



**Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1919 – 1934. Descripción y  
valoración histórica**

**Luz al final del Túnel. La construcción del Túnel de la Quiebra en  
un ambiente de incertidumbre y crisis (1919-1934)**

Pedro Pablo Pinto Sierra

Trabajo de grado presentado para optar al título de Historiador

Asesora

Alba Inés David Bravo,  
Historiadora Magíster (MSc) en Licenciatura Colombiana

Universidad de Antioquia  
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas  
Historia  
Medellín, Antioquia, Colombia  
2024

Cita numérica	1
Cita nota al pie	<sup>1</sup> Pedro Pablo, Pinto Sierra, “Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia: valoración histórica documental, 1919 – 1934”. (Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024).
Fuentes primarias / Bibliografía	Pinto Sierra, Pedro Pablo “Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia: valoración histórica documental, 1919 – 1934”, Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024.

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



Biblioteca Carlos Gaviria Díaz

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

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

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

## Tabla de contenido

Resumen .....	7
Abstract .....	8
Introducción .....	9
1. Marco referencial .....	10
1.2. Marco conceptual .....	10
1.2 Marco legal.....	12
1.3. Marco metodológico .....	14
2. Serie Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.....	17
2.1 Historia institucional .....	17
2.2 Diagnóstico.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
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.....	33
2.4.3 Salud .....	34
2.4.4 Localidades con incidencia en el ferrocarril .....	35
2.4.5 Administración.....	36
2.4.6 Relaciones internacionales.....	38
2.4.7 El comercio .....	38
2.4.8. Las estaciones del ferrocarril .....	39
3. La luz al final del Túnel. La construcción del Túnel de la Quebra en un ambiente de incertidumbre y crisis (1919-1933).....	40
3.1 Introducción .....	40
3.2 El Ferrocarril de Antioquia y sus primeras décadas.....	42

---

3.3 El escarpado camino para la construcción de un circuito comercial y ferroviario .....	44
3.4 A modo de conclusión.....	48
Fuentes primarias .....	50

### **Lista de tablas**

<b>Tabla 1.</b> Relación entre tomos, actas y año de producción (1919-1934) .....	23
<b>Tabla 2.</b> Rango de fecha de producción de las actas de la Junta Directiva por tomo .....	29
<b>Tabla 3.</b> Localidades más destacadas de las Actas.....	33

## Lista de figuras

<b>Figura 1.</b> Celdas de la base de datos de inventario .....	17
<b>Figura 2.</b> Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe. ....	20
<b>Figura 3.</b> Recepción AHA.....	21
<b>Figura 4.</b> Sala de consulta AHA.....	21
<b>Figura 5.</b> Estanterías.....	22
<b>Figura 6.</b> Control de aire acondicionado .....	22
<b>Figura 7.</b> Sistema higrométrico .....	23
<b>Figura 8.</b> Portada .....	24
<b>Figura 9.</b> Lomo.....	24
<b>Figura 10.</b> Daño.....	26
<b>Figura 11.</b> Deterioro .....	26
<b>Figura 12.</b> Dibujo de bandera.....	27
<b>Figura. 13</b> Recorte .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>Figura 14.</b> Estructura de las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia .....	29
<b>Figura 15.</b> Temas abordados por la Junta Directiva por cantidad de veces 1919-1934.....	32
<b>Figura 16.</b> Relación porcentual de los temas sobre administración abordados por la Junta Directiva 1919-1934.....	37

## Resumen

Este trabajo presenta el resultado de la descripción y valoración histórica de la serie actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia de 1919 a 1934 del fondo Ferrocarril de Antioquia, depositado en el Archivo Histórico de Antioquía. Primero se estableció el marco jurídico y metodológico que dicta el Estado y el Archivo General de la Nación como entidad rectora de los archivos en Colombia. En segundo lugar, el informe contiene el estado de los documentos utilizados, posteriormente se realizó la descripción en un inventario (en Excel) de las actas de los años tratados y su valoración histórica. La valoración permitió mostrar los diferentes intereses y dificultades que la Junta tenía referente al Túnel de la Quiebra, permitiendo generar en tercera instancia un ensayo.

**Palabras clave:** descripción, valoración, Junta Directiva, Ferrocarril de Antioquia, Túnel de La Quiebra.

### **Abstract**

This work presents the result of the description and historical assessment of the series of minutes of the Board of Directors of the Antioquia Railway from 1919 to 1934 from the Antioquia Railway fund, deposited in the Historical Archive of Antioquia. First, the legal and methodological framework dictated by the State and the General Archive of the Nation as the governing entity of archives in Colombia was established. Secondly, the report contains the status of the documents used, subsequently the description was made in an inventory (in Excel) of the minutes of the years treated and their historical assessment. The assessment made it possible to show the different interests and difficulties that the Board had regarding the Quiebra Tunnel, allowing an article to be generated in the third instance with it.

**Keywords:** Assessment, Board of Directors, Antioquia Railway, La Quiebra Tunnel.



## Introducción

Para indagar sobre lo que las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia pueden ofrecer, se realizó un inventario en una base de datos como instrumento archivístico, con esto se sistematizaron los datos encontrados en los tomos 37 a 54 para un mejor acceso a ellos y para saber dónde encontrarlos en el archivo. Con la información registrada se realizó una descripción y valoración histórica de los tomos 37 al 54, esto permitió darle valor histórico y cultural a este grupo documental al momento de ser utilizado en la investigación.

El túnel de La Quebra fue una de las obras de ingeniería más importantes para Antioquia, obra que desempeñó un papel crucial en la conectividad y el desarrollo económico del departamento ya que gracias a esta se logró unir a Medellín con el resto del país. Antes de su construcción, las condiciones topográficas dificultaron el acceso a la región, lo que limitó el crecimiento económico. Luego de su apertura, las mercancías que se producían o se importaban a Medellín y el centro del departamento de Antioquia lograron tener un flujo constante junto a un elevado movimiento de personas. Siendo el Ferrocarril uno de los proyectos más grandes para Antioquia en su momento, el túnel de La Quebra permitió que esta empresa y el departamento lograran grandes avances.

Esta Magna obra se realizó gracias a la intervención de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, órgano que era el encargado de la toma de decisiones de la empresa mientras este duró. Todas las decisiones tomadas en sus reuniones quedaron consignadas en actas, gracias a estas nace el interés de indagar lo que se podría investigar en ellas.

Este trabajo está dividido en tres partes. Iniciando con el marco referencial el cual esta subdividido en tres: el marco referencial permite saber qué es y qué funciones tiene un archivo. El marco legal engloba las leyes de archivos que rigen en el país. El marco metodológico guía el proceso de recolección y análisis de datos. En la segunda parte se realiza una descripción y la valoración histórica de las actas producidas por la Junta Directiva en depositadas en los tomos 37 al 54 correspondientes a 1919 – 1934. Y en tercer lugar un ensayo en el cual se muestran antecedentes de la creación del túnel y las dificultades sorteadas para construir la obra.

## 1. Marco referencial

### 1.2. Marco conceptual

En Colombia el Archivo General de la Nación (AGN) es el establecimiento público gubernamental encargado de promover la conservación y preservación del patrimonio documental. El AGN encabeza el Sistema Nacional de Archivos que es el “Es el conjunto de los archivos públicos y privados articulados, integrados e interconectados del nivel nacional, departamental y municipal, así como los Archivos históricos de titularidad pública, con el propósito de brindar una amplia cobertura de los lineamientos y la política archivística del país”.<sup>1</sup>

La Real Academia de la Lengua Española define al archivo como un “Conjunto ordenado de documentos que una persona, una sociedad, una institución (...), producen en el ejercicio de sus funciones o actividades”,<sup>2</sup> o “lugar donde se custodian uno o varios documentos”.<sup>3</sup> Estas definiciones esclarecen que un archivo es un establecimiento de carácter público o privado, en el que como labor principal conservan y preservan los documentos producidos por una institución o una persona.

En Colombia el marco normativo de los archivos está definido en la Ley 594 del 14 de julio del 2000 o Ley General de Archivos junto con el acuerdo 027 del 2006 que define el patrimonio documental como el “conjunto de documentos conservados por su valor histórico o cultural”.<sup>4</sup> La Ley 594 presenta la siguiente definición de archivo:

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.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Colombia. Archivo General de la Nación. Decreto 2578 de 2012 (diciembre 12): por el cual se reglamenta el Sistema Nacional de Archivos – SNA. Bogotá: Archivo General de la Nación. <https://bit.ly/46Asd5W> (13/11/2022).

<sup>2</sup> Real Academia de la Lengua Española. <https://dle.rae.es/archivo> (22/08/2022).

<sup>3</sup> Real Academia de la Lengua Española. <https://dle.rae.es/archivo> (22/08/2022).

<sup>4</sup> Colombia. Congreso de la República. Acuerdo 027 de 2006: *por el cual se modifica el Acuerdo No. 07 del 29 de junio de 1994* (octubre 31) artículo 1. Bogotá: Diario Oficial, 2006. <https://bit.ly/40CeJFn> (15/11/2023)

<sup>5</sup> 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. <https://bit.ly/47eYZdQ> (22/08/2022).

Así mismo, el documento como elemento esencial del archivo es definido, según la Ley General de Archivos como el “registro de información que es producida o recibida por una entidad pública o privada debido a sus actividades o funciones”,<sup>6</sup> lo que a su vez determina los fondos documentales que custodia el archivo. Un *fondo documental* es un conjunto de documentos o registros que se organizan y clasifican sistemáticamente; pueden abarcar diversos soportes como papel, fotografías, grabaciones de audio, video y otros. El objetivo principal es preservar y facilitar el acceso a la información contenida en los documentos. Esto se logra mediante un proceso de organización y catalogación, donde se asignan etiquetas o descriptores que permiten identificar de forma clara y precisa cada documento y su contenido.

Esta descripción y valoración histórica se ocupa de la serie Actas de la Junta Directiva del Fondo Ferrocarril de Antioquia (F de A) que reposa en el Archivo Histórico de Antioquia (AHA), en el periodo comprendido entre el 26 de noviembre de 1919 hasta el 21 de marzo de 1936. La Junta Directiva fue el órgano encargado de la toma de decisiones sobre casi todos los aspectos relacionados con la empresa F de A.

En el marco de la organización archivística se entiende por *Valoración documental*, según el Acuerdo 027 de 2006, “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”.<sup>7</sup> En esta etapa se determina lo que se considera tiempo de permanencia en el Archivo Central de un documento y su finalidad en cada archivo según su valor primario, siendo este el conjunto de cualidades con las que nace un documento hasta que cumple su finalidad según la entidad que lo produzca, y el valor secundario o permanente son las cualidades que se le atribuyen a la documentación por su importancia histórica, científica y cultural, características que definen su conservación en un archivo.<sup>8</sup> El valor permanente o secundario adquiere un singular valor, se

---

<sup>6</sup> 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*. Bogotá: Diario Oficial, 2000. <https://bit.ly/47eYZdQ> (22/08/2022).

<sup>7</sup> Colombia. Congreso de la República. Acuerdo 027 de 2006: *por el cual se modifica el Acuerdo No. 07 del 29 de junio de 1994* (octubre 31) artículo 1. Bogotá: Diario Oficial, 2006. <https://bit.ly/40CeJFn> (15/11/2023)

<sup>8</sup> Colombia. Archivo General de la Nación. Acuerdo 004 de 2019: *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* (abril 30) <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-004-de-2019/>. (09/12/2020).

demuestran en que se debe “apreciar, evaluar y analizar el impacto que dicha información puede aportar a las generaciones futuras, como testimonio de los hechos y acontecimientos del pasado”.<sup>9</sup>

El acuerdo 005 de 2013 del AGN establece que una *descripción documental* es un proceso mediante el cual se analizan, identifican y registran los elementos y características de un documento para facilitar su acceso, consulta y gestión. La descripción documental es esencial para organizar y clasificar de manera eficiente los documentos en los archivos, permitiendo su localización rápida y precisa. Incluye elementos como el título, fecha, autor, contenido, formato y cualquier otra información relevante sobre el documento. Además, la descripción documental ayuda a preservar y proteger los documentos, facilitando la toma de decisiones en cuanto a la conservación y el acceso a la información histórica y administrativa. La descripción documental es una herramienta en la gestión de archivos que permite una administración eficiente de los documentos.

La siguiente valoración, se propone descubrir las riquezas y potencialidades investigativas de la serie de Actas de la Junta Directiva del fondo Ferrocarril de Antioquia, y con ello desarrollar un ejercicio de investigación utilizando los documentos analizados.

## 1.2 Marco legal

El siglo pasado Colombia se puso al día en los aspectos legales y normativos relacionados con la creación de archivos, su funcionalidad para la sociedad, la investigación, la conservación y preservación de este patrimonio cultural de la nación. Este tipo de reglamentación ha permitido entender los deberes y derechos de las instituciones encargadas de velar por el buen estado de los documentos que nutren el patrimonio histórico y cultural que en ellas reposan.

El Congreso de Colombia por medio de la Ley 80 de 1989, artículo 1° hace posible la creación del Archivo General de la Nación como un establecimiento público y lo convierte en el archivo de carácter nacional más importante del país. En esta ley se establece sus alcances, deberes y responsabilidades, en el artículo 2° expresa que el AGN debe “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”.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Juan Daniel Flórez Porras y Gustavo Adolfo Forero Carrillo, *Instructivo de valoración documental* (Bogotá: Subdirección Imprenta Distrital, 2015) 15.

<sup>10</sup> Colombia. Congreso de la República de Colombia, Ley 80 de 1989 (22 de diciembre): *por la cual se crea el Archivo General de la Nación y se dictan otras disposiciones*, artículo 2, apartado A. <https://bit.ly/3QJCuGX> (10/11/2022).

Los artículos 72 y 74 de la Constitución Política de Colombia de 1991 esclarecen el carácter público de los documentos y la importancia de la preservación del patrimonio. El artículo 72 dispone que “El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles”,<sup>11</sup> mientras el artículo 74 estableció que “Todas las personas tienen derecho acceder a los documentos públicos salvo los casos que establezca la ley”,<sup>12</sup> mostrando la función del Estado y del AGN como órganos responsables de conservar y preservar los documentos con valor histórico según lo dicte la ley.

En 1994 el AGN expidió el Acuerdo 7, conocido como Reglamento General de Archivos, este establece las normas y reglamentos encargados de optimizar el proceso archivístico y regular el quehacer de los diferentes archivos en el país. Este fue un avance importante para la archivística del país porque los archivos, sean de carácter nacional, regional o local, son los encargados de custodiar el patrimonio histórico de la nación, como de “servir a la comunidad y garantizar la efectividad de principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”,<sup>13</sup> y de facilitar que las personas accedan a ellos con su debido control y demás según lo disponga la ley.

Cabe resaltar que para la archivística en Colombia otro avance fue la Ley 594 de 2000 que dio pie a lo que sería la forma de organización y labor que tendrían los archivos. Como expone en el 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.<sup>14</sup>

El AGN como ente rector de los demás archivos del país, a través de los años ha expedido los parámetros organizativos de los fondos documentales, según el Acuerdo 002 del 23 de enero

---

<sup>11</sup> Colombia. Constitución Política, artículo 72. <https://bit.ly/3G7afx1> (27/08/2022).

<sup>12</sup> Colombia. Constitución Política, artículo 74. <https://bit.ly/40IwQJO> (27/08/2022).

<sup>13</sup> Colombia. Archivo General de la Nación. *Acuerdo 07 de 1994: Reglamento General de Archivos*. Bogotá. <https://bit.ly/3RdKjF2> (15/09/2022)

<sup>14</sup> Colombia. Ley 594 de 2000: *por medio de la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones*. Artículo 4, inciso a. Bogotá: Diario Oficial, 2000. <https://bit.ly/47eYZdQ> (8/12/2023)

de 2004 “Por el cual se establecen los lineamientos básicos para la organización de fondos acumulados”.<sup>15</sup> Siguiendo este lineamiento se expidió el acuerdo 005 del 15 de marzo de 2013, en 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”.<sup>16</sup> Estos acuerdos se acogen a los parámetros y estándares internacionales de la Norma Internacional General de Descripción Archivística -ISAD (G)-, emitida por el Consejo Internacional de Archivos en 1999 en Estocolmo, Suecia.<sup>17</sup>

### 1.3. Marco metodológico

La realización de este inventario de la serie de Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia comprendidas en los libros del 37 al 54 que reposan en el AHA sigue con lo estipulado en el Acuerdo 005 del 2013 en su capítulo IV, artículo 18, inciso c del AGN en el que se plasma la manera en la que la descripción documental, sin importar su soporte, debe ser eficaz para su entendimiento “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.”<sup>18</sup>

De otra parte, los *Instrumentos de Descripción Archivísticos* dan cuenta del tipo de documento en el que se relacionará y describe la información del grupo documental intervenido. Este es el que permite ejercer el 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”. Entre estos instrumentos la norma contempla el censo, la guía,

---

<sup>15</sup> Colombia. Archivo General de la Nación, Acuerdo 002 (enero 23): *por el cual se establecen los lineamientos básicos para la organización de fondos acumulados*. <https://bit.ly/3R9ioGi>. (15/09/2022)

<sup>16</sup> Colombia. Archivo General de la Nación, Acuerdo 05 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 y se dictan otras disposiciones*. Bogotá. <https://bit.ly/41c2jnT> (8/12/2023)

<sup>17</sup> Consejo Internacional de Archivos, Norma Internacional General de Descripción Archivística -ISAD (G) Suecia, 1999. <https://bit.ly/48b74Ag> (16/09/2022)

<sup>18</sup> Colombia. AGN. Acuerdo 05 de 2013 (marzo 15): *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. <https://bit.ly/41c2jnT> (09/12/2023)

el inventario, el catálogo y el índice. Para este caso se construyó un *Inventario*, definido como “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”.<sup>19</sup>

Basado en lo anterior, se construyó con la documentación ya mencionada una base de datos ajustada a los criterios del AGN y al AHA con función de organizar e inventariar las siguientes áreas de identificación según la normativa legal vigente, permitiendo no solo la organización en la base sino una manera fácil para remitirse al documento si es necesario, tanto para el AHA como una herramienta de control y acceso a la información como para el usuario.

- **Número de orden:** número asignado a cada documento en la base de datos, el cual cumple con la función de ubicar en el mismo orden que muestran en los libros.
- **Código de referencia:** informa dónde conservan y reposan los documentos que se analizan, en este caso recibiendo el código de referencia CO-AHA (Colombia – Archivo Histórico de Antioquia).
- **Número de tomo:** manera de identificación con la que, quien produjo los documentos, enumeró el libro, apartado en el que se tiene en cuenta también la fecha de producción de estos.
- **Nombre del productor, unidad administrativa, oficina productora:** enuncia quién o qué produjo el documento, en este caso la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia.
- **Unidad documental:** constituye la manera en la que los documentos son agrupados en una serie documental de manera similar.
- **Tipo documental:** documentos producidos por una entidad específica según sus funciones, para este caso, las actas de la Junta Directiva establecen el tipo documental.
- **Fechas extremas:** es el tiempo que la entidad productora tomó para elaborar la tarea. En el caso de las actas generadas por la Junta Directiva del F de A estas no tardaron más de un día en su elaboración, salvo pocos casos.

---

<sup>19</sup> Colombia. AGN. Acuerdo 05 de 2013 (marzo 15): *por el cual se establecen los criterios básicos para la clasificación, ordenación y descripción de los archivos en las entidades públicas y privadas que cumplen funciones públicas y se dictan otras disposiciones*. Artículo 18°. Pautas generales para la descripción documental: a) Instrumentos de Descripción Archivísticos (08/13/2023).

- **Tipo de soporte:** el material con en el que produjeron los documentos, en el caso 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 que pertenece al fondo Ferrocarril que reposa en el AHA.
- **Unidad de instalación:** esta es la forma en la que están agrupados los documentos que se están inventariando, para este caso son libros o tomos encuadernados.
- **Folios (físicos o electrónicos):** aquí se identifican si los documentos que conforman los tomos están enumerados con anverso y reverso o con numeración tradicional consecutiva (1, 2,3, etc.)
- **Características externas:** enuncia las características físicas más relevantes del documento como las condiciones en las que se encuentra preservado. Se mencionan los múltiples daños que se encuentren en los libros y los documentos que lo componen.

- 

Para un mejor análisis de la información, se añadieron a la matriz de la base de datos otros apartados para complementarla, estos son:

- **Época:** momento de la historia colombiana en la que se hicieron los documentos, los tratados para este análisis son del siglo XX.
- **Fondo:** fondo al que pertenece la serie documental inventariada: Fondo Ferrocarril de Antioquia.
- **Asunto:** apartado en el que se genera un resumen del acta, lo tratado en ellas provee el o los asuntos.
- **Lugar:** aspecto que permite saber dónde se generó el acta y los diferentes lugares que se mencionan en los documentos, mostrando posibles alcances o puntos de influencia.
- **Personajes:** en este se destacan las personas que fueron partícipes en la elaboración de los documentos de quienes se trató o personajes importantes.



**Figura 1.** Celdas de la base de datos de inventario

E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
ÉPOCA	FONDO	ENTIDAD PRODUCTORA	TIPO O UNIDAD DOCUMENTAL	ASUNTO	LUGAR	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERSONAJES	SOPORTE
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación acta anterior. préstamo de	Medellín	1919.11.2	1919.11.2	Ospina	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación de acta anterior. Presupuesto	Medellín	1919.12.0	1919.12.0	Ospina	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación acta anterior: Vacaciones	Medellín	1919.12.1	1919.12.1	Ospina Vásquez	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior: traslado en	Medellín	1919.12.1	1919.12.1	Ospina Pérez,	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior. proveyto de	Medellín	1919.12.1	1919.12.1	Ospina	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior. producto de	Medellín	1920.01.0	1920.01.0	Ospina Vásquez	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior. aprobación	Medellín	1920.01.1	1920.01.1	Ospina	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior. aumento de	Medellín	1920.02.0	1920.02.0	Ospina	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior. memoriales.	Medellín	1920.02.0	1920.02.0	Ospina Vásquez	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior. acta del	Medellín	1920.02.1	1920.02.1	Ospina Vásquez	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Aprobación del acta anterior. tiquetes de	Medellín	1920.02.1	1920.02.1	Ospina	Papel
Siglo XX	Ferrocarril de Antioquia	Junta directiva	Acta	Presupuesto de entrada v salida. Reclamo.	Medellín	1920.02.1	1920.02.1	Ospina	Papel

*Nota.* Fuente: Base de datos de inventario, serie Actas de la Junta Directiva 1919-1936, Fondo Ferrocarril de Antioquia, AHA, Medellín.

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

### 2.1 Historia institucional

Francisco Duque Betancur en su libro *Historia de Antioquia* (1968) menciona a Pedro Justo Berrío como el precursor de la idea del ferrocarril. Expone que en el año de 1871 Berrío, siendo el presidente del estado de Antioquia, “se preocupó de modo especial en darles el complemento necesario en las vías de comunicación”<sup>20</sup> con el fin de facilitar el transporte, compra y venta de productos por medio de una vía que conectara la capital del estado (Medellín) con el navegable río Magdalena.

Con la necesidad de crear vías de comunicación que facilitaran el transporte de mercancías, en 1871 se dictó el Decreto del 14 de febrero de la presidencia del estado de Antioquia que daría la orden para la construcción de un camino carretero desde Medellín, que pasaría por los distritos de Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo y Yolombó, camino que terminaría en el río

<sup>20</sup> Francisco Duque Betancur, *Historia de Antioquia* (Medellín: Albon Interprint, S. A., 1968) 798.

Magdalena, esto fue posible gracias a los estudios realizados por Mr. Griffin, quien fue el explorador que presentó el informe para que el carretable se pudiera realizar.<sup>21</sup> De acuerdo con Duque, Berrío ya tenía en sus planes ejecutar una vía férrea, que al igual que la carretera, conectara a Medellín con el río Magdalena, este sería un sistema más eficaz y económico para el transporte de mercancías, pero el ferrocarril no fue llevado a cabo “por estimar su valor demasiado alto para el Tesoro del Estado”.<sup>22</sup>

En 1874 comenzó el proyecto por parte del estado Soberano de Antioquia de unir a Medellín con el río Magdalena por medio de una vía férrea y con la aprobación de la Asamblea Departamental y se iniciaron negociaciones con Henry Meiggs, ingeniero estadounidense que había construido numerosas vías férreas en Chile y Perú,<sup>23</sup> pero este se negó a realizar el proyecto. Tras la negativa de Meiggs se buscó a quien asignar esta tarea y se le dio la confianza a Francisco Javier Cisneros Correa, ingeniero cubano con estudios en los Estados Unidos, quien convenció al Gobierno de Antioquia del proyecto. Así, se firmó el contrato el 14 de febrero de 1874, Cisneros sin conocer la obra tuvo que realizar el trazado y la construcción de esta.<sup>24</sup> El 18 de mayo de 1874 y el 25 de mayo de 1875 la Nación decretó los auxilios para esta empresa.<sup>25</sup>

Hacia el 18 de agosto de 1885, debido a dificultades económicas, una naturaleza difícil de domar, la construcción de diferentes frentes de las vías férreas a nivel nacional por parte de Francisco Javier, las frecuentes guerras civiles que se daban en la nación y la demora e ineficacia en la entrega de los tramos por parte del ingeniero cubano llevó a que se reescribiera el contrato de construcción original que se tenía entre el Estado y Cisneros.<sup>26</sup> Este contrato se reescribió en seis ocasiones diferentes por lo que el tiempo de entrega de la obra se vio afectado. Ya entrada la última década del siglo XIX y luego de una serie de pleitos judiciales con la casa comercial *Punchard, McTaggart, Lowther & Co.*, esta asumió la continuación de la obra.

---

<sup>21</sup> Betancur 798.

<sup>22</sup> Betancur 799.

<sup>23</sup> “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* (California, University of Southern California, 1931) 4.

<sup>24</sup> Juan Santiago Correa R., “De Puerto Berrío a La Quiebra: El Ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros”, *Borradores de Administración CESA* 20 (2009): 1689-1699.

<sup>25</sup> Betancur 807.

<sup>26</sup> Betancur 853.

Debido a los constantes estancamientos que se estaban presentando en la obra y la preocupación que esto generó en el gobierno antioqueño, la administración departamental desde que logró obtener capital extranjero para seguir con el proyecto del ferrocarril le solicitó a la Asamblea Departamental que se creara una Junta Directiva para dicha empresa, la cual se encargaría de la toma de decisiones y la administración del Ferrocarril de Antioquia, y por medio de la ordenanza 4 del 2 de noviembre de 1893 esta fue instaurada y compuesta por: “(...) 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”.<sup>27</sup> La primera reunión se llevó a cabo el 20 de diciembre de 1893, como lo muestra su primera acta.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Lina Marcela González Gómez, Luz Beatriz Guarín Flores y Luz Elena Echeverri Posada, “Organización e inventario del Fondo del Ferrocarril de Antioquia” (Trabajo de grado en Historia, Universidad Nacional, sede Medellín, Archivo Histórico de Antioquia, 1993) 11.

<sup>28</sup> “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, f. 1.

## 2.2 Diagnóstico

**Figura 2.** Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe.



Nota. Fuente: Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe, donde se encuentra el Archivo Histórico de Antioquia. <https://cutt.ly/6wK2Zniv>

El AHA es una entidad pública sin ánimo de lucro cuya misión es la de conservar el patrimonio cultural y documental del departamento, se encarga de “recopilar, salvaguardar y administrar los documentos de los distintos entes departamentales que registran la historia del pueblo antioqueño”.<sup>29</sup> Se encuentra ubicado en la Cra. 51 #52-03 de la ciudad de Medellín y reside en el Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe (edificio que fue la antigua sede de la Gobernación de Antioquia), entre el parque Berrío y la estación del metro con el mismo nombre (ver figura 2). El archivo cuenta con dos plantas, en la primera está la recepción, parte de la estantería y la sala de consulta equipada con mesas amplias, computadores, atriles y una herramienta tipo trípode que facilita la toma de fotografías a los documentos (ver figuras 3 y 4)

---

<sup>29</sup> Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia <https://bit.ly/41fUj5I> (2023)

**Figura 3.** Recepción AHA

Nota. Fuente: Sala del AHA. <https://bit.ly/3uOkfZM>  
(23/01/2023)

**Figura 4.** Sala de consulta AHA

Nota. Fuente: Sala de consulta del AHA.  
<https://bit.ly/41h1cDf> (23/01/2023)

La segunda planta alberga diferentes documentos organizados en fondos, estos reposan en estanterías metálicas entre móviles y fijas, cuenta con escaleras metálicas móviles utilizadas por los funcionarios del archivo para alcanzar y organizar los libros (ver figura 5).

**Figura 5.** Estanterías



Nota. Fuente: Estanterías fijas. Fondo Ferrocarril de Antioquia. AHA (03/08/2018). Foto del autor.

El AHA cumple con un sistema de control de temperatura y humedad que permite una mejor conservación de los documentos (ver figuras 6 y 7).

**Figura 6.**Control de aire acondicionado



Nota. Fuente: Control de aire acondicionado, AHA (21/09/20). Foto de Anderson Aguirre Muñoz

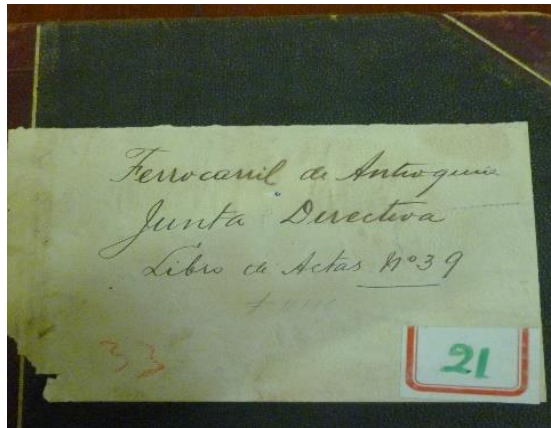
**Figura 7.** Sistema higrométrico



Nota Fuente: Sistema higrométrico, control de temperatura y humedad. AHA (21/09/20). Foto de Anderson Aguirre Muñoz

El fondo del Ferrocarril de Antioquia es custodiado por el AHA, se encuentra ubicado en la segunda planta y sus documentos están agrupados en estanterías metálicas que facilitan su organización, protección contra daños de termitas o comején y distinción de las diferentes secciones de este. En este fondo se encuentra la serie “Actas de la Junta Directiva” que tiene su inicio el 20 de diciembre de 1893 con la creación de la Junta Directiva registrada en el Tomo 1. De esta serie se utilizaron 18 libros del Tomo 37 (del 22 de noviembre de 1919) al 54 (hasta el 16 de marzo de 1934)

Esta serie documental, del tomo 37 al 54, esta diligenciada en libros de actas, encuadernados con portada de pasta dura las cuales no necesariamente tienen el mismo estilo. Algunas de sus portadas cuentan con un papel pegado con la inscripción “Ferrocarril de Antioquia” o “F.C de A” seguida de “Junta Directiva” y el número del libro. En el lomo de los libros se encuentra pegado un papel que ayuda a su organización en el archivo con la siguiente información de arriba abajo: A.H.A (Archivo Histórico de Antioquia) F.A. (Ferrocarril de Antioquia) y un número de serie que identifica el orden de producción y el número de los libros. (Ver figuras 8 y 9)

**Figura 8.** Portada

Nota. Fuente: AHA. Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 51, lomo. Foto del autor (17/02/19)

**Figura 9.** Lomo

Nota. Fuente: AHA. Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 38, portada. Foto del autor (07/08/18).

El número de actas registradas en los tomos en el periodo estudiado varía dependiendo de la cantidad de hojas de cada libro y la extensión de estas (ver Tabla 1).



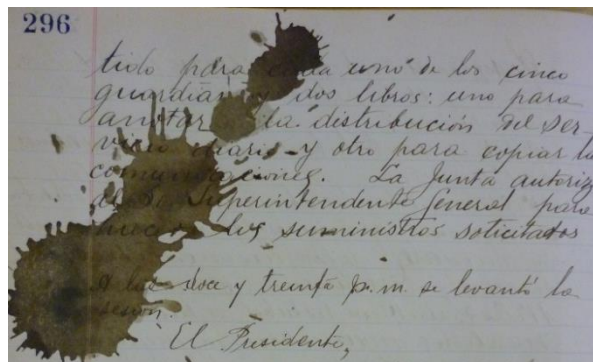
**Tabla 1.** Relación entre tomos, actas y año de producción (1919-1934)

Número de tomo	Número de actas	Número de folios	Años
37	17	100	1919-1920
38	81	397	1922-1924
39	63	395	1924-1925
40	21	189	1926-1927
41	18	192	1927
42	17	190	1927
43	21	301	1927
44	23	300	1927-1928
45	21	297	1928-1929
46	16	297	1928-1929
47	26	297	1929
48	32	293	1929-1930
50	42	294	1931
51	25	300	1931-1932
52	29	304	1932-1933
53	22	300	1933
54	12	144	1933-1934

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 37-54.

De los tomos 37 al 54 se evidencia el paso del tiempo: hojas amarillentas y en algunas de ellas hay manchas de deterioro o algún tipo de rasgadura, en pocos casos el encuadernado está medianamente despegado y pocos lomos presentan algún tipo de daño. Por lo general estos tomos se encuentran bien conservados teniendo en cuenta que “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”.<sup>30</sup> (Ver figuras 10 11)

<sup>30</sup> Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia, 20 de enero de 2016. <https://bit.ly/41dOR2M> (10/02/2023).

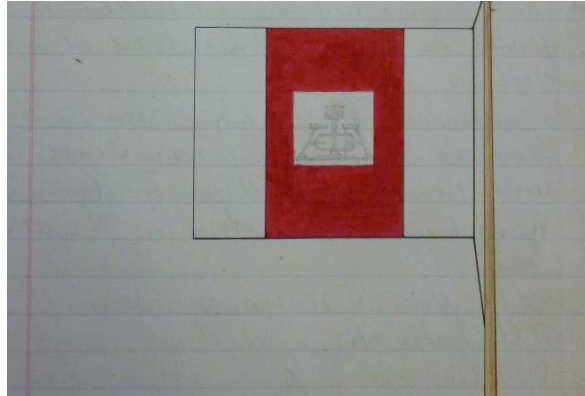
**Figura 10.** Daño

Nota. Fuente: AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 39, folio 296. Foto del autor 18/09/18

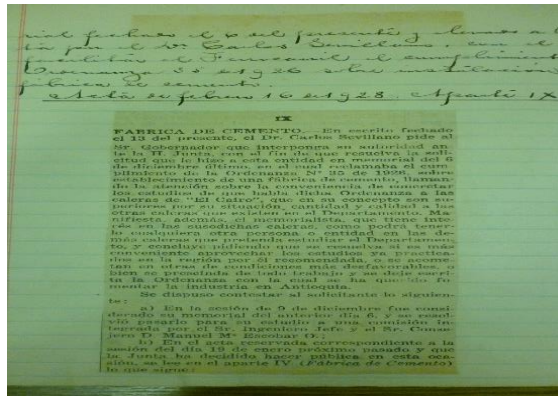
**Figura 11.** Deterioro

Nota. Fuente: AHA. Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 39, lomo. Foto del autor (18/09/18)

Dos casos llaman la atención debido a su particularidad en dos diferentes actas. En una se recurrió a un dibujo para ejemplificar la propuesta de diseño de la bandera del F de A y en otra se pega un recorte de un acta sobre un asunto de una cementera (ver figuras 12 y 13). No obstante, en general, el estado de conservación de los tomos y sus folios, teniendo en cuenta los años y la mala conservación de estos antes de que el AHA los custodiara, es bueno, la información en ellos consignada es legible y en casi toda su totalidad aceptable.

**Figura 12.** Dibujo de bandera

*Nota.* Fuente: AHA. Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 44, f. 170. Foto del autor (15/10/18)

**Figura. 13** Recorte

*Nota.* Fuente: AHA. Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 39, f. 157. Foto del autor (18/09/18)

### 2.3 Descripción y valoración

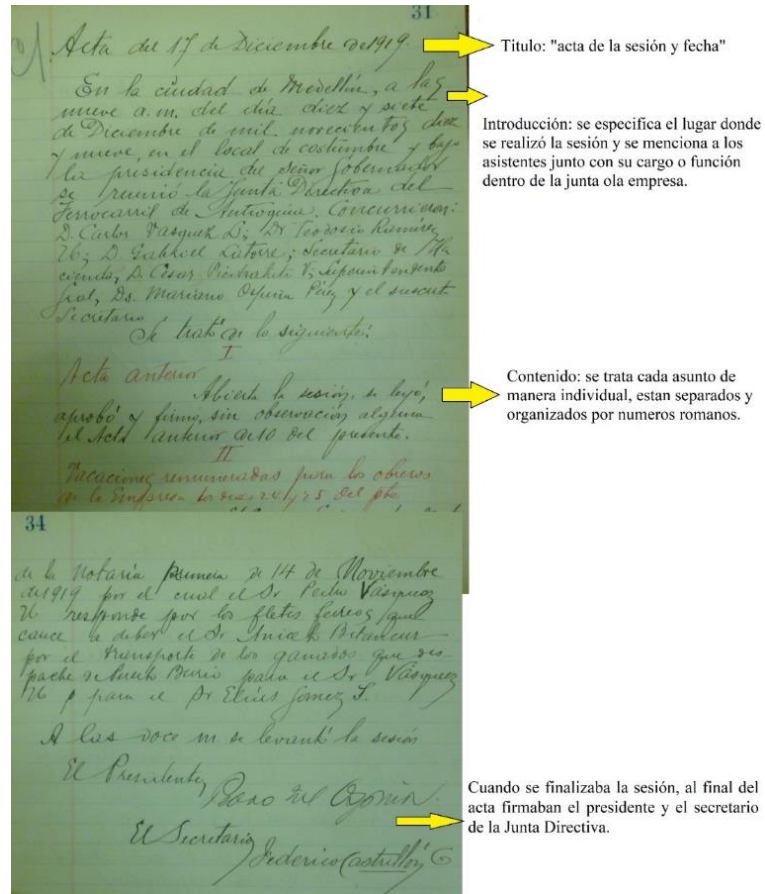
Se entiende que las actas son documentos creados por una persona o institución en diferentes periodos de tiempo, representan el documento misional de una institución. El diccionario de la Real Academia Española la define como la “relación escrita de lo sucedido, tratado o acordado en una junta”. En ellas se plasmó todas las decisiones y asuntos relacionados con actividades y funciones asignadas a la Junta Directiva. Para comprender mejor las actas como documento histórico se debe tener presente el propósito que cumplía la entidad productora, en este caso la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, la cual fue creada en 1893 con la finalidad de ser el órgano rector encargado de la toma de decisiones de la empresa debido a los malos manejos que se le dieron a la construcción de las obras entre la gobernación y los contratistas.

En la Guía del fondo del Ferrocarril realizada en 1993 por Lina Marcela González Gómez, Luz Beatriz Guarín Flores y Luz Elena Echeverri Posada, se menciona 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”.<sup>31</sup>

La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia fue desde su creación la entidad que se encargó de la toma de decisiones y que controlaba la empresa en todos los aspectos que en ella se manejaban. Las actas que esta produjo a lo largo de su existencia son un soporte escrito de todos los asuntos sucedidos y acordados, siendo ellas un recurso material valioso para la investigación histórica en temas relacionados con el F de A. Todas ellas guardan la misma estructura en términos generales, se observa que la estructura de las actas que produjo la Junta Directiva no cambiaba su formato, aunque cambiara de secretario, quien era la persona encargada de redactar el acta. (Ver Figura 14).

---

<sup>31</sup>Lina Marcela González Gómez, Luz Beatriz Guarín Flórez y Luz Elena Echeverri Posada, “Organización e inventario del fondo del Ferrocarril de Antioquia – Guía” (Trabajo de grado, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, Archivo Histórico de Antioquia, 1993).

**Figura 14.** Estructura de las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia

Nota. Fuente: "Acta del día 17 de diciembre de 1919", AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, Tomo 37, ff. 31 y 34. Fotografías del autor (07/08/2018).

## 2.4 Valoración histórica

El 14 de febrero de 1874 se firmó entre los representantes del estado soberano de Antioquia y el ingeniero Francisco Javier Cisneros el contrato que iniciaría la construcción del F de A. Se puede evidenciar que, en un principio, se quería que la línea férrea fuese terminada por un contratista privado debido a que la ley que se tenía en esos momentos daba una serie de estímulos, según 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.<sup>32</sup>

El contrato entre Cisneros y Antioquia dejó toda la responsabilidad en las manos del ingeniero contratista, lo que significó que el gobierno estatal no tendría capacidad para explotar comercialmente las vías férreas.

La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia tomó las riendas del proyecto del Ferrocarril. Con esto el gobierno departamental se colocó a la cabeza de la construcción de las vías férreas, lo que significó dejar por fuera a terceros que tenían poder sobre los dineros que se destinaron para el proyecto. De este modo, evitaron que se dieran de nuevo los problemas de refinanciación, desfalco y demandas entre las partes responsables de la construcción, sucesos que se dieron entre 1874 y 1893 sin avance considerable en la construcción de la vía. El resultado de este proyecto quedó registrado en su fondo documental, en particular en las actas de la Junta Directiva y es un patrimonio documental al servicio de la investigación histórica.

Entre los años 1919 y 1934, la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia afrontó problemáticas como La Violencia, que enmarcó múltiples aspectos de la sociedad colombiana y vida política; la pandemia de la gripe española en Medellín en 1919, donde el Ferrocarril jugó un papel en su propagación y parte de su contención por medio de políticas de salubridad; la huelga de sus trabajadores en 1934 a consecuencia de un cambio de directivas en la empresa, con una fuerte participación del sindicato de sus trabajadores creado en 1932; la preponderancia de carreteras entre 1930 y 1950 y la construcción del Túnel de La Quebra, la magna obra de ingeniería que conectaría la sección del Nus con la de Porce. Estos procesos se ven reflejados en los tomos 37 al 54 de la serie Junta Directiva, los cuales contienen las decisiones tomadas en las reuniones y temas que trataron en el periodo de 1919-1934.

Una primera mirada a los tomos arroja que la cantidad de actas registradas en cada libro no encajan en ellos, debido a que en los tomos se anotaron múltiples actas de las sesiones de la Junta Directiva las cuales se hacían de manera semanal o dependiendo de la importancia de los temas a tratar se hacían de forma más consecutiva, en algunos casos, había más plazo entre encuentros. Se observa que no necesariamente se utilizaron todas las páginas de los libros para anotar las actas y que el orden numérico que el AHA tiene para los tomos no es siempre consecutivo entre fechas de

---

<sup>32</sup> José María Bravo Betancur, “Epopeya del ferrocarril de Antioquia”, *Repertorio Academia Antioqueña de Historia* 266 (2003): 600 – 601.

actas, en algunos casos los tiempos entre ellas son notables como del tomo 37 que finaliza en 1920 y el 38 que inicia en 1922, en otros no son consecutivas las fechas como el tomo 45 que su última acta es del año 1929 y el 46 que inicia con un acta de 1928 (ver Tabla 2).

**Tabla 2.** Rango de fecha de producción de las actas de la Junta Directiva por tomo

Tomo	Fecha inicial	Fecha final	Años
37	1919.11.26	1920.04.20	1919-1920
38	1922.09.13	1924.03.12	1922-1924
39	1924.03.18	1925.01.29	1924-1925
40	1926.09.15	1927.02.07	1926-1927
41	1927.02.11	1927.05.16	1927
42	1927.05.16	1927.07.21	1927
43	1927.07.27	1927.11.24	1927
44	1927.12.01	1928.05.10	1927-1928
45	1928.05.10	1929.03.14	1928-1929
46	1928.11.08	1929.03.14	1928-1929
47	1929.03.21	1929.09.26	1929
48	1929.09.30	1930.05.05	1929-1930
50	1931.02.26	1931.11.19	1931
51	1931.12.07	1932.05.18	1931-1932
52	1932.05.18	1932.11.24	1932
53	1933.06.13	1933.12.07	1933
54	1933.12.07	1934.03.16	1933-1924

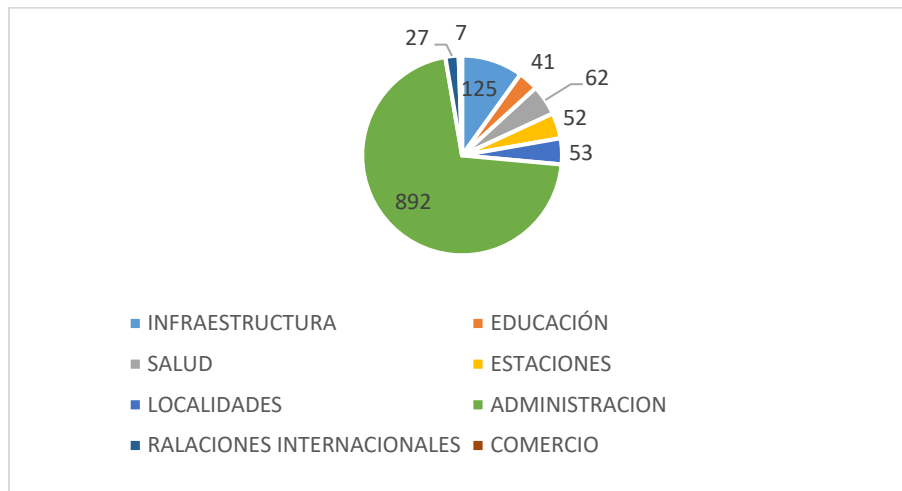
Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomos 37-54.

A partir del análisis de los temas considerados por La Junta Directiva, es posible determinar el abanico de cuestiones en las que intervino, ellos se pueden organizar tentativamente en ocho (8) bloques temáticos: infraestructura, educación, salud, estaciones, localidades, administración, relaciones internacionales y comercio. Estos temas reúnen diversos subtemas que permiten, a su vez, diferentes formas de explorar y comprender la historia del Ferrocarril y su conexión en el impulso económico, social y político del Departamento de Antioquia y Colombia.

Entre el 26 de noviembre de 1919 hasta el 16 de marzo de 1934 la Junta Directiva del F de A efectuó un total de 486 sesiones, en la que los temas de administración, salud e infraestructura

fueron los más discutidos en las reuniones, siendo la parte administrativa la que ocupó el mayor interés, el 80% de lo tratado en las sesiones tal y como se evidencia en la figura 15.

**Figura 15.** Temas abordados por la Junta Directiva por cantidad de veces 1919-1934



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

#### ***2.4.1 Infraestructura de la empresa Ferrocarril de Antioquia***

Para 1919 ya habían pasado 26 años desde la creación de la Junta Directiva del F de A, la cual en sus inicios se puso como tarea en hacer un inventario de las propiedades de la empresa y determinar en qué condiciones se encontraban, con especial interés en las vías férreas, su avance en construcción y el estado de las que ya se tenían junto con los caminos carreteables y trochas pertenecientes al Ferrocarril.

De 1919 a 1934 la empresa Ferrocarril de Antioquia afronta diversas inversiones en materia de infraestructura tanto en la sección del Nus como en la de Porce, una de las más importante fue la construcción del Túnel de La Quebra, obra que conectaría estos dos frentes y a la cual la Junta dedicó especial atención antes, durante y después de su construcción, por su importancia y relevancia a nivel departamental y nacional.

En este periodo se logra apreciar que la construcción de puentes fue un tema crucial para el transporte de cargas, en un principio la ausencia del Túnel de la Quebra obligó a solucionar las dificultades que se tenían para el paso de mercancías comerciales y de sus implementos y suministros. La aprobación por parte de la Junta Directiva en la construcción de puentes no solo



benefició a la empresa sino también a los diferentes poblados por donde estos se hicieron, estos beneficios a los poblados por donde el Ferrocarril pasaba se vieron también reflejados en la implementación del alumbrado, alcantarillado y acueducto que pertenecían a las estaciones del tren, debido a que se hicieron acuerdos entre los diferentes municipios y el Ferrocarril para el aprovechamiento de estos servicios en beneficio de sus habitantes.

#### **2.4.2 Educación**

Este apartado no fue de gran relevancia a lo largo de las 486 actas analizadas, la Junta Directiva solamente trató en 41 ocasiones temas relacionados con la educación. De estas discusiones se podría destacar solamente de dos subtemas: la financiación de becas por parte del Ferrocarril a estudiantes en la Escuela de Minas y las exenciones de fletes como pasajes libres a estudiantes y docentes.

El Ferrocarril de Antioquia otorgó becas en la Escuela Nacional de Minas para poder tener entre sus trabajadores personal calificado, entre ellos diversos tipos de ingenieros y mecánicos calificados para sus talleres, jóvenes que mientras realizaban sus estudios podían hacer sus prácticas dentro de la misma empresa.

Los pasajes libres y la exención de flete no solamente eran otorgados a los estudiantes de las becas, a la Junta llegaron cartas o telegramas con peticiones de funcionarios de escuelas, públicas o privadas, para poder transportar cargas de materiales para construcción o mejoramiento de sus escuelas, como solicitudes para las excursiones educativas o paseos de los colegios. No todos estos pedidos fueron aprobados por la Junta.

Es notable el interés que tuvo la Junta Directiva en tener personal calificado dentro de la empresa, teniendo en cuenta sus intereses promovió la formación de jóvenes que le fueron útiles a sus necesidades en diversos campos de acción y al mismo tiempo le entregaron personas de provecho a la sociedad antioqueña.

### **2.4.3 Salud**

La Junta Directiva en estas reuniones trató pocos apartados relativos a la salud, sus intereses se centraron mayormente en tres asuntos: contratación de médicos o su renovación de contratos, cuentas de los hospitales y los enfermos o heridos. Las actas mencionan asuntos relacionados con diversas reglamentaciones relacionadas a temas de salud, pero esto se tratará en el apartado de administración.

Los contratos de los médicos se trataban de manera regular en algunas sesiones de la Junta Directiva, casi siempre cuando se hacían reportes de cuentas de los pagos de los médicos de las estaciones, con la finalidad de llevar un control en las cuentas. Normalmente cada estación contaba, mínimo, con un médico y era de suma importancia para la empresa contar con el personal de salud para tratar cualquier tipo de incidente con sus trabajadores.

Cuando se mencionan los hospitales en las actas, no necesariamente eran sobre los hospitales en los que el Ferrocarril tenía algún tipo de injerencia, en ocasiones los administrativos de los hospitales municipales hacían solicitudes a la Junta para algún tipo de favor.

En el caso de los trabajadores heridos se tenía un plan de acción que estaba contemplado en la normativa del Ferrocarril para poder atender los casos de accidentes de sus trabajadores debido al alto índice de probabilidad de estos. La empresa mostró interés en tener cierto control de las enfermedades o agentes patógenos, se mencionan algunos casos de tuberculosis o de la gripe española en algunos trabajadores del ferrocarril. Se puede apreciar en las actas el trabajo en conjunto entre la empresa y el gobierno departamental para la contención de enfermedades y su preocupación en temas de salud pública. En las actas también se abordan temas relacionados con normativas y cambios a los reglamentos de la empresa, pero no se tiene a cabalidad la información de estos reglamentos, para la mirada de algún lector interesado tendría que hacer una pesquisa más precisa sobre dónde encontrar estos reglamentos si son de su interés.

### 2.4.4 Localidades con incidencia en el ferrocarril

Las localidades fueron tema constante en las sesiones de la Junta, sobresalen los lugares en los que la empresa tenía algún tipo de interés relacionado a sus estaciones. Al analizar los libros 37 al 54 de actas de la Junta se puede observar que ciertos lugares fueron más destacables debido a los asuntos tratados (ver tabla 3).

**Tabla 3.** Localidades más destacadas en las Actas

Fuente: AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas.

Localidades	Veces tratadas	Temas mencionados
Botero	2	Construcción de puente
Cisneros	16	Servicios públicos, estación, solicitudes
Fredonia	1	Creación de Kiosco
Medellín	10	Relaciones comerciales, sociedad de mejoras públicas
Puerto Berrio	17	Servicios públicos, estación, solicitudes, Hotel Magdalena, puerto
Santiago	7	Estación, Capilla, Túnel de la Quiebra

Tomos 37-54.

En Cisneros y Puerto Berrío, por medio de diversas peticiones de sus concejos enviadas a la Junta Directiva, lograron construir parte de los inicios de sus alumbrados públicos, alcantarillados y líneas de telégrafo, debido a que las estaciones del tren que en estos municipios estaban construidas contaban con estos servicios. Los pagos por estos servicios eran recaudados por el Ferrocarril ya que la empresa se encargó de su suministro.<sup>33</sup>

Los temas mencionados en las sesiones de las actas muestran que las localidades no fueron tema de interés, salvo si se tenía un interés en particular, debido a que el Ferrocarril salvaguardaba sus intereses tanto comerciales como de infraestructura. Pero la Junta no se negó a trabajar de la mano de las localidades, a brindar su ayuda y generar lazos comerciales entre la empresa y los órganos gubernamentales de los municipios, con esto el Ferrocarril de Antioquia mostró especial interés en el desarrollo social y económico de las localidades en los alrededores de la línea férrea.

<sup>33</sup> “Alumbrado de las calles de Puerto Berrio”, Medellín, 21 de mayo de 1924. AHA, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 39, f. 74.

### 2.4.5 Administración

Para entender cómo la Junta Directiva del Ferrocarril tomaba las decisiones en sus cesiones, Abel María Cano Morales, Carlos Mario Restrepo Pineda y Omar Osvaldo Villa Monsalve exponen que “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”.<sup>34</sup>

Las funciones más destacadas de la Junta Directiva fueron las siguientes:

(...) 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.<sup>35</sup>

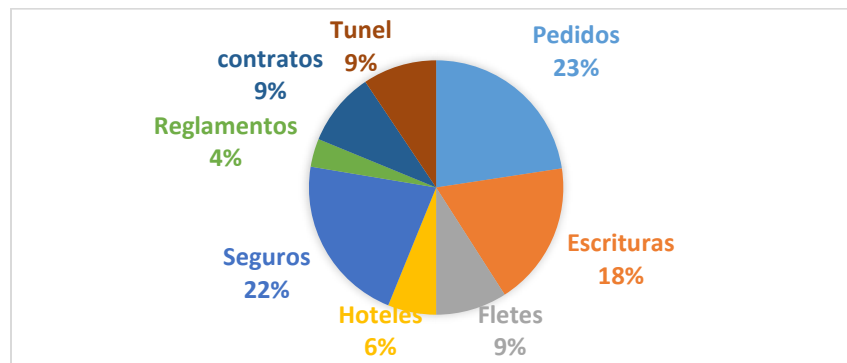
De las 485 reuniones que realizó la Junta entre 1919-1934 los asuntos que trataron las actas se centraron en su mayoría en aspectos administrativos, de estas se derivan múltiples subtemas que pueden ser objeto de investigación, dependiendo de su relevancia o la cantidad de veces que se trataron. Los temas analizados son los siguientes: pedidos, fletes, escrituras, hoteles, seguros, reglamentos, contratos y el túnel (ver figura 16).

---

<sup>34</sup> Abel María Cano Morales, Carlos Mario Restrepo Pineda y Omar Osvaldo Villa Monsalve, “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* 39 (2019): 16.

<sup>35</sup> González Gómez, 12.

**Figura 16.** Relación porcentual de los temas sobre administración abordados por la Junta Directiva 1919-1934



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

Se pueden destacar tres de estos temas mencionados, reglamentos, contratos y el túnel que, aunque no fueron tratados recurrentemente en las reuniones de la Junta, sí fueron vitales: reglamentos tratados en 32 ocasiones, contratos en 84 ocasiones y el túnel en términos de administración tan solo en 84 ocasiones. Estos para la empresa fueron de suma relevancia por su complejidad e importancia.

Cuando la Junta trataba los reglamentos lo solía hacer con la finalidad de generar, modificar e implementar reglamentos internos para alguna dependencia de la empresa F de a, tales fueron los casos de la creación de estos para el departamento sanitario, de contabilidad, para el servicio de lancha que prestaba el Ferrocarril en Puerto Berrío y las modificaciones a los que ya tenían como el reglamento de accidentes por la alta ocurrencia de estos entre los trabajadores del Ferrocarril.

Entre los múltiples contratos que efectuó la Junta Directiva se destacan cinco tipos de estos, contratos con peones, de seguridad –con personal de protección y vigilancia para las estaciones–, con médicos, para las obras y los contratos entre el Ferrocarril con los concejos municipales, estos últimos muy interesantes porque muestran lo que fueron las diferentes relaciones que tenía la empresa con los municipios.

Ahora bien, administrativamente, los temas que la Junta trató sobre el túnel de la Quiebra muestran lo importante que fue este proyecto para el Ferrocarril y el departamento de Antioquia. Esta mega obra, en su momento, propició que la Junta creara una comisión del túnel, organismo que fue el encargado de realizar diferentes labores como las negociaciones de compra de terrenos, estudios de suelos, realizar informes y demás asuntos que estuvieron inmersos en los inicios de la obra. Posteriormente, luego de que se iniciaran las obras para el túnel, la Junta trató temas de

distintos contratos, entre ellos y los más importantes estarían el contrato con la empresa canadiense Fraser Bracer que fue la encargada de realizar la obra, contratos con trabajadores que fueron la mano de obra para el túnel de la Quiebra, como también contratos con la policía y médicos que prestaron sus servicios. El túnel de la quiebra fue tratado por la junta un total de 84 veces.

#### ***2.4.6 Relaciones internacionales***

Los contratos que tenía el Ferrocarril de Antioquia con las empresas Fraser Bracer y Winston Bros Company concentran las relaciones internacionales más importante para la empresa entre 1919 y 1934, aun se tenía contacto con las compañías ferroviarias inglesas y norteamericanas a las cuales en ocasiones se les compraban partes y repuestos para las locomotoras, pero al tener en los talleres del Ferrocarril maquinaria y técnicos capaces de crear las piezas, esta relación en este periodo disminuyó.

Las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril entre 1919 y 1934 no cuentan con muchas reuniones en las que se traten temas de relaciones internacionales, se logran ver un aproximado de 27 actas en las que se tratan temas con la empresa canadiense Fraser Bracer & Co, con ella la Junta llevó a cabo la firma del contrato para la construcción del Túnel de la Quiebra y la importación de cemento debido a que esta compañía tenía la capacidad técnica y tecnológica en cuestión de maquinarias para poder hacer el túnel.

#### ***2.4.7 El comercio***

El Ferrocarril de Antioquia en sus inicios tuvo como finalidad, por parte de la administración gubernamental, servir al transporte de carga y posteriormente de pasajeros con el fin de mejorar el flujo económico de la capital del departamento de Antioquia y con ello al resto de la región. Para cuando se crea la Junta Directiva, los temas económicos fueron los principales en tratarse ya que eran de suma importancia para la administración del Ferrocarril manejar adecuadamente sus fondos para la construcción de las líneas férreas y las estaciones, debido a los malos manejos que a estos se le fueron dando.

En las actas tratadas se puede ver una diversificación de asuntos en términos de comercio para el Ferrocarril, la manera en la cual la empresa fue capaz de generar ingresos dejó de centrarse

simplemente en los fletes de cargas o pasajes, como se vio en el subtema de administración, las relaciones comerciales entre el Ferrocarril con las administraciones municipales le permitió a la empresa brindar servicios como de electricidad, alcantarillado o telégrafo a los municipios y recaudar dinero de cuenta de esto. Vale la pena destacar un caso interesante donde la Junta habla con la Federación Nacional de Cafeteros para bodegaje de sus costales con los granos y sobre una marca de café que estaría a cargo del Ferrocarril de Antioquia.<sup>36</sup>

Esta diversidad de ingresos en algunos casos se generó gracias a las estaciones. Algunas estaciones como la de Puerto Berrío contaban con servicios de hotel, restaurante, lanchas para el puerto y servicio de bodegaje de mercancías, todo esto se veía remunerado en ingresos para la empresa, aunque no necesariamente estos ingresos significaron un recaudo significativo para los múltiples gastos de la empresa.

#### ***2.4.8. Las estaciones del ferrocarril***

En el periodo de 1919-1934 las estaciones de la seccional del Nus y del Porce estaban construidas y en 1929 el Túnel de La Quebra ya había sido inaugurado, lo que permitió unir estos dos entramados facilitando la conexión de Medellín con el río Magdalena. Aunque estos dos frentes no eran la única prioridad para el Ferrocarril de Antioquia, con la iniciativa del Ferrocarril al Cauca la empresa pretendía seguir expandiendo las líneas férreas para generar mayores entramados comerciales de la capital del departamento de Antioquia.

En las actas de la Junta Directiva se hizo mención a las estaciones Bolombolo y Arma, aproximadamente, unas 19 veces. La Junta trata sobre estas en las actas en intereses de su comisión, gastos de construcción de las estaciones y las líneas férreas, posterior a la designación de su respectivo jefe de estación, médico y policía.

La importancia para el Ferrocarril de Antioquia en conectar a Medellín con el suroeste del departamento implicó, en su momento, una meta para llegar al Pacífico colombiano y acercarse al puerto de Buenaventura para lograr expandir más el comercio de la región. El Ferrocarril del

---

<sup>36</sup> “Federación Nacional de Cafeteros”, Medellín, 19 de julio de 1932. AHA, Fondo Ferrocarril de Antioquia, serie Actas de la Junta Directiva, tomo 52, f. 117.

Pacífico, línea que para 1940 pasaría a ser parte de los Ferrocarriles Nacionales<sup>37</sup>, empalmó dos años después con el Ferrocarril de Antioquia.

### **3. La luz al final del Túnel. La construcción del Túnel de la Quebra en un ambiente de incertidumbre y crisis (1919-1933)**

#### **3.1 Introducción**

Este apartado pretende esbozar el contexto previo por medio del cual se creó el túnel de La Quebra como conexión entre la sección del Nus y la sección del Porce en un ambiente de incertidumbre y de crisis de las finanzas públicas, no sólo del departamento sino del país. No obstante, gracias a la denominada “Danza de los millones” que aportó los recursos para la realización de uno de los tramos más importantes o sino del más importante del Ferrocarril de Antioquia y que impactó de manera significativa en la modernización y construcción del alumbrado público, las líneas telegráficas, hospitales, electrificadoras, etc.

Dentro del análisis a concretar es importante poder mencionar los aportes historiográficos de Elena Vasco<sup>38</sup> por medio de la evocación de la vida y obra de Alejandro López, quizá el personaje más significativo en la proyección, diseño y aterrizaje de la construcción del túnel debido a que fue el primero en proponerlo como una solución frente al enrevesado transporte de mercancías desde las estaciones de El Limón y Cisneros hasta la estación Santiago, al otro lado de la montaña. De su parte, Germán Jaramillo<sup>39</sup> en su investigación visibiliza todo lo que se teje y se construye con relación a las costumbres, vida cotidiana y otros hábitos como resultado del funcionamiento del paso del Ferrocarril de Antioquia por Cisneros y la sección del Nus, explica cómo ha marcado a distintas generaciones por medio de la memoria histórica. De su parte, Juan Santiago Correa Restrepo<sup>40</sup> ha realizado varios aportes respecto a detalles técnicos, contables y de

---

<sup>37</sup>Banco de la república “Ferrocarril del Pacífico (1872-1927)” (17/11/2023) <https://bit.ly/3uxgibU>

<sup>38</sup> Irene Vasco, *Alejandro López: a la medida de lo imposible* (Bogotá: Colciencias, 1998).

<sup>39</sup> Gerardo Jaramillo, “El itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia como escenario de creaciones y representaciones: una apuesta a su activación,” *Apuntes* 30.1 (2017): 144-155. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.apc30-1.icfa>

<sup>40</sup> Juan Santiago Correa Restrepo, *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia* (Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA. 2010); Juan Santiago Correa Restrepo. "El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local", *Estudios Gerenciales* 28.123 (2012): 149-166.



política pública que constituyen una guía indispensable como fuente secundaria ahondando en cada una de las etapas de construcción de las secciones del Ferrocarril de Antioquia.

En lo que tiene que ver con la fuente primaria, objeto de descripción y valoración histórica de este trabajo, se consideran algunas concesiones y exenciones que se le realizan a la Junta Directiva del Ferrocarril. También se recurrió a una breve relación de la electrificación del túnel y de los recursos necesarios para la misma realizada por Jaime Ocampo<sup>41</sup> donde devela los costos que implicaba para la empresa del Ferrocarril llevar a cabo la obra proyectada por Alejandro López, con detalles de las dificultades logísticas, mecánicas, técnicas y de funcionamiento de la construcción del túnel, las locomotoras, los rieles y otros elementos que la vía férrea iban generando por su funcionamiento.

Mediante la aseveración anterior corresponde resaltar que la generación de infraestructura vial y ferroviaria siempre fue un problema recurrente desde la formación del departamento de Antioquia, más teniendo en cuenta la gran variedad de pisos térmicos. A eso hay que agregarle que recién a comienzos del siglo XIX, Antioquia dejó de ser una provincia pobre, profunda y apartada que por medio de una muy heterogénea serie de actividades económicas y de unas élites pujantes pudieron generar un pequeño circuito económico con los principales ríos del país y también con la costa atlántica.

Sin embargo, estos circuitos comerciales si bien no iban en contravía de los ideales de progreso, civilización, el dinamismo y la pujanza de las élites terminaban siendo un lastre debido a su precariedad, ya que la mayoría de las mercancías transportadas para la época se llevaban a lomo de indio o de mula. Por lo cual para finales del siglo XIX y con el “boom” ferroviario existente en Latinoamérica surgieron en el país varios proyectos ferroviarios y Antioquia no fue la excepción, planteando una alternativa mediante el cual las rentas departamentales (del aguardiente y el tabaco) fuesen más provechosas y los productos agrícolas como el arroz, el cacao, la caña y el tabaco aptos para el correcto aprovechamiento, del mismo modo era necesario que los centros mineros, productores de la riqueza del Estado antioqueño, se pudieran integrar a distintos mercados.

---

<sup>41</sup> Jaime Ocampo, "Electrificación del túnel de la Quebra." *DYNA* 2.8 (1934): 227-240.

### 3.2 El Ferrocarril de Antioquia y sus primeras décadas

Una de las grandes dificultades del empresariado antioqueño y sus élites hacia mediados del siglo XIX era la integración a los circuitos nacionales e internacionales de comercio buscando abaratar los costos de transporte de los productos que necesitaban movilizar, sin embargo, no es sino hasta la década de los sesenta cuando se imaginan, proyectan y se empiezan a ejecutar distintos proyectos ferroviarios en el país. La idea inicial era poder conectar la capital del departamento con algún río navegable, en este caso el Magdalena, intención que se hizo visible “cuando el presidente del Estado Soberano de Antioquia, Pedro Justo Berrío, obtuvo la aprobación por parte de la Legislatura de la Ley 78 (Estado Soberano de Antioquia, 1866) que impulsaba la construcción de un camino carretero o de rieles que conectara a Medellín con algún río navegable”.<sup>42</sup>

Para la construcción del Ferrocarril se dispuso de una gran cantidad de baldíos, la exención de los derechos de importación de vituallas, materiales y cualquier clase de recursos para la adecuación de más de 100.000 hectáreas de tierras dentro de las cuales se reservó una parte importante para la construcción de un puerto a orillas del río Magdalena y de la participación del estado Soberano de Antioquia en la financiación y construcción de este puerto y del ferrocarril. En 1874 se realizó el trazado de la línea y se planeó su construcción en un periodo aproximado de ocho años y medio. La persona designada para esta función fue Francisco Javier Cisneros<sup>43</sup>, un ingeniero cubano con experiencia en el sector ferroviario que por medio de la asistencia de la Nación con 100.000 pesos anuales durante los siguientes ocho años y la del Estado antioqueño de 11.000 pesos que, con cada kilómetro de vía férrea construido se dio a la tarea de buscar más apoyo financiero para la concreción de los 165 kilómetros prometidos. Para ello Cisneros viajó a Londres donde concretó un préstamo para comenzar las obras emitiendo títulos de propiedad del proyecto en la Bolsa de aquella ciudad y con estos formó Cisneros & Cía., que a su vez, contrató la mano de obra que se desempeñaría desde ese momento en el proyecto.

La construcción del ferrocarril en los años venideros contó con una serie de dificultades que impidieron que se cumpliera, en primera instancia, con el tiempo presupuestado para la obra y en segundo con los kilómetros de vía férrea propuestos, siendo el principal de ellos la compleja y escarpada orografía de las montañas antioqueñas y la naturaleza selvática de ciertos tramos. Así es

---

<sup>42</sup> Corre Correa Restrepo. "El ferrocarril de Antioquia" 152.

<sup>43</sup> Correa Restrepo. *Los caminos de hierro* 161.

posible ubicar la falta de experiencia del gobierno estatal para negociar y concesionar esta clase de proyectos, ya que no había un margen de regulación para Cisneros y mucho menos una forma de poder asegurar el cumplimiento de lo pactado, situación que llevó a la primera renegociación del contrato inicial en el periodo de 1878-1879 debido a la lentitud y complejidad de las obras. Además, hay que mencionar lo riesgoso y poco rentables de los intereses de los préstamos mediante los cuales se empezó la construcción de este que percibían entre el 5 y el 7 % anual.

A ello hay que sumarle dos problemas políticos importantes que fueron consustanciales a la construcción del ferrocarril, el primero, la presión de las élites antioqueñas desde el comienzo de la construcción para obtener beneficios fiscales en el transporte de sus productos, en el uso de las comunicaciones, en la ocupación de las tierras fértiles más próximas a la vía férrea y con la llegada de la guerra para transportar tropas. Esta actividad va a ser permanente respecto a la existencia y funcionamiento del ferrocarril como se puede ver en el siguiente apartado:

Las presiones por la modificación de los fletes eran permanentes. Los sectores más fuertes de la élite antioqueña realizaban el cabildeo necesario para favorecer sus intereses económicos. No es extraño encontrar en las Actas del Ferrocarril solicitudes realizadas en este sentido a la Junta, como la que hizo Tulio Ospina a nombre de él mismo y otros comerciantes y ganaderos para que el Ferrocarril les permitiera importar, sin pagar fletes, las semillas de pastos y de otras plantas, con el pretexto de ser un experimento para fomentar la agricultura y la ganadería antioqueña.<sup>44</sup>

Por otro lado, se puede aludir a la Guerra Civil de 1884-1885 que paralizó la vida comercial y laboral del país y obligó a una transformación total de las condiciones político-administrativas del contexto nacional y departamental lo cual llevó a renegociar los términos mediante los cuales fue proyectada la construcción y bajo los cuales seguiría, ya que para 1885 sólo se habían realizado 48 de los 106 kilómetros proyectados y con estos se construyeron un hospital, una oficina de telégrafos y un camino de herradura, para lo cual se otorgaron del ya Departamento de Antioquia otras 200.000 hectáreas y se realizó otro préstamo con los inversionistas ingleses Benson & Co. y Scholes and Brothers, así como del cubano Luis del Monte & Co. Siendo el balance de la gestión de Francisco Javier Cisneros al frente del proyecto, que reemplazado por el ingeniero estadounidense John B. Dougherty en 1890 debido a que el proyecto se quedó pausado por la guerra y desfinanciado gracias al incremento de la deuda externa y la ausencia de capital extranjero.

---

<sup>44</sup> Correa Restrepo. "El ferrocarril de Antioquia" 161.

Con la reanudación de la construcción del Ferrocarril, esta vez del tramo de Pavas a Medellín surgió la inquietud por superar el obstáculo geográfico de La Quebra y se diseñó un plan para sortearlo gracias a una nueva comisión de ingenieros presidida por Antony Jones.

Para seguir con las reparaciones y construcción del ferrocarril desde Medellín hasta Puerto Berrío se realizaron distintas licitaciones y contratos, esta vez con la sociedad Punchard, McTaggart, Lowther & Co., lo que llevó de nuevo a un pleito legal frente a un tribunal de arbitramento en Londres en 1893 que duró seis años, dado que estos últimos no habían conseguido un empréstito para comenzar las obras. El pleito terminó con una multa de 40.000 libras esterlinas para la nación colombiana con la responsabilidad de pagar por el 60% de los gastos del litigio. Aun así, las obras “en este lapso de tiempo, no sólo consiguieron el préstamo, sino que recibieron del departamento \$110.129,55 y de la nación \$148.883,70 para un total de \$250.013,25.”<sup>45</sup> De todos modos los avances fueron nimios y las reparaciones como mantenimiento de las vías férreas eran aún mayores que la construcción de nuevos kilómetros. Aun así, para 1897 el ferrocarril empezó a producir ganancias y el tránsito de mercancía entre Medellín y el río Magdalena empezó a crecer registrando entre exportaciones e importaciones más de 4.000 toneladas de productos en su mayoría café y cueros. Pero para el año siguiente el país entró en la guerra de los Mil Días y los avances de la obra pararon hasta 1902.

### **3.3 El escarpado camino para la construcción de un circuito comercial y ferroviario**

Si bien el Ferrocarril en términos estructurales solucionó una serie importante de problemas de infraestructura, Eran mayores sus carencias con relación a lo presupuestal, lo financiero y lo logístico debido a los desbalances permanentes que representó su construcción, pero quizá la mayor dificultad terminaba siendo la desconexión entre los valles del Porce y del Nus, más para este último debido a que dependía de la producción de carbón industrial en poblados como Amagá y Titiribí por medio de la Ferrería de Amagá y de la mina El Zancudo. Este problema se empezó a solucionar de forma parcial por la construcción de la sección de Amagá como una iniciativa privada de uno de los hombres más acaudalados de la región y con la participación de Alejandro López, Camilo C. Restrepo, Alejandro Ángel y Enrique Echavarría, entre otros socios capitalistas de la

---

<sup>45</sup> Correa Restrepo. *Los caminos de hierro* 158.

élite antioqueña, quienes a instancias de una sociedad planteaban hacer realidad el proyecto e interconectarlo con la sección del Porce y del Nus aún en construcción y ajuste de detalles. Citar

Para 1907 fue aprobado por la Asamblea del Departamento el inicio de las obras del Ferrocarril de Amagá y para el año de 1911 fueron iniciadas las obras a cargo de los ingenieros Germán Uribe y Jorge Pérez. La sección de Amagá cobró importancia por una serie de matices importantes y es que su construcción estuvo constituida con la intención de poder transportar mercancías a bajo costo y lograr beneficios tributarios por parte de los socios del proyecto que bajo estos dos preceptos lograron el apoyo del gobierno departamental. A su vez, es importante agregar que con su construcción se lograron procesos de poblamiento y constitución de núcleos urbanos en donde se instalaron sus vías y estaciones los municipios de Caldas, Bolívar, Jericó, Támesis, Fredonia, Jardín y otros tantos que son ejemplo de este proceso.

Es importante tener en cuenta que el avance de las obras de la sección de Amagá fue más constante tuvo menos problemas de ejecución debido a que ya se contaba con mucha más experiencia producto de la construcción de las secciones anteriores y había una inversión por parte de la sociedad creadora del proyecto que apalancó constantemente las obras como también estaba el respaldo de un ejercicio económico más fecundo lo que estimuló la urgencia de la obra, tanto así que para 1917 el tramo de Medellín a Angelópolis ya estaba construido contando con 13 estaciones, que para 1920 aumentarían con la construcción del tramo hasta La Pintada pasando por Bolombolo<sup>46</sup>. La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia por medio de sus actas reflejan los diferentes intereses que se tenían con el Ferrocarril de Amagá, los inversionistas de esa obra, por medio de un reclamo que fue tratado el 27 de septiembre de 1922 y solucionado el 4 de octubre del mismo año no estuvieron de acuerdo con el precio al que se vendieron las acciones al departamento, debido a que no se les estaban reconociendo los intereses por acción vendida.<sup>47</sup>

Para 1923 la Asamblea Departamental encargó a Juan de Dios Vásquez la misión de concretar la venta del Ferrocarril de la Sección de Amagá al departamento junto con toda la infraestructura no sólo de transportes sino también de comunicaciones con la intención de llevar las obras hasta el río Cauca y crear una interconexión con el Ferrocarril del Pacífico usando los recursos de la “Danza de los millones”, de este modo se terminó de comunicar las secciones del

---

<sup>46</sup> Juan Santiago Correa, *Del Magdalena al Cauca: el Ferrocarril de Antioquia y el control regional.*, (10/12/2024). <https://bit.ly/3uxgibU>

<sup>47</sup> Medellín, 27 de septiembre de 1922. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, tomo 38, acta 3, folios 11 al 18.

Porce y del Nus con la de Amagá, faltando la construcción del Túnel de la Quiebra que termina siendo contemporánea con el proyecto del Ferrocarril de Amagá. La Junta Directiva en su reunión del 24 de enero de 1924 dejó claro en el acta que se tenía que iniciar de inmediato con la construcción del “Ferrocarril del Cauca” y comienzan a destinar futuros encuentros para hablar de fondos para lo múltiples trabajos.<sup>48</sup>

La Junta Directiva en reunión del 4 de septiembre de 1924 abordó el tema de la contratación de la apertura del túnel de La Quiebra, con la finalidad de que la construcción del túnel no afectara los fondos destinados para la construcción del Ferrocarril del Cauca. En el acta de esta reunión se creó la comisión del túnel, la cual se encargó de los primeros acercamientos y trabajos de esta obra.<sup>49</sup>

Respecto a la construcción del túnel para sortear el obstáculo montañoso de La Quiebra surgieron varias propuestas en relación a la manera de construir el túnel, la longitud, el índice de inclinación y otros detalles por varios ingenieros que hicieron parte de la obra durante la última década del siglo XIX, uno de ellos fue Cisneros, pero quienes ajustaron y ahondaron más en los detalles que conllevaba la obra e hicieron propuestas fueron Antony Jones, F.F. Whittekin, el ingeniero Lucius Battle y la sociedad Punchard, McTaggart, Lowther & Co.

Sin embargo, en 1900 surgió la famosa tesis de Alejandro López bajo el auspicio de Pedro Nel Ospina en la cual retomó las nociones de Jones y Whittekin para lo que terminaría siendo la propuesta final de construcción del túnel que fue verificada en 1913 por el ingeniero francés Louis Savy, quien era ingeniero de la sección y se encargó del diseño, localización y trazado de planos de la obra aprobada en 1914 por los directivos del Ferrocarril de Antioquia para hacer unos estudios más detallados que estuvieron bajo la dirección de ingeniero F. L. Weakland. La Casa *Fraser & Neave* presentó un proyecto de construcción concurrente con el del Savy pero tras el comienzo de la Primera Guerra Mundial se imposibilitó la consecución de herramientas y maquinaria para llevar a cabo la obra por lo que se suspendió hasta 1926, cuando

---

<sup>48</sup> Medellín, 2 de enero de 1924. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, tomo 38, folios 308.

<sup>49</sup> Medellín, 4 de septiembre 1924. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, tomo 39, folios 213 al 217.

(...) además de la mejora en el comportamiento del sector externo, el país tuvo una entrada masiva de divisas gracias a la mejora en las condiciones de endeudamiento y el pago por parte de los Estados Unidos de la indemnización de Panamá. De los \$25 millones de dólares, de este pago, el gobierno dedicó las tres cuotas de \$5 millones de dólares a la inversión en infraestructura, en particular la expansión ferrocarrilera que absorbió más del 60% del total de la inversión en obras públicas.<sup>50</sup>

Cabe acotar que, como el resto de las vías férreas existentes en el departamento, la construcción del túnel fue difícil, compleja y llena de avatares. La junta directiva sorteó diversos problemas los cuales se manifiestan en las actas, cambios de presupuestos,<sup>51</sup> múltiples quejas de dueños previos que se vieron afectados de alguna manera por la construcción de las vías férreas,<sup>52</sup> quejas y reclamos de los trabajadores,<sup>53</sup> entre otras, aun así, sortearon las dificultades y siempre dejaron claro sus rendiciones de cuentas, en este caso manejando las cuentas sobre todo lo referente a gastos que la construcción del túnel necesitó, en muchos casos con la Fracer Brace. <sup>54</sup>

Con todas las decisiones y acciones que emprendió, es necesario reconocer la importancia que cobró la Junta Directiva del Ferrocarril en la concesión de prebendas para el transporte de mercancías a las autoridades locales respecto al alcohol, el tabaco, el café y el maíz. Así como la contribución a la importación de materiales clave para la construcción del alumbrado y el acueducto público en Medellín y los municipios por donde pasaba el ferrocarril a instancia de las Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín.

Es aquí donde se encuentra una relación dispendiosa de los múltiples pedidos que se le hacían a la Junta Directiva del Ferrocarril en términos de exenciones y creación de espacios e infraestructura para el comercio que fue fundamental también para la edificación del embarcadero ganadero de la estación Malena, necesario para el transporte de reses que iban a las principales ferias ganaderas no sólo del departamento sino del país.

En la valoración documental realizada se encuentra información detallada desde 1919, periodo previo a la construcción del...? donde había un ambiente de incertidumbre con relación a

---

<sup>50</sup> Correa Restrepo. "El ferrocarril de Antioquia 163. Tomado de: Hartwig, Richard E. *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1983.

<sup>51</sup> Medellín, 15 de diciembre de 1926. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, tomo 40, folios 122 al 134.

<sup>52</sup> Medellín, 30 de junio de 1931. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, tomo 5,0 folios 138 al 149.

<sup>53</sup> Medellín, 14 de octubre de 1929. AHA, Medellín, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, tomo 48, folios 34 a 48.

<sup>54</sup> AHA. Fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Junta Directiva, serie Actas. Tomo 48.

la construcción y consecución del proyecto hasta 1933, que si bien se consuma la construcción del túnel se debe lidiar con el aumento exponencial de la deuda externa producto del Crack de 1929 justo cuando “los dos frentes de perforación del túnel se encontraron el 12 de julio de 1929 y se inauguraron el 7 de agosto del mismo año contando “con una línea continua entre Puerto Berrío y Medellín con una extensión de 193 kilómetros”.<sup>55</sup>

### **3.4 A modo de conclusión**

La descripción y valoración histórica juegan un papel fundamental en el análisis de eventos, procesos y situaciones del pasado. La descripción detallada de acontecimientos históricos permite generar una mejor comprensión sobre cómo se desarrollaron y cuáles fueron sus implicaciones de los temas analizados ante la realidad histórica. Además, la valoración histórica nos permite examinar críticamente las decisiones y acciones tomadas en el pasado, entendiendo su impacto en el presente y ofreciendo lecciones para el futuro. Al realizar una aproximación histórica basada en la descripción y valoración de fuentes primarias, como actas y documentos de la época, se obtiene una visión más precisa y completa de los desafíos enfrentados por entidades históricas, como la empresa del Ferrocarril de Antioquia en torno al túnel de la Quiebra.

Justamente, producto de esta descripción y valoración, realizo una aproximación a los problemas que enfrentó la empresa del Ferrocarril de Antioquia en relación con el túnel de La Quiebra. Las actas de la época exponen decisiones significativas sobre los desafíos técnicos, financieros y logísticos que surgieron durante la construcción y operación del túnel, así como las decisiones tomadas para superarlos. Esta aproximación histórica proporciona una perspectiva detallada sobre los obstáculos enfrentados por la empresa, permitiendo analizar el impacto de las circunstancias históricas en el desarrollo y funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

Es importante resaltar la problematización alrededor de la construcción y funcionamiento del Ferrocarril en Colombia en periodos marcados por la escasez económica y que estos a su vez acabaron con el ánimo flagrante entorno al paradigma del libre comercio que había despertado el ferrocarril en el continente.

---

<sup>55</sup> Correa Restrepo. "El ferrocarril de Antioquia 163.



El túnel de La Quebra es una de las tantas representaciones del impacto de esta obra en el departamento, es una de las construcciones de ingeniería más representativas del espíritu emprendedor y comercial antioqueño convirtiéndose a su vez en referente del avance tecnológico del transporte y comunicaciones. Es la obra que permite la vinculación comercial y cultural del departamento con el país y el mundo por medio del fomento de la actividad cafetera, minera y textil que llevó a crear una conexión comercial entre los dos ríos principales del departamento, el Cauca y el Magdalena, por medio del Valle del Nus. Esta obra representa la modernización de Antioquia y de una serie de pueblos por medio de la construcción de espacio público dotado de redes eléctricas, hospitales y oficinas de telégrafo que a pesar de cambiar el trasegar histórico consiguió formar un “itinerario cultural, [que] se expresa en la dinámica que se establece entre los flujos y permanencias. Así, lo que se ha dado en llamar las “apropiaciones y significaciones”, está en íntima relación con las construcciones mentales sobre el espacio percibido, sentido y vivido.”<sup>56</sup>

La importancia de la descripción y valoración documental en la investigación radica en su capacidad para proporcionar una base sólida y fidedigna sobre la cual construir interpretaciones históricas significativas. En el caso específico de mi trabajo basado en las actas de La Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia con enfoque en el túnel de La Quebra, la descripción detallada y la valoración crítica de estos documentos históricos han sido fundamentales para comprender los desafíos y decisiones que enfrentó la empresa del Ferrocarril de Antioquia en ese contexto específico. Al utilizar estas fuentes primarias, se ha podido obtener una visión directa y auténtica de los eventos y perspectivas de la época, lo que ha enriquecido de manera significativa mi investigación. Por lo tanto, la descripción y valoración documental son componentes esenciales para construir un análisis histórico riguroso y preciso.

---

<sup>56</sup> Gerardo Jaramillo “El itinerario cultural del ferrocarril” 144.

## Fuentes primarias

### Archivos y manuscritos

Archivo Histórico de Antioquia, Colombia (AHA) Fondo Ferrocarril de Antioquia, Serie Actas de la Junta Directiva, Tomos 37 a 54, 1919 – 1934.

### Internet

Banco de la república “Ferrocarril del Pacífico (1872-1927)” (17/11/2023) <https://bit.ly/3uxgibU>

Consejo Internacional de Archivos, Norma Internacional General de Descripción Archivística - ISAD (G) Suecia, 1999. <https://bit.ly/48b74Ag>

Correa Restrepo, Juan Santiago. “Del Magdalena al Cauca: el ferrocarril de Antioquia y control regional”. Borradores de Administración CESA 24 (2009): 91-132. <https://bit.ly/3uxgibU>

Jaramillo, Gerardo. “El itinerario cultural del ferrocarril”. <https://acortar.link/u67Gvf>

Ocampo A., Jaime. 1934. « Electrificación del túnel de la Quebra». *DYNA* 2 (8):227-40. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/dyna/article/view/107528>.

### Legislación

Colombia. Asamblea Nacional Constituyente y legislativa de Colombia. *Ley 60 de 1905: sobre vías de comunicación*. Bogotá: Diario oficial, 1905. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1611598>.

Colombia. Congreso de la República. *Por medio de la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones*. Bogotá: Diario oficial, 2000. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1663152>

- 
- . *Ley 594 de 2000: Reglamentada parcialmente por los Decretos Nacionales 4124 de 2004, 1100 de 2014. Por medio de la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones.* Bogotá: Diario oficial, 2000. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/ley-594-de-2000/>
- . *Ley 80 de 1989: “Por la cual se crea el Archivo General de la Nación y se dictan otras disposiciones.* Bogotá: Diario oficial, 1989. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/ley-80-de-1989/>
- Colombia. El Consejo Directivo del Archivo General de la Nación. Bogotá: Consejo Directivo del Archivo General de la Nación. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/category/4/>
- . *Acuerdo 056 de 2000: por el cual se desarrolla el artículo 45, Requisitos para la Consulta” del capítulo V, “Acceso a los documentos de archivo”, del reglamento general de archivos.* Bogotá: Diario Oficial, 2000. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-056-de-2000/>
- . *Acuerdo 005 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 y se dictan otras disposiciones.* Bogotá: Diario Oficial, 2013. <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-005-de-2013/>
- Colombia. Ministerio del Interior. *Decreto 1382 de 1995: Por el cual se reglamenta la Ley 80 de 1989 y se ordena la transferencia de la documentación histórica de los archivos de los organismos nacionales al Archivo General de la Nación y se dictan otras disposiciones.* Bogotá: Diario oficial, 1995. <http://repositorio.archivogeneral.gov.co/repositorio/items/show/139>
- Colombia. Presidencia de la República. *Constitución Política de Colombia.* Bogotá: Presidencia de la República, 1991. <https://onx.la/26cc6>.
- . *Decreto 1400 de 1970: por el cual se expide el Código de Procedimiento civil.* Bogotá: Diario Oficial, 1970. [https://oas.org/dil/esp/Codigo\\_de\\_Procedimiento\\_Civil\\_Colombia.pdf](https://oas.org/dil/esp/Codigo_de_Procedimiento_Civil_Colombia.pdf)

---

## Bibliografía

- Aguirre Muñoz, Anderson. “Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, 1893 – 1911. Descripción y valoración histórica El médico y la enfermedad, control de agentes patógenos: una aproximación desde la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia (1893 – 1911)”. Trabajo de grado, universidad de Antioquia, Medellín, 2021.
- Bravo Betancur, José María. “Epopéya 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.
- Correa R, Juan Santiago. “De Puerto Berrio a La Quiebra: El Ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros”. *Borradores de Administración CESA* 20 (2009): 1689-1699.
- Correa Restrepo, Juan Santiago. “El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local”. *Management and Economics for Iberoamérica* 28.123 (2012): 149-166.
- Hartwig, Richard E. *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1983.
- Duque Betancur, Francisco. *Historia de Antioquia*. Medellín: Fondo editorial Albon Interprint S. A., 1968.
- Flórez Porras, Juan Daniel. Forero Carrillo, Gustavo Adolfo. *Instructivo de valoración documental* (Bogotá: Subdirección Imprenta Distrital, 2015) 15.
- Forero Carrillo, Gustavo Adolfo. *Instructivo de valoración documental* (Bogotá: Subdirección Imprenta Distrital, 2015) 15.
- 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.
- 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 Perú California*, University of Southern California, 1931
- Vasco, Irene. *Alejandro López: a la medida de lo imposible* (Bogotá: Colciencias, 1998).