en sus respectivas labores.

Aunque hablar de leyes sobre salud laboral en la última década del siglo XIX y primera del XX, puede resultar anacrónico,⁶³ se puede constatar en las acciones de la Junta un real interés por generar reglas claras entre ellos y los trabajadores del ferrocarril. De ahí que los principales logros que esta presentó en sus primeros 18 años de vida se centraron en el desarrollo de un modelo de autoridades gubernamentales y locales ayudadas por la empresa pública y privada para fomentar el desarrollo sanitario en los territorios de influencia de estas últimas.

⁶² “Dr. Montoya y Flórez: estudios sobre el paludismo”, Medellín, 16 de agosto de 1904. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 10, acta 37, folios 148-150.

⁶³ La primera ley formal sobre reglamentación de un sistema de salud y seguridad en el trabajo se remonta al año 1921 con la Ley 173.

Consideraciones finales

A lo largo de este trabajo, el valor documental de las Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia se configura como una fuente de crucial valor para poder entender mejor una época tan convulsa de la historia de Colombia y Antioquia en medio de la cual se desarrolló un proyecto de la magnitud del Ferrocarril de Antioquia. Los asuntos que resolvió la Junta Directiva son de tal variedad que permiten, entender cómo fueron las dinámicas sociales, culturales, económicas y políticas de la región en el transcurso de esta obra. Aunque el área de influencia del ferrocarril se haya configurado en las vertientes del Río Magdalena, no impidió que la población antioqueña haya sentido en gran parte de su territorio, cambios que se materializaron en introducción de tecnología, empleo, educación y salud, por mencionar algunos de los más significativos, posibles gracias a la entrada de la línea férrea y la conexión de la capital del departamento con un puerto sobre el Río Magdalena, cuyo impacto, directo o indirecto en toda la región antioqueña fue trascendental.

La fuente primaria que se usó para realizar este trabajo, hasta el momento, ha sido poco frecuentada por curiosos e investigadores, debido en su mayoría a la falta una herramienta (inventario) que permitiera recuperar la información y facilitara conocer su contenido y riqueza. Por lo tanto, el acercamiento a cada una de las actas significa una apertura de nuevas perspectivas y horizontes de análisis y comprensión sobre el pasado reciente antioqueño.

En el ensayo final, las actas ofrecen una mirada certera sobre como la medicina en Antioquia sufrió un cambio sustancial con la entrada del ferrocarril. Es de resaltar la premisa del control de enfermedades de carácter infecciosos y viral, desde esta problemática y las acciones emprendidas por la Junta Directiva, la administración gubernamental del departamento de Antioquia y la Junta misma del ferrocarril sentaron las bases de un cambio cardinal en el territorio que controlaron o de influencia en el trazado de la vía férrea. Con este objetivo claro dejaron de lado las viejas y parcializadas concepciones sobre la naturaleza de los territorios cálidos o calientes y las gentes que los habitaban, de esta forma demostraron un mayor interés en la anexión de estos a las nuevas dinámicas económicas regionales y nacionales y un cambio en la mentalidad de algunos de los problemas del país , esta visión, pragmática si se quiere, permitió emprender un

proceso de medicalización en todos los sectores de esta nueva sociedad ligada estrechamente al Ferrocarril.

La descripción y valoración de serie documental representa, por lo tanto, una fuente de crucial análisis a la hora de tratar de comprender y explicar una mirada sobre las relaciones institucionales de la empresa del Ferrocarril de Antioquia con todos los ámbitos de la sociedad que incorporó la construcción del Ferrocarril de Antioquia.

Fuentes y bibliografía

Fuentes de archivo

Archivo Histórico de Antioquia, Colombia (AHA)

Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 1 a 18, 1893 - 1911

Legislación

Acuerdo 005 de 2013. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-005-de-2013/>

Acuerdo 056 de 2000. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-056-de-2000/>

Constitución política de Colombia. De 1991.

Decreto 1382 de 1995. <http://repositorio.archivogeneral.gov.co/repositorio/items/show/139>

Ley 1400 de 1970. https://oas.org/dil/esp/Codigo_de_Procedimiento_Civil_Colombia.pdf

Ley 594 de 2000. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/ley-594-de-2000/>

Ley 60 de 1905. <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1611598>

Ley 80 de 1989. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/ley-80-de-1989/>

Bibliografía

Arango-Soler, Juan M.; Luna-García, Jairo E.; Correa-Moreno, Yerson A. y Campos, Adriana C. “Marco legal de los riesgos profesionales y la salud ocupacional en Colombia, Siglo XX”. *Revista de Salud Pública* 15.3 (2013): 354-365.

Arévalo Jordán, Víctor Hugo. Diccionario de términos archivísticos. Buenos Aires: Ediciones del sur, 2003.

Arias de Greiff, Gustavo. La segunda mula de hierro. Bogotá: Panamericana formas e impresos, 2006.

Bravo Betancur, José María. “Epopeya del ferrocarril de Antioquia”. *Repertorio Academia Antioqueña de Historia* 266 (2003): 588-609.

Cano Morales, Abel María; Restrepo Pineda, Carlos Mario y Villa Monsalve, Omar Osvaldo. “La industrialización en Antioquia: el Ferrocarril de Antioquia desde su interior a comienzos del siglo XX. Nombramiento del primer Auditor”. *Revista Digital de Historia y Arqueología Desde El Caribe Colombiano* 30 (2019): 7-33.

Cardona Rodas, Hilderman; Vásquez Valencia, María Fernanda. “Enfermedad deformante, degeneración y clima en Colombia, 1880-1920”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos* 18.2 (2011): 303-319.

Correa Restrepo, Juan Santiago. “De Puerto Berrio a La Quebra: el ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros”. *Borradores de Administración CESA* 20 (2009): 1689-1699.

Correa Restrepo, Juan Santiago. “Del Magdalena al Cauca: el ferrocarril de Antioquia y control regional”. *Borradores de Administración CESA* 24 (2009): 91-132.

Correa Restrepo, Juan Santiago. “El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local”. *Management and Economics for Iberoamerica* 28.123 (2012): 149-166.

Gallo Oscar; Márquez, Jorge. “Higiene industrial, medicina del trabajo, legislación laboral y salud Colombia, 1910-1950”. Ponencia 12° Seminario Nacional de História Da Ciência e Da Tecnologia, 2010.

García Estrada, Rodrigo de Jesús. “Participación extranjera en la modernización de Antioquia, 1820-1920”. *Historia y Sociedad* 10.10 (2004): 69-93.

González Gómez, Lina Marcela; Guarín Flórez, Luz Beatriz y Echeverri Posada, Luz Elena. *Organización e inventario del fondo del Ferrocarril de Antioquia – guía*. Medellín: Archivo Histórico de Antioquia, 1993.

Gutiérrez, María Teresa. “Proceso de institucionalización de la higiene: Estado, salubridad e higienismo en Colombia en la primera mitad del siglo XX”. *Revista Estudios Socio-Jurídicos* 12.1 (2010): 73-97.

Harker, Mary Margaret. “Henry Meiggs a railroad builder of Chile and Perú.” Tesis inédita de Maestría en artes, University of southern California, 1931.

Latorre, Gabriel. “Francisco Javier Cisneros y el ferrocarril de Antioquia”. *Revista Universidad Pontificia Bolivariana* 30.105 (1968): 232-243.

Lizarazo, César; Fajardo, Javier; Berrio, Shyrle y Quintana, Leonardo. “Breve historia de la salud ocupacional en Colombia”. *Archivos de Prevención de Riesgos Laborales* 14.1 (2011): 38-42.

Londoño, Juliana Martínez. “Lucha antivenérea en Antioquia entre finales del siglo XIX e inicios del XX: Una cuestión moral”. *Revista Iatreia* 21.4 (2008): 426-433.

Márquez Valderrama, Jorge; García, Víctor y Del Valle Montoya, Piedad. “La profesión médica y el charlatanismo en Colombia en el cambio del siglo XIX al XX”. *Revista Quipu* 14.3 (2012): 331-362.

Márquez, Jorge. “Aspectos de la irrupción del pasterianismo en Antioquia”. *Revista Iatreia* 9.1 (1996): 28-31.

Morón Duarte, Lina Sofía. “La institucionalización de las medidas higiénicas para el control de la sífilis en Colombia, 1886-1953”. Tesis inédita de Maestría en Salud Pública, Universidad Nacional de Colombia, 2014.

Murray, Pamela. “La escuela nacional de minas. In Colombia en el siglo XIX”. *Colombia en el siglo XX*. Bogotá: Planeta, 1999.

Poveda, Gabriel. “El Primer Ferrocarril En Colombia”. *Revista DYNA* 69.137 (2002): 61-73.

Quevedo, Emilio. “¿Políticas de salud o políticas insalubres? De la higiene a la salud pública en Colombia en la primera mitad del siglo XX”. *Revista Biomédica* 16.4 (1996): 345-359.

Restrepo, Libia J. “De aldea a ciudad: la medicalización de Medellín a comienzos del siglo XX”. *Revista Universidad Pontificia Bolivariana* 46.143 (1997): 17-36.

Thoenig, Jean-Claude. “Política pública y acción pública”. *Gestión y política pública* 6.1 (1997): 19-37.

Villegas, Álvaro. “El valle del río Magdalena en los discursos letrados de la segunda mitad del siglo XIX: territorio, enfermedad y trabajo”. *Revista Folios* 39 (2014): 149-159.