



**UNIVERSIDAD
DE ANTIOQUIA**

1 8 0 3

***Revista del Ferrocarril de Antioquia, 1938- 1946. Descripción y valoración
histórica: el ferrocarril y el viaje como expresión de la nación.***

Marisol Gaviria Álvarez
marisol.gaviria@udea.edu.co

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

Asesora:

Alba Inés David Bravo
Historiadora

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas
Departamento de Historia
Medellín
2021

A mis padres y hermana
Con especial afecto a mi asesora, Alba Inés David Bravo
Gracias por tanta paciencia.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	10
1 Capítulo I. Aspectos legales y conceptuales	14
1.1 Marco legal	15
1.2 Referentes conceptuales	23
1.3 Valoración histórica.....	27
1.4 Norma Isad G: Norma Internacional General de Descripción Archivística.....	27
1.5 El Archivo Histórico de Antioquia y el fondo Ferrocarril de Antioquia	28
1.5.1 Fondo Ferrocarril de Antioquia.....	29
2 Capítulo II. Descripción de la <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i>	32
2.1 Origen del fondo Ferrocarril de Antioquia del AHA	32
2.2 Diagnóstico	34
2.2.1 Ejemplos de estado del documento de la <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i>	37
2.3 Proceso metodológico de descripción	38
2.4 <i>Revista Ferrocarril de Antioquia</i> y sus etapas	42
2.4.1 Las portadas.....	48
2.4.2 Primera etapa de la revista (1938 - 1940)	49
2.4.3 Segunda etapa de la revista (1941 - 1942)	51
2.4.4 Tercera etapa de la revista (1944 - 1946).....	52
2.5 Valoración histórica.....	58
2.5.1 Transporte.....	60
2.5.2 Turismo	62
2.5.3 Sociedad, cultura, literatura y anécdotas	62
2.5.4 Personal de la empresa	64
2.5.5 Científicos y técnicos	66
2.5.6 Comerciales y contables.....	66
3 Capítulo III. Turismo y Nación en la <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> 1938- 1946	68

3.1	Contexto histórico de la <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i>	69
3.2	La idea del turismo y su definición	71
3.3	Surgimiento del turismo internacional	72
3.4	Breve desarrollo del turismo en Colombia	73
3.5	Antecedentes del desarrollo del turismo en Antioquia y Medellín	76
3.6	La patria debe comunicarse: el transporte y las vías de comunicación	77
3.7	Alojamiento, un descanso y destino necesario para el viajero	80
3.8	El turismo para todos, elites y clases populares	81
3.9	El turismo, una fuente de ingresos para la Nación	82
3.10	Literatura e imagen. Una estrategia para difundir el turismo nacional	84
3.11	Promoción del turismo en Antioquia en la <i>Revista Ferrocarril de Antioquia</i>	87
3.12	A modo de cierre: el turismo como expresión de la Nación	90
	Consideraciones finales	93
	Fuentes y bibliografía	94

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Palacio Rafael Uribe Uribe..	29
Ilustración 2. Portada del primer número de la <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> 1864 (1938)..	30
Ilustración 3. Portada del último ejemplar de la <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> 1883 (1946)..	31
Ilustración 4. Ambiente controlado en el AHA.....	33
Ilustración 5. Sala de consulta del AHA	33
ilustración 6.AHA., Fondo Ferrocarril de Antioquia, "Índice del Ferrocarril de Antioquia".....	34
Ilustración 7. AHA., estante de la sección "Impresos" del fondo Ferrocarril de Antioquia.....	35
Ilustración 8. Portada de la revista n°. 1873 (1942), mutilada en esquina superior derecha.	37
Ilustración 9. Página rasgada en zona inferior, 1868 a 1870 (1939).....	37
Ilustración 10. Junta del Ferrocarril, página rasgada en margen derecha, 1867 (1938).....	38
Ilustración 11. Página rasgada en margen inferior 1868 a 1870 (1939)	38
Ilustración 12 Sección 1.....	39
Ilustración 13 Sección 2	40
Ilustración 14 Sección 3.....	40
Ilustración 15 Sección 3.....	41
Ilustración 16 Sección 4.....	41
Ilustración 17 Sección 5.....	42
Ilustración 18. Portada 1864 (1938).....	48
Ilustración 19. Portada 1865 (1938).....	48
Ilustración 20. Encabezado de la primera página de las <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> , 1864 (1938).	49
Ilustración 21. Portada número 1872, agosto de 1941.	50
Ilustración 22. Encabezado de la primera página de las <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> , 1873 (1942).	52
Ilustración 23. Subtítulo añadido, bajo la dirección de Luis Millot, 1875 (1944-1945).	53
Ilustración 24. Junta del Ferrocarril de Antioquia, pertenecientes a la primera y segunda etapa 1864 (1938).	53
Ilustración 25. Administración del Ferrocarril de Antioquia. perteneciente a la tercera etapa, 1875 (1944- 1945).	53
Ilustración 26. Portada de la primera revista dirigida por Luis Millot, 1875, diciembre de 1944 a enero de 1945.	54

Ilustración 27. Portada número 1881 junio- julio de 1946.....	54
Ilustración 28. Portada número 1878 de junio a agosto de 1945.	54
Ilustración 29. Encabezado de la primera página de las <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> 1876 (1945), dirigidas por Luis Millot.....	55
Ilustración 30. Mapa de Colombia que muestra la red de ferrocarriles, 1876 (1945).	56
Ilustración 31. Distancias, horarios y tarifas, 1876 (1945).	56
Ilustración 32. Fotografías en las revistas, 1878 (1945)	57
Ilustración 33. Fotografías en las revistas, 1876 (1945).	57
Ilustración 34. Artículo dedicado a Alejandro López, 1881 (1946).....	58
Ilustración 35. Artículo escrito por Simón Bolívar, 1883 (1946)	58
Ilustración 36. Artículo dedicado a Camilo C. Restrepo, 1883 (1946).....	58
Ilustración 37. Unión de las matrices.	59
Ilustración 38. Mapa de la carretera panamericana en Colombia, 1877 (1945)..	79
Ilustración 39. Construcción del hotel Nutibara, 1878 (1945).....	81
Ilustración 40. Túnel de La Quebra, 1865 (1938).	86
Ilustración 41. Hotel El Limón, 1876 (1945).	86
Ilustración 42. Hotel Magdalena, 1878 (1945)	87
Ilustración 43. Hotel Robledo en ciudad de Antioquia. 1881 (1946).	87
Ilustración 44. Estación Medellín, 1880 (1946).	87
Ilustración 45. Hotel Washington, 1881 (1946).	87
Ilustración 46. Bosque de la independencia en Medellín.....	89
Ilustración 47. Club Campestre de Medellín, 1880 (1946).	89
Ilustración 48. Puente de Occidente, 1877 (1945).	90

Índice de cuadros

Cuadro 1. Representación del programa de descripción por niveles	23
Cuadro 2. Distribución de las revistas en los tomos	36
Cuadro 3. Relación del número de revista, director y fecha de publicación	43
Cuadro 4. Fechas de la revista dirigidas por Luis Millot	44
Cuadro 5. Etapas por direcciones de la <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> ...	45
Cuadro 6. Número de revistas y páginas por etapas	46
Cuadro 7. Relación de autor y número de artículos en la primera etapa.....	50
Cuadro 8. Relación de artículos y páginas por revista en la segunda etapa	51
Cuadro 9. Relación de autores y artículos en la segunda etapa.....	52

Cuadro 10. Relación de autorías y número de artículos en la tercera etapa.....	56
Cuadro 11. Temas y subtemas de la valoración histórica	59

Índice de gráficos

Gráfico 1. <i>Revista del Ferrocarril de Antioquia</i> (1938- 1946)	45
Gráfico 2. Número de artículos por etapas publicadas en la revista	47
Gráfico 3. Número de artículos publicados por revista.....	47
Gráfico 4. Temas de valoración histórico identificados en las revistas	60

Resumen

El presente trabajo presenta los resultados de la descripción y valoración histórica de la serie documental *Revista del Ferrocarril de Antioquia, 1938-1946*, la cual reposa en el Archivo Histórico de Antioquia, fondo Ferrocarril de Antioquia, sección Impresos. Se partió de un diagnóstico del estado de la revista y la consulta de las normas archivísticas vigentes ISAG(G) y del AGN para su aplicación en el proceso. El resultado fue la creación de una matriz en Excel en la que se depositó la descripción para proceder con la valoración histórica y cuyo producto constituye una excelente herramienta para el investigador.

La descripción y valoración de la Revista develó que la empresa Ferrocarril de Antioquia fue una pionera del desarrollo del turismo y la importancia de esta actividad en el fortalecimiento de la unidad nacional, aspectos que se analizan en un breve artículo.

Palabras clave

Ferrocarril de Antioquia, descripción y valoración, *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, turismo, nación.

Abstract

This work presents the results of the description and historical assessment of the documentary series *Revista del Ferrocarril de Antioquia, 1938-1946*, which is located in the Historical Archive of Antioquia, Ferrocarril de Antioquia collection, section Printed. It was based on a diagnosis of the status of the journal and the consultation of the current archival standards of ISAG(G) and the AGN for their application in the process. The result was the creation of a matrix in Excel in which the description was deposited to proceed with the historical evaluation, the final product constitutes an excellent tool for researchers.

The description and assessment of the Magazine revealed that the Antioquia Railway Company was a pioneer in the development of tourism and the importance of this activity in strengthening national unity, aspects that are analyzed in a short article.

Keywords

Ferrocarril de Antioquia, description and assessment, Revista del Ferrocarril de Antioquia, tourism, nation.

INTRODUCCIÓN

En la década de 1870, en medio de un proceso de modernización, se hacía necesario la solución del transporte en Colombia, que aún conservaba la herencia del periodo colonial; como resultado, los caminos de herradura construidos con escasos conocimientos técnicos y mantenimiento, solo servían para peatones y bestias, como único medio de carga, derivando en un alto costos en los fletes. No obstante, la precariedad de las rutas y, por ende, de las comunicaciones, existía un comercio que comenzaba a despertar actividad en el interior del país. Esta situación era más grave en Antioquia debido a su topografía quebrada que aislaba a la región y frenaba y encarecía el comercio de exportación e importación, entre ellos, el de metales preciosos, porque los mineros estaban limitados para introducir maquinaria pesada que ayudara a mejorar la producción y poco después se trató de las exportaciones de café.

En 1871 Pedro Justo Berrio inició las reformas a los medios de transporte y la ampliación de la red de caminos, impulsó la colonización de baldíos y un camino carreteable hasta el Magdalena, pero pensando, a futuro, en un ferrocarril que pudiera agilizar los transportes y las comunicaciones.

En la época, el ferrocarril era uno de los pasos más trascendentales para alcanzar el progreso, es así como la Asamblea de Antioquia en 1873 expidió la Ley 229 que ordenaba la construcción del Ferrocarril de Antioquia, con el fin de unir a Medellín con el río Magdalena y al siguiente año, en 1874, se firmó el contrato con Francisco Javier Cisneros, encargado de hacer el trazo y la construcción en un plazo de ocho años.

El proyecto enfrentó muchos inconvenientes, por un lado, los trabajadores sufrieron los rigores de la región de Puerto Berrío y parte del valle del río Nus, al contraer algunas enfermedades, además de otras condiciones naturales como la pluviosidad que generaba grandes pantanos, y por otro lado, las constantes guerras civiles provocaron paros en la construcción, por la urgencia de enrolar a los trabajadores en estos conflictos, adicional, el Estado dejaba de aportar a las obras, entre algunos otros inconvenientes.

En 1907 se cerró la negociación con Alejandro Ángel para construir y explotar un ferrocarril de Medellín a Amagá, que en compañía de Camilo C. Restrepo y otros inversionistas pudo hacer el estudio de ruta y el trazado de la vía. Después de varios tropiezos, en 1911, se clavó el primer riel y la inauguración del recorrido de Puerto Berrío a Medellín en 1914. Terminado este tramo, se pasó a solucionar la discontinuidad de la línea en el obstáculo del paso de La Quebra, a partir de la tesis del ingeniero Alejandro López, con la construcción de un túnel de más de 3.500 metros por contrato de una empresa extranjera, convirtiéndose en el segundo más largo de América Latina.

De 1932 a 1933 se construyó el trayecto entre Bolombolo y La Pintada, esta última se convirtió en terminal y fue nombrada “Alejandro López”. Así, quedó concluida la totalidad de la línea férrea, comunicando a Puerto Berrío en el Magdalena con La Pintada, en el Cauca y un recorrido de 337 km. y 56 estaciones.

El ferrocarril significó un cambio sustancial y positivo en la economía de Antioquia y del país, pues no solo se trataba del comercio de productos agrícolas, sino que se habla de una temprana industrialización y modernización tecnológica, factores que, a su vez, tendrían impacto directo en la cultura, en la sociedad y en la salud. Fueron épocas de prosperidad para los municipios atravesados por el tren, porque fortaleció las pequeñas economías y promovió una gran fuente de empleo en las múltiples ocupaciones que requería el sistema férreo.

Uno de los proyectos del Ferrocarril fue la creación de un medio de difusión de la empresa: *La Revista del Ferrocarril de Antioquia*, 1936-1948, reflejo de la sociedad y de las iniciativas adelantadas en Antioquia en medio de su proceso de modernización iniciado en el último tercio del siglo XIX.

La Revista fue una expresión de las necesidades e ilusiones tanto de los empresarios como de sus trabajadores de Antioquia, de las tecnologías del transporte, de aspectos culturales, y de la empresa en sí misma. Uno de los aspectos que resaltaron fue el valor y el significado de los viajes, en tanto turismo. Desde esta perspectiva la empresa promovió el uso del ferrocarril no solo como medio de transporte de mercancías y pasajero sino de viajeros por disfrute, y a ello se asoció la idea de la apropiación del territorio, del paisaje y signo de identidad, que a su vez fomentaba nuevas actividades económicas (hoteles y

servicios), es decir, un conjunto de actividades que contribuían a la construcción de la Nación.

Con la liquidación del Ferrocarril de Antioquia en 1961, quedó un aval documental que en 1985 fue recuperado, rescatado y entregado al cuidado del Archivo Histórico de Antioquia (AHA), fondo que, por su magnitud, no se ha terminado de diagnosticar y valorar.

Con estas razones surgió la idea de relacionar la importancia de la descripción y valoración documental con el fondo Ferrocarril de Antioquia como elemento que promueve, la investigación. En consecuencia, se optó por describir la serie conformada por la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1936-1948, lo que permite el acceso y la consulta por parte del público y el control del archivo sobre esta documentación, su cuidado y preservación con la debida aplicación de las normas y lineamientos del AGN y la norma internacional de descripción ISAD(G).

El objetivo del trabajo, como su título lo indica, fue describir y valorar históricamente esta serie documental, la cual reposa en la sección Impresos del fondo Ferrocarril de Antioquia. Se inició con el diagnóstico que permitió conocer el estado de la serie documental y luego se procedió a describir la documentación (revista) en una matriz de Excel que agrupa los campos que dictan las normas archivísticas de acuerdo a la especificidad del documento.

El primer capítulo, titulado “Aspectos legales y conceptuales”, evidencia la importancia de la conservación, organización y valoración de los archivos, junto con sus beneficios para la consulta y conservación. Se exponen las principales leyes, decretos y acuerdos, teniendo en cuenta la Ley General de Archivos y la norma ISAD-G, así también los referentes conceptuales, en las que se definen términos como archivo, documento, organización y descripción, entre otros.

El segundo capítulo, “Descripción de la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*”, contiene aspectos como el origen del fondo del Ferrocarril de Antioquia, el diagnóstico y el estado físico de la revista, el proceso metodológico que se siguió para la descripción, teniendo en cuenta las diferentes etapas por las que pasó la revista, y por supuesto, la valoración histórica, que arrojó una serie de temas posibles de investigación, por ejemplo, transporte y carreteras, sociedad y cultura, personal de la empresa, algunas nociones

científicas y técnicas del ferrocarril, aspectos comerciales y contables y el turismo, entre otros.

Por último, el tercer capítulo, “Turismo y nación a partir de *la Revista del Ferrocarril de Antioquia*”, es un breve artículo que muestra el desarrollo del proyecto de la empresa del Ferrocarril de Antioquia para promover el turismo como una actividad económica que aporta al país, pero sobre todo como generador de identidad nacional. entre 1938- 1946.

1 Capítulo I. Aspectos legales y conceptuales

Sin una descripción adecuada, los archivos son como una ciudad desconocida, sin plano o como el cofre de un tesoro sin llave. Aún peor, lo mismo que un viajero con un mapa inexacto, corre el riesgo de extraviarse, así un instrumento de descripción erróneo o imperfecto puede engañar gravemente al investigador, sea por omisión de unos datos que le interesan, sea por falsa interpretación de otros datos, sea por falta de informaciones referentes al origen y a la historia de los documentos.

Michel Duchein
(Inspector General de Archivos de Francia)

La normatividad archivística vigente en Colombia es la base fundamental para cualquier tipo de actividad en los procesos inherentes a los archivos y a las fuentes documentales custodiadas en estos. Estas normas abarcan la conservación del patrimonio cultural y su espacio físico, el Reglamento General de Archivos, los criterios básicos para la clasificación, ordenación y descripción de los archivos, la definición de términos y el acceso a la información.

Los procesos de ordenación y descripción que –como su nombre lo indica, ordenan y registran la información–, se hacen conjuntamente, en la mayoría de los casos, convirtiéndose en un eficaz instrumento de consulta para los usuarios del archivo, a su vez, brindan apoyo a la preservación de los fondos, la administración de los documentos y un ordenamiento interno propio.

El trabajo de descripción es la representación definitiva del proceso de ordenación archivística, a este no se le debe restar importancia porque será la base de toda investigación, de hecho, su importancia radica en promover la investigación, pues facilita el acceso a la documentación al ofrecer una información concisa del documento, de su contenido y datación.

La descripción abarca aspectos tan importantes como el lugar en que reposan los documentos, su origen, clase, orden cronológico, autor, estado físico y el tema que trata, al formar un sistema de comunicación efectiva, permite el fácil acceso a la información de interés a la vez que protege el documento.

1.1 Marco legal

La política archivística vigente en Colombia ha proporcionado el *Reglamento General de Archivos*, fundamentado en la Ley 80 de 1989, con el objetivo de introducir una serie de parámetros y lineamientos servidores a la tarea de archivo y de investigación que desde entonces se ha venido normalizando.

La Constitución Política de Colombia de 1991 contempla algunos artículos en materia relacionada con la labor archivística, de forma específica, sobre la protección del patrimonio, así, el artículo 8° establece que “es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.”¹ Con lo que se comienza a visualizar la importancia de proteger los bienes culturales, para precisar más este tema, el artículo 72 afirma que “El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado [...].conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles.”²

Entendiendo, en este caso, como parte del patrimonio Nacional el acervo documental custodiado en los archivos históricos, a los que se les debe un trato especial para su conservación y protección, aspecto que se logra después de un debido proceso de organización y descripción, en tanto que la manipulación del documento será mínima.

¹ Asamblea Nacional Constituyente, *Constitución Política de Colombia 1991*. Título I, artículo 8. (2012) 10.

² Asamblea Nacional Constituyente, *Constitución Política de Colombia 1991*. Capítulo II, artículo 72. (2012) 25.

El Archivo General de la Nación –AGN–, se crea a partir de la Ley 80 de 1989³ y queda facultado para crear políticas y reglamentos que permitan la organización y conservación. En el artículo 2º, literales a, b y c, contempla:

Artículo 2: a) 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.

b) Fijar políticas y expedir los reglamentos necesarios para organizar la conservación y uso adecuado del patrimonio documental de la Nación, de conformidad con los planes y programas que sobre la materia adopte la Junta Directiva.

c) Seleccionar, organizar, conservar y divulgar el acervo documental que integra el Archivo de la Nación, así como el que se le confíe en custodia. ⁴

Estos apartados de la ley dan a entender que el Archivo Histórico de Antioquia –AHA– está regido por el AGN debiendo acatar sus normas, las que claramente demuestran la intención del buen manejo documental patrimonial y su carácter público, así como propender por su conservación y organización.

Las funciones del AGN, que están dentro del artículo 4º del Decreto 1777 de 1990⁵, establecen el Sistema General de Archivos para custodiar el patrimonio documental y las funciones archivísticas del país y reglamentar la conservación del patrimonio documental:

[...] seleccionar, organizar, conservar y divulgar el acervo documental que integre el Archivo General de la Nación, así como el que se le confíe en custodia [como también] promover la organización y fortalecimiento de los archivos del orden nacional, departamental, intendencial, comisarial, municipal y distrital para garantizar la eficacia de la gestión del Estado y la conservación del patrimonio documental [...].⁶

Las funciones son más, pero se cita solo las que tienen como función conservar el patrimonio documental y la organización de estos, junto con sus respectivas normas y reglamentos.

³ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos* (Bogotá, D.C., Archivo General de la Nación de Colombia, 2003), 51

⁴ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 51.

⁵ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 55.

⁶ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 56.

De especial interés está el Acuerdo 07 de 1994⁷ por el cual se adopta y se expide el Reglamento General de Archivos, el cual deberá aplicarse a todos los archivos de orden nacional, según el artículo 6º, y será el AGN la entidad encargada de “dirigir y coordinar la función archivística a nivel nacional”⁸. El capítulo IV del reglamento tiene como título *Descripción de los documentos*, del cual se rescatan los siguientes por su pertinencia para este trabajo:

Artículo 37. Instrumentos de control y consulta. Como instrumentos de control, consulta y descripción, los archivos elaborarán guías, inventarios, catálogos e índices de sus fondos documentales, de acuerdo con la naturaleza de estos y con las prioridades del servicio.⁹

Artículo 38. Proyecto de descripción. Los archivos oficiales incluirán en sus programas de trabajo los proyectos de descripción de documentos o análisis de información atendiendo las necesidades de cada entidad.¹⁰

En cuanto al acceso a la consulta, según los artículos 39, 40 y 41, será de libre acceso al público en general que solicite los elementos de consulta, lo mismo que a los documentos de archivo público, además la entrada al archivo será gratuita. Los artículos anteriores respaldan legalmente la necesidad de la creación de proyectos de descripción, como también deja en claro que los archivos son de libre acceso y gratuito.

De acuerdo a los artículos 61 y 64, para el adecuado manejo de los archivos dentro de las plantas físicas para el resguardo del acervo documental, se deberá cumplir con las normas técnicas que puedan garantizar la conservación, prevenir el deterioro y evitar riegos, en compañía de controles “ambientales, instalaciones, manejo, mantenimiento y estado físico de los fondos, entre otros,”¹¹ (se amplía en el acuerdo 49 del 2000).

⁷ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 17.

⁸ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 20.

⁹ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 27.

¹⁰ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 27.

¹¹ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 32.

Vale mencionar que la Ley 397 de 1997 dicta normas sobre el patrimonio cultural y estipula fomentos y estímulos, para lo cual crea el Ministerio de Cultura y define el patrimonio cultural de la Nación, el artículo 4°:

[...] está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular.¹²

El artículo 12° de la misma ley, refiere al Archivo General de la Nación y a la Biblioteca Nacional como entidades responsables de...

[...] reunir, organizar, incrementar, preservar, proteger, registrar, y difundir el patrimonio bibliográfico, hemerográfico y documental de la Nación, sostenido en los diferentes soportes de información. Así mismo, las bibliotecas departamentales y regionales, y los archivos municipales, distritales y departamentales, podrán ser depositarios de su patrimonio bibliográfico, hemerográfico y documental.¹³

De su parte, la Ley 594 del 2000, o Ley General de Archivos¹⁴, dictan otras disposiciones; expone en su artículo 4° los principios generales que rigen la función archivística, se destacan, en cuanto al presente trabajo, los literales a y b relativos a la organización de archivos y su importancia:

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 [...] Los archivos son importantes para la administración y la cultura, porque los documentos que los conforma son imprescindibles para la toma de decisiones basadas en antecedentes. Pasada su vigencia, estos documentos son potencialmente parte del patrimonio cultural y de la identidad nacional. ¹⁵

¹² Función Pública, *Ley 397 de 1997*, <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=337> (12/01/2020).

¹³ Función Pública, *Ley 397 de 1997*.

¹⁴ Archivo General de la Nación, *Ley General de Archivos 594 de 2000*, <https://normativa.archivogeneral.gov.co/ley-594-de-2000/> (14/01/2020).

¹⁵ Archivo General de la Nación, *Ley General de Archivos 594 de 2000*.

También se especifica, en el artículo 27, que el acceso y consulta a los documentos de archivo es para todo el público.

El Acuerdo 049 del 2000 del AGN¹⁶, desarrolla el artículo 61° del Reglamento General de Archivos en cuanto a la conservación de documentos, para este propósito el artículo 1° observa que los edificios y locales destinados como sedes de archivo, deberán cumplir con las condiciones de edificación. El artículo 2 describe las condiciones y aspectos generales que debe poseer el edificio, como ubicación, aspectos estructurales, capacidad de almacenamiento y distribución; el artículo 3 sobre las áreas de depósitos abarcando lo relacionado a las estanterías, mobiliario, archivadores, contenedores, etc., y el artículo 4° que se encarga de las condiciones ambientales y técnicas, como la temperatura, humedad, ventilación, entre otros aspectos.

Muy importante, destacar el Decreto 2609 de 2012¹⁷, en el que se dictan otras disposiciones en materia de Gestión Documental para todas las Entidades del Estado; comprende en su artículo 2° que estas normas se aplicarán a “cualquier tipo de información...independientemente del soporte y medio de registro en que se produzcan y conserven”¹⁸, como los documentos de archivo o los archivos institucionales, entre otros.

Sobre los procesos de gestión documental, que deben gestionar las entidades públicas, el artículo 9 observa que debe comprender, en su literal d, la organización como “conjunto de operaciones técnicas para declarar el documento en el sistema de gestión documental, clasificarlo, ubicarlo en el nivel adecuado, ordenarlo y describirlo adecuadamente”¹⁹. Por otro lado, el artículo 10° resalta la obligatoriedad de las entidades para formular Programas de Gestión Documental –PGD–.

¹⁶ Archivo General de la Nación, *Acuerdo 049 de 2000, por el cual se desarrolla el artículo del Capítulo “Conservación de Documentos” del Reglamento General de Archivos sobre “condiciones de edificios y locales destinados a archivos”*, <https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-049-de-2000/> (12/01/2020).

¹⁷ Archivo General de la Nación, *Decreto 2609 de 2012, sobre Gestión Documental para todas las Entidades del Estado*, <https://normativa.archivogeneral.gov.co/decreto-2609-de-2012/> (18/01/2020).

¹⁸ Archivo General de la Nación, *Decreto 2609 de 2012*.

¹⁹ Archivo General de la Nación, *Decreto 2609 de 2012*.

El Acuerdo 5 de 2013 del AGN, “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”²⁰, dicta una serie de artículos de especial interés para la labor asignada en el presente trabajo, pues especifica y garantiza las actividades de archivo referente a la organización y descripción de archivo, por ejemplo, el artículo 3° informa que las entidades del Estado están obligadas a realizar la organización de los documentos de archivo, integrando la clasificación, ordenación y descripción; el acuerdo también garantiza esta organización de archivos mediante la obligatoriedad por parte de las entidades del Estado, expuesto en el artículo 4°, quienes deberán “crear, conformar, clasificar, ordenar, conservar, describir y facilitar el acceso y consulta de sus archivos, teniendo en cuenta los principios de procedencia, orden original, integridad de los fondos, el ciclo vital de los documentos y la normatividad archivística.”²¹

El capítulo III, sobre la ordenación documental, en el artículo 9°, ordena que las entidades públicas deben desarrollar procesos de ordenación documental, que puedan garantizar una buena disponibilidad según las Tablas de Retención Documental –TRD– y las Tablas de Valoración Documental –TVD–; así se establece en el artículo 10°, crear diferentes métodos de ordenación, puesto que estos se dan en diferentes niveles (fondos, secciones, subsecciones, series, subseries, expedientes y por tipos documentales); el artículo 11°, garantiza el programa de descripción documental, debido a su carácter de obligatoriedad por las entidades del Estado, también deberán desarrollar instrumentos para esta actividad que

[...] permitan conocer y controlar las unidades documentales que conforman el archivo, apoyar y estimular la difusión de la información y consulta por el ciudadano, así como la investigación a partir de las fuentes primarias, participar en la recuperación de la memoria, así como la formación y consolidación de la entidad cultural.”²²

²⁰ Función Pública, *Acuerdo 05 de 2013*, <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=52521> (21/01/2020).

²¹ Función Pública, *Acuerdo 05 de 2013*

²² Función Pública, *Acuerdo 05 de 2013*.

Los dos artículos que definen más claramente el que hacer de la descripción de archivos, objetivo de este trabajo, son el 18 y el 19. El Artículo 18 determina las pautas generales para la descripción documental:

- a) Instrumentos de Descripción archivísticos, en los que se relaciona o se describe uno o un conjunto de documentos, con el fin de establecer control físico, administrativo o intelectual de los mismos y que permite la oportuna y adecuada localización y recuperación del documento físico o electrónico y de la información en él contenido:
- Censo
 - Guía
 - Inventario: instrumento de control y de recuperación de información en el que se describe de manera exacta los datos de cada una de las unidades de conservación que conforman las series o asuntos de un fondo documental.
 - Catálogo: es el instrumento de consulta que describe de manera exhaustiva los documentos (expedientes, tomos, legajos, unidades documentales) seleccionados de una serie o asunto, o parte de ella, que traten de un mismo asunto, que por su valor histórico o demanda de consulta así lo amerite.
 - Índices: lista alfabética o numérica de términos onomásticos, toponímicos, cronológicos, y temáticos, contenidos tanto en los propios documentos como en los instrumentos de descripción ya elaborados y que reflejan el contenido de los documentos mediante palabras claves o descriptores en lenguaje controlado según la temática de los fondos objeto de la descripción documental; debe contener referencia para su localización.
- b) Niveles de descripción.
- Fondo
 - Sección o subsección: comprende el conjunto de documentos agrupados en series o asuntos que fueron producidos y acumulados, en las diferentes subsecciones de un fondo, las cuales deben responder de manera directa con la estructura orgánica de la entidad. A este nivel aplica tanto las guías como los inventarios documentales.
 - Serie y subserie o asunto: conjunto de unidades documentales de estructura y contenido homogéneos, emanados de un mismo órgano o sujeto productor como consecuencia del ejercicio de sus funciones específicas, las cuales están determinadas por las Tablas de Retención o de Valoración Documental. A este nivel aplican los inventarios, dependiendo de la necesidad de la información.
 - Unidad documental simple²³

²³ Función Pública, *Acuerdo 05 de 2013*.

Y, el Artículo 19, que establece los pasos para el desarrollo de un proyecto de descripción documental.

- a) Identificación de la unidad de descripción (fondo, sección, subsección, serie, subserie o agrupación documental por describir):
 - Nombre (cuando se trate de fondos o dependencias) o título.
 - Volumen.
 - Fechas extremas.
 - Ubicación topográfica.

- b) Verificación del estado general de organización y conservación documental.
 - Estado de organización: (clasificación, ordenación, foliación, sellado, reseña histórica institucional, nivel de descripción, condiciones de almacenamientos, reproducción en otros soportes).
 - Estado de conservación: (identificación de los niveles de deterioro: físicos, biológicos o químicos y verificación de procesos de conservación realizados).

- c) Definición del plan de trabajo a seguir sobre la documentación previamente identificada:
 - Elaborar el plan de trabajo y adelantar las acciones tendientes a subsanar los hallazgos, resultado de la verificación del estado de organización y conservación.
 - Diligenciar la ficha de descripción documental, de acuerdo con el nivel de descripción establecido (fondo, sección, subsección, serie, subserie, unidad documental).
 - Validación de la información y generación de instrumentos de descripción, a través de medios tecnológicos.
 - Divulgación de los instrumentos de descripción.
 - Acceso a la información.²⁴

De forma puntual, en este ejercicio, se describirá la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* custodiada por el AHA, parte del fondo Ferrocarril de Antioquia, en la sección Impresos. Son 20 ejemplares, publicados entre los años de 1938 a 1946, entre los números 1864 a 1883.

²⁴ Función Pública, *Acuerdo 05 de 2013*

1.2 Referentes conceptuales

Siguiendo la misma línea y de acuerdo a los principios legales, descritos anteriormente, se justifica la siguiente conceptualización, según las especificaciones y necesidades del contexto de organización y descripción de la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*. En este orden de ideas se definen los siguientes conceptos:

Descripción archivística: es el proceso de obtener, clasificar, analizar, controlar, interrelacionar y proveer acceso a la información sobre 1: origen, contexto y procedencia de diversos cuerpos documentales; 2: la estructura de su archivo; 3: su formato y contenido; 4: su relación con otros documentos y los modos en que pueden recuperarse y ser consultados²⁵.

Se adopta la definición descripción del Consejo Internacional de Archivos:

La elaboración de una fiel representación de una unidad de descripción y, en su caso, de las partes que la componen mediante la recopilación, análisis, organización, y registro de la información que sirve para identificar, gestionar, localizar y explicar los documentos de archivo, así como el contexto y el sistema que lo ha producido. El término sirve también para describir los resultados de este proceso.²⁶

Cuadro 1 Representación del programa de descripción por niveles

<i>Nivel</i>	Agrupación documental	Instrumento de descripción
<i>I</i>	Archivo Fondo Sección	Guías
<i>II</i>	Series documentales	Inventario
<i>III</i>	Documento	Catálogo
<i>IV</i>		Índice

Fuente: Gloria Margarita Rendón y otros. *Descripción de fondos y series documentales: Cartilla 1*. 1994, 12.

²⁵ Frederick Miller, 20.

²⁶ Consejo Internacional de Archivos, tomado de Javier Barbadillo Alonso, *Las normas de descripción archivística: qué son y cómo se aplican*, (Asturias: Ediciones Trea, S.L., 2011), 25.

De acuerdo a los folletos publicados en la página web del Archivo General de la Nación, titulados *Apuntes para la organización del archivo general del municipio: 2 principios y procesos para la organización del archivo general del municipio*, la descripción documental es:

Descripción de documentos: la identificación de los principales elementos que caracterizan a un expediente [o unidad documental], tales como: nombre de la serie, contenido [...], fechas extremas, número de folios, entre otros, con el fin de elaborar inventarios, guías, índices, catálogos u otros instrumentos que permitan localizar y recuperar la información contenida en los documentos de archivo.²⁷

Fondo: “Es el conjunto documental producido por una entidad jurídica o persona natural”.²⁸

En el *Manual de Archivística* de José Ramón Cruz Mundet, se pueden apreciar diferentes conceptos de **archivo**, sin embargo, solo citaré el del Consejo Internacional de Archivos, que contiene tres acepciones:

1: Conjunto de documentos sean cual sean su fecha, su forma y soporte material, producidos o recibidos por toda persona física o moral, y por todo servicio u organismo público o privado, en el ejercicio de su actividad, y son, ya conservados por sus creadores o por sus sucesores para sus propias necesidades, ya transmitidos a la institución de archivo competente en razón de su valor archivístico. 2: Institución responsable de la acogida, tratamiento, inventariado, conservación y servicio de los documentos. 3: Edificio o parte de edificio donde los documentos son conservados y servidos.²⁹

El archivo, entendido como institución que salvaguarda la documentación, entre sus funciones está la organización y descripción del acervo archivístico para el óptimo servicio de consulta e investigación, teniendo en cuenta las técnicas y el reglamento impartidas por el AGN, para su transferencia, valoración, clasificación, descripción, accesibilidad y conservación entre otros.

²⁷ Archivo General de la Nación, *Apuntes para la organización del archivo general del Municipio*, https://www.archivogeneral.gov.co/sites/default/files/Estructura_Web/5_Conulte/Recursos/Publicaciones/PrincipMunicipio.pdf (26/01/2020).

²⁸ Gloria Margarita Rendón et al, 13.

²⁹ José Ramón Cruz Mundet, *Manual de Archivística*, (Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1994), 92.

Archivo es el nombre que no solo se refiere a los documentos guardados sino también al lugar donde se encuentran depositados, en este caso es el Archivo Histórico de Antioquia, en el cual reposan varios fondos custodiando su preservación.

La *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, en su estructura física e intelectual, conserva uno de los principios estipulados dentro de la normativa, conocido como principio de procedencia puesto que se hallan encuadradas, unidas y distinguibles de cualquier otra serie documental creada por la institución: el Ferrocarril de Antioquia.

Dentro de las políticas públicas de Archivo, publicadas por el Archivo General de la Nación, define lo siguiente:

“**Documento de Archivo:** Registro de información producida o recibida por una persona o entidad en razón a sus actividades o funciones, que tiene valor administrativo, fiscal o legal, o valor científico, económico, histórico o cultural y debe ser objeto de conservación.”³⁰

“**Registro:** Acto por el que se adjudica a un documento de archivo un identificador único en el momento de su entrada al sistema.”³¹

En la terminología correspondiente al presente trabajo y de acuerdo al Reglamento General de Archivos, dentro del capítulo VIII *Disposiciones varias*, también como complemento a los conceptos definidos anteriormente, se tiene en cuenta:

“Artículo 67. (Parte III Glosario). El glosario de términos archivísticos, de conformidad con el artículo tercero del presente Reglamento, es parte integral del mismo, lo complementa y permite dar claridad a una norma determinada.”³²

³⁰ Archivo General de la Nación, *Política Pública de Archivos*, https://www.archivogeneral.gov.co/sites/default/files/Estructura_Web/2_Politica_archivistica/PoliticasyPublicasdeArchivo_V2.pdf (02/02/2020).

³¹ Archivo General de la Nación, *Política Pública de Archivos*.

³² Archivo General de la Nación, *Reglamento General de Archivos*, 33.

Archivo histórico: aquel al cual se transfiere la documentación del archivo central o del archivo de gestión que, por decisión del correspondiente comité de archivos, debe conservar permanentemente, dado el valor que se adquiere para la investigación, la ciencia y la cultura.

Catálogo: instrumento de consulta que describe los documentos seleccionados de uno o varios fondos, tomando en cuenta un criterio determinado.

Descripción documental: es el proceso de análisis de los documentos de archivo o de sus agrupaciones, materializando en representaciones que permitan su identificación, localización y recuperación de su información para la gestión o la investigación.

Fondo: totalidad de las series documentales de la misma procedencia o parte de un archivo que es objeto de conservación institucional formada por el mismo archivo, una institución o persona.

Inventario: es el instrumento que describe la relación sistemática y detallada de las unidades de un fondo, siguiendo la organización de las series documentales. Puede ser esquemático, general, analítico y preliminar.

Organización de archivo: conjunto de operaciones técnicas y administrativa cuya finalidad es la agrupación documental relacionada en forma jerárquica con criterios orgánicos o funcionales para revelar su contenido.

Proyecto de descripción de archivos: formulación de actividades en el tiempo, que contemplan los criterios y métodos a seguir en la selección y descripción de una determinada unidad archivística, con el fin de obtener instrumentos de consulta normalizados para la investigación con base en fuentes primarias. El plan contempla, entre otros aspectos, evaluación de requerimientos de descripción, tipos de documentales a elegir, unidades archivísticas, evaluación de criterios para determinación de términos descriptivos, aspectos físicos de los documentos a tener en cuenta y formas de captura y automatización de los datos propios de la descripción archivística.

Serie documental: conjunto de unidades documentales de estructura y contenido homogéneos, emanados de un mismo órgano o sujeto productor como consecuencia del ejercicio de sus funciones específicas. Ejemplos: Hojas de Vida, Contratos, Actas, Informes, entre otros. La Revista del Ferrocarril de Antioquia, es una de las series del fondo Ferrocarril de Antioquia.

Tomo: volumen de cierta extensión, en el cual están encuadrados varios documentos en forma separada y con paginación propia.³³

En la Ley 594 de 2000 constan las siguientes definiciones.

Artículo 3. Definiciones. Para los efectos de esta ley se definen los siguientes conceptos.

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

³³ Archivo General de la Nación, *Reglamento General de*, 33.

testimonio e información a la persona o institución que los produce y a los ciudadanos, como fuente de la historia.

Gestión documental: Conjunto de actividades administrativas y técnicas tendientes a la planificación, manejo y organización de la documentación producida y recibida por las entidades, desde su origen hasta su destino final, con el objeto de facilitar su utilización y conservación.

Patrimonio documental: Conjunto de documentos conservados por su valor histórico o cultural.³⁴

1.3 Valoración histórica

Terminado el proceso de descripción, continúa la etapa de la valoración documental, que consiste en el análisis de la información y determinar si su valor es primario o secundario.

Cuando los documentos han cumplido su proceso vital y deja de ser activo, comienza a servir como fuente histórica, pasando a pertenecer al valor secundario

Los elementos para la valoración secundaria; contempla lo referente al conocimiento histórico de la función que genera la serie, subserie o asunto y otro tipo de valores generados por la serie, como son: investigativos, científicos, patrimoniales, culturales y técnicos.³⁵

1.4 Norma Isad G: Norma Internacional General de Descripción Archivística

Las normas Isad G es una guía con reglas generales para elaborar descripciones archivísticas, independiente del tipo documental o su soporte físico y son la base para la creación de las normas nacionales que establece el AGN para el caso de Colombia.

Estas normas van dirigidas a:

- a. Garantizar la elaboración de descripciones coherentes, pertinentes y explícitas.
- b. Facilitar la recuperación y el intercambio de información sobre los documentos de archivo.
- c. Compartir los datos de autoridad.

³⁴ Archivo General de la Nación, *Ley 594 de 2000*, <https://normativa.archivogeneral.gov.co/ley-594-de-2000/>. 08/05/2020.

³⁵ Alcaldía mayor de Bogotá, *Guía técnica de organización de Fondos Documentales Acumulados para las entidades distritales*, <https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos/GUiA%20TECNICA%20DE%20ORGANIZACION%20DE%20FONDOS%20DOCUMENTALES%20ACUMULADOS%20.pdf?width=800&height=800&iframe=true> (22/05/2020).

- d. Hacer posible la integración de las descripciones procedentes de distintos lugares en un sistema unificado de información.³⁶

Son 26 los elementos de descripción de la norma, que se dividen en siete áreas, así:

- Área de identificación: código de referencia, título, fechas, nivel de descripción, volumen y soporte de la unidad de descripción.
- Área de contexto: nombre del o de los productores, historia institucional o reseña biográfica, historia archivística, forma de ingreso.
- Área de contenido y estructura: alcance y contenido, valoración, selección y eliminación, nuevos ingresos, organización.
- Área de condiciones de acceso y utilización: condiciones de acceso, condiciones de reproducción, lengua/escritura(s) de los documentos, características físicas y requisitos técnicos, instrumentos de descripción.
- Área de documentación asociada: existencia y localización de los documentos originales, existencia y localización de copias, unidades de descripción relacionadas, nota de publicaciones.
- Área de notas: notas.
- Área de control de la descripción: nota del archivero, reglas o normas, fechas de la descripción.³⁷

1.5 El Archivo Histórico de Antioquia y el fondo Ferrocarril de Antioquia

El Archivo Histórico de Antioquia es la institución encargada de custodiar y preservar, bajo las normas técnicas, diferentes fondos documentales del departamento de Antioquia, al tiempo que los pone al servicio de la investigación para el público que quiera consultarlos. Entre sus funciones administrativas, están las de organización y conservación del patrimonio cultural documental.

Sus instalaciones físicas se encuentran en la carrera 51 N° 52-03, en la planta baja y en el primer piso del Palacio de la Cultura de Antioquia *Rafael Uribe Uribe*, el que tiempo atrás fue el Palacio de Gobierno Departamental, esta sede fue asignada en 1986 por decreto 1024.

³⁶ Consejo Internacional de Archivos, *ISAD (G): Norma internacional general de descripción archivística*, 2da edición (Madrid, 2000), 14, <https://www.ica.org/sites/default/files/isad%20g%20SP.pdf> 26/05/2020.

³⁷ Consejo Internacional de Archivos, *ISAD (G): Norma internacional general de descripción archivística*. 20.

Al restaurar el edificio, se implementaron las normas técnicas internacionales que se requerían para la instalación de archivos, como filtros solares para las ventanas, aire acondicionado, alarmas de humo, impermeabilización, cámaras de vigilancia, y sala de consultas.³⁸



Ilustración 1. Palacio Rafael Uribe Uribe. En <https://www.flickr.com/photos/zug55/38952249742> (05/05/2020).

1.5.1 Fondo Ferrocarril de Antioquia

Los documentos que conforman el fondo van desde 1874, cuando inicia el proyecto del Ferrocarril y su documentación, hasta 1962, fecha en que el Ferrocarril de Antioquia se vende a la Nación; contienen una vasta información de la empresa, en la que se pueden consultar diferentes temas como construcción, funcionamiento, cargas, actas, aspectos técnicos, personal, periódico y revista de la empresa, todo lo relacionado a la empresa del Ferrocarril de Antioquia en sus casi 90 años de existencia.

Durante años, estos documentos reposaron en un vagón del ferrocarril ubicado en Bello, bajo condiciones nada favorables para su conservación, permitiendo el deterioro de algunos y la pérdida de otros; en 1985, el acervo documental fue trasladado a la Universidad Nacional de Medellín con el fin de recuperarlos y crear un inventario general, luego fueron

³⁸ Archivo Histórico de Antioquia, *Nuestra sede*, <https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/nuestra-sede/> 02/05/2020.

llevados al Archivo Histórico de Antioquia, donde se conservan; en 1992 se terminó su organización y la guía.³⁹

De manera digital se pueden consultar la *Guía Ferrocarril de Antioquia*, en formato PDF, creada el 26 de julio de 1993. A partir de esta guía, se pudo corroborar que la empresa del Ferrocarril tenía una actividad llamada Impresos, y dentro del AHA se puede encontrar con este nombre, aquí se conserva la colección del periódico del Ferrocarril de Antioquia, que consta de 30 volúmenes, encargado de comunicar a la comunidad y a los empleados, todo lo que acontecía en la empresa, este periódico luego pasó a llamarse *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, objeto de este trabajo de valoración histórica.

En julio de 1938, el periódico se convirtió en revista, llamada *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, su primer número fue 1864 (ver ilustración 2), en la que se publicaron artículos técnicos, científicos, sociales, culturales y turísticos, sobre el ferrocarril dependiendo de la orientación del director de turno.



Ilustración 2. Portada del primer número de la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1864 (1938). Foto de la autora, 2018.

Su último número (1883) se publicó en octubre-diciembre de 1946, no se ha determinado por qué se dejó de publicar, pues no se ha encontrado la orden de suspensión,

³⁹ Archivo Histórico de Antioquia, *Fondo Ferrocarril de Antioquia*, <https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/nuestra-sede/02/05/2020>.

también existe la posibilidad de la pérdida de números posteriores por el mal estado del almacenamiento antes de ser recuperado el fondo.⁴⁰



Ilustración 3. Portada del último ejemplar de la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1883 (1946). Foto de la autora, 2018.

⁴⁰ *Guía Ferrocarril de Antioquia*, <https://www.dropbox.com/sh/flqn1qnxhyyno55/AACxdZC6S6t-3kLIRuPyPtma?preview=Guia+Ferrocarril+de+Antioquia.pdf> 02/05/2020.

2 Capítulo II. Descripción de la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*

Los archivos históricos se forman ahí donde aparentemente pierden vigencia los archivos administrativos. Una vez que eso sucede, buena parte de los materiales son arrumados, como parte de la inercia institucional; otras veces se llenan de borraduras con el fin de no revelar o encubrir sus contenidos más comprometedores. Muchos archivos son destruidos de modo arbitrario por considerarlos no importantes o poco importantes, mientras unos cuantos pasan a ser sacralizados por su relación con los orígenes. Aunque para las instituciones son archivos muertos continúan activos, como parte del engranaje donde se fabrica la amnesia social.

Eduardo Kingman. Profesor- investigador de FLACSO- Ecuador.

2.1 Origen del fondo Ferrocarril de Antioquia del AHA

La Extensión Cultural Departamental y la Universidad Nacional, sede Medellín, se propusieron rescatar y organizar el Archivo del Ferrocarril de Antioquia en 1985, que se encontraba acumulado en un vagón de esta empresa en la estación Bello.

Después de ser trasladado a la Universidad Nacional y crearse un inventario general, se rotuló y se llevó, para su conservación, al Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe, en donde permaneció guardado hasta 1991, fecha en que se retomó el proyecto de ordenación. Después de algunos inconvenientes en que se tuvo que suspender el proyecto se termina la organización.

Las condiciones ambientales del AHA contemplan la temperatura con un sistema de aire acondicionado; para la humedad se cuenta con un medidor (higrómetro) que día a día mide los niveles de humedad relativa y temperatura; además, se cuenta con tres deshumidificadores; la luz se controla con un sistema de iluminación con Ecolux high out put 54w 100k china f54w, con un flujo lumínico de 5000 lumen para 23 metros cuadrados y emite aproximadamente 40 lux x metro cuadrado⁴¹ (ver ilustración 4).

Durante la restauración del palacio, se tuvo en cuenta

⁴¹ AHA, en respuesta a la solicitud realizada por correo (14/ 08/2020).

[...] las normas técnicas internacionales requeridas para las instalaciones de archivo, entre ellas: filtros para los rayos solares en las ventanas, aire acondicionado, sistemas de alarma de humo, impermeabilización, fortalecimiento de pisos, cámaras de vigilancia y sala de consulta con conexión para computadores.⁴²

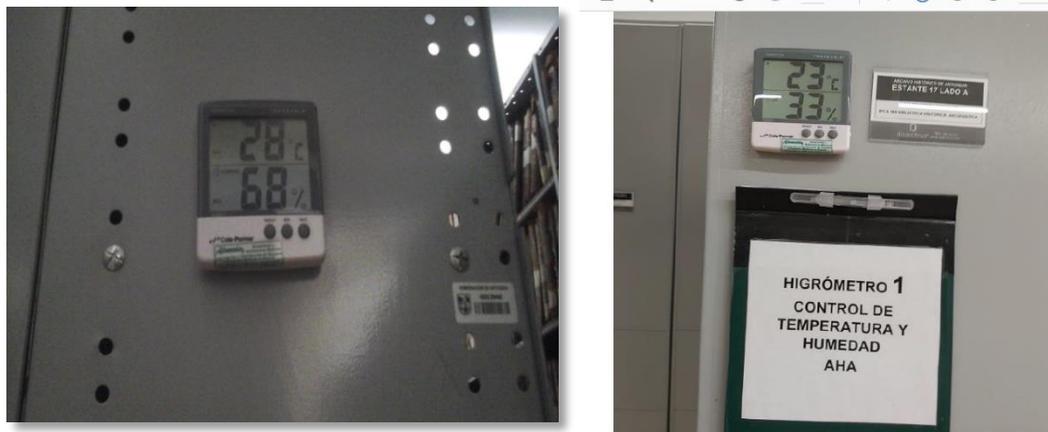


Ilustración 4. Ambiente controlado en el AHA.
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 5. Sala de consulta del AHA. Foto tomada de <https://www.culturantioquia.gov.co/index.php/el-palacio/servicios-del-palacio/archivo-historico-de-antioquia> (20/07/2020).

⁴² AHA, <https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/nuestra-sede/> (02/06/2020).

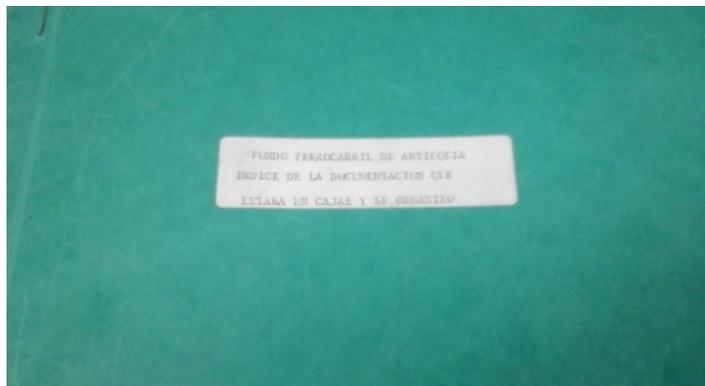


Ilustración 6. AHA., fondo Ferrocarril de Antioquia, "Índice del Ferrocarril de Antioquia". Foto de la autora, 2018.

2.2 Diagnóstico

La *Revista del Ferrocarril de Antioquia* es una serie documental perteneciente a la sección de Impresos del Fondo Ferrocarril de Antioquia, ubicado en el Archivo Histórico de Antioquia.

La sección Impresos, está conformada por 445 volúmenes, los cuales contienen información técnica y administrativa de la empresa (muchos de ellos en inglés).

[...] la compañía adquirió los estudios que sobre ingeniería de ferrocarriles se adelantaban en Europa, Norte y Suramérica, permaneciendo así al tanto de los últimos avances tecnológicos en este campo.

Además, contaba con otras dos clases de documentos: los de tipo legislativo y administrativo, que agrupan lo referente a leyes, decretos y similares, dictados en relación con la empresa y los informes de sus propios funcionarios con respecto a su manejo interno; y los documentos de tipo informativo, provenientes en lo fundamental de otros países latinoamericanos, en los que también estaba en auge la construcción de sus ferrocarriles.⁴³

⁴³ AHA, *Fondo Ferrocarril de Antioquia*, [https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/nuestra-sede/\(02/06/2020\)](https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/nuestra-sede/(02/06/2020)).



Ilustración 7. AHA., estante de la sección "Impresos" del fondo Ferrocarril de Antioquia. Foto de la autora, 2018.

En esta sección también se encuentra la colección del periódico del Ferrocarril de Antioquia, conservados en tomos con pasta dura y numerados del 1 al 30 consecutivamente, con fechas que van desde 1893 hasta 1946. Sin embargo, en julio de 1938, el periódico pasó a ser revista, convirtiéndose en la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, publicando, en esta fecha, la número 1864; esta es la razón por la que los tomos 28, 29 y 30, de la colección de periódicos, están compuesto de estas revistas, las cuales fueron publicadas hasta diciembre de 1946 con la número 1883.

Los tomos 28 y 29, tiene por título, en su lomo, *Revista del F.C de A*, mientras que el tomo 30 aparece solo como *El F.C de Antioquia*.

Algunos números de la revista se repiten en los tomos, es decir, los números 1864, 1865, 1866 y 1867, se encuentran en los tomos 28 y 29; la revista que compila los números 1868 a 1870, la 1871, 1872, 1873 y 1874, se encuentran en los tomos 29 y 30; por último, los números de revista que no se repiten, se encuentran en el tomo 30, desde la 1875 a la 1883. En total son 18 publicaciones o volúmenes (ver cuadro 2).

Cuadro 2 Distribución de las revistas en los tomos

Tomo 28	Tomo 29	Tomo 30
1864	1864	
1865	1865	
1866	1866	
1867	1867	
	1868 a 1870	1868 a 1870
	1871	1871
	1872	1872
	1873	1873
	1874	1874
		1875
		1876
		1877
		1878
		1879
		1880
		1881
		1882
		1883

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

La *Revista del Ferrocarril de Antioquia* está impresa en papel, si bien este presenta algunas diferencias lo largo de la publicación, lo mismo que alguna característica.

Los cambios en el papel y el estado del documento son relativamente sutiles, lo más notorio es que ninguna de las revistas del tomo 28 contiene portadas, además estas revistas están organizadas de manera que los tomos 28 y 29 fueron publicadas bajo la dirección de Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco.

La número 1864 del tomo 28 se encuentra en buen estado, aunque sin portada y está impresa en un papel periódico amarillento, mientras que el mismo número (1864) pero del tomo 29 presenta algunos desprendimientos y rasgaduras. Las revistas número 1865, 1866 y 1867, de los tomos 28 y 29, se encuentran en buen estado y están impresas en papel blanco y liso (ver cuadro 2).

Las 1868 a 1870 hasta la 1874, se encuentran en buen estado en ambos tomos, pero impresas en papel periódico amarillento, aunque la portada número 1871 del tomo 30 está mutilada y la 1873 del tomo 29 tiene la portada rota en la margen superior derecha (ver cuadro 2).

Las revistas número 1875 a 1883, se encuentran en su totalidad en el tomo 30, estos ejemplares no se repiten en ningún otro tomo y todas fueron publicadas bajo la dirección de Luis Millot, quien cambió hasta la calidad del soporte (papel). Las revistas 1875 a la 1880, están impresas, en su mayoría, en papel amarillo grueso, pero las fotografías, gráficos y mapas están impresas en papel blanco liso; la 1881 está impresa por completo en papel blanco liso; los números 1882 y 1883 están impresas en papel amarillo liso, combinado con algunas páginas blancas y lisas que contiene fotografías, gráficos y mapas; todas se encuentran en buen estado.

2.2.1 Ejemplos de estado del documento de La Revista del Ferrocarril de Antioquia

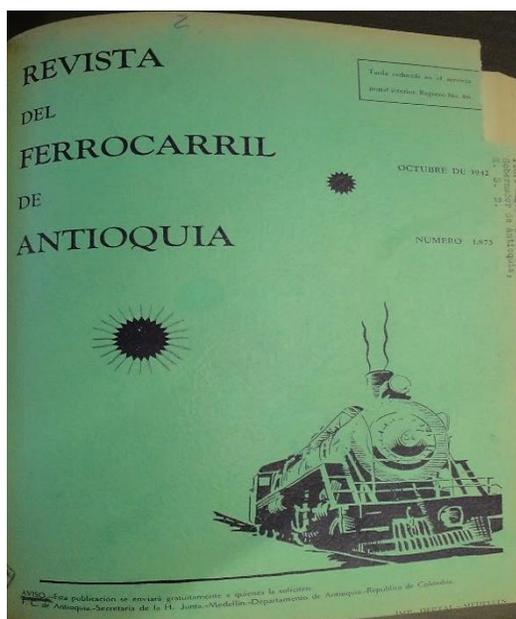


Ilustración 8. Portada de la revista N°. 1873 (1942), mutilada en esquina superior derecha. Foto de la autora, 2018.

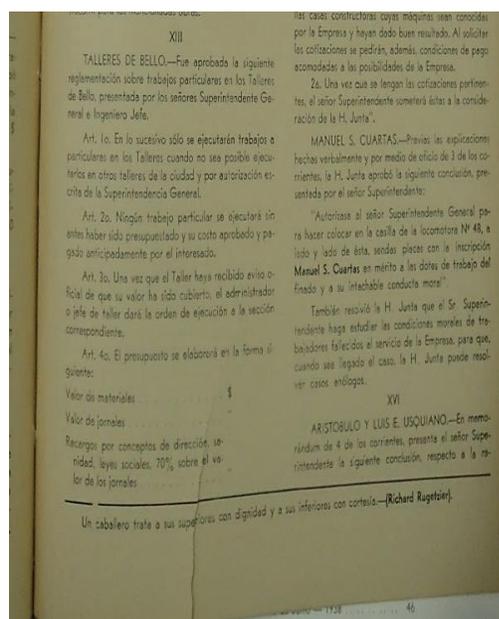


Ilustración 9. Página rasgada en zona inferior, 1868 a 1870 (1939):39. Foto de la autora, 2018.

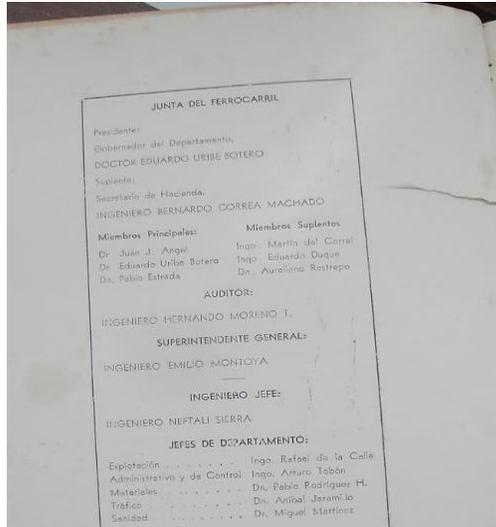


Ilustración 10. Junta del Ferrocarril, página rasgada en margen derecha, 1867 (1938). Foto de la autora, 2018.

Movimiento tierra y roca	M3.	140.108,30	97.371,26	0.494
Movimiento de derrumbes	"	124.765,80	49.179,15	0.394
Excavaciones secas	"	2.356,88	2.825,24	1.19,8
Excavaciones en agua	"	720,10	4.246,12	5.89,5
Cimentaciones	"	65,00	98,00	1.52,2
Mampostería piedra seca	"	80,10	246,58	3.07,8
Mampostería piedra pegada	"	1.146,21	10.665,52	9.30,5
Concreto simple	"	991,56	11.295,19	11.39,1
Concreto reforzado	"	310,30	13.425,16	43.92,3
Tornillos	"	24,00	2.418,80	100.78,4
Fierros	M.L.	654,50	1.341,25	2.07,9
Tubos de concreto	"	141,40	630,70	3.90,2
Nivelación y canchales	"	5.372,00	3.606,86	0.47,1
Enladrado	"	9.147,00	3.321,83	0.36,3
Baletada	"	7.538,00	6.462,21	0.85,7
Alba definitivo	"	6.087,00	3.623,12	0.59,5
Cercos de alambre	"	10.174,80	2.017,05	0.19,8
Caminos auxiliares	"	2.317,00	3.947,49	1.68,2
Líneas telefónicas provisionales	"	5.000,00	766,25	0.15,3

A principios del año se encontraba la "punta de metal" en el k. 167 y actualmente está en el k. 174, Poyaito. Del k. 174 al k. 179 está casi terminada la explotación y obra de arte y posiblemente la "punta de zinc" estará en el k. 179 dentro de unos tres meses.

Debido a las dificultades para transportar los enormes bloques de Sápita por causa de los derrumbes ocasionados por el invierno y en vista de que la Empresa obtendrá mayor economía por dichos conceptos, se trasladó al hospital de Sápita a las casas que tiene la empresa en Cayón, cerca a la María, las cuales se acondicionaron debidamente para tal fin. Dicho traslado se hizo en noviembre último y hoy funciona el hospital correctamente.

Durante el año se hizo la preliminar localización y chiflamiento desde el k. 179 hasta el k. 191, fallando sólo 7 kilómetros para llegar a El Pintado, k. 198, trabajo que estará listo en el mes de abril próximo.

Ilustración 11. página rasgada en margen inferior 1868 a 1870 (1939): 19. Foto de la autora, 2018.

2.3 Proceso metodológico de descripción

Para el proceso de descripción se realizó previamente un primer acercamiento a las revistas, comprobando su lugar de reposo y resguardo; se pudo establecer que se encontraban agrupadas y distribuidas en tres (3) tomos, ordenadas en forma cronológica y conservando el orden y número de publicación; con más detenimiento, se pudo leer quién las produjo, fechas de publicación, soporte y dirección.

En las posteriores visitas, se entró de lleno al contenido de estas el sumario revela que, en ocasiones, el contenido está dividido por secciones y que los artículos pueden o no tener autoría. El resumen del contenido de las revistas fue consignado en los campos de descripción de la base de datos en Excel adjunta: personajes, observaciones y palabras clave.

Con esta información y siguiendo la normativa archivística, se creó el diseño de la base de datos o matriz en Excel, quedando conformada por 5 secciones y 27 columnas.

La primera sección contiene la información de identificación y ubicación: número de orden, código de archivo, fondo, sección, época y entidad productora, título de tomos, números de los tomos; continúa con la segunda sección de contexto de las revistas: nombre

de la revista, número, fecha de publicación, lugar de publicación y director de la revista; la tercera sección es de contenido y estructura: título de la sección de la revista, título del artículo, autor, descripción, personajes, palabras claves y número de páginas; la sección cuarta de notas: observaciones, soporte y estado del documento; finalmente la sección de control de descripción: nombre del historiador y fecha de descripción.

Sección 1 (ver ilustración 12)

Columna A: pertenece al número de orden.

Columna B: contiene el código de archivo, Colombia- Archivo Histórico de Antioquia: CO-AHA.

Columna C: nombre del fondo: Ferrocarril de Antioquia (FFAA).

Columna D: sección dentro del AHA: impresos.

Columna E: época en que fue publicada la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, como comienza en 1938, pertenece al siglo XX.

Columna F: entidad productora: Junta Directiva de la empresa Ferrocarril de Antioquia.

Columna G: Título del tomo, Revista del F.C de A. o el F.C de Antioquia, de acuerdo al tomo.

Columna H: Número de tomo, 28, 29 y 30.

	A	B	C	D	E	F	G	H
1								
2	N° de orden	Código de Archivo	Fondo	Sección	Época	Entidad productora	Título del tomo	Número del tomo
3	1	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
4	2	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
5	3	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
6	4	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
7	5	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
8	6	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
9	7	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
10	8	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
11	9	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
12	10	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
13	11	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
14	12	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
15	13	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
16	14	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
17	15	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29
18	16	CO-AHA	Ferrocarril de Antioquia (FFAA)	Impresos	Siglo XX	FFAA (Junta Directiva)	Revista del F.C de A	28 y 29

Ilustración 12. Fuente: foto de la autora, 2020.

Sección 2 (ver ilustración 13).

Columna I: nombre de la revista, *Revista del Ferrocarril de Antioquia*.

Columna J: número de revista, de la 1864 a 1883.

Columna K: fecha de publicación, desde julio de 1938 a diciembre de 1946.

Columna L: lugar de publicación, Medellín, Antioquia.

Columna M: director de la revista, Julio Luis Restrepo, Eduardo Orozco y Luis Millot, de acuerdo a la época.

	I	J	K	L	M
1				Revista Ferrocarril de Antioquia [19	
2	Nombre de la revista	Número de revista	Fecha de publicación	Lugar de publicación	Director de la revista
3	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
4	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
5	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
6	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
7	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
8	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
9	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
10	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
11	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
12	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1864 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.07	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
13	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1865 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.08	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
14	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1865 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.08	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo
15	Revista del Ferrocarril de Antioquia	1865 (está en tomo 28 y tomo 29)	1938.08	Medellín, Antioquia	Restrepo, Julio Luis y Orozco R., Eduardo

Ilustración 13. Fuente: Foto de la autora, 2020.

Sección 3 (ver ilustraciones 14 y 15).

Columna N: título de la sección de revista, en ocasiones desaparece la división por secciones.

Columna O: título del artículo.

Columna P: autor, del artículo (o cuadros, diagramas, mapas, planos, etc.).

Columna Q: descripción, qué clase de información contiene el artículo y sobre qué trata.

1	1938-1946]			
2	Título de la sección de la revista	Título del artículo	Autor	Descripción
3	Nota editorial	Introducción	La Dirección	Presentación de la revista y comunica interés de pu
4		Variante de Pavas	Cadavid E., Ernesto	Características técnicas e importancia de la cre
5		Tranportes	Raigosa R., J.	Resalta la importancia del motor a explosión y la n
6		Antioquia	Jaramillo, Anibal	Muestra los beneficios del progreso turísticos de A
7		Equipo de Locomotoras del F.C de Antioquia	Cadavid E., Ernesto	Breve historia de la llegada y uso de las primeras lo
8		El F.C de Antioquia a través de 20 años	Orozco R., Eduardo	Breve historia de la unión de la Primera Divisi
9	Sección de Estadística	Enero de 1938		Cuadros de la primera y segunda División del mes
10	Sección de Estadística	Año 1937		Resumen del año de 1937: ganado, carga libre, tráfi
11	Actas del Ferrocarril		Junta del Ferrocarril de Antioquia	Acta número 14 de la sesión de la H. Junta del
12		Duelos		Condolencia por la muerte del Dr. Emiliano He
13	Nota editorial	Los gobernadores	Editorial	Halagar la gestión administrativa del ex gobern
14		El F.C de Antioquia a través de 20 años	Orozco R., Eduardo	Recorrido histórico del F.C de Antioquia desde 192
15		Reglamento para la Inspección de locomotoras		Reglamento de todo lo relacionado con la parte t
16	Sección de Estadística	Febrero de 1938		Cuadros de la primera y segunda División del mes
17	Material rodante	Estandarización II	Cadavid E., Ernesto	Descripción de los principales tipos de locomotora
18	Carnet social	Obsequios		Agasajo en el Club Campesite el señor Alberto
19	Carnet social	Reelección		Reelección del Superintendente del F. C de Ant
20	Carnet social	Duelos		Condolencia por la muerte accidental de un co

Ilustración 14. Fuente: foto de la autora, 2020.

Columna R: personajes, si el artículo es dedicado a alguien, lo menciona o es autor de este.

Columna S: palabras clave, ordenadas jerárquicamente.

Columna T: páginas, la cantidad que lleva cada artículo.

	R	S	T
1			
2	Personajes	Palabras claves	Páginas
3	le publicar artículos de temas sociales	Revista, presentación, número 1	1
4	Uribe Muñoz, Roberto	Variante, Pavas, longitud, rieles, li	2 a 3
5	la necesidad de la velocidad en el tra	Motor, transporte, velocidad, frec	4
6	de Antioquia a través de las vías ferro	Turismo, progreso, tarifas, vías	5
7	as locomotoras al F.C de Antioquia y	Locomotoras, usos, vías, calderas, f	6 a 7
8	Ospina, Pedro Nel; Wood	Historia, ferrocarril, unión, Amagá,	8 a 10
9	nes de enero de 1938 sobre: producto	División, mes, productos, movimie	11 a 31
10	tráfico y kilometraje	Productos, sumas, tráfico, kilomet	32 a 36
11	Jaramillo Sánchez, Alberto	Licencias, nombramientos, trasladi	37 a 41
12	Henao, Emiliano; Montoya, Pastor	Condolencia, duelo	42
13	Jaramillo Sánchez, Alberto; Uribe Bot	Gobernación, administración	1
14	1923, la compra del Ferrocarril de Ant	Historia, ferrocarril, Amagá, contra	2 a 5
15	la técnica de las locomotoras y la debi	Reglamentos, locomotoras, calder	6 a 20
16	nes de febrero de 1938 sobre: produc	División, mes, productos, movimie	21 a 41
17	loras, su número de ruedas, uso y rel	Locomotoras, rieles, ruedas, curva	42 a 43
18	Jaramillo Sánchez, Alberto; Sierra, N	Agasajo, club, almuerzo	44
19	Uribe Botero, Eduardo; Montoya Emi	Reelección, Superintendente, Gob	44
20	Ríos, Víctor; Domínguez, Gabriel	Accidente, muerte, duelo	45

Ilustración 15. Fuente: foto de la autora, 2020.

Sección 4 (ver ilustración 16).

Columna U: observaciones, cualquier aclaración, explicación o dato de más que no tenga cabida en la información anterior.

Columna V: soporte, impresa en papel.

Columnas W, X y Y, estado del documento de los tomos 28, 29 y 30, si presenta desprendimientos, rasgaduras, hongos, etc.

	U	V	W	X	Y
1				Estado del documento	
2	Observaciones	Soporte	tomo 28 (ninguna contiene portada)	tomo 29	tomo 30
3	Contiene un plano general del Ferroc	Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Portada desprendida (papel periódico amarillo)	
4		Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Pequeñas rasgaduras	
5		Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Pequeñas rasgaduras	
6		Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Pequeñas rasgaduras	
7		Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Notas al margen con lapicero	
8	Contiene imágenes de la Estación Lim	Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Pequeñas rasgaduras margen superior	
9	Entre las páginas 22 y 23 hay un plegat	Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Pequeñas rasgaduras margen superior y el plegable, página 23 con rasgadura má	
10		Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	Buen estado (Papel periódico amarillo)	
11		Papel	Página 39, rasgada. Buen estado (Papel	Buen estado (Papel periódico amarillo)	
12		Papel		Buen estado (Papel periódico amarillo)	
13	Contiene un plano general del Ferroc	Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	
14	Contiene fotos: túnel de la Quiebra, v	Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	
15	Contiene 85 reglas de la inspección de	Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	
16		Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	
17		Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	
18		Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	
19		Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	
20		Papel	Buen estado (papel blanco liso)	Buen estado (papel blanco liso)	

Ilustración 16. Fuente: foto de la autora, 2020.

Sección 5 (ver ilustración 17).

Columna Z: nombre del historiador.

Columna AA: fecha de la descripción.

	Nombre de historiador	Fecha de descripción
2	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
3	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
4	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
5	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
6	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
7	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
8	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
9	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
10	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
11	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
12	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
13	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
14	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
15	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31
16	Gaviria Álvarez, Marisol	2018.10.31

Ilustración 17. Fuente: foto de la autora, 2020.

Terminada la matriz, con todos los datos correspondientes, se procede al análisis de estos para dar paso a la valoración histórica.

2.4 Revista Ferrocarril de Antioquia y sus etapas

Entre 1938-1946, tiempo de vigencia de la revista, esta estuvo a cargo de tres directores, Julio Luis Restrepo, Eduardo Orozco R. y Luis Millot. En la primera época, Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco, se encargaron de dirigir conjuntamente los volúmenes 1864 de julio de 1938, que corresponde a la primera revista, hasta la número 1871 de julio de 1940; en adelante Julio Luis Restrepo se encargó solo de la dirección, teniendo a su cargo dos números, 1872 de agosto de 1941 y el 1874 de noviembre de 1942; finalmente Luis Millot tomó las riendas de la dirección para encargarse de las publicaciones 1875 de diciembre de 1944 hasta la última que se tiene registro, 1883, publicada en diciembre de 1946 (ver cuadro 3).

Cuadro 3 Relación del número de revista, director y fecha de publicación

Número de revista	Director (es)	Fecha de publicación
1864	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco R.	1938 julio
1865	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco R.	1938 agosto
1866	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco R.	1938 septiembre
1867	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco R.	1938 octubre
1868 a 1870 ⁴⁴	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco R.	1939 junio
1871	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco R.	1940 julio
1872	Julio Luis Restrepo	1941 agosto
1873	Julio Luis Restrepo	1942 octubre
1874	Julio Luis Restrepo	1942 noviembre
1875	Luis Millot	1944 diciembre a 1945 enero
1876	Luis Millot	1945 febrero y marzo
1877	Luis Millot	1945 abril y mayo
1878	Luis Millot	1945 junio a agosto
1879	Luis Millot	1946 febrero y marzo
1880	Luis Millot	1946 abril y mayo
1881	Luis Millot	1946 junio y julio
1882	Luis Millot	1946 agosto y septiembre
1883	Luis Millot	1946 octubre, noviembre y diciembre
Total 18 revistas		

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

En el Cuadro 3 se puede observar que la revista del *Ferrocarril de Antioquia*, se dejó de publicar en 1943,⁴⁵ y volvió a ser publicada al año siguiente, pero con un nuevo director. Aunque los volúmenes son consecutivos y están en orden cronológico, las publicaciones de la primera etapa, dirigida por Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco, son mensuales en 1938 (los volúmenes 1864, 1865, 1866 y 1867 correspondiente a los meses de julio, agosto, septiembre y octubre); pasaron ocho meses para que saliera a la luz una nueva publicación, la número 1868 a 1870 de junio de 1939 y trece meses después, en julio de 1940, se publicó la 1871, la última dirigida por ambos directores. Julio Luis Restrepo, dirigió la segunda etapa solo con tres publicaciones, la número 1872 en agosto de 1941, catorce meses después, en octubre de 1942, la 1873 y finalmente en noviembre del mismo año el volumen 1874.

En 1944 la dirección pasó a manos de un nuevo director, Luis Millot, la que aquí se reconoce como una tercera etapa, quien se estrenó con la publicación número 1875, después de un poco más de dos años sin ser publicada. Este volumen compiló el mes de diciembre de

⁴⁴ En adelante, estos números de revista se tendrá por una sola publicación, ya que en ningún momento de esta se hizo la pertinente separación, sino que se publicó como una sola.

⁴⁵ Hasta ahora no se ha encontrado información que explique este receso de la publicación.

1944 y enero de 1945, y en adelante, esta fue su forma de publicar la revista, con excepción de dos ocasiones en que agrupó tres meses, en 1945 con los meses de junio, julio y agosto y la última, en 1946 con los meses octubre, noviembre y diciembre (ver Cuadro 4).

Esto demuestra que la publicación de la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* no fue mensual, ni siquiera anual, incluso dejó de publicarse por dos años y en una ocasión, en junio de 1939 se publicó una revista compilando los números 1868, 1869 y 1870 con un volumen de 166 páginas.

Cuadro 4 Fechas de la revista dirigidas por Luis Millot

Director	Fecha de publicación
Luis Millot	1944 diciembre a 1945 enero
	1945 febrero y marzo
	1945 abril y mayo
	1945 junio, julio y agosto
	1946 febrero y marzo
	1946 abril y mayo
	1946 junio y julio
	1946 agosto y septiembre
	1946 octubre, noviembre y diciembre

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

En el cuadro anterior, las filas resaltadas, muestran un salto en la publicación de la revista dirigida por Luis Millot, después de junio a agosto de 1945, se salta los meses septiembre, octubre, noviembre y diciembre del mismo año, al igual que enero de 1946 y retoma en febrero de 1946.

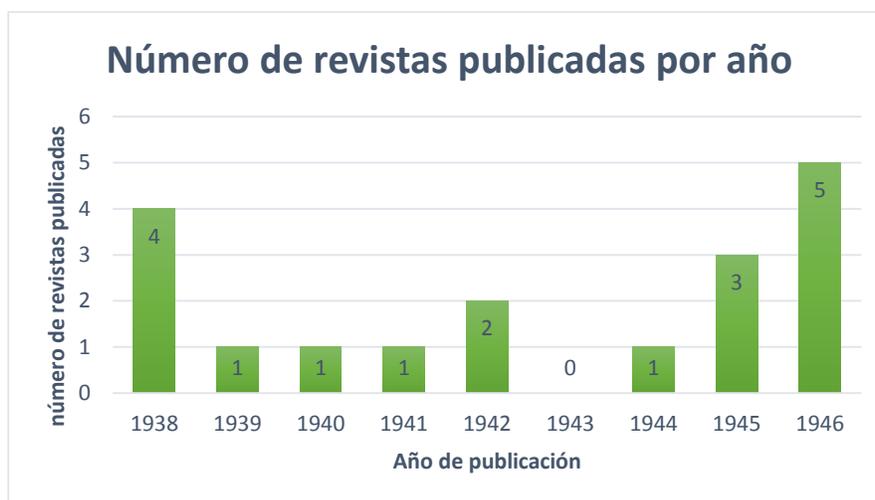
Estos cambios de dirección y la falta de continuidad y ritmo en las publicaciones muestran que la revista enfrentó un sinnúmero de altibajos que pudieron ser administrativos o financieros, pero no se ha podido encontrar los documentos para verificar los motivos de estos movimientos. El Cuadro 5 sintetiza las tres direcciones o etapas de la revista y sus publicaciones:

Cuadro 5 Etapas por direcciones de la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*

Etapa	Director	Periodo	Número del volumen de revista	Total de publicaciones por dirección
Etapa 1	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco R.	1938 - 1940	1864 1865 1866 1867 1868 a 1870 1871	6
Etapa 2	Julio Luis Restrepo	1941 - 1942	1872 1873 1874	3
Etapa 3	Luis Millot	1944 - 1946	1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883	9
TOTAL				18

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

Las publicaciones por año también muestran los resultados de cada etapa y el papel que cumplieron los directores (ver Gráfico 1). Casualmente, los años en que más publicaciones se produjeron, fueron los de apertura y cierre, es decir, 1938, el año en que se inauguró la revista presenta cuatro volúmenes y en 1946, año en que, aparentemente, se deja de publicar la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, cinco publicaciones

Gráfico 1 *Revista del Ferrocarril de Antioquia* publicadas por año (1938- 1946)

Fuente: elaboración con datos propios producto de la descripción.

Con lo anterior, vemos que la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* atravesó tres etapas, según el o los directores y que, con el cambio en la dirección varió, no solo la frecuencia de volúmenes publicados en el tiempo, sino que también lo hizo sustancialmente la forma física y el contenido de esta, así como la regulación del número de páginas (ver Cuadro 6).

Cuadro 6 Número de revistas y páginas por etapas

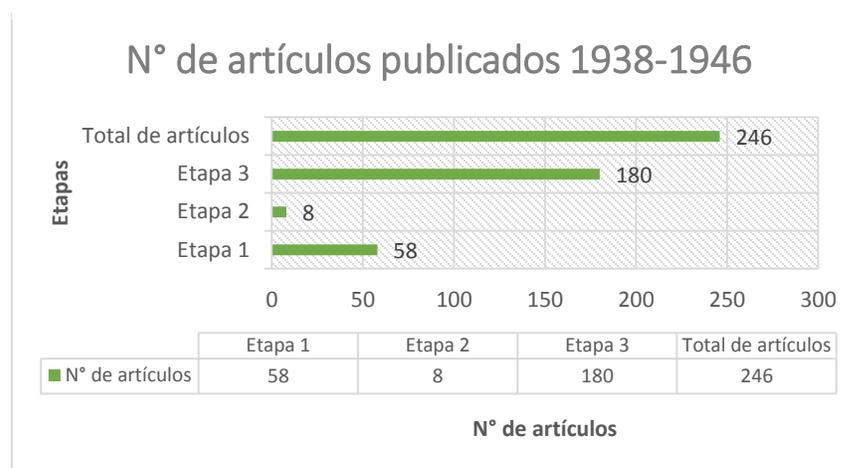
Etapas	Director(es)	Número de revista	Número de páginas por revista
Etapas 1	Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco	1864	42
		1865	59
		1866	56
		1867	55
		1868 a 1870	166
		1871	89
Etapas 2	Julio Luis Restrepo	1872	76
		1873	88
		1874	28
Etapas 3	Luis Millot	1875	40
		1876	48
		1877	40
		1878	40
		1879	40
		1880	40
		1881	40
		1882	40
		1883	40

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

Mientras que, en las dos primeras etapas de dirección, la revista no conservó ni la frecuencia de publicación ni la constancia en la cantidad de páginas en cada número, Luis Millot parece que casi lo logró con una sola discontinuidad en 1945 a 1946, el anterior cuadro muestra que el propósito de Millot, al parecer, era tener un promedio de cuarenta páginas por volumen, lo que demuestra un trabajo más sistemático de este director.

Pero no solo la cantidad de páginas cambió en cada volumen y con cada etapa de directores, también lo hace la cantidad de artículos en cada una de las revistas. La base de datos de descripción arrojó un total de 246 artículos distribuidos en las tres etapas y sus 18 revistas (ver gráfico 2).

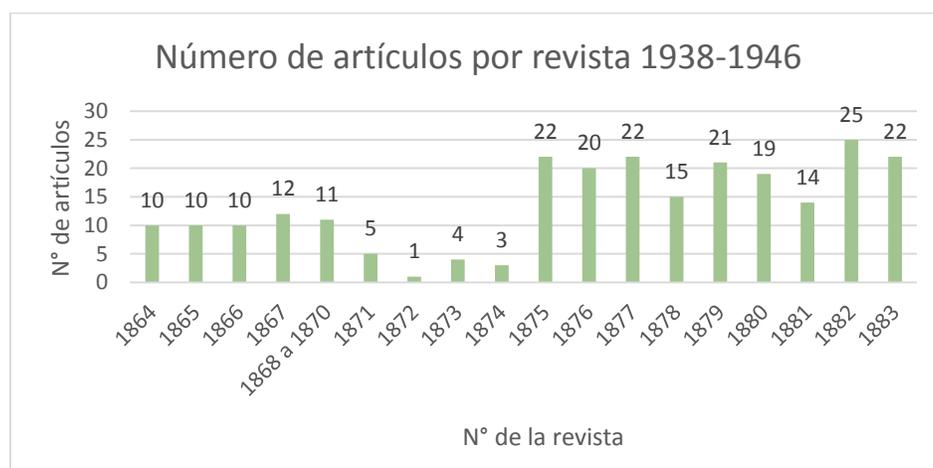
Gráfico 2 Número de artículos por etapas publicadas en la revista 1938- 1946



Fuente: elaboración con datos propios producto de la descripción.

En la primera etapa (6 revistas publicadas), los directores casi mantuvieron un promedio de 10 artículos por revista; en la segunda etapa (3 revistas publicadas) los artículos disminuyeron sustancialmente; mientras en la tercera etapa (9 revistas publicadas) se mantiene un promedio de 20 y 22 artículos por revista. Para cada uno de estos artículos se realizó un registro en la base de datos. En la Gráfica 3 puede observarse el número de artículos por revista.⁴⁶

Gráfico 3 Número de artículos publicados por revista 1938- 1946



Fuente: Fuente: elaboración con datos propios producto de la descripción.

⁴⁶ Para no confundir, a cada publicación dentro de la revista, así sea informes, actas, cuadros estadísticos, mapas, fotos, cuentos, etc., será contado como artículo al que se le asignó un registro.

2.4.1 Las portadas

Las portadas también sufrieron cambios significativos. En la primera fase de dirección, a cargo de Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco, la producción de los primeros volúmenes se hicieron con una portada muy sencilla, con color de fondo ocre o verde claro y textura acartonada, incluía información estrictamente necesaria como el nombre de la revista, fecha de publicación, número, lugar y la ilustración de una locomotora; en la parte inferior de la portada, y con una fuente mucho más pequeña la tarifa del servicio postal, datos de imprenta y el aviso que informa que la publicación se enviará gratuitamente a quien la solicite. Estas portadas estuvieron en las revistas número 1864, 1865, 1866, 1867 y 1868 a 1870 (ver ilustraciones 18 y 19).



Ilustración 18. Portada 1864 (1938).
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 19. Portada 1865 (1938).
Foto de la autora, 2018.

Lo primero que se encuentra al entrar de lleno en la revista es el encabezado, aunque el estilo cambia con los tres directores, todas comienzan con el nombre de la revista, fecha de publicación, número de revista y nombre del director (ver ilustración 20).

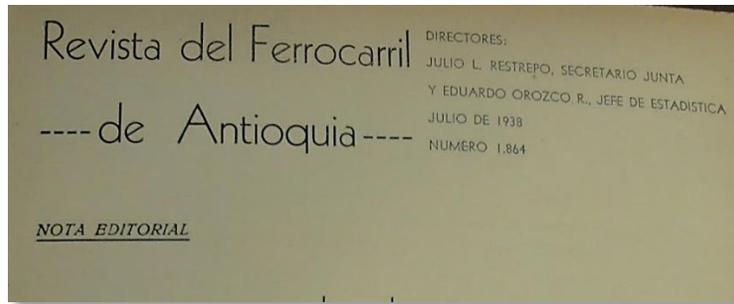


Ilustración 20. Encabezado de la primera página de las *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, 1864 (1938), dirigidas por Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco. Foto de la autora, 2018.

2.4.2 Primera etapa de la revista (1938 - 1940)

La primera *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, número 1864, comienza con una nota editorial de introducción, la autoría es de la Dirección y su objetivo es la presentación de la revista, comunicando que los artículos que se publicarán serán de temas sociales, científicos y comerciales. Es de recordar que este número pertenece a la primera etapa, dirigida por Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco.

En efecto, luego de la introducción de presentación de la revista, esta continua con una serie de artículos referentes en líneas generales a las características técnicas de las construcciones ferroviarias y de motores; además de todo lo relacionado con los rieles, las locomotoras, reglamentos de manejos y usos de estas; la historia, en fragmentos, del Ferrocarril de Antioquia, por ejemplo la unión de Divisiones, La Quiebra, contratos y compras; sobresalen los cuadros estadísticos por año de las Divisiones con sus respectivas cargas y situación financiera de la empresa; las actas de la Honorable Junta y, en menor medida, están los informes, planos, conferencias, y algunas observaciones de eventos sociales dentro de la empresa, como nombramientos, homenajes, reuniones y condolencias.

Este contenido es fiel a los números de revista 1864 a 1871, dirigidos por Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco, cumpliendo con lo dicho en la introducción de la primera revista, en que declara la publicación de temas científicos, sociales y comerciales.

Los autores que colaboran en estos números son: Ernesto Cadavid, R. J. Raigosa, Aníbal Jaramillo, Eduardo Orozco, Francisco Orrego Restrepo, Julio Bernal, Pablo Arango, Francisco Tobar, Rafael De la Calle, Guillermo Camacho, Eduardo Zalamea, Aurelio

Restrepo & Gustavo White, la Junta del Ferrocarril de Antioquia, la Dirección y el Editorial; sin embargo, los únicos que repiten artículos son: (ver cuadro7).

Cuadro 7 Relación de autor y número de artículos en la primera etapa

Autor	Número de artículos
Ernesto Cadavid	7
Eduardo Orozco	4
Sin autor	34
Un solo autor	13
TOTAL	58

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

La mayoría de los artículos de esta primera etapa de la revista, no tienen autoría, se trata de las secciones de estadística, los eventos sociales, las actas, la nota editorial y algunos informes.

A las revistas número 1871, perteneciente a la primera etapa y 1872 de la segunda etapa, se les añade dos especies de ruedas dentadas en la portada, el nombre de la revista es más grande, al igual que la ilustración, que sigue siendo de una locomotora, pero diferente a las anteriores y en un lugar más central de la portada, aunque conservando la misma información (ilustración 21).



Ilustración 21. Portada número 1872, agosto de 1941.
Foto de la autora, 2018.

2.4.3 Segunda etapa de la revista (1941 - 1942)

En la segunda etapa, las número 1873 y la 1874 son iguales a las anteriores, con la sola diferencia de color en la portada, la primera usa un verde de fondo y la segunda un amarillo más llamativo.

Después de las portadas (de la primera y segunda etapa) le seguía la información de la Junta del Ferrocarril (miembros, auditor, superintendente general, jefes de Departamento, abogado y secretario de Junta y Superintendencia) y el sumario, el cual dividía los artículos por secciones⁴⁷ (ver ilustración 24).

Los siguientes números de revista, pertenecientes a la segunda etapa, dirigidos solo por Julio Luis Restrepo, cambia no tanto la temática, pero sí la cantidad de artículos que, siendo muy extensos en contenido, son pocos por número de revista, por lo que no abarca todos los temas en una sola. Las estadísticas desaparecen, al igual que los artículos sobre la historia de la empresa, quedando con el siguiente contenido: la revista número 1872 solo contiene las actas que van desde la 98 a la 142 de los años 1941 a 1942; la revista número 1873 contiene actas que van desde la número 143 hasta la 166 de 1941, prosiguiendo con las actas 1 hasta la 17 de 1942, además contiene el reglamento del archivo del Ferrocarril de Antioquia y lo referente a las sanciones por accidentes; por último, la revista número 1874 contiene el reglamento general, instrucciones de mantenimiento y actas (ver cuadro 8).

Cuadro 8 Relación de artículos y páginas por revista en la segunda etapa

Número de revista	Páginas	Total de Artículos
1872	76	1
1873	88	4
1874	28	3

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

Los autores fueron: J.V. Ricaurte, Julio Luis Restrepo, Julio M. Restrepo y un artículo tomado de la revista *De abnegación, trabajo y disciplina*, cada uno con un solo artículo. Los otros cuatro no tienen autoría (ver cuadro 9).

⁴⁷ En algunas revistas, la información que viene después de la portada, se da de forma inversa, primero el sumario y luego lo referente a la Junta del Ferrocarril.

Cuadro 9 Relación de autores y artículos en la segunda etapa

Autoría	Nº de artículos
Sin autor	4
Un solo autor	4
TOTAL	8

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

El encabezado de la revista cambia ligeramente, pero conservando la misma información esencial como el nombre de la revista, el número, fecha y nombre de director (ver ilustración 22).

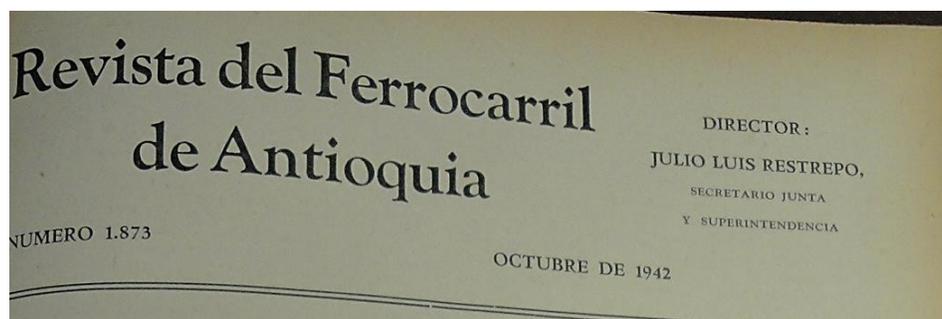


Ilustración 22. Encabezado de la primera página de las *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, 1873 (1942), dirigida por Julio Luis Restrepo. Foto de la autora, 2018.

2.4.4 Tercera etapa de la revista (1944 - 1946)

La tercera fase o etapa, es la del director Luis Millot, quien cambió radicalmente la portada al introducir colores más fuertes, aunque el material es también acartonado, la textura es ligeramente más suave, el diseño conserva el nombre de la revista en letras grandes y la fecha de publicación, pero la ilustración de una locomotora fue sustituida por una rueda de tren, además, se insertó una fotografía a blanco y negro que no es impresa sino superpuesta y pegada. En adelante todas las fotografías serían pegadas, sin fechar y a blanco y negro (ver ilustraciones 26, 27 y 28).

Después de la portada y el sumario hay otra especie de portada en papel blanco y liso con el nombre de la revista y el subtítulo de *Transportes– viajes – turismo* indicando al lector que las revistas tendrán en adelante estas nuevas secciones o temáticas (ver ilustración 23).



Ilustración 23. Subtítulo añadido, bajo la dirección de Luis Millot, 1875 (1944- 1945). Foto de la autora, 2018.

Luego está la información sobre la Administración del Ferrocarril de Antioquia, en lugar de la Junta del Ferrocarril, como se hizo anteriormente (ver ilustración 25). La revista número 1875, es la primera bajo la dirección de Luis Millot, tiene portada verde y una fotografía de la Escuela Nacional de Minas de Medellín (ver ilustración 26).

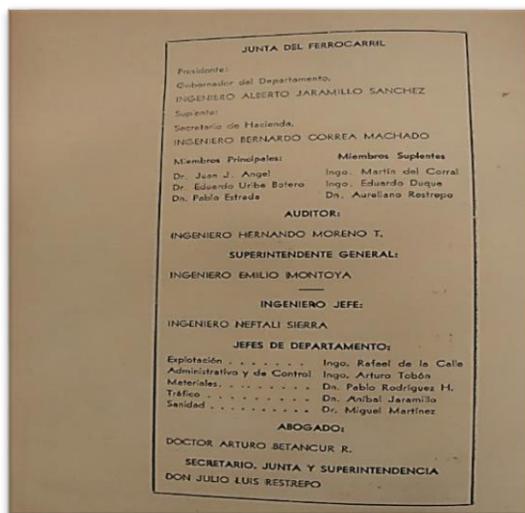


Ilustración 24. Junta del Ferrocarril de Antioquia, pertenecientes a la primera y segunda etapa 1864 (1938). Foto de la autora, 2018.

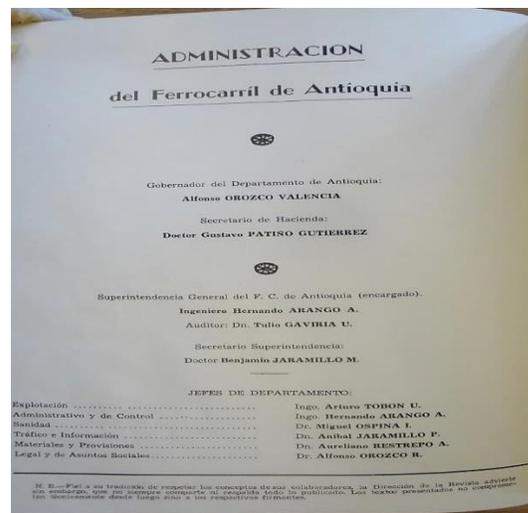


Ilustración 25. Administración del Ferrocarril de Antioquia. Perteneciente a la tercera etapa, 1875 (1944- 1945). Foto de la autora, 2018.

Es en esta tercera etapa con la dirección de Luis Millot, que se introduce el subtítulo *Transportes – Viajes – Turismo*, lo que da a entender que esta versión tendrá este nuevo

enfoque. Millot se encargó de la publicación de nueve revistas, las cuales arrojaron ciento ochenta registros; comenzando con la número 1875 y terminando con la 1883. El sumario de la 1875 a la 1880, está conformado únicamente por los nombres de los artículos, pero, a partir de la 1880, se agregó la separación por tres secciones, llamadas Transportes, Viajes y Turismo.

Su primera revista (1875), comienza con un artículo sin título ni autor y es el nombramiento del nuevo Superintendente; en adelante tocará temas más variados y aunque el número de páginas que utiliza son un poco menores a las revistas de las primeras direcciones, tiene el doble de artículos y en consecuencia de registros en la base de datos de descripción.

En esta etapa se dejaron de publicar las estadísticas y las actas, dando paso a temas sobre todo lo relacionado a la industria del transporte y la construcción, en especial la ferroviaria nacional y americana; la industria del turismo y descripciones geográficas; reseñas históricas del Ferrocarril de Antioquia; biografías y reconocimientos; temas de salud; desarrollo tecnológico, asuntos laborales, algunas anécdotas y relatos de viaje.

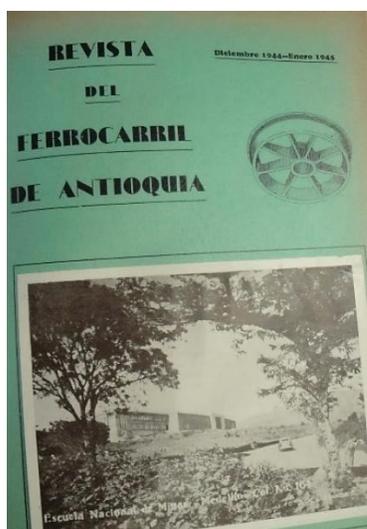


Ilustración 26. Portada de la primera revista dirigida por Luis Millot, 1875, diciembre de 1944 a enero de 1945. Foto de la autora, 2018.

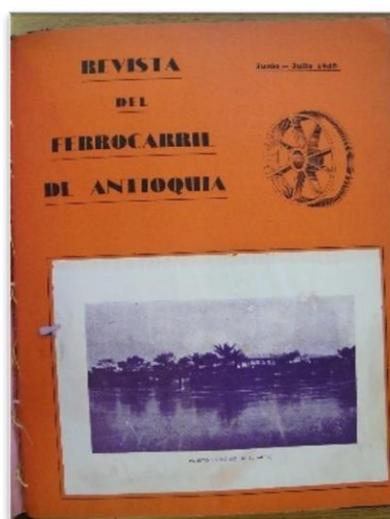


Ilustración 27. Portada número 1881 junio- julio de 1946. Foto de la autora, 2018.

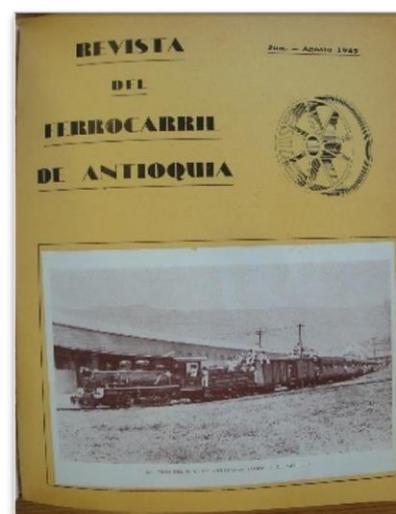


Ilustración 28. Portada número 1878 de junio a agosto de 1945. Foto de la autora, 2018.

Otro cambio fue el diseño del encabezado, aunque conservó la información esencial, como el nombre de la revista, fecha, número y nombre del director, agregó el subtítulo de

Transportes – Viajes – Turismo, además de ofrecer información acerca de la dirección, departamento de tráfico, apartado, teléfono y ciudad (ver ilustración 29).

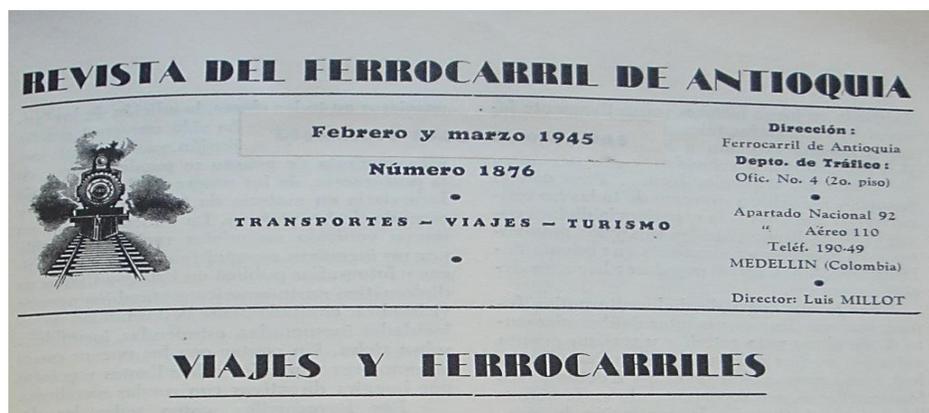


Ilustración 29. Encabezado de la primera página de las *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1876 (1945), dirigidas por Luis Millot.
Foto de la autora, 2018.

Hay unas constantes como los cuadros de distancias, horarios y tarifas de las líneas Medellín- Puerto Berrío-Alejandro López y el mapa de Colombia que muestra las líneas de los Ferrocarriles Nacionales (ver ilustraciones 30 y 31). Otra novedad es la inserción de fotografías a blanco y negro de lugares, paisajes y aspectos relacionados con los artículos (ver ilustraciones 32 y 33).

En total, 75 los autores que participan con artículos, con algunos personajes destacados, entre estos, Efe Gómez, Pedro Nel Gómez, Alejandro López, Germán Arciniegas, Mariano Ospina, Simón Bolívar y Gabriel Arango Mejía.

A diferencia de los otros autores, solo Ernesto Cadavid y Alberto Jaramillo Sánchez, tuvieron la oportunidad de participar para dos directores, Luis Millot y Julio Luis Restrepo.

Con frecuencia se publicaron artículos provenientes de otras fuentes, como revistas y boletines, algunas son: *Revista Railway age*, *El Centinela*, *Revista Prevención Inter Americana de Accidentes*, *Boletín de la Asociación Internacional Permanente*, *Boletín de la Contraloría General*, *Time. L. A.*, *Trad J.*, *Revista Acción Económica*, *Revista Turismo*, *Servicio MANAP*, *Revista Aurora*, *The Railway Engin*, *Revista Alma Mater*, *Consejo Interamericano*, *Revista Electrificación Ferroviaria*, *Revista Fortune*, *Revista Ingeniería Internacional*, *Galena Oil Corporation*, *Tres Equis*, *FF.CC de Ecuador*, *Jardy*, *Lulazar*,

Semanario El Guante, Progresos Técnicos en Material Ferroviario, Modern Transport, Prevención Interamericana de Accidentes, El Ingeniero, Unión Panamericana, Nuestro Libro de Oro.

Cuadro 10 Relación de autorías y número de artículos en la tercera etapa

Autoría	Artículos
Con autores	75
Sin autores	49
Otras fuentes	29
Autor o fuente repetida	17
Otros	10
TOTAL	180

Fuente: elaboración propia con datos de la descripción.

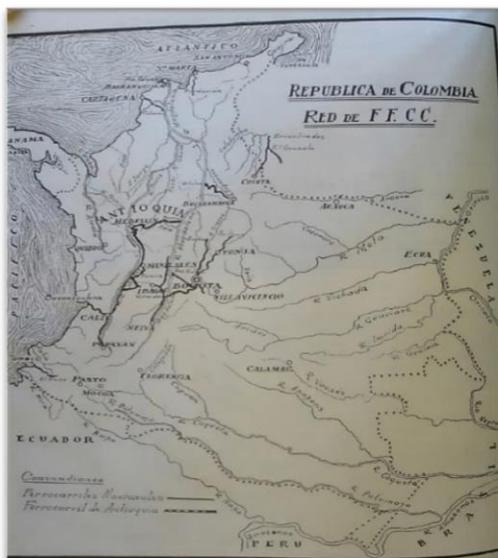


Ilustración 30. Mapa de Colombia que muestra la red de ferrocarriles, 1876 (1945). Foto de la autora, 2018.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA
DISTANCIAS, HORARIOS Y TARIFAS

I - LINEA MEDELLIN - PUERTO BERRIO

Hacia PUERTO BERRIO

Kms.	Día de la semana	Lun. y Mié.	Mier. y Sab.	Domi- cal	Domi- cal	Día de la semana	PRECIOS	
							1 ^a	2 ^a
Medellin	...	6-00	1-20	11-00	2-30	...	...	...
Barranquilla	41	...	...	...	...	...	0,50	0,20
Caldas	72	...	...	...	...	...	1,00	0,50
Caldas	80	...	...	...	...	...	1,00	0,50
Caldas	104	...	...	...	...	...	1,50	0,75
P. Berrio	184	...	...	...	...	...	2,50	1,25

Hacia MEDELLIN

Kms.	Día de la semana	Mar. y Dom.	Jue. y Dom.	Domi- cal	Domi- cal	Día de la semana	PRECIOS	
							1 ^a	2 ^a
P. Berrio	...	...	...	...	...	...	...	...
Caldas	39	...	...	...	...	...	0,50	0,20
Caldas	110	...	...	...	...	...	1,00	0,50
Barranquilla	122	...	...	...	...	...	1,00	0,50
Barranquilla	154	...	...	...	...	...	1,50	0,75
Medellin	184	...	...	...	...	...	2,50	1,25

II - LINEA MEDELLIN - ALEJANDRO LOPEZ

Hacia ALEJANDRO LOPEZ

Kilómetros	Pasajeros	Mista	Extra	PRECIOS	
				1 ^a	2 ^a
Medellin	...	...	...	...	...
Caldas	24	...	...	0,50	0,20
Alejandro López	114	...	...	1,00	0,50

Hacia MEDELLIN

Kilómetros	Pasajeros	Mista	Extra	PRECIOS	
				1 ^a	2 ^a
Alejandro López	...	...	...	...	...
Caldas	114	...	...	1,00	0,50
Medellin	144	...	...	1,50	0,75

Ilustración 31. Distancias, horarios y tarifas, 1876 (1945) Foto de la autora, 2018.



Ilustración 32. Fotografías en las revistas, 1878 (1945)
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 33. Fotografías en las revistas, 1876 (1945).
Foto de la autora, 2018.

En los 246 registros, de las 18 revistas que se procesaron, encontramos varios personajes de interés histórico, ya sea porque participaron como autores, porque fueron los protagonistas del artículo o porque simplemente se les menciona, ellos se mueven en ámbitos sociales, políticos y culturales, entre ellos:

Alberto Jaramillo Sánchez (Gobernador de Antioquia), Neftalí Sierra (ingeniero), Francisco Cisneros (ingeniero), Recaredo de Villa (presidente del estado soberano de Antioquia), Efe Gómez (escritor e ingeniero), Pedro Nel Gómez (pintor, escultor, ingeniero civil, arquitecto y urbanista), Alfredo Batemán (ingeniero), Gabriel Arango Mejía (escritor genealogista), José María Villa (ingeniero y matemático), Germán Arciniegas (historiador y político), Alberto Gómez Arango (cirujano), Mariano Ospina Pérez (presidente de Colombia 1946- 1950), Camilo C. Restrepo (ingeniero jefe del Ferrocarril de Antioquia y Gobernador de Antioquia), Alejandro López (ingeniero) y Simón Bolívar (Libertador). (Ver ilustraciones 34, 35 y 36)



Ilustración 34. Artículo dedicado a Alejandro López, 1881 (1946): 7 Foto de la autora, 2018.



Ilustración 35. Artículo escrito por Simón Bolívar, 1883 (1946): 37 Foto de la autora, 2018.



Ilustración 36. Artículo dedicado a Camilo C. Restrepo, 1883 (1946): 6 Foto de la autora, 2018.

2.5 Valoración histórica

Este apartado se propone determinar las líneas generales de investigación a las que puede aportar la revista *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, según los registros que se obtuvieron por cada una de ellas.

Anteriormente, se dijo que las primeras publicaciones dirigidas por Julio Luis Restrepo y Eduardo Orozco, habían tenido el propósito de comunicar temas sociales, científicos y comerciales y que esto, en efecto, se cumplió; pero, para completar el temario, se debe sumar el nuevo contenido que le dio a las revistas el director Luis Millot, quien añadió el subtítulo de *Transportes—Viajes—Turismo*.

La metodología consideró que, una vez terminada la matriz de descripción, se creara otra matriz paralela a esta, titulada Valoración histórica, diseñada para registrar cada subtema que pudiera aportar a líneas de investigación o a temas particulares. Entonces, por cada registro de la matriz de descripción se hizo otra descripción por subtemas. Terminado este proceso, se organiza de tal manera que comience con los temas que más registros presentaron hasta llegar a los de menor número de registros.

Unión de las matrices.

Z	AA	AB	AC	AD	
Nombre de historiador	Fecha de descripción	Subtema 1 Turismo 29	Subtema 2 Personajes destacados 26	Subtema 3 Asuntos sociales y de personal 24	Subtema 4 Otros
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.08		Muerte de Alejandro López	Nombramientos, traslados, renunciaciones, contratos, empleos, indemnizaciones, ju	
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.08				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.08				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.13			Nombramientos, traslados, renunciaciones, contratos, empleos, indemnizaciones, ju	
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.13			Nombramientos, traslados, renunciaciones, contratos, empleos, indemnizaciones, ju	
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.13				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.13			Sanciones y pagos por reparación a los responsables de accidentes por descar	
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.13				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.19				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.19				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.19			Nombramientos, indemnizaciones, jubilaciones, vacaciones, licencias, gratifica	
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.25				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.25				
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.25		Vida y recorrido político de Recaredo de Villa		
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.25		Escrito de Efe Gómez en memoria de Francisco Cisneros		
Gaviria Álvarez, Marisol	2019.04.25	Características generales de Antioquia			

Ilustración 37. Fuente: foto de la autora, 2020.

A medida que se fueron definiendo los temas y los subtemas de cada artículo, se fue creando la sección; la matriz finalmente quedó dividida en 17 temas y una columna para *otros*, destinada para los registros que no presentaban reiteraciones.

Después de analizar la información procesada y tener en cuenta los objetivos de la revista que se expusieron en la introducción de la primera publicación número 1864 de 1938, donde se explica que se publicarán artículos de interés social, científicos y comerciales, y el subtítulo introducido por Luis Millot a partir de la revista 1875, *Transportes–Viajes–Turismo*, se decide agrupar los subtemas en estas categorías iniciales para conservar el orden, quedando así:

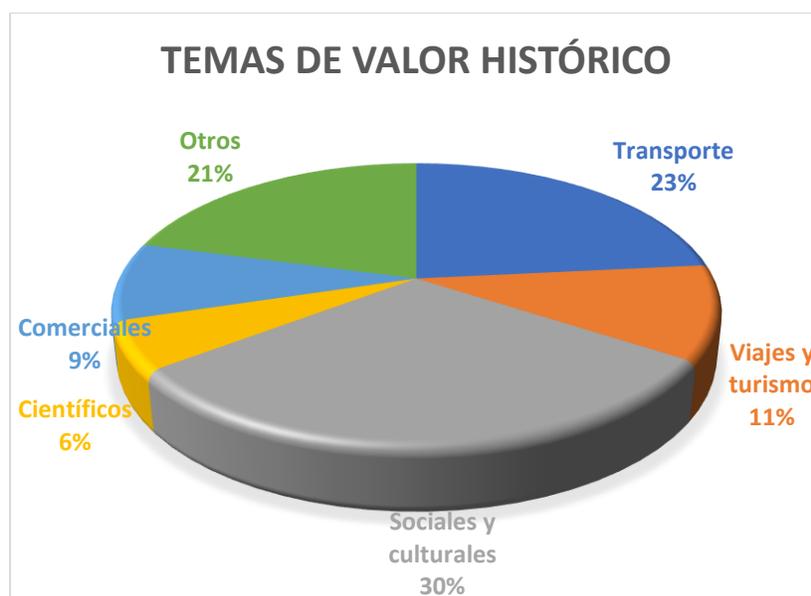
Cuadro 11 Temas y subtemas de la valoración histórica

Tema	Subtema	Total
Transporte	Transporte	24
	Ferrocarriles americanos	16
	Vías y estructuras	8
	El transporte y la guerra	6
	Carretera Panamericana	5
	Troncal de occidente	4
	TOTAL	63
Viajes y turismo	Turismo	29
	TOTAL	29
Sociedad, cultura, literatura y anécdotas	Personajes destacados	26
	Asuntos sociales y de personal del FFAA	24
	Cuentos relatos y anécdotas	15

	Historia del Ferrocarril de Antioquia	9
	Salud	5
	Duelos	3
	TOTAL	82
Científicos	Aspectos técnicos del Ferrocarril de Antioquia	8
	Locomotoras	7
	TOTAL	15
Comerciales y contables	Contabilidad y estadística del FFAA	18
	Superintendencia	6
	TOTAL	24
TOTAL		213

Fuente: elaboración propia con datos de la valoración histórica.

Gráfico 4 Temas de valoración histórico identificados en las revistas



Fuente: elaboración con datos propios producto de la valoración histórica.

2.5.1 Transporte

El transporte constituye todo lo relacionado a la aplicación de la ciencia y la tecnología en la industria ferroviaria y automotor, se reflejan aspectos como: la velocidad y frecuencia del transporte; el papel del ferrocarril y su crecimiento en el contexto de los nuevos sistemas de transporte; la organización y funciones del Departamento de tráfico; estado del desarrollo en la red ferroviaria en Colombia según la Contraloría General; la llegada al país

de los viajes aéreos y la idea de fundar una filial de aviación comercial entre todas las entidades ferroviarias del país; la libertad del transporte en Antioquia; la opinión del Gobernador de Antioquia sobre los problemas de transportes nacionales (fluviales, aéreos), particularmente de los ferrocarriles (Alberto Jaramillo Sánchez); el impacto económico que generan las empresas transportadoras en el país; y la relación del transporte con el turismo y el Estado.

La *Revista del Ferrocarril de Antioquia*, no solo informa sobre su ferrocarril, sino que da luces sobre lo que está pasando en América con este medio de transporte, presenta algunos apuntes sobre el aumento de la seguridad en los ferrocarriles americanos desde la Primera Guerra Mundial y ventajas de los futuros súper ferrocarriles; el estado de la línea férrea de Bolivia y el proyecto de vía ferroviaria que lo comunique con Brasil; los medios de transporte marítimos en Estados Unidos y cómo se complementa con los ferrocarriles. La construcción de las vías, obras y estructuras vitales para el buen manejo del ferrocarril, abarca asuntos como los tecnicismos e importancia sobre la construcción de la variante de Pavas y los aspectos económicos de ella, las construcciones y condiciones técnicas generales del ferrocarril, puentes, carreteras y viaductos con sus respectivos costos y sostenimiento, mejoras públicas y asuntos locales como la ampliación de la calle San Juan.

Teniendo en cuenta que la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* fue publicada entre 1938 y finales de 1946, cuando se desarrolla la Segunda Guerra Mundial, estas reflejan un poco el impacto del conflicto en el país y el mundo, por eso publica algunos artículos en los que se destaca la importancia de la industria del transporte y su relación con la guerra; los efectos de esta sobre el turismo; el aumento del uso de este transporte durante la guerra; el protagonismo de los buques estadounidenses "Texas" y "Lakehursts", llamados trenes marítimos en la guerra como aliados, llevando refuerzos bélicos a Inglaterra y Normandía, además del transporte y la economía nacional después de la guerra.

La perspectiva del Ferrocarril de Antioquia sobre la Troncal de occidente, expone los cálculos de habitantes, banca, costos, tráfico, tarifas, productos y la necesidad de conectar con Nariño, junto con los beneficios económicos y sociales de la construcción.

Con el tema de las vías, está la carretera Panamericana como arteria del comercio y las relaciones históricas de la unión de los países americanos a través de esta y su relación

con las carreteras de Colombia en 1946 y, por último, la entrevista al ingeniero jefe de las Carreteras Nacionales, Camilo Ospina, sobre el estudio para completar las vías de comunicación que unan a Panamá con Medellín, Buenaventura y Cali.

2.5.2 Turismo

El turismo presenta todo lo relacionado a la descripción de paisajes, las características generales de Antioquia como su posición geográfica, límites, extensión, topografía, hidrografía, zonas climáticas, población, ocupación y vías de comunicación; los beneficios del progreso turístico de Antioquia a través de las vías ferroviarias, mencionando las principales características de la época y las tarifas de excursión; algunos consejos para impulsar el turismo nacional, aprovechando el bloqueo internacional por la guerra; lugares turísticos de Medellín y otros municipios, ciudades o subregiones (Ciudad de Antioquia, Rionegro, Sonsón, Santa Rosa de Osos, Yarumal, Santa Bárbara, Porce, Suroeste y Nordeste de Antioquia, túnel de La Quebra, el puente de Occidente, Cúcuta, Puerto López, Cali, Bucaramanga y Restrepo); resalta la importancia del fomento turístico y su crecimiento a nivel nacional e internacional en pro del comercio y su relación con el ferrocarril; el fomento e impacto económico del turismo en Colombia; una entrevista al jefe de la Oficina Nacional de Turismo, por último, se encuentra gran variedad de fotografías que fomentan el turismo en Antioquia, Colombia y Latinoamérica.

La *Revista del Ferrocarril* también ofrece una mirada del turismo a nivel suramericano cuando presenta la Comisión Organizadora del Congreso Nacional del Turismo en Argentina, da cuenta de la importancia turística de sus ferrocarriles, caminos, alojamiento y su organización; publica reseñas históricas de los Ferrocarriles de Chile y Ecuador, sus usos, comercio, atracciones turísticas y otras características generales.

2.5.3 Sociedad, cultura, literatura y anécdotas

Aquí se presenta información relacionada con personajes que hicieron historia, por lo que se puede encontrar asuntos variados: la biografía y condolencias del doctor Emiliano Henao, Efe Gómez y Alejandro López por parte del Ferrocarril de Antioquia; vida y recorrido

político de Recaredo de Villa; un escrito de Efe Gómez en memoria de Francisco Cisneros; la opinión de Pedro Nel Gómez sobre la creación de la Ciudad Universitaria; las conclusiones de las tesis de Alejandro López; una breve historia de la llegada de los contratistas José Antonio Céspedes y Francisco Javier Cisneros, con la noticia del contrato para la construcción del ferrocarril al Magdalena, a través de las publicaciones del periódico *El Heraldito*; historia de la muerte del capitán Campillo en 1910; historia del préstamo de doña Mercedes Córdoba a Francisco Cisneros y al F.C de Antioquia para iniciar las construcciones en 1874; la biografía de José María Villa y la reproducción gráfica de los dibujos de los puentes de La Pintada y el puente de Occidente para complementar una referencia hecha por Camilo Ospina, sobre los puentes que necesita el departamento de Antioquia; biografía y reconocimiento de la vida laboral dentro del F.C. de Antioquia del ingeniero Germán Uribe Hoyos, José de la Cruz Arbeláez, Pablo Pérez Uribe, Juan de Dios Vásquez de la C., Alejandro López y de Eduardo Moreno Bouhot; un cuento sobre los pensamientos de un maquinista antes de su muerte escrito por Efe Gómez; reconocimiento a los méritos de Camilo Restrepo, especialmente como gobernador de Antioquia y la recopilación de sus consejos.

En algunas ocasiones se pueden encontrar lecturas que, estando relacionadas con el tema de los ferrocarriles, son un descanso y entretenimiento, estos son los artículos dedicados a cuentos, relatos, anécdotas o historias, como el cuento para niños sobre la salvación de un siniestro de la locomotora 449 del ferrocarril de Pensilvania por una mariposa; la historia del tren Saint-Guilles, llamado "el tren de los espantos" que se dirigía a Alemania con presos políticos; el relato del ingeniero (maquinista) Jesús García que dio su vida para salvar el pueblo de Nacozari, México, llevándose lejos un tren cargado de dinamita a punto de explotar; la anécdota de un viaje hecho a una colonia llamada Long Year en Noruega; la anécdota de un viaje que el autor, B. Rojas Carrila, hace a Puerto López, para pescar con dinamita y anzuelo; las notas de viaje en las que se describe las fortalezas y necesidades de Puerto López; una descripción de la impresión que tuvo Luciano Pulgar al conocer la piedra del Peñol; descripción literaria de los caminos de Bucaramanga por Germán Arciniegas y el relato literario del sueño de Simón Bolívar cuando llega al Chimborazo.

En aspectos sociales vale destacar los duelos y condolencias por el doctor Emiliano Henao; Pastor Montoya; Víctor Ríos, trabajador del Ferrocarril de Antioquia y el niño José Luis, hijo del empleado Gabriel Domínguez; el empleado Joaquín Emilio Arias y por Efe Gómez.

2.5.4 Personal de la empresa

Los asuntos del personal de la empresa es otro interés de la *Revista*, expone temas como nombramientos y renunciaciones de empleados por departamentos; pago de jornales a los empleados y beneficios laborales; creación de puestos de trabajo y traslados; beneficios laborales (jubilaciones, seguro de vida, becas, escuela de minas, jornales, raciones, sueldos); observaciones sobre la falta de legislación para la fijación del salario mínimo razonable en relación con el costo de vida; aumento de sueldo a empleados; informes de las cooperativas ferroviarias de Antioquia y de empleados del F.C de Antioquia; resumen de las actividades de la Asociación de Empleados del F.C de Antioquia; pliego de peticiones y cumplimiento de este; la creación de una cooperativa para los empleados; fundación del periódico *Asociación*; comentarios sobre el Sindicato Industrial de Trabajadores del Ferrocarril y la huelga de 1934; pliego de peticiones de la Asociación de Empleados del Ferrocarril y del Sindicato Industrial de Trabajadores del Ferrocarril en 1938; sanciones y pagos por reparación a los responsables de accidentes por descarrilamientos, choques y daños, el promedio mensual del número de trabajadores que figuró en las listas de pago.

La Revista muestra en una serie de artículos o notas, preocupación por las condiciones de vida de los empleados del Ferrocarril, verbigracia, entrenamiento y adiestramiento a los empleados (por ejemplo, las características que debe tener un buen encargado de sección, cómo tratar al público, metas y medios de alcanzar las buenas condiciones, la moral del empleado y su conducta); causas principales y métodos preventivos de atropellamiento de operarios; ejemplos de accidentes de operarios ferroviarios; la dotación de hornos a las familias de los trabajadores del Ferrocarril de Antioquia; beneficios de educar aprendices dentro de las escuelas propias de las industrias; servicios y labores de la Cooperativa de Trabajadores del F. C de Antioquia y su capital; consejos de seguridad para la prevención de

accidentes industriales y la entrevista al gerente de la Cooperativa de empleados del F. C. de Antioquia, Jorge Álvarez, en la que habla sobre los beneficios y servicios de la Cooperativa.

Se contemplan algunas reseñas históricas sobre el Ferrocarril de Antioquia, el contrato celebrado con Francisco Javier Cisneros en 1879; la compra del Ferrocarril de Amagá y su unión con la Primera División del Ferrocarril de Antioquia; la solución al problema del paso de La Quiebra.

Vale la pena resaltar un recorrido histórico del F.C de Antioquia desde 1923: la sequía del río Magdalena en 1926; el contrato para crear el túnel de La Quiebra, en relación a la “danza de los millones”; la crisis fiscal económica que llevó la suspensión de las obras en 1928; el periodo de resurgimiento con la construcción de la línea férrea de Jericó hacia La Pintada y el fuerte invierno que perjudicó los trabajos de la empresa en 1937.

Poco se trata del tema salud, sin embargo, en 1938 se publica un muy completo informe del Jefe de Sanidad, donde se hace mención a la construcción y reparación de obras para contribuir a la mejora de la sanidad. Contiene cuadros con el resumen de las labores efectuadas por los médicos en la línea; los trabajos llevados a cabo en los puestos de socorro del taller de Bello y del taller de Puerto Berrío; el movimiento de enfermos en el hospital Central; como también el movimiento de familiares de trabajadores y particulares asistidos en él, las entradas y detalle de trabajos mensuales; morbilidad y mortalidad; morbilidad por paludismo; enfermedades tratadas; frecuencia y variedades de parasitismo intestinal e intervenciones quirúrgicas en el hospital Central; trabajadores del F.C de Antioquia indemnizados por accidentes de trabajo, por enfermedad, accidentes de trabajo con muertes de particulares; defunciones de hospitalizados; muerte de trabajadores en la línea; gastos y costos por enfermos por día; gastos de sanidad. Del hospital Satapia se puede encontrar: movimiento de enfermos, entradas, enfermedades tratadas, gastos, defunciones de hospitalizados y costo mensual en el hospital por enfermo-día, este hospital fue trasladado a Ceilán ese mismo año, funcionando con el nombre de hospital Emiliano Henao. También se destaca la preocupación de la sífilis dentro de los trabajadores del Ferrocarril de Antioquia y ciudadanos en general; la carencia del sistema de salud en Antioquia y Colombia; la cultura sobre las “enfermedades secretas” (hoy se conocen como enfermedades de transmisión sexual) en Antioquia y el desconocimiento de ellas; la enfermedad del paludismo y cómo

prevenirlo y la conferencia sobre la importancia de la ética profesional, puntos indispensables de la deontología y las cualidades que debe tener el médico.

2.5.5 Científicos y técnicos

Por supuesto, hay espacio para las consideraciones técnicas del ferrocarril donde se abordan temas generales sobre la capacidad y proveniencia de los carros de carga y de pasajeros; las relaciones técnicas de los carros, vigas, troques, frenos, llantas, juntas, durmientes, rieles, y carrocerías, además de las instrucciones de mantenimiento; el método racional utilizado y propuesto por el ingeniero Ignacio Piñeros Suárez para trazar una vía férrea y un informe de la Junta Técnica de Ingenieros.

Contiene artículos con la información de la llegada y uso de las primeras locomotoras al Ferrocarril de Antioquia; las características de los tipos de locomotoras usadas; las relaciones técnicas de estas con las curvas, las ruedas y los rieles; las propiedades de las diferentes locomotoras y su relación de capacidad con las pendientes de la línea; cualidades y usos de las diferentes locomotoras para carga y pasajeros según sus especificaciones técnicas; las fábricas que han prestado su servicio de venta de locomotoras al Ferrocarril de Antioquia y el reglamento de inspección de estas.

2.5.6 Comerciales y contables

La contabilidad y estadística está compuesta de informes a la empresa de su estado financiero, gráficos y cuadros que informan sobre: productos por estaciones (pasajeros, carga y ganado); movimiento de carga por estaciones; clasificación de la carga transportada; movimiento de pasajeros por estaciones; gastos en expedición y transporte; gastos de sostenimiento de la vía y estructuras; gastos en sostenimiento del equipo; resumen de gastos de explotación; costos de vida y salario; tráfico y kilometraje; materiales importados y comprados en el país en 1938; productos transportados por el Ferrocarril de Antioquia y su costo en 1943; informe al señor Gobernador sobre las diversas fases de explotación del ferrocarril y sus operaciones anexas (carga, pasajeros, Gobernador del departamento correspondiente a las labores de la empresa durante el año 1945; productos transportados en 1945 por toneladas (de agricultura, animales, forestales, minas y manufacturados), valor y distribución de gastos del ferrocarril en la prestación de servicios en 1945.

La Superintendencia, como ente mayor de inspección y vigilancia, aparece en páginas distribuidas en todos los números de las revistas sobre asuntos conexos a la reelección del superintendente del Ferrocarril de Antioquia Emiliano Montoya, el homenaje al Dr. Gabriel Hernández por sus servicios como Superintendente, la facultad que se le da al Superintendente general para sancionar a los trabajadores responsables de los accidentes, el nombramiento de Ricardo de la Cuesta como superintendente y retiro de Julio M. Restrepo, el informe del superintendente Alejandro Hoyos Sierra en 1945, y la presentación del nuevo superintendente general del Ferrocarril de Antioquia, Luis Alfonso Correa en 1946.

Si bien son solo 18 *Revistas del Ferrocarril de Antioquia* publicadas entre 1938 y 1946, los artículos y temas que contienen no solo ilustran parte de las actividades y accionar de la empresa del Ferrocarril, su sentido social, cultural, científico y humano, sino que ofrecen en su conjunto una idea de la mentalidad empresarial que se formó y forjó en el Ferrocarril y de paso dejó una fuente para la historia de la empresa y Antioquia.

Por otro lado, expone el contexto de Antioquia y de la Colombia en eso años y su preocupación por la unión de las regiones del país a través de vías, puentes y el naciente turismo.

Además de la variedad e importancia temática que nos ofrece la revista, es de resaltar el buen estado en que ellas se encuentran, gracias a las labores y condiciones que ofrece el AHA, permitiendo su consulta para alimentar el conocimiento a través de ellas sobre, tal vez, el proyecto más importante de Antioquia desde su ejecución hasta la venta a Ferrocarriles Nacionales.

3 Capítulo III. Turismo y Nación en la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1938- 1946

Cada habitante del planeta, por lo menos dentro de ciertos límites de edad, debería disfrutar del derecho natural de trasladarse gratuitamente o a muy poco costo de un extremo a otro del mundo. Tal cosa no deberá mirarse como un suplemento de la educación, sino como parte inalienable del destino individual y consecuencia de la vida misma, recorrer caminos, recorrerlos a pie y sentarse delante de los paisajes y perderse en los vericuetos de ciudades complicadas y remotas.

Eduardo Recavarren Ulloa.⁴⁸

El turismo como organización empresarial y campo normativo en Colombia y Antioquia es relativamente nuevo. En la segunda y tercera década del siglo XX algunos visionarios empezaron a explorarlo como actividad económica pero también con interés cultural y como una forma de construir identidad y Nación. Este es el caso de la empresa Ferrocarril de Antioquia que, no obstante, la poca normatividad existente entonces, emprendieron la difusión del turismo como una estrategia más para promocionar el ferrocarril como medio de transporte. En este apartado se afirma que la empresa Ferrocarril de Antioquia, en su órgano de difusión la *Revista Ferrocarril de Antioquia*, entre 1938 y 1946, se constituyó como pionera del turismo en Colombia y Antioquia con la publicación de una serie de artículos dedicados al turismo, demostrando la importancia de esta industria en ciernes.

La evolución de los medios de transporte es uno de los principales factores que ayudó al crecimiento del turismo, no solo en Colombia sino a nivel mundial, existe evidencia histórica que demuestra el interés del hombre si no por el placer de viajar y el interés cultural, propiamente, sí por conquista, motivaciones religiosas (las peregrinaciones), la exploración geográfica y los viajes de reconocimiento etnográfico. La aristocracia viajaba para enriquecer su cultura, en el siglo XVII, Inglaterra vio crecer el flujo de personas que acudían a sus centros termales por fines curativos y recreación; en el siglo XVIII ocurrió lo mismo con las

⁴⁸ Eduardo Recavarren Ulloa, “El turismo a través de los tiempos”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1878 (1945): 36.

playas y el agua del mar a la que creían curativa, motivando el viaje a las costas y en el siglo XIX se forma el Gran Tour de las élites británicas⁴⁹.

En el periodo de 1938 a 1946, el ferrocarril, como en el siglo XIX, todavía era visto como la gran obra precursora de la modernización, el progreso y la economía, en este marco el turismo empezó a ocupar un lugar, que por el carácter que le otorgan a este, en algunos de los artículos de la revista, aparece asociado a la idea de Nación en tanto elemento cohesionador y de reconocimiento de los pueblos y su cultura. Es así como el transporte, las carreteras, el alojamiento de viajeros, la población, la economía y la cultura, entre otros aspectos, se articulan a la idea del turismo.

3.1 Contexto histórico de la Revista del Ferrocarril de Antioquia

En 1930 en Colombia terminó el largo periodo de la hegemonía del Partido Conservador, y el poder político fue asumido por los liberales, dando inicio al periodo de *La República Liberal*⁵⁰ o *Segunda República Liberal*⁵¹ en la que los gobiernos liberales intentaron “reestructurar el Estado bajo una figura de modernización y proteccionismo” que estaba en auge en Estados Unidos.⁵² Esta década estuvo precedida por el mandato de Enrique Olaya Herrera, elegido presidente para el periodo de 1930 a 1934, con el que se inició el retorno de los liberales al poder luego de 45 años del predominio conservador con excepción del periodo de 1909 a 1914. Olaya Herrera gobernó influido por la doctrina del “buen vecino” promulgada por Franklin Roosevelt quien expresaba “una doctrina liberal mesurada a través de una ideología proteccionista e intervencionista”.⁵³ Olaya Herrera heredó importantes obras en el ámbito de los servicios públicos y las comunicaciones, financiadas, en parte, con

⁴⁹ Ana Moreno Garrido, “Historia del turismo: una investigación necesaria”, *Turismo y sostenibilidad: V jornadas de investigación en turismo*, (2012): 112.

⁵⁰ Oscar Fernando Martínez Herrera, *Colombia, el paradigma de la transformación política de 1930 a 1946. La política inclusiva de “La revolución en marcha”*, en *la República liberal*, 2013.
<file:///D:/Downloads/Dialnet-ColombiaElParadigmaDeLaTransformacionPoliticaDe193-5123779.pdf> (28/11/2020): 337.

⁵¹ Óliver Mora Toscano, “Los dos gobiernos de Alfonso López Pumarejo: estado y reformas económicas y sociales en Colombia (1934- 1938, 1942- 1945)”, *Apuntes del CENES* (2010): 155
<file:///D:/Downloads/Dialnet-LosDosGobiernosDeAlfonsoLopezPumarejo-3620959.pdf> (28/11/2020).

⁵² Martínez Herrera, 337.

⁵³ Martínez Herrera, 340.

la indemnización hecha por parte del gobierno de Estados Unidos a Colombia por la pérdida de Panamá.⁵⁴

En 1934 comenzó el periodo presidencial de Alfonso López Pumarejo quien gobernó en Colombia durante los periodos, 1934 a 1938 llamado “la revolución en marcha” y 1942 a 1945. Su gobierno estuvo marcado por transformaciones sociales, económicas y políticas que “buscaban darles vía libre a posturas liberales democráticas inspiradas en el intervencionismo estatal de regulación pública, propuesto por John Keynes en Estados Unidos”.⁵⁵ La intencionalidad de este gobierno era crear una serie de reformas en el ámbito agrario, tributario, judicial, educativo, laboral y de política internacional que permitieran la creación de un Estado intervencionista, orientando la vida económica e intermediar en los conflictos entre las clases sociales y laborales.

Entre sus reformas, quizás las que más pudieron impactar el sector de los trabajadores del Ferrocarril fue el estímulo y legalización del movimiento sindicalista creando la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC) bajo parámetros que permitiera su regulación por parte del Estado e intentó estabilizar las relaciones obrero- patronales, favoreciendo el mejoramiento de la capacidad adquisitiva de los trabajadores al estimular “la ampliación del consumo y del mercado interno, creando así las condiciones para el crecimiento de la industria y la producción nacional”⁵⁶; además, implementó la jornada laboral de ocho horas, el establecimiento del salario mínimo, el pago de las horas extras, impidió el pago del salario en especie, creó las indemnizaciones, el derecho de jubilación vitalicia, el derecho a vacaciones anuales remuneradas por quince días, entre muchas otras reformas establecidas en la Ley 6 de 1945, vacaciones que podían ser propicias para el viaje de placer

Debido a la Segunda Guerra Mundial, se redujo el comercio internacional, bajó el crecimiento económico y se limitaron las importaciones, perjudicando la inversión en

⁵⁴ Adolfo Meisel Roca, “Cuadernos de historia económica y empresarial”, *Banco de la República, centro de estudios económicos regionales*, (2014): 6.

https://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_34.pdf (01/12/2020).

⁵⁵ Martínez Herrera, 341.

⁵⁶ Óliver Mora Toscano, “La reforma laboral implementada durante el segundo gobierno de Alfonso López Pumarejo”, *Apuntes del CENES*, (2016): 120. <http://www.scielo.org.co/pdf/cenes/v35n61/v35n61a05.pdf> (26/11/2020).

infraestructura pública, en especial, la de materiales de transporte para los ferrocarriles, ya que la mayoría eran importados. No obstante, la década de 1920 había permitido un desarrollo notable en materia de vías y comunicaciones.

En 1923 llegó a Bogotá Edwin W. Kemmerer, profesor de la Universidad de Princeton, experto en economía y reformas financieras, contratado por el gobierno colombiano. Con sus recomendaciones se “organizó un banco central independiente, se adoptó del patrón oro, se emitió una nueva ley bancaria, entre otras reformas”⁵⁷. Estas reformas permitieron el incremento de préstamos extranjeros, a su vez, Colombia recibió la indemnización por la pérdida de Panamá. Estos recursos se invirtieron en obras relacionadas al transporte como carreteras, puentes y ferrocarriles.

El desarrollo tecnológico representado por la construcción de líneas férreas, tuvo una relación recíproca con el crecimiento económico, que permitió la rápida expansión de las exportaciones del café durante la primera mitad del siglo XX, según Meisel Roca, “En 1920 las exportaciones de café representaron el 51,2% de las exportaciones totales; para 1950 esa participación había aumentado al 77,8%.”⁵⁸ Lo que le permitió al gobierno pagar la deuda externa del país, abriendo la posibilidad de acceso a los préstamos extranjeros⁵⁹. A pesar de que en la década de 1930 el precio del café había tenido una baja y se mantuvo así en ese periodo, se recuperó para 1940.

3.2 La idea del turismo y su definición

En 1942 W. Hunziker y K. Krapf, presentaron una de las primeras definiciones de turismo, entendido como “la suma de fenómenos y de relaciones que surgen de los viajes y de las estancias de los no residentes, en tanto en cuanto no están ligados a una residencia permanente ni a una actividad remunerada.”⁶⁰ Posteriormente surgieron variadas definiciones, para finalmente llegar a la adoptada por la Organización Mundial del Turismo (OMT), que recoge y agrupa los principales aspectos de las definiciones de turismo.

⁵⁷ Meisel Roca, 6.

⁵⁸ Meisel Roca, 2.

⁵⁹ Meisel Roca, 3.

⁶⁰ OMT Organización Mundial del Turismo, *Introducción al turismo*, <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf> (01/10/2020): 45.

La OMT fue creada en 1974 con el propósito de promover el turismo, y consideró el turismo como “un fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales o de negocios.”⁶¹ Pero a partir de 1994 lo definió como “las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros.”⁶²

3.3 Surgimiento del turismo internacional

Desde momentos inmemorables, la humanidad ha viajado por el mundo por motivos religiosos, bélicos, culturales o comerciales. Eduardo Recavarren Ulloa en el artículo “El turismo a través de los tiempos”,⁶³ hace un recorrido histórico sobre los viajes y el turismo a nivel mundial; parte de reconocer a los fenicios y cartagineses como excelentes navegantes y les atribuye la primera aparición de los hoteles pagos por parte de los hebreos. Su mirada retrospectiva abarca la red de rutas de los romanos o «Caminos del César» que eran vías constituidas por hoteles imperiales y la empresa de las cruzadas. Identifica a Cristóbal Colón como un precursor que descubre nuevos campos de atracción para el turista. De acuerdo con este autor, con Colón se inició la era de los grandes descubrimientos, la creación de múltiples puertos, surgieron cada vez rutas más grandes y complejas que ayudaron a establecer negocios, pero también se abrió paso al saber, los artistas empezaron a desplazarse, había ansias de conocimientos y se afianzó la ciencia. Así, se inició y perfiló el sentido orientador del turista, ávidos de las emociones, de las enseñanzas, del conocimiento y por supuesto del comercio en otras latitudes.

Pero fue Thomas Cook, un predicador de la Biblia en Inglaterra en 1841, quien creó una forma de turismo para los trabajadores que no sabían qué hacer con su tiempo libre, más allá de emborracharse y causar desorden. Para cambiar este comportamiento, a Thomas Cook se le ocurrió que podía llevar a un grupo de personas (570) a un viaje de un día, desde Leicester hasta Loughborough en el ferrocarril, con todos los servicios para asistir a un

⁶¹ Organización Mundial del Turismo, *Glosario de términos de turismo*, <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos> (14/09/2020).

⁶² OMT, Organización Mundial de la Salud, *Introducción al turismo*, file:///D:/Downloads/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf (01/10/2020): 45.

⁶³ Eduardo Recavarren Ulloa, “El turismo a través de los tiempos”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1878 (1945): 36.

congreso; su objetivo era que disminuyera el consumo de alcohol mientras se educaban. Después de este primer viaje, el proyecto siguió creciendo, llevando gente de una ciudad a otra o a diferentes países, aprovechando los medios de transporte disponibles de la época y de los lugares. Jorge Bonilla, plantea que esta fue la primera vez que se usó el transporte con esa finalidad, y creó “la primera agencia de viajes, que además empezó a editar las primeras guías impresas para motivar a los turistas.”⁶⁴

A medida que la costumbre de viajar se fue expandiendo, también fue creciendo el comercio y el establecimiento de casonas de hospedaje para los viajeros o visitantes, construcciones que, en su mayoría, fueron creadas al lado de puertos, estaciones de tren, santuarios, orillas de caminos concurridos, no solo era cuestión de hospedaje sino de ofrecer el servicio de alimentación.

3.4 Breve desarrollo del turismo en Colombia

La promoción del turismo a nivel internacional llevó a la creación de organismos especiales dedicados a su fomento en Colombia, en 1945 ya existía “la sección de Turismo del Ministerio de la Economía Nacional”⁶⁵ que tenía un boletín especial llamado *Turismo*, del cual la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* retomó y publicó algunos de sus artículos. Estos exaltan la belleza de la naturaleza colombiana e invita a los viajeros a conocerlos de cerca por medio de los ferrocarriles.

La escasa reglamentación por parte del gobierno para fomentar o regular el turismo en Colombia en la primera mitad del siglo XX, no fue impedimento para visualizar esta empresa. En 1931 se había promulgado la Ley 86 que “capacitó al gobierno nacional para la creación del servicio oficial del turismo y lo autorizó para establecer una oficina central, y las que sean necesarias en el país o en el exterior, para atender de manera conveniente y

⁶⁴ Jorge Bonilla, “Nuevas tendencias del turismo y las tecnologías de información y las comunicaciones”, *Anuario Turismo y Sociedad XIV*, (2013): 35. file:///D:/Downloads/3713-Texto%20del%20art%C3%ADculo-13928-1-10-20140508.pdf. (01/09/2020).

⁶⁵ Autor institucional, “El turismo y los ferrocarriles”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia 1877* (1945): 4.

amplia el desarrollo de este importante ramo.”⁶⁶ José María Ribón, en 1946 aducía respecto a esta legislación que:

[...] ninguno de los gobiernos anteriores [...] logró llevar a la práctica esta admirable empresa nacional, factor valioso en el porvenir de la república, que necesita mostrar a los visitantes de todos los países del mundo su gran capacidad natural y su innegable prestigio intelectual, así como las facilidades que hoy se pueden ofrecer al viajero.⁶⁷

De esta manera se explica que, a pesar de no contar con mayor apoyo reglamentario, excepto la ley de 1931, por parte del gobierno –en comparación con la que se comenzó a promulgar a partir de 1990– había demostraciones de interés, y se reconocía la potencialidad de la actividad del turismo en Colombia.

Otro respaldo a las iniciativas del turismo en el país lo proporcionó Marco A. Aulí, ex encargado del Ministerio de Agricultura y Comercio, quien en 1946 “dispuso lanzar una interesante circular en pro del *Fomento del Turismo*”,⁶⁸ en ella se proponía la idea de agencias de turismo que fomentaran los viajes interterritoriales y de una cooperativa de transportes que le permitiera a la agencia una perfecta organización.

En una entrevista realizada por la *Revista del Ferrocarril de Antioquia* en 1946 al jefe de la Oficina Nacional de Turismo, Samuel Arias Cadena, como nuevo organismo departamental instalada en Medellín creada por la Dirección General de Turismo del Ministerio de la Economía, expresó la preocupación del Gobierno por desarrollar el turismo en todo el país para hacerlo conocer y estrechar los vínculos entre las diferentes ciudades y zonas del del territorio nacional pero también con países extranjeros. Para tal fin, el gobierno creó oficinas nacionales de turismo “en las ciudades que sobresalen por el volumen de su población, la potencialidad y amplitud de sus industrias, la extensión de su comercio, la variedad de sus medios de locomoción y transporte.”⁶⁹ Su propósito fue

[...] acumular, centralizar y ordenar todos los datos e informes relacionados con los hechos culturales, políticos, sociales, geográficos de la nación [...] que sirvan en todo momento a los turistas y viajeros para moverse sin vacilaciones ni contratiempos, con satisfacción y economía, dentro y fuera de nuestras fronteras.⁷⁰

⁶⁶ José María Ribón, “Fomento del turismo en Colombia”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1879 (1946): 16.

⁶⁷ Ribón, “Fomento del turismo en Colombia”, 16.

⁶⁸ Ribón, “Fomento del turismo en Colombia”, 16.

⁶⁹ Autor institucional, “Turismo”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1880 (1946): 34.

⁷⁰ Autor institucional, “Turismo”, 34.

Su preocupación se hacía explícita al declarar que “nosotros nos ignoramos mutuamente, pues nada sabemos ni deseamos saber de las costumbres, del modo de ser, riqueza material ni ambiente espiritual del pueblo o departamento vecinos.”⁷¹ Con esta crítica aludía a la división regional producto, en parte, a la fragmentación geográfica, y a una fractura en la idea de la Nación a pesar de la creciente industria del transporte que permitió el turismo.

Samuel Arias, enumera, además, los elementos característicos que podían propiciar las actividades del turismo al ser poseedores de un país que contaba con lo necesario:

Para el fomento del turismo contamos con numerosos y valiosos elementos: bellas y extensas costas, con puertos de vida abundante y próspera, ciudades del interior también acogedoras y florecientes, climas y paisajes diversos, creciente progreso en las vías de comunicación, un subsuelo abundante en riquezas naturales de todo género, científicos, profesores artistas, escritores, estadistas y hombres de empresa.⁷²

La creación de entes administrativos o prestaciones de servicios a nivel nacional o departamental da cuenta del afianzamiento del turismo en Colombia, que permitió la creación de asociaciones, empresas e instituciones relacionadas y facilitadoras de esta actividad, por ejemplo: el 17 de junio de 1954 se creó la Asociación Colombiana de Hoteles (ACOTEL) en Barranquilla; el 25 de octubre de 1955 se formó la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia (ALAICO) en Bogotá; el 24 de octubre de 1957 el gobierno creó la Empresa Colombiana de Turismo por Decreto 0272; en 1959, la alcaldía de Bogotá creó el Instituto de Cultura y Turismo de Bogotá.⁷³

Pero solo en 1996 se proclamó Ley General de Turismo o Ley 300⁷⁴ para regular los diferentes aspectos relacionados con el turismo, en la que se reconoce esta actividad como prioritaria para el desarrollo económico del país; se propone herramientas y recursos para su

⁷¹ Autor institucional, “Turismo”, 35.

⁷² Autor institucional, “Turismo”, 35.

⁷³ Ministerio de Industria y el Turismo, <file:///D:/Downloads/Ministerio%20de%20Industria%20y%20turismo.pdf>. (12/09/2020) 2.

⁷⁴ Gestor Normativo, *Ley 300 de 1996*, <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8634> (15/10/2020).

gestión, e identifica las modalidades de turismo que se pueden desarrollar en las regiones del Estado colombiano aprovechando el patrimonio cultural.⁷⁵

3.5 Antecedentes del desarrollo del turismo en Antioquia y Medellín

El turismo también es impulsado por los directorios, los cuales describen los lugares de interés político, comercial, social, cultural y de turismo del territorio antioqueño.

En 1906 se publicó en Medellín, el *Primer Directorio Industrial de Medellín*⁷⁶, escrito por Isidoro Silva, en el que referencia las principales atracciones turísticas, entre ellas se encuentra el Parque Bolívar, la Universidad de Antioquia, la estatua de Pedro Justo Berrio y el teatro Medellín, por mencionar algunos.

En este orden de ideas, en 1916 se publicó la *Guía de Medellín y sus alrededores*, escrita por Ricardo Olano “[...] comerciante, industrial, periodista, miembro activo de la Sociedad de Mejoras Públicas y director de las revistas *Alpha* y *Progreso*.”⁷⁷ en la que escribió “hacer un poco más agradable la permanencia entre nosotros de las personas que nos visitan, por eso escribimos estos ligeros y sencillos apuntes, que nos sabrán agradecer los turistas cultos [...]”⁷⁸ La Guía muestra los lugares más importantes de Medellín para ese entonces: los parques Berrío y Bolívar, el Paseo de La Playa, la quebrada Santa Helena, la calle Junín, y la plazuela Veracruz, entre muchos otros. Ese mismo año, Germán Hoyos publicó la *Guía Ilustrada de Medellín* donde plasmó otras atracciones turísticas como el circo España, clubes y hoteles.

En 1923, Ricardo Olano, publicó otro libro titulado *Medellín República de Colombia*⁷⁹, donde muestra el crecimiento económico e industrial de Medellín a partir de la Sociedad de Mejoras Públicas, la Cámara de Comercio, bancos, edificios, los diferentes

⁷⁵ En Colombia, el organismo encargado de la gestión turística de las diferentes regiones en la actualidad es el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de Colombia, como resultado de la fusión en el 2002 entre el Ministerio de Desarrollo Económico y Comercio Exterior

⁷⁶ Isidoro Silva L., *Primer directorio industrial de Medellín* (Medellín: 1906) <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/24140> (15/09/2020).

⁷⁷ “La Medellín que posa”, *Universocentro*, 18 (2010). <https://www.universocentro.com/NUMERO18/LaMedellinQuePosa.aspx> (15/09/2020).

⁷⁸ Ricardo Olano, *Guía Ilustrada de Medellín*, en *Universocentro*, “La Medellín que posa”.

⁷⁹ “La Medellín que posa”, *Universocentro*, 18 (2010).

medios de transporte y sus rutas. Hizo mención a la empresa Ferrocarril de Antioquia, la perforación del Túnel de La Quiebra y la futura construcción del Hotel Magdalena en Puerto Berrío, todas estas empresas y proyectos son nombrados como símbolos de pujanza y de la identidad de Antioquia, todos estos, lugares dignos de ser visitados.

Dos décadas después, en 1943, Alfonso Villegas Montoya publicó la *Guía turística de Medellín*,⁸⁰ donde relaciona fiestas populares, costumbres, comidas típicas, música, vestimenta y todo lo relacionado con las costumbres del Medellín de entonces, de forma clara, son elementos propios de la identidad regional, después de estas primeras guías, se le dio paso a las guías de los años 1960 y 1970.

Con los fondos de la venta del Ferrocarril de Antioquia a la Nación en 1961, se creó el Instituto para el Desarrollo de Antioquia (IDEA), encargado de la explotación turística y con esto se dio paso a la creación de la Corporación de Turismo de Antioquia S.A., o Turantioquia en abril de 1967, entidad que debía promover la Industria turística en Antioquia, a este ente se le permitía adquirir hoteles, hosterías y terrenos. En 1997 se liquidó y se creó para la promoción del turismo en Antioquia a la Promotora Turística de Medellín.⁸¹

3.6 La patria debe comunicarse: el transporte y las vías de comunicación

En 1944 la Revista del Ferrocarril de Antioquia se renovó con el cambio de director, en esta se anunció que “con la intención de ilustrar oportuna y adecuadamente a nuestros lectores, y singularmente a nuestros trabajadores todos del gremio por cuanto se refiere al Transporte, a los Viajes y al Turismo.”⁸² Se incluyó “viajes” y “turismo” en su título con el propósito mostrar nuevos enfoques, al incluir temas de interés social, pero en especial, con artículos dedicados a relación de estos tres factores.

Para Antioquia, una de las regiones más aisladas del país en todo el periodo colonial, comunicarse con el resto del territorio nacional era el gran reto después de la Independencia y el proyecto del ferrocarril, al igual que en muchas otras naciones, encarnaba la idea del progreso. El turismo siempre ligado con el transporte, cifraba su desarrollo en el ferrocarril,

⁸⁰ “La Medellín que posa”, *Universocentro*, 18 (2010).

⁸¹ Es resaltar que el archivo de Turantioquia, en la actualidad, hace parte de los fondos depositados en el Archivo Histórico de Antioquia y vale la pena describirlo para fomentar la investigación sobre esta materia en Antioquia.

⁸² Autor institucional, “Viajes y ferrocarriles”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1876 (1945): 3.

que constituía el principal medio de transporte para Antioquia por las características de su geografía, los promotores de esta idea estaban conscientes de que en la región no se habían dado cuenta de su atractivo turístico y que en poco tiempo sería uno de los más visitados por el turismo gracias a la facilidad del ferrocarril de Antioquia, como se afirma en la revista *Turismo* en un artículo a su vez publicado por la *Revista del Ferrocarril de Antioquia*: “el departamento de Antioquia será en breve plazo una de las comarcas más visitadas por el turismo, al que ofrece incomparables oportunidades el Ferrocarril de Antioquia”⁸³; de hecho, se tenía claro que no solo el transporte de carga era el fin esencial de la industria ferroviaria, sino también el de los viajeros y con estos el desarrollo creciente del turismo nacional e internacional.

Con relación al desarrollo de las vías, la carretera Panamericana se consideraba de vital importancia, tanto para el comercio internacional como para el turismo; unía al continente desde Alaska, donde comenzaba, y extendía sus ramales a Canadá y Estados Unidos, al sur comunicando a Centroamérica, pasando por Panamá y Colombia y seguía su trayectoria al resto de Suramérica. En Colombia, la carretera Panamericana fue representada en un mapa, cuyo centro corresponde a Bogotá y los extremos tocan las fronteras de Panamá, Venezuela, Ecuador y Brasil (ver ilustración 38).

⁸³ “El ferrocarril de Antioquia como atracción turística”, revista *Turismo*, citado por *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1877 (1945): 16.

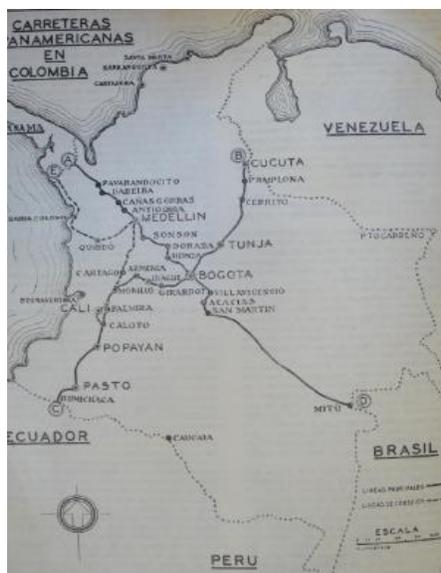


Ilustración 38. Mapa de la carretera Panamericana en Colombia, 1877 (1945): 40.
Foto de la autora, 2018

La comunicación de Venezuela con Ecuador ya estaba realizada, la comunicación de Panamá a Ecuador requería la construcción faltante de 150 km., a la comunicación con Brasil le faltaba por construir cerca de 600 km.

Sobre la carretera Panamericana se afirmaba:

[...] la pronta y rápida construcción de la carretera Panamericana, arteria que una vez terminada en toda su extensión habrá de servir poderosamente para crear nuevos y más poderosos lazos de unión... y será, seguramente, un poderoso auxiliar para el intercambio comercial y cultural de los mismos.⁸⁴

Sin embargo, se dejaba ver la preocupación que tenía la empresa por el futuro de esta carretera, pues aún no se unía con los extremos del norte ni del sur, no obstante, las vías de comunicación representaban un factor de unión de los pueblos en términos económicos y culturales.

También se consideró hacer un estudio de las vías nacionales que contemplara el kilometraje general de las carreteras en Colombia y sus condiciones (este arrojó un total de 1.8270 km, tanto nacionales y departamentales en 1945); los grandes ramajes viales que conformaban los tramos que se unían con la carretera Panamericana, de manera que articulaban con las rutas de turismo y el estudio de equipos y materiales de primera necesidad

⁸⁴ Cayetano Blanco Vigil, "El Turismo internacional", *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1882 (1946): 36.

para la construcción de carreteras. Junto con el desarrollo de vías era necesario una infraestructura que permitiera el alojamiento de toda clase de viajeros.

3.7 Alojamiento, un descanso y destino necesario para el viajero

El río Magdalena era la principal forma de comunicar el interior con la Costa Atlántica, por este se trasladaban personas y se realizaba el comercio de productos, a medida que fue creciendo esta afluencia, surgió la necesidad de crear hoteles y hospedajes. Manuel Moreno Riveros señala que “[...] en Honda en 1889, se inaugura el Hotel América el que actualmente funciona y que es considerado el primero en la Hotelería colombiana.”⁸⁵

Después de los medios de transporte, el alojamiento fue otro factor vital para el turismo, la construcción de hoteles en todo el país aumentó, por ejemplo, Pedro Acosta destaca en su artículo “Otro gran hotel del turismo en Cali” que

[...] el Alférez Real acaba de construir un nuevo tramo a su edificio, con siete plantas y una piscina en su azotea, y ya se proyecta la edificación de un grandioso hotel campestre [...] para ofrecerlos como garantías de eficiencia a la industria turística del país.”⁸⁶

A continuación, registra algunos de los primeros hoteles construidos a partir de 1889 en Colombia “el Granada no obtiene un grado de igualdad ante el Alférez Real, ni siquiera ante el Columbus, ni ante el Menéndez. Ni el Regina puede exigir el derecho de igualarse al Cervantes.”⁸⁷ Estos hoteles son un indicador del desarrollo del turismo en Colombia.

Sin embargo, cada vez había menos espacios disponibles y escasez de habitaciones en los hoteles en todas las ciudades de Colombia en los fines de año como lo apunta Acosta Borrero “[...] es que los colombianos viajan cada año y que no vacilan un solo segundo en pagar 15 pesos diarios en un hotel de categoría y en comprar a altos precios sus horas de diversión”⁸⁸. Esta afirmación es un reflejo del crecimiento económico del país y del ramo del turismo, así también lo reconoce Juan Ronald en “Contribución de los ferrocarriles a la civilización moderna” donde expresó “en nuestro país, la influencia fundamental que ha

⁸⁵ Manuel Moreno Riveros, “Algunos aspectos históricos del hotelería en Colombia”, *Sociedad geográfica de Colombia* 35 116 (1981): 2, https://www.sogeocol.edu.co/documentos/alg_esp_hist_hote.pdf. (14/ 08/ 2020).

⁸⁶ Pedro Acosta Borrero, “Otro gran hotel de turismo en Cali”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1881 (1946): 39

⁸⁷ Acosta Borrero 39.

⁸⁸ Acosta Borrero 38.

tenido los medios de transporte y esencialmente el ferrocarril sobre la economía general, el progreso y consecuentemente sobre el bienestar... tiene proporciones insospechadas”.⁸⁹

Acosta Borrero, aborda la construcción de la carretera al mar y la del hotel Nutibara (ver ilustración 39), así comienza la revista a mostrar interés por expandir y ofertar el turismo, para esto explica que en Medellín había hoteles y pensiones con tarifas que oscilaban entre \$ 1.00 y \$ 5.00 por días en 1938. Informa que hay varios clubs sociales, en los cuales se pueden practicar deportes como básquetbol, tenis, polo, equitación, natación y fútbol, es decir, se está creando toda una infraestructura y oferta turística. No obstante, había que pensar en un turismo incluyente y posible para todas las clases sociales.



Ilustración 39. Construcción del hotel Nutibara, 1878 (1945): 36.
Foto de la autora, 2018.

3.8 El turismo para todos, elites y clases populares

La Segunda Guerra Mundial afectó directamente el turismo a nivel internacional, sobre todo en Europa, factor que fue visto como una oportunidad para el turismo en Latinoamérica donde hubo paz, aprovechando los diferentes paisajes y climas de la geografía en la región. No solo se trataba de captar al turista extranjero, sino también a los propios ciudadanos, entre ellos a las élites que acostumbraban viajar a Europa pero que con los conflictos bélicos se les dificultó los viajes a ese continente. Se exhorta al visitante que recorran caminos, ciudades, provincias que también tiene tradición y gestas heroicas, que

⁸⁹Juan Ronald, “Contribución de los ferrocarriles a la civilización moderna”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1879 (1946): 20.

conozcan las costumbres típicas mediante “una perfecta organización turística que comprenda en todos sus detalles los problemas relacionados con el transporte y alojamiento [...]”.⁹⁰

En el acta número 33 del 20 de diciembre de 1938 de la Junta del Ferrocarril, se pudo corroborar que los empleados de la empresa contaban con vacaciones y con paseos que esta les ofrecía, “autorízase al Superintendente General para conceder a los trabajadores de la empresa, un paseo a Puerto Berrío [...]”.⁹¹ De esta forma, la empresa fomentaba el turismo nacional y demuestra que Puerto Berrío se había convertido en un lugar de atracción turística.

El abaratamiento en los costos de pasajes y la legislación laboral respecto a las vacaciones, ayudó a que los pobladores tuvieran acceso al viaje, al descanso y al disfrute en sus días de vacaciones o de feriados, “los ferrocarriles siguen representando en la actualidad el principal medio de circulación del pueblo, en un modo práctico, cómodo y barato para pasajeros en todas clases”⁹², además, mediante la construcción del ferrocarril también llegó la tecnología para realizar grandes obras de ingeniería, puentes, túneles, mejoras públicas, telégrafo, como también las obras arquitectónicas reflejadas en hoteles, hospitales, estaciones, talleres, entre otros, cuyos beneficios se reflejarían en el bienestar de la sociedad.

Pero solo hasta la segunda mitad del siglo XX el turismo se volvió un fenómeno de masas, debido al fácil acceso a las nuevas tecnologías y logros laborales: los viajes en avión, la ampliación de las líneas férreas, la creciente utilización del automóvil y las vacaciones remuneradas. La empresa turística fue pensada para todos los ciudadanos y esto redundaba en beneficio económico para la Nación.

3.9 El turismo, una fuente de ingresos para la Nación

La contribución del ferrocarril de Antioquia influyó especialmente en la economía, el progreso y el bienestar, representó el vínculo directo y rápido entre puntos distantes, enlazar

⁹⁰ “El fomento del turismo internacional”, Revista *Acción Económica*, citado por *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1876 (1945): 45.

⁹¹ Autor institucional, “Actas del ferrocarril”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1868 a 1870 (1939): 114.

⁹² Autor institucional, “Viajes y ferrocarriles”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1876 (1945): 3.

pueblos y con estos sus productos, conocimientos y cultura, factores importantes en la naciente empresa del turismo y el ferrocarril fue el más eficaz colaborador, “[...]transporte rápido, seguro, normal, manejado con la precisión de los horarios[...]”⁹³, era sinónimo de modernización y necesidad, para Ribón esta modernización incluía el fomento del turismo y la unidad nacional, “esta es una verdad incontrovertible que va unida de manera estrecha al progreso efectivo de las naciones.”⁹⁴.

Para la empresa del Ferrocarril, el turismo también era considerado un negocio rentable que generaba considerables ingresos y fue tal vez la razón por la que el gobierno comenzó a gestionar y a organizar de forma más eficiente el turismo, basándose en medidas que le ofreciera al viajero facilidades en los medios de transporte y alojamiento, José Guerra lo nombró la “industrialización del turismo:” “si tocamos el aspecto económico del turismo, con base en una inteligente gestión de los gobierno y la iniciativa particular, puede convertirse en una jugosa fuente de dinero [...]”⁹⁵.

El boletín de la Dirección General de Turismo del Ministerio de la Economía Nacional del año 1945, muestra las cifras del turismo con visa, con un total de 7579 personas con diferentes nacionalidades, por ejemplo, en ese año había 1837 venezolanos, 1517 estadounidenses, 1029 ecuatorianos y así sigue la cuenta de visitantes de 21 países más⁹⁶. Sustenta que “esta clase de turismo puede permanecer en el país seis meses... puede calcularse una estadía media de cuatro meses con un gasto mínimo de \$300 pesos mensuales, lo que vendría a representar para el país como entrada en divisas extranjeras una considerable suma de dinero”⁹⁷.

El turismo comenzó a tener mayor importancia y vislumbrase como uno de los factores económicos que mayor impacto generaba al país, no solo con las divisas extranjeras, sino por las oportunidades de empleo como en la construcción de hoteles y vías, o también en el impulso de actividades dentro de las localidades receptoras del turismo, por ello había que difundir el turismo y con él una imagen del país.

⁹³ Juan Ronald 20.

⁹⁴ Ribón 16.

⁹⁵ José Guerra, “Industrialización del turismo”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1880 (1946): 36.

⁹⁶ Guerra 36.

⁹⁷ Guerra 37.

3.10 Literatura e imagen. Una estrategia para difundir el turismo nacional

Los relatos literarios, también sirvieron para promocionar el turismo, en la descripción de espacios, lugares y paisajes, algunos autores revelan la percepción de sus viajes, pero al mismo tiempo del país y lo nacional. B. Rojas Carrillo, en un artículo en 1945, describió a los Llanos orientales, informando cada aspecto del recorrido; el aparente objetivo era la pesca “no menos de cuarenta peces de buen tamaño hemos cogido [...]”,⁹⁸ sin embargo, la meticulosa descripción de lo observado y los sentimientos expresados, refleja el interés de producir el lector la sensación de la belleza del paisaje, la curiosidad de viajar y ver por él mismo esos lugares, una forma sentida de fomentar los lugares de interés turístico. Lo mismo ocurriría con Puerto López, en el que el autor describe, “debido a su acelerado ritmo de progreso y a su posición topográfica, es actualmente catalogado como el primer puesto en la ribera del Meta y es considerado como el segundo en el movimiento comercial de los primeros llanos orientales”;⁹⁹ otro ejemplo similar de esta difusión del paisaje nacional es el artículo de 1946 que tiene el sugestivo título de “Una curiosidad digna de ser contada”, que al referirse al oriente antioqueño, lo hace en los siguientes términos:

[...] para poder recoger íntegramente el espectacular paisaje de una campiña que se desdobra caprichosamente en una sucesión indefinida de pintorescas colinas, de cuyos flancos brotan los fresco arroyuelos que forman en el valle un pequeño río, que más parece, visto en la llanura, una plateada cinta que se mece y juega con los arbustos que refrescan sus oleadas playas.¹⁰⁰

Con descripciones como esta se cautivaba e intrigaba al lector y potencial turista; más adelante revelaba la belleza de la piedra de El Peñol, “[...] aquel grandioso templo de la naturaleza, ante una de las primeras obras que salieron de la mano divina del Supremo Artífice”,¹⁰¹ y señalaba el posible impacto que tendría en el turismo de la región además de los beneficios económicos al desempolvar la Ley 100 del 29 de diciembre de 1924 que ordenaba construir un parque nacional en las cercanías o alrededor de la piedra, que para la fecha de 1946, es evidente que aún no se habían comenzado tales obras, pero se mantenía la

⁹⁸ B. Rojas Carrillo, “De cómo se viaja en los llanos orientales”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1880 (1945): 31.

⁹⁹ Luis E. Barranco, “Puerto López”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1881 (1946): 34.

¹⁰⁰ Sigifredo Gil Hernández, “Una curiosidad digna de ser contada”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1882 (1946): 34.

¹⁰¹ Gil Hernández 34.

ilusión, “ahora que la carretera circunda el valle del Peñolcito, donde la Nación habrá de adquirir terrenos suficientes para prospectarlo con muchos árboles, con prados y jardines, restaurantes piscina y balnearios [...]”¹⁰² Germán Arciniegas también puso su cuota literaria al describir los caminos de Bucaramanga:

Las carreteras no parecen en ningún caso obra de ingenieros sino de pintores. Donde quiera que se rasguñan los montes, se descubre una entraña de inverosímiles colores que bastaría preparar la tierra según las recetas de los químicos para utilizarla en la paleta de un impresionista.¹⁰³

Y terminaba diciendo: “[...] en cuanto se aproxima a Bucaramanga, la tierra va encendiéndose, abrasándose, alumbrándose y el viajero teniendo la impresión de que la capital de Santander es una rosa de la geografía”¹⁰⁴. Claramente es una invitación al viaje como disfrute de los paisajes del país, al turista y lo que le espera.

Cúcuta tuvo mención especial por convertirse en un centro turístico de importancia después de terminada la carretera central del Norte que le permitió unirse al resto del país. Se destacó su clima, la gente, la industria, su ubicación, la hotelería moderna, aprovechando que la mayoría de “los veraneantes del interior del país deben dirigirse a Cúcuta, en donde hallarán un pueblo disciplinado, laborioso y fuerte [...]”¹⁰⁵

Entre los intentos de promover el turismo a nivel nacional, se publicó un artículo escrito por Miguel Alvarado, en el que enfatizó el turismo naciente en Cúcuta, que con la terminación de la carretera Central del Norte, quedó unida al resto del país, “[...] se ha convertido en un centro turístico de la mayor importancia, gracias a su admirable situación geográfica, a su clima sano, a sus magníficos servicios y al extenso desenvolvimiento vial que ha registrado en los últimos años”¹⁰⁶ Alvarado continúa intentando seducir al lector para que visite a Cúcuta, capital de Santander [...] en la que los moradores se esfuerzan por hacerle grata su estadía al visitante”¹⁰⁷ También resaltó sus principales características, entre ellos carreteras asfaltadas, frondosos árboles, servicio de hotelería y ríos para el recreo.

¹⁰² Gil Hernández, 34.

¹⁰³ Germán Arciniegas, “Los caminos de Bucaramanga”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1883 (1946): 36.

¹⁰⁴ Germán Arciniegas 36.

¹⁰⁵ Arturo Orozco, “Su majestad el ladrillo”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1877 (1945): 29.

¹⁰⁶ Miguel Alvarado G., “El turismo en Cúcuta”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1877 (1945): 30.

¹⁰⁷ Alvarado 30.

La promoción del turismo no solo se hizo a través de la literatura o la palabra, intentando convencer al lector sobre la maravilla de conocer ciertos lugares, en la revista también se recurrió a la imagen visual como la fotografía, las cuales se encuentran en la mayoría de artículos promoviendo lugares turísticos de Colombia, entre ellos Cisneros, La Quiebra, el hotel El Limón, el parque Bolívar de Medellín, paisajes del río Medellín, los ríos Cauca y Magdalena, estaciones del Ferrocarril de Antioquia, la catedral de Villanueva de Medellín, la avenida central de Cúcuta, el Club Campestre Medellín, los hoteles Magdalena (Puerto Berrío), Prado (Barranquilla), Caribe (Cartagena), las murallas de Cartagena, el aeropuerto de Turbo, la plazuela y hotel Nutibara, plaza Bolívar de Bogotá, Hotel Washington en Colón, el Gran Hotel en Pereira, el hotel Robledo en la ciudad de Antioquia.

Todas estas imágenes muestran referentes de la nacionalidad, pero al mismo tiempo la infraestructura (estaciones, hoteles, medios de transporte) con que contaba el país para fomentar el turismo y el amor patrio.



Ilustración 40. Túnel de La Quiebra, 1865 (1938): 2.
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 41. Hotel El Limón, 1876 (1945):47.
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 42. Hotel Magdalena, 1878 (1945): 39.
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 43. Hotel Robledo en ciudad de Antioquia.
1881 (1946): 21.
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 44. Estación Medellín, 1880 (1946): 9.
Foto de la autora, 2018.



Ilustración 45. Hotel Washington, 1881 (1946): 39.
Foto de la autora, 2018.

3.11 Promoción del turismo en Antioquia en la Revista Ferrocarril de Antioquia

La *Revista del Ferrocarril de Antioquia* contiene una serie de artículos llenos de apologías al departamento de Antioquia y otras regiones del país, recurriendo a la promoción de sus lugares turísticos para la época.

Sus montañas bañadas por múltiples caídas, la fertilidad de sus valles y hondonadas, sus paisajes llenos de singular belleza, las obras de aliento que hizo el indomable empuje de una raza emprendedora [...] sus ricas minas de oro, sus vastos plantíos: más allá sus plantas eléctricas, sus minas de carbón, sus grandes industrias y por todas partes evidentes signos de progreso.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Aníbal Jaramillo, “Antioquia”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1864 (1938): 5.

Este extracto escrito por Aníbal Jaramillo, muestra un interés por mostrarle al viajero las cualidades de la naturaleza de Antioquia sus riquezas y desarrollo; resalta las vías por las que se puede entrar al departamento y para ello comenta: “sorprende nuestra gran ciudad portuaria con su magnífico hotel Magdalena [...] adentrándose ya por nuestra gran vía férrea el viajero se siente saludado por portentosas obras: el salto de Guadalupe, el túnel de La Quiebra, el laboreo de nuestras minas, sus grandes haciendas [...]”¹⁰⁹

La revista, además, informó sobre la posición geográfica de Antioquia, la topografía, la hidrografía, la variedad de climas, la densidad poblacional, exaltó la industria minera y textil, la agricultura, especialmente el café, las plantas hidroeléctricas y las vías de comunicación. La promoción incluye a Medellín como una ciudad moderna en formación, precisando datos poblacionales, de temperatura y altura para dar paso a las recomendaciones para los viajeros visitantes, lugares de interés como el Palacio Municipal, los murales de Pedro Nel Gómez, la iglesia de La Vera Cruz como reliquia colonial, la Universidad de Antioquia, la Catedral de Villa Nueva por ser una de las construcciones de ladrillo más grandes del mundo; el Bosque de la Independencia, donde al parecer se podía pescar carpas; el Hospital San Vicente y el nuevo hotel Nutibara. Se resalta a la futura Ciudad Universitaria, donde se encuentra la Facultad de Minas de la Universidad Nacional y la Escuela de Artes y Oficios del Pascual Bravo; la Escuela de Agricultura y La América con sus urbanizaciones, los campos de la Universidad Católica Bolivariana que estaba en construcción en Belén, los clubes Unión en la zona central y el Campestre por la vía a Envigado, las fábricas de loza y vidrio en Caldas, la casa de Marco Fidel Suárez en Bello. Nombra los teatros La Avenida, el Municipal, el Junín y el María Victoria.

¹⁰⁹ Jaramillo 5.



Ilustración 46. Bosque de la Independencia en Medellín. Portada 1877 (1945). Foto de la autora, 2018.



Ilustración 47. Club Campestre de Medellín, 1880 (1946): 35. Foto de la autora, 2018.

Otros lugares de Antioquia que se convierten en vitrina para atraer el turismo, son los atractivos históricos: Ciudad de Antioquia, “la ciudad es una joya colonial. En varios templos se conservan reliquias muy valiosas, restos de antiguo esplendor,”¹¹⁰ Río Negro, “la ciudad venera los restos del General José María Córdoba.”¹¹¹ Sonsón, Santa Rosa de Osos, Yarumal, Santa Bárbara, el Suroeste de Antioquia, la región minera de Porce y el Nordeste de Antioquia, el Túnel de La Quebra y el puente de Occidente.

El puente de La Pintada –todavía un proyecto– fue representado por Camilo Ospina en *Puente de La Pintada* como una obra de arte notable, una “joya turística colombiana”¹¹² y se realzan las características técnicas que este tendrá después de su reconstrucción y que será de suma importancia para el desarrollo económico de Antioquia por la cantidad de tráfico que pasa sobre él al complementar la red de carreteras nacionales.

Otros lugares de turismo resaltan obras de ingeniería, entre las que se encuentran los puentes colgantes, en especial el Puente de Occidente, construido sobre el río Cauca por José María Villa.

¹¹⁰ Autor institucional, “Por el turismo nacional: Medellín, capital de Antioquia y sus alrededores”, *Revista Ferrocarril de Antioquia* 1876 (1945): 21.

¹¹¹ Autor institucional, “Por el turismo nacional”, 21.

¹¹² Camilo Ospina, “Puente de La Pintada”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1876 (1945): 13.

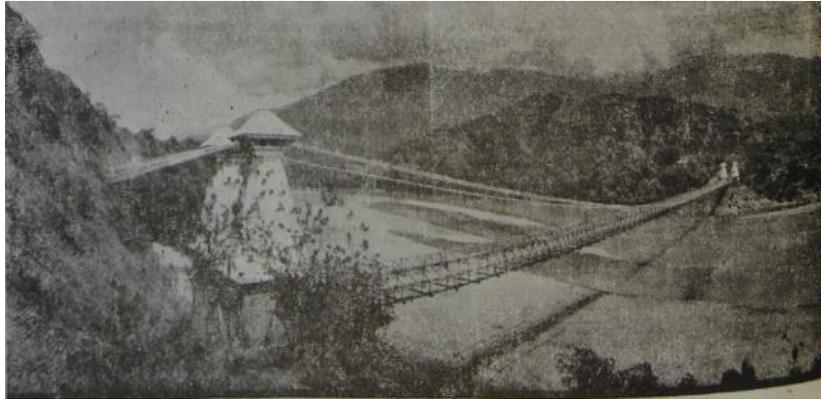


Ilustración 48. Puente de occidente, 1877 (1945): 26. Foto de la autora, 2018.

Para promover el turismo, afirma Camilo Ospina: “el Ferrocarril de Antioquia tiene establecido un servicio de pasajes de excursión para hacer viajes redondos entre Medellín, Limón o Puerto Berrío y entre Medellín- Bolombolo, Jericó, Alejandro López”,¹¹³ los precios de estos viajes cambiaban según el destino y la clase, así: el viaje de Medellín-Puerto Berrío , tenía un valor de \$ 5.30 en segunda clase y de \$ 8.80 en primera clase, estos tiquetes tenían una validez de seis días y permitían hacer viajes escalonados, por lo que los viajeros se podían demorar en cualquier estación para luego proseguir, siempre que no pasara de los días de validez.

Es claro que la empresa del Ferrocarril convirtió sus estaciones en lugares turísticos y exaltó la geografía, la historia, la arquitectura y la ingeniería de Antioquia con decisión en su órgano de publicación: la *Revista Ferrocarril de Antioquia*.

3.12 A modo de cierre: el turismo como expresión de la Nación

Uno de los artículos de la revista, titulado “Por el turismo Colombiano”, contiene algunos párrafos destacados de una carta escrita por Jorge Ricardo Vejarano –miembro de la Academia Colombiana de Historia– dirigida a Luis Millot, director de la *Revista Ferrocarril de Antioquia*, el autor comentaba que “el turismo tiene no tan solo un valor cultural y artístico, sino un evidente valor nacional [...] fomentar el turismo en cuantas formas se pueda es

¹¹³ Jaramillo 5.

ayudar a hacer patria para los colombianos y decoro para la Nación”.¹¹⁴ Para el autor hay una relación entre turismo y nación, reconoce su valor cultural como expresión de las particularidades del territorio y la necesidad de conocerlo y reconocerlo, de ahí el papel que debía cumplir el turismo en la construcción de patria, en tanto vínculo histórico y afectivo. Ana Moreno señala el valor de conocer más a fondo el propio país a partir del turismo, el descubrimiento de la patria por los propios colombianos:

[...] ya en el siglo XX, con la nueva naturaleza de los Estados, mucho más activos y movilizados, el turismo se convirtió en un fenómeno de masas y un agente de construcción nacional [...] que movilizaba a millones de personas en vísperas de la II Guerra Mundial y rompía con la sociedad de clases y el concepto elitista de vacaciones.¹¹⁵

Pero hacer patria a través del turismo se entiende en una doble vía: el deber de los ciudadanos de conocer su patria y a la vez promover el conocimiento del país por los extranjeros:

No se oculta al criterio común de los ciudadanos del país, que una de las causas por las cuales existe un grave desconocimiento de nuestra patria en el exterior estriba en la ausencia lamentable del turismo nacional [...]¹¹⁶

Ese desconocimiento era interno en la época de estudio entre los diferentes habitantes del país, situación que no permitió la expresión de una identidad como aspecto que definiera a la nación, en el conocimiento y apropiación del territorio, su geografía y el paisaje, de ahí la importancia y significado del viaje y del turismo como acto de placer y ocio.

José María Ribón en 1946 señalaba “La necesidad de fomentar el turismo representa una de las exigencias más importantes de los tiempos modernos. Es esta una verdad incontrovertible que va unida de manera estrecha al progreso efectivo de las naciones”.¹¹⁷

El turismo, además de su valor cultural, tenía una impronta económica, era una señal del progreso de las naciones y era necesario su impulso: “[...] es preciso pues empezar a

¹¹⁴ Jorge Ricardo Vejarano, “Por el turismo colombiano”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* (1946): 40

¹¹⁵ Ana Moreno Garrido, “Historia del turismo: una investigación necesaria”, *Turismo y sostenibilidad: V jornadas de investigación en turismo*, (2012): 113 <https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/53098/moreno-garrido.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (02/10/2020).

¹¹⁶ José María Ribón, “Fomento del turismo en Colombia”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1882 (1946): 35.

¹¹⁷ José María Ribón 35.

darnos cuenta de lo que el fomento del turismo significa como labor de alcances nacionalistas y económicos.”¹¹⁸

Así, el Ferrocarril de Antioquia y la Revista como su órgano de difusión contribuyeron a la naciente industria del turismo y a la construcción de Nación en momentos en que en el país despuntaba la violencia política. No solo enalteció los atractivos de Antioquia para atraer al turista, también brindó a los lectores información sobre el país y los exhortó a conocerlo.

La revista tenía claro que viajar “ha sido siempre un aspiración y deleite de los seres civilizados”.¹¹⁹ En toda su concepción hay un cambio cultural que se forja en la noción del viaje por placer y ocio, en una visión de país que amerita apropiarse del mismo, en el papel que juega el turismo como industria y el turista como receptor de esta e impulso para generar identidad en un espacio convertido en paisaje.

¹¹⁸ José Atehortúa Cárdenas, “Por el turismo colombiano”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1875 (1945): 28.

¹¹⁹ Eduardo Recavarren Ulloa, “El turismo a través de los tiempos”, *Revista del Ferrocarril de Antioquia* 1878 (1945): 36.

Consideraciones finales

Una de las ventajas de realizar la descripción y valoración de fuentes documentales para la historia es el descubrimiento de diferentes líneas de estudio invisibilizadas, la apertura de rutas de investigación o fuentes antes obviadas, con acceso a diferentes perspectivas del pasado que suscita interrogantes inéditos, y estas pueden ser aprovechadas a partir de un eficaz instrumento de consulta por investigadores

Paralelo a este proceso, se resignifica y precisa la labor de conservación y preservación de los fondos, la administración de los documentos y un ordenamiento interno propio, que permite la segura manipulación de los archivos, ofreciendo, a su vez, una información concisa del documento, su contenido, datación y estado de conservación.

La empresa del Ferrocarril de Antioquia, logró superar la visión de empresa de transporte, aportándole a un proyecto social y cultural, que redundó en su aporte a la construcción de la nación y su patrimonio, a partir de su órgano de difusión que, pese a las coyunturas políticas por las que atravesó el país, la revista logró enarbolar temas con sentido social, laboral y turístico, omitiendo todo lo relacionado a la administración estatal y ser vehículo de un imaginario de nación.

Fuentes y bibliografía

- **Fuentes de archivos**

Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Ferrocarril de Antioquia, Sección Impresos, *Revista Ferrocarril de Antioquia*, 1938- 1946.

- **Fuentes de época publicadas**

Olano, Ricardo, *Guía de Medellín y sus alrededores*. Medellín: Sociedad de Mejoras Públicas, 1916.

<http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/177/1/GuiaMedellinAlrededores.pdf>

Silva L., Isidoro, *Directorio industrial de Medellín*. Medellín: 1906.

<https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/24140>

- **Legislación**

Archivo General de la Nación, *Acuerdo 049 del 2000*.

<https://normativa.archivogeneral.gov.co/acuerdo-049-de-2000/>

Archivo General de la Nación, *Decreto 2609 del 2012*.

<https://normativa.archivogeneral.gov.co/decreto-2609-de-2012/>

Archivo General de la Nación, *Ley General de Archivos 594 del 2000*.

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

Archivo General de la Nación, Política pública de archivos.

https://www.archivogeneral.gov.co/sites/default/files/Estructura_Web/2_Politica_archivistica/PolíticasPublicasdeArchivo_V2.pdf

Asamblea Nacional Constituyente, *Constitución Política de Colombia 1991*. Bogotá: Legis. Función Pública, *Acuerdo 05 del 2013*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=52521>

Función Pública, *Ley 397 de 1997*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=337>

Gestor Normativo, *Ley 300 de 1996*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8634>

Bibliografía

- **Libros**

Archivo General de la Nación (autor corporativo). *Normatividad Archivística: Memorias Segundo Seminario sobre Sistema Nacional de Archivos*. Santafé de Bogotá: Archivo General de la Nación, 1994.

Archivo General de la Nación. *Reglamento General de Archivos*. Bogotá: Archivo General de la Nación, 1997.

Barbadillo, Alonso Javier. *Las normas de la descripción archivística: ¿Qué son y cómo se aplican?* Asturias: Ediciones Trea S.L., 2011.

Bravo Betancur, José María. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura, 1974.

Consejo Internacional de Archivos, ISAD (G). *Norma Internacional General de Descripción Archivística*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2000. <https://www.ica.org/sites/default/files/isad%20g%20SP.pdf>

Cruz Mundet, José Ramón. *Manual de archivística*. Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1994.

Delgado Gómez, Alejandro. *Normalización de la descripción archivística*. Cartagena: Archivo Municipal, 2005.

Guerrero Barón Javier. *Cultura y mentalidades en la historia de Colombia: ciencias, profesiones y vida cotidiana*. Tunja: Universidad Pedagógica de Colombia, 1995.

Heredia Herrera, Antonia. *Archivística general: teoría y práctica*. Sevilla: Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla, 1991. <https://alexavidal.files.wordpress.com/2015/07/archivisticageneralteoriaypractica-antonia-heredia-herrera.pdf>.

Heredia Herrera, Antonia. *Manual de instrumentos de descripción documental*. Sevilla: Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla, 1982.

Miller, Frederick. *Ordenación y descripción de archivos y manuscritos*. Santafé de Bogotá: Archivo General de la Nación, 1998.

Moreno Garrido, Ana. *Historia del turismo: una investigación necesaria*. Sevilla: 5ta jornadas de investigación en turismo (2012)

<https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/53098/morenogarrido.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Poveda Ramos Gabriel. *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Creset, 1974.

Poveda Ramos Gabriel. *Historia económica de Antioquia*. Medellín: Autores Antioqueños, 1988.

Rendón Cuartas, Gloria Margarita, Bertha Duque Gómez, Guillermina Palacio Tamayo y María Isabel Duarte Gandica. Descripción de fondos y series documentales: Cartilla 1. Medellín: Secretaria de Educación y Cultura, 1994.

Seminario Sistema Nacional de Archivos. La conservación del patrimonio documental: memorias. Bogotá: Archivo General de la Nación, 1997.

Tisnés Jiménez, Roberto María y Heriberto Zapata Cuéncar. “Ferrocarril de Antioquia: historia de una empresa heroica. Medellín: Imprenta Departamental, 1997.

- **Revistas**

Bonilla, Jorge. “Turismo y Sociedad”. *Nuevas tendencias del turismo y las tecnologías de información y las comunicaciones*. Vol. 14 (2013) <file:///D:/Downloads/3713-Texto%20del%20art%C3%ADculo-13928-1-10-20140508.pdf>

Francesch, Alfredo. “Gazeta de Antropología”. *Los conceptos del turismo. Una revisión y una respuesta*. N.º20, artículo 29 (2004) https://www.ugr.es/~pwlac/G20_29Alfredo_Francesch.pdf

Moreno Riveros, Manuel. “Sociedad geográfica de Colombia”. *Algunos aspectos históricos de la hotelería colombiano*. Vol. 135, N.º116 (1981) https://www.sogeocol.edu.co/documentos/alg_asp_hist_hote.pdf.

Morillo Moreno, Marysela Coromoto. “Visión Gerencial”. *Turismo y producto turístico. Evolución, conceptos, componentes y clasificación*. Venezuela: Universidad de los Andes. N.º1. (2011) <file:///D:/Downloads/Turismo-evoluci%C3%B3-concepto.pdf>

Toro, Gustavo. “Turismo y Sociedad”. *La política pública de turismo en Colombia.*: Vol. XIV (2013) file:///D:/Downloads/La_politica_publica_de_turismo_en_Colombia.pdf

- **Tesis**

Restrepo Jaramillo, José Manuel. *Organización del archivo histórico municipal de el Jardín: Inspección de policía de la fracción de el Jardín, distrito de Andes 1865- 1881 y Juzgado*

municipal de el Jardín 1887- 1920. Trabajo de grado para optar el título de historiador. Medellín: Universidad de Antioquia, 2016.

Gil Monsalve, Luis Fernando. *Organización de fuentes documentales: Revista “Estampa”, un sueño en medio de la tempestad, 1938- 1949*. Trabajo de grado para obtener el título de historiador. Medellín: universidad de Antioquia, 2017.

- **Recursos electrónicos**

Alcaldía Mayor de Bogotá. *Guía técnica de organización de fondos documentales acumulados para las entidades distritales*. Bogotá: Secretaría General, 2019. <https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos/GUiA%20TECNICA%20DE%20ORGANIZACION%20DE%20FONDOS%20DOCUMENTALES%20ACUMULADOS%20.pdf?width=800&height=800&iframe=true>

Archivo Histórico de Antioquia, <https://archivohistoricodeantioquia.wordpress.com/nuestra-sede/>

Archivo Histórico de Antioquia, *Guía del Ferrocarril de Antioquia*, <https://www.dropbox.com/sh/flqn1qnxhyyno55/AACxdZC6S6t-3kLIRruPyPtma?preview=Guia+Ferrocarril+de+Antioquia.pdf>

Archivo General de la Nación, *Apuntes para la organización del archivo general del Municipio*, https://www.archivogeneral.gov.co/sites/default/files/Estructura_Web/5_Consulte/Recursos/Publicacionees/PrincipMunicipio.pdf

Carrillo, Felipe; Mauricio Hurtado, Juan Camilo Ibarra y Lina Peñuela, *Los ferrocarriles en Colombia, el Ferrocarril de Antioquia: inicios y final de una empresa heroica*. <http://www.vittoriorobiati.eu/attachments/article/61/Ferrocarriles%20in%20Colombia.pdf>

Correa Restrepo, Juan Santiago, *El Ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación social*, <http://www.scielo.org.co/pdf/eg/v28n123/v28n123a10.pdf>

Martínez Herrera, Oscar Fernando, *Colombia, el paradigma de la transformación política de 1930 a 1946. La política inclusiva de “La revolución en marcha”, en la República liberal*, 2013. <file:///D:/Downloads/Dialnet-ColombiaElParadigmaDeLaTransformacionPoliticaDe193-5123779.pdf>

Meisel Roca, Adolfo, *Cuadernos de historia económica y empresarial*, Banco de la República, centro de estudios económicos regionales” https://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_34.pdf

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, *Normatividad de turismo*, <https://www.mincit.gov.co/minturismo/normatividad-turismo>

Mora Toscano, Óliver, *La reforma laboral implementada durante el segundo gobierno de Alfonso López Pumarejo*, Apuntes del CENES, (2016)
<http://www.scielo.org.co/pdf/cenes/v35n61/v35n61a05.pdf>

Mora Toscano, Óliver, *Los dos gobiernos de Alfonso López Pumarejo: estado y reformas económicas y sociales en Colombia (1934- 1938, 1942- 1945)*, Apuntes del CENES (2010)
<file:///D:/Downloads/Dialnet-LosDosGobiernosDeAlfonsoLopezPumarejo-3620959.pdf>

Organización Mundial del Turismo, *Glosario de términos de turismo*,
<https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>

Organización Mundial del Turismo, *Introducción al turismo*, <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>

Organización Mundial del Turismo, *Acerca de la OMT*, <https://www.unwto.org/es/acerca-de-la-organizacion-mundial-turismo>

Universocentro, *La Medellín que posa*,
<https://www.universocentro.com/NUMERO18/LaMedellinQuePosa.aspx>

El Ministerio de Industria y Turismo,
<file:///D:/Downloads/Ministerio%20de%20Industria%20y%20turismo.pdf>