

Informe Final de Pasantía
Catalogación del fondo: Ferrocarriles Nacionales de Colombia
Biblioteca Mario Carvajal

María Alejandra Vásquez López
Trabajo presentado como requisito para optar por el título de Profesional en Historia

Director:
Alfonso Rubio Hernández
Doctor en Sistemas de Información y Documentación
Profesor Titular – Universidad del Valle

Universidad del Valle
Facultad de Humanidades
Pregrado en Historia
Santiago de Cali, febrero de 2021

Contenido

INTRODUCCIÓN.....	6
CAPÍTULO 1: CARACTERIZACIÓN DE LA PASANTÍA.....	9
1.1 Adquisición del <i>Fondo Documental: Ferrocarriles Nacionales de Colombia</i>	9
<i>Primera intervención archivística del fondo documental</i>	11
<i>Convenio con la Biblioteca Mario Carvajal</i>	12
1.2 Planteamiento del trabajo de pasantía	13
<i>Caracterización de la Biblioteca Mario Carvajal</i>	14
<i>Justificación de la pasantía</i>	14
<i>Objetivo general para el desarrollo de la pasantía</i>	15
<i>Objetivos específicos para el desarrollo de la pasantía</i>	15
<i>Metodología</i>	16
1.3 Descripción del trabajo realizado en la pasantía.....	18
<i>Digitalización final del fondo documental</i>	19
<i>Diseño de la ficha descriptiva de catalogación</i>	20
<i>Clasificación de las carpetas digitales: Caja nueve y Caja seis</i>	23
<i>Devolución del archivo: Museo del Transporte</i>	26
<i>Elaboración de cien fichas de catalogación</i>	27
<i>Documentos y fichas de catálogo en el repositorio digital</i>	29
<i>Entrega de la pasantía</i>	32
CAPÍTULO 2: FUENTES PRIMARIAS Y TIPOS DOCUMENTALES	33
2.1 Breve historia del desarrollo de los ferrocarriles en Colombia.....	33
<i>Línea férrea de Barranquilla a Sabanilla</i>	39
<i>Línea férrea Medellín – río Magdalena</i>	39
<i>Ferrocarril del Pacífico</i>	40
<i>Ferrocarril de La Sabana</i>	42
<i>Ferrocarril de Cartagena</i>	43
<i>Ferrocarril de Amagá</i>	43
<i>Ferrocarril de Caldas</i>	43
<i>Ferrocarriles Nacionales de Colombia</i>	44
2.2 Tipologías documentales del <i>Fondo: Ferrocarriles Nacionales de Colombia</i>	45
<i>Concepto de tipología documental</i>	45

<i>Concepto de serie documental</i>	46
<i>Concepto de subserie documental</i>	46
<i>Series documentales del fondo</i>	47
<i>Subseries documentales del fondo</i>	48
2.3 La descripción archivística en el Fondo Ferrocarriles Nacionales de Colombia	51
<i>Las fichas de catalogación</i>	53
CAPÍTULO 3: ANÁLISIS DOCUMENTAL	59
3.1 La relevancia y el simbolismo de las estaciones ferroviarias	59
3.2 Análisis de los planos y proyectos de las estaciones ferroviarias	68
<i>Estación ferroviaria La Cumbre</i>	68
<i>Estación ferroviaria de Loboguerrero</i>	72
<i>Nueva estación ferroviaria de Cali</i>	76
CONCLUSIONES	80
Bibliografía	83

Índice de Tablas y Figuras

Tablas

Tabla N° 1. Cronograma.....	16
Tabla N° 2. Ejemplo de Ficha de catalogación elaborada de la Figura 4.....	29
Tabla N° 3. Ficha Descriptiva de Catálogo.....	56
Tabla N° 4. Ficha descriptiva de catalogación del plano arquitectónico 3905.....	71
Tabla N° 5. Ficha descriptiva de catalogación del plano arquitectónico 1850.....	75
Tabla N° 6. Ficha descriptiva de catalogación del plano arquitectónico 3969.....	78

Figuras

Figura N° 1. Segunda ficha descriptiva de catálogo.....	21
Figura N° 2. Primera estructura de las tipologías documentales.....	25
Figura N° 3. Muestra de la estructura de clasificación en Excel de la Caja Seis.....	26
Figura N° 4. Plano Arquitectónico, proyecto de Caseta para Telefónica.....	28
Figura N° 5. Estructuras de las series, subseries y temáticas documentales identificadas en el fondo.....	31
Figura N° 6. Estructura del trabajo logrado.....	31
Figura N° 7. Plano Arquitectónico: Proyecto de Estación para La Cumbre.....	70
Figura N° 8. Plano Arquitectónico: Estación Loboguerrero, plano 3.....	74
Figura N° 9. Plano Arquitectónico: Edificio Nueva Estación de Cali, primer piso.....	77

Resumen

La archivística, dentro del ámbito de las ciencias documentales, se encarga de gestionar, organizar, salvaguardar, y poner a disposición de la sociedad la documentación. El presente trabajo corresponde a un informe de pasantía que describe las labores ejecutadas sobre el *Fondo Ferrocarriles Nacionales de Colombia* de la Biblioteca Mario Carvajal. El tema se desarrolla a lo largo de 3 capítulos que dan cuenta de las actividades realizadas y la teoría que soporta las labores de archivo, especialmente la descripción archivística, que compete a la norma de descripción archivística ISAD-G, adoptada en Colombia por el Archivo General de la Nación (AGN). De igual manera, se hace un análisis documental tomando muestras de algunos planos arquitectónicos propios del fondo que permiten poner las fuentes en contexto con la realidad vivida durante el desarrollo ferroviario.

Palabras Clave: Archivística, Ferrocarriles, Descripción archivística, Fichas de catálogo.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo corresponde a un informe final de pasantía para optar por el título de historiadora. El texto está ordenado en tres capítulos que exponen y describen las labores ejecutadas durante el año calendario de pasantía, a partir de la catalogación del *Fondo Ferrocarriles Nacionales de Colombia* de la Biblioteca Mario Carvajal, el cual corresponde a una serie de documentos que sede en comodato el Museo Aéreo Fénix.

He escogido esta modalidad de trabajo de grado por dos razones principales: primero, por el interés personal en la archivística como disciplina que gestiona, organiza, salvaguarda y pone a disposición del público los documentos de cualquier entidad, sea pública o privada, siguiendo un esquema metodológico normalizado que se ha venido estructurando, desde Colombia, con la implementación de la Ley de Archivos y la creación del Archivo General de la Nación (AGN). De esta forma, cada archivo constituido en el país debe contar con un programa de gestión documental que permita su funcionamiento a partir de una jerarquía lógica, que dé cuenta de la constitución y proceso de este, y que ordene en específicas categorías los distintos tipos documentales que pueda tener, tales como memorias, cartas, planos, mapas, soportes contables, hojas de vida, otros documentos de carácter histórico, etc.

Al dedicarme a la organización del archivo del Museo Aéreo Fénix, pude llegar a la conclusión de que éste es un fondo de carácter acumulado, dado que contiene documentación de diversos tipos, aunque no necesariamente corresponde a una acumulación natural. Debido a esto, se hizo necesario realizar un tratamiento que incluyera la valoración, organización y clasificación del mismo, para que adquiriera un sentido de estructura y orden. Por otro lado, este proceso fue necesario para dar el cumplimiento al convenio establecido por la biblioteca con la fundación museográfica, en aras de difundir las fuentes primarias sobre el ferrocarril en Colombia que tienen en custodia. Los documentos ya sistematizados formaron parte del repositorio digital de la universidad para facilitar su acceso al público, objetivo que culminó mi labor en la pasantía.

La segunda razón por la que abordé la modalidad de pasantía tiene correspondencia a futuro con mi vida laboral, pues durante el desarrollo de mi carrera sentí un especial interés por la rama archivística. Si bien, en primera instancia no fue mi campo de investigación

inicial, se debe reconocer que representa una gran oportunidad laboral en instituciones públicas o privadas. El archivo ofrece diversas posibilidades; una de ellas es el desarrollo de investigaciones o estudios con fuentes primarias, lo cual figura como una de mis pasiones y espero poder darle continuidad al trabajo que se adelantó con la Biblioteca Mario Carvajal. En este orden de ideas, resulta interesante encontrar que bibliotecas públicas como ésta, contengan en su acervo intelectual un espacio para los archivos de corte histórico, lo cual no es algo muy común en cierto sentido, pero es un gran paso para enriquecer y acompañar nuestras colecciones bibliográficas y demás documentos de diversa índole que componen dicha biblioteca universitaria.

Por estas razones, el objetivo principal propuesto por la coordinación de la Biblioteca Mario Carvajal para los pasantes es la agilización del proceso de catalogación del fondo documental para su pronta digitalización y carga en el repositorio digital de la red de bibliotecas de la universidad, tarea que beneficia el desarrollo de futuras investigaciones. El primer capítulo inicia este informe con la historia del fondo trabajado, para lo cual he expuesto una serie de preguntas que ayudaron a estructurar esta primera parte. Entre las cuestiones definidas están las siguientes: ¿A qué institución pertenece? ¿Quién lo halló? ¿En qué año fue rescatado? ¿Cómo terminó vinculado a la Universidad del Valle?

Estas preguntas se han complementado con el trabajo ya elaborado de pasantes que intentaron clasificar y ordenar el fondo antes que mi persona, lo cual se ha tenido en cuenta para comprender cómo se inició este proceso, el estado en el cual se encontró el archivo antes de ser trabajado, y cómo se procedió para finalizar el convenio con el Museo Aéreo Fénix y la Biblioteca Mario Carvajal.

El segundo capítulo aborda la historia de los ferrocarriles y su evolución en el territorio nacional desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la segunda mitad del siglo XX, cuando se suspende el desarrollo del tren. Es de suma importancia entender que este fondo tiene un alcance que abarca todo el territorio nacional, pues no solo tiene documentación de las vías férreas en el Valle del Cauca, sino que también abarca otros tramos como los de la Sabana Cundiboyacense y el ferrocarril del Caribe. Seguido de este análisis histórico, se

procede a tratar la caracterización de la institución donde se custodia el archivo físico¹, la justificación de la pasantía, el planteamiento del objetivo general y los objetivos específicos, la metodología y el cronograma del orden de los procesos que se tuvieron en cuenta, con el fin de mostrar el esquema que se siguió. Se ha definido también los conceptos archivísticos indispensables para el ordenamiento del fondo, como lo son *serie* y *subserie*, continuando con un breve apartado sobre manejo de fondos acumulados en los archivos. Se concluye con la narración de las labores ejecutadas para establecer los percances afrontados y objetivos alcanzados.

El capítulo tres plantea, mediante el uso de fuentes primarias, el valor simbólico-arquitectónico de las estaciones ferroviarias y su influencia en el ámbito social, cultural y económico de las poblaciones. Estas fuentes corresponden a los documentos del Ferrocarril del Pacífico, que aportarían a este informe un contexto territorial más enfocado en lo regional, y de esta forma sea posible presentar el contexto histórico de las estaciones y el modelo arquitectónico al que pertenecen a través del análisis de los planos, contrastando esta información con fuentes secundarias que permitan dar un punto de vista más amplio del espectro simbólico que caracterizó la construcción de las estaciones del sistema ferroviario del Valle del Cauca.

¹ El archivo ha sido dado en comodato temporal a la Biblioteca Mario Carvajal para su organización, identificación y posterior digitalización. Finalizado el acuerdo entre ambas partes, el archivo retornará al Museo Aéreo Fénix en donde se custodiará físicamente.

CAPÍTULO 1: CARACTERIZACIÓN DE LA PASANTÍA

Para comprender mejor el trabajo llevado a cabo, es de vital importancia conocer de primera mano la historia del *Fondo Histórico: Ferrocarriles Nacionales de Colombia*², mismo que fue necesario catalogar y organizar debido al convenio establecido entre el Museo Aéreo Fénix y la biblioteca. Recordemos que este fondo fue finalmente incluido en el repositorio digital de la biblioteca, optimizando de esta forma el acceso al conocimiento que estos documentos pueden aportar a distintas disciplinas académicas, labor que sigue siendo continuada por el museo y la biblioteca, con el fin de preservar y divulgar esta información referida al sistema ferroviario colombiano.

1.1 Adquisición del *Fondo Documental: Ferrocarriles Nacionales de Colombia*

En los años noventa se rescataron una serie de documentos pertenecientes a los Ferrocarriles Nacionales de Colombia³. Principalmente, documentos de la División Pacífico o Ferrocarril del Pacífico, que reposaban en los talleres de Chipichape y en la Estación ferroviaria de Cali antes de que el señor José Guillermo Pardo, junto con algunos miembros de la asociación Fundetren, los rescataran del olvido.

La adquisición ocurrió cuando los Ferrocarriles Nacionales de Colombia empezaron a ser liquidados. En medio de este proceso se fundó Ferrovías, que tuvo la labor de administrar, restaurar y actualizar lo que quedaba de los Ferrocarriles Nacionales, específicamente, las vías férreas y, en menor medida, algunas locomotoras y vagones.

Por otra parte, se hallaba el Fondo de Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales que estaba a cargo del pago de las pensiones de los extrabajadores, junto con la administración

² Se considera fondo histórico debido al valor patrimonial de los documentos que contiene, los cuales tratan un proceso que hizo parte de la modernización del país. De igual manera, las fechas que van desde 1925 hasta 1998, indican el carácter histórico de los documentos.

³ Empresa creada para unificar el sistema ferroviario colombiano, que, hasta la fecha de 1954, estuvo compuesto por varias empresas locales administradas por las regiones.

de la maquinaria en desuso, de lo cual siguió la liquidación de varios talleres, estaciones y tramos férreos.

Existía, además, Fundetren, una asociación creada a finales de los años ochenta por un pequeño grupo de personas interesadas y aficionadas a los ferrocarriles. Su misión fue conservar el patrimonio ferroviario de Colombia. Lastimosamente, Fundetren duró escaso tiempo y no se posee información sobre ella en internet ni en libros. La única persona que da testimonio de su actividad y función es José Guillermo Pardo, fundador del Museo Aéreo Fénix.

El señor Pardo es quien tiene actualmente la custodia legal de los documentos del ferrocarril, los cuales reposan en cajas plásticas y de cartón. Posee, además, tres locomotoras y vagones en exhibición. Se considera a sí mismo un apasionado por los aviones y trenes, los cuales cautivaron su interés y entusiasmo, impulsándolo no solo a estudiar ingeniería mecánica y ser piloto privado, sino a querer conservar el patrimonio aéreo, automovilístico y ferroviario desarrollado en Colombia⁴.

La historia de la adquisición de las locomotoras, vagones y documentos dio inicio en 1992, cuando José Guillermo Pardo, junto con algunos miembros de Fundetren, gestionaron la compra de varios de los objetos nombrados. Pardo indicó que, debido a la posesión y administración de gran parte de la maquinaria, documentación antigua, y de los liquidados Ferrocarriles Nacionales por parte del Fondo de Pasivo Social, no se presentó la oportunidad para que ciertos objetos pudieran ser donados, prestados o regalados a individuos o instituciones. Por el contrario, el interés del Fondo de Pasivo fue la venta o alquiler de locomotoras, vagones, herramientas, entre otras cosas, a empresas o particulares⁵.

Lo anterior resultó ser una sorpresa para algunos asociados de Fundetren y Pardo, quien intentó en repetidas ocasiones gestionar donaciones bajo su custodia para el futuro museo que se estaba proyectando. En un principio, este sería un museo del transporte, pero con el tiempo y sus desventuras es hoy día el Museo Aéreo Fénix.

⁴ Conversación con el señor José Guillermo Pardo el 15 de agosto de 2019 en el Museo Aéreo Fénix.

⁵ Conversación con el señor José Guillermo Pardo el 15 de agosto de 2019.

Varias de las locomotoras que aún quedaban en los talleres de Chipichape fueron declaradas no útiles, igual que ciertos vagones y herramientas. Se inició un negocio de chatarrería a costa de locomotoras a vapor, primeras diésel, vagones antiguos y un sinnúmero de herramientas declaradas obsoletas, la maquinaria y equipos fueron vendidos a precio por kilo.

De esta manera, José Guillermo Pardo junto con algunos miembros de Fundetren, compraron individualmente varias piezas que consideraron importantes para el patrimonio ferroviario del país que estaban siendo desvalijadas para ser vendidas. A medida que compraba maquinaria y herramientas, Pardo fue conociendo y entablando relación con los ingenieros en jefe de los talleres de Chipichape, quienes le regalaron un sinnúmero de cajas de cartón y plástico repletas de documentos, libros, revistas, planos y mapas.

Para el año 1995, interesado en recuperar más documentación, terminó hablando con el Fondo de Pasivo Social ubicado en la antigua estación ferroviaria de Cali, actuales oficinas de Metro Cali, donde se le obsequiaron más documentos, pero esta vez extraídos del sótano, sin conocimiento alguno de su contenido y estado de conservación.

Así, para finales de los noventa, después de los trámites, pagos, y transporte de todos los objetos, el Museo Aéreo Fénix contaba con tres locomotoras, un par de vagones, placas y varias cajas de documentos.

Primera intervención archivística del fondo documental

La primera depuración documental ocurrió a principios del año 2000, cuando se separaron revistas de entretenimiento y libros literarios, de los planos, mapas y libros del ferrocarril. Siendo donados los primeros a escuelas, los documentos aludidos al ferrocarril permanecieron guardados en cajas plásticas y de cartón debajo de una gran maqueta de los ferrocarriles estadounidenses en el museo.

Dichos documentos permanecieron quince años, aproximadamente, guardados en el museo a la espera de un proceso de diagnóstico, clasificación y conservación. El proceso lo inició el actual egresado de Historia de la Universidad del Valle, José Luis Rodríguez, en el año 2015. Revisó los documentos de todas las cajas, haciendo una valoración del estado de conservación de cada uno, y decidiendo cuáles debían conservarse o eliminarse.

Por cuestiones que se le escapan a Guillermo Pardo, además de no quedar registro escrito de las actividades del señor Rodríguez, no se pudo establecer exactamente el protocolo o criterios que siguió durante este primer diagnóstico y depuración del archivo, quedando esta labor sujeta a suposiciones y relatos de segundas personas, ante la imposibilidad de localizar a José Luis Rodríguez.

Cuando Rodríguez ya estaba terminando sus labores en el Museo Aéreo Fénix, propuso el acuerdo con la Biblioteca Mario Carvajal para la conservación de los documentos del archivo del ferrocarril. Esto fue algo que José Guillermo Pardo siempre tuvo en mente, pero no había podido realizar por falta de presupuesto.

Convenio con la Biblioteca Mario Carvajal

El acuerdo se estableció cuando la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle se puso en contacto con el Museo Aéreo Fénix para concertar un convenio sobre digitalización y divulgación de los documentos. Se acordó que el archivo sería digitalizado por la biblioteca y expuesto al público en el repositorio: *Biblioteca Digital Univalle*. Posteriormente, la biblioteca retornaría los documentos al museo junto con una memoria USB con copia de los archivos en digital.

Debido a falta de detalles, no se sabe con exactitud cómo José Luis Rodríguez hizo de puente entre el Museo Aéreo Fénix y la Biblioteca Mario Carvajal, dejando otro pequeño bache por resolver en la historia del fondo documental trabajado.

La digitalización de los documentos, para su conservación, fue realizada por cuatro monitores contratados por la Biblioteca Mario Carvajal, que trabajaron de lunes a viernes cuatro horas diarias en el área de Mapoteca de la Biblioteca, entre los años 2016 -2018.

La labor duró aproximadamente tres años y los documentos se digitalizaron en formato PDF, siendo guardados en carpetas digitales con el nombre exacto de las cajas que contenían los documentos físicos; luego se elaboró un registro de los documentos en Excel con los ítems: número, nombre, autor, escala, largo, y ancho de cada elemento. Fueron dejados cuarenta y cinco documentos aparte para fotografiar, pues el escáner no pudo con la longitud y material de estos.

Debido a su procedencia, las cajas que componen el archivo fueron marcadas -desde los talleres de Chipichape- con un número y/o el nombre de los tipos documentales identificados en estas. Quedando algunas cajas con un mejor indicativo de lo que contenían y otras con simples números que no daban una mínima idea de qué tipos documentales guardaban. Por tanto, se evidencia que el archivo no había sido clasificado antes de llegar a la Biblioteca Mario Carvajal, ni tenía una acumulación natural, cuestión que ninguna directiva de la biblioteca notó hasta iniciado el proceso de pasantía.

Aunque los monitores se concentraron en escanear y llevar un registro de los documentos, quedó pendiente la entrega de la copia del archivo digital al Museo Aéreo Fénix junto con los documentos físicos, y la labor de subir a la red los documentos que en aquel tiempo se conocían como *“Archivo del Museo del Transporte”*.

Con estos precedentes y panorama inicia la pasantía en la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle en junio del 2019. Uno de los objetivos planteados por las directivas de la biblioteca fue avanzar en las labores pendientes, para cumplir con el convenio establecido entre la biblioteca y el Museo Aéreo Fénix.

1.2 Planteamiento del trabajo de pasantía

El planteamiento se inicia con la caracterización de la institución, presentando la ubicación geográfica, misión y visión de la biblioteca como entidad pública, con la intención de mostrar sus objetivos y características, seguido de la justificación, que expone la relevancia de los motivos para realizar la pasantía. Luego, se esbozan los objetivos generales y específicos planteados para la ejecución de la labor archivística, y se presenta la metodología, que son los pasos por seguir para llevar a cabo los objetivos planteados. Para finalizar, se expone el cronograma de las actividades cumplidas en el proceso.

Asimismo, se debe tener en cuenta que el fondo documental con el que se ha trabajado se encuentra soportado digitalmente y consta de documentos gráficos no textuales, como lo aclara el coordinador de la biblioteca Diego Monsalve.

Caracterización de la Biblioteca Mario Carvajal

La división de bibliotecas de Univalle es una amplia red estructurada que se extiende por todas las sedes de la universidad alrededor del Valle del Cauca. La sede principal se encuentra en la Ciudad Universitaria Meléndez, en donde se halla la mayor parte del acervo documental y bibliográfico. Así mismo, se pueden encontrar, fuentes históricas, hemerográficas y fotográficas, y que son acordes a la misión de la biblioteca de ofrecer diversidad de servicios y recursos de información, mediante la conformación equilibrada de acervos documentales que son aprovechados con el desarrollo de competencias de acceso y uso. La visión de la biblioteca de llegar a 2025 como un sistema moderno, incluyente y líder en el sector, propiciando la innovación tecnológica que se adapte a las necesidades cambiantes de la universidad, es base para alcanzar el equilibrio y la diversidad en las colecciones que se pretende⁶.

Justificación de la pasantía

Para argumentar la pasantía, se debe tener en cuenta que la Biblioteca Mario Carvajal ostenta un repositorio documental con varios tipos de fondos históricos, desde el patrimonio fotográfico de la universidad, hasta los registros de Ignacio Torres Giraldo y José Manuel Restrepo. La institución acoge un gran público entre investigadores, estudiantes, docentes y particulares interesados en la obtención de conocimiento y en donde consiguen una amplia gama de tipos documentales que ayudan a la hora de plantear una investigación. Por ende, mi interés como estudiante de historia para realizar una pasantía en la Biblioteca Mario Carvajal, se basa en contribuir con el incremento de los fondos documentales públicos que custodia la división de bibliotecas de la Universidad del Valle.

Otro aspecto por resaltar es la relevancia de los archivos privados y públicos para la investigación histórica. Dependiendo de las ramas de investigación, los fondos documentales son fundamentales para indagar en nuevos enfoques y proyectos historiográficos. Por ejemplo, una posible investigación sobre obras civiles o arquitectónicas, o sobre desarrollo urbano y económico, son afines con los documentos gráficos que componen el fondo

⁶ Biblioteca Mario Carvajal, Misión y Visión. Consultado el 15 de noviembre de 2020. <https://biblioteca.univalle.edu.co/informacion-general/institucional/mision-y-vision>

trabajado. También desde un ángulo distinto, se pueden enfocar sobre este archivo investigaciones sobre la estética, y la interacción de la arquitectura con su impacto en el medio en que se da.

Podemos entender el *ciclo de archivo* como la fase final de organización, conservación y divulgación del patrimonio cultural. Sobre este enunciado, la pasantía adquiere un valor importante dado que promueve el desarrollo de la archivística como disciplina, ya que la organización, clasificación y catalogación de los fondos acumulados es de vital importancia para cumplirlos fines de un archivo histórico. Estas tareas son a grandes rasgos, el proceso que requiere la biblioteca para la digitalización y carga de los archivos al repositorio digital, donde se visibilizará el trabajo aportado por la institución al público en general.

Otra razón para escoger la línea de trabajo de pasantía es el hecho de poder trabajar con fuentes primarias, labor que aporta desde el aspecto histórico a la interpretación documental. Este trabajo me permite ampliar las habilidades adquiridas a lo largo de la carrera y, por ende, mejorar mis futuras investigaciones como historiadora.

Por último, se busca que, con el desarrollo de las labores programadas durante el año de pasantía, se complete el convenio establecido entre la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle y el Museo Aéreo Fénix, en aras de que la documentación sea publicada y visibilizada en el repositorio digital, facilitando con ello el trabajo investigativo de la comunidad académica.

Objetivo general para el desarrollo de la pasantía

Optimizar los pasos para la publicación de la documentación contenida en *Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia del siglo XX* de la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle en su repositorio digital.

Objetivos específicos para el desarrollo de la pasantía

- a) Elaborar las fichas de catalogación para la organización del fondo histórico *Ferrocarriles Nacionales de Colombia*.

- b) Finalizar la digitalización del fondo para su posterior subida a la plataforma del repositorio digital de la Universidad del Valle.
- c) Realizar un informe de balance de las labores y objetivos alcanzados al coordinador de la biblioteca, Diego Monsalve.

Metodología

La pasantía se desarrolló en siete etapas, que abarcaron un periodo de un año y cuatro meses para concluir. Las etapas no se desarrollaron de forma lineal, sino que fueron realizadas a medida que la pasantía lo requería, lo que queda plasmado en el cronograma (Ver Tabla 1). En la primera etapa se concluyó la digitalización del archivo; en la segunda se estableció el diagnóstico del fondo documental; en la tercera se trabajó en la clasificación los documentos; en la cuarta y quinta etapas, se diseñó la ficha descriptiva de catalogación y la elaboración de las fichas catalográficas⁷; en la sexta etapa se subieron las fichas realizadas con sus correspondientes fuentes al repositorio digital de la biblioteca y, finalmente, se presentó un informe de cierre ante el coordinador de la biblioteca, estableciendo los aprendizajes y resultados del trabajo de archivo.

Tabla N°1. Cronograma

Tiempo Asignado		Labores a Realizar
Junio 2019	4 semanas	Finalizar la digitalización del Archivo.
Julio-agosto 2019	8 semanas	Análisis documental de las carpetas digitales del fondo documental. Diseño de la Ficha Descriptiva de Catalogación.
Sept. –dic. 2019	16 semanas aproximadamente	Clasificación de las carpetas digitales: Caja Nueve y Caja Seis.
Enero-febrero 2020	6 semanas	Elaboración de cien Fichas Descriptivas de Catalogación de los documentos elegidos de las carpetas digitales clasificadas.
Febrero-marzo 2020	6 semanas	Aprender a subir los documentos con sus respectivas fichas a la Biblioteca Digital de Univalle. Subir la totalidad de los cien documentos con sus fichas a la plataforma digital.

⁷ En total se crearon cien fichas catalográficas para los documentos previamente digitalizados.

Abril 2020	4 semanas	Elaboración de cien Fichas de Catalogación de los documentos elegidos de las carpetas digitales clasificadas.
Mayo 2020	4 semanas	Subir los cien documentos con sus datos a la plataforma digital Biblioteca Digital de Univalle.
Junio 2020	2 semanas	Presentar al coordinador de la biblioteca, Diego Monsalve las labores y objetivos alcanzados finalizada la pasantía.
Junio – octubre 2020	18 semanas aproximadamente	Elaboración y presentación del Informe Final de pasantía.

Fuente: Elaboración propia

Primera fase: se terminó la digitalización del archivo fotografiando los documentos restantes del fondo documental, ya que estos documentos no podían ser digitalizados por medio del scanner. Se pasaron las fotografías a formato PDF para poder subirlas al disco duro del Área de Mapoteca, a la carpeta digital Archivo Museo del Transporte.

Segunda fase: se hizo un diagnóstico del fondo al analizar el contenido de las carpetas digitales que lo componen, a la vez que se llevaba un registro escrito de los hallazgos. La intención fue obtener una idea general del estado y contenido del archivo.

Tercera fase: se clasificaron los documentos con base en los datos obtenidos en el diagnóstico. Se tomaron una a una cada carpeta digital para observar sus documentos e ir clasificándolos por tipos documentales. Estos tipos se reflejaron en las principales categorías de agrupación: *serie* y *subserie*. El archivo se ordenó en total por serie, subserie y temática documental como categorías principales de agrupación.

Cuarta fase: se diseñó la ficha descriptiva de catalogación usando como referente las fichas de repositorios digitales nacionales, de entidades públicas y privadas asequibles al público general, donde se hallaron documentos gráficos, como mapas, fotos y dibujos. Además, se tuvo en cuenta las tipologías documentales descubiertas en la clasificación para diseñar una sola ficha útil para los diversos tipos de documentos gráficos que componen al archivo.

Quinta fase: se realizaron las fichas de catalogación de los documentos previamente clasificados, observando sus datos y características.

Sexta fase: se dedicó tiempo al aprendizaje del manejo de la plataforma digital con ayuda de un funcionario de la universidad, para poder subir las fichas y documentos de forma autónoma. Luego se subieron las fichas realizadas con sus correspondientes fuentes al repositorio digital de la biblioteca para hacer visible al público el trabajo realizado previamente.

Séptima fase: se concluyó la pasantía con una presentación a Diego Monsalve, coordinador de la Biblioteca, donde se mostraron las labores y objetivos cumplidos.

1.3 Descripción del trabajo realizado en la pasantía

En este apartado se expondrá el paso a paso de cada labor realizada durante el año calendario de pasantía y las dificultades afrontadas, con el objetivo de presentar la secuencialidad de las actividades, efectuando lo estipulado en los objetivos y cronograma expuestos en el apartado anterior.

En la primera reunión con el coordinador de la biblioteca, Diego Monsalve, se conoció que al final del año 2018 la Biblioteca Mario Carvajal había suspendido temporalmente, por cuestiones administrativas, las tareas acordadas en el convenio con el Museo Aéreo Fénix. Dichas tareas constaban de dos labores principales: digitalizar los documentos del archivo y subirlos al repositorio digital de la universidad.

Posteriormente se dio a conocer el convenio con el Museo Aéreo Fénix y se detalló la situación en la que se hallaba el fondo documental. Monsalve estableció las labores a ejecutar durante la pasantía: finalizar la digitalización de la documentación, diseñar la ficha descriptiva de catalogación, elaborar las fichas descriptivas, y subir las correspondientes fuentes primarias catalogadas al Repositorio Digital Univalle⁸. Las labores se tomaron, en un principio, como objetivos específicos, debido a que Monsalve aclaró que el archivo ya había sido diagnosticado, depurado y clasificado.

⁸ Se elaboraron un total de quinientas fichas descriptivas para cada una de las fuentes primarias.

Digitalización final del fondo documental

En el mes de junio del 2019 comenzó la pasantía. Se inició la catalogación del *Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, que en aquel momento no tenía un nombre definido y se le conocía como el Archivo del Museo del Transporte, denominado así por el Museo Aéreo Fénix.

Lo primero que se realizó fue el reconocimiento de los documentos del archivo. Los elementos no estaban en físico, sino digitales en un disco duro pertenecientes al área de Mapoteca.

La digitalización del fondo documental fue realizada por cuatro monitores que trabajaron en la Biblioteca Mario Carvajal entre el año 2016-2018. Escanearon los documentos que luego convirtieron en PDF, y guardaron en carpetas digitales con el nombre exacto de las cajas de plástico y cartón que contenían los documentos físicos. Dejaron cuarenta y cinco documentos aparte para fotografiar, porque el escáner no podía con éstos. Además, realizaron un listado en Excel con los ítems: nombre, autor, escala, largo y ancho de cada elemento que habían digitalizado. Asimismo, diseñaron un cuadro en Word donde se exponía el número de subcarpetas que componían al archivo digital, trece carpetas en total, con la cantidad de elementos que poseía cada una, para un total de 3.956 documentos en ese instante.

Como aquel cuadro era de principios del año 2018, se decidió hacer uno nuevo en junio del 2019. Resultó que seguían siendo trece carpetas digitales las que conformaban todo el fondo documental, pero con un incremento a 4.179 documentos. Sin embargo, ese cuadro debía ser nuevamente actualizado, debido a la toma de las fotografías de los documentos que no fue posible escanear porque eran de tela gruesa y gran longitud.

La toma de las fotografías se realizó en un salón de conferencias de la biblioteca, donde se retiraron las sillas y mesas, se limpió el espacio y se comenzó por organizar cada documento en el área. Previo a esto, en otro salón privado donde reposaban las maquetas arquitectónicas que habían sido donadas a la Universidad del Valle, se examinó cada uno de estos cuarenta y cinco documentos. Primero se inspeccionó su conservación, para saber si era posible fotografiarlos o si su estado de deterioro lo hacía inviable. Después se realizó una leve limpieza de cada documento con un limpión seco y un pincel grueso, para despojar los

documentos de polvo, manchas y excremento de animales, y se finalizó con la organización de los documentos aptos para fotografiar.

Debido a que la biblioteca no contaba con el equipo necesario para esta labor, se requirió de la ayuda del compañero Santiago Bejarano para la toma de las fotografías. Con una cámara Canon EOS Rebel T3, con memoria SD, y un trípode Beston 3560, se realizó el trabajo que culminó después de un mes de haber dado inicio la pasantía. Cumpliéndose así el primer objetivo: la digitalización completa del Archivo del Museo del Transporte.

Se debe aclarar que esas fotografías corresponden a veintidós de los cuarenta y cinco documentos restantes, debido a que los otros veintitrés estaban demasiado deteriorados para fotografiar. Sin embargo, de los veintidós documentos fotografiados dieciocho eran de longitudes entre los dos y cuatro metros. De un plano de tres metros podían salir de doce a quince fotografías, por ende, la cantidad de fotos no se contaron como individuales sino como un solo conjunto por documento a la hora de ser sumadas al fondo documental. Así, el total de documentos del archivo es de 4.201 elementos.

Completa la digitalización del archivo, los documentos físicos regresaron a las cajas plásticas y de cartón a la espera de retornar con su dueño José Guillermo Pardo, junto con una copia digital contenida en una USB, al Museo Aéreo Fénix.

Diseño de la ficha descriptiva de catalogación

El segundo proceso que se llevó a cabo fue el diseño de la ficha descriptiva de catalogación. Inició con la entrega del escritorio y la silla donde se trabajaría de lunes a viernes, medio tiempo, en el Área de Mapoteca. Por motivos administrativos no fue posible mejorar el computador que se asignó para realizar el trabajo, por lo que se empleó un portátil propio.

Para ese momento, se tenía entendido que el Archivo del Museo del Transporte ya estaba debidamente organizado, por ende, solo quedaba catalogarlo y subir las fichas con su respectivo documento a la biblioteca digital de Univalle. No obstante, la red virtual de la Biblioteca Mario Carvajal estaba siendo actualizada, proceso que duraría aproximadamente de ocho a diez meses. Las tres partes que componen la red virtual, el catálogo en línea, libros y revistas electrónicas, y la biblioteca digital, estarían deshabilitadas durante cierto tiempo.

Pasaron seis meses antes de empezar a subir los documentos catalogados al repositorio digital de la Universidad del Valle.

La primera ficha descriptiva de catalogación fue un borrador que recogió los datos principales de los documentos del acervo documental. Su diseño comenzó en junio, y lo primero que se hizo fue analizar treinta documentos de la carpeta digital *caja nueve*. Se anotaron en una libreta los principales datos de cada documento, estos resultaron variables, por lo que se debió extraer solo los que estaban presentes en la mayoría. El resultado fue una ficha bastante simple, que tenía por ítems: número de plano, título, autor, resumen, escala y dimensiones. Se consideró necesario elaborar una segunda ficha después de un proceso de análisis de más carpetas digitales.

El segundo diseño resultó en una ficha demasiado específica, que no era práctica para todos los documentos según la evaluación del coordinador de la biblioteca. El diseño estuvo basado en el análisis de ciento cincuenta documentos elegidos entre las carpetas digitales: *caja nueve, caja siete y caja planos de obras públicas*. Resultó una ficha de catalogación con los ítems: signatura del documento, título, subtítulo, compañía, fecha, nombre de arquitecto, dibujante y visto bueno, resumen, escala, idioma, etc. (Ver Figura 1)

	Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia	Signatura
Elementos Nombrados en los Planos		
Título:		
Subtítulo:		
Compañía:		
Lugar:		
Lugar y Fecha de Elaboración:		
Escala:		
Diseño y Ejecución:		
Dibujo:		
Visto Bueno:		
Numero Plano:		
Notas:		
Resumen:		
Palabras Clave:		
Características Originales del Plano		
Técnica:		
Soporte:		
Dimensiones:		
Idioma:		
Otros indicadores		

Figura N° 1. Segunda ficha descriptiva de catálogo

Fuente: Elaboración propia, ficha basada en las fuentes analizadas del fondo documental digital perteneciente a la Biblioteca Mario Carvajal, Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

No obstante, mientras se observaban los ciento cincuenta documentos, se notó que aquellas carpetas no estaban debidamente organizadas por tipos documentales como se creía. Por ejemplo, la *caja nueve*, que solo debía tener planos arquitectónicos, poseía planos de localización, y la *caja seis* que debía constar de planos de obras civiles, tenía de topografía y arquitectura. Se comprobó que las carpetas no estaban clasificadas por tipos documentales y se debía organizar cada una antes de empezar el proceso de catalogación.

El hallazgo indicaba que el fondo documental no había recibido tratamiento archivístico de diagnóstico, depuración y ordenación. En resumen, se trataba de un fondo acumulado. Esto se confirmó en la reunión donde se presentaron los hallazgos y la segunda ficha descriptiva.

Diego Monsalve comentó parte de la historia del fondo, había estado más de diez años bajo una maqueta en el Museo Aéreo Fénix. Monsalve pensaba que, con el tratamiento de los documentos realizado por Rodríguez junto con los datos del Excel, se habían dispuesto los elementos del acervo documental de una forma óptima. Sin embargo, se debe tener presente que esas labores, aunque fueron un primer diagnóstico y tratamiento documental, no se pueden considerar correctas siguiendo los lineamientos de manuales de archivística y de organización de fondos acumulados.

El descubrimiento aquejó a la coordinación de la biblioteca, pues manifestaba que el Archivo Central de la Universidad del Valle, encargado de la gestión archivística de la institución, no había participado en las labores de tratamiento del fondo acumulado adquirido por la Biblioteca Mario Carvajal. Así, el fondo se hallaba con dos fallas principales: su falta de depuración y ordenamiento.

Se acordó con la Biblioteca que no se regresaría a corregir todas las fallas cometidas a lo largo del tratamiento del fondo acumulado, que para ese momento ya estaba considerado como archivo histórico. De lo contrario, llevaría a la contratación de archivistas o profesionales de gestión documental que diagnosticaran, depuraran y organizaran, bajo la directriz del Archivo General de la Nación, el fondo documental perteneciente al Museo

Aéreo Fénix. Además, los documentos digitales, pertenecientes ahora a la biblioteca, podían clasificarse a la vez que se avanzaba en su catalogación. Por tanto, las labores a realizar en la pasantía se basaron principalmente en la clasificación de estos documentos.

Los objetivos planteados no cambiaron más allá de la cantidad de títulos a ejecutar. Por ejemplo: el diseño final y la realización de las fichas descriptivas de catalogación siguió en pie, pero en vez de catalogar quinientos documentos, se redujo a doscientos. No obstante, primero se debía clasificar dos carpetas digitales elegidas entre las anteriormente diagnosticadas, para sacar los documentos a catalogar. De ahí, que el planteamiento de los nuevos objetivos aumentase las labores de la pasantía.

El diseño de la última ficha contó con un nuevo proceso: la consulta de repositorios digitales de documentación centrados en mapas, planos o imágenes. Esto a petición de las directivas de la biblioteca, debido a que la mayoría de los documentos del fondo, por no decir su totalidad, están compuestos por documentos gráficos y no textuales o sonoros. También se tuvieron en cuenta los datos extraídos de los anteriores análisis documentales para los diseños de las primeras fichas. Los repositorios digitales consultados fueron: Biblioteca Nacional de Colombia – *Sección Mapoteca*; Banco de la República – *Colecciones Digitales* – Cartografía; Biblioteca Departamental de Cali – *Sección Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca*; Archivo General de la Nación – *Mapoteca*.

La tercera y última ficha descriptiva del catálogo reúne los ítems: número del documento, tipo documental, título, autor corporativo, autor o contribuyentes, fecha, contenido del documento, idioma, dimensiones, escala, palabras clave, y otros indicadores. Siendo aprobada por Monsalve como la ficha catalográfica definitiva para el *Fondo: Ferrocarriles Nacionales de Colombia*.

Clasificación de las carpetas digitales: *Caja nueve* y *Caja seis*

La clasificación inició en el mes de septiembre del 2019, con la carpeta digital: *caja nueve*, compuesta por 447 documentos entre planos arquitectónicos y topográficos, como mostró el previo análisis de sus primeros setenta documentos. Al inicio de la clasificación se anotaron los datos que poseía cada documento en una libreta que contenía: número del documento, tipo documental, título y fecha. Los elementos cuyo tipo documental fue difícil

de descifrar, por no contener explícitamente esta información, fueron situados en la categoría: indagar. Al ser estudiante de historia, no contaba con experiencia para diferenciar con exactitud planos arquitectónicos de topográficos, u obras civiles. Fue necesaria la búsqueda de ayuda, que se encontró en un familiar arquitecto y un conocido ingeniero civil. Fui instruida durante varios meses sobre las características de los planos y cómo diferenciar unos de otros, hasta lograr clasificarlos por mí cuenta y dejar atrás la categoría: indagar o preguntar.

Otro factor a considerar en el ordenamiento fueron los casos de los documentos que no contaban con datos suficientes para clasificar, o que estaban en mal estado por deterioro, por lo cual se creó la categoría: sin información o en mal estado. Asimismo, al ir avanzando en el estudio de cada documento se notaron dos cosas adicionales: la existencia de conjuntos, y la repetición de documentos. Por ejemplo, para el caso de conjuntos, están los proyectos arquitectónicos en donde varios planos muestran todas las partes de un edificio. Para el caso de la repetición documental, se encuentran las copias de un mismo documento hasta cuatro veces. Lo primero son cuestiones de la falta de clasificación, pero el escaneo del mismo documento cuatro veces seguidas es muestra de la falta de tratamiento documental durante la primera intervención del fondo.

Estos hallazgos, pertenecientes al primer ordenamiento de la *caja nueve*, fueron presentados al coordinador de la biblioteca, quien decidió que los documentos repetidos serían clasificados, pero solo uno de estos se subiría al repositorio digital. Además, con el avance en el proceso de clasificación fue necesario consultar artículos y libros sobre estaciones, locomotoras y vías férreas, que referencian el contexto de origen de las fuentes del archivo. De igual forma, fue obligatorio consultar diccionarios cartográficos e información web sobre los conceptos de *plano* y *mapa*. Luego, se profundizó en los conceptos de plano topográfico, arquitectónico, y obra civil. Con esto sería posible establecer características y diferencias para lograr definir las categorías de serie y subserie como se ve reflejado en la Figura 2. Es necesario aclarar, que dicha estructura representa un borrador de las series y subseries documentales identificadas hasta el momento.

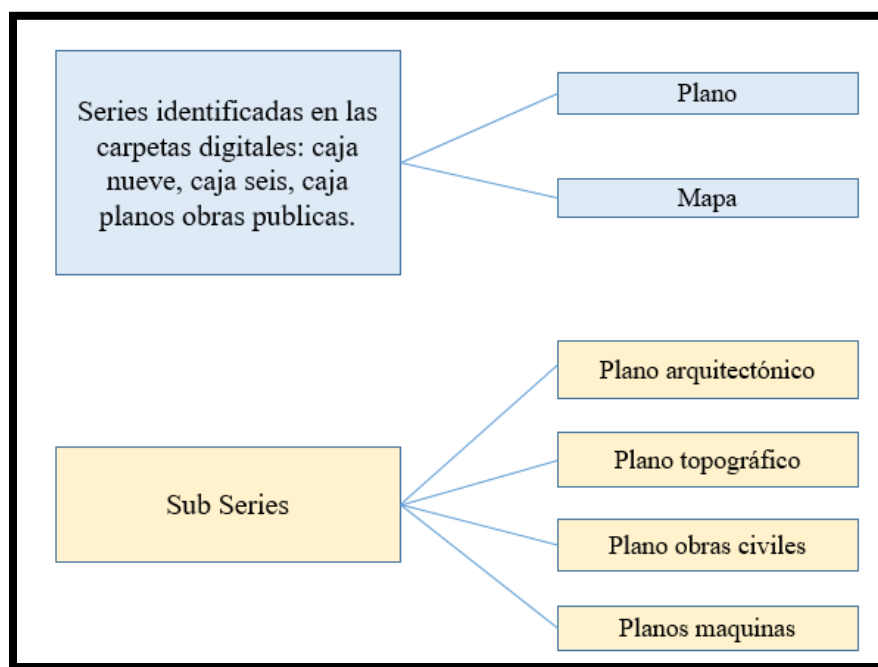


Figura N° 2. Primera estructura de las tipologías documentales

Fuente: Elaboración propia, basado en las fuentes analizadas del fondo documental digital perteneciente a la Biblioteca Mario Carvajal.

La segunda etapa de clasificación consistió en pasar, de forma ordenada y legible, los resultados expuestos en la libreta a Excel. Cada hoja lleva el nombre de una subserie, y el contenido está organizado por temáticas: conjuntos e individuales. Además, se registran: número, título, fecha, autor corporativo, escalas y anotaciones de cada documento. Así finalizó la clasificación de la carpeta digital: *caja nueve*.

El mismo proceso de organización se llevó a cabo con la carpeta digital: *caja seis*, de la cual se hizo una muestra de parte de su organización, visible en la Figura 3. Se llegó al mes de diciembre de 2019 con ambas carpetas clasificadas. De igual manera, se identificaron las primeras series y subseries documentales del archivo, tema que se desarrollará extensamente en el capítulo siguiente.

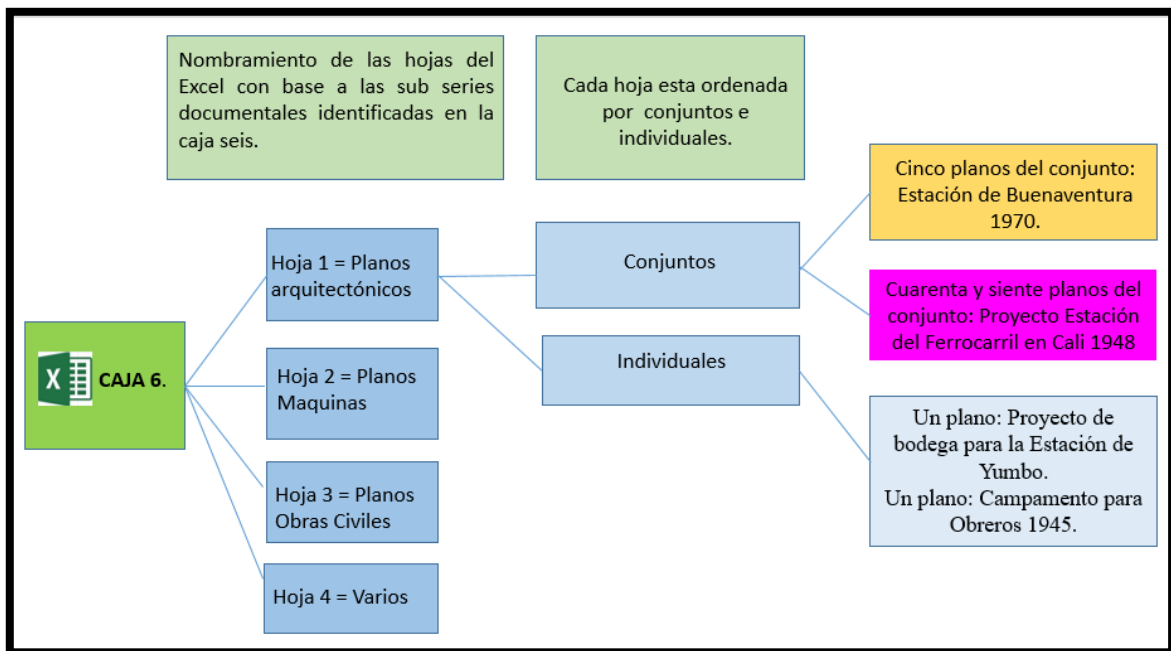


Figura N° 3. Muestra de la estructura de clasificación en Excel de la Caja Seis

Fuente: Elaboración propia, basado en las fuentes clasificadas en Excel del Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia de la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle.

Devolución del archivo: Museo del Transporte

La devolución del archivo se realizó en agosto del 2019. Diego Monsalve y mi persona retornamos todas las cajas plásticas y de cartón con los documentos físicos al Museo Aéreo Fénix, junto con la copia de los legajos en una memoria USB, quedando pendiente la divulgación de los documentos en el repositorio digital de la biblioteca.

Aquella ocasión se aprovechó para conocer el Museo y entrevistar a José Guillermo Pardo sobre la historia del fondo y del convenio establecido con la Biblioteca Mario Carvajal⁹.

⁹ Conversación con José Guillermo Pardo el 17 de octubre de 2020 en el Museo Aéreo Fénix.

Elaboración de cien fichas de catalogación

Las fichas de catalogación realizadas corresponden a algunos conjuntos de subseries de las *cajas seis y nueve*, entre los que se hallan conjuntos arquitectónicos, de obras civiles y topográficos que suman ciento cuatro documentos catalogados durante enero y febrero del 2020.

Lo que se hizo fue escoger los conjuntos de documentos más llamativos para catalogar, después abrir cada documento e ir realizando una ficha de este (ver ejemplo en las Figuras N° 4 y Tabla N° 2). Los conjuntos seleccionados corresponden a las siguientes subseries:

- Planos de arquitectura: se seleccionaron los planos: Casa redonda de los talleres de Chipichape; Edificio nueva estación de Cali; Proyecto Clínica Ferroviaria; Proyecto edificio del sindicato; Redistribución oficinas Cali; Proyecto de la estación del ferrocarril en Cali. Con estos planos se completan setenta y dos fichas.
- Planos obras civiles: Se seleccionaron los planos: Puente Bitaco; Puente Venado; Viaducto Mulaló; Alcantarillado de la urbanización Chipichape. Se completan así, treinta y seis fichas.
- Planos de localización: se seleccionó el plano Líneas y estaciones férreas del Ferrocarril del Pacífico, para un total de veintiséis fichas.

En suma, fueron ciento treinta y cuatro fichas de catalogación, de doce conjuntos de subseries, listas para subir al repositorio digital de la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle.

Tabla N° 2. Ejemplo de Ficha de catalogación elaborada de la Figura 4

Ficha Descriptiva de Catalogación	Número Documento 4011
Título	Proyecto de Caseta para Telefonista. Plano N°1.
Autor Corporativo	Ferrocarriles Nacionales de Colombia. División Pacífico. Sección de Mantenimiento.
Contribuyentes	Sin Información
Fecha	Abril 1961
Palabras Clave	Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Planos arquitectónicos; Caseta Telefonista; Fachadas; Planta General; División Pacifico.
Contenido del Documento	Plano arquitectónico del proyecto de caseta para telefonista a escala 1:50. Contiene: fachada principal, posterior y laterales; vista de los ejes, cimientos y desagües. El área total de construcción cubierta = 170 M.2
Tipo Documental	Plano arquitectónico
Idioma	Español
Dimensiones	70 x 98,5 cm
Escala	1:50
Otros Indicadores	Universidad del Valle/Biblioteca Mario Carvajal/Colección Mapoteca/Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia/Caja Nueve.

Fuente: Elaboración propia.

Documentos y fichas de catálogo en el repositorio digital

Como se mencionó anteriormente, la red virtual de la Biblioteca Mario Carvajal estaba siendo actualizada, proceso que a finales de febrero del 2020 aún no había concluido. Lo subido al repositorio no sería mostrado al público hasta finalizada su actualización.

Bajo aquellas circunstancias se realizaron dos labores que facilitarían el ingreso de los documentos catalogados a la plataforma de manera ordenada. Primero, se renombraría el “*Archivo Museo del Transporte*” por un nombre acorde a las fuentes que lo componen. Segundo, se diseñaría un mapa de la estructura del archivo donde se exponen las series, subseries y temáticas identificadas hasta aquel momento.

Se acordó que el “*Archivo Museo del Transporte*” se llamaría “*Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia*”, nombre elegido por las directivas de la Biblioteca Mario Carvajal. Luego se elaboró la estructura que representa al fondo y que sería tenida en cuenta para la organización de los documentos en el repositorio digital.

El proceso de aprendizaje de la plataforma digital fue práctico, se aprendió digitalizando documento por documento con sus respectivos datos, al repositorio. En él se observaba si toda la información de la ficha quedaba visible en la plataforma, o si había campos que no se mostraban o no existían con la actualización en curso de la biblioteca digital. El proceso duró hasta mediados del mes de marzo del 2020, cuando inició la cuarentena nacional por coronavirus. Se detuvo el avance hecho en la plataforma, lo que ocasionó la reestructuración de las labores planeadas.

Se acordó que el trabajo a realizar y entregar, si la cuarentena duraba hasta junio del 2020, sería la clasificación de cuatro carpetas digitales, debidamente organizadas como se había hecho con las carpetas: *caja nueve* y *caja seis*.

Finalmente resultó ser así; la clasificación de las cuatro carpetas digitales terminó por ser más sencilla, gracias a la experiencia con las primeras carpetas y conocimientos adquiridos sobre series y tipologías documentales.

Se usó la misma metodología aplicada en cajas anteriores. Se hizo un análisis y toma de datos junto con la digitalización en Excel para ordenar las carpetas digitales: *caja dos* y *caja cinco planos topográficos*, *caja siete*, y *caja planos obras públicas*, que juntas suman 2,097 documentos ordenados.

Otra labor que se hizo fue el diseño de la nueva estructura de las series, subseries y temáticas que se hallan en el fondo (Ver Figura N°5).

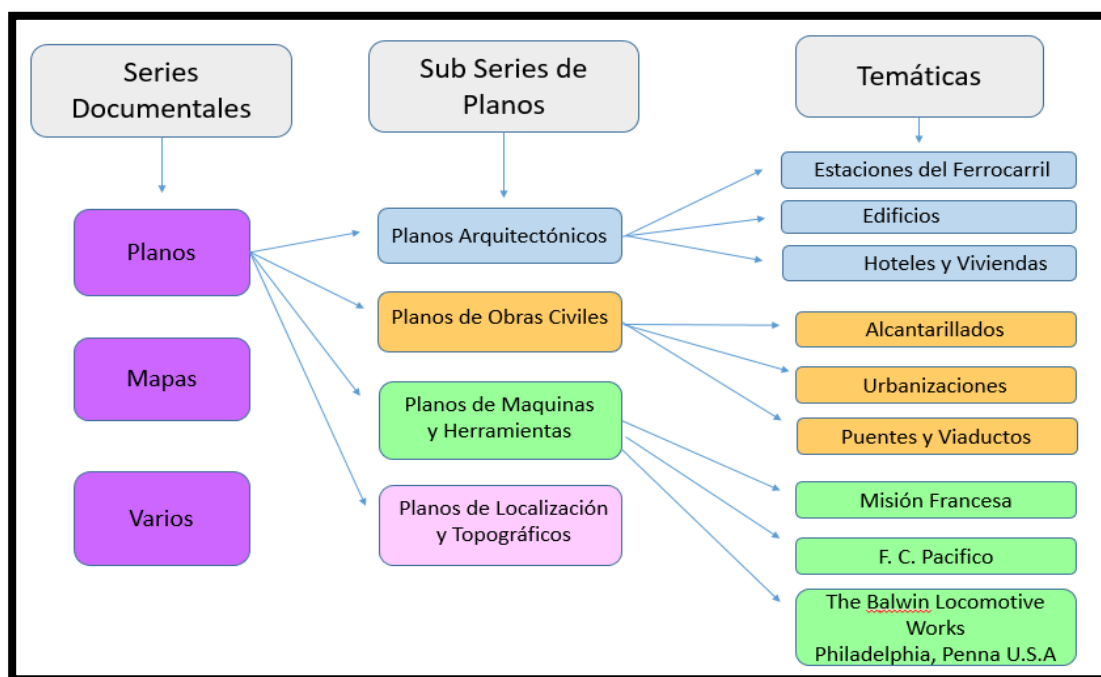


Figura N° 5. Estructuras de las series, subseries y temáticas documentales identificadas en el fondo

Fuente: Elaboración propia, basado en la clasificación del Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Además, se diseñó del esquema donde se expone la cantidad de carpetas clasificadas y el total de tipologías documentales que se identificaron (Ver Figura N° 6).

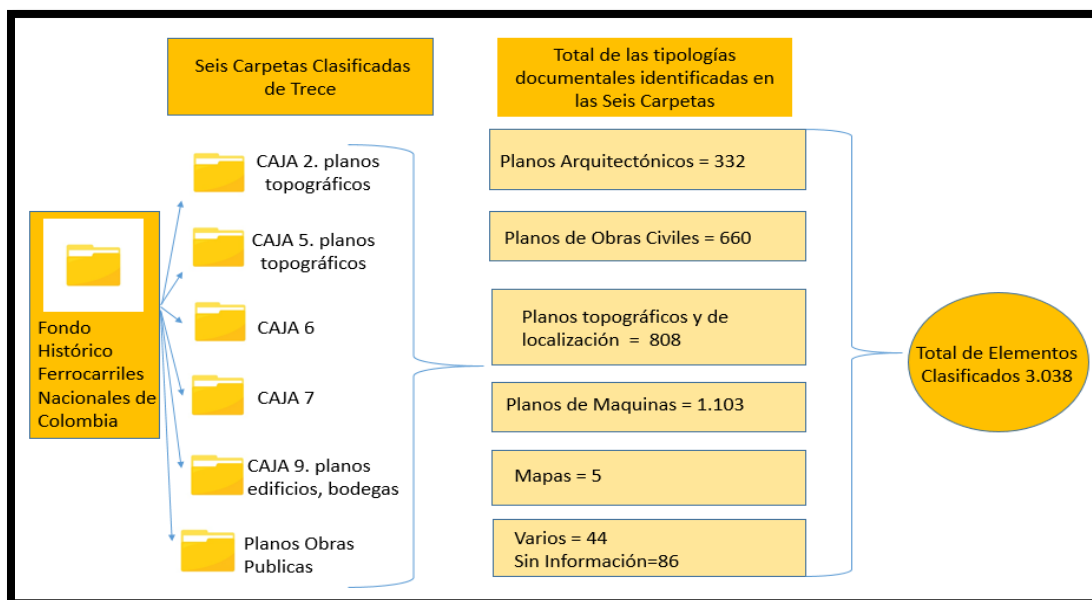


Figura N° 6. Estructura del trabajo logrado

Fuente: Elaboración propia, basado en las fuentes clasificadas en Excel del Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Entrega de la pasantía

La pasantía concluyó con la presentación de los resultados al coordinador Diego Monsalve. Se le expuso todo el trabajo realizado y los objetivos cumplidos durante el año de pasantía en la Biblioteca Mario Carvajal. Los resultados finales fueron: digitalización completa del fondo documental, clasificación de seis carpetas digitales, para un total 3.038 documentos ordenados, y la elaboración de 134 fichas de catalogación *del Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia*.

CAPÍTULO 2: FUENTES PRIMARIAS Y TIPOS DOCUMENTALES

Para emprender este capítulo, resulta necesario hacer un recuento de la historia del ferrocarril en Colombia; de este modo, lo expuesto en los documentos gráficos, planos y mapas del fondo documental tratado en la pasantía, estará envuelto en el contexto histórico que le corresponde. Si bien, los planos y mapas, ordenados y catalogados, no exponen información textual sobre acontecimientos históricos, su contenido aborda la historia material del desarrollo ferroviario colombiano, la cual puede ser mejor entendida a partir de la explicación de su historia social, económica y política.

Saber cómo se desarrolló el ferrocarril, cuáles fueron sus dificultades o sus ganancias, cuáles fueron sus objetivos y propósitos, entre otras cuestiones, resultan pertinentes para darle sentido a las fuentes digitalizadas en el archivo expuesto. Recordemos, asimismo, que el fondo trabajado en esta pasantía recoge documentos de otras regiones, por lo que la siguiente historia no se limita a narrar los sucesos alrededor del ferrocarril del pacífico, sino que intenta ser un resumen minucioso y crítico del sistema ferroviario colombiano y de sus partes más importantes.

2.1 Breve historia del desarrollo de los ferrocarriles en Colombia

Era el año de 1825, cuando el primer ferrocarril del mundo comenzó a dar marcha sobre tierras británicas. Pasaron tres décadas para que la Gran Colombia también pudiera celebrar la culminación de su primer proyecto ferroviario en la región de Panamá en el año 1855, y avanzar por el camino de la modernización. Pero la historia del ferrocarril de este país no fue exitosa. Diversas guerras civiles, la falta de financiamiento, las escasas intenciones de integrar este proyecto en un sólido plan en aras de la unificación nacional, las querellas bipartidistas, el mal manejo de contratos, las condiciones topográficas y climáticas, y otros tantos asuntos, fraguaron una historia del ferrocarril lamentable y nostálgica para los colombianos.

Las primeras líneas ferroviarias del país se desarrollaron por la motivación de las ideas sobre la modernización, y por la necesidad de ingresar al mundo industrial y de libre

mercado por medio de la extracción y exportación de materias primas, bienes del primer sector de la economía. La construcción de los ferrocarriles en Colombia inició en 1836, cuando se concedieron regalías especiales por el gobierno de la república, a personas jurídicas y naturales que trabajasen entre ciudad de Panamá y el río Chagres¹⁰. Ese mismo año, surgió un decreto por parte del Congreso de Colombia para iniciar la construcción de un ferrocarril en la provincia de Panamá, que tendría su desarrollo por los años de 1849 a 1855. Se construyeron las primeras vías férreas e ingresaron los primeros trenes por parte de los constructores (Sellers, de Cincinnati, Ohio) e ingenieros (Totten y Trautwine) estadounidenses¹¹. Fue la primera ruta en Colombia: una línea grande para el orgullo nacional pero efímera, pues cuando llegó el siglo XX, Panamá se independizó de Colombia con el principal apoyo de los Estados Unidos.

Bajo la presidencia de José Ignacio de Marqués Barreto, se desligó al gobierno nacional de toda responsabilidad de la administración de los ferrocarriles. Quienes se encargaron de administrar los trenes y sus vías fueron empresas privadas o departamentales, dejando a la improvisación y a decisiones individualistas el futuro desarrollo del país. Mientras que algunos "... países latinoamericanos como Argentina, México, Chile y Brasil ya habían construido casi la totalidad de sus redes y se habían integrado entre sí y con otros países de la región"¹², Colombia aún se hallaba intentando desarrollar sus primeras vías férreas. Y es que Colombia pocas veces pudo contar con la capacidad de endeudamiento que tenían el resto de países latinoamericanos. A lo largo del siglo XIX Colombia no tuvo los suficientes ingresos para desarrollar proyectos de infraestructura; para la década de 1870, en comparación con otros países de América Latina, Colombia estuvo entre los países con menor desempeño comercial en cuanto a exportaciones¹³:

¹⁰ Carlos E. Nieto "El Ferrocarril En Colombia Y La Búsqueda De Un País". En: *Apuntes. Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural*. Vol.24 no 1 (2011) <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArg/article/view/8888> 66.

¹¹ Jorge Arias de Greiff "Ferrocarriles en Colombia 1836- 1930". *Credencial Historia*. n°257 (2011) <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

¹² Edmundo, Pérez. *Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia*. (Bitácora urbano territorial 1.2, 1998: 8-19.), 8.

¹³ Juan Nicolás García Valenzuela, y David Enrique Bernal Chaparro. *Ferrocarriles en Colombia infraestructura perdida*. (Universidad de La Salle, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales Bogotá, 2017), 61.

...Colombia registró sus exportaciones avaluadas en solo 11.000.000 de dólares, mientras otros países de la región como Brasil, registraban para el mismo período cifras en sus exportaciones de 90.000.000 de dólares, Perú y Argentina exportaban 45.000.000, mientras que Chile y México 30.000.000 de dólares¹⁴.

Pero el ámbito económico no fue lo único que aquejó al desarrollo del ferrocarril; además, “...en comparación con otros países, el sistema férreo colombiano presentaba atrasos no solo en términos de infraestructura sino también, frente a la extensión y cobertura”¹⁵. En este sentido, añadido a las desventajas económicas que Colombia tuvo frente a otros países latinoamericanos, existieron otros factores que permearon la historia del ferrocarril. Para comenzar, el ferrocarril de Panamá:

...se caracterizó por la falta de control, la improvisación por parte del Estado colombiano en la contratación, la tenencia de la línea férrea de Panamá, las concesiones y los privilegios que otorgaba a la compañía, sin exigir grandes beneficios para la nación y para la sociedad en general¹⁶.

Esta historia, con otras particularidades, se repitió en varios de los siguientes ferrocarriles del país hasta el periodo en el que comenzó la liquidación de todo el sistema ferroviario colombiano.

El ferrocarril llegó con la motivación de crear un país moderno y progresista, pero, sobre todo, su importancia radicó en que sería:

...una alternativa viable para la integración de los mercados existentes y para mejorar el desempeño económico, tanto a nivel interno, pero en mayor medida, en este periodo se buscaba mejorar nuestros mercados a nivel externo, de modo que se lograra las condiciones de inserción en el mercado mundial¹⁷.

Pero el país contaba con deficiencias nacidas desde el gobierno central, que con las diferencias marcadas entre las regiones impidieron un desarrollo adecuado para el proyecto ferroviario. Durante los periodos de gobierno federal, los Estados autónomos entraron al proyecto ferroviario de forma independiente, entre los que se fundaron: el ferrocarril de Bolívar, que fue el segundo proyecto en concretarse en el país, pretendía unir Barranquilla con el mar de las Antillas en la bahía de Sabanilla, cuya construcción fue sancionada para el

¹⁴ Frank R. Safford. *Empresarios nacionales y extranjeros en Colombia durante el siglo XIX*. (Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 1969) 88, citado por: García, *Ferrocarriles en Colombia*. 61.

¹⁵ Daniel Molina. *Colombia, un país descarrilado*. (Universidad el Bosque, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Bogotá, 2020), 7.

¹⁶ García, *Ferrocarriles en Colombia*. 26.

¹⁷ García, *Ferrocarriles en Colombia*. 29.

año 1868; y el ferrocarril de Antioquía, que tenía dispuesto conectar Medellín con el río Magdalena¹⁸. Pero el entorno nacional no era el adecuado para la consecución exitosa de un sistema de ferrocarriles. Los planes desencadenados por el bien individual dejando de lado el bien común, fragmentaron enormemente las posibilidades de construir un fuerte sistema ferroviario que impulsara la economía; la oligarquía, los deseos de cada Estado por obtener mayor autonomía y poder, además de las deficiencias en el aparato estatal y la incapacidad de generar adecuados contratos, pusieron en marcha el desplome de los ferrocarriles.

Llegado el año de 1886, el país entró en el nuevo periodo conservador que movió fuertemente las bases de la sociedad liberal que la había precedido. Aunque el poder se había centralizado, las intenciones de unificar las vías férreas ya existentes fueron ineficaces, principalmente, porque los contratos seguían manejándose de forma individual, y las regiones aún seguían compitiendo entre sí.

Para finales del siglo XIX, la ley 104 de 1892 y la ley 61 de 1896, se formularon con el fin de regular la forma en que se hacían las contrataciones con las empresas férreas, pero, en palabras de García:

El problema que presentan estas dos leyes en este periodo, como las leyes realizadas en el entorno federal tiene que ver con que seguían necesitando del financiamiento a través de préstamos, en especial eran altamente dependientes de la inversión extranjera y las concesiones que seguían dando eran muy grandes, con pocos beneficios para la nación. La financiación no se conseguía, debido a que nuestros mercados no eran del todo competitivos y no lograban atraer del todo recursos para la construcción de estos proyectos...¹⁹.

Añadamos a esto el hecho de que “... el sector privado extranjero gerenció la construcción de los ferrocarriles, y se adueñó de garantías y beneficios que la misma ley colombiana le permitía”²⁰. Hablamos aquí de que prácticamente, los contratos fueron elaborados de forma improvisada, sin cláusulas claras ni seguimiento en sus lineamientos:

El planteamiento, ejecución y propiedad de las líneas férreas estuvieron hasta los años treinta básicamente en manos de extranjeros ingleses y pocas veces en poder de compañías nacionales privadas. Los objetivos de los constructores apuntaban más a la productividad de sus propios intereses que a los intereses de la nación²¹.

¹⁸ García, *Ferrocarriles en Colombia*. 30-32.

¹⁹ García, *Ferrocarriles en Colombia*. 38.

²⁰ Molina, *Colombia, un país descarrilado*, 27.

²¹ Pérez, *Los ferrocarriles y el desarrollo*. 12.

Para los años de 1909-1910, las expansiones ferroviarias tuvieron su mayor alcance, principalmente en los ferrocarriles cafeteros de Antioquía, La Dorada, Girardot, Pacífico y Tolima, y otros como el ferrocarril de Caldas, Puerto Wilches y Amagá²². Y, pocos años después, el país por fin disfrutaría de una época marcada por la bonanza financiera. Específicamente, para el año de 1925, una cantidad importante de capital extranjero entró al país, esto a causa de que los países latinoamericanos comenzaron a verse como adecuadas inversiones extranjeras, y durante el período comprendido entre 1918 y 1929, el mercado de exportación del café, el banano y el despegue del petróleo, junto con la indemnización de 25 millones de dólares a causa de la pérdida de Panamá, hicieron de este período un tiempo próspero que fue llamado “danza de millones”²³, hasta que toda esta bonanza se desplomó cuando llegó el año de 1929. Los enormes préstamos provenientes del exterior se detuvieron a causa del golpe de la Gran Depresión y el flujo general de dinero se vio afectado. A causa de que buena parte de los ingresos del país eran dependientes de fondos extranjeros, con la llegada de la Gran Depresión, la poca estabilidad que contenía al país fue sumamente debilitada.

...hechos como la crisis económica de 1929 reflejan la debilidad administrativa que se evidenciaba en el sistema, la gran mayoría de la inversión que se destinaba a obras públicas dependía de créditos externos que provenían principalmente de Estados Unidos y, por consiguiente, el suceso de hechos como el de 1929 incidió inmediatamente en el desarrollo de las obras públicas en Colombia²⁴.

Los tramos de vías que estaban dispersos unos de otros, las administraciones llevadas a cabo de forma independiente del resto del país, las diferencias regionales marcadas por la diversidad cultural y social, y la poca claridad de las leyes que pretendían mejorar las condiciones del ferrocarril, fueron haciendo imposible pensar en una red unificada y estable. Finalmente, la llegada de las carreteras fue sacando poco a poco las vías férreas de la cotidianidad del país, hasta que las consecuencias de la II Guerra Mundial sacaron completamente al ferrocarril de la escena social de Colombia. Pocos tramos seguirían funcionando hasta los años siguientes, pero su fin ya estaba escrito desde el siglo XIX.

²² García, *Ferrocarriles en Colombia*. 49.

²³ García, *Ferrocarriles en Colombia*. 54-55

²⁴ Molina, *Colombia, un país descarrilado*, 12.

Las guerras internas permearon la efímera historia de los ferrocarriles colombianos, causando trabas no solo en el desarrollo del proyecto ferroviario, sino también, en la inestable economía del país y en los diversos intentos por integrar sus regiones. El mercado se vio afectado, la salud financiera no era eficiente, y el proyecto de los ferrocarriles se dio de forma individualizada en cada región. Desde el comienzo, la idea del ferrocarril estuvo envuelta en el deseo de progresar la economía nacional a través de las exportaciones, y en la necesidad de crear una infraestructura adecuada que facilitara y redujera los costos de exportación de los productos nacionales, pero, a causa de esta misma idea, "...la construcción de los primeros ferrocarriles estuvo ante todo dirigida al fomento de la exportación y no al desarrollo interno"²⁵, lo que hizo que la necesidad de integrar a la nación hacia una dirección clara se viera ignorada. Pero la misma cultura colombiana y su sociedad siempre fueron una narración diversificada, por lo que pensar en una "unión nacional" aún para ese tiempo, era una tarea compleja en medio de un territorio que seguía aprendiendo a ser nación.

Según los economistas García y Bernal, la construcción de los ferrocarriles no causó importante impacto, en parte, porque el desarrollo del proyecto se dio tarde, cuando ya comenzaban a aparecer las carreteras y el transporte automotor. Esta falta de compromiso con el ferrocarril causó que no se generaran ahorros sociales suficientes como sucedió en otros países latinoamericanos, lo que afectó también la integración de los mercados internos y el mejoramiento del sector exportador. Pero las dificultades no pararon ahí, y es que, siguiendo con las ideas de García y Bernal, las líneas férreas no estaban interconectadas entre sí, y estas enormes trochas que había entre cada línea, dificultó además la integración de Colombia como nación.

Para 1954, dentro del mandato del presidente Gustavo Rojas Pinilla, fue creada la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia bajo el decreto 3129, con el fin de unificar todas las vías férreas creadas hasta momento por independientes y gobernaciones departamentales²⁶. Posteriormente, los ferrocarriles fueron liquidados bajo el mandato de Cesar Gaviria Trujillo, con la ley 105 del 30 de diciembre de 1993. Esta ley facultó al

²⁵ Pérez, *Los ferrocarriles y el desarrollo*. 10.

²⁶ Gustavo Arias de Greiff y Peter K. Dewhurst. *La Segunda Mula de Hierro* (Bogotá: A. DE G INGENIERÍA, 2006). 83-84.

Ministerio de Transporte, en nombre y representación de la nación, a efectuar los traspasos de bienes inmuebles de la liquidada empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, a la Empresa Colombiana de Vías Férreas “Ferrovías”, o Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia²⁷. Finalmente, Gustavo Arias de Greiff fija el fin de los Ferrocarriles Nacionales en 1988 cuando se decide privatizarlos, en contra de sugerencias hechas por estudios de empresas españolas²⁸. Actualmente, a lo largo de las carreteras y calles colombianas aún quedan breves reminiscencias de lo que fueron las vías del ferrocarril. A continuación, se hace una breve descripción de las líneas férreas más importantes para esta pasantía.

Línea férrea de Barranquilla a Sabanilla

La segunda ruta férrea propuesta y construida en el país pertenece a la vía de Barranquilla a Sabanilla. Fue concedida a Ramón Santo Domingo Vila y Ramón Jimeno en 1865, para el Estado de Bolívar, con administración estatal a cargo del presidente Mariano Ospina Rodríguez. En 1869 se completó la construcción de la línea por la empresa *Seligman y Harbreecher*, bajo el mandato del también centralista José de los Santos Gutiérrez Prieto²⁹. El recorrido de la primera fase de la línea tuvo 28,5 km y ocho estaciones ferroviarias situadas a lo largo de Barranquilla³⁰.

Línea férrea Medellín – río Magdalena

En 1874 el Estado de Antioquia contrató con Francisco Javier Cisneros, la construcción de un ferrocarril que comunicaría a Medellín con el río Magdalena. La construcción de este tramo inició en 1874 y terminó en 1929 con su puesta en marcha³¹.

²⁷ Ministerio de Transporte. Resolución 0012323- 2012. Biblioteca Digital Ministerio De Transporte. <https://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/5392/>.

²⁸ Gustavo Arias de Greiff y Peter K. Dewhurst. *La Segunda Mula de Hierro*. 101-102.

²⁹ Jorge Arias de Greiff, *Ferrocarriles en Colombia*.

³⁰ Juan Santiago, Correa. El Ferrocarril de Barranquilla y la Consolidación del puerto de Barranquilla (1857-1941) *Revista Economía Institucional* vol. 14 no 26, 241-266. (2012). https://www.researchgate.net/publication/256023879_El_Ferrocarril_de_Bolivar_y_la_Consolidacion_del_Puerto_de_Barranquilla_1865-1941/fulltext/0347c0070cf2b943460e6164/El-Ferrocarril-de-Bolivar-y-la-Consolidacion-del-Puerto-de-Barranquilla-1865-1941.pdf

³¹ Jorge Arias de Greiff. *Ferrocarriles en Colombia*

Transitó por Caldas, Risaralda y el norte del Valle del Cauca, pasando por el oriente de Antioquia hacia el río Magdalena.

La primera línea, de Medellín a Puerto Berrío para alcanzar el Magdalena, logró solamente 48 km, debido a la Guerra de los Mil Días, las dificultades del terreno y los pagos atrasados del gobierno³². En 1905 se reestablecieron las obras, nacionalizando las vías construidas, que debían ser reemplazadas por los estragos de esta Guerra Civil. En 1912, con 16 km adicionales, la obra obtuvo un buen ritmo de construcción, y en marzo de ese año se inauguró la Estación central de Medellín, con un recorrido de 120 km sumados a los 48 ya mencionados³³.

Se debe nombrar al personaje simbólico de Francisco Javier Cisneros, cubano-norteamericano, reconocido por la ingeniería civil decimonónica, entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX en Colombia. Destacó por construir vías, líneas, trazados del ferrocarril y participar en la construcción de muelles y la navegación de barcos a vapor por el río Magdalena³⁴. Cisneros es de los ingenieros ferroviarios más reconocido e icónico de la historia del ferrocarril en Colombia; le fueron concedidos varios tramos férreos a lo largo y ancho del país, aun cuando estas líneas y rutas en un principio eran individuales, él consiguió unirlos paulatinamente.

Ferrocarril del Pacífico

En 1878 se inició el contrato para la construcción del Ferrocarril del Pacífico, línea que se inauguró en 1915 con el tramo férreo: Buenaventura–Cali, con un total de 173 km. Posteriormente, se construyó la línea a Palmira en 1917. En 1925 se erigió una nueva línea hacia la ciudad de Popayán³⁵, y en 1930 otra hacia Cartago y Armenia que añadieron 22 km

³² Gustavo Arias de Greiff y Peter K. Dewhurst. *La Segunda Mula de Hierro*. 59.

³³ Gustavo Arias de Greiff y Peter K. Dewhurst. *La Segunda Mula de Hierro*. 60.

³⁴ Alberto, Mayor Mora. *Centenario de un pionero del desarrollo: El Ingeniero Francisco Javier Cisneros 1836-1898*. Credencial Historia No. 102 (1998) <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/centenario-de-un-pionero-del-desarrollo-el-ingeniero>

³⁵ Alberto, Isaza Gil. El ferrocarril del Pacífico. *Centro Virtual Isaacs, Portal Cultural del Pacífico colombiano*. <http://cvisaacs.univalle.edu.co/historia/el-ferrocarril-del-pacifico/>

adicionales al tramo. Jorge Arias de Greiff expuso que el encargado de la construcción pudo ser Francisco Javier Cisneros, pero quien la realizó y concluyó fue Rafael Álvarez Salas³⁶.

Los tramos del Ferrocarril del Pacífico, igual que otros tantos a lo largo del país, no se pudieron concretar en el tiempo estipulado por falta de financiación y el agravante de la Guerra de los Mil Días. Los gobiernos llegaron, en algunos casos, a renovar contrataciones después de los percances con compañías extranjeras, generando sobrecostos y terminándose los tramos de manera paulatina³⁷.

La línea del pacífico permitió comercializar las cargas y mercancías del café, producto insignia del país para su ingreso al mercado global e industrial. De Greiff comenta que: “Como la prioridad presidencial era un aumento en la exportación del café se inició el proceso con la adecuación y mejora del Ferrocarril del Pacífico y su enlace con el Ferrocarril de Caldas”³⁸. Kalmanovitz y López agregan que, no solo el producto colombiano por excelencia fue el que ayudó a fomentar la industria ferroviaria de transportes en el país, también el Valle del Cauca tuvo su cuota con la caña de azúcar y los ingenios azucareros. Se pueden mencionar al Ingenio Manuelita y la Organización Carvajal, entre otras empresas tradicionales de la región, que son a su vez propiedad de las familias tradicionales más poderosas en el departamento del Valle³⁹.

Por lo visto, Panamá fue un caso aislado de ensayo del ferrocarril. Las líneas de transporte no estaban conectadas a una línea de producción agrícola fuerte o determinante para enlazar cadenas de abastecimiento comercial, como se aprecia con los tramos férreos de varios departamentos colombianos.

Más adelante, el Ferrocarril del Pacífico se unió a los Ferrocarriles Nacionales de Colombia como una división central, y se convirtió en la red más extensa del país con 815

³⁶ Jorge Arias de Greiff “Ferrocarriles en Colombia 1836- 1930”. *Credencial Historia*. No. 257 (2011) <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

³⁷ Jorge Arias de Greiff. *Ferrocarriles en Colombia*

³⁸ Jorge Arias de Greiff. *Ferrocarriles en Colombia*

³⁹ Salomón Kalmanovitz y Enrique López E. “Instituciones y Desarrollo Agrícola en Colombia a principios del Siglo XX parte II.” p.6 En: [www.banrep.gov.co › docum › ftp › borra224_6](http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra224_6).

kilómetros. En 1942 la línea de Buenaventura se conectó con la de Antioquia a la altura de la estación Alejandro López, en La Pintada, Antioquia.

En la actualidad, hay tramos vigentes y funcionales del Ferrocarril del Pacífico. Otros han tenido un funcionamiento más reciente y han ido quedando en el olvido. Como lo dice el reporte de International Railway Journal:

According to a report by the Railway Concession Consortium, the 380km 914mm-gauge railway linking the port of Buenaventura, Cali and Zaragoza, with a branch from Zarzál to La Tebaida, is in very poor condition with unrepaired landslides in some locations. The railway has been out of service since April 7 2017⁴⁰.

Ferrocarril de La Sabana

Corresponde hablar ahora del nacimiento de las vías férreas en la zona capitalina. El 20 de julio de 1889 se inauguró el Ferrocarril de la Sabana de Bogotá con 40 km que conectaban con Facatativá. Esta línea tuvo varios tramos, como el de Zipaquirá, que se contrató en 1887, dos años antes de la inauguración de la línea principal a Facatativá.

En 1917 se construyó la Estación de la Sabana, el centro de intercambio de todas las estaciones capitalinas y de las vías férreas que conectaban los trenes de la Sabana con otras regiones. Cabe mencionar que con esta línea nacieron nuevos proyectos que tomarían forma paulatinamente hasta 1953, un año antes de la inauguración oficial de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FCN), empresa propietaria de las principales vías férreas del país. La línea más importante de La Sabana fue el tramo a Girardot, que llegaba hasta el río Magdalena⁴¹.

Podemos observar que fue un proceso que se fue gestando y replicando poco a poco, de región a región, y que contrario a lo que podría pensarse, se dio más tardíamente en la capital en relación con otras regiones. A pesar de la regeneración conservadora, de carácter

⁴⁰ David Bringinshaw. Colombia Annulus Pacific Railway concession. Rail journal. <https://www.railjournal.com/infrastructure/colombia-annuls-pacific-railway-concession/> De acuerdo con el reporte del consorcio de concesiones ferroviarias, los 380km de vías, de 914mm de ancho del enlace ferroviario que unen el puerto de Buenaventura, Cali y Zaragoza, con un ramal desde Zarzál hasta la Tebaida, se encuentra en muy malas condiciones con deslizamientos de tierra sin reparar en varios lugares. El ferrocarril ha estado fuera de servicio desde el 7 de abril de 2017.¹

⁴¹ Arias de Greiff. *Ferrocarriles en Colombia*.

centralista, y con la constitución de 1886 en vigor, los ferrocarriles se manejaron, por mucho tiempo, desde una postura político-administrativa de carácter federal hasta entrada la segunda mitad del siglo XX.

Ferrocarril de Cartagena

En 1890, la gobernación de Bolívar contrató con Samuel M Connico la construcción del Ferrocarril de Cartagena que conectaría con el río Magdalena en Calamar, municipio portuario que comunica el río con el norte del departamento de Bolívar⁴². Ese mismo año se transfirió el Ferrocarril de Santa Marta a una compañía inglesa⁴³. Se aprecia, que las primeras líneas decimonónicas del ferrocarril en Colombia pertenecieron a la parte norte del país.

Ferrocarril de Amagá

En 1905 se inició la construcción de la ruta férrea Medellín–Urabá. El punto de inicio de la obra fue llamado Ciudad Reyes, a nombre del presidente del momento Rafael Reyes Prieto. La línea sería un importante tramo de 50km para el transporte de mercancías de la región. A su vez, en 1907 se creó la compañía del Ferrocarril de Amagá que llegaría hasta el municipio de Caldas, por desgracia, esta línea tuvo varios problemas de derrumbes en su proceso de construcción. Para 1923, el Ferrocarril de Amagá, que ya contaba con 58 km, se unió a los ferrocarriles de Antioquia⁴⁴.

Ferrocarril de Caldas

En 1911 se creó la empresa Ferrocarril de Caldas para unir Manizales con el Ferrocarril del Pacífico. El 16 de julio de 1915 inició su construcción en puerto Caldas alcanzando solamente 10 km hasta la estación ferroviaria de Pereira. Esta vía presentó particulares dificultades al igual que las de Antioquia, debido a la zona montañosa con

⁴² David E, Arias Silva, “Calamar”. *Credencial história*, No. 357. (2019). <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-357/calamar>.

⁴³ Jorge Arias de Greiff. *Ferrocarriles en Colombia*

⁴⁴ Luis Fernando Molina Londoño. *El Ferrocarril de Amagá. Desarrollo de la Ingeniería antioqueña*. *Credencial História* No. 102. (1998). <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/el-ferrocarril-de-amaga-desarrollo-de-la-ingenieria>.

frecuentes derrumbes y lluvias. Significó un proceso más largo y menos eficiente e hizo necesario establecer la construcción de mecanismos auxiliares para evitar esos desastres, como muros de contención y alcantarillas, entre otros. En 1923 se empalmó al Ferrocarril del Pacífico desde Cartago con la Estación Villegas⁴⁵. Para 1939 contaba con 117 Km operativos y en 1943 con 125 km⁴⁶.

Ferrocarriles Nacionales de Colombia

Posterior a estos procesos de consolidación local, propios de los departamentos más autónomos en el montaje y diseño de líneas férreas para ingreso y salida de mercancías, vemos una tendencia a unificar tramos ferroviarios para incentivar el transporte de productos y pasajeros. Por ende, en 1954 se consolidó la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, con el objetivo de unificar las vías férreas que se habían creado por departamentos a lo largo del país. Principalmente, los ferrocarriles del Pacífico, Antioquia, Magdalena Medio, y La Sabana.

En la página web Panorama Cultural se nos aclara la información sobre la creación de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia:

En 1954, fueron creados los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, FNC, con el fin de unificar el sistema de transporte férreo y de operar y mantener su infraestructura y equipos para prestar un servicio eficiente.⁴⁷

También explica cómo comienza a decaer, por factores diferentes al transporte de carreteras asfálticas y vehículos automotores de combustión, los ferrocarriles nacionales:

A partir de la década de los sesenta el sistema ferroviario colombiano se ve amenazado por la naturaleza del terreno y por los grandes costos que acarrea su mantenimiento, esto llevó como resultado que el sistema férreo fracasara.⁴⁸

Además, expone otra naturaleza por la cual el transporte se hace menos factible a finales del siglo XX:

⁴⁵ Gabriel Poveda. El antiguo ferrocarril de Caldas. DYNA. N° 139. (2003). Redalyc, <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=49613902>.

⁴⁶ Poveda. *El antiguo ferrocarril de Caldas*.

⁴⁷ Panorama cultural *Breve historia del ferrocarril colombiano y universal*. acceso 08 de marzo de 2021. <https://panoramacultural.com.co/historia/6973/breve-historia-del-ferrocarril-colombiano-y-universal>

⁴⁸ Panorama cultural, *Breve historia...*

El transporte de pasajeros se suspendió en 1992 y se reasumió a fines de siglo, para esa época, el total de pasajeros fue de 165.000, que, comparado con más de 5 millones en 1972, nos presenta la real situación del sector férreo en el país⁴⁹.

A manera de conclusión, pudimos apreciar que con el pasar del tiempo, la herencia total de los ferrocarriles colombianos va en decaimiento patrimonial, institucional y administrativo. Las empresas, divisiones y entidades administrativas del Estado que se hacen cargo de todo el manejo de la estructura de esta herencia, son cada vez menos especializadas en el manejo de infraestructuras ferroviarias, y pasan a tener un carácter genérico junto a otras funciones de transportes en el país.

Las fuentes del fondo tratado en la pasantía, reflejan la historia de las vías, locomotoras, desarrollo urbano y estaciones férreas de Colombia. Los documentos, identificados en las cajas clasificadas, se sitúan de 1925 a 1998, desde el Ferrocarril del Pacífico hasta los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Cabe aclarar que la mayoría de fuentes son del Pacífico, pero con la creación del fondo Ferrocarriles Nacionales, se hallan varios documentos que son copias pertenecientes a las Divisiones Centrales del país.

2.2 Tipologías documentales del Fondo: Ferrocarriles Nacionales de Colombia

Para comprender mejor la estructura que hemos referenciado a lo largo del informe, es necesario definir ciertos conceptos como tipologías y series documentales. De esta manera, se dará claridad a las divisiones clasificatorias dentro del fondo, las cuales son producto de un proceso de identificación de los documentos gráficos trabajados. De igual manera, se remitirá a estos últimos para definir su naturaleza.

Concepto de *tipología documental*

Un tipo documental es un modelo teórico de referencia para clasificar y catalogar. Para identificar una tipología, es necesario tener en cuenta la estructura interna de un documento, porque esta no es arbitraria, sirve por ley o costumbre para cumplir un fin, más o menos

⁴⁹ Panorama cultural, *Breve historia...*

específico⁵⁰. En otras palabras, la estructura interna es la determinante para diferenciar un tipo documental de otro. Por ejemplo: un plano y un mapa. Ambos son representaciones gráficas de un espacio físico, sin embargo, los planos utilizan una escala mayor que los mapas, y no manejan ninguna proyección cartográfica. Un plano es la representación gráfica de una estructura, una ciudad, edificio, o barrio, entre otros. En cambio, un mapa representa un espacio mayor, como provincias, países, o el mundo.

Los tipos documentales pueden ser genéricos, como el anterior ejemplo, o específicos. En concreto, un plano arquitectónico de la estación ferroviaria de Cali es una tipología específica, que se diferencia aún más del concepto de plano.

Concepto de serie documental

Con respecto a qué es una serie documental, la Comisión de Normas Españolas de Descripción Archivística (CNEDA) define:

Serie: conjunto de documentos producidos por uno o varios agentes, que son testimonio continuado de una o varias actividades o procesos. En el modelo conceptual de descripción archivística de la CNEDA, la serie constituye un subtipo del tipo de entidad de documentos de archivo⁵¹.

El carácter seriado o testimonio continuado que se menciona en la definición no hace parte de la naturaleza de la *serie* del fondo documental trabajado. En su lugar, los determinantes de su creación han sido las tipologías documentales halladas, que en su carácter genérico conforman la serie, y con su carácter específico conforman las subseries.

Concepto de subserie documental

Para definir el concepto de forma más clara me remito al mini manual de TRD del Archivo General de la Nación: “*Subserie*: Conjunto de unidades documentales que forman parte de una serie y se jerarquizan e identifican en forma separada del conjunto de la serie

⁵⁰ Javier Alonso Barbadillo, *Las normas de descripción archivística, qué son y cómo se aplican*, (Archivos del siglo XXI, 2011), 48-49.

⁵¹ NEDA-MC. *Modelo Conceptual de Descripción Archivística: Entidades, Relaciones y Atributos*. (Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Comisión de Normas Españolas de Descripción Archivística. 2017.)

por los tipos documentales que varían de acuerdo con el trámite de cada asunto”⁵². las subseries se entienden como un conjunto de unidades documentales que hacen parte de una serie y se identifican de forma separada de ésta por su contenido y características más específicas. En otras palabras, plano es la serie predominante en el fondo, y sus subseries son sus diferentes tipologías. Por ejemplo: serie = plano, subserie = planos obras civiles.

Series documentales del fondo

Mapa: un mapa es la representación gráfica y a escala de la superficie terrestre o partes de ella. Puede destacar, generalizar u omitir ciertos detalles, para satisfacer requisitos específicos de lo que se quiere representar. Por ejemplo, los mapas políticos no asumen la hidrografía y relieves del territorio que se hallan en los mapas físicos, pues su finalidad es retratar la organización dispuesta en el espacio por el ser humano, a través de formas como: países, regiones o ciudades. Al respecto, John Brian declara:

El papel del mapa es presentar una manifestación concreta de una realidad geográfica dentro de los límites de las técnicas de la topografía, de la habilidad del cartógrafo y del código de signos convencionales. (...) Los mapas se clasifican según su correspondencia con la verdad topográfica. (...) Como un índice de la ubicación de cosas, procesos y hechos del pasado, los mapas son la única forma de documentación. Ubicar acciones humanas en el espacio sigue siendo el mayor logro intelectual de los mapas como formas de conocimiento⁵³.

Plano: Según el *Diccionario de Cartografía* de Miquel J. Pavón Besalú⁵⁴, se define como plano a un mapa a gran escala, normalmente superior a 1:50.000. A pesar de la existencia de cierta ambigüedad en la utilización de los términos ‘mapa’ y ‘plano’, conviene reservar este último para las representaciones de territorios donde, por causa de las reducidas dimensiones, no se considera necesario tener en cuenta la curvatura de la tierra. Es por este motivo que frecuentemente la escala sirve de elemento diferenciador.

⁵² *Tablas de Retención y Transferencias Documentales*. (Archivo General de la Nación. Mini-Manual No 4.) 22

⁵³ John Brian Harley, *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía* (México: Fondo de Cultura Económica, 2005), 60-61.

⁵⁴ Miquel J. Pavón Besalú, *Diccionario de Cartografía*, (1ª ed., abril de 2012).

También, el *Diccionario de Cartografía, Topografía, Fotogrametría, Teledetección, GPS, GIS, MDT* que coordinó Isabel Otero⁵⁵, un plano es la representación gráfica de cualquier objeto sobre una superficie plana. Por la limitada extensión de superficie a que se refiere, se prescinde de la curvatura terrestre en su construcción, y se considera la escala uniforme sobre toda el área representada⁵⁶.

Los planos y mapas son diseños intencionales que se sujetan a la aplicación de técnicas y principios iconográficos que constituyen sistemas formales de comunicación. Su diferencia radica en la escala, si es un plano, la escala es mayor a 1:10.000, y si se trata de un mapa, la escala es igual o inferior a 1:10.000.

Varios: en el fondo documental, la serie *varios* hace referencia a los documentos no identificables por mal estado. La falta de información expone que los datos de vital importancia, como título, fecha y lugar, no se encuentran en el documento. La categoría de mal estado se refiere a los documentos digitales inadmisibles debido a la poca o nula conservación de la información en estos.

Subseries documentales del fondo

Planos arquitectónicos: los planos arquitectónicos son la representación gráfica de una edificación. Los encargados de esbozar y realizar lo diseñado son los arquitectos, autores de esta tipología. Dichos planos cuentan con toda la información necesaria para lograr construir: casas, estaciones, palacios, museo, hospitales, etc. Dependiendo de la amplitud de las obras, se producen diferentes cantidades de planos. En otras palabras, los planos arquitectónicos son el sistema que se debe seguir para construir con exactitud una edificación.

Los planos arquitectónicos del fondo documental nos permiten observar el diseño ferroviario colombiano, principalmente de estaciones centrales y periféricas. Como relata Jorge Daniel Tartarini:

Como sucede en otros países latinoamericanos -y en México, especialmente- la arquitectura de las estaciones intermedias de Colombia frecuentemente se corresponde con el origen de la compañía

⁵⁵ Isabel Otero (Coord.), *Diccionario de Cartografía, Topografía, Fotogrametría, Teledetección, GPS, GIS, MDT* (Madrid: Ediciones Ciencias Sociales, 1995).

⁵⁶ Otero, *Diccionario...*, 183.

ferroviaria que las proyectó y construyó, sea esta belga, francesa, inglesa o norteamericana. En muchos casos los proyectos originales han tenido adaptaciones de carácter vernáculo, con tejas de barro cocido, corredor perimetral para aliviar los rigores del clima y carpinterías de madera maciza, típicas de cada región o lugar⁵⁷.

Planos topográficos y de localización: en los diccionarios cartográficos consultados, la definición de plano topográfico inicia como: mapa topográfico a gran escala⁵⁸; plano que representa la planimetría y la altimetría de las formas y dimensiones de elementos concretos, fijos y duraderos de una zona determinada de la superficie de un terreno⁵⁹.

En otras palabras, son planos que presentan las características materiales –mobiliario urbano y zonas forestales– y topográficas –con curvas de nivel– que en conjunto determinan la complejidad del terreno. Estos planos son diseñados como complementos para el desarrollo de proyectos arquitectónicos o de ingeniería civil.

Se debe tener presente que los planos topográficos que se encuentran en el fondo dan cuenta de una diferencia sustancial de los denominados mapas topográficos, pues estos últimos son imágenes parciales del relieve de los territorios a una escala pequeña que define el cartógrafo, y los primeros son dibujos a gran escala, como fotografías aéreas con líneas topográficas.

Planos de localización: Son más difíciles de identificar en ciertas ocasiones, pues este tipo de planos proporcionan información exacta sobre la ubicación de obras en un sector urbanístico. Se diferencian de los planos topográficos porque no tienen curvas de nivel. No obstante, se hallan bajo una misma categoría de clasificación en el acervo documental, pues cumplen el mismo objetivo: enseñar la ubicación de las cosas, de un terreno reducido, desde una vista en planta.

Para un proyecto tan grande como el de los ferrocarriles colombianos, en un país con tantos relieves geográficos, los planos topográficos y de localización fueron indispensables para ubicar estructuras, edificios, avenidas, ríos y bosques, en el espacio.

⁵⁷ Tartarini, Jorge Daniel. *Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones* (Selección Seminario Internacional de Estudios del Patrimonio Industrial, 2016), 10.

⁵⁸ Tartarini, *Arquitectura...* 126.

⁵⁹ Tartarini, *Arquitectura...* 106.

Planos de obras civiles: una obra civil es la infraestructura diseñada y desarrollada para el beneficio de la población de un país, región o ciudad. Las obras civiles pueden ser puentes, alcantarillado, avenidas, etc. Se diferencian de los planos arquitectónicos en que los ingenieros civiles, sus autores, están presentes en el diseño de las instalaciones eléctricas y de la tubería de una edificación, pero los arquitectos no están presentes en el diseño y construcción de las obras civiles.

Planos de máquinas y herramientas: el fondo también custodia planos de máquinas y herramientas, que retratan los pasos a seguir para el mantenimiento de las locomotoras y vagones de los ferrocarriles. Estos planos son la representación gráfica de una máquina, donde se presenta la disposición y/o funcionamiento de la misma. Motos, trenes, aviones, helicópteros, y todo tipo de elementos industriales, se hallan en estos planos. Por otro lado, los planos o esquemas de las herramientas exponen su servicio en el sostenimiento de la maquinaria.

Para concluir este apartado, me remito a John. B. Harley en sus ensayos de crítica cartográfica, en donde se expone que la historiografía debe virar su atención con más insistencia hacia estos documentos de gran valor investigativo, pues constituyen retóricas que manifiestan realidades geográficas, industriales, políticas, culturales e inclusive artísticas⁶⁰. Tartarini por su parte, añade sobre el papel del historiador y su acercamiento a los mapas lo siguiente:

Cuando un historiador toma un mapa, por lo general lo hace para responder a alguna pregunta relativamente limitada acerca de la ubicación o la topografía y, con menor frecuencia, para aclarar la historia cultural o los valores sociales de algún periodo o lugar especial. ¿Por qué han recibido este desprecio los mapas?⁶¹

Y es que mapas y planos se pueden definir como textos en el sentido de que son sistemas de signos, que hablan a un público específico apelándolo de distintas maneras. En todos sus tipos tienen características y funciones específicas, y para el caso del *Fondo Histórico*:

⁶⁰ Harley, John Brian. *La nueva naturaleza de los mapas: ensayos sobre la historia de la cartografía*. (No. 528.9 HAR, México: Fondo de Cultura Económica, 2005.)

⁶¹ Tartarini, *Arquitectura*... 60.

Ferrocarriles Nacionales de Colombia, constituyen un fondo documental especializado, que da un panorama detallado del patrimonio ferroviario.

2.3 La descripción archivística en el *Fondo Ferrocarriles Nacionales de Colombia*

Para comprender la labor de clasificación y catalogación documental que se emprendió para *el Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, es necesario aclarar los conceptos y pautas que fueron aplicadas.

Aunque la organización del fondo documental no siguió los manuales de archivística que usualmente se emplean para las tareas de tratamiento documental, las labores realizadas durante la pasantía se sustentan en conceptos y funciones de tipo archivístico.

La archivística es una disciplina en sí misma, cuyo objetivo fundamental abarca todas las etapas del ciclo vital de los documentos, lo que permite su conservación organizada según el criterio de cada agente de archivo⁶². Tal es así, que en primera instancia se debe definir el tratamiento archivístico, de lo que Barbadillo denomina “archivalía” -acervo documental-⁶³. También debe diferenciarse el término de *archivo* del de *fondo*. Para los documentos sobre los que se trabaja, este último es el adecuado. La siguiente cita marca las diferencias:

Fondo (...) conjunto de documentos que una organización o una persona produce como resultado de sus propias actividades. (...) un agente de archivo puede custodiar uno o varios fondos, producidos por distintas entidades, y que un archivo, por tanto, puede estar formado por uno o varios fondos. (...) conjunto de documentos que alguien produce. (...) el concepto archivístico de producción documental, (...) incluye tanto los documentos creados como los recibidos por una organización o una persona⁶⁴.

He ahí la diferencia entre *archivo* y *fondo*; el archivo es el conjunto íntegro de documentos que custodia una entidad⁶⁵, y dichos documentos pueden conformar uno o varios fondos, los cuales a su vez reposan en el archivo. A propósito, Javier Barbadillo aduce que dicha entidad debe tener un nombre propio, un marco legal, competencias claras, una

⁶² “agente de archivo es (...) una institución, una familia o una persona que custodia un archivo.” Barbadillo, *Las normas*... 13.

⁶³ Barbadillo, *Las normas*...13.

⁶⁴ Barbadillo, *Las normas*... 14.

⁶⁵ “Custodia. Responsabilidad sobre el cuidado de los documentos que se basa en su posesión física y que no siempre implica la propiedad jurídica ni el derecho a controlar el acceso a los documentos. (*Custody*)” Consejo Internacional de Archivos, *ISAD (G)*...16.

jerarquía administrativa establecida en relación con el Estado y su órgano directivo, y un organigrama interno. Estas características bien se adaptan a la Biblioteca Mario Carvajal que custodia el fondo digital de algunos documentos producidos por el Ferrocarril del Pacífico y los Ferrocarriles Nacionales, empresa legalmente constituida a nivel gubernamental.

Sin embargo, en principio se trató de un fondo acumulado que estuvo inactivo por más de una década, por carencia de estructura archivística, que en últimas regula la producción, recepción, distribución, consulta y conservación documental. El desorden administrativo en este tipo de fondos va en deterioro del patrimonio documental, histórico y cultural de las instituciones, por lo que la organización archivística se convierte en el sustento metodológico que vuelve a darles el sentido que ameritan, otorgándoles el valor de ser un fondo documental de importancia para el ejercicio de la historia, porque reconstruye el orden originario de sus documentos de acuerdo con el contexto en el que fueron producidos, y se reconoce su valor histórico, tan esencial para la labor investigativa⁶⁶.

Los fondos acumulados, como su nombre lo indica, son acervos documentales que se han ido apilando en depósitos sin un criterio archivístico durante el transcurso de su producción y ciclo vital. Una vez se aborda su organización, se identifican, clasifican, describen y valoran, se convierten en fondos de archivo, cuya naturaleza dependerá de la valoración y el tipo de documentos que custodian.

Para este caso específico, se define el fondo histórico como aquel que contiene documentos inactivos a nivel institucional, prestos para ser el sustento de investigaciones sobre la historia ferroviaria en Colombia. Es decir, el *Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, es un fondo cerrado⁶⁷ que ahora se encuentra en el repositorio digital que está creándose en la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle, y su material físico descansa en cajas que protege el Museo Aéreo Fénix. Para su organización fueron necesarios ciertos pasos metodológicos muy específicos, que autores como Rosa Garrido, Javier Barbadillo y Manuel Romero, definen como descripción archivística:

⁶⁶ A propósito, el documento “*Fondos Acumulados. Manual de Organización*” del Archivo General de la Nación, Colombia. División de Clasificación y Descripción, sirve de guía metodológica para todos los archivos del país.

⁶⁷ Clara Inés Casilimas Rojas y Juan Carlos Ramírez Moreno. *Aquellos cuya producción documental ha cesado, Manual de Organización de Fondos Acumulados* (Bogotá: Archivo General de la Nación, 2004), 44.

La archivística es una técnica para lograr que el proceso de acumulación, conservación y servicios de memoria social, asentada en determinados soportes físicos y materiales, permanentes y durables (es decir el conjunto de documentos de archivo), funcione con eficacia y economía. Es una técnica, además, científica porque parte de premisas racionales, críticas y rigurosas de aplicación universal a los archivos. Y es una técnica autónoma por la especificidad propia del archivo y sus procesos⁶⁸.

Por su parte, Barbadillo dice que dicho proceso se considera como el medio con el que se accede a los documentos, y que se vale de pasos técnicos de gestión y conservación⁶⁹ mientras Garrido aduce que es un proceso con etapas de examen previo mediante el que se define el tipo documental⁷⁰. La clase de normas óptimas para la descripción, ya sea la más elemental o la más completa, luego servirá para identificar y trasladar los datos obtenidos a un soporte elegido, que en este caso es la ficha catalográfica, herramienta que además permite comprobar la exactitud de la información⁷¹.

Para este fondo documental, la tarea de tratamiento ha sido relevante porque ha dotado de sentido la organización del patrimonio ferroviario del país, devolviéndole valor al conjunto de documentos, y forjando conocimiento eficaz con su conservación. Es decir, esto corresponde a un servicio de archivo histórico, pues los documentos no están ni semiactivos, ni activos.

En el siguiente apartado, se detallará el sustento teórico del proceso de descripción archivística que se realizó en el fondo acumulado en su camino a convertirse en un fondo documental de carácter histórico.

Las fichas de catalogación

La ficha de catálogo brinda una descripción minuciosa de los documentos y a su vez permite su indexación en los repositorios digitales, esto garantiza su accesibilidad y perdurabilidad. Es decir, el diseño de la ficha catalográfica aporta los elementos descriptivos necesarios para mantener un control intelectual de la información, por tanto, este valor

⁶⁸ Manuel Romero Tallafigo, *Archivística y archivos. Soportes, edificio y organización*, (Carmona: Asociación de archiveros de Andalucía, 1994), 27.

⁶⁹ Barbadillo, *Las normas...* 27.

⁷⁰ “Tipo documental. Clase de documentos que se distingue por la semejanza de sus características físicas (por ejemplo, acuarelas, dibujos) y/o intelectuales (por ejemplo, diarios, dietarios, libros de actas). (*Form*)” Consejo Internacional de Archivos, *ISAD (G)*... 18.

⁷¹ María Rosa Garrido Arilla, *Teoría e historia de la catalogación de documentos*, (Madrid: Editorial Síntesis, 1996), 29.

justifica la acción de descripción archivística, en este caso, la elaboración de catálogos. Además, la catalogación brinda a los usuarios de la Biblioteca Mario Carvajal un acervo documental listo para ser consultado y difundido.

Por otra parte, aunque la pandemia por Covid-19 no permitió terminar el proceso de cargar los documentos al repositorio digital, la organización y clasificación realizada sobre los documentos va a posibilitarlo. Esto significa, que se podrá localizar en la biblioteca digital de la universidad todos los documentos que son producto de las entidades públicas o privadas que estuvieron involucradas con los ferrocarriles en Colombia.

La ficha de catálogo tiene una clara función informativa y de gestión, pues registra los datos y genera acceso a ellos para su posterior comunicación y difusión⁷².

La tarea de organización y catalogación derivó en la creación de ciento treinta cuatro fichas que serían subidas al repositorio digital. Se ordenó el fondo en series (planos, mapas y varios), y estas a su vez en subseries según las tipologías (topográficos, arquitectónicos, máquinas, etc.)⁷³. Esto no se hizo por orden alfabético o cronológico, como se espera o se acostumbra, porque varios documentos no tienen fecha, y al ser diferentes tipos documentales con títulos distintos, no es viable hacerlo por orden alfabético⁷⁴. De hecho, el orden dado responde al que define Romero como orden natural: “Es el que da a los documentos las propias necesidades de la gestión que los originó o recibió⁷⁵.”

Aun así, el orden orgánico también se inscribe en la normativa archivística internacional adoptada en Colombia, basada en la General International Standard Archival Description, de ahora en adelante ISAD (G), que además define a la descripción archivística como:

⁷² “Instrumento de descripción. Término genérico que sirve para denominar cualquier descripción o instrumento de referencia realizado o recibido por un servicio de archivo en el desarrollo del control administrativo e intelectual de los documentos. (*Finding Aid*)” Consejo Internacional de Archivos, *ISAD(G)*... 17.

⁷³ Ejemplo: - *Serie documental*: Planos. - *Subseries*: arquitectónicos; de obras civiles; de máquinas y herramientas; de localización y topográficos. - *Temáticas* de planos arquitectónicos: estaciones del ferrocarril; edificios; hoteles y viviendas. (Este ejemplo se podrá analizar mejor en el capítulo III de descripción metodológica de la pasantía).

⁷⁴ “(...) la serie toma también el nombre de “título”, o conjunto de palabras que se aplica a una secuencia de legajos expedientes, y papeles, que corren normalmente unidos bajo un mismo epígrafe fundado en las relaciones que tienen al gobierno, sus juzgados y oficinas, al curso de los negocios, a los lugares, a los tiempos o a las personas (...) las mismas transferencias van dando paulatinamente la clasificación por secciones y series que reflejan la estructura orgánica y funcional del fondo.” Romero, *Archivística y archivos*... 409.

⁷⁵ Romero, *Archivística y archivos*... 414.

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 su contexto [sic.] y el sistema que los ha producido. El término sirve también para describir los resultados de este proceso⁷⁶.

La labor archivística de esta pasantía fue sobre todo empírica, pues al abordar el fondo documental, fue evidente que no había una estructura que permitiera considerarlo con un carácter histórico. Fue tratado bajo lo estipulado en los manuales de archivística; las labores de identificación y catalogación fueron conduciendo a asumir estrategias metodológicas que más tarde se pudieron cotejar con la norma ISAD (G).

El Consejo Internacional de Archivos, en su norma ISAD (G), aclara que para documentos con soportes como registros sonoros, sellos y mapas, los elementos descriptivos no son adecuados y, por lo tanto, deben usarse otras normas y manuales⁷⁷. Este es un argumento válido para aclarar que la labor archivística emprendida en esta pasantía se valió de repositorios digitales especializados en mapas, imágenes y planos, tales como los de la Mapoteca de la Biblioteca Nacional de Colombia; la Colección Digital Cartográfica del Banco de la República; y el Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca, de la Biblioteca Departamental, para fabricar su propia ficha de catálogo con las áreas de descripción necesarias. Luego de dos diseños tentativos, la ficha de catálogo resultante se adaptó a las necesidades del fondo documental.

De acuerdo con Cruz Mundet, las características que debe tener un sistema de clasificación son, su estabilidad, que garantizaría su perdurabilidad, y la objetividad, que evitaría que la perspectiva de la persona que archive y la que consulte se vea afectada, y se sustente en un criterio que responda a la esencia de los documentos⁷⁸. La ficha de catálogo se puede apreciar a continuación (Ver Tabla N°3).

⁷⁶ Garrido, *Teoría...* 25.

⁷⁷ Consejo Internacional de Archivos, *ISAD(G)*... 12.

⁷⁸ José Ramón, Cruz Mundet. *Manual de archivística*, (Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1996), 242.

Tabla N° 3. Ficha Descriptiva de Catálogo

Ficha Descriptiva de Catalogación	Número Documento
Título	
Autor Corporativo	
Contribuyentes	
Fecha	
Palabras Clave	
Contenido del Documento	
Tipo Documental	
Idioma	
Dimensiones	
Escala	
Otros Indicadores	Universidad del Valle/Biblioteca Mario Carvajal/Colección Mapoteca/Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia/Caja

Fuente: Elaboración propia.

Para este caso, la ficha ha sido diseñada en función de documentos que corresponden a planos y mapas de la historia de los ferrocarriles en Colombia. Los campos de descripción que la ficha contiene han permitido la absorción de los elementos clave de la documentación, lo que constituye un sustrato intelectual de control físico y digital de tal información.

Con respecto a la importancia de los repositorios digitales en el proceso de pasantía, es gracias al surgimiento y la evolución progresiva de herramientas digitales, específicamente de las Tecnologías de la Comunicación y la Información (TIC), que el acceso virtual a los fondos documentales es muchísimo más práctico que la consulta física.

La labor de pasantía consistió en una tarea técnica que dio como resultado las facilidades de tener un amplio acervo documental clasificado, cuya estructura se hará visible en una plataforma digital que enriquecerá la base de datos de la biblioteca.

La democratización del acceso a la información aumenta con su digitalización, que posibilita una mayor interacción con los usuarios y sus intereses investigativos. Además, en este caso, la ficha de descripción catalográfica fue diseñada usando como referente catálogos de entidades especializadas abiertas al público, previamente descritas, cuyas fuentes normativas estandarizan las herramientas descriptivas, que crean homogeneidad en las descripciones documentales, lo cual está en consonancia con el avance tecnológico impulsado por la biblioteca en sus repositorios digitales.

En esta línea de ideas, Juan Molano Collado analiza la relevancia de los Sistemas de Acceso Archivístico y de la Web Semántica⁷⁹. Estos sistemas son la mejor opción en línea para las bases de datos de archivos. Se conforman por la interfaz que posibilita la búsqueda de los documentos, procesando así las consultas de los usuarios. Uno de los mejores ejemplos de esto es el portal de Archivos Españoles PARES, mediante el cual se puede consultar documentación digitalizada por los principales archivos del país, como el Archivo General de Indias, o el Archivo Histórico Nacional de Madrid, entre otros. Además, el portal web de PARES permite realizar búsquedas mediante filtros avanzados e integra toda la documentación de los archivos que la conforman.

Si bien, el repositorio digital de la biblioteca no está enfocado a entrelazar información exclusivamente de archivos, la labor realizada durante la pasantía ayuda a sentar bases con información estructurada mediante la catalogación, permitiendo que el Sistema de Acceso Archivístico de la Biblioteca Mario Carvajal, y específicamente del *Fondo: Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, se enlace globalmente con otros sistemas de la misma naturaleza en un futuro.

A manera de conclusión, en este capítulo vimos la importancia de la definición de los conceptos que engloban el trabajo realizado; de igual manera, se mostró el valor de la actividad descriptiva mediante las fichas de catálogo, lo que permite que la información del fondo documental alcance un nuevo estándar que facilite su intercambio y control. Un ejemplo de esto es su ingreso al repositorio digital de la universidad, donde podrá ser consultada desde cualquier lugar con acceso a internet.

⁷⁹ Julián, Moyano Collado. *La descripción archivística. De los instrumentos de descripción hacia la web semántica* (Anales de documentación, vol. 16, núm. 2, 2013) 1-13.

A nivel cultural, la información rescatada constituye una valiosa fuente de información sobre la historia ferroviaria en Colombia, tanto para dimensionar su impacto económico y cultural, como para entender el porqué de su liquidación institucional en todo el territorio (exceptuando las vigentes líneas turísticas).

CAPÍTULO 3: ANÁLISIS DOCUMENTAL

Este capítulo se encarga de dar cierre al informe de pasantía haciendo un recuento del proceso de formación del ferrocarril en el país. De igual manera, se rescata la influencia que creó el sector férreo en los poblados aledaños y su vida cotidiana. También, se enseñan los diferentes estilos arquitectónicos que son herencia colonial o producto de tendencias europeas. Para finalizar, se presenta un análisis documental que permite ver a detalle un grupo de planos escogidos que son muestra de las diferencias que hubo entre las estaciones debido a su ubicación geográfica y personalidades encargadas de los proyectos.

3.1 La relevancia y el simbolismo de las estaciones ferroviarias

Las estaciones del ferrocarril jugaron un papel importante en la conformación de la identidad colombiana propia del siglo XX. Estas trajeron consigo la promesa de modernidad, de aires de progreso, de una economía nacional organizada. En torno a ellas se narraban historias novelescas, sobre su construcción y percances, y que en la actualidad no se reflejan en los vestigios en que se han convertido. Pero lo cierto es que, el sentido del que fue dotada la estación fue algo maravilloso para las personas del país en el siglo XX. En las urbes y estaciones rurales de conexión, se notaba que no solamente había una estética presente en la arquitectura, sino también en los entramados sociales, estructurales e históricos que dotaban a la estación del tren de un carácter único más allá de su papel funcional. A continuación, veremos algunos planteamientos que sustentan estas nociones.

En el país, la estación del tren ha adquirido significados culturales inmensamente valiosos; un ejemplo de ello lo podemos encontrar en la música de juergas del Oriente Antioqueño y el Eje Cafetero, piezas que evocan la remembranza de las estaciones del tren, y del progreso que llevaban de pueblo en pueblo al tener cubiertas las líneas de abastecimiento de los sectores productivos en cuanto a bienes primarios⁸⁰.

⁸⁰ Hernán, Restrepo Duque. *La Música de Carrilera, Mitos y verdades*. (monografía, Revista Universidad Nacional No 20, 1989) 69.

En la obra *Arquitectura Ferroviaria de América Latina*⁸¹, José Daniel Tartaríni explica que el sentido de las estaciones del tren iba más allá de lo estético y lo funcional para sus poblaciones aledañas, pues aparte de unir líneas y conectar poblados, la llegada del ferrocarril propició la fundación de varios asentamientos alrededor de las estaciones y de todo el entramado de vías, por lo que este proyecto tuvo un valor significativo para la sociedad. Estos nuevos poblados no estaban conformados de grandes masas de edificios donde se almacenarían mercancías y se recogerían pasajeros, sino que su dinámica social los dotó de una noción importante para la economía, percibiéndose como nuevos espacios de socialización y de desarrollo de las cotidianidades urbanas. También adquirieron un sentido de progreso para la región y de crecimiento moderno, económico e industrial, desde el cual se enunciaron las naciones, regiones y realidades latinoamericanas durante el siglo XX.

Es esta misma idea planteada desde sus particularidades, la que nos expone el autor Rojas Carrillo en su obra *Arquitectura en movimiento: estaciones del ferrocarril en Colombia, presente y ¿Futuro?*⁸², al explicar que las estaciones del ferrocarril fueron más que la apreciación estética o la representación del progreso desde el discurso decimonónico industrial. Se gestaron pequeñas redes de socialización y avances técnicos, junto con el aprendizaje para usar las maquinarias, herramientas y hacer mantenimientos, también se crearon redes comerciales y económicas a niveles locales, regionales y micro redes de comercio como las vistas en las realidades cotidianas de cada estación. Por otro lado, las fuentes analizadas en este artículo son diferentes a las referenciadas por Rojas Carrillo e incluso Niño Murcia⁸³ -otro referente historiográfico de este tema-, quienes se apoyaron en fuentes gráficas como planos arquitectónicos, planisferios y fotografías de las estaciones del ferrocarril. Entre los documentos que he analizado, la única fuente gráfica que hallé fueron planos arquitectónicos de estaciones, los cuales tienen su correspondiente contexto histórico.

⁸¹Jorge Daniel, Tartaríni. *Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio* (June 2001.Labor e Engancho 10(2):180.)

⁸²Pedro Pablo, Rojas Carrillo. *Arquitectura del movimiento: estaciones del ferrocarril en Colombia, presente y ¿ futuro?* (Arkitekturax Visión FUA 1.1, 2018: 9-20) <https://revistas.uamerica.edu.co/index.php/ark/article/view/198/185> 12

⁸³ Carlos, Niño Murcia. *Los ferrocarriles en Colombia: genealogía de un fracaso*. (Ensayos: Historia y Teoría del Arte 2 1996: 198-220.)

Por su parte, Daniel Tartaríni ha aportado valiosa información en cuanto al estudio histórico de la arquitectura ferroviaria⁸⁴. Tartaríni nos cuenta sobre la influencia arquitectónica de las estaciones del ferrocarril en Latinoamérica, y de su diseño, en un principio rústico y perecedero en la era de implantación, con bases de hierro, paredes de adobe y/o madera. Para Tartaríni, el hierro en ese entonces -finales del siglo XIX y principios del XX- simbolizaba la industria y el progreso. De esta manera, nos define dos etapas decimonónicas en cuanto a la arquitectura de estaciones: “El adobe y la madera” y, posteriormente, “el hierro” como símbolo de poderío industrial. Cercano el siglo XX, se inició la implementación de estilos clásicos renacentistas y románticos que abrieron paso al estilo denominado *Eclecticismo*, modificando no solamente el edificio principal, sino todos los demás que servían de apoyo a éste, logrando una unidad urbana alrededor de las estaciones.

Sobre Colombia, Tartaríni narra que en las estaciones fueron utilizados el estilo *neoclásico*, el cual estaría en sintonía con los estilos grecorromanos antiguos, pero con simetrías y estudios de espacios modernos, y sin muchos detalles, puesto que este estilo fue una respuesta al barroco para equilibrar los detalles excesivos; y el estilo *eclecticismo afrancesado*, que se identificó por retomar y combinar estilos clásicos antiguos representativos y establecer una mezcla entre ellos, eligiendo las características más armónicas posibles entre estos estilos y los modernos. Dentro de esta corriente estilística arquitectónica, los principales referentes son el neogótico y neoclásico, sumándose en ocasiones el románico y el oriental. En Colombia, también se resaltan las adaptaciones nacionales de lo *neocolonial*, que consiste en expresiones nacionales de estéticas arquitectónicas, con referentes de la arquitectura colonial española adaptadas a las necesidades y estéticas modernas del siglo XX empleadas en algunas estaciones de Neiva y Santander.

De igual forma, como lo comenta Tartaríni, las estaciones colombianas no tenían una unidad estilística, estética o funcional, pues esto era algo que dependía de la proveniencia del ingeniero o la empresa a cargo de la construcción de la línea férrea en cada localidad, ya

⁸⁴ Jorge Daniel, Tartaríni. *Arquitectura Ferroviaria en Latinoamérica: Algunas aproximaciones* (Mirada ferroviaria No14.) <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/ta2.pdf>. 4.

fuera belga, holandesa, americana, alemana o inglesa⁸⁵. Por su parte, aunque Rojas Carrillo menciona el eclecticismo, este autor colombiano no menciona otros estilos ni ahonda en lo nacional. Finalmente, al igual que muchos autores, incluidos los colombianos Carlos Niño Murcia y Rojas Carrillo, Tartarini propone la restauración sistemática de las estaciones de ferrocarril como patrimonio material en Latinoamérica, desde la intervención, la reutilización y la financiación gubernamental.

En consonancia, la autora María Claudia Villegas Corey se centra en la valoración patrimonial de las estaciones de tren o ferrocarril en el Valle del Cauca. Según Villegas:

Las estaciones de tren en el Valle del Cauca representan más del 50% del patrimonio construido de ese departamento y son los edificios más deteriorados; el análisis que se realiza en este estudio propende por establecer una línea de base de las causas de ese estado y las posibles acciones futuras⁸⁶.

Otros autores que muestran interés sobre el tema de recuperar las estaciones son Carlos Niño Murcia y Luis Mejía Arango, desde la compilación de Colcultura *Programa reciclaje de las Estaciones del Ferrocarril*.⁸⁷ Al parecer, en esta idea concuerdan la mayoría de los autores que abogan por revalorar el patrimonio ferroviario en Colombia.

María Claudia también deja entrever un consenso con autores como Niño Murcia, Rojas Carrillo, Botero, Tartarini y otros, desde la estilística contemporánea modernista y republicana, mostrándonos las influencias de los estilos, países y demás criterios, en los cuales parece haber un consenso interdisciplinar.

La arquitectura en Colombia durante su periodo moderno se dividió en tres etapas: una temprana, que podemos denominar “primera modernidad”, la cual consistió en la implementación de las primeras estaciones de diseños un poco rústicos y escuetos, y va de 1930 a 1950; una segunda denominada etapa de “consolidación”, en donde se ahondó en el desarrollo de las vías férreas, las estaciones y en un aparataje logístico nacional para la macro estructura unificada de los ferrocarriles, estaciones y estilística, la cual comprendió entre

⁸⁵ Tartarini. *Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza*. 46

⁸⁶ María Claudia, Villegas Corey. *Valoración patrimonial en el Valle del Cauca, Colombia. El cambio de uso como alternativa de conservación de las estaciones de tren abandonadas*. (Apuntes, Vol. 28, 2015.), 68

⁸⁷ Luis, Mejía Arango. *Programa de Reciclaje de las estaciones del Ferrocarril*. (Colcultura. 1994).

1950 y 1970; y finalmente, una tercera etapa de “diversificación”, que se extiende desde 1970 hasta la actualidad. Aunque la mayoría de las estaciones se construyeron en el periodo premoderno, algunas fueron realizadas en esa “primera modernidad”, recibiendo actualizaciones, reformas y remodelación estructural⁸⁸.

Por su Parte, Christyan Fabián Munca Santos, en su tesis *Plan especial de manejo y protección estación ferrocarril de la sabana: proceso histórico y sus posibles transformaciones en el marco de los procesos de renovación urbana de la ciudad*, nos plantea una intervención a la estación del ferrocarril de la Sabana ubicada en la ciudad de Bogotá. Él nos expone una valoración y valorización del objeto desde el nivel histórico, cultural y estético, con el fin de rehabilitar dicha estación en función de restablecer la historia de los ferrocarriles nacionales de Colombia, tomando como ejemplo y modelo ese vestigio arquitectónico. A su vez, propone unir dicha estación con todo el complejo de la red ferroviaria de los ferrocarriles de la sabana, para direccionar la intervención hacia una conservación y rescate del patrimonio material, inmaterial cultural y de memoria histórica, enfocado principalmente en Bogotá⁸⁹.

El artículo *La estación Medellín y la Arquitectura republicana en Colombia*⁹⁰, muestra elementos muy próximos a los estudios hechos por Tartarini, demostrando que, en la arquitectura neoclásica utilizada en algunas estaciones colombianas del ferrocarril, la incidencia de la Europa decimonónica es clara y que la metrópoli está presente, con intervenciones locales desde los alcances materiales y culturales adaptados a las necesidades territoriales. El texto propone que el movimiento moderno internacional estuvo dotando de sentido a la arquitectura republicana, y que aún en el tardío siglo XIX se vio presente la tradición de alejarse de la metrópoli colonial, todo esto como producto de los aires republicanos heredados de la independencia. El Siglo de las Luces y la Revolución Francesa,

⁸⁸ Villegas Corey. *Valoración patrimonial*, 78

⁸⁹ Christyan Fabián, Munca Santos. *Plan especial de manejo y protección estación ferrocarril de la sabana: proceso histórico y sus posibles transformaciones en el marco de los procesos de renovación urbana de la ciudad* (Universidad de la Gran Colombia. 2015. 40, 45.)

⁹⁰ Germán, Jaramillo Uribe. *La estación Medellín y la Arquitectura Republicana en Colombia*. (Iconofacto Vol. 8 No11.) 96-116.

son elementos reconocibles desde otras percepciones a través de la misma estética presente en las estaciones.

Está claro que la elección estética juega un papel en los procesos de nacionalización y en la formación de identidad social. En la estación Medellín, por ejemplo, se buscaba más fuerza, preponderancia e importancia de las influencias arquitectónicas europeas monumentales que de las pintorescas formas neocoloniales; se quería reflejar poderío y dominio, con una estética que en ese momento representaba estos mismos intereses expuestos desde el discurso estético- arquitectónico. Es a inicios del siglo XX cuando las casas y construcciones de adobe con estéticas nacionales y clásicas, son dejadas atrás por los proyectos de avance moderno e industrial traídos por las industrias ladrilleras. El concreto, el acero y demás elementos marcaron un relevo generacional de las elecciones arquitectónicas frente a los insumos materiales.

El autor Jaramillo Uribe también nos proporciona material para definir el estilo ecléctico, que no diferenciaba modos romances, barrocos, afrancesados, renacentistas, etc. Todo lo que fuera sinónimo de lo moderno y occidental, era bienvenido a hacer parte de los repertorios de construcciones monumentalistas con el fin de anexar a la nueva identidad nacional republicana. El artículo de Jaramillo Uribe y las ideas expuestas en él, son el norte para la comprensión de esa búsqueda ávida de modernidad y modernización nacional como elementos identitarios, adheridos al imaginario colectivo de la nación colombiana, que ya estaba quedándose atrás en cuestiones económicas y comerciales, respecto al resto de Latinoamérica y a sus vías férreas más fortalecidas.

Desde la disciplina arquitectónica, Santiago Gaitán Nieto en su trabajo de grado *recuperación de la estación de ferrocarril de Tobía*⁹¹ y su sector *la milagrosa, en beneficio del desarrollo panelero y turístico de la región*⁹², plantea un rescate, recuperación y puesta en funcionamiento de una antigua estación del tren de la línea de la Sabana. En su trabajo podemos ver, igual que con otros autores que han abordado el tema, que se argumenta el papel de las estaciones ferroviarias como dinamizadoras de la economía, el mercado, y la

⁹¹ Tobía corresponde a un municipio del departamento de Cundinamarca, Colombia.

⁹² Santiago, Gaitán Nieto. *Recuperación de la estación de ferrocarril de Tobía y su sector La Milagrosa, en beneficio del desarrollo panelero y turístico de la Región*. (Universidad Javeriana de Bogotá. 2018. 23, 26.)

sociabilidad que reconecta la población -en este caso panelera- con posibles mercados, intercambios, y nuevos clientes. Además, revitaliza y pone nuevamente en el mapa al municipio de Tobía (Cundinamarca) y sus productos paneleros.

Para tales cometidos, también plantea intervenir no solamente la antigua estación, sino la plaza central y las bodegas, reorganizándolas para prestar varios servicios de apoyo distintos a los de cargar y descargar pasajeros. Contempla restaurantes, zonas de abastecimiento, de esparcimiento y demás, alrededor de un área no mayor a 500 metros cuadrados. Hace un análisis arquitectónico de las plantas, los pisos y todo lo que comprende la edificación desde su fase temprana hasta la actualidad. De igual manera, planea una intervención de la construcción con un estilo clásico de estación del tren, llevándola de nuevo a su génesis.

Alberto Saldarriaga Roa, en *Arquitectura y Cultura en Colombia*, nos muestra aspectos relevantes sobre la estilística arquitectónica del siglo XX. Saldarriaga establece el significado del eclecticismo presente, no solamente en las estaciones del ferrocarril, sino también en la arquitectura general. Menciona otros estilos arquitectónicos propios de la cultura colombiana de este siglo, por ejemplo, la neocolonial. Determina también una etapa contemporánea de la arquitectura, fruto de la modernización del país, posterior a la etapa republicana del mismo. Igualmente, plantea que al haber tantas influencias extranjeras se encuentra una amalgama de criterios artísticos, estéticos y estilísticos que terminan influyendo en una “Síntesis en la Arquitectura colombiana”⁹³.

Las fuentes utilizadas en su trabajo son diversas, entre las que destacan ciertas fotografías que establecen una dimensión visual cognoscible para el lector. Al igual que Rojas Carrillo y Niño Murcia, Saldarriaga le da preponderancia a la estilística propia del eclecticismo, presente hegemonícamente en las construcciones colombianas de esa época.

Por su parte, Calos E. Botero en *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico, Planos y dibujos*, recoge los elementos arquitectónicos utilizados en el levantamiento de los ferrocarriles y las estaciones. Ahonda en la estructura de éstas, mostrando diversas fuentes como lo son planos, proyectos de estaciones y dibujos a mano alzada. Se trata del tipo de

⁹³ Alberto, Saldarriaga Roa. *Arquitectura y cultura en Colombia*. (Ediciones de la UNAL Colombia. 1986.) 27.

arquitectura presente en las estaciones del Ferrocarril del Pacífico, tanto planeado como construido. Establece que, en el Valle del Cauca, las estaciones son sobrias, solemnes, de carácter moderno con ornamentos “de orden clásico, ecléctico o historicista”⁹⁴. También dice que pertenecen al “urbanismo moderno”, es decir, que están estratégicamente ubicadas dentro del complejo urbano, teniendo en cuenta la organización de la ciudad para garantizar su correcto funcionamiento consigo mismas y con la sociedad en la que están enmarcadas. Las estaciones están acompañadas de un diseño estético de vanguardia, novedoso con las tendencias de mediados del siglo XX en adelante; un “clasicismo” el cual tiende a generar armonías mínimas basadas en los estilos de la Roma antigua. Así mismo, como otras estilísticas del momento, trataba de separarse del Barroco y el Rococó, ser más minimalista y no pasarse en detalles y decoraciones excesivas. Estas dos nociones están presentes en los textos de Niño Murcia, Rojas Carrillo y Saldarriaga Roa, quienes reseñan también dichas líneas estilísticas en las estaciones del ferrocarril nacional.

Tanto Botero, como Tartaríni, al igual que Rojas y otros autores que hablan sobre la estación del tren, su forma y funcionalidad, nos muestran que la estación del ferrocarril está en disposición de *Modelo de nave*, lo que representa un rectángulo esparcido en el área donde llega el tren a cargar o descargar pasajeros y mercancía, paralela a la vía, subdividida por cortes dentro del mismo para la funcionalidad de cada recinto (bodegas, taquillas, baños, salas de espera, etc.).

Botero narra que los modelos de estación en el Valle del Cauca fueron tomados de Rafael Álvarez Salas, el primer director técnico de la Compañía de Ferrocarriles del Pacífico, quien estableció una estructura y un modelo básicos para las estaciones del departamento, de una sola nave o edificación, con todo contenido en ella. No obstante, menciona Botero que Arturo Arcila Uribe posteriormente utilizó un estilo de dos pisos en una nave central, con dos alas simétricas de un piso al lado de la nave central, como es el caso de Popayán, Palmira, Cartago y Armenia.⁹⁵ En estos dos conceptos el autor tiene un encuentro conceptual y de conclusión con Tartaríni, pues este último asegura que esas dos formas de estación son las

⁹⁴Carlos E. Botero. *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico. Planos y Dibujos*. (Facultad de Artes Integradas, Univalle. 1995)

⁹⁵ Botero, Carlos E... *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico. Planos y Dibujos*.15

principales preexistentes para las estaciones del ferrocarril dentro de Latinoamérica. Posteriormente, se muestran planos de estaciones modernas tipo nave principal, con las fachadas por sus lados, divisiones internas y medidas.

Por último, Luís Mejía Arango, desde el Instituto Colombiano de Cultura presentó un hecho aún más ambicioso sobre las estaciones del ferrocarril, que va en consonancia con los enunciados de Niño Murcia y de Rojas Carrillo, un *Programa de reciclaje de las estaciones del ferrocarril*⁹⁶. Toma en cuenta elementos que otros autores como Rojas Carrillo tienen presentes, pero que no desarrollan a profundidad: la idea de la memoria. Esta conceptualización es propia del patrimonio, del pasado y la historia, y una categorización nueva de los paradigmas de reconstrucción de la historia desde la memoria colectiva.

Las fuentes son diversas, pero específicas. Precisamente, desde esa especificidad, Arango hace un análisis de los planos arquitectónicos de las estaciones, centrándose en las estaciones de Bogotá y Cundinamarca, teniendo en cuenta las ciudades periféricas de la capital que también son importantes y representativas del mismo proceso. De igual manera, se usaron fotografías como fuentes para el análisis de los casos de arquitectura no monumental de pequeños municipios, y de estaciones que fueran exclusivamente de pasajeros.

Los autores que han estudiado las estaciones del ferrocarril en Colombia y Latinoamérica en general, se hallan en consenso sobre funcionalidades, espacios, sentido social, económico y aprovechamiento de las estaciones para el desarrollo nacional, regional y local de las zonas en las cuales estaban ubicadas. A través de estos estudios, artículos, libros y producciones académicas podemos ver que las estaciones y vías dotaron de vida las poblaciones en las que fueron insertadas, para dar espacio a nuevas sociabilidades, economías, redes transaccionales de toda índole, así como un nuevo sentido urbanístico e industrial. Esto engloba no solamente a la arquitectura, la producción industrial de novedades como el hierro y el ladrillo, sino también la tecnificación de mecánicos, operadores, el orden institucional de las concesiones regionales de ferrocarriles y la cotidianidad de comer,

⁹⁶ Mejía Arango. *Programa de Reciclaje*, 7.

esperar, comprar tiquetes, utilizar los servicios de las estaciones y admirar los trenes y las construcciones estéticas de cada una de estas edificaciones.

3.2 Análisis de los planos y proyectos de las estaciones ferroviarias

A continuación, se estudiarán tres casos basados en las fuentes presentes en el Archivo Digital Arquitectónico de la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle. Se trata de estaciones en las cuales se imprimieron estilos, métodos, divisiones espaciales, materiales y estilos arquitectónicos distintos en cada uno de los entornos para cubrir las necesidades de cada localidad donde se ubicaban. Las estaciones a analizar desde los planos arquitectónicos son: Estación ferroviaria La Cumbre, Estación ferroviaria de Loboguerrero, Nueva estación ferroviaria de Cali.

Estación ferroviaria La Cumbre

La estación Ferroviaria La Cumbre hace parte de los Ferrocarriles del Pacífico, pertenece a la línea Cali-Buenaventura, construida en una primera etapa por el ingeniero Rafael Álvarez Sálas en 1913 de manera rectangular, simple y funcionalmente pragmática. Fue modificada, ampliada y remodelada por Arturo Arcila Uribe aproximadamente en 1924. Comprende dos plantas, un cuerpo central de segunda planta y dos alas laterales, y como lo menciona Tartaríni⁹⁷, es una tipología arquitectónica bastante usada en latinoamérica tomando en cuenta todos los criterios utilizados por arquitectos latinoamericanos. Estas alas laterales podrían ser las partes que albergasen oficinas y casilla de tiquetes, siendo la nave central una sala de espera. También podrían servir de almacenes o cuartos de carga y almacenamiento. Por otra parte, cumple con la funcionalidad de ser monumental, puesto que carga con una altura bastante respetable.

Esto es algo diferente de lo que dice Juan Luis Mejía Arango, en la obra *Programa de Reciclaje de las Estaciones del Ferrocarril*⁹⁸, donde establece que en muy pocas ocasiones las estaciones del ferrocarril tenían elementos estilísticos y arquitectónicos de

⁹⁷ Tartaríni. *Arquitectura Ferroviaria*, 180.

⁹⁸ Mejía Arango. *Programa de Reciclaje de las estaciones del Ferrocarril*. 7.

monumentalidad, menos si estaban empleados en las periferias municipales, como lo es en este caso, en el municipio de la Cumbre en el Valle del Cauca.

No obstante, frente a la afirmación sobre la monumentalidad de la estación La Cumbre, me remito de nuevo a Carlos E. Botero, quien asegura que “En el trayecto de Buenaventura-Cali se encuentran estaciones de sólida construcción, todas ellas son de una arquitectura muy modesta comparadas con las de los otros trayectos que desde Cali llevan hasta Armenia, Cartago y Popayán”⁹⁹. Además, Carlos Botero nos menciona que Arturo Arcila Uribe tendió a utilizar la segunda y más elaborada estructura, mencionada también por Tartaríni: la compuesta por una nave central, o cuerpo central más grande, utilizando a sus dos lados oficinas, servicios y bodegas simétricamente dispuestas “a modo de alas”.

Sobre esta estación, similar a la de Dagua, municipio del Valle del Cauca en la región montañosa del Litoral Pacífico, Villegas Corey tiene datos aún más específicos, citando a Bolívar, un autor que nos ayudará a definir aún más todos los aspectos importantes sobre la estación del ferrocarril hecha de una manera monumental en la alta montaña:

En los municipios de Dagua y la Cumbre [se encuentran] construcciones en madera realizadas por la compañía americana dirigida por el ingeniero Alfredo Mason, con cubiertas a dos o cuatro aguas, armadas sobre cerchas de madera con aleros que contenían una nave básica. En las diseñadas por Rafael Álvarez Salas y las de su sucesor Arturo Arcila Uribe, la nave era resaltada por un cuerpo central más grande que se formaba al adelantar el paramento en las dos fachadas mayores; la estructura se hizo en la mayoría de los casos con machones armados en las aristas e intersecciones de los muros, los zócalos tenían detalles en alto relieve predominaba el lleno sobre el vacío, los vanos eran predominantemente verticales con jambas y alféizares resaltados y rematados en muchos casos con arcos de medio punto en lugar del dintel¹⁰⁰.

Estas características de la estación de la cumbre son apreciables en La Figura 7 y Tabla 4.

⁹⁹ Carlos E Botero. El ferrocarril y las estaciones en: *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico. Planos y dibujos*. 1995.

¹⁰⁰ Villegas Corey. *Valoración Patrimonial*. 76.

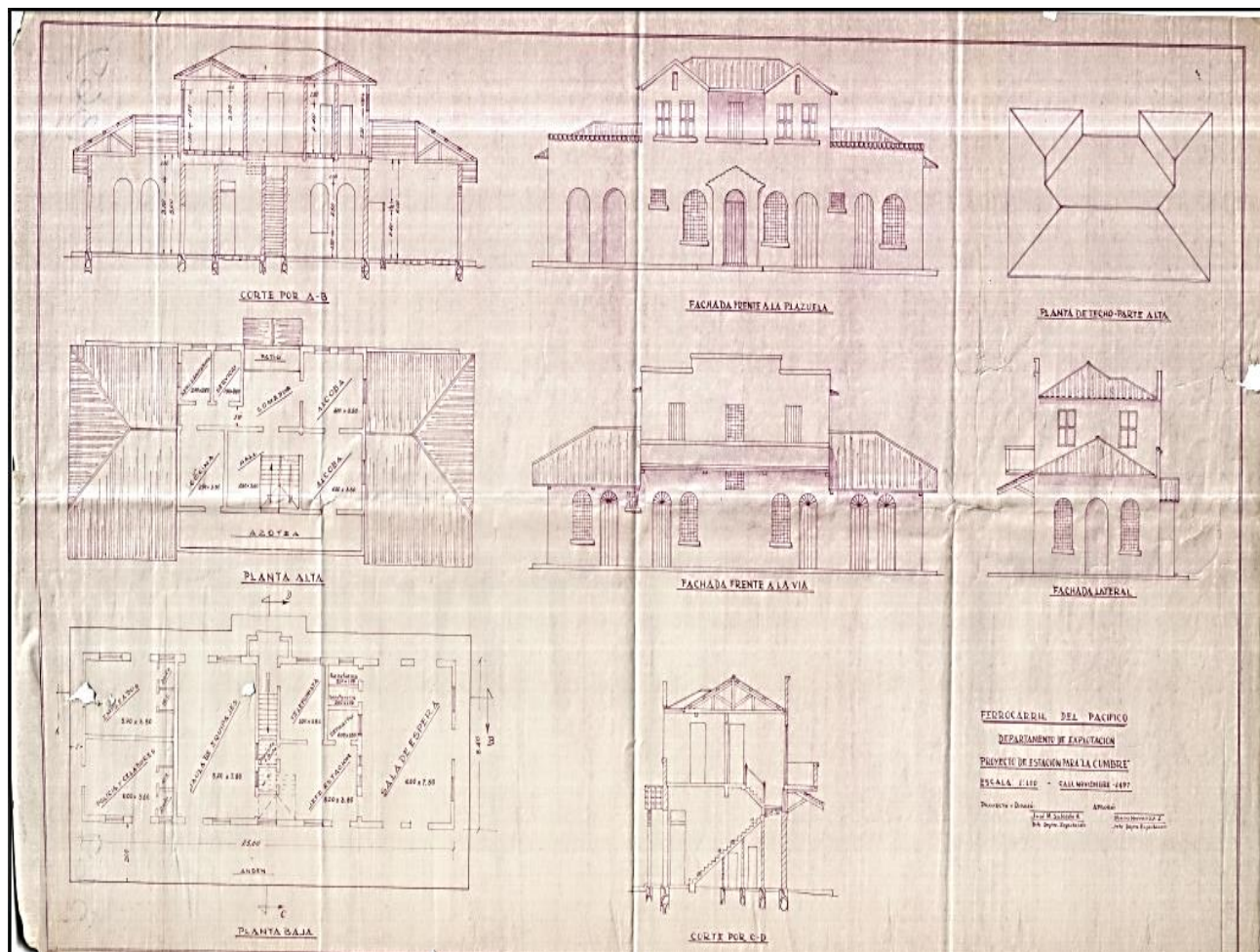


Figura N° 7. Plano Arquitectónico: Proyecto de Estación para La Cumbre.

Fuente: Universidad del Valle; Biblioteca Mario Carvajal; Sección Mapoteca; Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Carpeta digital: caja nueve; número documental 3905.

Tabla N° 4. Ficha descriptiva de catalogación del plano arquitectónico 3905

Ficha Descriptiva de Catalogación	Número Documento 3905 PDF.
Título	Proyecto de Estación para La Cumbre.
Autor Corporativo	Ferrocarril del Pacífico. Departamento de Explotación.
Contribuyentes	Salcedo, H. José M. (Dibujante); Hormaza, Z. Mario (Aprobó)
Fecha	Cali, noviembre 1947
Palabras Clave	Ferrocarril del Pacífico; Planos arquitectónicos; Estación La Cumbre; Valle del Cauca.
Contenido del Documento	Plano arquitectónico del proyecto para la estación ferroviaria en La Cumbre a escala 1:100. Contiene: vista de la fachada frente a la plazuela, fachada frente a la vía, fachada lateral, planta del techo; corte A-B, corte C-D. junto con la distribución de los espacios de la planta alta y la planta baja
Tipo Documental	Plano arquitectónico
Idioma	Español
Dimensiones	Sin Información
Escala	1:100
Otros Indicadores	Universidad del Valle/Biblioteca Mario Carvajal/Colección Mapoteca/Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia/Caja Nueve.

Fuente: Elaboración propia

Se nos muestra así una estación que tiene gran relevancia, pues está construida en dos etapas de forma monumental, lo que nos habla de la importancia que se le pretendía dar desde un discurso modernista y modernizador: la intención fue de inspirar el progreso sobre la región del Pacífico. Mejía Arango nos relata que las obras arquitectónicas relacionadas con las estaciones de ferrocarril en el Valle del Cauca fueron elaboradas con “gran calidad arquitectónica”¹⁰¹, gracias al trabajo de Rafael Álvarez Salas y Arturo Arcila Uribe.

Finalmente, el autor Botero, quien se dedicó a estudiar, analizar y comparar desde cada categoría a las estaciones del ferrocarril presentes en el Pacífico y sus alrededores,

¹⁰¹ Mejía Arango. *Programa de Reciclaje de las estaciones del Ferrocarril*. 8

menciona que “85 años erigidas las más antiguas de las estaciones del Ferrocarril del Pacífico, Dagua y La Cumbre, todas las que están en pie muestran su gran valor y modernidad al ser aptas para cualquier función urbana que se le asigne”¹⁰².

Estación ferroviaria de Loboguerrero

La estación ferroviaria de Loboguerrero se presenta aún más periférica y sencilla de lo que lo fue la estación de La Cumbre, y aunque es bastante respetable desde su estructura y los planos analizados, sigue siendo un poco modesta. Está ubicada en el municipio de Dagua, en la subdivisión Loboguerrero, y su nombre fue acuñado gracias al arquitecto que la construyó. Perteneció al tramo ferroviario de Cali-Buenaventura y se erige en el kilómetro 68 desde Buenaventura camino a Cali. De la estación no hay información específica, registro fotográfico o información concreta exceptuando la encontrada en la bibliografía citada en este artículo.

Si vemos la estructura de los planos podremos observar que presentan las formas básicas descritas por Tartarini, Niño Murcia, Botero y Mejía Arango. Primero, los arquitectos que heredaron estos estilos utilizaron la nave horizontal situada en paralelo a las líneas del tren, posteriormente la nave central y alas centrales, pero en el caso de la estación de Loboguerrero, como se puede ver mas adelante en los planos, (Figura N°8) hallamos una nave central de un solo piso con un techo totalmente horizontal y plano, y un diseño un poco más simple, lo cual lo priva de ese halo de monumentalidad del cual estaba revestida la estación anteriormente analizada.

Carlos E. Botero narra los acontecimientos que hicieron de la estación de Loboguerrero y otras semejantes, lugares más sencillos y de diseños más modestos:

“Otros funcionarios que trabajaron bajo las órdenes de Arcila Uribe, haciendo prácticamente su carrera al servicio del Ferrocarril del Pacífico, iniciándose como dibujantes y llegando a cargos de dirección como ingenieros, respetaron inicialmente los lineamientos

¹⁰² Mejía Arango. *Programa de Reciclaje de las estaciones del Ferrocarril*. 8

de sus predecesores”¹⁰³. Habría que decir también, que el autor señala un deterioro frente a la calidad de la estructura y el producto final de las estaciones: “hasta los alrededores de la década de los 40s cuando se empieza la construcción de edificaciones sin ninguna relación formal entre sí y sin obedecer a un claro patrón o a un modelo. Las estaciones de Loboguerrero, Ginebra, Caicedonia, Moravia, Cisneros, Corozal y la Tebaida, con menor calidad que todas las anteriores ilustran este caso¹⁰⁴”.

Otra de las razones presentes, es el hecho de que los ingenieros civiles fueron los constructores preponderantes en la región del Valle del Cauca. Si podemos ver en los planos la nave central, dispone de un techo o tope mucho más bajo que el de La Cumbre, nuevamente Botero nos explica la razón de ello: Tenían la falsa idea de que la arquitectura moderna significa básicamente bajar alturas (casi sin discriminación 2.40 metros para todo espacio).

Causa de lo anterior podría ser que la estación es más septentrional y periférica, su importancia y relevancia era menor, sus materiales, ornamentos y los mismos planos arquitectónicos distan mucho del carácter de monumentalidad. En este caso específico, podríamos identificar al responsable: Luis Lobo Guerrero, un ingeniero civil cundinamarqués, que seguramente daba más importancia a las vías férreas que a las estaciones, y que estaba a cargo de los trazados desde Papagalleros hasta Cali (Ver Figura N° 8 y Tabla N° 5).

¹⁰³Carlos E, Botero. *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico, Planos y Dibujos*. Subtítulo Identidad formal de las estaciones. Universidad del Valle, Cali. 1995. Esta obra no tiene numeración de páginas, por lo tanto, se debe especificar el subtítulo presente citado para una mayor comprensión de la cita de consulta.

¹⁰⁴ Botero. *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico, Planos y Dibujos*. Subtítulo Identidad formal de las estaciones.

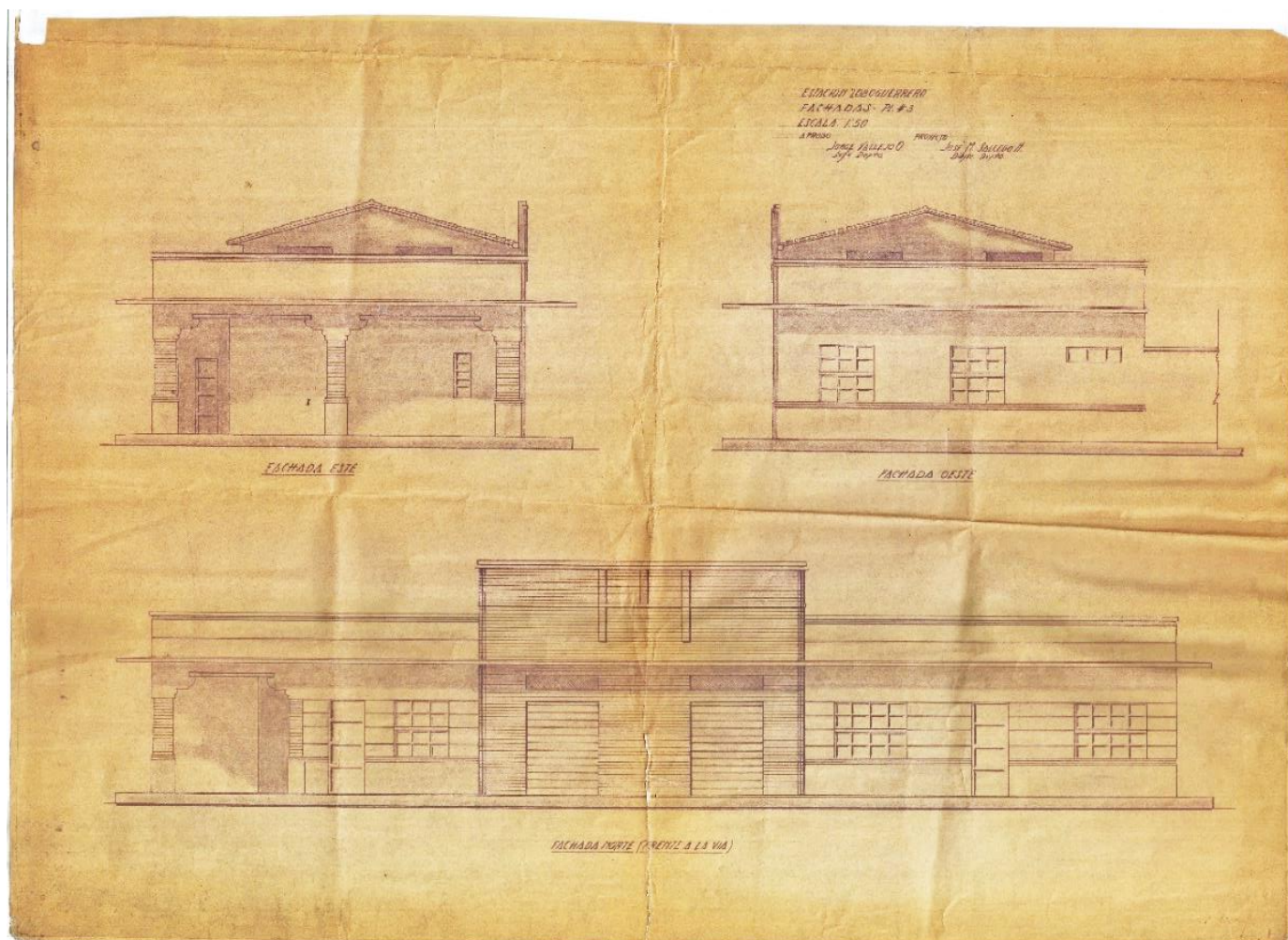


Figura N° 8. Plano Arquitectónico: Estación Loboguerrero. Plano 3.

Fuente: Universidad del Valle; Biblioteca Mario Carvajal; Sección Mapoteca; Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Carpeta digital: caja seis; número documental 1850.

Tabla N° 5. Ficha descriptiva de catalogación del plano arquitectónico 1850.

Ficha Descriptiva de Catalogación	Número Documento 1850 PDF.
Título	Estación Loboguerrero, Fachadas. Plano N°3.
Autor Corporativo	Sin Información
Contribuyentes	Vallejo, Jorge. (Aprobado); Salcedo, José M. (Proyectado)
Fecha	Sin Información
Palabras Clave	Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Planos arquitectónicos; Estación Loboguerrero; plano 3.
Contenido del Documento	Plano arquitectónico de la estación ferroviaria de Loboguerrero en Dagua a escala 1:50. Contiene: fachada principal del norte frente a la vía, y fachadas del este y oeste.
Tipo Documental	Plano arquitectónico
Idioma	Español
Dimensiones	Sin información
Escala	1:50
Otros Indicadores	Universidad del Valle/Biblioteca Mario Carvajal/Colección Mapoteca/Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia/Caja Seis.

Fuente: Elaboración propia

En este plano podemos ver las fachadas laterales y frontal de la estación del ferrocarril de Loboguerrero, mostrando la característica base planteada por Tartarini como autor estudioso de la historiografía de los ferrocarriles, e implementada por los arquitectos Rafael Álvarez Salas y Arturo Arcila Uribe, quienes en la primera y segunda etapa de la construcción de estaciones del ferrocarril, implementarían estructuras arquitectónicas básicas para construir las estaciones del Valle del Cauca. Sin embargo, aquí se nota el empobrecimiento del concepto empleado por Arturo Arcila, reduciendo los pisos y la altura de la nave central,

mostrándonos también, desde la misma fachada, que la funcionalidad y preponderancia de esta estación en específico, están en segundo plano.

Nueva estación ferroviaria de Cali

Teniendo en cuenta las estaciones analizadas anteriormente, su antigüedad y cronología, hemos podido notar que estas construcciones estaban marcadas por un estilo propio de los arquitectos e ingenieros que iniciaron la línea Cali-Buenaventura, durante la fundación de los ferrocarriles del Pacífico. Hubo dos categorías que nacieron de la temporalidad tratada de las estaciones. Para los primeros tramos y estaciones, partiendo desde la línea inicial, fue Rafael Álvarez Salas quien planteó una base estética, estilística y arquitectónica de una sola nave en Paralelo a las vías ferroviarias. Posteriormente, vemos que los tramos desde Dagua hasta Cali en la siguiente etapa, son construcciones más complejas desde la estructura base, con una nave central y dos alas laterales, teniendo como ejemplo la estación de La Cumbre, la cual se concibió como obra monumental, aunque se le dio este adjetivo debido a su ubicación, haciendo las salvedades de otras obras más elaboradas.

En una segunda etapa, se encuentra la obra de Arturo Arcila Uribe, quien realizó un modelo base más elaborado. Sin embargo, los sucesores de Arcila Uribe, que fueron ingenieros civiles, bajaron la calidad de las estaciones hechas posteriormente, como la de Loboguerrero, disminuyendo así la altura promedio de la nave principal respecto a la altura usada por Arcila Uribe. La nueva estación de Cali estuvo más elaborada que las estaciones dirigidas por Arcila Uribe, que aunque siguieron un patrón de continuidades con pequeñas variaciones, mantuvieron las bases con modificaciones.

Los planos arquitectónicos de la Nueva Estación Ferroviaria de Cali comprende varios pisos partiendo de una monumental parte central y dos alas laterales, que podrían ser, como de costumbre y uso clásico, las secciones que albergasen oficinas y casilla de tiquetes, siendo la nave central una sala de espera. Dado el tamaño de la estación, se pudo albergar entre sus pasillos otras funciones: las alas laterales posiblemente pudieron servir como almacenes o cuartos de carga. Por otra parte, la construcción cumplió con la funcionalidad de ser monumental, puesto que cargaba con una altura bastante respetable.

Tenemos el plano arquitectónico del primer piso de la Nueva Estación de Cali, la cual es una copia de mayo de 1981, mientras que la original pertenece a octubre de 1948, lo que nos indica que la nueva estación estaba planeada desde antes de la tragedia del 7 de agosto de 1956, cuando explotó la vieja estación en una detonación accidental de cargas de dinamita del Ejército Nacional, provenientes de Buenaventura. La fecha de elaboración del plano nos aleja por generaciones y décadas de las políticas estilísticas, arquitectónicas y reglamentarias de Álvarez Salas y Arcila Uribe. Aunque mantiene la misma estructura base de forma, vemos que la nave central es más corta, pero divide a la edificación en dos. A sus lados podemos ver las dos alas laterales mucho más amplias, a modo de pasillos largos y amplios donde se repartía toda la distribución de subdivisiones espaciales en el primer piso. Se encuentra a escala 1:200, y hallamos en ella una distribución más amplia, pues se le dio un protagonismo propio a la Capital del Valle del Cauca. (Ver Figura N° 9 y Tabla N° 6)

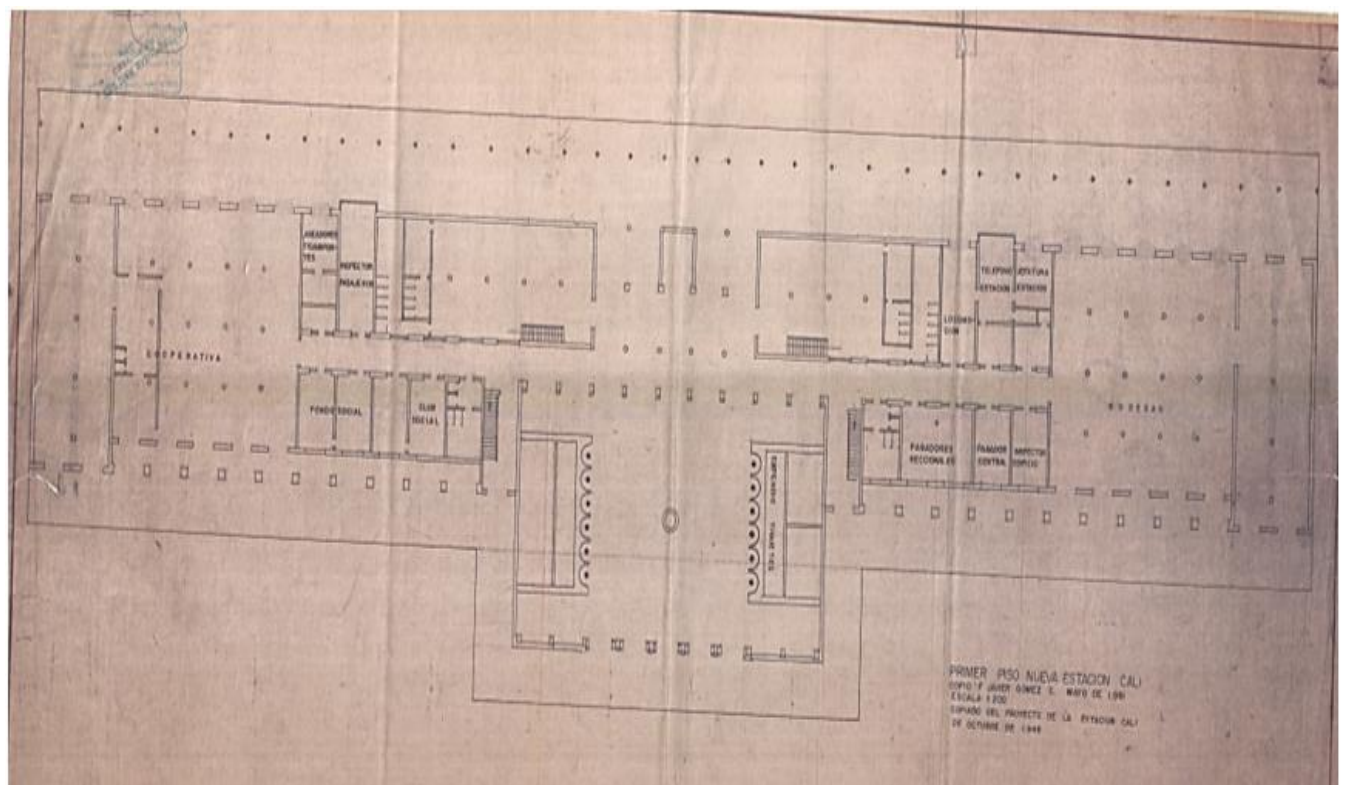


Figura N° 9. Plano Arquitectónico: Edificio Nueva Estación de Cali. Primer Piso.

Fuente: Universidad del Valle; Biblioteca Mario Carvajal; Sección Mapoteca; Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Carpeta digital: caja nueve; número documental 3969.

Tabla N° 6. Ficha descriptiva de catalogación del plano arquitectónico 3969.

Ficha Descriptiva de Catalogación	Número Documento 3969 PDF.
Título	Edificio Nueva Estación Cali. Primer Piso.
Autor Corporativo	Sin Información.
Contribuyentes	Gómez C. Javier (Copiante)
Fecha	Copia: mayo 1981. Original: octubre 1948.
Palabras Clave	Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Planos arquitectónicos; Nueva Estación Cali; Primer Piso; Cali (Valle del Cauca)
Contenido del Documento	Copia firmada del plano arquitectónico del proyecto de la Estación Cali de 1948 a escala 1:200. Contiene: vista de la distribución de espacios de la primera planta del edificio.
Tipo Documental	Plano arquitectónico
Idioma	Español
Dimensiones	37,5 x 82 cm
Escala	1:200
Otros Indicadores	Universidad del Valle/Biblioteca Mario Carvajal/Colección Mapoteca/Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia/Caja Nueve.

Fuente: Elaboración propia

Frente a esta edificación, Carlos E. Botero nos dice que fue proyectada por Hernando González Barona, arquitecto del Ministerio de Obras Públicas. Menciona también que la edificación de la Estación de Cali fue la máxima expresión de aspiraciones para lograr un sello urbano consecuente con la ubicación de la estación en la ciudad capital¹⁰⁵. Califica la arquitectura como “sobria, de carácter monumental y concepción espacial y organizativa

¹⁰⁵ Botero. *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico, Planos y Dibujos*. Identidad Formal de las estaciones.

claramente moderna”¹⁰⁶. También asegura que con ella se logró posicionar a la ciudad de Cali en el camino del desarrollo, “Estableció el punto y línea de partida para el desarrollo urbano más importante de Cali a partir de la década del 50”¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Botero. *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico, Planos y Dibujos*. Identidad Formal de las estaciones.

¹⁰⁷ Botero. *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico, Planos y Dibujos*. Identidad Formal de las estaciones.

CONCLUSIONES

La pasantía presentó diversas dificultades a causa del mal manejo del fondo documental trabajado. El archivo entregado por el Museo Aéreo Fénix no presentaba el tratamiento documental necesario que permitiera iniciar el convenio con un proceso de digitalización. Antes de que un archivo pueda ser digitalizado, debe atravesar un proceso de diagnóstico, valoración, organización, clasificación y descripción documental. Además, se trata de procesos que funcionan en conjunto, apoyados entre sí; del éxito de uno depende el correcto desarrollo del resto. En conclusión, el proceso de digitalización de los archivos debe llevarse a cabo siguiendo los criterios de la Ley General de Archivos, una vez el documento esté óptimamente clasificado y ordenado.

La responsabilidad sobre el tratamiento documental del fondo cae sobre el Museo Aéreo Fénix; sin embargo, la Biblioteca Mario Carvajal no está exenta de errores. La falta de seguimiento a las condiciones en que se hizo el convenio y el estado en que recibieron el fondo, demuestra la falta de interés por parte de la biblioteca de verificar las condiciones del fondo documental. En un futuro, la biblioteca debe verse apoyada por el Archivo Central para enfrentar estas labores de índole archivístico, sobre todo con fondos acumulados compuestos de documentos gráficos, como es el caso.

Aun así, siguiendo los lineamientos de los directivos de la biblioteca, se pudo sacar adelante el proyecto que culminaría el convenio entre la biblioteca y el museo. El resultado es la catalogación y digitalización parcial del Fondo Documental Ferrocarriles Nacionales de Colombia. También se allanó el camino y sentaron las bases para que el proceso de descripción archivística y carga de documentos al repositorio digital continúe.

Sobre la actividad descriptiva, puedo asegurar que las dificultades enfrentadas obedecen a la naturaleza gráfica de la documentación y la falta de normativa de archivos que cubija estas tipologías documentales. Un ejemplo de ello es la norma internacional ISAD (G) que, aunque pretende servir de guía en la descripción archivística, no ofrece los elementos descriptivos necesarios para sustraer la información más importante de documentos gráficos y sonoros, entre otros. La importancia de este tipo de normas radica en que generan homogeneidad en las descripciones de archivo. La norma ISAD (G) es adoptada por la Ley

General de Archivos como el referente que establece los elementos descriptivos que deben usar los archivos adscritos a la Red Nacional de Archivos comandada por el AGN. Esto genera, en teoría, la capacidad de mantener un control intelectual y administrativo de la información que permite un intercambio de esta entre instituciones de archivo.

Pese a esto, se avanzó en la elaboración de la ficha descriptiva tomando como referentes bases de datos de entidades públicas y privadas, que contaban con fichas de catálogo digital diseñadas para documentos gráficos.

Lo anterior da pie a considerar la importancia de los repositorios digitales en la difusión de la información. Uno de los fines esenciales del archivo es la amplificación de los datos contenidos en los fondos; en eso, la biblioteca Mario Carvajal genera un impulso con su repositorio digital. Los sistemas de archivos accesibles a través de la red conforman una nueva realidad que permite un acceso a la información cuyo único límite es poseer red de internet y una computadora. Mediante un sistema de descripción archivística homogénea y un sistema de archivos digital, es posible crear portales como el de PARES, portal de archivos españoles.

Con respecto al fondo documental trabajado, primero se debe resaltar la historia desafortunada que ha tenido la documentación que hizo parte de uno de los procesos más significativos en la búsqueda de la modernidad en Colombia, el ferrocarril. Producto de la iniciativa de particulares, dicha documentación es rescatada y llega a constituir una fuente invaluable de información de un proceso que modificó la realidad de las poblaciones y la economía del país.

Brindar tratamiento a documentos de esta naturaleza y ponerlos a disposición del público da la oportunidad de nuevas investigaciones históricas con diferentes matices. Ya se pudo observar que el ferrocarril influyó en la vida económica y social de las poblaciones por donde pasó. Además, cuenta con un peso estético-estilístico que le permite configurar la urbanidad a su alrededor.

Por otra parte, se debe decir que los planos, como fuentes gráficas, no han sido muy trabajados en la historiografía del Valle del Cauca. Específicamente, los planos de obras públicas de los ferrocarriles. Se intuye que esto puede suceder por falta de documentación disponible al público. Sin embargo, se observa que los trabajos realizados con este tipo de

fuentes han sido elaborados más por arquitectos que por historiadores; muestra de ello es la bibliografía consultada para el tercer capítulo, donde al buscar información correspondiente a las estaciones ferroviarias colombianas en el Valle del Cauca, fue difícil hallar un amplio repertorio sobre el tema en libros y revistas académicas.

Bibliografía

Fuentes primarias gráficas

Plano Arquitectónico: Proyecto de Caseta para Telefónica. Plano 1. Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Caja nueve, No 4011. Biblioteca Mario Carvajal.

Plano Arquitectónico: Proyecto de Estación para La Cumbre. Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Caja nueve, No 3905. Biblioteca Mario Carvajal.

Plano Arquitectónico: Estación Loboguerrero. Plano 3 Fondo Histórico Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Caja seis, No 1850. Biblioteca Mario Carvajal.

Plano Arquitectónico: Edificio Nueva Estación de Cali. Primer Piso. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Caja nueve, No 3969. Biblioteca Mario Carvajal.

Libros consultados

Arias de Greiff, Gustavo y. Dewhurst, Peter. *“La Segunda Mula de Hierro, historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras.”* Bogotá: Panamericana Formas e Impresos. 2006.

Barbadillo Alonso, Javier. *“Las normas de descripción archivística, qué son y cómo se aplican.”* España. Ediciones Trea. 2011.

Botero, Carlos E. *“Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico. Planos y Dibujos”.* Facultad de Artes Integradas, Univalle. Impresión: Fernel Franco. 1995.

Cruz Mundet, José Ramón. *“Manual de archivística.”* Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez. 1996.

García Valenzuela, Juan Nicolás, y David Enrique Bernal Chaparro. *“Ferrocarriles en Colombia infraestructura perdida.”* (Universidad de La Salle, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales Bogotá, 2017).

Garrido Arilla, María Rosa. *“Teoría e historia de la catalogación de documentos.”* Madrid: Editorial Síntesis. 1996.

Harley, John Brian. *“La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía.”* México: Fondo de Cultura Económica. 2005.

Mejía Arango, Luis. “Programa de Reciclaje de las estaciones del Ferrocarril”. Colcultura. Impresión: Editorial Presencia. 1994.

Molina, Daniel. "*Colombia, un país descarrilado*." (Universidad el Bosque, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Bogotá, 2020)

Otero, Isabel. (Coord.) “*Diccionario de Cartografía, Topografía, Fotogrametría, Teledetección, GPS, GIS, MDT*.” Madrid: Ediciones Ciencias Sociales. 1995.

Pavón Besalú, Miquel J. “*Diccionario de Cartografía*.” 1ª ed., abril de 2012.

Saldarriaga Roa, Alberto. “*Arquitectura y cultura en Colombia*”. Colombia: Ediciones de la UNAL. 1986.

Tallafigo, Manuel Romero. “*Archivística y archivos. Soportes, edificio y organización*.” Carmona: Asociación de archiveros de Andalucía. 1994.

Bibliografía consultada

Archivo General de la Nación *Tablas de Retención y Transferencias Documentales*. Mini-Manual No 4.

Botero, Carlos E. *El ferrocarril y las estaciones*. Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico. Pálanos y dibujos. 1995.

Casilimas Rojas, Clara Inés y Ramírez Moreno, Juan Carlos. *Aquellos cuya producción documental ha cesado. Manual de Organización de Fondos Acumulados*. Bogotá: Archivo General de la Nación. (2004)

Correa, Juan S. *El Ferrocarril de Barranquilla y la Consolidación del puerto de Barranquilla (1857- 1941)*. Revista Economía Institucional. Vol. 14 No 26, 241-266. 2012.

Gaitán Nieto, Santiago. *Recuperación de la estación de ferrocarril de Tobia y su sector la milagrosa, en beneficio del desarrollo panelero y turístico de la Región*. Universidad Javeriana de Bogotá. 2018.

Jaramillo Uribe, Germán. *La estación Medellín y la Arquitectura Republicana en Colombia*. Iconofacto. Vol. 8º No 11. 2012.

Moyano Collado, Julián. *La descripción archivística. De los instrumentos de descripción hacia la web semántica*. Anales de documentación, Vol. 16, No 2, 2013.

Munca Santos, Christyan Fabián. *Plan especial de manejo y protección estación ferrocarril de la sabana: proceso histórico y sus posibles transformaciones en el marco de los procesos de renovación urbana de la ciudad*. Universidad de la Gran Colombia. 2015.

NEDA-MC. *Modelo Conceptual de Descripción Archivística: Entidades, Relaciones y Atributos*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Comisión de Normas Españolas de Descripción Archivística. 2017.

Pérez, Edmundo. "Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia." (Bitácora urbano territorial 1.2, 1998: 8-19

Restrepo Duque, Hernán. *La Música de Carrilera, Mitos y verdades*. Monografía, Revista Universidad Nacional No 20. 1989.

Tartaríni, Jorge Daniel. *Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones*. Selección Seminario Internacional de Estudios del Patrimonio Industrial. 2016.

Tartaríni, Jorge Daniel. "Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio" Selección Seminario Internacional de Estudios del Patrimonio Industrial. 2001

Villegas Corey, María Claudia. 2015. *Valoración Patrimonial En El Valle Del Cauca, Colombia. El Cambio De Uso Como Alternativa De conservación De Las Estaciones De Tren Abandonadas*. Apuntes. Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural. Vol. 28, No 1 <https://doi.org/10.11144/Javeriana.apc28-1.vpvc>.

Artículos Web

Arias de Greiff, Jorge. *Ferrocarriles en Colombia 1836- 1930*. *Credencial Historia*. No 257, 2011 <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930> (Consultado en octubre 2020)

Arias Silva, David E. *Calamar*. *Credencial Historia*. No 357, 2019. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-357/calamar>. (Consultado en octubre 2020)

Bringinshaw, David. *Colombia Annulus Pacific Railway Concession*. Rail journal. <https://www.railjournal.com/infrastructure/colombia-annuls-pacific-railway-concession/>.

(Consultado en octubre 2020)

FENOCO (Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A). *Breve historia del Ferrocarril colombiano y universal*. <https://www.fenoco.com.co/index.php/quienes-somos/historia-de-ferrocarril> (Consultado en octubre 2020)

Isaza Gil, Alberto. *El ferrocarril del Pacífico*. Centro Virtual Isaacs, Portal Cultural del Pacífico colombiano. <http://cvisaacs.univalle.edu.co/historia/el-ferrocarril-del-pacifico/>

(Consultado en octubre 2020)

Kalmanovitz, Salomón. López E, Enrique. *Instituciones y Desarrollo Agrícola en Colombia a principios del Siglo XX (parte II)*. 2002. <https://www.banrep.gov.co/es/instituciones-y-desarrollo-agricola-colombia-principios-del-siglo-xx-parte-ii> (Consultado en octubre 2020)

Mayor Mora, Alberto. *Centenario de un pionero del desarrollo: El Ingeniero Francisco Javier Cisneros 1836-1898*. Credencial Historia. No 102, 1998. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/centenario-de-un-pionero-del-desarrollo-el-ingeniero> (Consultado en octubre 2020)

Molina Londoño, Luis Fernando. *El Ferrocarril de Amagá. Desarrollo de la Ingeniería antioqueña*. Credencial Historia No 102. 1998) <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/el-ferrocarril-de-amaga-desarrollo-de-la-ingenieria>. (Consultado en octubre 2020)

Ministerio de Transporte. *Resolución 0012323- 2012*. Biblioteca Digital Ministerio De Transporte. <https://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/5392/>. (Consultado en octubre 2020)

Nieto, Carlos Eduardo. “*El Ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país*”. Apuntes, Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural. Vol. 24, No 1 2011. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8888>. (Consultado en octubre 2020)

Poveda, Gabriel. *El antiguo ferrocarril de Caldas*. DYNA. No 139, 2003. Redalyc. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=49613902>. (Consultado en octubre 2020)