

**CARACTERIZACIÓN HISTÓRICA DEL CORREDOR DE MOVILIDAD DE LA
COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA –
LÍNEA DE FRONTERA (1898 – 1975)**

ALEJANDRA CARRILLO CALDERÓN



**UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INDUSTRIAL
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
PAMPLONA**

2019

**CARACTERIZACIÓN HISTÓRICA DEL CORREDOR DE MOVILIDAD DE LA
COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA – LÍNEA DE FRONTERA (1898 –
1975)**

CO-INVESTIGADOR

ALEJANDRA CARRILLO CALDERÓN

Semillero de Investigación *EUPALINOS*

DIRECTOR DE TRABAJO DE GRADO

Msc. Arq. ALIRIO RANGEL WILCHES

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INDUSTRIAL

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

PAMPLONA

2019

Imagen N° 1: *Logotipo de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta – 1914*



Fuente: Berti, J. A. *Informe del Presidente de la Compañía*, 1914. AGN.

AGRADECIMIENTOS

DEDICATORIA

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	3
CAPÍTULO I CONCEPTULIZACION PRELIMINAR.....	7
Presentación de la Problemática	7
Formulación del Problema.....	7
Objetivos.....	8
Objetivo General.	8
Objetivos Específicos.	8
Nociones Teóricas y Conceptuales.....	9
Tendencias Arquitectónicas o Urbanísticas Relacionadas con la Intervención.....	9
Normativa General Relacionada con la Propuesta	¡Error! Marcador no definido.
Jerarquización de variables.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPITULO 2 ANALISIS DEL CONTEXTO.....	11
Ubicación geográfica y generalidades ambientales	11
Análisis y Diagnóstico (los aspectos dependen de lo que se consignó en la propuesta)	23
Jerarquización de Variables	¡Error! Marcador no definido.
CAPITULO 3 FORMULACION.....	¡Error! Marcador no definido.
Estrategias y principios generales de diseño	¡Error! Marcador no definido.
Exploraciones iniciales de la propuesta	¡Error! Marcador no definido.
Propuesta final de la intervención.....	¡Error! Marcador no definido.
Detalles del proyecto.....	¡Error! Marcador no definido.
CONCLUSIONES.....	64
RECOMENDACIONES.....	¡Error! Marcador no definido.

BIBLIOGRAFÍA..... 66

RESUMEN

La fase de este proyecto de investigación tiene como finalidad la identificación de los hechos físicos urbano-arquitectónicos aportados por las dinámicas introducidas por la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta al finalizar el siglo XIX, sumadas a los elementos físicos – geográficos e hídricos- que integran el emplazamiento de la ciudad de Cúcuta. Se espera destacar el papel histórico del Ferrocarril y otros sistemas modernos de transporte en el proceso de constitución del Área Metropolitana de la capital del Departamento de Norte de Santander.

Palabras clave: Caracterización territorial, Espacio Geo-histórico, Área Metropolitana de Cúcuta, Compañía del Ferrocarril de Cúcuta.

ABSTRACT

The purpose of this research project is to study the historical characterization of the mobility corridor of the Cúcuta Railway Company - Border Line, with the aim of highlighting the historical role of the Railway and other modern transport systems in the process of constitution of the Metropolitan Area of the capital of the Department of Norte de Santander.

Keywords: Territorial Characterization; Geohistorical Space; Cúcuta Metropolitan Area; Cúcuta Railroad Company.

INTRODUCCIÓN

La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta inició formalmente su operación comercial en 1888 con la puesta en acción de la *Línea Norte*, partiendo de la Estación Cúcuta o Central – KM 0 en el barrio El Callejón, conectando el norte de la ciudad con las estaciones terminales de Puerto Villamizar sobre el río Zulia (hasta 1926) y Puerto Santander (entre 1926 y la clausura de la empresa en 1951), en límites con la estación ferroviaria venezolana de Bocas de Grita; su extensión final de 60 km permitió dinamizar la *Ruta comercial del Lago de Maracaibo*, establecida desde la Colonia tardía. A partir de 1889 se trazan progresivamente las cinco líneas del *Tranvía Urbano* - compatibles con los rieles del ferrocarril- que recorrían el casco urbano y se extendían a los cuatro puntos cardinales, facilitando la movilidad de los cucuteños.

La *Línea de Frontera* representó el tercer momento de expansión de las actividades de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta; se construyó en el corto plazo de 1894 a 1898 con una extensión de 16.25 km entre la Estación Rosetal – KM 1.7 en el borde oriental de la ciudad definido por el río Pamplonita y el puente fronterizo en el paso sobre el río Táchira en la vía hacia la población venezolana de San Antonio. Integrada por siete estaciones, esta línea permitió una ruta comercial alterna hacia Venezuela que benefició principalmente a los pobladores de Ureña y Villa del Rosario.

El presente documento, desarrollado por quien esto escribe conjuntamente con la estudiante Alejandra Carrillo Calderón, se centra en las acciones urbano-arquitectónicas causadas por el funcionamiento de la *Línea de Frontera* que conllevan a la posterior definición en 1979 del Área Metropolitana de Cúcuta – AMC, especialmente en el corredor de movilidad hacia Villa del Rosario. Se destacan los siguientes aportes en las escalas de análisis territorial, urbano y arquitectónico:

1. En una escala de análisis macro, se presenta la cartografía de análisis del proceso de poblamiento y ocupación territorial¹ correspondiente al espacio geo-histórico ocupado por los actuales departamentos de Santander y Norte de Santander. Este material cartográfico se acompaña con el afinamiento de las respectivas tablas fundacionales desglosadas en los momentos de poblamiento que el historiador Silvano Pabón Villamizar define como *Momento de las Ciudades* (siglo XVI), *Momento de los Pueblos de Indios* (siglo XVII), *Momento de las Parroquias o Nuevos Curatos* (siglo XVIII), *Momento de los Pueblos del Café* (siglo XIX) y *Momento de los cambios vocacionales* (siglo XX). Se destaca el aporte del material cartográfico inédito con las ubicaciones de los asentamientos directamente relacionados con la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, que permitiría relacionar el siglo XIX no solamente como la dinámica histórica a nivel nacional de los *Pueblos del Café*, sino también a nivel regional de los *Pueblos del Ferrocarril*.
2. En una escala de análisis meso, se presentan aquí las cartografías urbanas de análisis de la evolución histórica del tejido urbano en el área de influencia de la *Línea de Frontera*, según cuatro momentos respaldados por material documental: en primera instancia, el funcionamiento del ferrocarril en 1937, registrado por las líneas de vuelo de la Concesión Barco, en donde se esboza tímidamente la presencia de las estaciones de Boconó y Lomitas rodeadas por vacíos poblacionales y haciendas; en segundo lugar, un mosaico de las planchas de la *Base Cartográfica Nacional* del IGAC en escala 1:25.000 que coinciden con los años de 1962-1963, evidenciando el abandono del *buffer* de la *Línea de Frontera*, y su reemplazo por el transporte de automotores (además del proceso de compactación de la traza urbana). El *Código de Urbanismo de Cúcuta* de 1975, complementado por planimetrías contemporáneas, permite evidenciar la expansión del área urbana y el perfilamiento de la conurbación de los centros poblados anteriores al ferrocarril con los asentamientos impulsados por la presencia de las estaciones ferroviarias ya en desuso.

¹ En la elaboración de este material se partió de una base cartográfica de ESRI con la distribución actual de los centros poblados en el área de estudio y se redibujó en Photoshop, por tanto el resultado final no está completamente georeferenciado en el formato de Arcgis.

Finalmente, mediante imágenes satelitales actuales se evidencia la expansión del suelo urbano en los vacíos intermedios a las estaciones demolidas de la *Línea de Frontera*.

3. Como complemento de lo anterior, se comparan zonas de muestreo de 3 x 3 km. para cada una de las ubicaciones detectadas de las siete estaciones que conformaron la *Línea de Frontera*, en el momento de 1937 y el actual. Este apartado constituye uno de los principales aportes en este avance de la investigación, en tanto argumenta la presencia de las infraestructuras de la CFC en su momento final de funcionamiento, siendo un material inédito que no se ha abordado en publicaciones anteriores.
4. En una escala de análisis micro, se analiza la lógica de emplazamiento de las estaciones, el complejo técnico que las rodea (carrileras, desvíos y equipamientos ferroviarios); conjuntamente con la recreación de aquellas estaciones de las que se conservan los registros fotográficos que permiten formular las hipótesis de evolución de estos Bienes de Interés Cultural ya desaparecidos. Al igual que en el apartado anterior, aquí se presenta la reconstrucción digital de las estaciones registradas en fotografías de época² y en las aerofotografías de 1937; se complementa con las hipótesis de evolución de las edificaciones y un análisis comparativo de las tipologías arquitectónicas.

Esta monografía de trabajo de grado en la modalidad de investigación constituye un avance del proyecto formulado a largo plazo, titulado *La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1876 – 1951): Historia urbana y ordenamiento territorial*, iniciado en el segundo semestre de 2014 con estudiantes de Arquitectura adscritos al semillero de investigación *EUPALINOS* del grupo *URBANIA*.

² Se aclara que se ha encontrado material de época para las estaciones de Rosetal, Pamplonita y Villa del Rosario; para las cuatro restantes solamente se dispone de su registro en las aerofotografías de 1937, por tanto no se puede hacer una reconstrucción minuciosa de las mismas.

Este documento aborda desde la perspectiva de la *historia urbana* el análisis del proceso de antropización asociado directamente con el Ferrocarril de Cúcuta en el área de estudio abarcado por la *Línea de Frontera*. A diferencia de un proyecto urbano-arquitectónico tradicional, tal como se ha enfocado en el programa de Arquitectura, del que se espera la iniciativa del estudiante desde la formulación de la propuesta hasta el desarrollo de la misma; aquí los estudiantes de trabajo de grado se adscriben a un proyecto de investigación a largo plazo y de gran cobertura temática como es el caso del Ferrocarril de Cúcuta; por tanto los resultados no son definitivos y corresponden a una construcción tanto colectiva como progresiva del saber histórico regional.

Msc. Arq. Alirio Rangel Wilches

Profesor asistente – Programa de Arquitectura

Pamplona, marzo de 2019

CAPÍTULO I

CONCEPTULIZACION PRELIMINAR

Presentación de la Problemática

El Área Metropolitana de Cúcuta se constituyó a partir del decreto ley 3104 del 14 de diciembre de 1979, basándose en el Código de Urbanismo de 1975. Esta determinación refleja una dinámica de comercio y movilidad que se inicia en el siglo XIX con la modernización de la red de caminos de herradura y el trazado de las líneas del Ferrocarril (que incluyen la operación del sistema de tranvía urbano); posteriormente en el siglo XX aparecen otros sistemas de movilidad como los aeropuertos en los Patios, San Luis y Cazadero (actual ubicación del aeropuerto Camilo Daza). Por lo tanto, es necesario destacar cuál es el papel histórico del Ferrocarril y otros sistemas modernos de transporte en el proceso de constitución del Área Metropolitana de la capital del Departamento de Norte de Santander.

Formulación del Problema

¿Cuáles son los elementos que estructuran el territorio en el área de influencia histórica de la *Línea de Frontera* de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta - CFC?, ¿cómo y por qué se ha transformado el territorio en el periodo comprendido entre la construcción de la *Línea de Frontera* y la consolidación del Área Metropolitana de Cúcuta?

Preguntas Problematizadoras.

¿Cuál es el impacto de la *Línea de Frontera* de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en el posterior desarrollo del Área Metropolitana de Cúcuta?

¿Cuál ha sido su relación con el aumento y densificación del tejido urbano de los centros poblados que conforman el Área Metropolitana de Cúcuta (AMC) comprendiendo directamente

los sectores de San Luis, Escobal , Boconó, Lomitas, Villa del Rosario y La Parada, e indirectamente Los Patios, Los Vados y El Zulia?

Objetivos

Objetivo General.

Identificar de manera cuantitativa y cualitativa las transformaciones históricas en el territorio y el desarrollo urbano del AMC relacionadas con el corredor vial de la *Línea de Frontera* de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta - CFC.

Objetivos Específicos.

- Representar cartográficamente la evolución histórica del tejido urbano del Área Metropolitana de Cúcuta – AMC en los momentos de 1937, 1963 y 2012.
- Identificar los hechos técnicos urbanos y arquitectónicos aportados por la *Línea de Frontera* y el *Tranvía Urbano* desde 1888 hasta 1941.
- Analizar las unidades de paisaje y los usos del suelo según los momentos de transformación determinados en el transcurso de la investigación.
- Reconstruir digitalmente las edificaciones e infraestructuras de la CFC, según disponibilidad de las fuentes documentales.

Nociones Teóricas y Conceptuales

La investigación se enmarca dentro de la escuela de *Historia Urbana*, entendida como el análisis histórico del proceso civilizatorio que se desarrolla en diferentes escalas de apropiación, en particular en las sociedades que se agrupan en redes urbanas:

- **Territorial**, a partir del análisis del proceso de antropización de territorios naturales y la densificación de los nodos regionales de la red urbana en la zona centro-oriente de Colombia; la lógica de poblamiento y ocupación territorial, la identificación de los elementos que estructuran el territorio; las transformaciones en las unidades de paisaje.
- **Urbana**, mediante el análisis morfológico de los centros poblados en función de la presencia de los complejos ferroviarios; la incidencia de las estaciones del ferrocarril en el crecimiento de los centros poblados pre-existentes (o el impulso de la urbanización de antiguos vacíos poblacionales); la evolución histórica del tejido urbano.
- **Arquitectónica**, con la lógica de emplazamiento de los complejos ferroviarios, la comparación tipológica de las estaciones y la caracterización de las mismas.
- **Complejo técnico**, visible a través de los logros constructivos característicos del ferrocarril, la apropiación de tecnologías del capitalismo industrial y su complementación con tecnologías tradicionales.

Se destaca de la corriente de la *Historia Urbana* su interés por el análisis de los procesos de construcción del territorio y la ciudad, procesos que no necesariamente responden al ejercicio profesional del urbanismo y la planificación territorial; también por apartarse de los análisis exclusivamente morfológicos de las “buenas” prácticas de la arquitectura y el urbanismo. En especial en el enfoque norteamericano, tal como lo describe Germán Mejía Pavony:

... la escuela ecologista de la Historia Urbana norteamericana basó su explicación de los modos dominantes de urbanización, de la forma como emergió del pasado y de su posible arreglo futuro, con base en el análisis conjunto

de las siguientes cuatro variables: población, tecnología, ordenamiento social y medio ambiente. Es claro que para él, la Historia Urbana no es la historia de las ciudades, sino la del proceso de urbanización.

Mejía Pavony, 1999:28.

En especial, aquí se tendrán en cuenta para el análisis de la evolución histórica de la ciudad de Cúcuta, los *modos dominantes de urbanización*, la evidencia de su origen en la traza urbana, la función de las tecnologías de transporte y su afectación en el medio ambiente. El componente poblacional, desde la perspectiva estadística no se abordó dada la inexactitud de las fuentes, sumada a la mezcla de población urbana y rural en los corregimientos y zonas rurales del municipio de Cúcuta.

ANÁLISIS DEL CONTEXTO

Antecedentes históricos: El proceso de poblamiento y la ocupación del territorio

Con el fin de contextualizar las dinámicas poblacionales y económicas que conducen a la existencia de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta – CFC, se creó una base cartográfica diferenciando las fundaciones que constituyen las redes urbanas en la región histórica del “Gran Santander”. Inicialmente se trabajó un área mayor que cubre los departamentos actuales de Santander y Norte de Santander, agregando las redes urbanas próximas de los departamentos de Bolívar, Magdalena, Cundinamarca y Boyacá, así como las poblaciones venezolanas en las cercanías de la frontera.

A partir de esta cartografía general se pueden obtener los zooms necesarios para representar los cambios en la red urbana de las provincias de Cúcuta, Pamplona y Ocaña, material que se continuará en otro momento de la investigación principal. El principal logro de esta etapa es la identificación de los centros poblados que finalmente integraron el momento de los *Pueblos del Ferrocarril*, productos que deben ser continuados con la representación de los cambios político-administrativos y la red caminera.

Los criterios para delimitar los cinco momentos del poblamiento (mencionados en la introducción) provienen de la propuesta del historiador Silvano Pabón Villamizar formulada inicialmente para el caso de la Provincia de Pamplona, a la que se ha añadido para el siglo XIX el término de *Pueblos del Ferrocarril* como evidencia de la información registrada a la fecha (material que no ha sido considerado en investigaciones anteriores y que tampoco está completamente mencionado en la cartografía analítica de la historia del ferrocarril).

El siglo XVI: *Momento de las Ciudades*

En la escala regional se inicia el proceso de poblamiento con las fundaciones tempranas de Vélez, Pamplona y Salazar de las Palmas, cerrando el ciclo con Ocaña. En las inmediaciones se destaca la fundación de Santa Fé de Bogotá y Tunja; la jurisdicción venezolana se posiciona con las fundaciones de Mérida, San Cristóbal y Maracaibo.

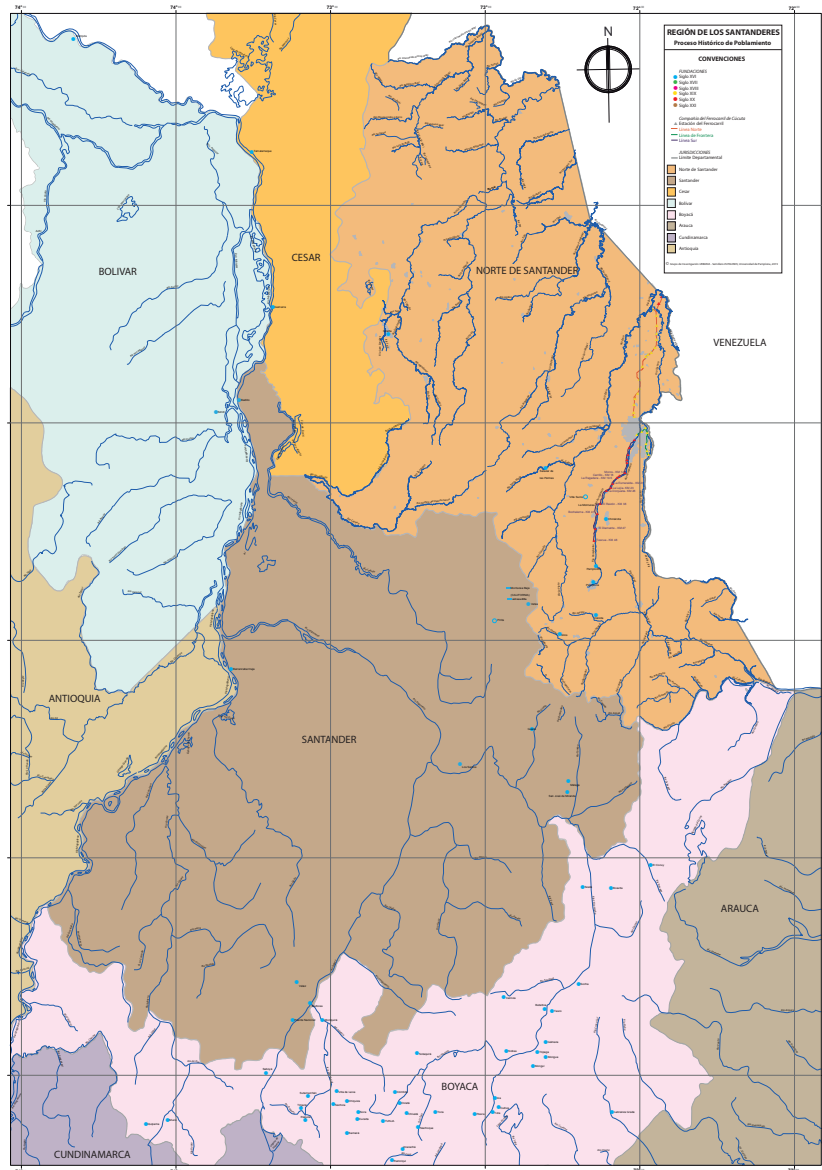


Ilustración N° 2: Fundaciones del siglo XVI – *Momento de las Ciudades*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. © Semillero de investigación EUPALINOS, 2019; a partir de SIGOT & ESRI.

Los nodos predominantes de la red urbana siguen siendo Pamplona, Salazar y Ocaña, complementados por los primeros intentos de fundación de puertos fluviales eficientes sobre los ríos Zulia y Táchira para incrementar la movilidad en la ruta hacia Mérida y Maracaibo.



Ilustración N° 5: Red urbana regional. Fundaciones del siglo XVII – *Momento de los Pueblos de Indios*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. © Semillero de investigación EUPALINOS, 2019; a partir de SIGOT & ESRI.

El siglo XVIII: Momento de las Parroquias o Nuevos Curatos

Las economías agrarias del trigo, cacao, caña de azúcar y la ganadería impulsan el crecimiento poblacional hacia el interior del circuito pre-establecido de los nodos de Pamplona, Ocaña y Salazar, contando con una mayor circulación hacia Venezuela por las diferentes variantes de la *Ruta del Lago*.

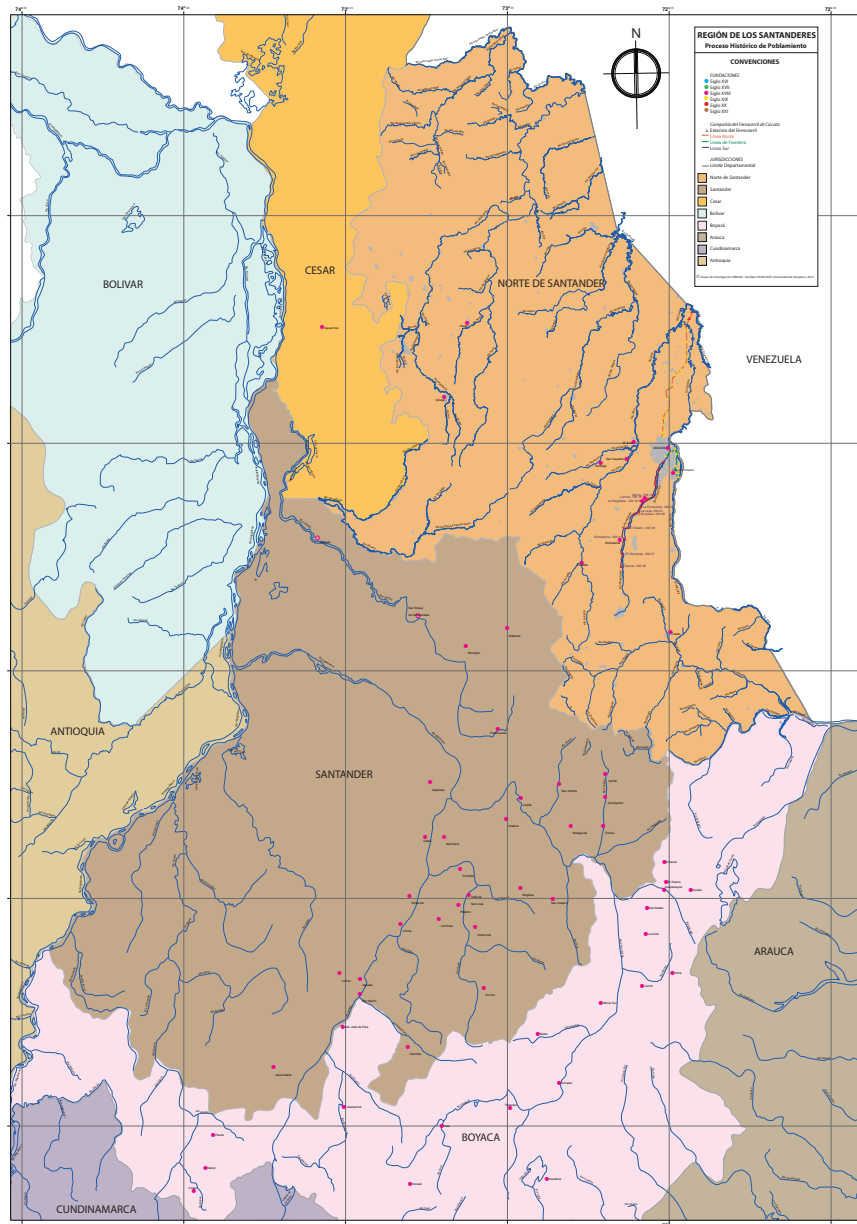


Ilustración N° 6: Fundaciones del siglo XVIII – *Momento de las Parroquias o Nuevos Curatos*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. © Semillero de investigación EUPALINOS, 2019; a partir de SIGOT & ESRI.

El siglo XIX: *Momento de los Pueblos del Café / Pueblos del Ferrocarril*

Siendo el principal interés de este estudio, la cartografía evidencia la apertura de fronteras agrícolas en el Bajo Catatumbo, a la vez que se densifican los antiguos vacíos poblacionales entre Cúcuta y el ya establecido puerto fluvial del Zulia, conocido primero como San Buenaventura (renombrado Puerto Villamizar en 1876 con el inicio de la construcción de la *Línea Norte* de la CFC).

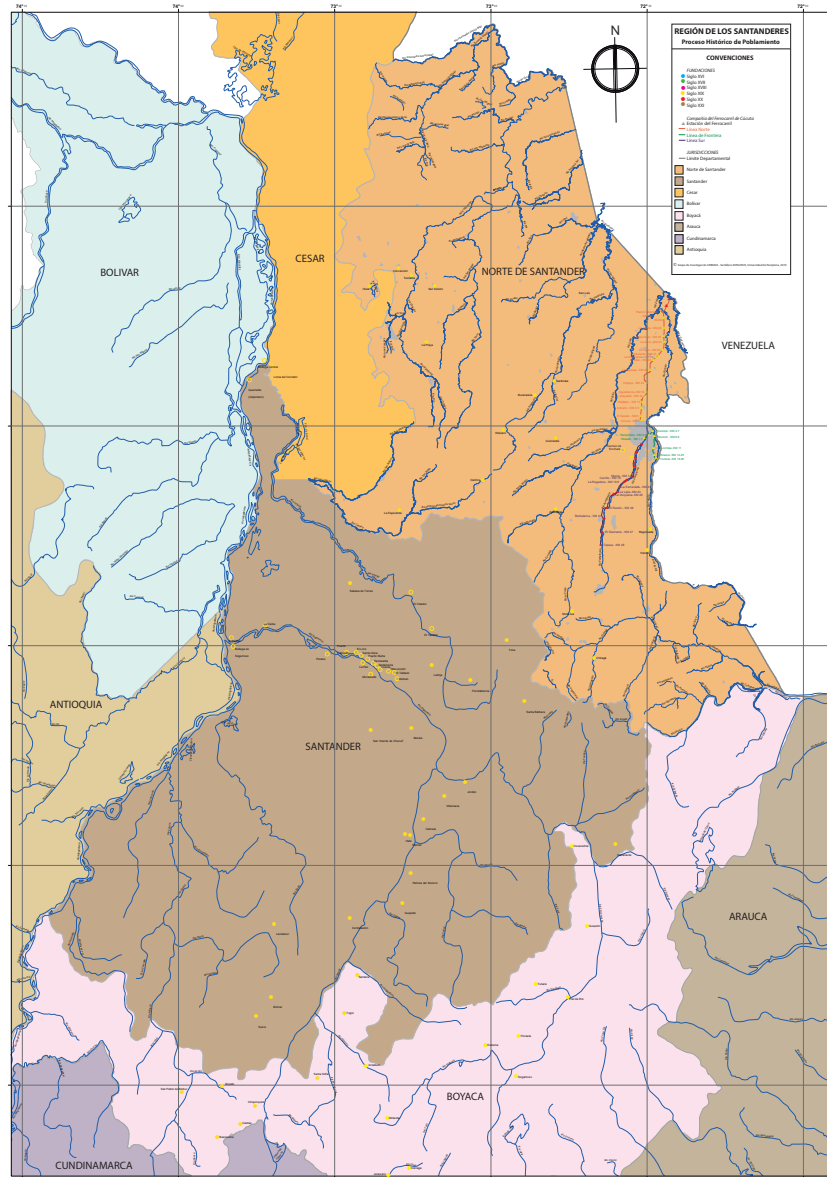


Ilustración N° 8: Fundaciones del siglo XIX – *Momento de los Pueblos del Café / Pueblos del Ferrocarril*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. © Semillero de investigación EUPALINOS, 2019; a partir de SIGOT & ESRI.

El siglo XIX representa la inversión de la jerarquía de la red urbana, con la consolidación de Cúcuta como nodo principal, el nodo de Pamplona pasa a un segundo plano, el nodo de Ocaña se densifica sin entrar en los dominios de Cúcuta. Este periodo justificaría un estudio detallado del proceso de poblamiento paralelo al trazado de las tres líneas de la CFC.

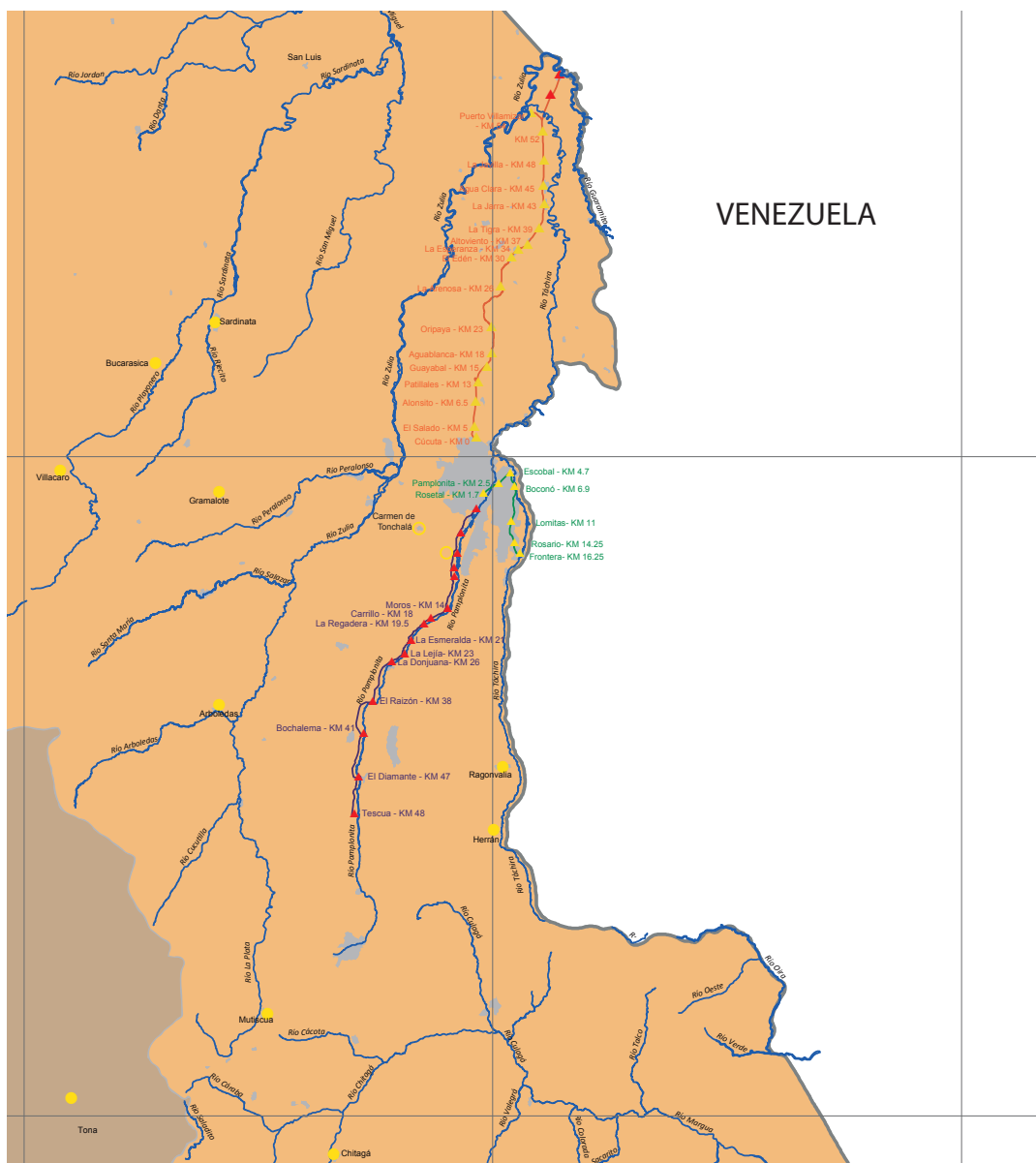


Ilustración N° 9: Red urbana regional. Fundaciones del siglo XIX – *Momento de los Pueblos del Café / Pueblos del Ferrocarril*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. © Semillero de investigación EUPALINOS, 2019; a partir de SIGOT & ESRI.

MARCO CONTEXTUAL

Delimitación histórica de la investigación

En esta fase del proyecto de investigación *La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1876 – 1951): Historia urbana y ordenamiento territorial* se contemplan únicamente los hechos urbano-arquitectónicos y los procesos de transformación del territorio que giran alrededor del trazado de la *Línea de Frontera*. Estos hechos inician con la entrada oficial en servicio de la *Línea Norte* de la CFC en 1888, línea que conectaba la estación terminal de Puerto Villamizar, al norte del actual municipio de Cúcuta, con la *Estación Cúcuta o Central* que marcaba el kilómetro cero del sistema; continúan con el tendido progresivo de las cinco líneas del *Tranvía Urbano* y termina con la construcción de la *Línea de Frontera* que se inicia el 30 de Noviembre de 1894 hasta su inauguración el 18 de Julio de 1898. El sistema operó hasta el 18 de Abril de 1933 con la adquisición de la *Línea de Frontera* por el Gobierno Nacional para su cierre (Checa, 1997:197), continuando con el desmonte de los rieles del tranvía el 26 de Noviembre de 1941 y la liquidación definitiva de la empresa el 25 de Diciembre de 1958.

Considerando la extensión en tiempo y territorio de la historia de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, se excluyen aquí los componentes de la *Línea Norte* (establecida entre 1876 y 1951)³ y la *Línea Sur* (1922 – 1936).

³ Realizada en 2016 por estudiantes de trabajo de grado vinculados al Semillero de Investigación EUPALINOS.

Metodología de la investigación

Escala de análisis territorial:

1. Delimitación del área general de estudio para el análisis de los ecosistemas actuales.
2. Delimitación del área particular o específica de estudio.
3. Análisis de las unidades de paisaje actuales.
4. Construcción del mosaico cartográfico a partir de aerofotografías de 1937 con su correspondiente recomposición fotogramétrica.
5. Redibujado de los centros poblados y elementos estructurantes del territorio para su cuantificación en los momentos de 1937, 1963 y actual.
6. Identificación de los *cuadros de muestreo* en las ubicaciones de las estaciones de la *Línea de Frontera*.
7. Construcción del mosaico cartográfico a partir de planchas de la *Base Cartográfica Nacional* del IGAC en escala 1:25.000 para los años de 1962 – 1963.
8. Edición del material cartográfico para el área parcial de estudio según el *Código de Urbanismo de Cúcuta* de 1975.
9. Síntesis comparativa de las áreas de estudio en los momentos identificados.

Escala de análisis urbano:

Una vez obtenida la información cartográfica y las evidencias fotográficas, se realizaron *zooms* de los centros poblados o lugares en donde se deduce que existen estaciones de la CFC.

1. Ampliación en escala de la traza urbana para los centros poblados del área de estudio según disponibilidad de las fuentes documentales, proceso viable para los momentos de 1937, 1963 y actual. Se podría realizar parcialmente para Cúcuta, San Luis y Los Patios según referencias de 1975.
2. Recorte y ampliación de los *cuadros de muestreo* para cada una de los emplazamientos de las siete estaciones de la *Línea de Frontera* en los momentos de 1937, 1963, 1975 y 2016 - 2018.
3. Redibujado en detalle de los trazados de carrileras, apartaderos y plantas de las edificaciones en las estaciones de la *Línea de Frontera* de las que se tenga evidencia (exceptuando la *Estación de Frontera* que no aparece registrada en las líneas de vuelo que pasan por el sector).
4. Comprobación de áreas y medidas según fuentes documentales.
5. Verificación de la localización de las estaciones sobre el recorte o muestreo actual, con el fin de localizar los predios actuales derivados del trazado de la *Línea de Frontera*.
6. Elaboración de modelos tridimensionales que permitan comprender la *Lógica de emplazamiento* de las estaciones.

Escala de análisis arquitectónico:

1. Formulación de la subdivisión interna de las edificaciones a partir de fuentes documentales y/o fotografías de época.
2. Levantamiento básico de alturas y formulación de cortes longitudinales y transversales (según disponibilidad del material consultado).
3. Levantamiento tridimensional de las edificaciones.
4. Comprobación de medidas y proporciones a partir de fotografías de época (replicando el ángulo o punto de vista de las fotografías de referencia).
5. Renderizado de los modelos 3D en ángulos diferentes a los ya conocidos para complementar su análisis.
6. Comparación tipológica de las estaciones que integraron la *Línea de Frontera*.
7. Formulación de la *Hipótesis de evolución* de aquellas estaciones que cuenten con la información necesaria.

Ubicación geográfica y generalidades ambientales: Descripción fisiográfica del corredor de movilidad – *Línea de Frontera*

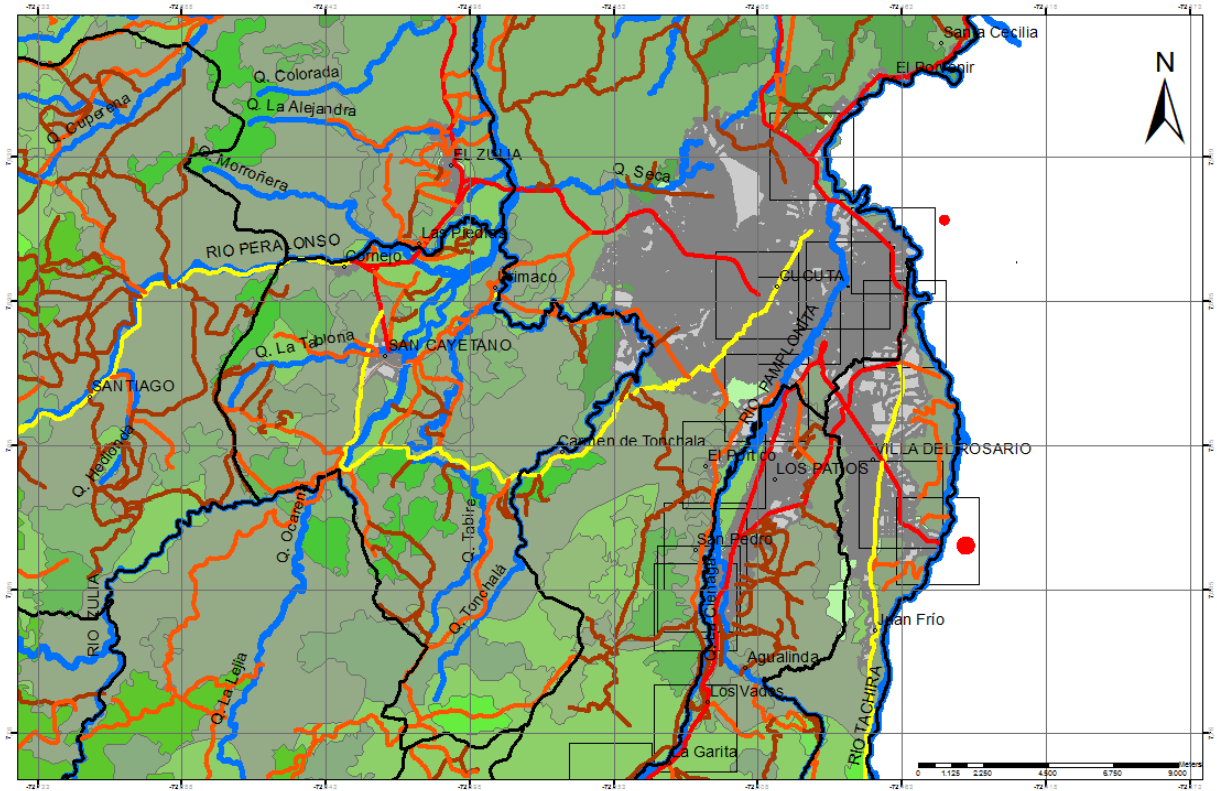


Ilustración N° 10: Mapa de ecosistemas para el área de estudio con cuadros de muestreo correspondientes a la localización de las estaciones. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de SIGOT, IGAC, 2007.

Los ecosistemas vigentes para el área de estudio están estructurados longitudinalmente por los ríos Zulia en su costado occidental, el Pamplonita que lo atraviesa en su zona central -complementado por un sistema de caños y drenajes, limitando finalmente por el oriente con el río Táchira. Actualmente la vocación del suelo es principalmente urbana con mosaicos de cultivos en la periferia y algunas zonas rocosas asociadas con tierras desnudas o degradadas; la mayor parte del área de estudio está fuertemente afectada por la expansión del Área Metropolitana de Cúcuta.

Predominan los siguientes ecosistemas: Pastos, Arbustales y Áreas agrícolas heterogéneas del **orobioma azonal de Cúcuta**, junto con el tejido urbano continuo y discontinuo. En menor grado aparecen los Pastos, Herbazales y Áreas mayormente alteradas del **orobioma bajo de los Andes** (según la clasificación del SIGOT).

Inicialmente se definió un perímetro que cubre los centros poblados de El Zulia, San Cayetano y Carmen de Tonchalá hacia el occidente (en sentido norte – sur); hacia el oriente los centros poblados venezolanos de Ureña y San Antonio del Táchira. Posteriormente se realizó un zoom del área inicial para centrarse en las evidencias de la *Línea de Frontera* en la red urbana integrada por los asentamientos de Cúcuta sobre la margen izquierda del río Pamplonita y sobre la margen derecha San Luis, Escobal, Boconó, Lomitas, Villa del Rosario y La Parada. Adicionalmente se incluyen los asentamientos de Los Patios y Los Vados, también sobre la margen izquierda, hacia el sur de Cúcuta.

Elementos estructurantes del área de estudio

El área de estudio se delimita en la zona central Valle de San José de Cúcuta, en la unión de los ríos Táchira (occidente) y Pamplonita. Las estribaciones o declive final de la Cordillera Oriental que conforman el valle del río Pamplonita, dividen las áreas ocupadas por asentamientos; igual situación ocurre en la margen derecha del río Táchira, hasta su desembocadura en el Pamplonita, al norte de Cúcuta. La zona de acción de la *Línea de Frontera* se implanta en este valle, siendo la Loma de San Luis el principal accidente orográfico y en segundo lugar la loma o cerro sin nombre definido que separa el emplazamiento de Villa del Rosario del valle del Pamplonita; por último, las estribaciones de la Serranía de Mérida cierran el área hacia el oriente.

Los principales accidentes orográficos son lomas o cerros de baja altura (la mayoría de ellos no se mencionan en la toponimia de la cartografía del IGAC). De otro lado, los principales accidentes hídricos son los ríos Táchira y Pamplonita que corren en sentido longitudinal (Norte – Sur), contando con caños, quebradas y drenajes que corren en sentido transversal. Estos serán los principales retos geográficos que la *Línea de Frontera* enfrentó.

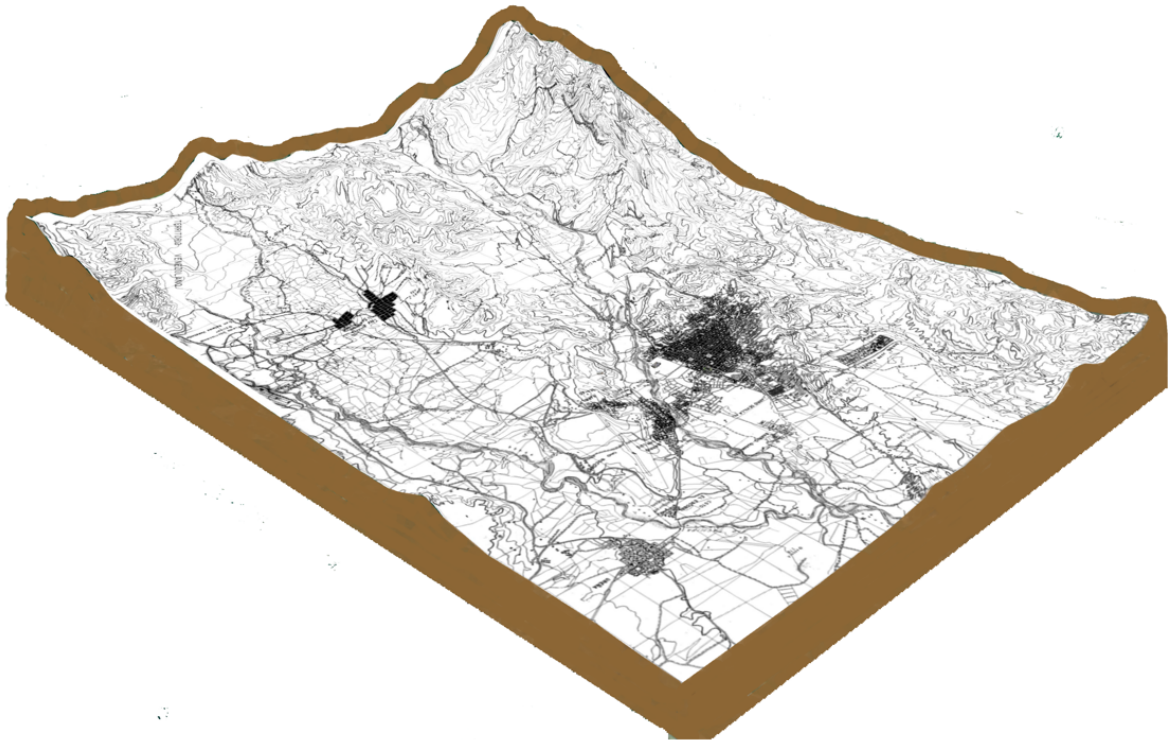


Ilustración N° 11: Modelo digital del área de estudio en 1963. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional*, 1962 – 1963.

El área de estudio en 1937

Los vuelos de exploración contratados por el Gobierno Nacional para la *Concesión Barco* en 1937 con motivo de la explotación de zonas petroleras en la región del Catatumbo permiten identificar las siguientes evidencias:

- El estado del territorio con sus coberturas vegetales.
- El proceso de urbanización en el momento de expansión del área urbana Cúcuta.
- La extensión de la “mancha urbana” de los centros poblados previos a la creación del sistema ferroviario (Cúcuta, San Luis, Escobal, Villa del Rosario).
- El comienzo del proceso de urbanización de centros poblados iniciado en el siglo XX relacionados con dinámicas modernas del transporte: aeropuertos (casos de Los Patios y San Luis) y el ferrocarril (haciendas Boconó y Lomitas).
- La existencia de equipamientos directamente relacionados con las tres líneas de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta y el *Tranvía Urbano*, incluyendo el trazado de las carrileras en funcionamiento de las líneas *Norte, Sur y de Frontera*.
- La ubicación precisa de las estaciones de la CFC, resolviendo las dudas o contradicciones formuladas en publicaciones previas (Checa Patiño, Pabón Villamizar, Caicedo) que difieren en la localización de las edificaciones.
- La distribución en planta de las estaciones, su localización al margen de la carrilera, los sistemas complementarios de circulación de trenes y las vías secundarias o terciarias de conexión con la zona fronteriza y centros poblados no servidos directamente por la CFC.

Las fotografías aéreas obtenidas para la *Concesión Barco* en el año de 1937 que aportan la información necesaria para comprender el área de estudio en el momento de funcionamiento de las líneas de la CFC corresponden a los vuelos 71, 60 y 55. Las imágenes del vuelo 71 cubren las áreas de Cúcuta (incluyendo La Ínsula y El Salado al norte), San Luis, Escobal y parcialmente Ureña; las imágenes del vuelo 60 abarcan Boconó, Lomitas, Villa del Rosario, Juan Frío y se corta en la ruta de salida al puente internacional de San Antonio del Táchira. Finalmente, las imágenes del vuelo 55 no tienen relación directa con la *Línea de Frontera* pero alcanzan a registrar los asentamientos de Los Patios y Los Vados; se incluyeron con el fin de no dejar áreas en blanco en la cartografía (los espacios restantes se cubrieron con curvas de nivel y la proyección del río Pamplonita). Es importante resaltar que la adición de la grilla cartográfica facilitó posteriormente la localización actual de los predios del ferrocarril, previa identificación de los mismos en las imágenes de 1937.

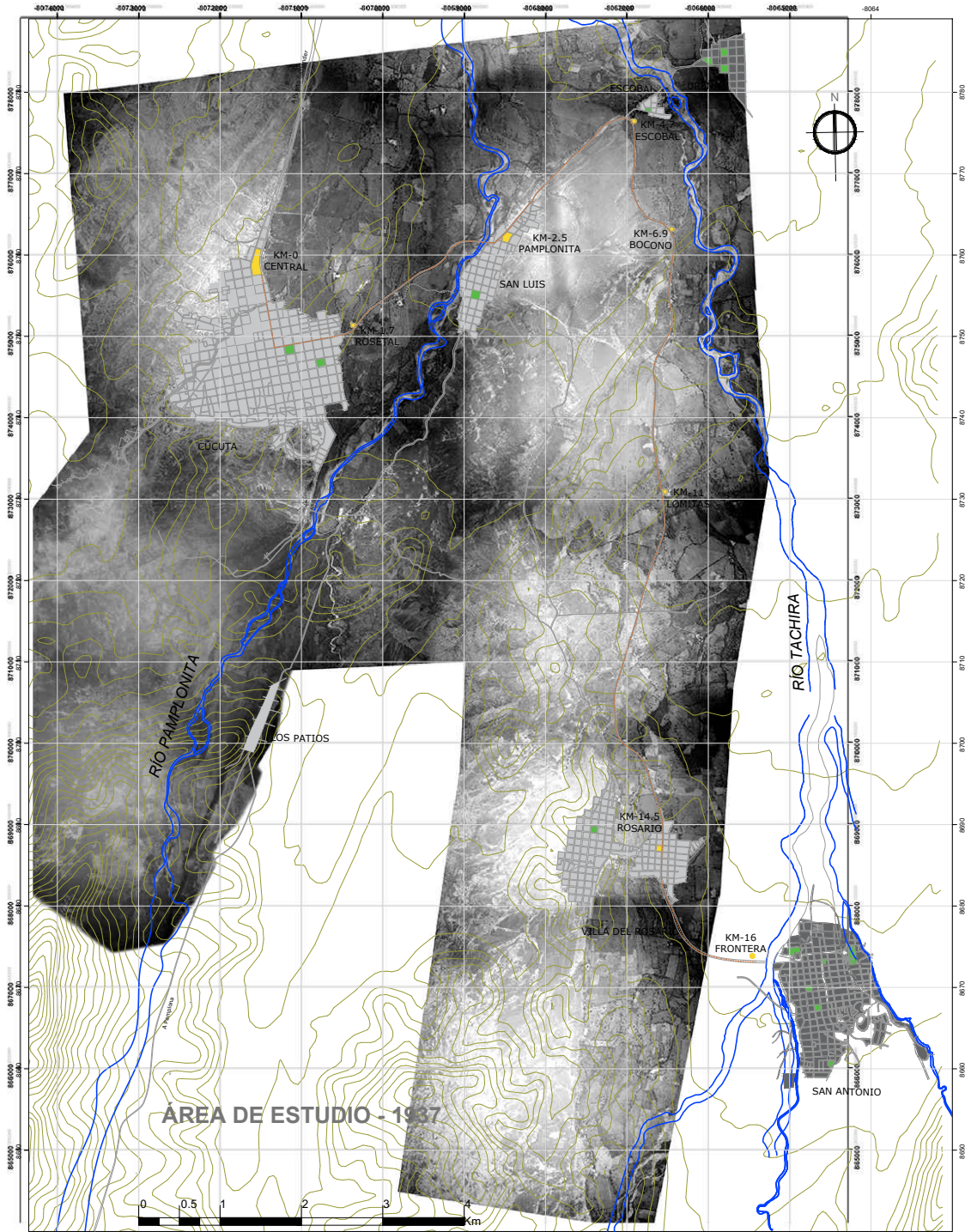


Ilustración N° 12: Mosaico de aerofotografías del área de estudio en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra; Semillero de investigación EUPALINOS, a partir de IGAC, Vuelos 55, 60 y 71 (IGAC, Concesión Barco, 1937).

Empleando el método de *teledetección* por RGB de Arcgis se pudo identificar las coberturas terrestres del área de estudio en el mosaico georreferenciado de aerofotografías de 1937⁴. El ejercicio demostró que las principales coberturas para el buffer de la *Línea de Frontera* corresponden a *tierra desnuda y degradada* y *áreas desprovistas de vegetación*, características del *Orobioma azonal de Cúcuta* en los cerros de la franja paralela al río Táchira coincidiendo parcialmente también en la zona de *El Callejón* (ubicación de la Estación *Cúcuta*); estas coberturas no serían el resultado del proceso de urbanización. Las zonas restantes corresponden a *bosques fragmentados*, *pastos arbolados* y *herbazales densos*, en franjas paralelas a los valles de los ríos Pamplonita y Táchira. También se deduce la baja ocupación poblacional en el tramo posterior al barrio San Luis y anterior a Villa del Rosario.

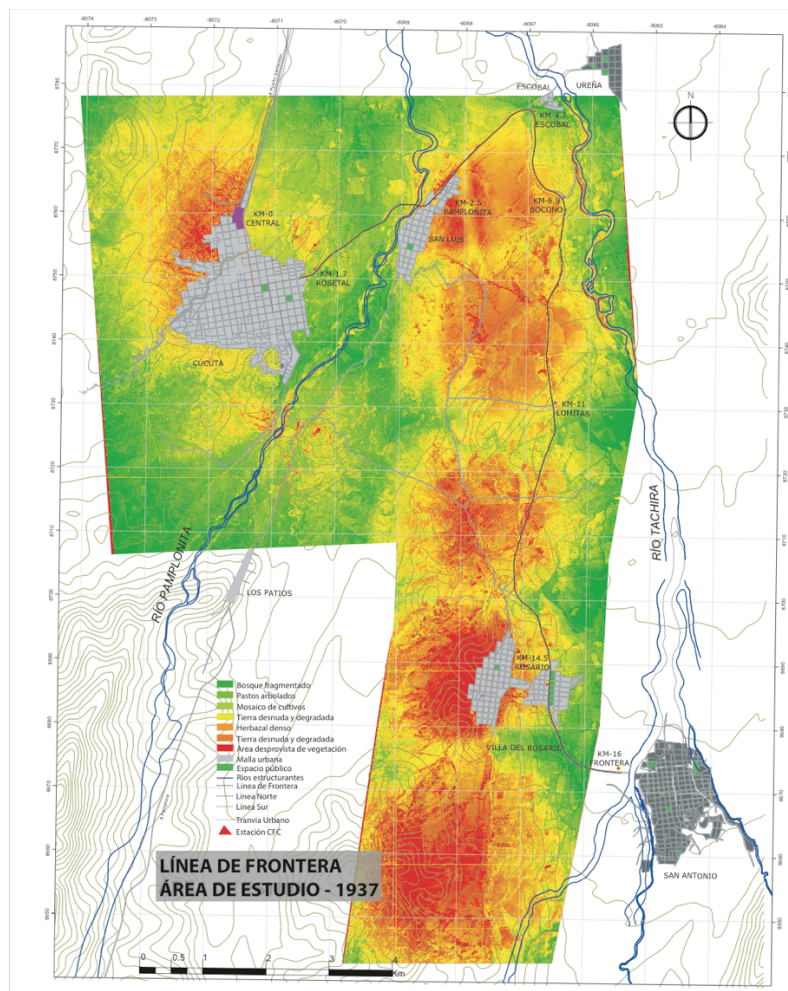


Ilustración N° 13: Análisis de unidades de paisaje del área de estudio en 1937 con el trazado de la *Línea de Frontera*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio, 2019; Semillero de investigación *EUPALINOS*; a partir de ESRI & IGAC, Vuelos 55, 60 y 71 (IGAC, *Concesión Barco*, 1937).

⁴ Se agregaron las trazas urbanas redibujadas de los centros poblados (tomadas de las mismas aerofotografías), resaltando el trazado de la *Línea de Frontera*. Los espacios vacíos por ausencia de material documental se cubrieron con curvas de nivel obtenidas de *Global Mapper*.

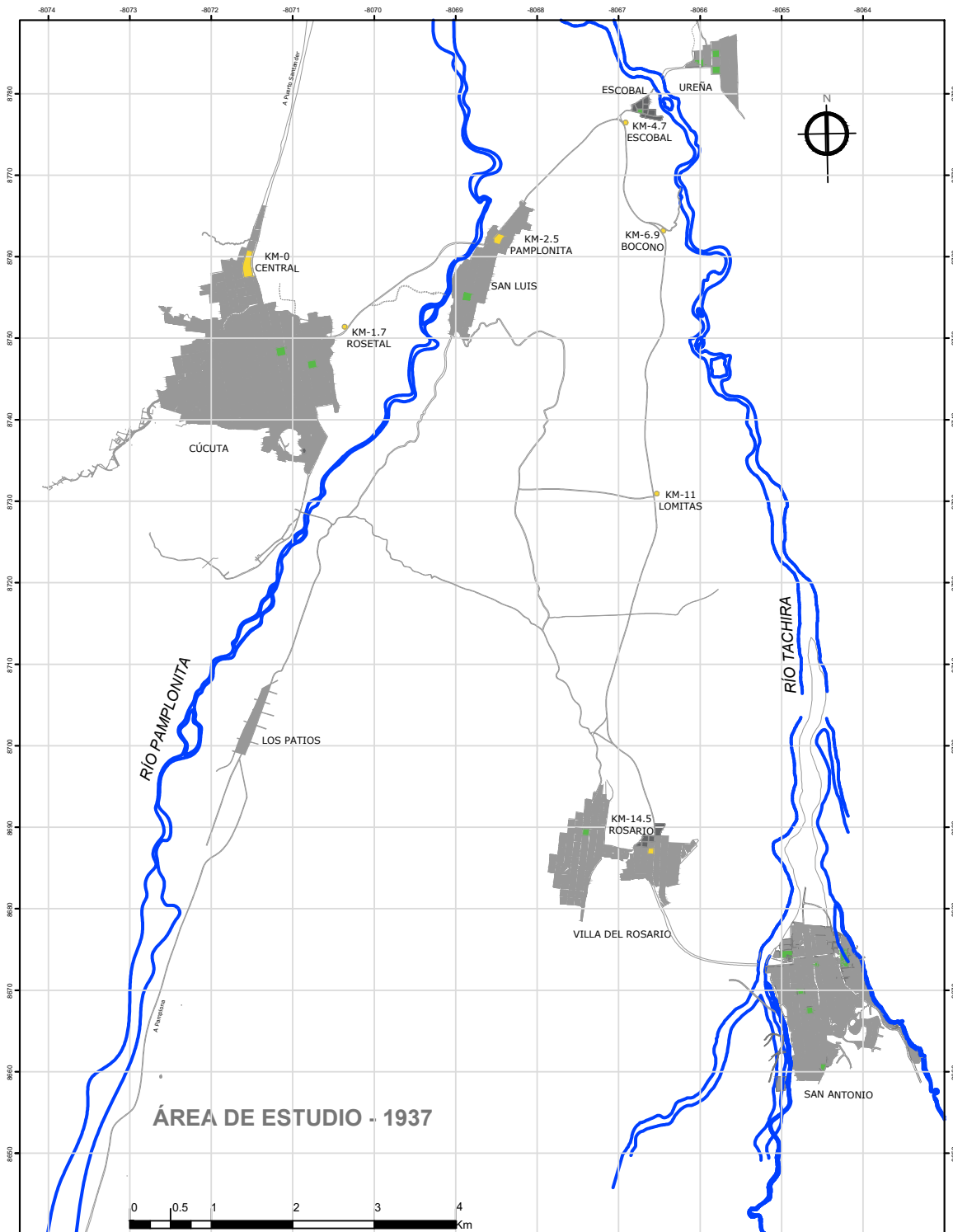


Ilustración N° 14: Cartografía base del área de estudio en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio, 2019; Semillero de investigación *EUPALINOS* a partir de IGAC, Vuelos 55, 60 y 71 (IGAC, *Concesión Barco*, 1937).

La representación tridimensional del área de estudio para el momento de 1937 evidencia mayor concentración de áreas urbanizadas en el núcleo de Cúcuta sobre la margen izquierda del río Pamplonita y en menor grado y dispersión en la margen derecha con el asentamiento de San Luis al norte, a la vez que Los Patios evidencian su desarrollo lineal de manera paralela a la vía Cúcuta – Pamplona. Sobre la margen izquierda del río Táchira se presentan dos polos de población: El Escobal en el extremo norte y Villa del Rosario (con la expansión del centro histórico) en el extremo sur. Los principales corredores de movilidad son la vía terrestre Cúcuta – Pamplona sobre la margen derecha del Pamplonita y la *Línea Sur* de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta – CFC. El corredor ferroviario de la *Línea de Frontera* bordea el accidente orográfico de la Loma de San Luis por el asentamiento de Escobal, siguiendo paralelamente el borde del río Táchira en su ruta hacia Villa del Rosario y el cruce a San Antonio del Táchira.

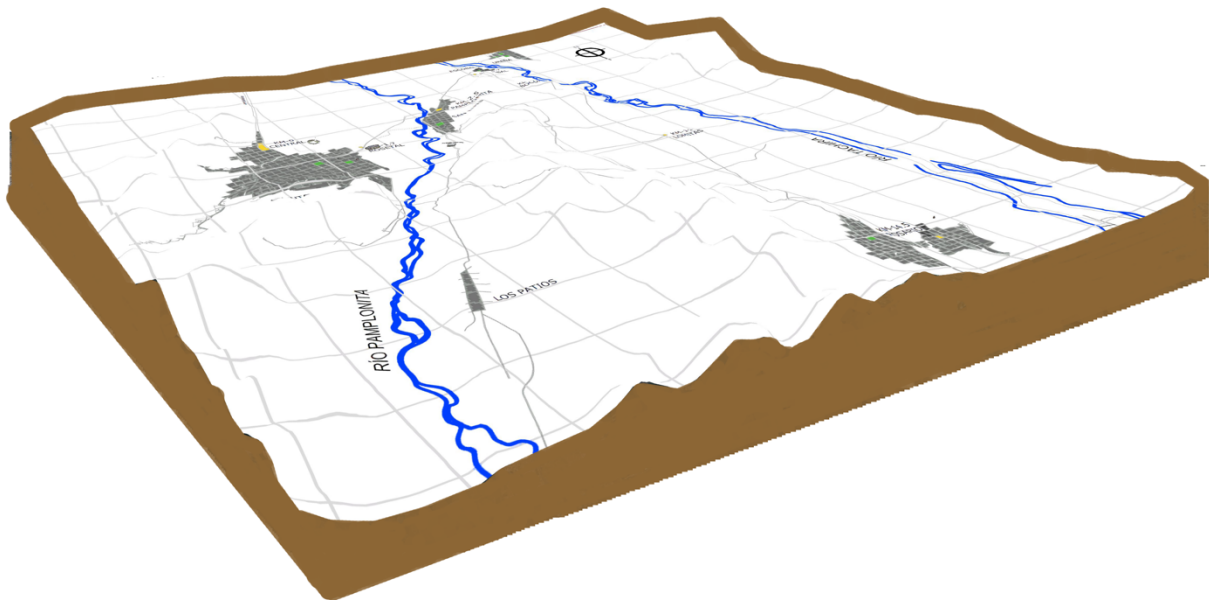


Ilustración N° 15: Modelo digital del área de estudio en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra, a partir de aerofotografías de los vuelos N° 55, 60 y 71 (IGAC, *Concesión Barco*, 1937).

Lógica de construcción de la *Línea de Frontera*

A partir de la información obtenida en las aerofotografías de 1937, se realizó el re-dibujado de la traza urbana de los centros poblados y los elementos estructurantes del territorio; también se cuantificó la extensión del área urbanizada para cada uno de los centros poblados delimitados en el área de estudio.

La inauguración de la *Estación Central* impulsó la construcción de un sistema de rieles complementarios y compatibles con la red ferroviaria para crear el sistema de transporte público conocido como el *Tranvía Urbano*, operado por la misma empresa. La expansión progresiva de las cinco líneas del tranvía se unió a la necesidad de crear una segunda línea ferroviaria para transporte de carga y pasajeros que conectara la ciudad con el puente fronterizo de San Antonio del Táchira, intención que se concretó el 17 de Abril de 1893 con la firma del contrato en las siguientes condiciones:

El Gobierno Nacional concedía privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de rieles, que partiera de cualquier punto de la ciudad de Cúcuta y fuera a terminar a orillas del río Táchira, frente a San Antonio del Táchira, Venezuela, al cual denominó "Ferrocarril de la Frontera" y lo declaró de "uso público". Checa Patiño, 1997:140.

Aprovechando el momento de prosperidad por el que pasaba la empresa al finalizar el siglo XIX, la obra se realizó en un tiempo corto de cuatro años entre el 30 de Noviembre de 1894 y el 18 de Julio de 1898. El recorrido es descrito brevemente por Raúl Checa:

La aventura partía desde el kilómetro cero en la Estación Rosetal en Cúcuta (hoy Hotel Tonchalá, esquina avenida cero con calle once) siguiendo el trazo de la hoy avenida Gran Colombia y atravesando el río Pamplonita, en el que se levantó un puente de hierro sobre pilotes de piedra, que aún se puede ver dicha estructura e imaginar la proyección de los estantillos de madera de la bancada del camino que recibía sobre su plataforma, desde allí era necesario recorrer más o menos 300 metros para arribar a la Estación Pamplonita, distante dos kilómetros y medio. Al reanudar la marcha se tropezaba con la Estación Escobal ubicada en la abcisa K4.700 (hoy Colegio Salesiano, frente a la Gallera Tropicana). Estando ahora en el valle del río Táchira se subía por la ribera izquierda – hoy carretera Boconó - para regocijarse por unos minutos del más maravilloso espectáculo de vida que mostraba la naturaleza en sus ricas y productivas fincas de café, cacao y una entre otras cosas que da la tierra. Utilizando los nombres de las fincas, las Estaciones de Boconó y Lomitas establecidas a seis kilómetros y 900 metros y 11 kilómetros respectivamente, correspondió aquel privilegio. Luego se adentraba al casco urbano de Villa del Rosario para alcanzar la estación de su mismo nombre en el kilómetro 14.250 - hoy esquina de la autopista a San Antonio con Carrera Séptima Barrio Villa Antigua – de allí la aventura del ferrocarril finalizaba en la Estación Frontera registrando 16 kilómetros y 250 metros – hoy en el mismo lote se encuentra el edificio del CENAF (Centro Nacional de Atención en Frontera).

Checa Patiño, 1997:143 – 149.

KM 1.7 – Estación *Rosetal*

Ubicada en la margen izquierda (costado norte) de la carrilera en sentido Cúcuta – Villa del Rosario, la *Estación Rosetal* marcaba el comienzo de la *Línea de Frontera* y la conexión con el *Tranvía Urbano* como prolongación de las líneas 1 y 2 que unían el Parque Santander con la *Estación Cúcuta*. Su origen se relaciona además con la construcción en 1889 del primer matadero municipal llamado *Curazao*, sobre la *Carrera de Nariño* (Carrera 10ª.). Cumplía con la función de estación satélite complementada con un retorno para las locomotoras integrado con un depósito, posiblemente construido en estructura metálica y cubierta curva de zinc (similar a la estación terminal de la *Línea Norte* de Puerto Santander); adicionalmente tenía un apartadero paralelo al andén y una rampa para el embarque de ganado. Hacia el occidente se encontraban los corrales. La carrilera de conexión hacia el Parque Santander por la *Calle de Nariño* pasaba por el frente del matadero de *Curazao*; el predio actualmente está dividido entre la ubicación de la actual Secretaría Municipal de Cultura (sitio de la estación) y el Centro Comercial Ventura (ocupando el retorno y depósito de locomotoras).

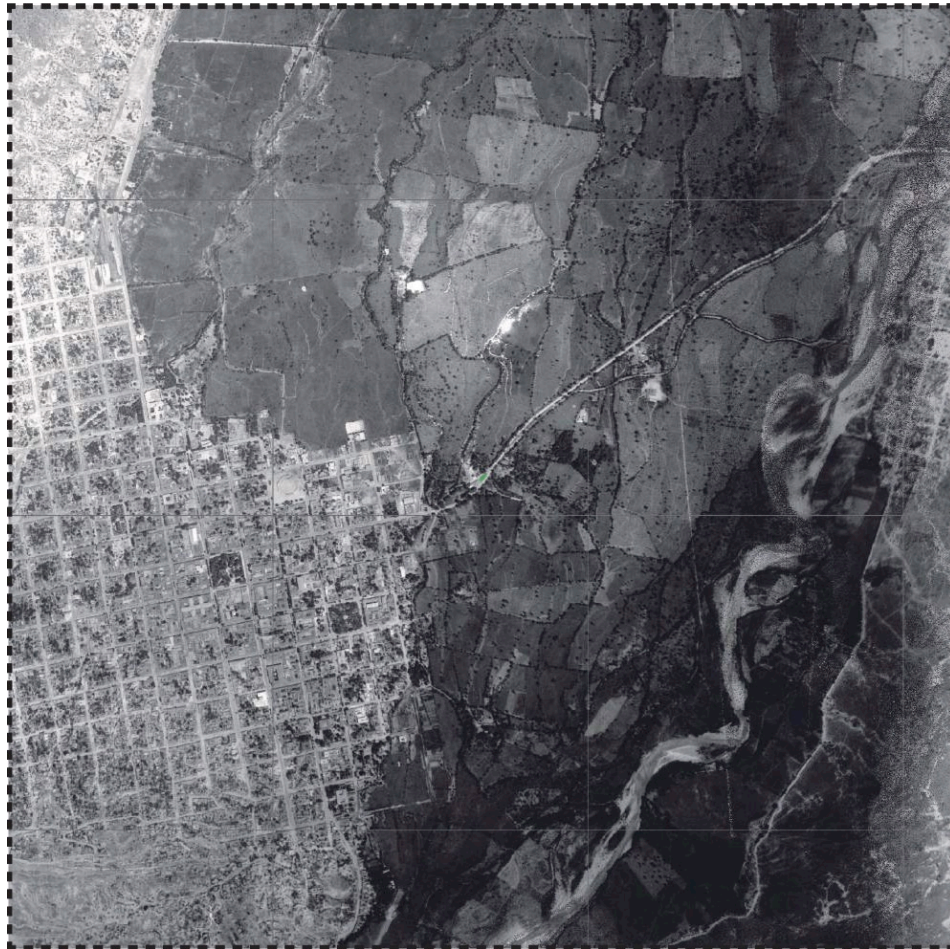


Ilustración N° 16: Localización de la Estación *Rosetal* en 1937 según cuadro de *muestreo*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

La aerofotografía demuestra que el complejo ferroviario de la Estación *Rosetal* se integraba por la edificación principal de aproximadamente 24 x 16.80 mts. con su correspondiente andén sin cubierta, un desvío o apartadero para estacionar el convoy ferroviario y un corral para ganado con su rampa complementaria de descargue, cercano al andén. Adicionalmente, la evidencia documental de 1937 indica que en costado sur de la carrilera existió un retorno para locomotoras con radios entre 92 y 96 mts., terminando un depósito con cubierta curva de zinc con dimensiones en planta de 7.40 x 36.30 mts. (con materialidad similar al depósito de la Estación *Cúcuta* y la edificación principal de la estación terminal de Puerto Santander en la *Línea Norte*); por las dimensiones detectadas en planta, posiblemente tenía capacidad para cubrir tres líneas paralelas (como se registra en el depósito sin identificar, probablemente de la estación principal de Cúcuta en el KM 0). La línea principal se integraba con el trazado del *Tranvía Urbano* en la *Calle de Nariño*, para lo cual se construyó un pequeño puente o paso de nivel sobre la *Toma de El Brazo*.

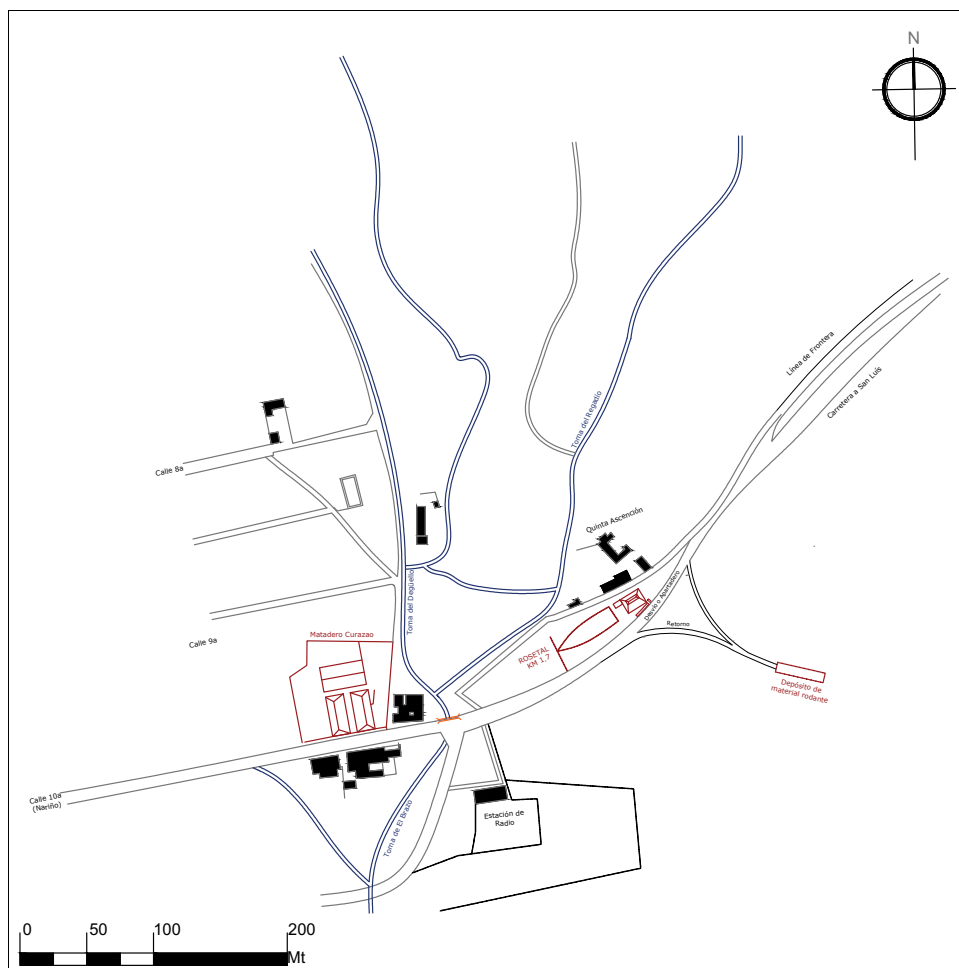


Ilustración N° 17: Planta de localización de la Estación *Rosetal* en 1937 (incluyendo la conexión con el Matadero *Curazao*). Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

Para reconstruir digitalmente el exterior de la Estación *Rosetal* se utilizaron las dos únicas fotografías de época disponibles: una en la que se aparece la fachada principal con el andén (por el costado norte de la carrilera) y el apartadero; la otra fotografía se centra en el apartadero, mostrando parcialmente la fachada oriental de la estación con la rampa para desembarcar ganado. La construcción es sencilla, con una galería abierta en la fachada principal, la taquilla, un poste para amarrar ganado en el costado occidental y el cercado para bestias en la misma ubicación. La cubierta de teja de barro es compleja por las adiciones que aparentemente se hicieron a la construcción inicial; no hay indicaciones sobre su sistema constructivo, aunque por la altura y proporciones de la cubierta central, podría haberse construido con las mismas especificaciones de la Estación *Pamplonita* (por tanto probablemente utilizó el sistema de *estantillos* de madera como sistema principal para la estructura muraria).

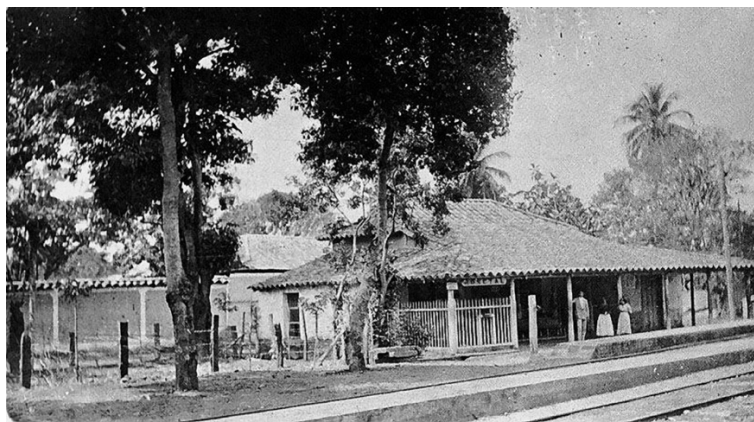


Ilustración N° 18: Fotografía de época de la Estación *Rosetal* en su fachada sur o principal (hacia 1910). Fuente: *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander* – Fondo Cámara de Comercio de Cúcuta, 2017.



Ilustración N° 19: Fotografía de época de la Estación *Rosetal* en su fachada oriental, mostrando la carrilera en dirección hacia la *Calle de Nariño*. Fuente: *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander* – Fondo Cámara de Comercio de Cúcuta, 2017.



Ilustración N° 20: Fotografía de época de la *Calle 10ª. o Calle de Nariño* en sentido oriente - occidente, con el puente del ferrocarril sobre la *Toma de El Brazo* y el *Matadero Curazao* (a la derecha). Fuente: *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander* – Fondo Cámara de Comercio de Cúcuta, 2017.

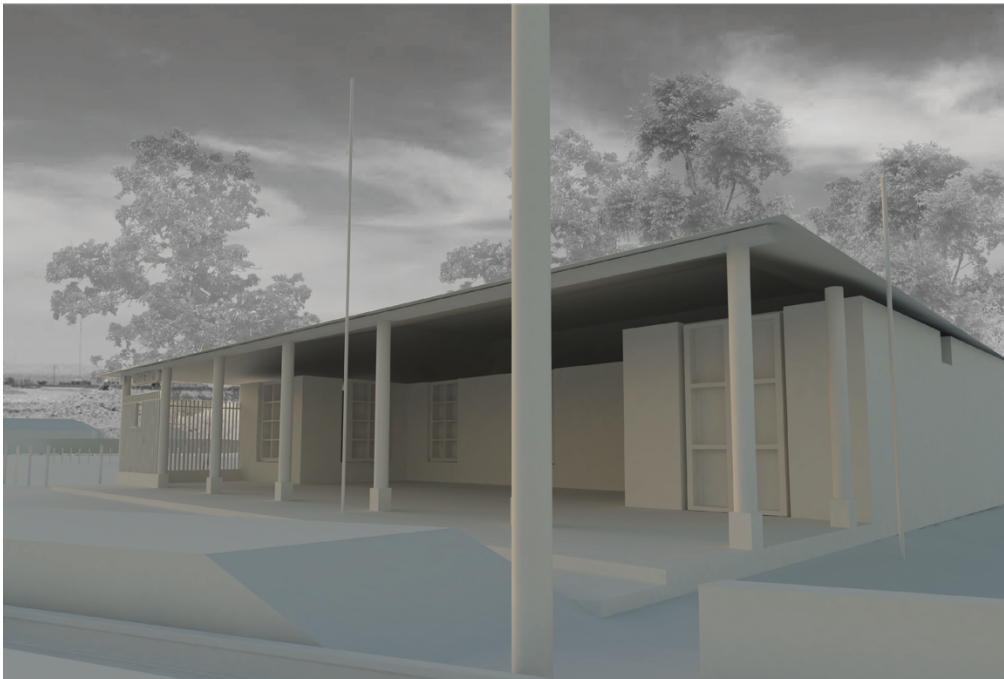


Ilustración N° 21: Reconstrucción digital de la Estación *Rosetal*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937 y fotografías de época.

KM 2.5– Estación *Pamplonita*

Ubicada sobre la margen derecha de la carrilera en sentido Cúcuta – Villa del Rosario; la *Estación Pamplonita* contaba con un apartadero de 12^º mts. de extensión, el edificio de planta longitudinal de la estación y una construcción complementaria (posiblemente un depósito y vivienda para empleados de la estación). Actualmente el predio se identifica con el número 5 – 35 de la calle 5 o Avenida Demetrio Mendoza. Su emplazamiento coincide con el entorno urbano del barrio San Luis en el borde del río Pamplonita.

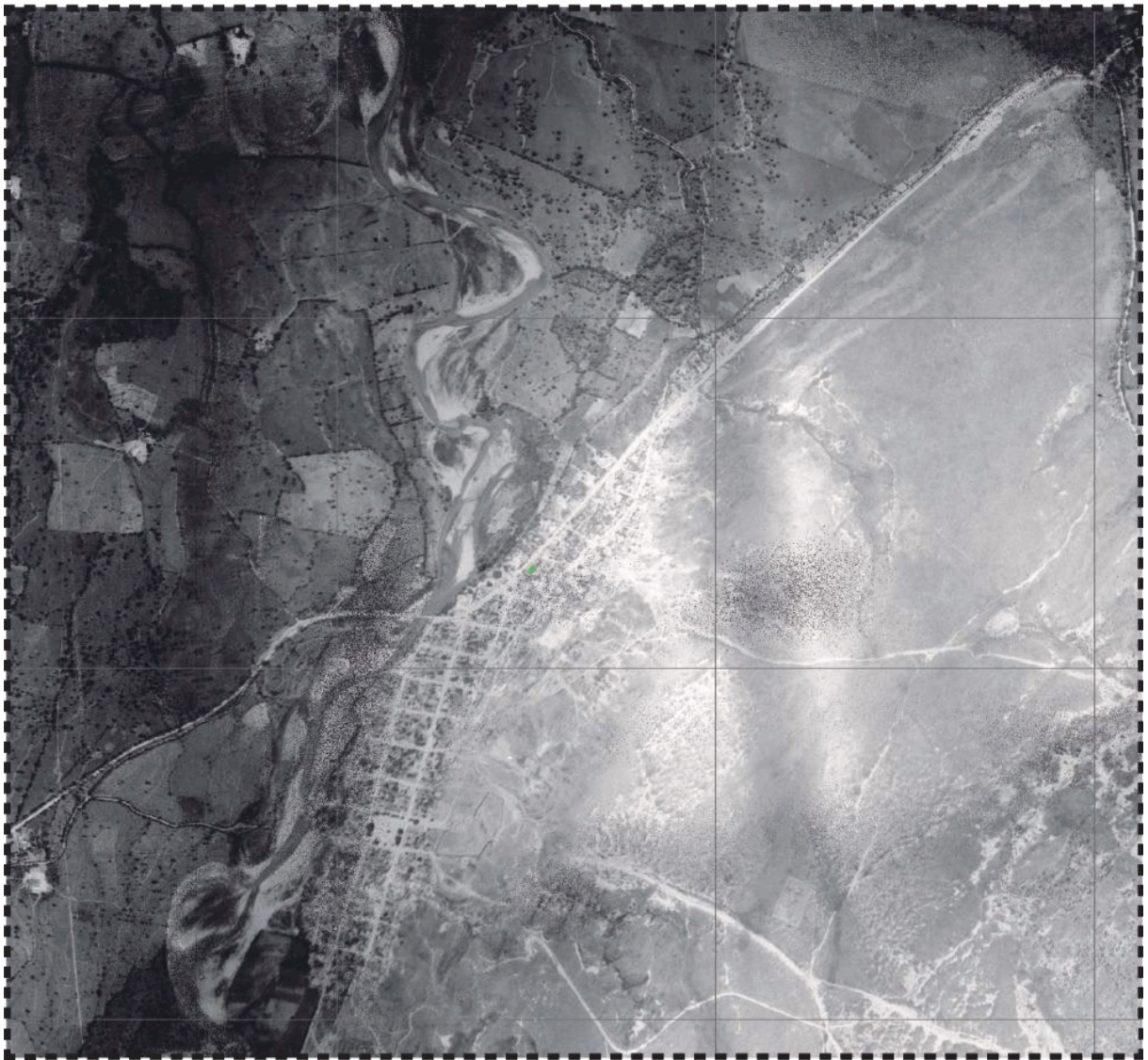


Ilustración N° 22: Localización de la Estación *Pamplonita* en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

La Estación *Pamplonita* cumplía la función de estación secundaria en el asentamiento urbano de San Luis; se complementaba con el *Puente Araújo*, construcción metálica importada de Inglaterra e instalada por el ingeniero Yeatman de la CFC, siendo inaugurado en 1897. Informes de la empresa describen la construcción con un sistema portante de *estantillos*, es decir columnas sólidas de madera que facilitaban un cerramiento confinado – posiblemente de adobe – que no cumplía con la función de carga principal; este sistema permitía una ventilación superior, parcialmente delimitada con celosías del mismo material sobre la fachada principal en el costado suroriental o simplemente abiertos en las culatas. Los *estantillos* recibían directamente las ménsulas de madera que soportaban la cubierta adicional del andén o plataforma de la estación, construida con tejas de zinc. El andén remataba con una escalinata de ladrillo cocido por el costado sur, compensando el desnivel del terreno.

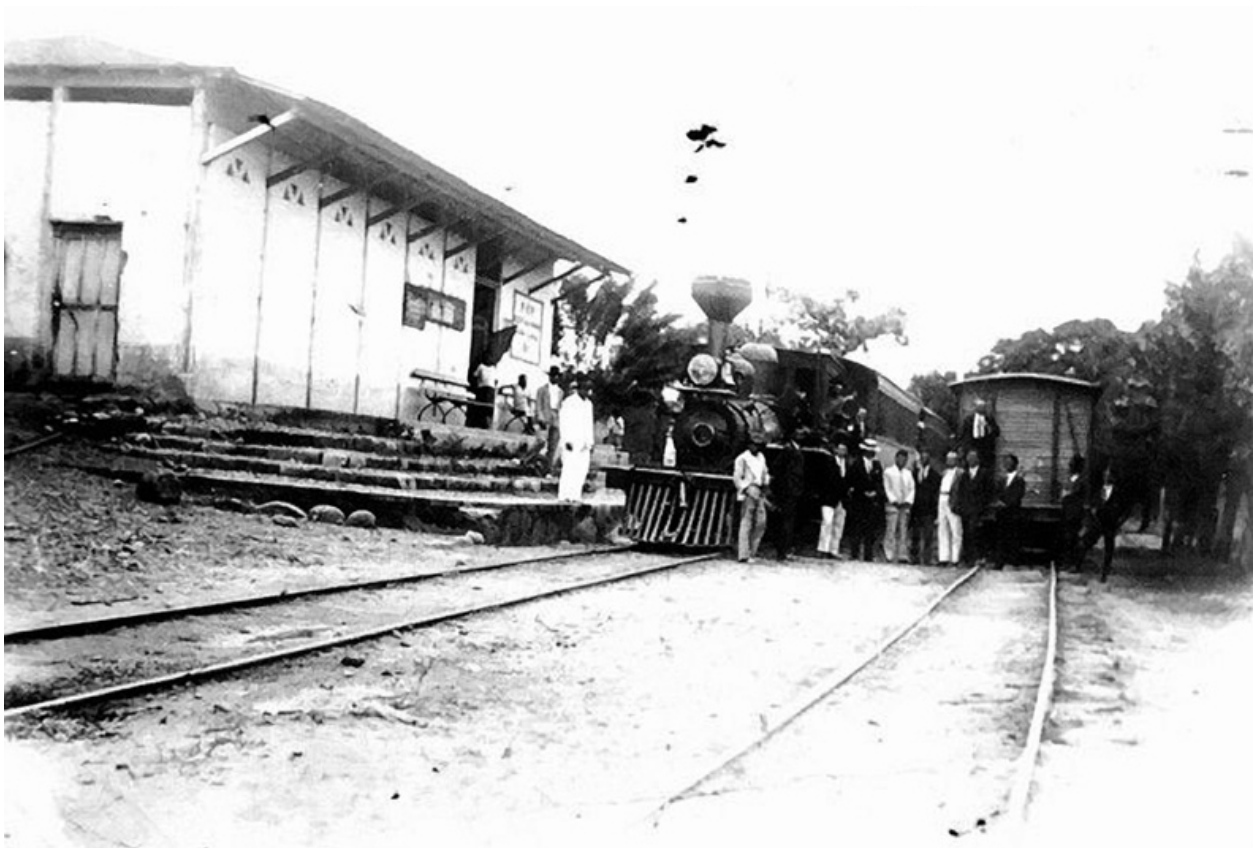


Ilustración N° 23: Única fotografía de época disponible para la Estación Pamplonita del barrio San Luis. Fuente: *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander* – Fondo Cámara de Comercio de Cúcuta, 2017.

Ilustración N° 24: Planta de localización de la Estación *Pamplonita* en 1937 (incluyendo la conexión con el Matadero *Curazao*). Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.



Ilustración N° 25: Reconstrucción digital de la Estación *Pamplonita*. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937 & imagen *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander*.



Ilustración N° 26: Reconstrucción digital de la Estación *Pamplonita*, incluyendo la construcción anexa. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937 & imagen *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander*.

KM 4.7 – Estación *Escobal*

Se desconoce la existencia de fotografías que ilustren su aspecto, por tanto sólo se puede identificar a partir de la aerofotografía N° 119 del Vuelo 60 (1937), siendo la hipótesis de Raúl Checa sobre su ubicación la más acertada, en predios del *Colegio del padre Variari*; correspondería a la margen izquierda de la carrilera en el sentido Cúcuta – Villa del Rosario. No se distingue un apartadero y la ubicación en la curva de la línea ferroviaria es extraña y atípica para la lógica de emplazamiento de las estaciones de la CFC. No conecta directamente con el pequeño centro poblado de El Escobal, sino con la única vía de acceso, pero permitía la conexión alterna con el pueblo venezolano de Ureña por el paso sobre el río Táchira (aún no se había construido un puente, siendo el paso una trocha). La lógica de emplazamiento demuestra una ubicación tangencial a un centro poblado ya existente, que servía como lugar de paso alternativo a los puntos “formales” de tránsito fronterizo; podría actuar como una parada (con una pequeña edificación de planta rectangular) más que como estación de mayor tránsito de pasajeros.

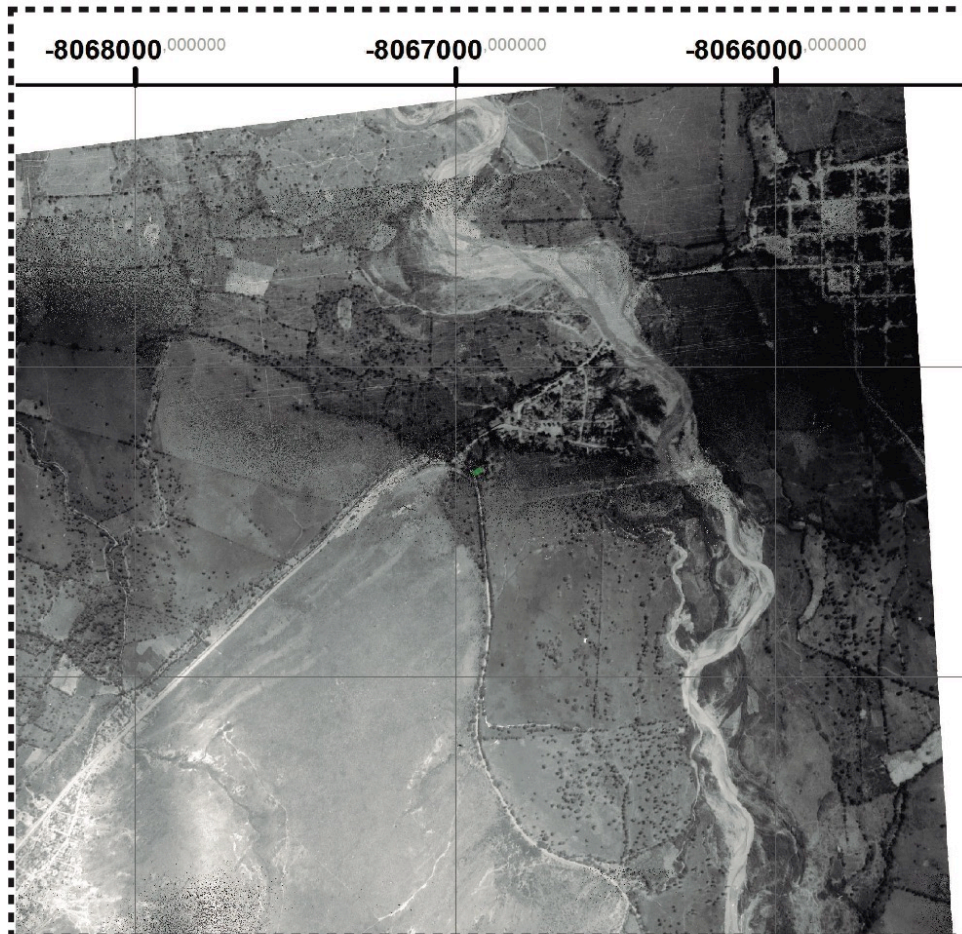


Ilustración N° 27: Localización de la Estación *Escobal* en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

KM 6.9 – Estación *Boconó*

Ubicada sobre la margen izquierda de la carrilera (costado oriental), en predios de la Hacienda Boconó. Para la fecha presenta una baja presencia poblacional y el *buffer* de la línea cambiará posteriormente. No se conocen fotografías de la edificación, siendo rectangular su planta; al parecer no contaba con un apartadero ni construcciones complementarias. La lógica de emplazamiento corresponde a un pequeño nodo sobre el corredor paralelo del río Táchira, coincidiendo con un camino transversal de conexión con el costado suroriental del barrio San Luis.

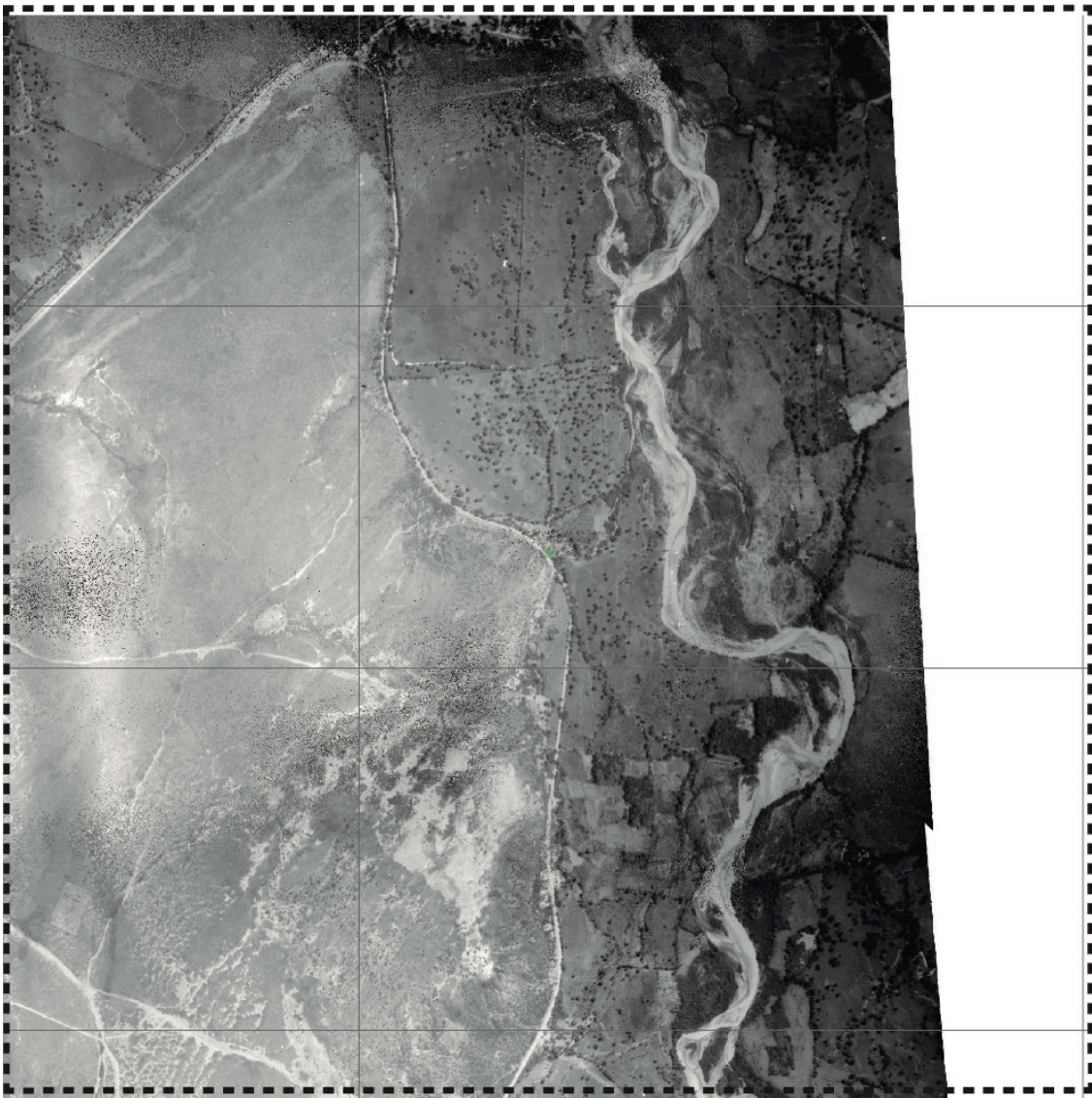


Ilustración N° 28: Localización de la Estación *Boconó* en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

KM 11 – Estación *Lomitas*

Ubicada sobre el costado izquierdo (oriente) de la carrilera en el sentido Cúcuta – Villa del Rosario. Conserva una lógica de emplazamiento similar a la *Estación Boconó*: un nodo pequeño a manera de parada, en predios predominantemente agrarios y con baja presencia poblacional, coincidiendo también con un camino rural de conexión transversal con San Luis y el sur de Cúcuta por la margen derecha del río Pamplonita. No se conocen fotografías de época de la edificación, al parecer de planta rectangular y dimensiones reducidas.

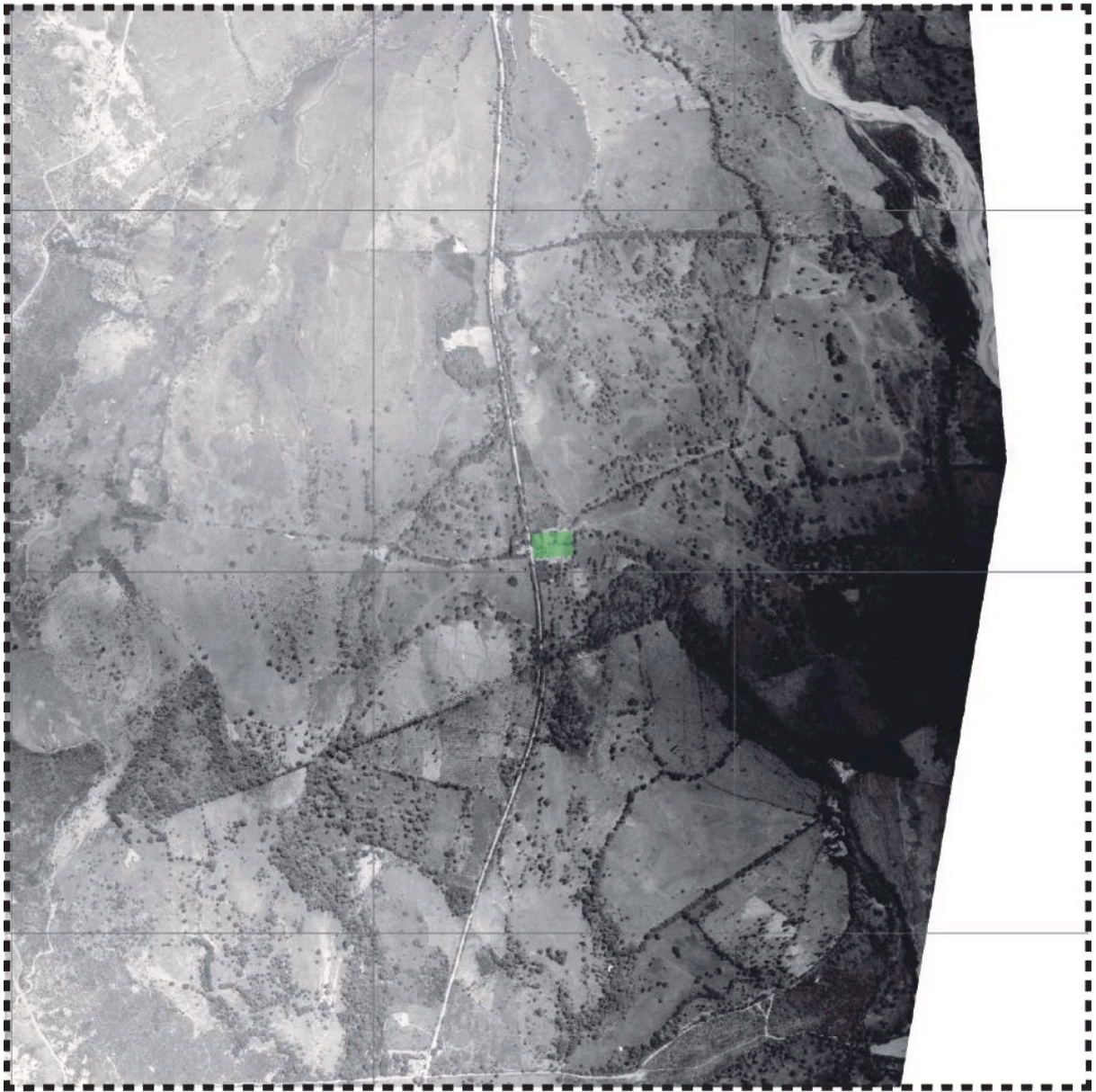


Ilustración N° 29: Localización de la Estación *Lomitas* en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

KM 14.25 – Estación *Rosario*

Ubicada sobre el costado izquierdo (occidente) de la vía férrea en sentido Cúcuta – Villa del Rosario, pasando por una de las vías longitudinales más importantes del casco histórico de este centro poblado (correspondería al trazado del antiguo *Camino del Rosario*). La lógica de emplazamiento es la de una estación urbana de mayor importancia, aunque no es la estación terminal de la *Línea de Frontera* en el sentido estricto del término, pero actuaría como tal. Contaba con un apartadero, paralelo al conjunto histórico de las ruinas del *Templo de la Convención* y la casa de hacienda de la familia del general Francisco de Paula Santander.

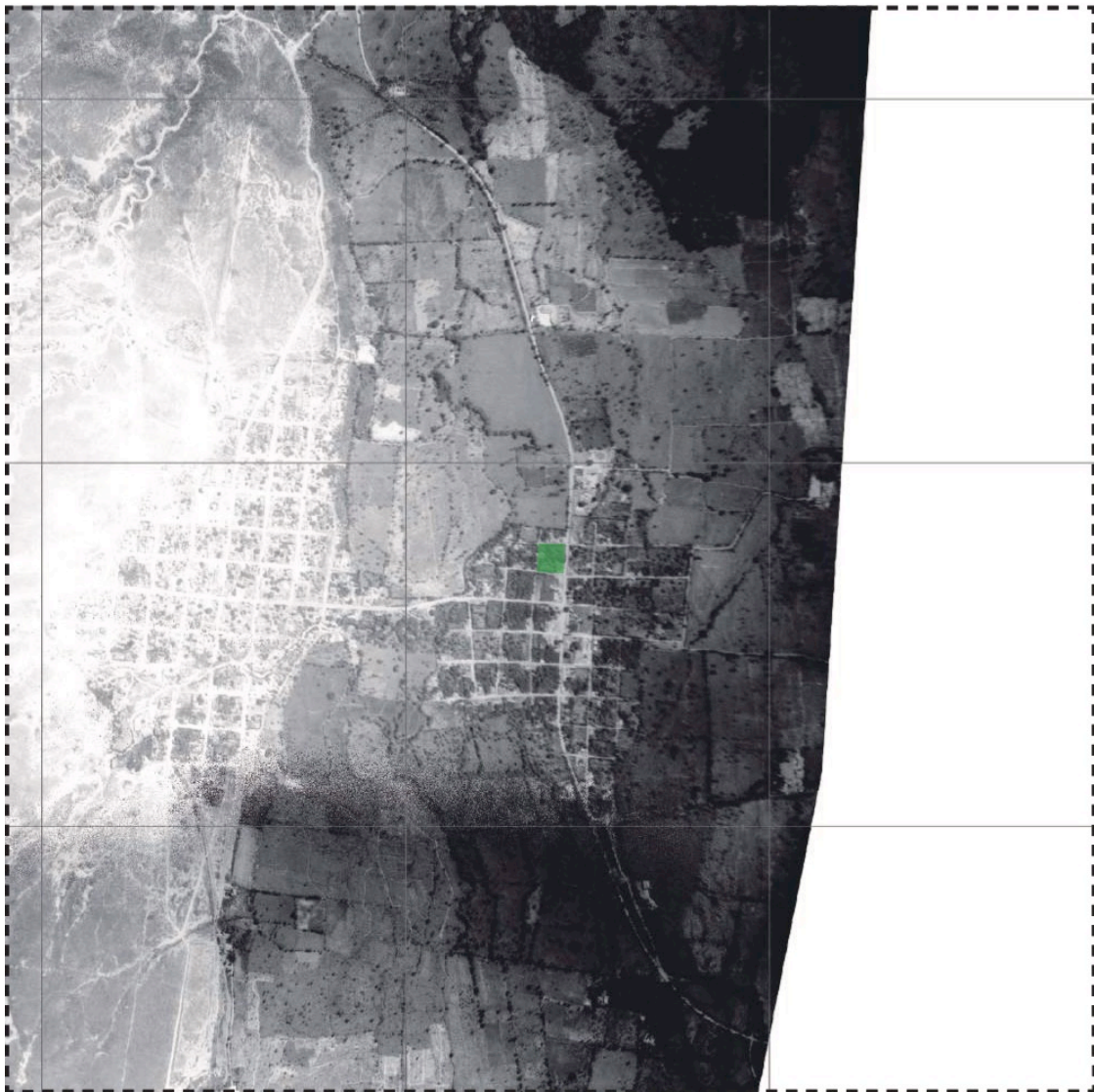


Ilustración N° 30: Localización de la Estación *Rosario* en 1937. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

Ilustración N° 31: Planta de localización de la Estación *Rosario* en 1937 (incluyendo la conexión con el Matadero *Curazao*). Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937.

Se consultaron dos fotografías de época: la más antigua registra la fachada principal de la edificación con marquesina de zinc soportada por unas ménsulas fabricadas con rieles metálicos curvados que se incrustan en la estructura muraria de mampostería de ladrillo cocido. La fotografía indica que se hizo una adición en el costado norte construida en adobe y sin prolongar la marquesina del andén. La segunda fotografía, tomada en el sentido suroriente – noroccidente, no registra directamente la edificación, mostrando solamente la marquesina, el andén o plataforma y el apartadero con árboles intermedios.



Ilustración N° 32: Fotografía de época de la fachada principal de la Estación *Rosario*, tomada en sentido noroccidente - suroriente. Fuente: *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander* – Fondo *Ferrocarril de Cúcuta*, recuperada en 2017.



Ilustración N° 33: Fotografía de época tomada desde la plataforma o andén de la Estación *Rosario*. Fuente: *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander* – Fondo *Ferrocarril de Cúcuta*, recuperada en 2017.

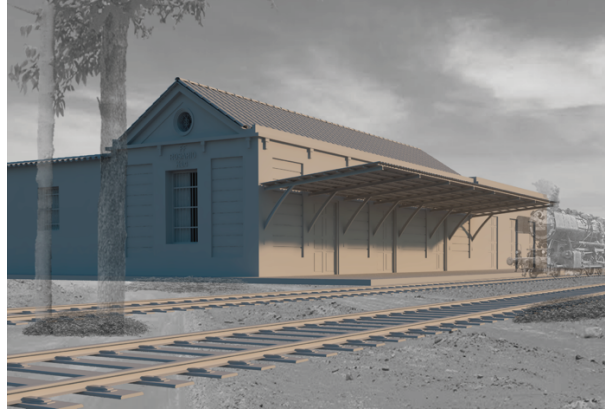


Ilustración N° 34: Reconstrucción digital de la Estación *Rosario* (estado final de la edificación). Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937 & fotografías de época.



Ilustración N° 35: Reconstrucción digital de la Estación *Rosario* (estado intermedio de la edificación, con el anexo de la bodega). Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937 & fotografías de época.



Ilustración N° 36: Reconstrucción digital de la Estación *Rosario* (estado inicial de la edificación). Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio. Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, Vuelo 60, 1937 & fotografías de época.

KM 16.25 – Estación *Frontera*

Para esta esta estación no se cuenta con un registro fotográfico, teniendo en cuenta que el Vuelo 60 de 1937 no sobrepasa por el sitio de su localización. Por tal motivo no se puede realizar el ejercicio de reconstrucción de su distribución en planta; tampoco se cuenta con fotografías ni descripciones detalladas de su conformación.

KM 1.7 – Estación *Rosetal*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Rosetal* en 1963. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional* (Planchas en escala 1:25.000), 1962 y 1963.

KM 2.5 – Estación *Pamplonita*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Pamplonita* en 1963. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional* (Planchas en escala 1:25.000), 1962 y 1963.

KM 1.7 – Estación *Escobal*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Escobal* en 1963. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional* (Planchas en escala 1:25.000), 1962 y 1963.

KM 6.9 – Estación *Boconó*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Boconó* en 1963. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional* (Planchas en escala 1:25.000), 1962 y 1963.

KM 11 – Estación *Lomitas*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Lomitas* en 1963. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional* (Planchas en escala 1:25.000), 1962 y 1963.

KM 14.25 – Estación *Rosario*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Rosario* en 1963. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional* (Planchas en escala 1:25.000), 1962 y 1963.

KM 16.25 – Estación *Frontera*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Frontera* en 1963. Fuente: Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de IGAC, *Base Cartográfica Nacional* (Planchas en escala 1:25.000), 1962 y 1963.

El área de estudio en la actualidad

KM 1.7 – Estación *Rosetal*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Rosetal* en 2016. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio; Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de ESRI, imagen satelital (2016).

KM 2.5 – Estación *Pamplonita*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Pamplonita* en 2016. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio; Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de ESRI, imagen satelital (2016).

KM 4.7 – Estación *Escobal*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Escobal* en 2016. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio; Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de ESRI, imagen satelital (2016).

KM 6.9 – Estación *Boconó*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Boconó* en 2016. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio; Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de ESRI, imagen satelital (2016).

KM 11 – Estación *Lomitas*

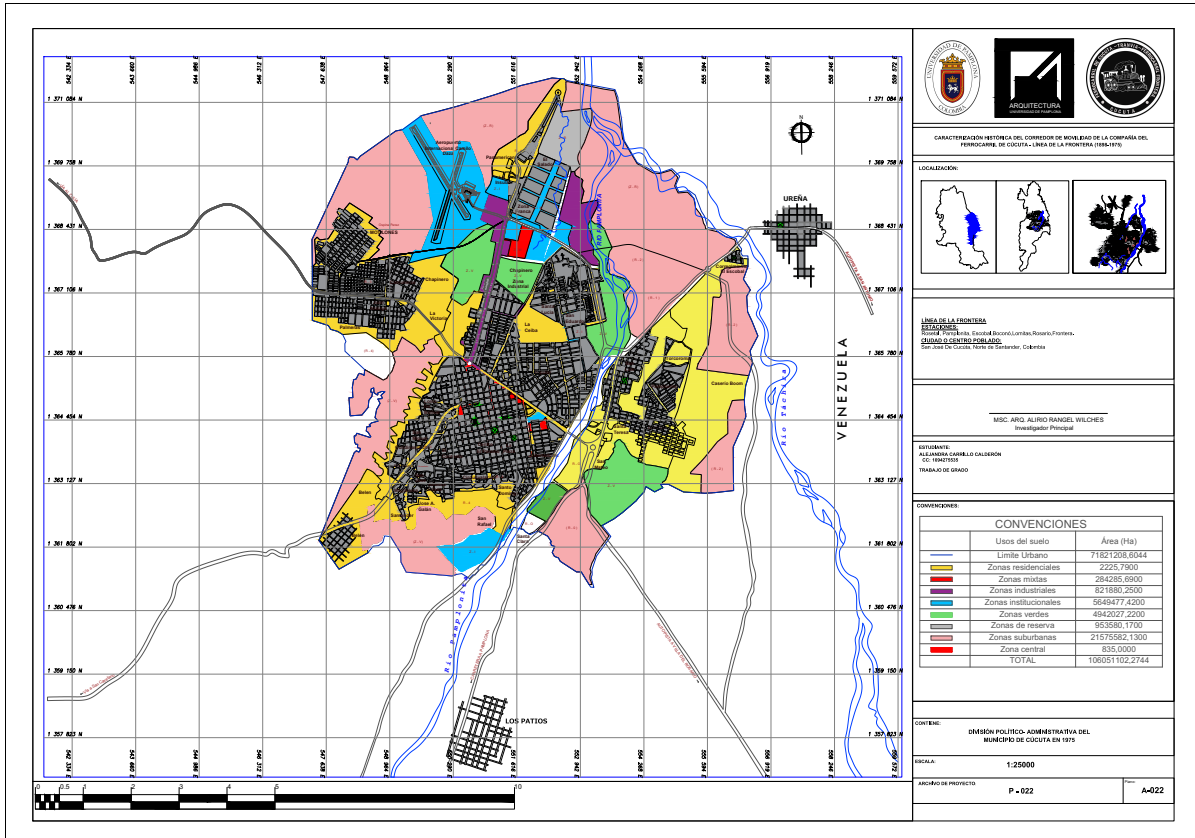
Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Lomitas* en 2016. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio; Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de ESRI, imagen satelital (2016).

KM 14.25 – Estación *Rosario*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Rosario* en 2016. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio; Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de ESRI, imagen satelital (2016).

KM 16.25 – Estación *Frontera*

Ilustración N° XX: Localización de la Estación *Frontera* en 2016. Fuente: Carrillo Calderón, Alejandra & Rangel Wilches, Alirio; Semillero de investigación *EUPALINOS*, a partir de ESRI, imagen satelital (2016).



CARACTERIZACIÓN HISTÓRICA DEL CORREDOR DE MONEDAS DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA - LÍNEA DE LA FRONTERA																									
UBICACIÓN: 																									
LÍNEA DE LA FRONTERA ESTACIONES: Puerto Páez, Estación Balcón, Lomas, Rosales, Formentor, COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS San José de Cúcuta, Norte de Santander, Colombia																									
MSC. ARO. ALIRIO RANGEL WILCHES Investigador Principal																									
ESTUDIANTE: ALIENOR CABALLA CALZADON CC: 19423533 TRABAJO DE GRADO																									
CONVENCIÓNES: <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">CONVENCIÓNES</th> </tr> <tr> <th>Usos del suelo</th> <th>Área (Ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Límite Urbano 77.821.208,6044</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zonas residenciales 223.7900</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zonas mixtas 284395,6900</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zonas industriales 821880,2500</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zonas institucionales 5649477,4200</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zonas verdes 4942037,2000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zonas de reserva 953580,1700</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zonas suburbanas 21575582,1300</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zona central 855,0000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>TOTAL 106625162,2744</td> </tr> </tbody> </table>		CONVENCIÓNES		Usos del suelo	Área (Ha)		Límite Urbano 77.821.208,6044		Zonas residenciales 223.7900		Zonas mixtas 284395,6900		Zonas industriales 821880,2500		Zonas institucionales 5649477,4200		Zonas verdes 4942037,2000		Zonas de reserva 953580,1700		Zonas suburbanas 21575582,1300		Zona central 855,0000		TOTAL 106625162,2744
CONVENCIÓNES																									
Usos del suelo	Área (Ha)																								
	Límite Urbano 77.821.208,6044																								
	Zonas residenciales 223.7900																								
	Zonas mixtas 284395,6900																								
	Zonas industriales 821880,2500																								
	Zonas institucionales 5649477,4200																								
	Zonas verdes 4942037,2000																								
	Zonas de reserva 953580,1700																								
	Zonas suburbanas 21575582,1300																								
	Zona central 855,0000																								
	TOTAL 106625162,2744																								
CONTENIDO: DIVISION POLITICO ADMINISTRATIVA DEL MUNICIPIO DE CÚCUTA DE 1975																									
ESCALA: 1:25000																									
ARCHIVO DE PROYECTO: P - 022	A-022																								

CONCLUSIONES

El trazado de la *Línea de Frontera* de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta sirvió de base para la constitución del actual *Anillo vial oriental* del Área Metropolitana de Cúcuta. Las evidencias obtenidas a partir de material documental de primera mano permite concluir que en un lapso de ochenta años el proceso de urbanización se incrementa significativamente en el área de influencia del trazado ferroviario, particularmente en los sectores anteriormente despoblados de Boconó y Lomitas. En la jurisdicción venezolana también se incrementa el proceso de urbanización en las trochas que transversalmente conectaban con el corredor longitudinal del ferrocarril.

BIBLIOGRAFÍA

Biblioteca Pública Municipal *Julio Pérez Ferrero*. *Repositorio Fotográfico de Norte de Santander*. Imágenes obtenidas en 2017 y 2018, especialmente en los fondos de la Cámara de Comercio de Cúcuta y Ferrocarril de Cúcuta.

CHECA PATIÑO, Raúl Alfredo. *Cúcuta: Del Camino Real al Camino de Rieles. 1530 – 1960*. Universidad de la Salle, Bogotá, 1997 (tesis de pregrado no publicada). Consultada en la Academia de Historia de Norte de Santander.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC. *Líneas de vuelo – Concesión Barco*, Bogotá, 1937.

MEJÍA PAVONY, Germán Rodrigo. *La pregunta por la existencia de la historia urbana*. Revista *Historia Crítica* N° 18, 1999; pp. 23 – 35.

OCAMPO LÓPEZ, Javier. *El camino real del centro – oriente colombiano*; en: MORENO DE ÁNGEL, Pilar & MELO GONZÁLEZ, Jorge Orlando. *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN – Colombia, Bogotá, 1995.

Oficina de Planeación Municipal de Cúcuta. *Código de Urbanismo Cúcuta 1975*.

PABÓN VILLAMIZAR, Silvano. *Historia del poblamiento y construcción del espacio hispánico en Pamplona*. Editorial Cámara de Comercio de Cúcuta, Cúcuta, 1996.