



**CARACTERIZACIÓN DE LA FORMACIÓN ESPACIAL EN EL BAJO
CATATUMBO A PARTIR DE LA RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DEL
TERRITORIO SEGÚN LAS TRANSFORMACIONES REALIZADAS POR LA LÍNEA
NORTE DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA (1937 – 2016)**

Trabajo presentado para optar por el título de Arquitecto

JOSÉ ALEXANDER MEAURY COD. 1094272558 (Co-investigador)

Msc. Arq. Alirio Rangel Wilches

Director – Investigador principal

**Proyecto de investigación *La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta: Historia
urbana y ordenamiento territorial (1876 – 1951)***

Grupo de investigación *URBANIA* – Programa de Arquitectura

Universidad de Pamplona, Colombia

Mayo de 2017

DQS is member of:



***Formando líderes para la construcción de un
nuevo país en paz***



TABLA DE CONTENIDO

DQS is member of:



*Formando líderes para la construcción de un
nuevo país en paz*

GLOSARIO

- **AGN:** Archivo General de la Nación (Bogotá).
- **ACBR:** Área Cultural del Banco de la República (Cúcuta).
- **BIC:** Bien de Interés Cultural.
- **BNC:** Biblioteca Nacional de Colombia (Bogotá).
- **BPJPF:** Biblioteca Pública Julio Pérez Ferrero (Cúcuta).
- **BLAA:** Biblioteca Luis Ángel Arango (Bogotá).
- **CENAFRO:** Centro de Atención Fronteriza (Cúcuta).
- **CFC:** Compañía del Ferrocarril de Cúcuta.
- **EBOT:** Esquema Básico de Ordenamiento Territorial.
- **EOT:** Esquema de Ordenamiento Territorial.
- **IGAC:** Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
- **MinCultura:** Ministerio de Cultura – República de Colombia.
- **PEMP:** Plan Especial de Manejo y Protección.
- **PBOT:** Plan Básico de Ordenamiento Territorial.



- **POT:** Plan de Ordenamiento Territorial.
- **SIG:** Sistemas de Información Geográfica.
- **SNPCN:** Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación.

DQS is member of:



RESUMEN

Los intentos por modernizar los sistemas de movilidad entre las regiones de Colombia se inician en 1825 con la navegación a vapor por el río Magdalena; desde 1830 se tienen referencias de champanes o barcazas movidos por vapor en el río Zulia para transportar cargas y pasajeros desde el puerto fluvial de San Buenaventura (actualmente Puerto Villamizar) a través de la frontera con Venezuela en busca de la ruta histórica comercial del Lago de Maracaibo .

La aparición del sistema ferroviario en el actual territorio que alberga al departamento de Norte de Santander es el resultado de la iniciativa privada, mas no es un hecho aislado en la historia de Colombia: el sistema implementado por la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta entre 1876 y 1888 constituyó el cuarto a nivel nacional, después del Ferrocarril de Panamá (1852 – 1855), el Ferrocarril de Bolívar (1852 – 1855) y el Ferrocarril de Antioquia (1874 – 1894), en su orden. A diferencia de otras regiones, el Ferrocarril de Cúcuta fue un caso excepcional por varias razones:

- El plazo de construcción inicial de la Línea Norte fue breve en comparación con el Ferrocarril de Puerto Wilches (para tener el referente regional en el departamento de Santander), iniciado en 1901 e inaugurado en 1931 sin haber concluido el trazado propuesto hasta la ciudad de Bucaramanga.
- Es el resultado de la iniciativa privada, organizada bajo un sistema capitalista de sociedad accionaria (con una baja participación inicial del estado nacional y regional o federal).

El presente trabajo intenta representar de manera cuantitativa y cualitativa el rápido proceso de transformación del territorio en el eje de movilidad histórica constituido entre la ciudad de Cúcuta y la región del bajo Catatumbo, buscando la ruta comercial por el Lago de Maracaibo; este proceso se agiliza con motivo de la construcción de la primera línea de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, conocida como Línea Norte. Se considera que la aparición del ferrocarril en la región, en la segunda mitad del siglo XIX, responde a varias dinámicas de orden predominantemente político y económico:

- La política de expansión de las fronteras agrícolas, impulsada por el régimen federalista a través de la titulación de baldíos destinados a economías extractivas, agropecuarias y agroforestales; esto afecta la supremacía

tradicional de grandes latifundios ociosos y, en general, la tenencia de tierras anteriormente subutilizadas o en estado natural.

- La concesión por parte del estado a contratistas particulares de la modernización, construcción, administración y mantenimiento de los caminos (conformación de las redes camineras y dinamización de las rutas comerciales).
- La constitución de unidades productivas estables, algunas de ellas totalmente diferentes a las heredadas por el régimen colonial (caso de la producción cafetera).
- La aparición de la nueva clase social empresarial, vinculada mediante sociedades anónimas y modelos capitalistas de inversión (acciones, bonos, agencias de representación).

La presencia activa del ferrocarril, sumada a las dinámicas económicas anteriormente mencionadas, promueven las siguientes situaciones:

- Se incrementa la producción de excedentes para el comercio a nivel nacional e internacional, aprovechando para este fin la ruta histórica del Lago de Maracaibo. Esta dinámica conduce a la presencia de tres escalas de economía: una interna o de autosostenimiento para la región, una de comercio y circulación hacia el interior del país y, la más importante, la economía de exportación-importación hacia el extranjero por rutas ultramarinas.
- La consolidación, e incluso ampliación, de la red urbana regional; como consecuencia de ello, se incrementa la densidad poblacional en los asentamientos pre-existentes y el nacimiento de nuevos centros poblados.
- La oferta de nuevos servicios urbanos complementarios, diferentes a los constituidos en el régimen colonial y la administración republicana temprana.
- La implementación de tecnologías adjuntas al ferrocarril que se masifican: telégrafo, teléfono, fotografía, medios impresos de comunicación, consumo de bienes suntuarios importados (producidos por métodos industrializados).

Las manifestaciones físico-espaciales de esta transformación se evidencian en el incremento de la antropización del territorio, visible en:

- Los cambios drásticos en las unidades de paisaje, que se puedan evidenciar mediante registros históricamente comprobables.
- El proceso de urbanización, patente en la consolidación de la red urbana y la diversificación de las funciones que desempeñan los centros poblados dentro de la red urbana regional.



- La evolución histórica del tejido urbano de los centros poblados en el área de influencia de la carrilera.
- La creación de nuevos asentamientos organizados alrededor de los complejos ferroviarios, que a futuro delinearán la estructura del tejido urbano.
- La introducción de técnicas constructivas innovadoras que aplican el acero y la prefabricación, articulándolas con las técnicas tradicionales y la mano de obra local.

Al finalizar esta etapa de la investigación, se espera identificar las lógicas de ocupación del territorio y las transformaciones del paisaje urbano/rural/natural, tomando como objetos de estudio las 17 estaciones edificadas por la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta entre 1876 y 1888 en el trayecto comprendido entre la Estación Cúcuta – al norte de la ciudad- y el puerto fluvial de San Buenaventura o Puerto Villamizar; se incluye también su posterior prolongación en 1926 hasta Puerto Santander en límites con la población venezolana de Bocas de Grita.

Esta monografía de trabajo de grado en la modalidad de investigación constituye un avance del proyecto de investigación titulado *La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1876 – 1951): Historia urbana y ordenamiento territorial*, iniciado en el año de 2014 por Alirio Rangel Wilches, profesor asistente del programa de Arquitectura de la Universidad de Pamplona.

Palabras clave: historia urbana; ordenamiento territorial; Compañía del Ferrocarril de Cúcuta; formación espacial del Bajo Catatumbo; historia de Colombia.



INTRODUCCIÓN

La presente propuesta de tipo monográfico, en la modalidad de investigación para trabajo de grado, forma parte de un proyecto de investigación histórica más amplio actualmente en curso, titulado *Historia de la red urbana asociada con la evolución de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1875 – 1950)* bajo la dirección del docente del programa de Arquitectura Alirio Rangel Wilches. Se centra en la historia urbana, el proceso de formación espacial en las áreas de influencia del ferrocarril y sus efectos en el ordenamiento territorial en la región de Norte de Santander, en un territorio que limita por el norte en la frontera colombo-venezolana con las estaciones de Puerto Santander (limitando con la población venezolana de Bocas de Grita) y Puerto Villamizar; por el oriente con el mismo límite binacional en Escobal (asentamiento perteneciente al área metropolitana de Cúcuta, vecino a Ureña), continuando a Villa del Rosario y La Parada (colindantes con la población venezolana de San Antonio); finalmente, el circuito termina hacia el sur en la Estación Tescua, próxima al centro poblado de El Diamante (en límites de los municipios de Bochalema y Pamplonita). Para poner en contexto la complejidad y duración de este proyecto, a continuación se comentan las distintas etapas por las que ha pasado.

Esta investigación se inició en el año 2014, teniendo como objeto de estudio las 40 estaciones y /o paradas de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta distribuidas en 3 líneas principales (Norte, Frontera y Sur) mas el circuito interno del Tranvía Urbano de Cúcuta. El Decreto 746 del 24 de abril de 1996 cobijó a nivel nacional todas las edificaciones pertenecientes a la liquidada compañía de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia; no obstante lo anterior, buena parte de estos Bienes de Interés Cultural – BIC no contaron con el procedimiento de declaratoria en el ámbito municipal. El Acuerdo 089 del 30 de diciembre de 2011, expedido por la Alcaldía Municipal de Cúcuta, incluyó 19 de las 21 estaciones bajo su jurisdicción (ubicadas en su mayoría en zonas rurales). Se aclara que la Estación Cúcuta o Central, al norte de la ciudad, fue demolida para construir la Terminal de Transportes y la Estación Rosetal fue intervenida radicalmente para albergar la sede de la Secretaría Municipal de Cultura y Turismo, en el barrio del mismo nombre. La investigación se ha desarrollado en varias fases:

DQS is member of:



Fase inicial: inventario y diagnóstico de los estudios preliminares.

Como insumo primario se contó con los levantamientos preliminares o de nivel 2¹ de las 19 estaciones anteriormente mencionadas, elaborados en diciembre de 2008 por Erika Yazmin Botello y Juan Felipe Bernal, material amablemente facilitado por la Secretaría de Cultura y Turismo Municipal de Cúcuta. Este material corresponde con el listado de inmuebles pertenecientes a la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta que quedaron cobijados en el Acuerdo 089 de 2011 de la Alcaldía Municipal de Cúcuta; sin embargo, de estos inmuebles se encontró posteriormente que dos de ellos han sido demolidos total o parcialmente en fechas inciertas, posteriores al año 2008 (la Estación Pamplonita, en el barrio San Luis).

A la fecha se ha realizado un estudio pormenorizado de catorce estaciones de la Línea Norte, seis estaciones de la Línea Sur y una de la Línea de Frontera; lo anterior como parte de las actividades académicas del Taller de Diseño VII (Patrimonio inmueble) bajo la dirección de los docentes Juan Francisco Abadía y Alirio Rangel Wilches. Adicionalmente se encuentran los trabajos de grado dirigidos por el profesor Rangel Wilches, elaborados por los estudiantes Paola Linares para la Estación de Villa del Rosario – km. 14 en la Línea Frontera (en 2014); los estudiantes Eduard Alexander Vargas y Elkin Esparza para las estaciones de Puerto Villamizar y Puerto Santander en 2015-2; la Estación Cúcuta por Andrea Almendrales Meza, la Estación Rosetal por Erick Ochoa Peñaloza y la Estación Sur por Paula Orjuela Garzón, estos últimos en 2016-1.

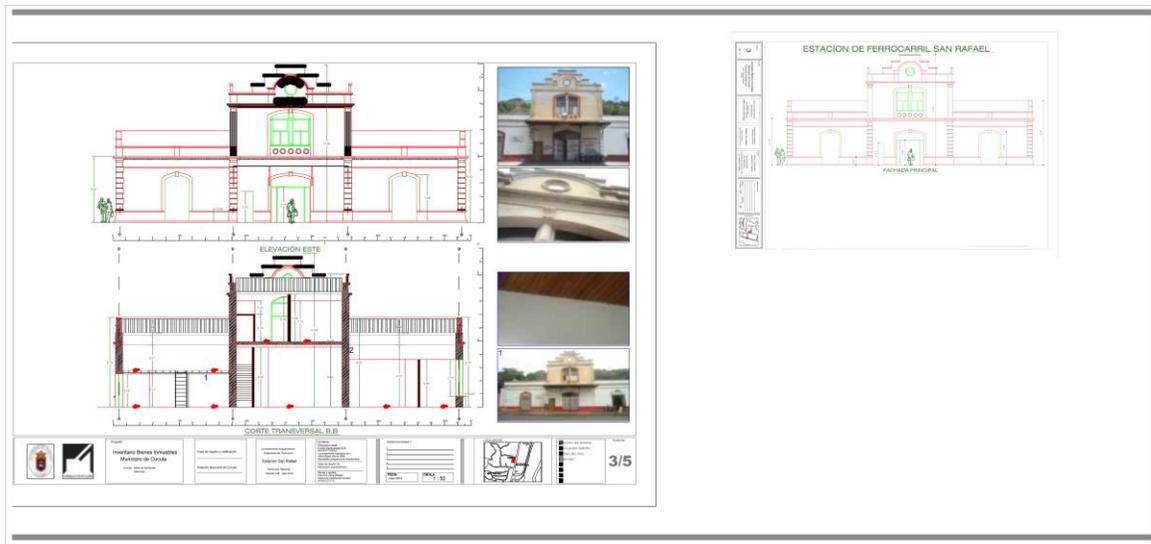
Como resultado del diagnóstico preliminar, se encontraron los siguientes hallazgos:

- El Decreto 746 - Abril 24 de 1996, reglamentó que todas las estaciones de los *Ferrocarriles Nacionales* se consideren BIC en el ámbito nacional.
- El Acuerdo 089 del Concejo Municipal (Diciembre de 2011) cobijó como Bienes de Interés Cultural un total de 19 estaciones, la mayoría de ellas pertenecientes a la Línea Norte, localizadas en zonas identificadas en el POT como corregimientos del municipio de Cúcuta.

¹ Un levantamiento preliminar o de nivel 2 se define por sus "nivel de precisión" (Arce & Astudillo; 2007:79) en términos de "escalas de levantamiento" (1:100 – 1:50); escalas de representación (1:50 – 1:10) y elementos de representación (plantas arquitectónicas, fachadas, secciones y detalles). Se aclara que en el material suministrado por la Secretaría de Cultura y Turismo Municipal de Cúcuta no incluye detalles, las plantas están esbozadas (sin cotas), incluyen una sola sección o corte y no todas las fachadas de las edificaciones.

- Respondiendo a la normativa municipal, la Secretaría de Cultura de Cúcuta contrató en 2008 un estudio preliminar mediante el cual se documentaron las edificaciones sobrevivientes, incluidas en el acuerdo previamente mencionado.
- El material producido en 2008 está integrado por levantamientos de nivel 2, ameritando su complementación en un nivel 3 o detallado (según lo define el documento de la Universidad de Cuenca). [ver Imagen No. 2].
- A raíz del trabajo de campo efectuado en 2014 y 2015 se constató que las estaciones Pamplonita (barrio San Luis de Cúcuta) y Altoviento (km. 37) se encuentran seriamente deterioradas (en un estado peor que el evidenciado a partir del estudio de 2008).
- Las estaciones de Bochalema (km.41) , El Diamante (km 42). y Tescua (km. 43), pertenecientes a la Línea Sur, cuentan con declaratoria en el ámbito nacional, según el Decreto 746 de 1996 y se encuentran bajo la jurisdicción del municipio de Bochalema.
- El mismo decreto relaciona las estaciones de Villa del Rosario (km. 14) – Línea de Frontera y Puerto Santander (km. 60) – Línea Norte, respectivamente bajo la jurisdicción de los municipios de Villa del Rosario y Puerto Santander.
- Las estaciones restantes de las Líneas Norte, Sur y Frontera se encuentran bajo diferentes jurisdicciones y sin declaratoria que las cobije.

Imagen N° 1: Comparación de nivel de detalle de estudios patrimoniales. Nivel 3 –escala 1:50 (izquierda); Nivel 1 – Escala 1:100 (derecha).



Fuente: Sierra Ditta, J.M. Taller de Diseño VII, Universidad de Pamplona, 2014-2 (izquierda). Botello, E.Y & Bernal, J.F, Secretaría Municipal de Cultura de Cúcuta, 2008.

Segunda fase: complementación de estaciones no registradas previamente.

En el primer semestre académico de 2015 los estudiantes de Taller VII Luz Elena Contreras Chaustre y Daniel Molina Suesca contribuyeron en la consolidación del material planimétrico recopilado y en la elaboración de cartografías periodizadas del tejido histórico de la ciudad de Cúcuta; igualmente aportaron material inicial para la reconstrucción hipotética de la Estación Rosetal, a partir de una fotografía de época.

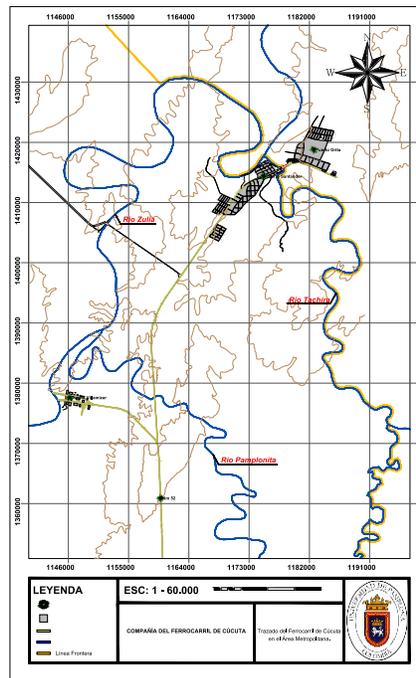
Tabla N° 1: *Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. Cuadro comparativo de las tipologías y lógicas de emplazamiento de las estaciones (Material en proceso)*

COMPARACIÓN TIPOLOGÍA ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA / UNIVERSIDAD DE PAMPLONA - PROGRAMA DE ARQUITECTURA - TALLER DE DISEÑO VII LUZ ELENA CONTRERAS CHAUSTRE - DANIEL ALEJANDRO MOLINA SUESCA							
LÍNEA	Estación	Tipología	Descripción programática	Ubicación	Implantación	Fotografía	Observaciones
LÍNEA PROPIETARIA 1984-1988	VELA DEL ROSARIO	LIBRE					
	BOCHILENA	LIBRE					
	LA DON JUANNA	LIBRE					
LÍNEA NOROCCIDENTAL 1984-1988	GUAYABALES						
	ALTOMENTO						
	LA JAVILLA						
	KILOMETRO 52						
	KILOMETRO 57						
	LA TIGRA						
	OROPETA						
	PATUALES						

Fuente: Rangel Wilches, A; Ochoa Peñalosa, E, Contreras Chaustre, L.E & Molina Suesca, D. Taller de Diseño VII, Universidad de Pamplona, 2015-1 y 2016-1.

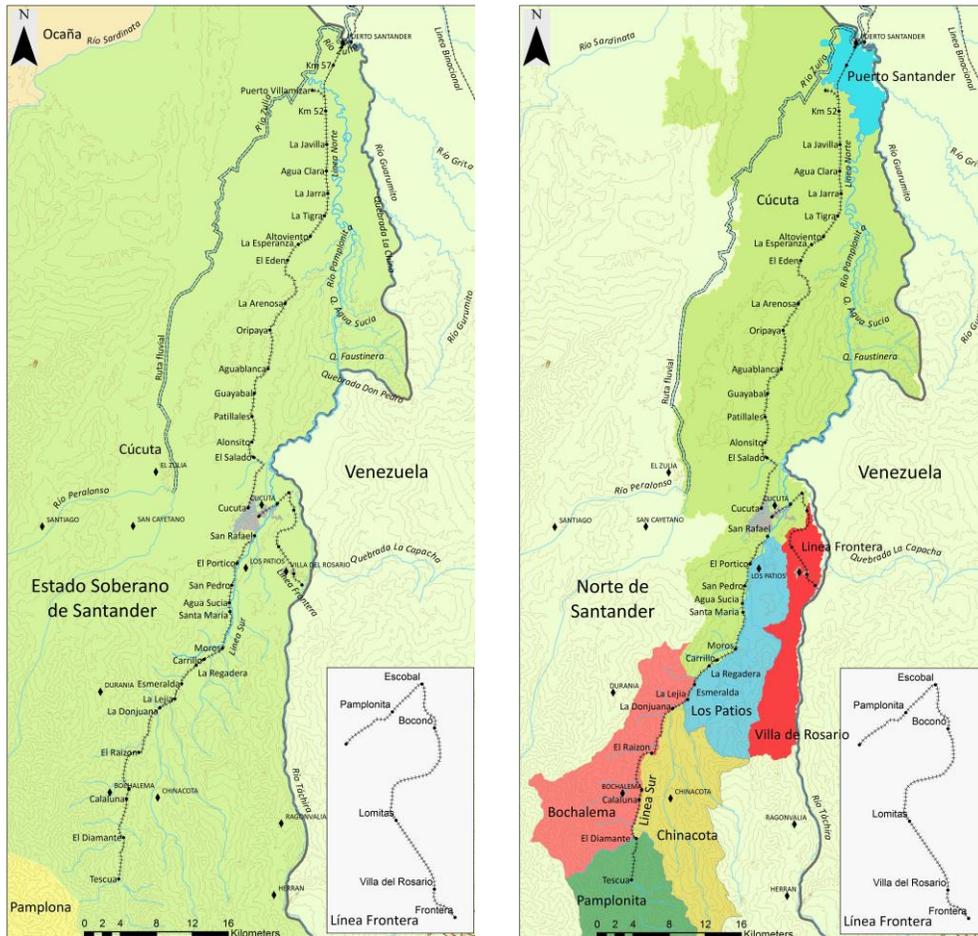
En el segundo semestre del mismo año se realizó el estudio para las estaciones terminales del sistema en Puerto Villamizar y Puerto Santander elaborado por los estudiantes Eduard Alexander Vargas y Elkin Esparza Beltrán. Su contribución radicó en la comprensión de la lógica de emplazamiento de la primera estación terminal del sistema en Puerto Villamizar en función del transbordo de mercancías entre la línea férrea y bongós en el río Zulia (esta estación es la primera en ser construida en mayo de 1880, constituyendo el punto de partida para la ejecución del proyecto); simultáneamente se realizó el trabajo de campo para la estación de Puerto Santander que reemplazaría a la anteriormente mencionada como terminal y punto de transferencia de mercancías y pasajeros con la frontera venezolana (construida en 1926 con motivo del empalme ferroviario de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta con el Ferrocarril del Táchira en Bocas de la Grita).

Imagen N° 2: Cartografía territorial de las estaciones terminales de la CFC (Puerto Villamizar y Puerto Santander), incluyendo los centros poblados bifronterizos.



Fuente: Esparza Beltrán, E.D. Trabajo de grado, Universidad de Pamplona, 2015-2.

Imágenes N° 3 y 4: Jurisdicción político-administrativa antes y después de la clausura de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta: (izquierda) trazado para el momento de funcionamiento de la CFC (1875 – 1956) comparado con la jurisdicción de los municipios actuales (derecha).



Fuente: Sepúlveda P, J & Rangel W, A, 2016; a partir de trabajo de campo y *Plano General de la Concesión Barco para el levantamiento aerofotogramétrico* (Instituto Geográfico Militar, Cúcuta, 1937. IGAC- Archivo MC24-00007 Ej. 1).

Tercera fase: reconstrucción hipotética de estaciones.

En este momento de la investigación se consideró pertinente reconstruir de manera digital algunas estaciones y su implantación en el tejido urbano de lo que actualmente se conoce como el área metropolitana de Cúcuta por las siguientes razones:

- Cerrar el ciclo de análisis de las estaciones terminales del sistema: Puerto Villamizar, Puerto Santander, Cúcuta o Central y Sur o San Rafael.
- Ampliar el estudio en la Línea de Frontera, de la cual se ha trabajado parcialmente las estaciones Pamplonita (barrio San Luis) y Km. 14 (Villa del Rosario).
- Profundizar en el análisis histórico del tejido urbano en varios cuadrantes del área metropolitana actual de Cúcuta: área norte (para la Estación Cúcuta); área nor-oriental (para las estaciones Rosetal, Pamplonita y trazado por el núcleo o centro poblado de El Escobal); área sur-oriental (para las estaciones Sur o San Rafael y Villa del Rosario).

En el segundo semestre académico de 2016, los estudiantes Andrea Almendrales Meza, Erick Ochoa Peñaloza y Paula Orjuela Garzón realizaron las reconstrucciones digitales de las estaciones Cúcuta y Rosetal, ya demolidas; y la estación Sur o San Rafael. En la escala de análisis urbana han ingresado en ArcGis la información proveniente de mapas históricos de 1922, ca. 1926, 1939 y 1941, así como también de las aerofotografías del IGAC de 1937, 1958 y 1960. En Taller de Diseño VII los estudiantes Jesús Sepúlveda Peñalosa y Álvaro Vivas aportaron la cartografía georreferenciada, bajo la dirección de la profesora Mónica Botello Arciniegas.

Imagen N° 5: *Reconstrucción de la Estación Rosetal a partir de dos imágenes para el periodo entre 1900 y 1920.*



Fuente: Ochoa Peñaloza, E. Trabajo de grado, Universidad de Pamplona, 2016-1; material en proceso de elaboración.

Cuarta fase: Caracterización histórica de la formación espacial a partir del *buffer* del ferrocarril.

En este momento de la investigación al estudiante Alexander Meury se le han asignado las siguientes prioridades, según la coyuntura actual por la obtención de material documental anteriormente no disponible:

1. Escala de análisis arquitectónico:

- Complementar la información de la ubicación para las estaciones aún no registradas.
- Formular las hipótesis de evolución de las estaciones.
- Actualizar e cuadro comparativo de las tipologías arquitectónicas.

2. Escala de análisis urbano:

- Detallar el análisis de las unidades de paisaje en el contexto inmediato de los asentamientos, conservando un área de estudio constante para todas las estaciones.
- Actualizar el análisis histórico del tejido urbano para los 17 centros poblados que integran el *buffer* de la Línea Norte, evidenciando los cambios en el tejido urbano para los años de 1937, 1962 – 1969 y 2016².
- Esto permitirá caracterizar el **emplazamiento** de cada centro poblado, formulando su **función urbana** dentro de la red urbana regional y particularmente en el sistema del ferrocarril (en tanto permite diferenciar si la génesis del asentamiento está directamente relacionada con el transporte ferroviario).

² Las fechas se proponen a partir del material visual que facilita la fotointerpretación en el área de estudio: las aerofotografías en blanco y negro de la Concesión Barco (1937); las planchas de la Base Cartográfica Nacional del IGAC (escala 1:100.000 y 1:25.000) para los años 1962 y 1963; las imágenes satelitales de regular resolución de Google Earth para el año 1969 y las imágenes satelitales actuales de Google Earth (la mayoría de 2016, algunas del presente año), sumadas a las imágenes de ESRI.

- Analizar el manzaneo en los centros poblados compactos, desde la perspectiva de los estudios morfológicos tradicionales.
- **Escala de análisis territorial:**
 - Actualizar la **base cartográfica** con las aerofotografías de la Concesión Barco (1937), adquiridas progresivamente desde el año 2016 hasta la fecha, ajustando los hallazgos puntuales en los trazados previamente mencionados de la base cartográfica.
 - Realizar un ejercicio modélico de **análisis de unidades del paisaje** mediante fotointerpretación a partir de referentes comunes para las estaciones. Se plantean los años 1937, 1969 y 2016 por la disponibilidad del material de consulta.
 - Caracterizar la **localización relativa** de las estaciones y su afectación en el centro poblado.
- **Escala de análisis de la capacidad técnica:**
 - Identificar las fases de construcción y ampliación del complejo ferroviario, formulando la hipótesis de evolución de las estaciones según lo respalde el material del 1937.
 - Profundizar en la **lógica de construcción** de la Línea Norte en su extensión final de 60 kilómetros, indagando por los hechos urbanos y las infraestructuras en las estaciones que concluían los tres tramos de la línea (KM 54 – Puerto Villamizar; KM 37 – Altoviento y KM 18 – Aguablanca).

Con el desarrollo de este proyecto de investigación en el área del patrimonio industrial de los siglos XIX y XX se busca lo siguiente:



- Producir material para comprender las dinámicas históricas de la Arquitectura en la región de influencia de la Universidad de Pamplona. Aunque este rango de investigaciones no conduce a un proyecto arquitectónico como tal, esto no le resta importancia al trabajo de grado en la modalidad de investigación.
- Permitir que los estudiantes de Arquitectura contribuyan de manera puntual en trabajos de investigación de "largo aliento", que superen la corta duración de un semestre académico. Se espera fomentar el trabajo colaborativo en diferentes momentos de la formación académica.
- Fortalecer los procesos de investigación en el área del patrimonio industrial de los siglos XIX y XX, específicamente en el marco geo-histórico del departamento de Norte de Santander. Se busca aportar criterios para la valoración y comprensión del patrimonio inmueble regional de un importante grupo de BIC que no han atraído la atención del medio académico ni de la comunidad en general.
- Crear nexos en los procesos académico-investigativos de pregrado (en asignaturas como Taller de Diseño VII y Civilización & Cultura Latinoamericana y Colombiana), trabajo de grado y grupos de investigación del programa de Arquitectura, en particular con el grupo *URBANIA* y el semillero de investigación *EUPALINOS*.
- Generar material de análisis histórico de carácter inédito con la calidad requerida para su publicación en revistas indexadas, libros, *posters* y ponencias en eventos académicos.

Msc. Arq. Alirio Rangel Wilches

Investigador principal

Profesor asistente – Programa de Arquitectura

Pamplona, mayo de 2017

DQS is member of:





Universidad de Pamplona
Pamplona - Norte de Santander - Colombia
Tels: (7) 5685303 - 5685304 - 5685305 - Fax: 5682750 - www.unipamplona.edu.co

DQS is member of:

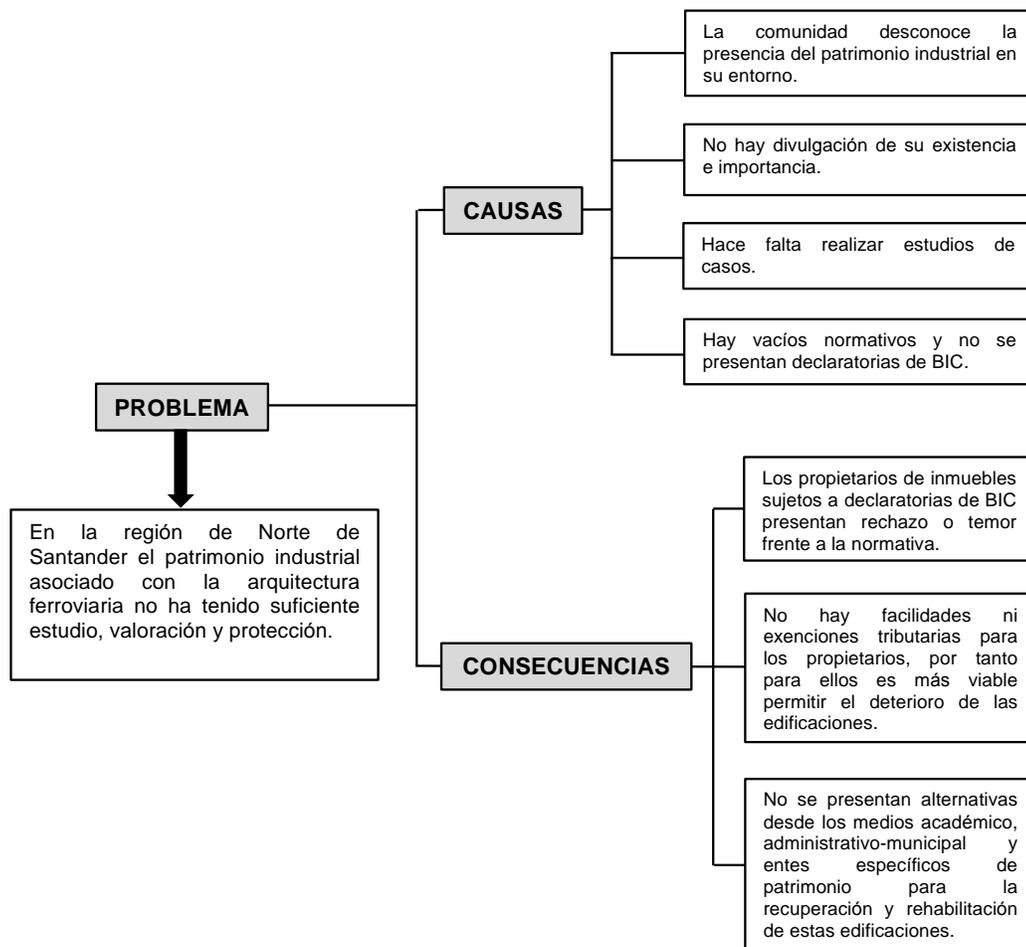


Formando líderes para la construcción de un nuevo país en paz

CAPÍTULO 1: DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Gráfico N° 1: Diagrama de Causas y Consecuencias.



Fuente: Rangel Wilches, A. 2014 – 2017. Grupo de Investigación *URBANIA* © Universidad de Pamplona



Preguntas problematizadoras

¿De qué manera incidió la Línea Norte de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en la consolidación de la **formación espacial** actual del Bajo Catatumbo?

¿Cómo se caracteriza la transformación histórica del paisaje en el *buffer* de la Línea Norte?

¿Cómo afectó el **desarrollo histórico de los centros poblados** en donde se ubicaron las estaciones de la Línea Norte?

¿Cuál fue la **función urbana** que desempeñó cada uno de los asentamientos relacionados con la Línea Norte?

¿Cuál es su **lógica de emplazamiento**? (cercanía a los centros poblados, conexión con redes camineras pre-existentes, distancias con respecto a otras estaciones y paradas, transbordos de pasajeros y mercancías con otros sistemas de transporte).

¿Cuál es el **complejo técnico** que caracterizó las fases de expansión de la Línea Norte de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta?

JUSTIFICACIÓN

Los resultados de esta etapa de la investigación constituyen un material inédito, de interés regional para la comprensión del patrimonio industrial por las siguientes razones:

- Para el objeto de estudio no se ha aplicado la metodología de fotointerpretación ni herramientas SIG con el fin de caracterizar la consolidación histórica del territorio.
- El análisis de unidades de paisaje en diferentes momentos permitiría identificar de manera cuantitativa y cualitativa las transformaciones del paisaje urbano, rural y natural.
- No se han realizado estudios detallados sobre el emplazamiento, la localización relativa y la función urbana de los asentamientos asociados con el *buffer* de la Línea Norte de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta.
- No existen precedentes de análisis del material documental recopilado por la Concesión Barco en el análisis de la historia urbana de la región.
- No se han realizado estudios sobre la evolución histórica del tejido urbano de los asentamientos que integran esta fracción de la red urbana regional, menos aún en función de la presencia del corredor ferroviario.
- Se hace necesaria una caracterización de los *pueblos del ferrocarril* como aporte en la comprensión de la lógica de ocupación del territorio iniciada en la segunda mitad del siglo XIX hasta la segunda mitad del siglo XX.



OBJETIVOS

Objetivo General

Caracterizar la construcción histórica de la formación espacial afectada por la presencia de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en su trazado inicial desde la ciudad de Cúcuta hasta las estaciones terminales de Puerto Villamizar y, posteriormente, Puerto Santander.

Objetivos Específicos

- Realizar el análisis de las transformaciones en las unidades de paisaje para los asentamientos relacionados con la Línea Norte de la CFC.
- Analizar la evolución histórica del tejido urbano para cada uno de los centros poblados en el área de estudio.
- Identificar su génesis, función urbana, localización relativa y emplazamiento con relación a la dinámica histórica del ferrocarril.
- Actualizar la *geodatabase* construida a la fecha con el material documental de la CFC.



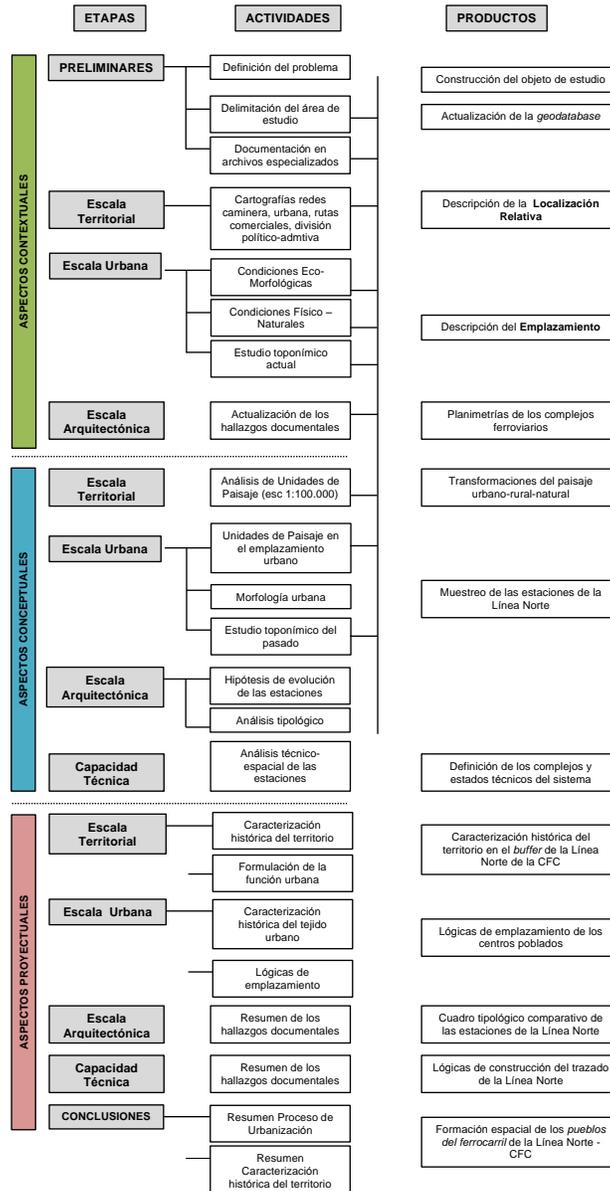
METODOLOGÍA

DQS is member of:



*Formando líderes para la construcción de un
nuevo país en paz*

Gráfico N° 2: Estructura metodológica de la historia urbana aplicada al patrimonio industrial.



Fuente: Rangel Wilches, A. 2017; a partir de Mejía Pavoy, G. R. (1999); Ochoa Villa, C.A. (2009) & Londoño Gómez, C.A. (2014). Grupo de Investigación URBANIA © Universidad de Pamplona



Universidad de Pamplona
Pamplona - Norte de Santander - Colombia
Tels: (7) 5685303 - 5685304 - 5685305 - Fax: 5682750 - www.unipamplona.edu.co

DQS is member of:



**Formando líderes para la construcción de un
nuevo país en paz**

CAPÍTULO 2: ANTECEDENTES

Los estudios especializados sobre la historia de los ferrocarriles en Colombia tienen un importante referente inicial en la obra de Gustavo Arias de Greiff *La Mula de Hierro*, texto aún vigente no obstante su publicación en 1986. En su libro, Arias de Greiff presenta el panorama nacional con la paulatina aparición de los diferentes sistemas ferroviarios que se desarrollaron a nivel regional; es un documento de consulta inevitable por su especificidad temática y análisis histórico. Dado su interés comparativo entre los sistemas/regiones, el autor utiliza momentos de corte abstractos (cada veinte años); se considera aquí que esta periodización no es suficiente para ilustrar la complejidad de los hechos históricos particulares de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta.

Paralelamente, en 1988 Armando Rangel López realiza el estudio *Historia de la evolución urbana de San José de Cúcuta* para optar al título de arquitecto en la Universidad de La Salle (Bogotá); aunque no tiene como problema central el tema del ferrocarril, es una lectura iniciática, seria y coherente, sobre el desarrollo urbano de Cúcuta desde la perspectiva de la evolución del tejido urbano fundacional hasta la consolidación del área metropolitana. Se considera de interés particularmente por la lectura histórica de los hechos urbanos y la dinámica de las redes camineras coloniales que impulsan la fundación de Cúcuta en 1733.

En el ámbito local, aparece en 1996 el trabajo de Julián Caicedo Arboleda *Vida, pasión y muerte del Ferrocarril de Cúcuta*, de carácter anecdótico con una de las primeras recopilaciones de imágenes fotográficas (no siempre riguroso en las fechas de estos referentes). Caicedo publica la primera cartografía del sistema, realizada *ex profeso* para este libro, de la cual se valora su voluntad por afrontar una tarea inédita (considerando que no se han encontrado mapas ni planos técnicos elaborados directamente por la CFC) a pesar de su escasa destreza cartográfica; este mapa es esquemático e inexacto por sus proporciones, a la vez que no registra las estaciones intermedias de las tres líneas de la CFC en la jurisdicción de Colombia. A pesar de ello, acierta al representar la conexión del sistema colombiano con el Ferrocarril del Táchira, evidenciando su continuidad hasta el Lago de Maracaibo (estrategia cartográfica que no se repetirá en otros estudios más recientes).

En 1997, nuevamente en el medio académico de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la Salle, Raul Checa Patiño realiza su trabajo de pregrado bajo el título de *Cúcuta: Del Camino Real al Camino de Rieles, 1530 – 1960*. En él explora las formaciones espaciales que se inician con el proceso de la Conquista en la región, determinando la red

caminera y la primera red urbana en el amplio *hinterland* dominado por las fundaciones de Vélez, Pamplona, Salazar de las Palmas y Ocaña. Posteriormente detalla las dinámicas de comercio y movilidad que impulsan a la expansión de las fronteras agrícolas, al surgimiento de Cúcuta como centro administrativo y puerto seco, eclipsando finalmente la supremacía de Pamplona en la red urbana. El autor profundiza en el componente territorial, relacionándolo con la evolución de la compañía ferroviaria y el desarrollo urbano de Cúcuta.

En 2011, la tesis de posgrado de la Maestría de Historia (Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga) del historiador Yesyd Fernando Pabón Serrano indaga en el componente económico, correlacionándolo con un juicioso recuento de las determinaciones internas tomadas por la CFC, a través de las cuales respondía a las necesidades del mercado, así como también a los inestables hechos políticos. Desde la perspectiva de la historia económica y de la cronología de la empresa del ferrocarril, consolida un referente importante, a pesar de la carencia de cartografías de respaldo.

Con poca diferencia, en 2012 la arquitecta Olga Lucía Pradilla Navas presenta su tesis de grado en la Maestría del Departamento de Historia (Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá), documento que no suministra información ni material cartográfico adicional a lo ya realizado por Pabón Serrano.

La publicación más reciente del economista Juan Santiago Correa Restrepo (CESA, Bogotá) titulada *Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)* aporta material valioso sobre la historia económica de la empresa a la vez que explora la representación cartográfica de la división político-administrativa del siglo XIX, bajo la cual se inicia la CFC, y realiza un intento válido por cartografiar el sistema completo (con errores menores en la toponimia y la ubicación de algunas estaciones, otras faltantes).

No sobra comentar el problema de la visibilidad de los referentes bibliográficos: los trabajos de grado previamente mencionados (Rangel López y Checa Patiño) no han sido publicados en formato de libro o artículo en revista indexada, lo cual limita su divulgación para el público en general; algunos – igualmente sin publicar- se pueden consultar a través de repositorios académicos (Pabón Serrano y Pradilla Navas). Caso diferente ocurre con el más reciente libro publicado sobre el tema: de Juan Santiago Correa (previamente divulgado en una versión más corta a manera de artículo).

Adicionalmente, en el año 2008 la Secretaría Municipal de Cultura realizó una serie de

levantamientos arquitectónicos preliminares de las estaciones del ferrocarril cobijadas como Bienes de Interés Cultural para la jurisdicción de Cúcuta (18 de las 41 estaciones o paradas que pertenecieron al sistema). Este trabajo facilitó la labor inicial de inventario, identificando algunas que desde aquella fecha han sido demolidas; en ellas y en otras localidades se iniciaron desde el 2014 los levantamientos arquitectónicos detallados con estudiantes de pregrado y trabajo de grado en el programa de Arquitectura de la Universidad de Pamplona.

En resumen, la bibliografía consultada sobre la historia de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta se ha centrado principalmente en las particularidades del complejo técnico empleado por la compañía, con su progresiva implementación en la región de Norte de Santander (Arias de Greiff, Pabón Serrano, Checa Patiño), la dinámica urbana (Rangel López, Checa Patiño), la consolidación del territorio (Pabón Serrano, Checa Patiño y Correa) así como las dinámicas económico-productivas que crearon la necesidad de modernizar el transporte terrestre regional y el comercio bifronterizo (Pabón Serrano, Correa). Los aspectos que deberían desarrollarse o complementar a partir de los estudios consultados son los siguientes:

- El componente arquitectónico (más allá del análisis individualizado de las estaciones del tren), contextualizando la lógica de emplazamiento de las edificaciones e infraestructuras con su afectación en el proceso de urbanización (tanto en los pequeños centros poblados cobijados por el sistema, como en la misma ciudad de Cúcuta).
- El estudio pormenorizado de las estaciones sobrevivientes, la reconstrucción de las demolidas o radicalmente alteradas y, en general, la recomposición mediante recursos digitales de la lógica de emplazamiento de cada una de ellas. Esto incluye una comparación sistémica de las estaciones desde el punto de vista tipológico, constructivo y funcional dentro del sistema ferroviario.
- El análisis de la evolución histórica del tejido urbano para cada centro poblado de manera paralela a la extensión de las líneas ferroviarias, estableciendo su función urbana dentro de la red regional y su posible origen en la dinámica del ferrocarril (o su integración a partir de la red caminera colonial). Para ello se cuenta actualmente con material aerofotográfico inédito obtenido de los vuelos exploratorios para la industria petrolera, realizados por la Concesión Barco en 1937.



- La actualización del material obtenido mediante una plataforma SIG, permitiendo diferentes salidas cartográficas en función de las escalas de análisis.
- La caracterización del territorio en general y del emplazamiento de las estaciones, en particular, realizando por el método de percepción remota el análisis de unidades de paisaje en tres momentos referenciales según disponibilidad de imágenes aerofotográficas o satelitales: 1937, 1969 y 2017.

DQS is member of:



CAPÍTULO 3: MARCO CONCEPTUAL

La investigación se enmarca dentro de la corriente francesa de la *Escuela de Historia Urbana*, formulada en el siglo XX por el historiador Fernand Braudel; asimismo son importantes los aportes contemporáneos de investigadores para el ámbito colombiano como Germán Rodrigo Mejía Pavony, Jacques Aprile-Gnisset y Carlos Andrés Ochoa Villa en la formulación de estrategias de análisis para los asentamientos en Colombia.

La preocupación central de la investigación surge de la pregunta fundamental de Braudel por la constitución del *espacio históricamente construido*. Las transformaciones en el espacio vital se analizan desde la perspectiva de seis esferas de actuación de las actividades humanas (el Territorio, la Ciudad, la Arquitectura, la Organización Social, la Economía y la Capacidad Técnica), organizadas en una estructura celular, integradora, – no jerárquica – permitiendo señalar los niveles de actuación y sus escalas (macro, meso y micro). En la macro – escala se contempla el Territorio y la Economía, en la meso – escala la Ciudad, la Organización social y una parte del componente económico; finalmente, en la micro – escala se detallan las respuestas particulares de la Arquitectura y la Capacidad técnica para resolver los retos constructivos en contextos específicos.

De otro lado, la preocupación de autores como Mejía Pavony y Ochoa Villa sobre la aplicación de métodos de estudio para las ciudades latinoamericanas, que se apartan de las largas duraciones europeas y de las dinámicas netamente industriales norteamericanas; esta investigación en particular indaga sobre las ciudades colombianas que presentaron huellas importantes de la mecanización o modernización –caso del Ferrocarril de Cúcuta– pero que no manifiestan la totalidad de indicadores de procesos fuertes de industrialización.

Adicionalmente, en el ámbito especializado del patrimonio industrial se cuenta con los estudios sobre patrimonio ferroviario de la autora argentina Mónica Ferrari en los que se aplican categorías de análisis similares: territorio, morfología urbana, función de los centros poblados dentro de la red urbana, tipologías arquitectónicas y aplicación de sistemas técnico-constructivos.

NIVEL DE ANÁLISIS TERRITORIAL

Estudia las transformaciones del *hinterland* de la red urbana regional por la operación de los sistemas modernos de movilidad en varios ámbitos: el componente físico-biótico regional, la

red caminera, la red urbana o sistema de centros poblados, los circuitos productivos, las unidades de paisaje y la división político-administrativa.

El **componente físico-biótico** a escala regional describe el marco espacial-natural que estructura el territorio: accidentes oro-hidrográficos, reservas ambientales, unidades productivas naturales. Se representa de manera cartográfica en escalas 1:100.000 y 1:25.000, así como también con modelos tridimensionales que permiten aprehender la complejidad de las cuencas hídricas y los accidentes orográficos. Su carácter descriptivo permite enmarcar las lógicas de ocupación territorial, los obstáculos por vencer para la red caminera y las potencialidades (también las barreras físicas) que determinan a futuro el éxito o fracaso en el desarrollo de los centros poblados, sin olvidar desde el punto de vista de los circuitos productivos aquellas capacidades naturales para proveer recursos que a futuro constituyen unidades productivas estables.

La evolución de la **red urbana** ilustra cómo se perfila el **hinterland** y las **lógicas fundacionales** de la región desde la configuración en el siglo XVI de la red colonial temprana (o momento de las *ciudades* con títulos reales) que pretende cubrir una extensa porción del Virreinato de la Nueva Granada (con las fundaciones de Vélez, Pamplona, Salazar de las Palmas y Ocaña en la jurisdicción colombiana actual y las de Mérida y San Cristóbal en territorio de la Capitanía General de Venezuela). Este momento se correlaciona con la delimitación de cuatro provincias asociadas con cada una de las fundaciones anteriormente mencionadas para el Virreinato, caracterizándose por la economía extractiva breve pero significativa de la minería aurífera y la consolidación del primer circuito productivo estable del trigo, teniendo como centro la provincia de Pamplona.

Un segundo producto cartográfico es la red urbana del siglo XVII, señalando los *pueblos de indios* como respuesta de la administración colonial a la política de redistribución poblacional y creación de circuitos productivos agropecuarios; aquí se registrará la creación del pueblo de indios de Guasimales, primer asentamiento colonial permanente en el Valle de San José. Para este momento, la administración del territorio estará en manos de las provincias de Pamplona y Ocaña. En tercer lugar se realizará la cartografía de la red urbana del siglo XVIII (*momento de las parroquias o nuevos curatos* según Pabón Villamizar), importante en este estudio por la fundación de San José de Cúcuta en la margen izquierda del río Pamplonita como asentamiento de colonos blancos para contrastar la presencia del

pueblo de indios (posteriormente conocido como barrio San Luis); desde el punto de vista administrativo surgirá la Provincia de San José de Cúcuta.

Los productos cuarto y quinto corresponden a la modificación de la red urbana en el siglo XIX en dos momentos trascendentales para el estudio: la red urbana hasta 1875, fecha de corte seleccionada por la culminación del nuevo camino carretero al puerto fluvial de San Buenaventura (al norte de la provincia de Cúcuta); en el ámbito político-administrativo será relevante corroborar la cobertura del Estado Soberano de Santander. La cartografía complementaria mostrará la dinamización del territorio con el tendido de la Línea Norte del Ferrocarril y la reorganización administrativa de la región que se materializará con la creación del Departamento de Norte de Santander en 1910.

Como parte de las **lógicas de ocupación territorial** para cada momento se presentarán **tablas fundacionales** en las que se formulen las **funciones urbanas** o perfiles económico-administrativos de los nuevos asentamientos (así como también los cambios en dichas funciones para los centros poblados de los momentos anteriores). Estas funciones urbanas podrán definirse como centros administrativos, puertos secos, puertos fluviales, pueblos del ferrocarril, tambos o centros de acopio, despensas agropecuarias, centros de economías extractivas (minería, agroforestal), paradas o posadas, pasos o tarabitas.

La **evolución de la red caminera** podrá distribuirse tanto en las cartografías de la red urbana como en las **divisiones político-administrativas**; éstas últimas se identificarán según el régimen colonial temprano, colonial tardía, Gran Colombia, Estado Soberano de Santander y Departamento de Norte de Santander. Se compaginará la extensión de las unidades administrativas de cada época con la capacidad de consolidar los caminos existentes y crear nuevas rutas para el comercio. En otros términos, según las posibilidades de las salidas cartográficas se confrontará el sistema de centros poblados (lógica fundacional), las unidades administrativas y las rutas para circular en la región.

El componente territorial se concluye con el **Análisis de unidades de paisaje**: se espera cuantificar y cualificar los cambios drásticos en las unidades de paisaje, paralelo al proceso de urbanización. Teniendo como área de estudio el *buffer* del corredor ferroviario en una franja de 10 kilómetros de ancho. Los productos a entregar serán de tipo cartográfico (con sus respectivos textos y tablas analíticas), registrando las siguientes dinámicas geo-espaciales: la red caminera, la red urbana y las divisiones político-administrativas. Utilizando el método de fotointerpretación *Corine Land Cover* se identificarán las unidades

de paisaje para el *buffer* en escala 1:100.000; esta información se obtendrá de aerofotografías e imágenes satelitales disponibles para tres momentos que demuestren cambios espacio-temporales: 1. el registro aerofotográfico de la Concesión Barco en 1937, realizado con motivo de la exploración petrolera en la región del Catatumbo hasta las estribaciones meridionales del área urbana de Cúcuta, 2. Década de 1960, según diferentes fuentes (imágenes satelitales de 1969, base cartográfica del IGAC de 1962-63 y aerofotografías del IGAC de 1958 y 1969); 3. Momento actual, según imágenes satelitales de 2016 o 2017.

NIVEL DE ANÁLISIS URBANO

En la **Localización relativa del centro poblado** inicialmente se esbozarán las condiciones del emplazamiento de cada asentamiento en su contexto geo-histórico, los elementos estructurantes, su posición dentro de la red urbana y las funciones que históricamente ha cumplido dentro de la misma. Posteriormente se presentará la **Evolución histórica del tejido urbano** en un mínimo de tres momentos para caracterizar los factores que impulsan el crecimiento del área urbana así como también cuantificar dicho proceso. Para el caso particular de la ciudad de Cúcuta, se realizará un estudio pormenorizado de la Movilidad a partir del Tranvía Urbano y el sistema intermodal del ferrocarril.

En el **Estudio de manzaneo** se mostrará, a manera de tabulaciones, las tipologías de manzaneo que evidencien el carácter regular, semi-regular o irregular de la morfología urbana.

Como resultante de el **Análisis de unidades de paisaje** aportado por el componente territorial, se harán zooms en escala 1:25.000 para detallar las modificaciones históricas de la relación entre paisaje urbano, zonas de expansión y áreas naturales.

Finalmente se espera formular para cada centro poblado su **función urbana**, estableciendo su posible origen o vinculación directa con la dinámica del sistema ferroviario (denominado por Mónica Ferrari como *pueblos del ferrocarril*).

NIVEL DE ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO

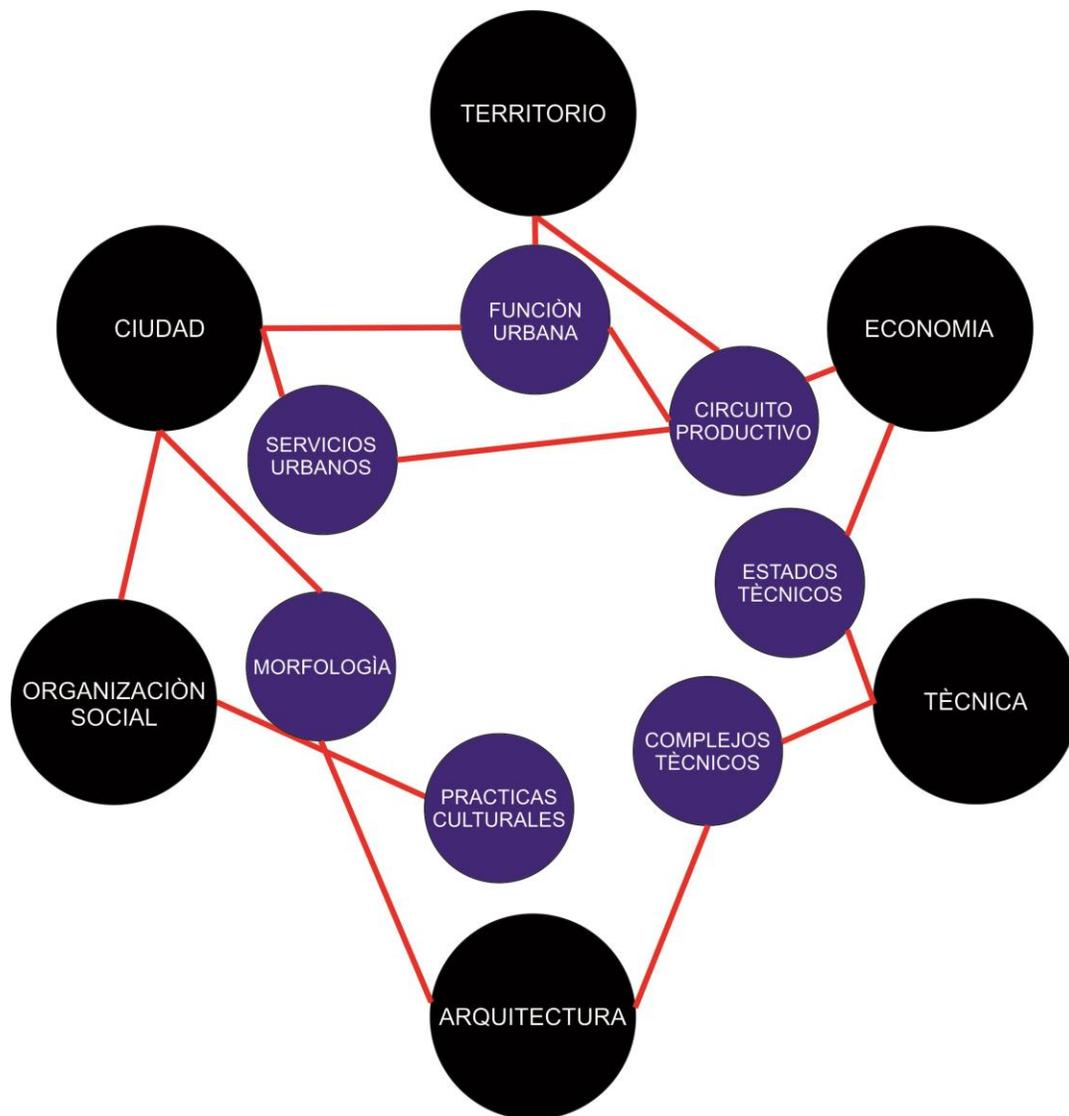
Evitando un estudio aislado de los objetos arquitectónicos, este componente se enfoca en las estaciones del ferrocarril como complejos técnicos que articulan espacialmente las funciones del sistema al interior de los centros urbanos, es así que se asumirá que cada

estación involucra –aparte del edificio mismo- las infraestructuras necesarias para su funcionamiento (tanques de agua, depósitos, campamentos para obreros, construcciones para mantenimiento, apartaderos y retornos); a partir de ello se comprenderá qué papel desempeña este conjunto de construcciones e infraestructuras en la evolución del tejido urbano. Los productos principales serán la **Lógica de emplazamiento de los complejos ferroviarios**, determinando su distribución, su impacto en el sector del área urbana en donde se ubicaron y el **Estudio tipológico comparativo** de las estaciones de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta para comprender

ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD TÉCNICA

Este apartado profundiza en los sistemas constructivos empleados para la realización tanto de los hechos arquitectónicos como del conjunto de equipamientos ferroviarios. Se espera determinar cuáles son las tecnologías netamente innovadoras que introduce el ferrocarril en la región, aquellas que se adaptan a las capacidades locales y, también, cuáles permanecen como parte del legado de las tradiciones artesanales. No sobra mencionar que en esta dinámica histórica del ferrocarril se importan literalmente técnicas constructivas de la era industrial (caso del edificio de la Aduana Nacional de Cúcuta, tal vez el primer edificio totalmente prefabricado en acero que se levanta en suelo colombiano en 1878); este edificio tuvo una relación directa con la red del ferrocarril. Otros ejemplos son la estación de Puerto Santander, algunas bodegas del sistema y los puentes ferroviarios de Puerto Santander (denominado Puente Unión, construido en 1926) y Puente Araújo (levantado en 1894 para el tendido de la Línea de Frontera en el límite occidental de Cúcuta).

Gráfico N° 2: Metodología de la Historia Urbana



Fuente: Rangel Wilches, Alirio; a partir de Mejía Pavony, Germán (1999) & Ochoa Villa, Carlos A. (2009) © Grupo *URBANIA* – Universidad de Pamplona, 2017.

CAPÍTULO 4: MARCO CONTEXTUAL E HISTÓRICO

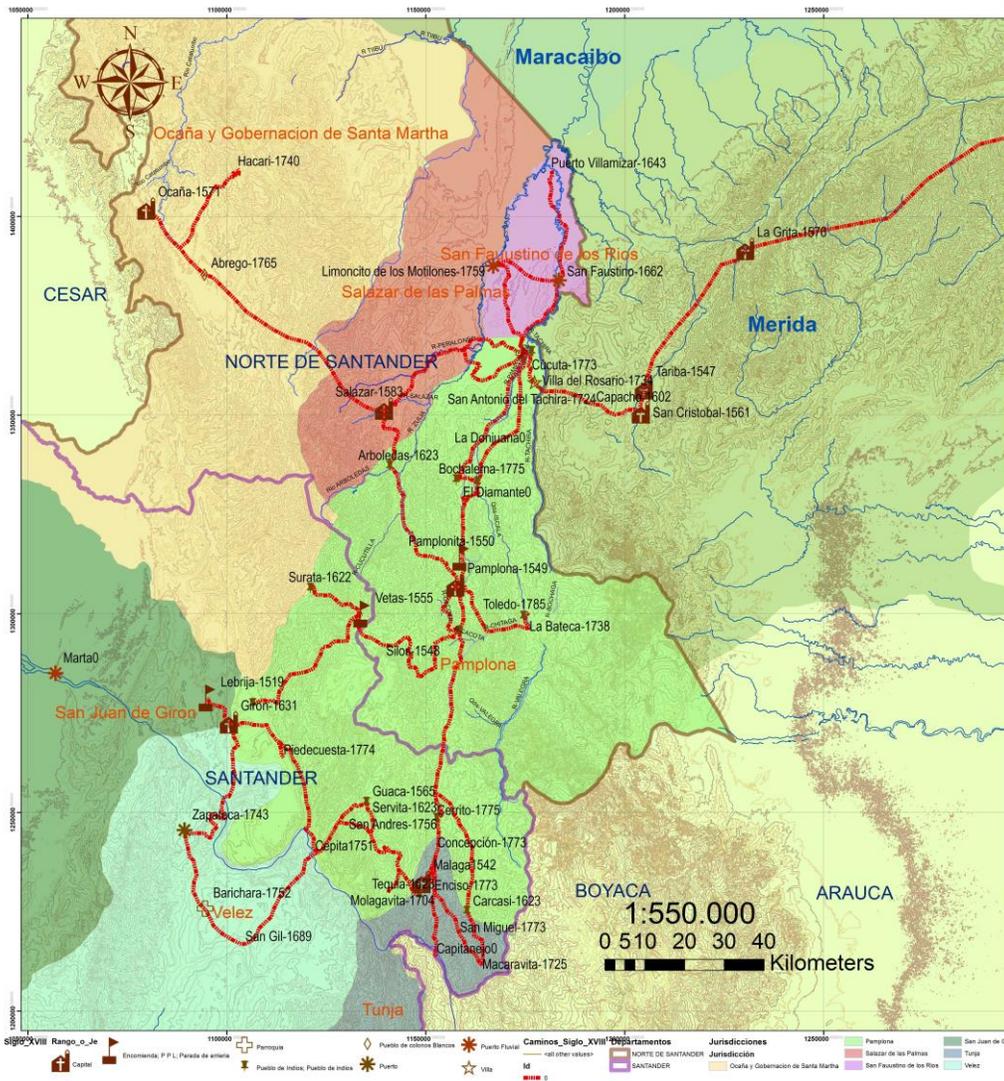
Delimitación del área de estudio

Las redes camineras predecesoras al ferrocarril: Los Caminos Reales

El espacio geohistórico ocupado por la antigua provincia de Pamplona se configuró en la segunda mitad del siglo XVI como resultado de un proceso de poblamiento iniciado por habitantes de Tunja y Vélez siguiendo dos objetivos: la economía extractiva de la minería del oro detectada en la jurisdicción que ocuparía la ciudad de Pamplona y una ruta de tránsito hacia las “sierras del oriente” en aras de una salida hacia ultramar por el Lago de Maracaibo en la Capitanía General de Venezuela, esbozada por los primeros exploradores alemanes que ingresaron a la región en sentido inverso, desde el lago hasta Chinácota. Por consiguiente, la constitución de circuitos productivos eficientes e independientes de la economía extractiva minera no fueron inicialmente prioritarios; esta situación cambia con el declive de las explotaciones auríferas de Pamplona y la inserción de la mano de obra indígena en la nueva economía del trigo, haciendo de la provincia una despensa alimentaria con excedentes suficientes para surtir el mercado interno (hacia el occidente siguiendo la ruta hacia el interior del virreinato) y hacia el oriente al exportar por la ruta de Maracaibo.

El proceso de ocupación territorial sigue la lógica militar de una red urbana comparable a la empleada por Sebastián de Belalcázar en la región occidental del virreinato: la triangulación de ciudades de primer orden en la jerarquía colonial (Pamplona – 1549; Salazar de las Palmas – 1555 y Ocaña – 1571), en este caso en altiplanos andinos de climas fríos o templados, lo suficientemente distantes para evitar conflictos entre sí por su sostenibilidad y al mismo tiempo garantizar una mayor cobertura de la gobernanza sin requerir de una red urbana extensa. La red caminera se apoyaba hacia el centro-occidente en el *Camino del Reino* (ruta de Pamplona hacia Tunja y Santafé de Bogotá), hacia el oriente en el *Camino a Maracaibo* y hacia el norte en el *Camino de los Callejones* (conectando a Pamplona con Ocaña y la salida hacia la Gobernación de Santa Marta).

Mapa N° 1: Red urbana inicial de la Provincia de Pamplona (siglos XVI y XVII)



Fuente: Sepúlveda P, J & Rangel W, A, 2016; a partir de Marciales, O. 1948. (Base cartográfica cortesía de Corponor – IGAC).

El sistema de transporte de la arriería responde en los siglos XVII y XVIII a la dinamización de la economía agropecuaria; de manera consecuente la red de paradas, tambos y posadas incrementó la presencia humana permanente en antiguos vacíos territoriales, densificando los pequeños centros poblados intermedios. La fundación en terrenos más cálidos de San José de Cúcuta (1733) y su predecesor, el pueblo de indios de Guasimales, fortaleció la despensa agropecuaria a la vez que esbozó el perfil de puerto seco apto para el intercambio de productos de exportación-importación. La red urbana se intensifica con nuevos centros poblados de menor jerarquía pero no relevancia en tanto contribuyen en la ampliación de las fronteras agrícolas y la expulsión sistemática de los pobladores indígenas originales que rechazaron la política de sometimiento y redistribución demográfica.

El Camino Carretero a San Buenaventura

En el siglo XIX, el proceso de ocupación territorial de la antigua Provincia de Pamplona se enfrentaba a un cuello de botella en la búsqueda de una ruta expedita para su circuito productivo, atendiendo dinámicas comerciales hacia el exterior cada vez más exigentes. Las opciones oscilaban entre persistir en la red caminera colonial que conectaba a Pamplona y Cúcuta con la antigua Gobernación de Santa Marta por Ocaña³ o tomar una ruta alterna, igualmente hostil pero menos extensa, hacia el Lago de Maracaibo atravesando la jurisdicción venezolana (creando dependencia de las políticas externas). La élite local, integrada por criollos y numerosos comerciantes de origen extranjero, optó por esta última ruta, demarcando el destino de la región con secuelas que aún se perciben.

El Camino Carretero al puerto fluvial de San Buenaventura constituyó el primer embate decimonónico por romper la inercia de la red caminera colonial de la Provincia de Pamplona, abriendo de manera sistemática la región del Catatumbo al tránsito y la explotación económica. Al lograrlo, invirtió en el último tercio del siglo XIX la jerarquía urbana regional, desplazando la sede del poder político-administrativo colonial de Pamplona a la emergente ciudad de comerciantes de San José de Cúcuta. Si bien no fue una propuesta radicalmente innovadora en cuanto a modificaciones del trazado del Camino Real a Maracaibo, sí lo fue en su complejo técnico al facilitar la circulación de carretas de tracción animal con mayor capacidad

³ Ruta dificultosa por la obstinación de los indígenas, las inclemencias de la selva virgen, el clima adverso y las enfermedades tropicales.

de carga y volumen. Una aparentemente simple decisión: ampliar el ancho de la vía para permitir el paso de carretas, implicó un esfuerzo técnico al aumentar los cortes en los terrenos escarpados, mejorar el sistema de taludes, implementar sistemas eficientes para el control de las aguas lluvias y adoptar una base de circulación más firme, para soportar cargas más pesadas. En un plazo corto para los tiempos de ejecución que se manejaban en la época, la Compañía del Camino Carretero a San Buenaventura pudo materializar su proyecto entre 1865 y 1875. En el momento de inaugurar la obra San Buenaventura el Terremoto de Cúcuta del 18 de mayo de 1875 obligó a cancelar la celebración, dejando la ciudad en ruinas.

Lógica de construcción del sistema ferroviario

En la implementación de la carrilera se impuso la practicidad sobre la mentalidad centralista: el tendido se desarrolló desde la frontera colombo-venezolana, aprovechando la banca del camino carretero y los insumos importados que llegaban desde el Lago de Maracaibo (rieles, herramientas y las primeras locomotoras). El contrato estableció tres tramos iguales de 18 kilómetros, los cuales se ejecutaron de manera secuencial entre el Puerto de San Buenaventura (posteriormente renombrado Puerto Villamizar) y Altoviento (1878 – 1880); Altoviento y Aguablanca (1880 – 1884) y, finalmente Aguablanca y los extramuros septentrionales de Cúcuta (1885 – 1887).

El planteamiento inicial para el Camino Carretero a San Buenaventura propuso una lógica de paradas cada $2 \frac{1}{2}$ miriámetros (25 kilómetros)⁴, poco práctica ya que sólo permitiría una parada intermedia entre Puerto Villamizar y la Estación Cúcuta. La exigencia del mercado, es decir, la necesidad de contar con puntos de salida y acopio para las zonas productivas a lado y lado del río Pamplonita, terminó determinando numerosas paradas con distancias muy cortas entre sí: nótese que las mayores distancias entre paradas para la Línea Norte oscila en 6.5 km (entre las estaciones Alonsito y Patillales) y 5 km (entre Aguablanca y Oripaya), distancias excepcionales en el promedio de la línea entre 2 y 4km. La menor distancia entre estaciones es de 1.5 km (Alonsito – El Salado). Estas distancias tampoco coinciden con las especificaciones de autonomía de las locomotoras de vapor (por el abastecimiento principalmente de agua y en segundo renglón de leña o carbón), un planteamiento más racional como el aplicado en Argentina:

⁴ Checa P, R. 1996:80.

En la nueva estructuración del territorio hubo una planificación funcional de la localización de las estaciones que fueron partes vitales para el funcionamiento del sistema, puesto que respondieron a una coordinación de distancias de orden técnico. Esta estuvo determinada por el máximo recorrido que podía realizar una locomotora sin abastecerse de agua, es decir, una distancia aproximada entre los 14 km y los 35 km. En estos tramos existieron, cuando fue necesario, paradas a distancias menores aunque sin infraestructuras para el abastecimiento de las locomotoras.

Ferrari, M. 2011: 42.

El uso práctico del sistema se apartó de las proyecciones, estableciendo estaciones y paraderos a conveniencia de los pobladores, aparentemente por la demanda de los puntos de acopio para la salida de los productos que surtían las tres dinámicas productivas de la CFC: la economía interna regional, el abastecimiento de insumos necesarios para el funcionamiento del ferrocarril (como maderas estructurales, leña, carbón, balasto y piedra) y los productos de exportación de la economía externa (cacao y café, entre otros). El sistema de paradas adoptó la lógica que, después de la desaparición del ferrocarril, continuarían los buses intermunicipales coloquialmente denominados "mochileros"; la *planificación funcional* de las estaciones no respondió a los parámetros técnicos del sistema ferroviario, sino que se plegó a la demanda del mercado: distancias cortas entre paradas, a discreción de las necesidades de los usuarios.

Algunos textos de época permiten comprender la variedad de productos que circulaban a través del sistema del ferrocarril, dinamizando las economías anteriormente mencionadas:

A Cúcuta convergen: el cacao del Rosario y del Táchira; el café que producen los Distritos de Chinácota, Bochalema, Córdoba, Arboledas, Cucutilla, Salazar y el Táchira venezolano; los productos de Pamplona; los sacos de fique para empaque de café, provenientes de Cucutilla y Curití; la panela de Santander del Sur; el batán, mantas, sombreros, azúcar, tabaco, cueros de Santander, Boyacá y Cundinamarca; y los ganados de Sogamoso, Casanare, Corozal y Arauca.

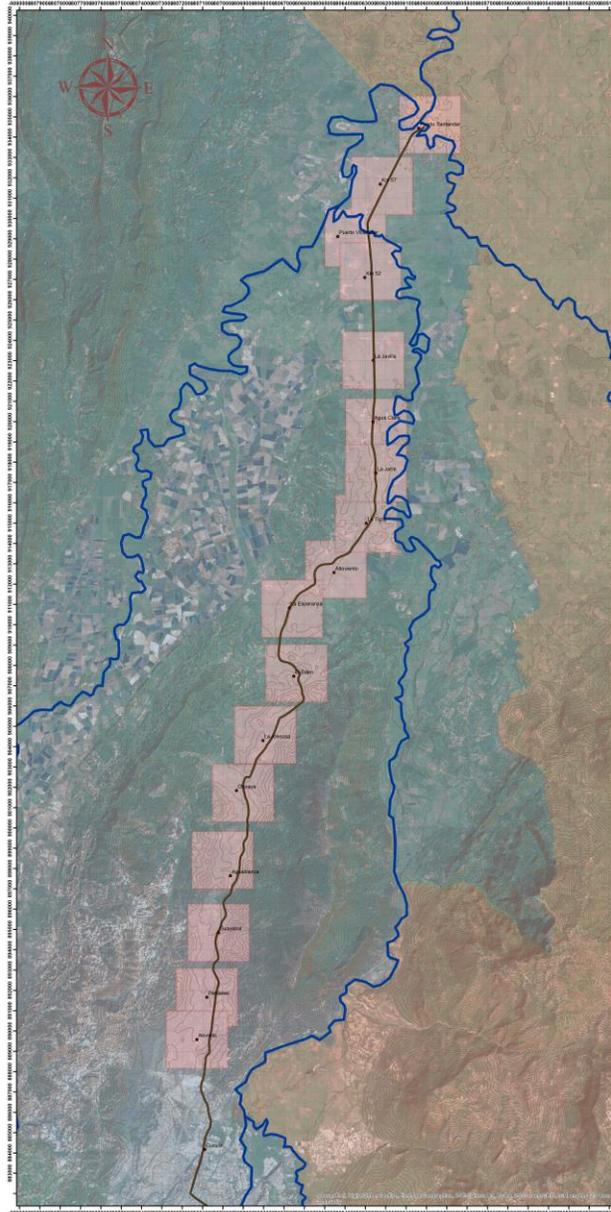


Libro Azul de Colombia, 1918:516.

La CFC atendió simultáneamente las necesidades de tres economías: una economía extractiva depredadora de autoabastecimiento (leñas, carbón, agua potable, materiales de construcción y balasto) para sostener el funcionamiento regular de la empresa; una economía regional – interna de circulación de bienes, productos agropecuarios y servicios; y finalmente, una economía de exportación / importación (con el café como principal renglón). Si bien el ferrocarril potenció el sistema productivo, fomentando la apertura económica de zonas anteriormente inexploradas, de otro lado impuso una fuerte presión a los recursos naturales (deforestación y posterior desecamiento de los ríos estructurantes del territorio, que a largo plazo terminaron afectando el funcionamiento mismo de la empresa) y también a los habitantes ancestrales.

En particular, la economía asociativa del café consolidó a Cúcuta como puerto seco – centro de acopio cafetero (sin depender directamente de las áreas productoras del grano). El sistema de las sociedades anónimas y las agencias exportadoras superó las economías artesanales individualizantes previas.

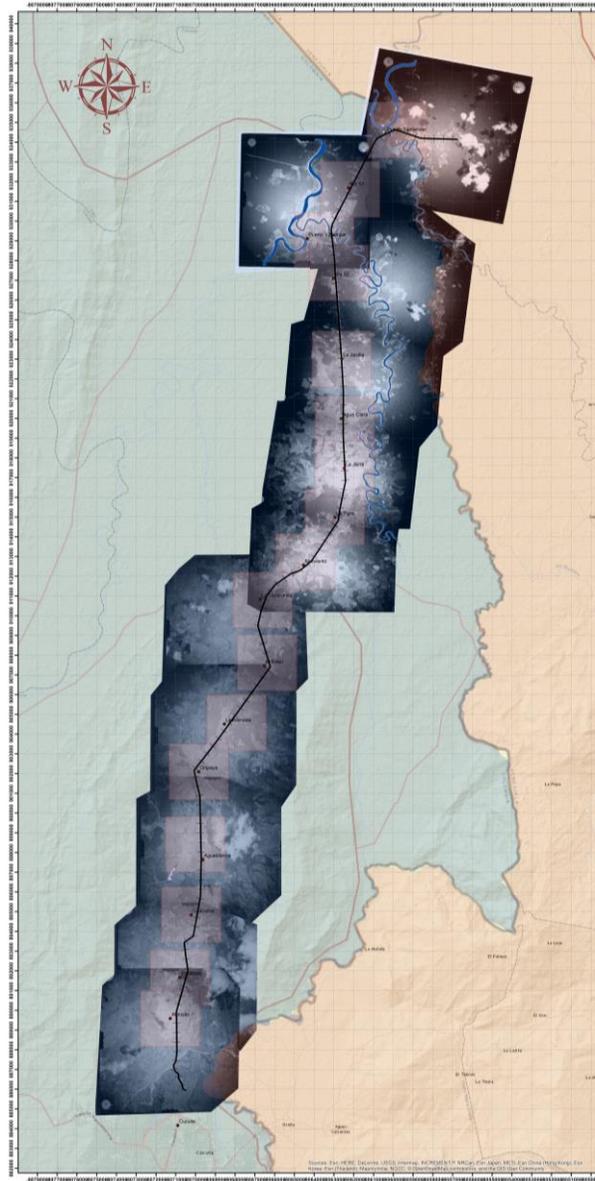
Mapa N° 1: Delimitación del área de estudio para la Línea Norte de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (2017). Incluye el muestreo de los 17 lugares de análisis, correspondientes a la ubicación de las estaciones del ferrocarril.



Fuente: Meaurio, José Alexander, 2017. © Grupo URBANIA – Universidad de Pamplona, 2017.

CAPÍTULO 5: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Mapa N° 2: Mosaico georreferenciado con las estaciones y el trazado de la Línea Norte de la CFC.



Fuente: Meaurio, José Alexander, 2017; a partir de aerofotografías de la Concesión Barco (1937). © Grupo URBANIA – Universidad de Pamplona, 2017.

LA ESTACIÓN TERMINAL DE PUERTO VILLAMIZAR

El emplazamiento de la estación y el territorio:

Fundado en 1776 sobre la margen derecha del río Zulia, el puerto de San Buenaventura constituyó una opción para revitalizar la antigua red caminera colonial, evitando la navegación por el río Pamplonita que se retrasaba en verano por la baja en el caudal de sus aguas. Es el resultado tanto de la tendencia del siglo XVIII en la expansión de las fronteras agrícolas del régimen borbónico para el Virreinato de la Nueva Granada, como de los intereses locales de los habitantes de Salazar de las Palmas por encontrar una alternativa al puerto de San Faustino (posteriormente llamado Puerto Viejo), conectando con el puerto de Los Cachos en la parte baja del río Zulia.

El 16 de Junio de 1865 San Buenaventura es renombrado como Puerto Villamizar en homenaje del presidente del Estado Soberano de Santander, José María Villamizar Gallardo. Coincide con el inicio de la Compañía del Camino Carretero a San Buenaventura para construir una vía de mejores especificaciones y con mayor capacidad de carga (enfocada en carretas con tracción "de sangre"). Al concluir la construcción de este camino en 1875, se posiciona como el destino del *Camino al Puerto* que salía por el extremo norte de la ciudad de Cúcuta.

Siendo un punto estratégico desde el siglo XVIII, Puerto Villamizar se convierte en 1876 en la primera estación de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, a la vez que campamento de obreros: es el punto de partida para el tendido de la Línea Norte (por tanto génesis de la empresa). Sólo hasta 1888 será parcialmente eclipsada por la Estación Cúcuta, con mayor complejidad y tamaño, lo cual no le quitará importancia por ser el destino final de la línea.

Durante 50 años de servicio (1876 – 1926) actuó como puerto fluvial intermodal para trasladar las mercaderías de la circulación por el río Zulia al sistema ferroviario. Su principal amenaza fue la reducción en las actividades en los periodos de sequía, periodos que se aumentaron al final de su vida útil por la deforestación (causada tanto por la expansión de las fronteras agrícolas en la zona del Catatumbo, como por la misma actividad depredadora de la CFC en su búsqueda de leñas para surtir las locomotoras). Su emplazamiento es el resultado de la lógica colonial que

encontró una ruta sostenible para dar continuidad al sistema de arriería con la navegación por bongos y chalupas; ejemplo de ello es la siguiente descripción de 1918:

La hoya del Catatumbo mide 27.750 kilómetros cuadrados, de los cuales pertenecen a Colombia 14.000, y la otra parte a Venezuela.

Se compone de dos brazos principales, el Catatumbo y el Zulia, que se unen cerca del puerto venezolano de Encontrados. Es navegable por lanchas de vapor desde el puerto de Villamizar, término del ferrocarril de Cúcuta; admite en sus aguas hasta siete pies de calado, pero en verano apenas alcanza las barras de sus bocas en el lago de Maracaibo a cuatro pies. Recibe las aguas del Sardinata, el Tarra y el San Miguel, reunidos, y el Táchira y el Pamplonita, también en un solo cauce. Tiene el Catatumbo unos 250 metros de anchura por término medio. En su curso existen numerosos islotes.

Libro Azul de Colombia, 1918:120

La misma reducción en la navegabilidad que relegó históricamente al Puerto de San Faustino, forzó a un segundo plano a Puerto Villamizar. En 1926 se prolonga el trazado del tendido hacia la nueva Estación de Puerto Santander, complementada por Puente Unión, ambas estructuras resueltas con elementos metálicos prefabricados. Puerto Villamizar deja de ser una estación terminal e intermodal, convirtiéndose en una estación urbana secundaria anexa al mismo centro poblado que había contribuido a formar.

Imagen N° 1: *Distribución del complejo ferroviario en la Estación de Puerto Villamizar, km 57.*



Fuente: *Aerofotografía N 56-ABC-43 de Puerto Villamizar (detalle), 1937.IGAC.*

Se desconoce la distribución original del puerto fluvial en los siglos XVIII y XIX, pero a raíz del contrato para la ejecución de las obras de la CFC se define una re-estructuración planificada del lugar: el documento estipula que el puerto debe tener la capacidad de cargar dos bongos o embarcaciones de manera simultánea; ésta es la razón para adoptar la doble carrilera con las bodegas principales intercaladas. El ramal o apartadero, que separaba las bodegas, actuaba también como emplazamiento de la cubierta metálica para la romana, un práctico sistema que permitía pesar la carga en las "mesitas" o plataformas del ferrocarril, sin tener que descargarlas; esto ahorra tiempo y reducía la operación de carga de las barcasas mediante la grúa de vapor. Sobre la vía principal de ingreso al complejo se adosaba el cambio simétrico para el retorno de las locomotoras.

Imagen N° 2: Puerto Villamizar en la actualidad.



Fuente: Google Earth, 2015.

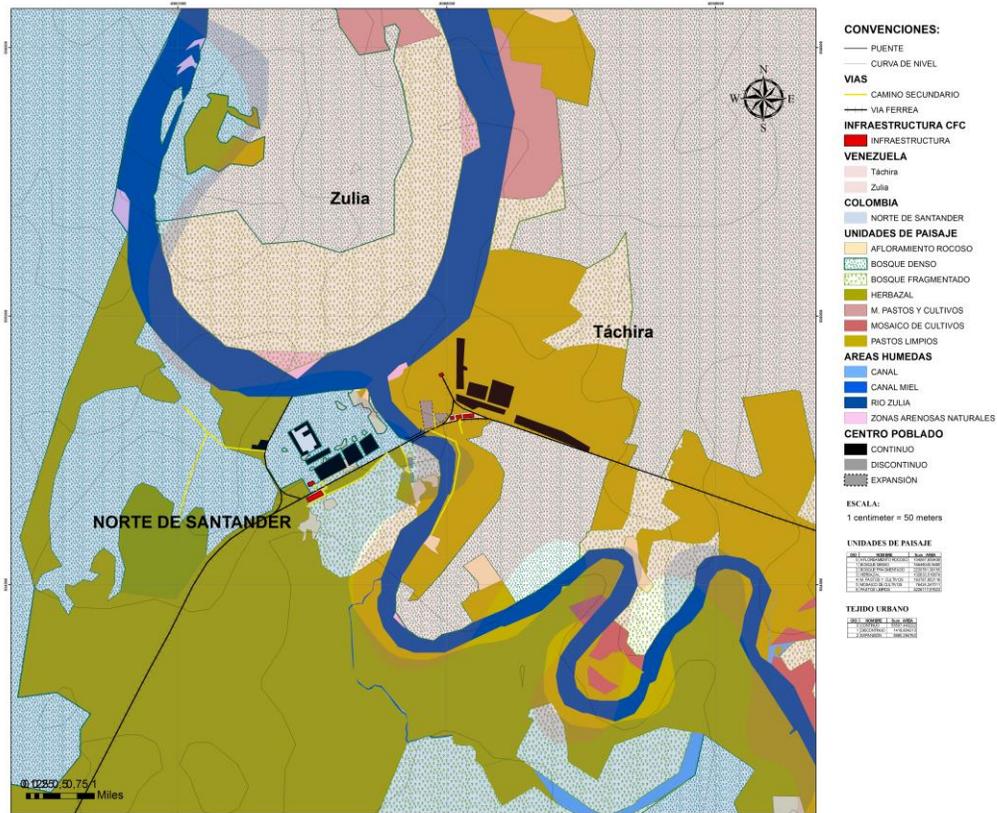
LA ESTACIÓN TERMINAL DE PUERTO SANTANDER

El emplazamiento de la estación y el territorio:

La estación terminal de Puerto Santander es el resultado de la presión del mercado y de la innovación tecnológica del sistema ferroviario de la Línea Norte, en la fase final de su funcionamiento; es la respuesta a las restricciones que se evidenciaban desde la segunda década del siglo XX por la dependencia de la navegación fluvial. Constituyó la última innovación del sistema en términos tecnológicos, descartando el carácter intermodal de Puerto Villamizar por una conexión exclusivamente ferroviaria entre dos sistemas

compatibles pero en jurisdicciones nacionales diferentes: dependiendo de las relaciones fronterizas entre Colombia y Venezuela, los trenes completos (o en su defecto los vagones) podían circular al otro lado de la frontera, pero sin superar los límites inmediatos de las estaciones de cada país. Desde el punto de vista territorial, Puerto Santander habría sido inviable de no haberse construido simultáneamente el puente metálico conocido como Puente Unión para conectar con la estación venezolana en Bocas de Grita, superando el límite natural del río Zulia.

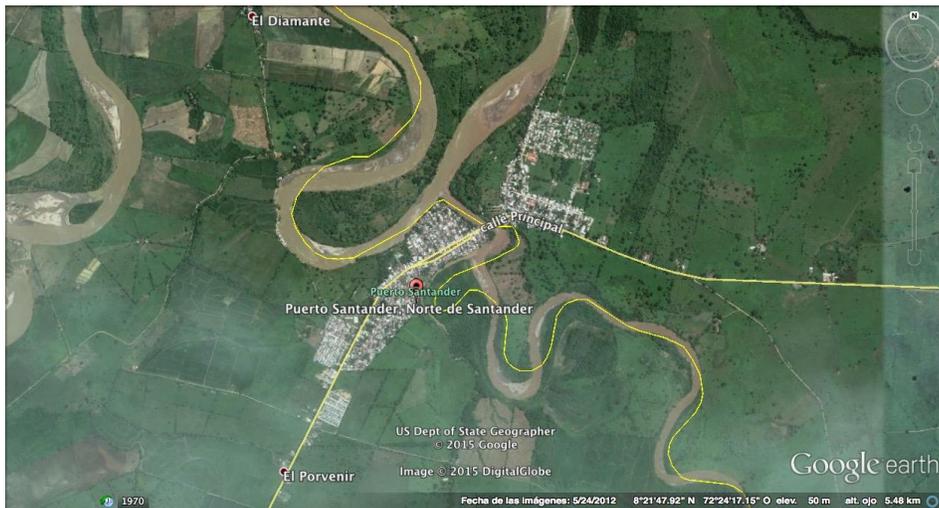
Mapa N° 4: Cartografía territorial de la estación terminal de Puerto Santander, incluyendo la división fronteriza y Bocas de Grita (Venezuela). Análisis de unidades de paisaje (1937).



Fuente: Meaury, José Alexander; 2017.

El cambio del sistema intermodal ferrocarril – navegación fluvial al netamente ferroviario tuvo secuelas tanto en la configuración urbana del centro poblado como en el programa arquitectónico: por una parte, la nueva estación adquirió una tipología arquitectónica lineal a manera de isla (rodeada por la red de apartaderos); de otra parte, la agilidad del sistema de convoyes evitaba el transbordo de carga de un sistema al otro (ahorrando tiempo, mano de obra y costos adicionales de manipulación). Esta última condición hizo innecesarias las bodegas, en la medida en que la carga no debería permanecer almacenada por tiempos prolongados.

Imagen N° 3: Puerto Santander en su configuración urbana actual



Fuente: Google Earth, 2015.

La red de apartaderos marcó el desarrollo del tejido urbano; hoy en día la red principal de movilidad para vehículos es el mismo circuito del ferrocarril. Por su proximidad inmediata con Venezuela, Puerto Santander contó con más suerte que Puerto Villamizar al mantener la



dinámica comercial a través de Puente Unión, pero esto también ha determinado su dependencia mayoritaria del contrabando y del comercio legal, que depende en gran parte de los flujos fronterizos inestables.

DQS is member of:





CONCLUSIONES

DQS is member of:



*Formando líderes para la construcción de un
nuevo país en paz*

BIBLIOGRAFÍA

ALMAGRO GORBEA, Diego. *Levantamiento Arquitectónico*. Universidad de Granada, Granada, 2004.

AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY – ALCO. *Manual de la Locomotora*. New York, 1917.

ARIAS DE GREIFF, Gustavo. *La mula de hierro*. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1986.

ASTUDILLO, Sebastián; ARCE, Carlos; BARAHONA, Marco & VELE, Juan Diego. *Metodología para el levantamiento de edificaciones patrimoniales*. Universidad de Cuenca, Cuenca, 2010.

CAICEDO ARBOLEDA, Julián. *Vida, pasión y muerte del Ferrocarril de Cúcuta*. Cámara de Comercio de Cúcuta, Cúcuta, 1996.

CHECA PATIÑO, Raúl Alfredo. *Cúcuta: Del Camino Real al Camino de Rieles. 1530 – 1960*. Universidad de La Salle, Bogotá, 1997. (tesis de grado no publicada).

CORREA R., Juan Santiago. *Café y transporte en Colombia: El Ferrocarril de Cúcuta*; en: *Revista de Economía Institucional*, vol. 15, No. 29. Bogotá, 2013; pp. 227 – 251.

ELIAS, Norbert. *El proceso de la civilización: investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. Fondo de Cultura Económica, Madrid, 2003.

FERRARI, Mónica. *El sistema ferroviario en el noroeste argentino: Arquitectura e instalaciones complementarias*; en: *Revista Apuntes 24 (1)*, pp. 44 -61. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2010.

FERRARI, Mónica. *Los asentamientos urbanos producidos por las instalaciones del ferrocarril en el noroeste argentino*; en: *Revista Apuntes 24 (1)*, pp. 26 -43. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2010.

HILTON, George W. *American Narrow Gauge Railroads*. Stanford University Press, Stanford (Ca.), 1990.

JOHNSON, Emory R. *Principles of Railroad Transportation*. D. Appleton and Company, New York, 1919.

JUNGUITO, Andrea. *Historia económica del Ferrocarril del Norte*. Universidad de Los Andes, Bogotá, 1997.

KRAUSE, John & DUKE, Donald. *American Narrow Gauge*. Golden West Books, San Marino (Ca.), 1978.

LEROI-GOURHAN, André. *El medio y la técnica. Evolución y Técnica II*. Taurus, Madrid, 1989.

MARCIALES, Miguel. *Geografía Histórica y Económica del Norte de Santander*. Editorial Santa Fé, Bogotá, 1948.

MINISTERIO DE CULTURA – República de Colombia. *Decreto 763 – Marzo 10 de 2009*. Bogotá, 2009.

MINISTERIO DE CULTURA – República de Colombia. *Manual para inventarios de bienes inmuebles*. Imprenta Nacional, Bogotá, 2005.

OCAMPO LÓPEZ, Javier. *El camino real del centro-oriente colombiano: Santafé de Bogotá – Tunja – Bucaramanga – Pamplona – Cúcuta con ramales a Cartagena de Indias y Venezuela*; en: MORENO DE ÁNGEL, Pilar & MELO GONZÁLEZ, Jorge Orlando. *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN – Colombia, Bogotá, 1995.

PABÓN SERRANO, Yesyd Fernando. *Historia del Ferrocarril de Cúcuta desde el Camino a San Buenaventura hasta la Compañía del Ferrocarril, 1865 – 1959*. Universidad Industrial de Santander, Maestría de Historia (tesis no publicada), Bucaramanga, 2011.

PABÓN VILLAMIZAR, Silvano. *Una travesía por el Ferrocarril de Cúcuta*. Banco de la República, Cúcuta, 2005.

PRADILLA NAVAS, Olga Lucía. *El ferrocarril de Cúcuta 1876 – 1960: expresión de unos cambios regionales*. Pontificia Universidad Javeriana, Departamento de Historia (tesis de maestría no publicada). Bogotá, 2012.

RANGEL LÓPEZ, Armando. *Historia de la evolución urbana de San José de Cúcuta*. Universidad de la Salle, Bogotá, 1988 (tesis de pregrado no publicada).