



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

**ACTUALIZACIÓN CARTOGRÁFICA, DOCUMENTAL Y PLANIMÉTRICA DE
LOS ESTUDIOS PATRIMONIALES PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DE LA
COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA**

**PRESENTADO A:
Comité de Trabajo de Grado**

PRESENTADO POR:

**EDUARD ALEXANDER VARGAS LÓPEZ CÓD. 1083884104
ELKIN DUVAN ESPARZA BELTRÁN CÓD. 1050921396**

**DIRECTOR:
Msc. Arq. Alirio Rangel Wilches**

**UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE INGENIERÍAS Y ARQUITECTURA
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
Noviembre de 2015**



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 (1865 – 1955)* bajo la dirección del docente del programa de Arquitectura Alirio Rangel Wilches. Esta investigación de mayor alcance tiene como objeto de estudio las 37 estaciones, tambos o paradas de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta distribuidas en 3 líneas principales (Norte, Frontera y Sur), junto con el circuito del Tranvía Urbano de Cúcuta; cubre el proceso de las intervenciones en el ordenamiento territorial, la evolución histórica de los centros poblados y los hechos urbano-arquitectónicos realizados a partir de la construcción del Camino Carretero a San Buenaventura (actualmente Puerto Villamizar) desde la ciudad de Cúcuta en 1865, precursor tanto de la compañía como del trazado del ferrocarril; concluyendo con la liquidación de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en 1955.

El Decreto 746 del 24 de abril de 1996 cobijó a nivel nacional 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. En la actualidad no se ha coordinado la información que posee el Ministerio de Cultura con las acciones de protección de los entes municipales y departamentales.

El Acuerdo 089 del 30 de diciembre de 2011, expedido por la Alcaldía Municipal de Cúcuta, incluyó 19 de las 22 estaciones bajo su jurisdicción (ubicadas en su mayoría en zonas rurales). Se aclara que antes de la declaratoria fueron demolidos por la presión inmobiliaria la Estación Cúcuta o Central (al norte de la ciudad, destruida para dar paso a la Terminal de Transportes) y el edificio de la Aduana Nacional (que no pertenecía a la compañía, pero que estaba directamente relacionado con el sistema ferroviario). La Estación Rosetal fue intervenida radicalmente para albergar la sede de la Secretaría Municipal de Cultura y Turismo; la Estación de Puerto Villamizar se encuentra en evidente abandono y acusa su pérdida total. Adicionalmente la Estación de Puerto Santander no quedó incluida en esta declaratoria.

Las estaciones e infraestructuras que se encuentran por fuera de la jurisdicción del municipio de Cúcuta pasan por situaciones similares: en la Línea de Frontera, la mayoría de las edificaciones han sido demolidas o están en mal estado (p. ej. la Estación Km. 14 de Villa del Rosario).



Las actividades se iniciaron en el primer semestre de 2014 con los levantamientos arquitectónicos de la Estación San Rafael en Cúcuta, perteneciente a la Línea Sur (en el marco académico del Taller de Diseño VII con su énfasis del patrimonio inmueble), y la Estación Km.14 de Villa del Rosario en la Línea de Frontera, realizado como trabajo de grado por la estudiante Paola Linares. El trabajo de campo, los levantamientos arquitectónicos y los estudios patrimoniales continuaron en el segundo semestre del mismo año con dos cursos de Taller de Diseño VII a cargo de los docentes Juan Francisco Abadía y Alirio Rangel Wilches, abarcando diez estaciones de la Línea Norte (El Salado, Patillales, Guayabal, Oripaya, Aguablanca, Altoviento, La Tigra, La Javilla, Km. 52 y Km. 57); una estación de la Línea de Frontera (Pamplonita, barrio San Luis) y dos estaciones de la Línea Sur (Km. 37-Bochalema y Tescua).

Como insumo inicial 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. De estos inmuebles se encontró que dos han sido demolidos total o parcialmente en fechas inciertas, posteriores al año 2008 (las estaciones Pamplonita de la Línea de Frontera, en el barrio San Luis y Aguablanca en el km. 18 de la Línea Norte).

A la fecha se ha realizado un estudio pormenorizado de diez estaciones de la Línea Norte, tres de la Línea Sur y tres de la Línea de Frontera, como parte de las actividades académicas del Taller de Diseño VII (Patrimonio inmueble) en varios semestres (desde 2014 a la fecha) y en trabajos de grado (p. ej. el elaborado por Paola Linares para la Estación de Villa del Rosario – km. 14 en la Línea Frontera), incluyendo la presente propuesta.

El pasado 5 de septiembre se realizó un trabajo de campo en Puerto Santander, Puerto Villamizar y Aguaclara con el fin de realizar un balance inicial de las posibilidades de la investigación; como resultado de ello se ha centrado el interés en las estaciones terminales del sistema: la Estación de Puerto Villamizar, una de las más antiguas del sistema (en funcionamiento desde 1880 hasta su decadencia por las dificultades en la navegación fluvial sobre el río Zulia); la Estación de Puerto Santander y el Puente Unión, reemplazo a partir de 1926 de Puerto Villamizar como punto de intercambio exclusivamente ferroviario del comercio con el Ferrocarril del Táchira en la jurisdicción venezolana. En el extremo final hacia el sur de la Línea Norte, la Estación Central de Cúcuta marcó

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.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

igualmente un punto de referencia por su impacto en la evolución de la periferia urbana desde su inauguración en 1888. A la fecha se presenta la expectativa de corroborar la existencia de una mesa giratoria en la Estación Aguablanca mencionada en un informe de la CMC de 1915, que por errores cartográficos no se pudo visitar. Igualmente se podría realizar una visita de inspección a la Estación El Salado, que requiere contactos previos y permisos institucionales.

Complementando el trabajo de campo, se han realizado cuatro consultas presenciales en el Archivo General de la Nación (la primera en el año 2012), con el fin de verificar los archivos documentales de la CMC, cartografías de época y planos arquitectónicos de las edificaciones. Lamentablemente se ha confirmado que no existen planimetrías de ninguna índole (tanto arquitectónicas como cartográficas) elaboradas por la propia empresa ni por autores contemporáneos al funcionamiento del sistema. En el presente año se han adquirido en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi aerofotografías en formato digital de Puerto Villamizar (1937) y Cúcuta (1969), siguiendo el criterio de comparar registros fiables con la mayor distancia temporal posible que ofrezcan los archivos.

A partir de los trabajos académicos de pregrado en el Taller de Diseño VII y los trabajos de grado en la modalidad de investigación de temas históricos, se busca vincular el trabajo de estudiantes en proyectos investigativos de "largo aliento", que de otra manera no podrían desarrollarse de manera individual por estudiantes en proceso de trabajo de grado. Es así como de manera espontánea en el año 2014 se realizó el estudio patrimonial de la Estación Km. 14 de Villa del Rosario, realizado por la entonces estudiante Paola Linares; de la misma manera los estudiantes Eduard Alexander Vargas López y Elkin Duvan Esparza Beltrán se han integrado en este proceso.

Se espera que a través de esta propuesta se obtenga material documental, gráfico y analítico para su posterior publicación en revistas indexadas, libros, posters y ponencias, dentro del marco del proyecto de investigación formulado para el grupo de investigación *URBANIA* y el semillero *EUPALINOS*.

Msc. Arq. Alirio Rangel Wilches
Pamplona, noviembre de 2015

CAPÍTULO 1: GENERALIDADES Y CONCEPTOS BÁSICOS.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

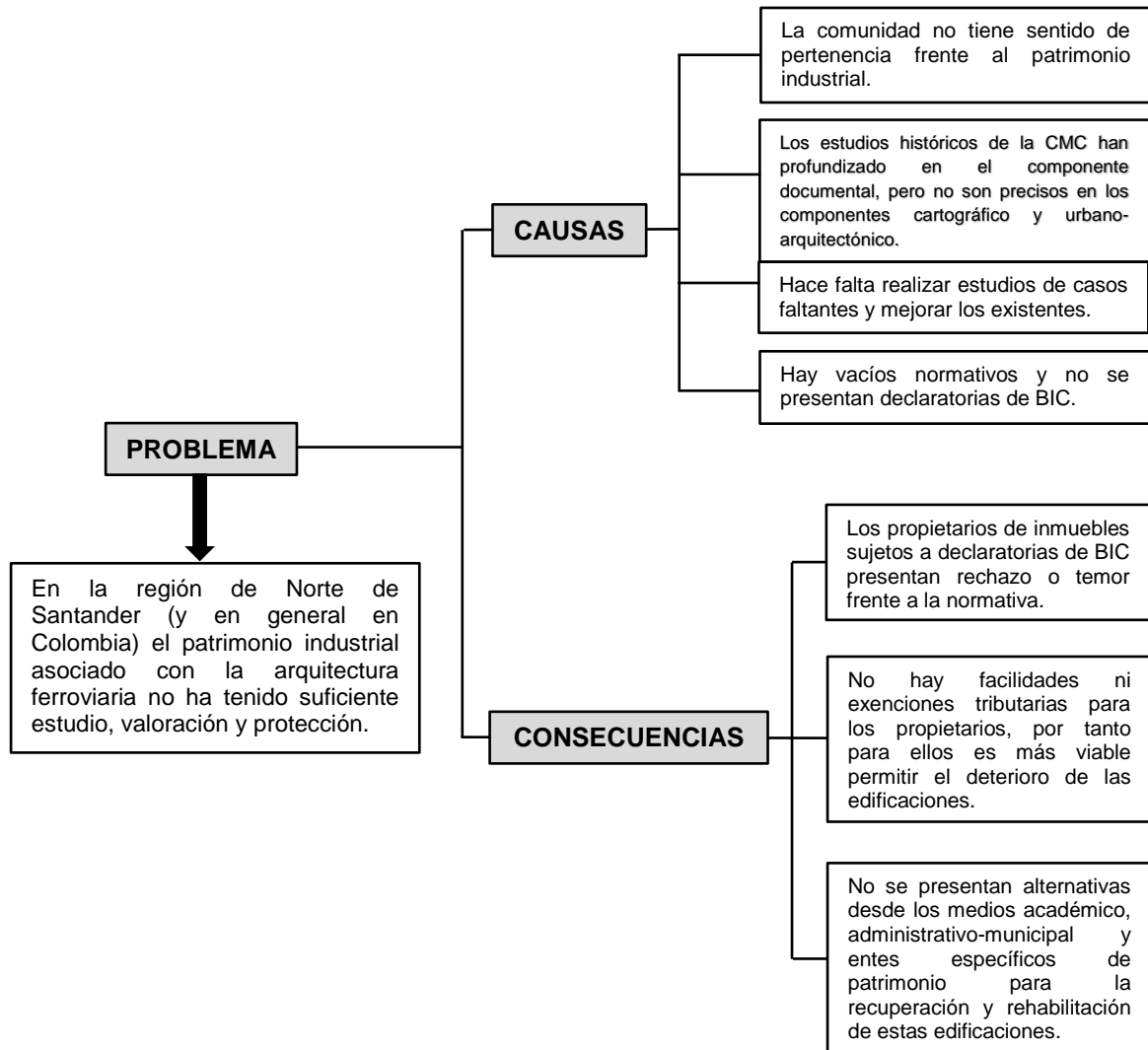


Gráfico 1: Diagrama de Causas y Consecuencias.

Fuente: Rangel Wilches, A. 2014.



Preguntas Problematicadoras

¿Cuál es el estado actual de los edificios e infraestructuras que integraron el sistema de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta?

¿Cuál ha sido su tradición y su impacto en el desarrollo histórico de los centros poblados en donde se ubican?

¿Cuál es su lógica de emplazamiento?

¿Cuál y cómo ha sido la participación del sistema ferroviario en la estructuración y ordenamiento del territorio?

¿Cuál es el complejo técnico que caracterizó cada una de las fases de expansión de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta?

¿Cuál fue la tipología arquitectónica, la lógica de emplazamiento y la configuración de las edificaciones que han sido demolidas y de la cuales no se conservan planimetrías?; ¿cómo podría reconstruirse su aspecto y sus etapas de ampliación?



OBJETIVOS

Objetivo General:

- Actualizar y complementar los estudios patrimoniales necesarios para la comprensión del sistema ferroviario de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta – CFC en sus componentes territorial, urbano, arquitectónico y complejo técnico.

Objetivos Específicos:

- Realizar una base cartográfica mediante sistemas de información geográfica – SIG- que permita generar las cartografías para las escalas de análisis territorial y urbana.
- Construir una cartografía especializada del sistema, indicando las distintas fases de su construcción, ampliación y reemplazo por el sistema vial actualmente en uso (escala de análisis territorial).
- Realizar un estudio comparativo de las tipologías edilicias y su lógica de emplazamiento (escala de análisis urbano-arquitectónica).
- Realizar la Fase 1 o de registro arquitectónico del BIC, comprendiendo el levantamiento arquitectónico en nivel 3 o detallado² de algunas edificaciones faltantes: Estaciones de Puerto Santander y Puerto Villamizar (escala de análisis arquitectónica).
- Analizar el impacto del sistema ferroviario con relación a la evolución histórica del tejido urbano, a partir de algunos centros poblados que actúen como casos representativos y modélicos (escala de análisis urbana).

² Según Astudillo, S; Arce, C; Barahona, M y Vele, J.D., 2010:30. Comprende las planimetrías de las edificaciones en escala 1:50, detalles constructivos, el contexto del complejo molinero y su georreferenciación.



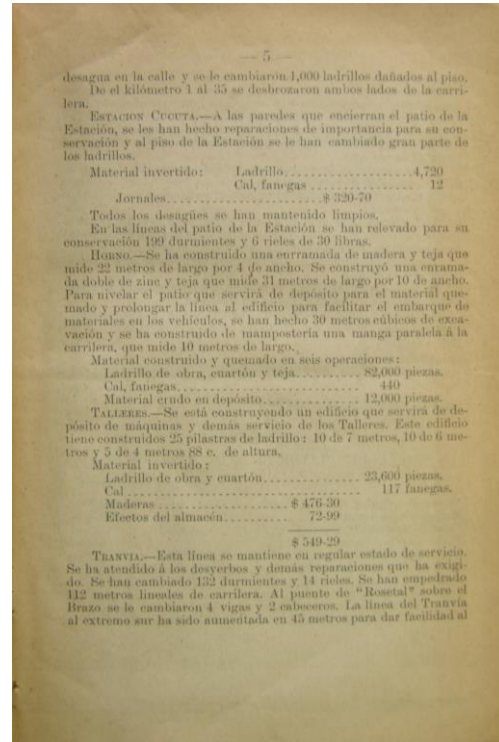
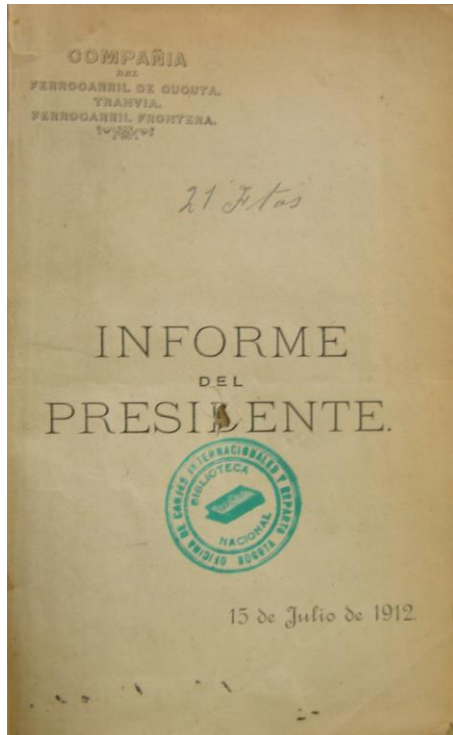
Marco contextual

En el estado actual de la investigación, más que presentar el contexto histórico – territorial de las distintas líneas que integraban el sistema, se mostrarán los hallazgos en los archivos documentales y las particularidades encontradas en los análisis históricos elaborados por otros autores.

Antecedentes: dificultades en la consulta de fuentes documentales

Uno de los principales obstáculos en la investigación ha sido la carencia de material de época, especialmente archivos de planos arquitectónicos, planos urbanos y mapas del sistema que fuesen elaborados en la época de construcción del sistema de la CMC. Por ser una empresa de índole privado se desconoce el paradero de estos documentos y es muy probable que hayan desaparecido: las actas manuscritas de las reuniones de la junta directiva se han conservado, pero no ocurrió lo mismo con otros documentos que habrían sido vitales para facilitar la investigación.

Existen informes periódicos del presidente de la compañía que se publicaban en medio impreso, de los cuales se conservan ejemplares en archivos de cobertura nacional (AGN, BN, BLAA) y en fondos locales en Cúcuta (ACBRC y BJPF). Aunque este material no incluye imágenes de planos o mapas, presenta inventarios breves de las infraestructuras, edificaciones y maquinarias que paulatinamente se añadían al sistema. A falta de este material técnico-planimétrico, los informes de la Presidencia de la compañía constituyen pistas importantes para determinar su localización (e incluso sus dimensiones generales), si éstas se cruzan con aerofotografías y mapas urbanos de época.



Imágenes N° 1 y 2: Ejemplo de un informe periódico del Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (julio de 1912). En el texto se describen las mejoras realizadas en la Estación Cúcuta o Central.

Fuente: BNC, Bogotá, 2012.

Otra fuente documental que en parte suple la carencia de planos y mapas son las fotografías registradas de manera continua por distintos fotógrafos de época. Algunos son fotógrafos aficionados, pero la mayoría pertenece a varios estudios de fotógrafos de oficio y otras fueron publicadas en semanarios. Este material permite reconstruir el estado de las edificaciones, con los inconvenientes que se presentan cuando muchas de estas imágenes no cuentan con una fecha específica (lo cual complica su asociación con una etapa específica de evolución del sistema).

Cartografía histórica o de época

Tal como se mencionó al comienzo de este texto, no se ha encontrado material cartográfico elaborado directamente por la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta ni de tipo técnico ni publicitario. En tanto no aparezca documentación inédita, solamente existen referencias en mapas elaborados por otros fabricantes (principalmente cronistas y publicistas) en la fase final del funcionamiento de la compañía o después de su liquidación.

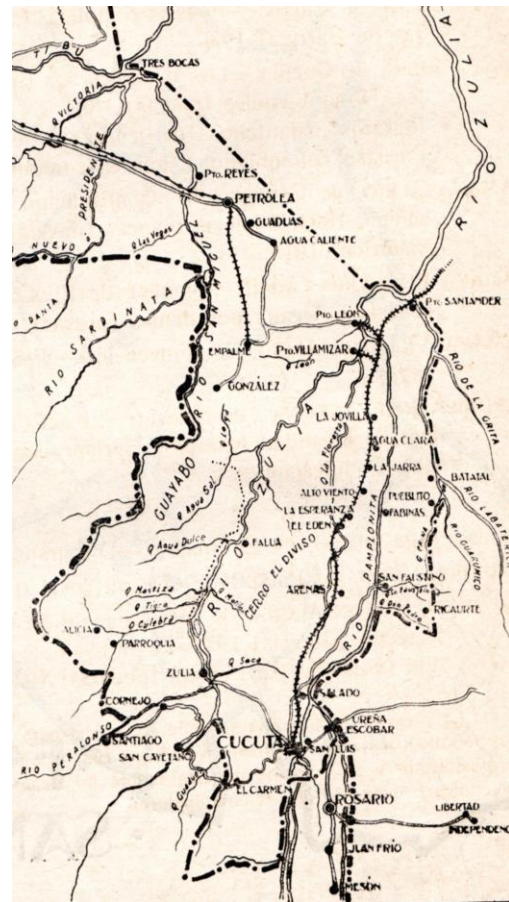
En estos mapas coinciden varias circunstancias:

1. Las diferentes líneas del sistema se representan de manera incompleta, en tanto no aparece la totalidad de las estaciones en funcionamiento (o se excluyen líneas).
2. Los trazados no coinciden plenamente con las proporciones, distancias, toponimia y rutas de las líneas.



Imagen N° 3: Cartografía del sistema vial para los departamentos de Santander y Norte de Santander.

Fuente: Belmonte, E. 1931:430.



Imágenes N° 4 y 5 (detalle): Cartografía de época del sistema vial (no representa las líneas Sur y Frontera; las estaciones de la Línea Norte están incompletas). El documento se enfoca en el servicio ferroviario petrolero.

Fuente: Marciales, O. 1948:430.



El Ferrocarril de Cúcuta en la cartografía analítica de estudios históricos:

Las diferentes cartografías construidas particularmente para los estudios históricos de la CFC aparecen en estudios de carácter nacional (Arias de Greiff, G;1986) y local (Rangel López, A; 1988 & Durán Martínez, V; 1999). Éstas se pueden catalogar en:

1. **Cartografías de análisis del sistema ferroviario a nivel territorial** (registrando las rutas y las estaciones como puntos en los recorridos). La mayoría representa el trazado completo del sistema (sin incluir el listado completo de estaciones o paradas); algunas no incluyen las tres líneas del sistema. Solamente los textos de Armando Rangel López

Se destaca el trabajo pionero de Gustavo Arias de Greiff que sigue siendo un referente vigente en la medida en que presenta una visión de conjunto de todos los sistemas ferroviarios que operaron en Colombia; sin embargo por el interés comparativo a escala nacional de su estudio, utiliza una periodización abstracta cada veinte años (entre 1880 y 1960) que aquí se considera insuficiente para comprender la complejidad del ferrocarril en Norte de Santander.

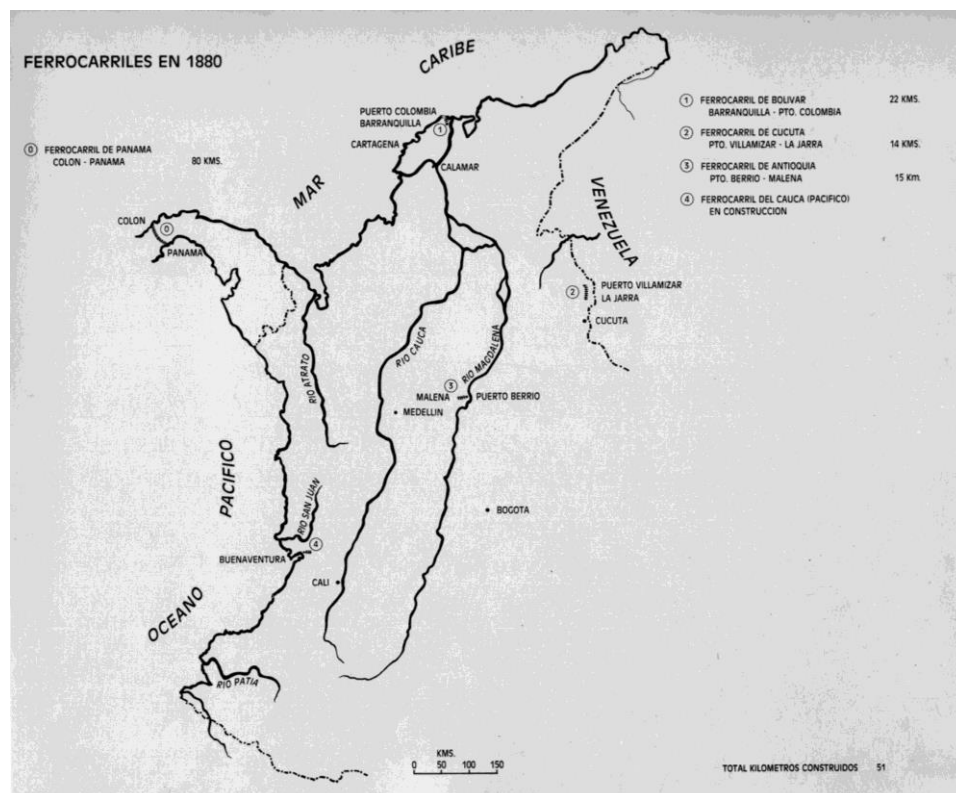


Imagen N° 6: El sistema ferroviario en Colombia, 1880

Fuente: Arias de Greiff, G; 1986:17.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

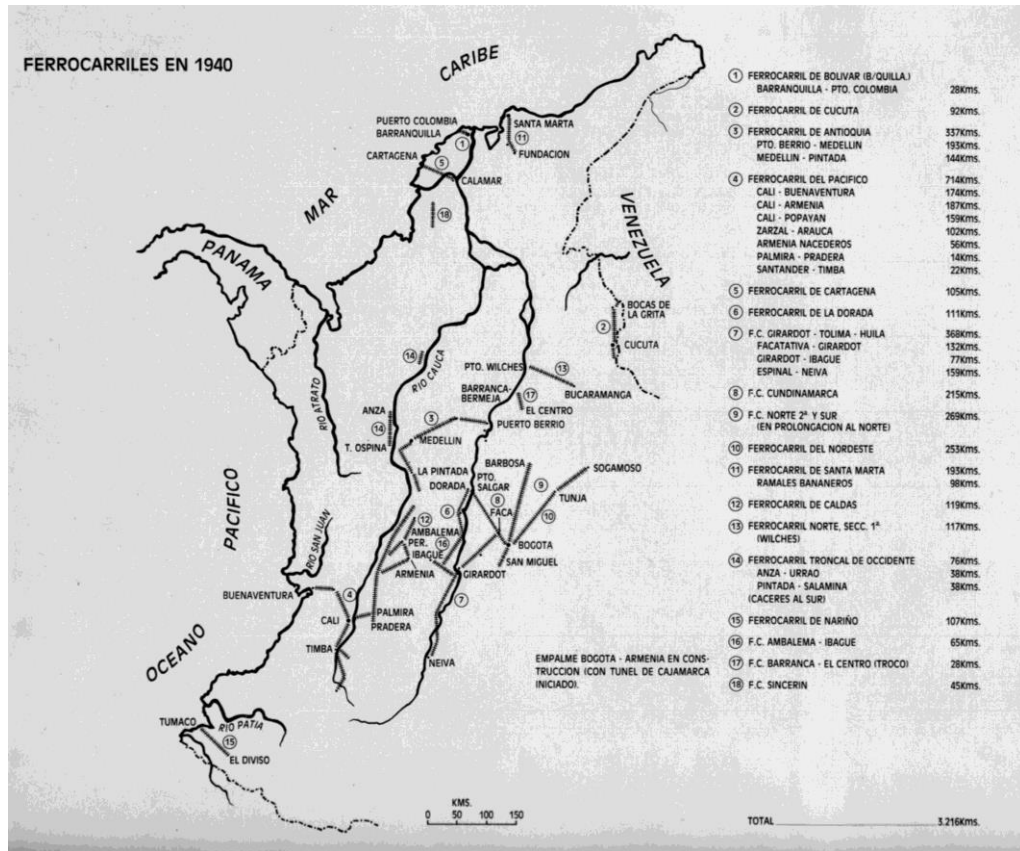


Imagen N° 7: El sistema ferroviario en Colombia, 1940

Fuente: Arias de Greiff, G; 1986:20.

Uno de los mapas más citados y a la vez esquemático e impreciso es el publicado por Julián Caicedo Arboleda en 1998. No deja de sorprender el hecho de que otros autores recurran a su uso en un plazo de casi veinte años, sin realizar las actualizaciones de rigor: únicamente registra las estaciones terminales y central del sistema, simplificando el trazado.

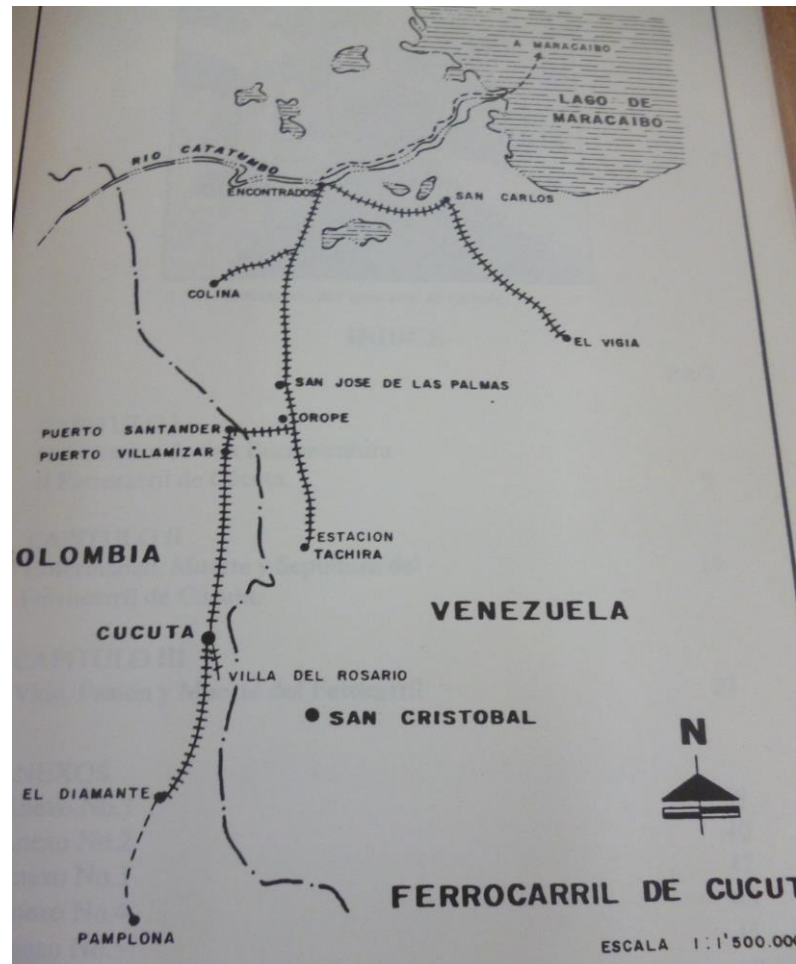


Imagen N° 8: Trazado del Ferrocarril de Cúcuta

Fuente: Caicedo A, J; 1996.



Recientemente durante el proceso de documentación se encontró una tesis de pregrado de la Universidad de La Salle que presenta un enfoque cartográfico similar al que se espera lograr en esta investigación. Lamentablemente el texto de Raúl Checa Patiño no obtuvo la difusión suficiente en la región, probablemente por su condición de tesis no publicada. De este documento se destaca el interés por presentar en un mismo campo de representación la evolución del sistema ferroviario a nivel de región y de ciudad (este último tema se comentará más adelante, en el apartado de la escala de análisis urbano); infortunadamente la escala de los mapas y el medio de representación no permite detallar la complejidad de la información; se espera mejorar a partir de la información georreferenciada presente en el POT, aprovechando también los recursos de los sistemas de información geográfica.

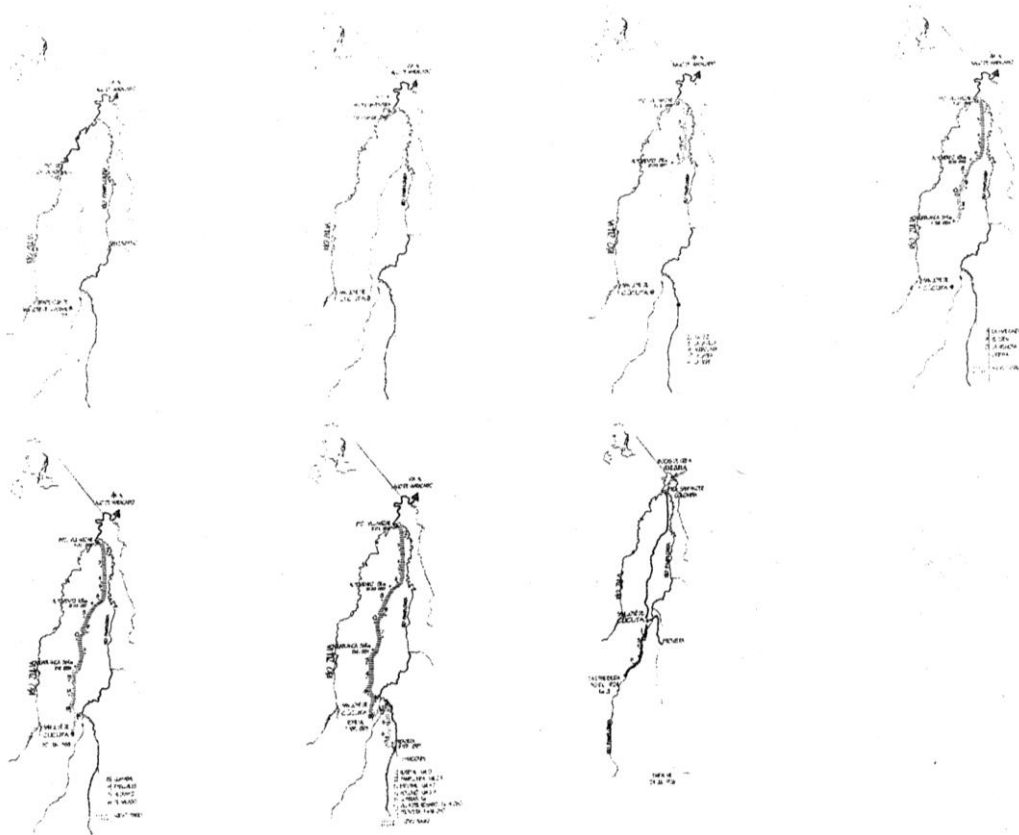


Imagen N° 9: Cartografía de la evolución del sistema ferroviario de la CFC.

Fuente: Checa Patiño, R. 1997: 207.

El artículo del economista Juan Santiago Correa plantea un enfoque histórico de la CFC a partir de las dinámicas económicas que motivaron su existencia. Se destaca el esfuerzo por actualizar la cartografía, pese a errores menores en la toponimia (estaciones Km. 52, Aguaclara, Aguablanca) y la falta de algunas estaciones (especialmente en la Línea Sur).

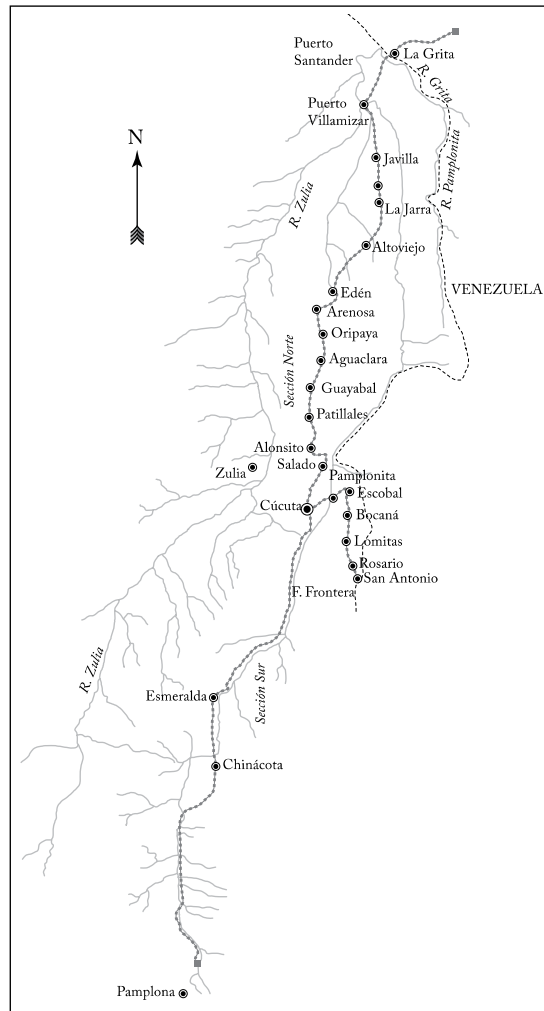


Imagen N° 10: Mapa de las tres líneas del sistema ferroviario de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta

Fuente: Correa R, J.S. 2013: 257, a partir de Arias de Greiff, 2007.



En otros términos, es necesario construir una cartografía de análisis histórico a nivel regional según las **fases específicas de crecimiento y consolidación de la CFC**. Esta periodización se plantea a partir de las siguientes dinámicas que deben reflejarse simultáneamente en las cartografías de **análisis territorial y urbano**:

- Antecedentes: la red caminera (anterior a 1865) Pamplona – Cúcuta – Lago de Maracaibo, registrando los caminos de herradura y otras rutas de transporte como el fluvial.
- Antecedentes: el Camino Carretero a San Buenaventura (1865 – 1875) por ser la base del trazado del ferrocarril, teniendo en cuenta que los mismos gestores de esta ruta serían los accionistas y empresarios de la CMC.
- 1ª. Fase de la CFC: Línea Norte Puerto Villamizar / Altoviento (1876 – 1880).
- 2ª. Fase: Línea Norte Puerto Villamizar / Aguablanca (1880 – 1884).
- 3ª. Fase: Línea Norte Puerto Villamizar / Cúcuta (1885 – 1888).
- 4ª. Fase: Tranvía Urbano Estación Cúcuta / Aduana Nacional (1889 - 1902); Línea Frontera Rosetal / Km. 16 (1894 – 1898).
- 5ª. Fase: Extensión del Tranvía Urbano (1914 – 1919); Cancelación del Tranvía (1941); Línea Sur Estación Sur o San Rafael / Tesca (1922 – 1955)

Las **cartografías territoriales** deben incluir los siguientes datos:

- La línea divisoria fronteriza entre Colombia y Venezuela, preferiblemente con el perfil costero del Lago de Maracaibo.
- La división político administrativa vigente para la época de construcción o ampliación del sistema (p.ej. Provincia de Pamplona, Estado Soberano de Santander, Departamento de Cúcuta, Departamento de Galán, Provincia de Cúcuta, Departamento de Norte de Santander).
- Los centros poblados en la medida de su aparición en las redes urbana y caminera de la región.
- Los sistemas estructurantes del territorio: natural (hídrico, orográfico) y artificial o antrópico (red caminera del sistema de arriería – siglo XIX, red ferroviaria – siglos XIX y XX, red caminera del transporte automotriz – Troncal del Norte, siglo XX; redes urbanas en los distintos siglos previamente mencionados).
- Dependiendo de la escala de representación (p. ej. 1:100.000), una representación esquemática de la extensión del tejido urbano de los centros poblados y la red principal de espacio público.

A la fecha se ha ingresado en la base cartográfica de ArcGis el trazado completo de la Línea Norte y la Línea de Frontera, contando con los mapas desglosados según la periodización anteriormente descrita.

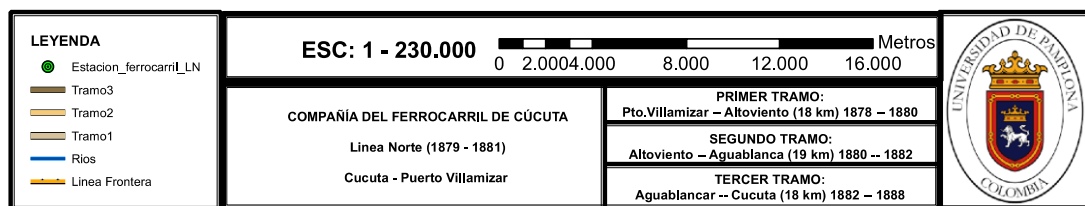
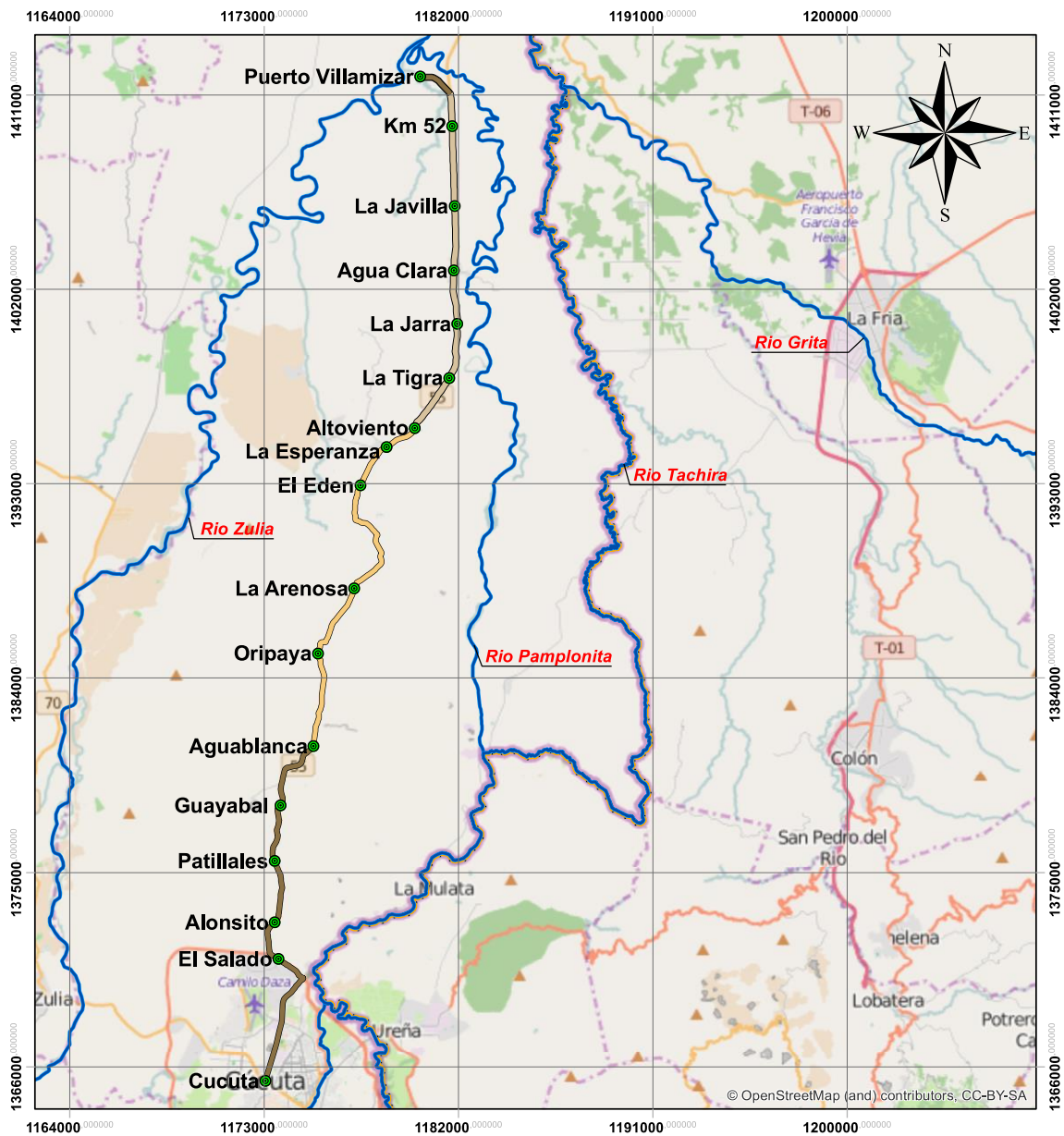


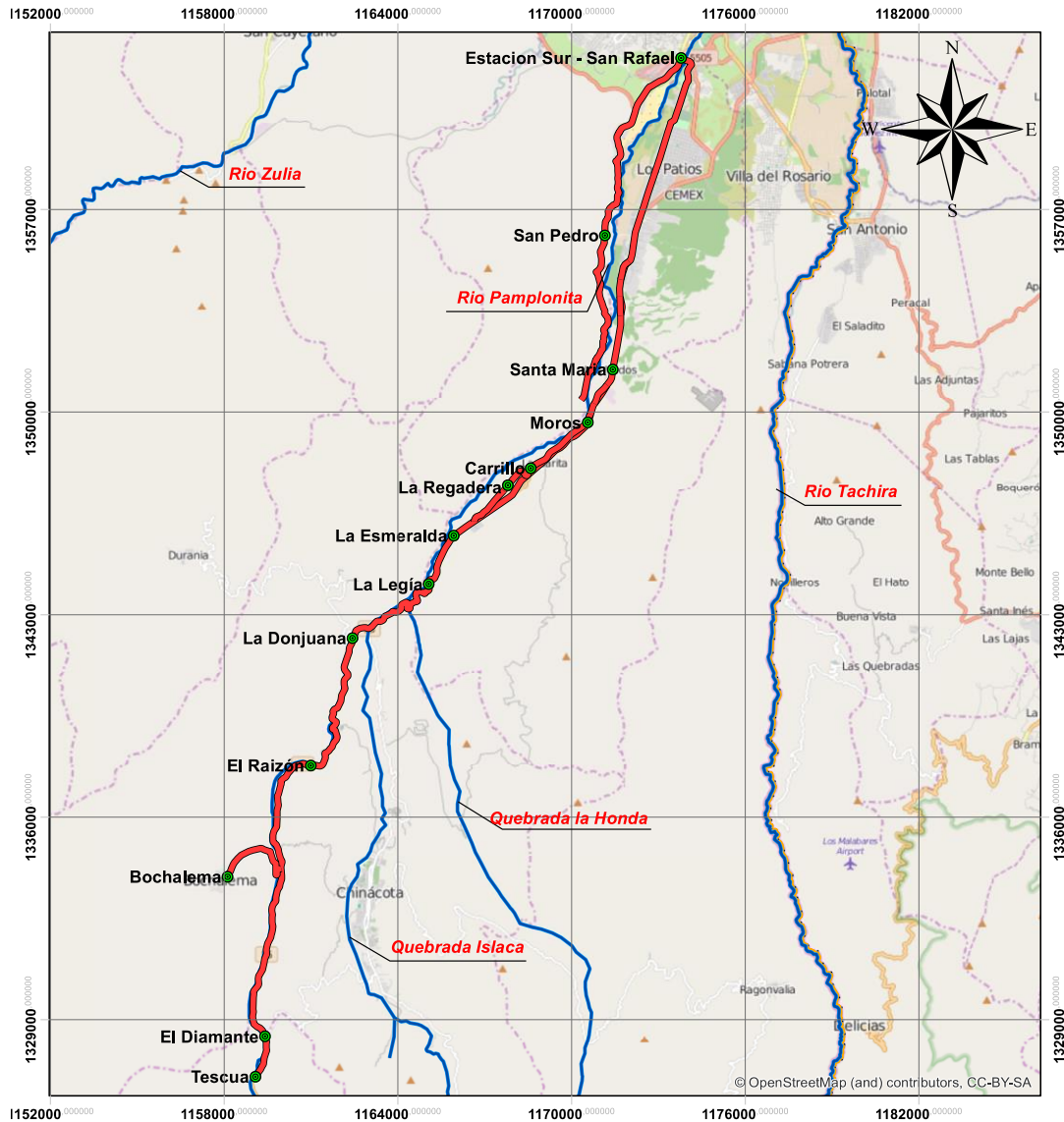
Imagen N° 11: Línea Norte según tramos construidos (1878 – 1888)

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

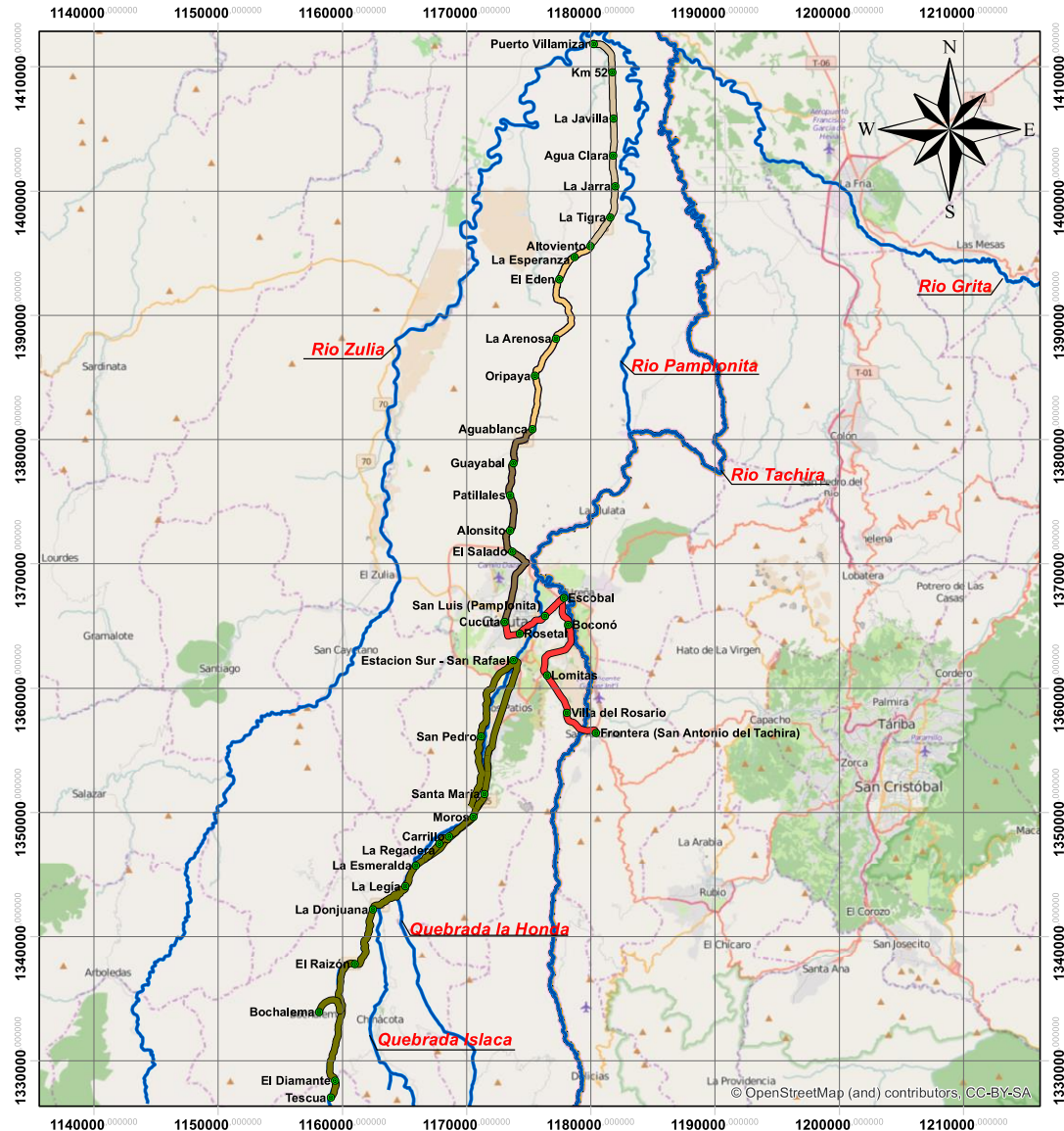
Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral



LEYENDA ● Estacion_Ferrocarril_LS ■ Via_Linea_S ■ Rios ■ Linea Frontera	ESC: 1 - 170.000 Metros		
	COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA Línea Sur (1924 - 1928) Estación Sur (San Rafael) - Tescuá		
	PRIMER TRAMO : Esmeralda – La Donjuana (5 km) 1924 – 1928 SEGUNDO TRAMO : La Donjuana – Bochalema (6 km) 1928 TERCER TRAMO : Bochalema – El Diamante (1 km) 1928 – 1929		

Imagen N° 12: Línea Sur de la CFC según tramos construidos (1922 – 1955)

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



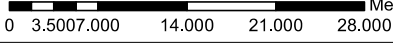

LEYENDA ● Estación_Ferrocarril_LLF ● Estación_Ferrocarril_LLS ● Estación_Ferrocarril_LLN — Tramo2 — Tramo1 — Tramo3 — Via_Linea_1 — Via_Linea_2 — Via_Linea_3 — Rios — Línea Frontera	ESC: 1 - 400.000 	
	COMPañIA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA Línea Norte 1879 - 1881 (Cucuta-P.Villamizar) Línea de la Frontera 1893 - 1933 (Cucuta - Frontera) Línea Sur 1924 - 1928 (Estación Sur (San Rafael) - Tescuá)	

Imagen N° 13: Trazado de las Líneas Norte, Frontera y Sur de la CFC (1878 – 1955)

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.

- Las **cartografías urbanas** se han focalizado en la ciudad de Cúcuta, excluyendo dinámicas similares en centros poblados directamente relacionados con la ciudad (en lo que actualmente se denomina el Área Metropolitana con los municipios de Villa del Rosario, Los Patios y Ureña), a la par que el tradicional barrio San Luis y el barrio Boconó para el análisis de la Línea de Frontera. Estos mapas se han enfocado en la red del Tranvía Urbano, presentando la totalidad del sistema sin desglosar las fases de su construcción.

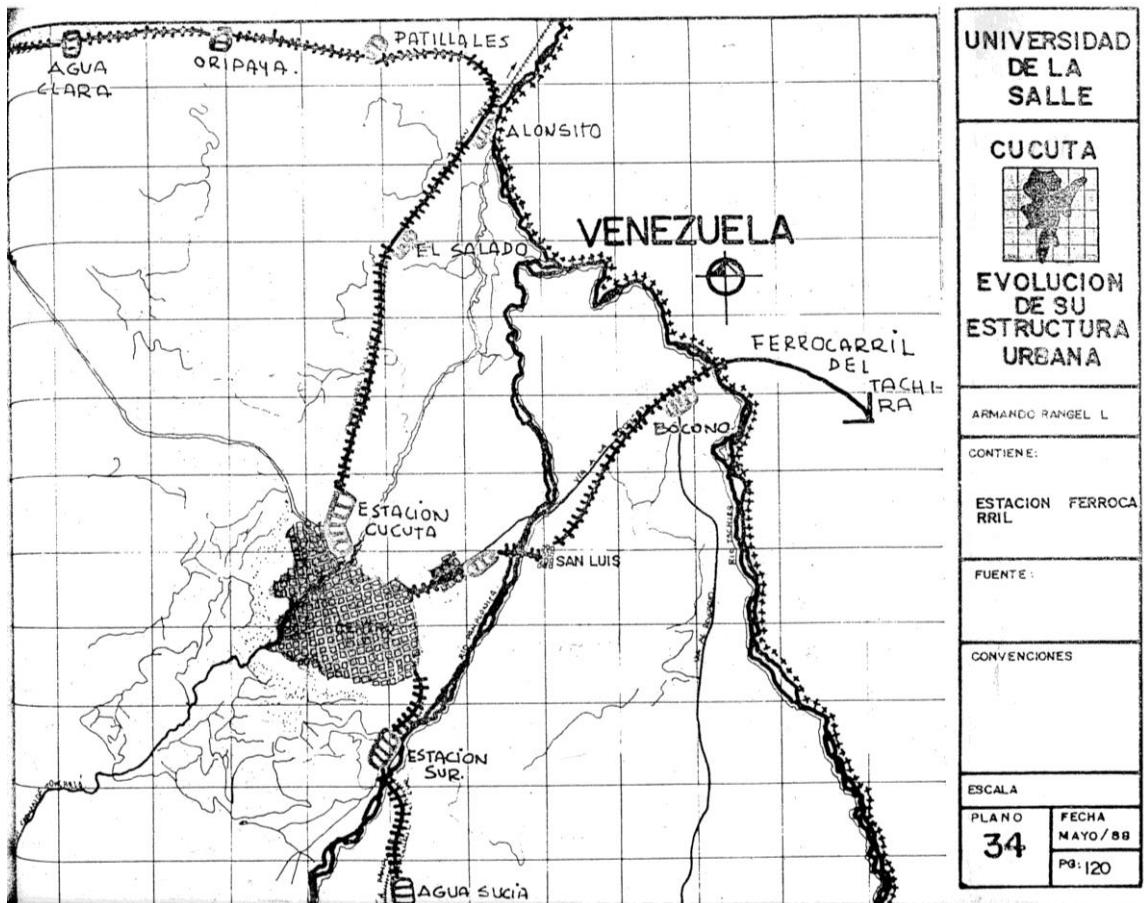


Imagen N° 14: Trazado del Ferrocarril de Cúcuta en el Área Metropolitana.

Fuente: Rangel López, A; 1988:120.

El documento de Armando Rangel López (1988) es tal vez el primero en incluir los barrios o centros poblados en la periferia de Cúcuta (San Luis y Boconó); sin embargo, el trazado de la Línea de Frontera está errado e incompleto en sus estaciones. Asimismo el trazado de la Línea Norte a partir de la Estación Alonsito es incorrecto y la extensión del barrio San Luis ha de revisarse según el material encontrado en la fase documental de esta investigación. Así como este mapa podría ser el primero que involucra los niveles de información necesarios para este tipo de investigaciones (manchas urbanas

de los diferentes centros poblados, red caminera, elementos estructurantes del territorio y sistema ferroviario), no tuvo mayor acogida aparte del texto de Raúl Checa Patiño (1997).

Cartografías contemporáneas para el análisis de la evolución histórica a nivel urbano:

De otro lado, la ciudad de Cúcuta ha contado con mejor suerte en su registro cartográfico (sin resultar excepcional en cantidad de archivos), en parte por la presencia del Tranvía Urbano

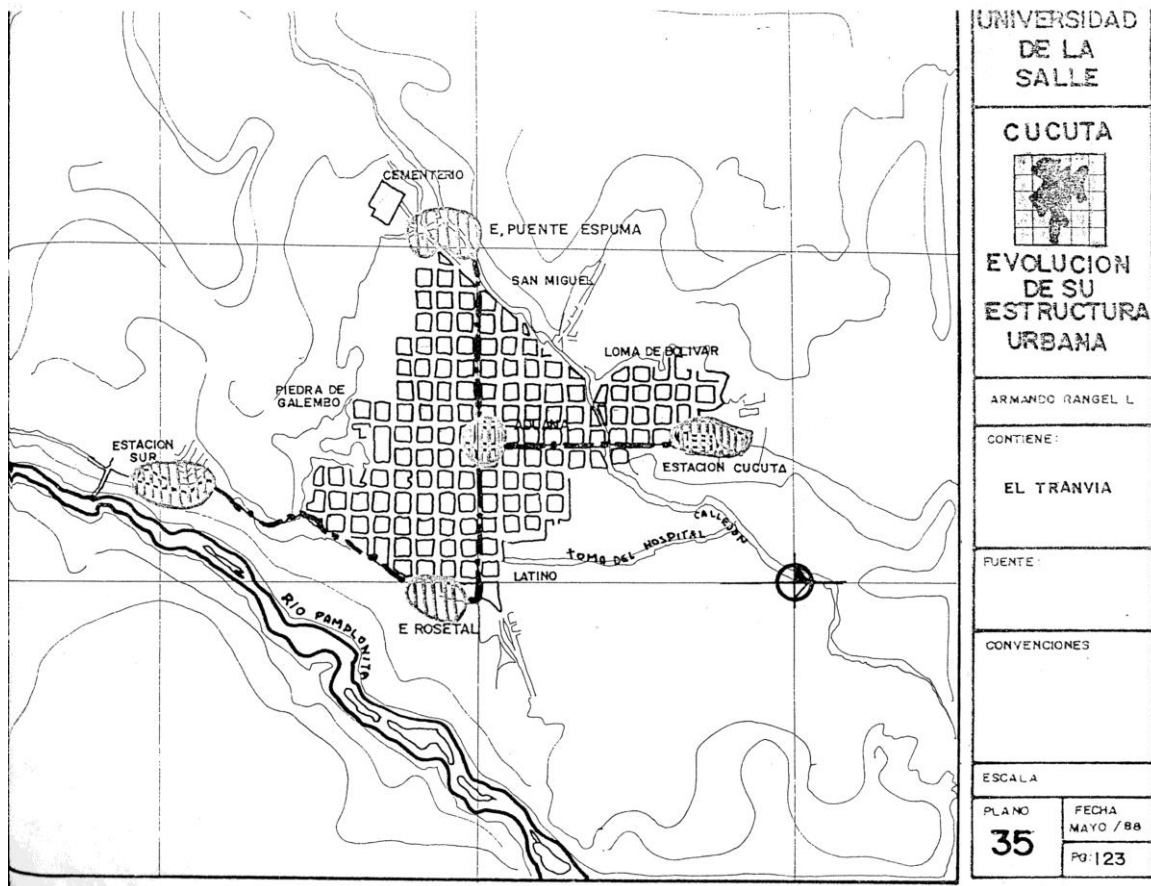


Imagen N° 15: El Tranvía de Cúcuta. Representación inexacta de las rutas y la ubicación de las estaciones en el tejido urbano.

Fuente: Rangel López, A; 1988:123.

En el texto previamente citado de Raúl Checa Patiño, se incluye de manera simultánea el análisis del tejido urbano de Cúcuta con relación a las fases de ampliación de las tres líneas del ferrocarril y el tranvía urbano. En esta investigación se propone un enfoque cartográfico-analítico similar, implementando algunos factores que no se concretaron en el texto de Checa: por una parte exponer todas las cartografías urbanas a una misma escala, para evitar ese "vacío cartográfico" presente en las primeras fases del sistema (vacío que no se comparte, en tanto existen elementos estructurantes del territorio tales como el curso del río Pamplonita, la piedra de Galembó, los altozanos y la red caminera secundaria); por otra parte, la ausencia de centros poblados importantes para comprender la evolución del sistema: los barrios San Luis y Boconó, junto con el tejido urbano de Villa del Rosario.

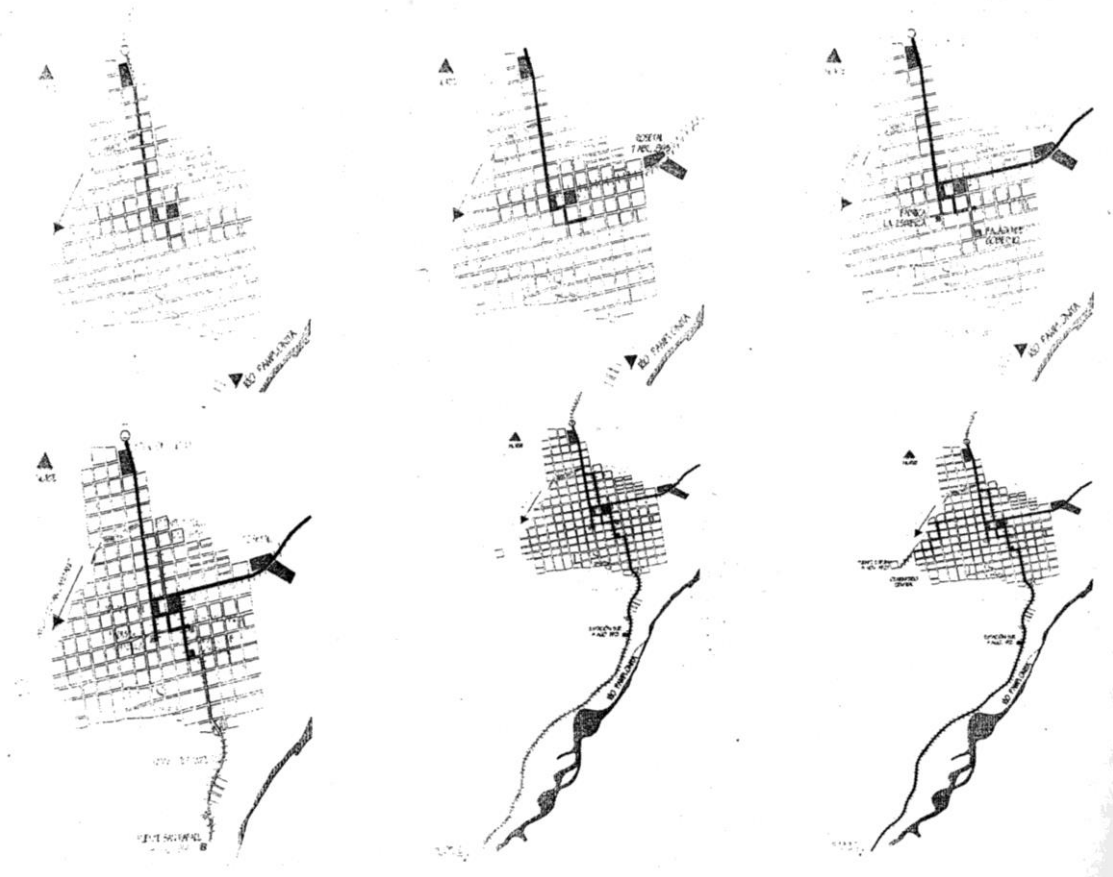


Imagen N° 16: Cartografía de la evolución del sistema ferroviario de la CFC en el área urbana de Cúcuta.

Fuente: Checa Patiño, R. 1997: 208.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

El plano del Tranvía de Cúcuta de Virgilio Durán Martínez y Guillermo Solano Benítez es uno de los documentos más precisos elaborados en la década de los noventa del siglo XX, por la utilización de recursos topográficos, la localización toponímica de lugares de interés para la época y el curso de componentes del sistema hídrico secundario. De este referente se puede implementar la ubicación de las estaciones Rosetal (por actuar como conexión del tranvía con la Línea de Frontera) y Sur o San Rafael (por la continuidad con la Línea Sur).

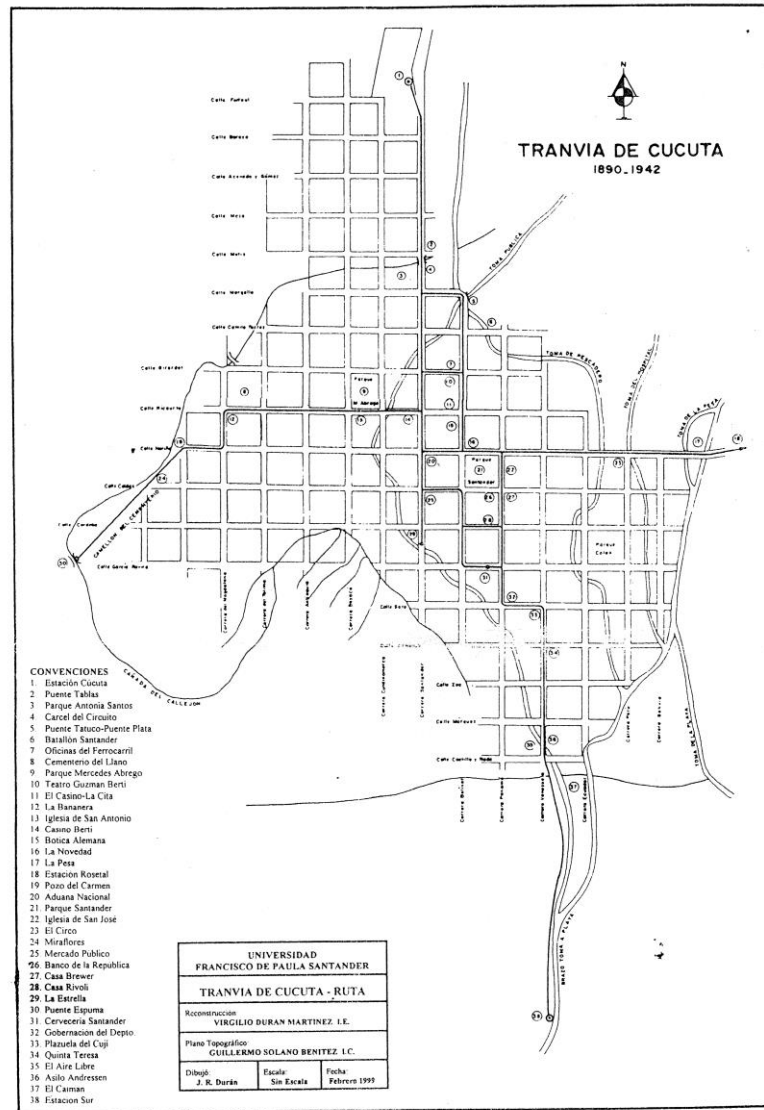


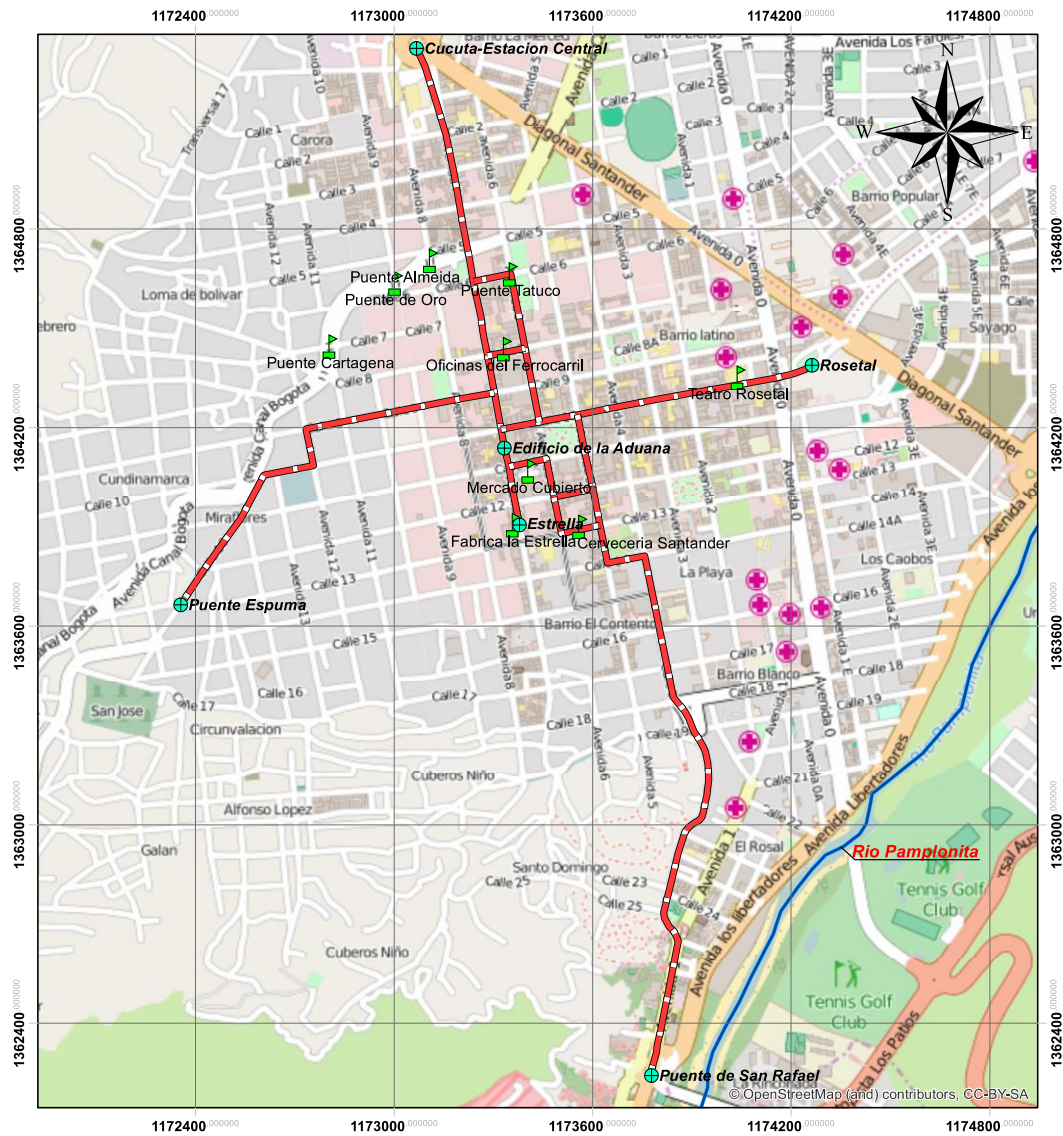
Imagen N° 17: Plano de las rutas del Tranvía Urbano de Cúcuta (1890 – 1942).

Fuente: Durán Martínez, V; 1999.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral



LEYENDA Estacion_Tra Edificaciones Ruta_Tranvia Rios Linea Fronter	ESC: 1 - 15.000		
	COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA Tranvia (1890 - 1942)	RUTAS	

Imagen N° 18: Trazado del Tranvía Urbano de Cúcuta (1905 – 1922). Material en proceso
 Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

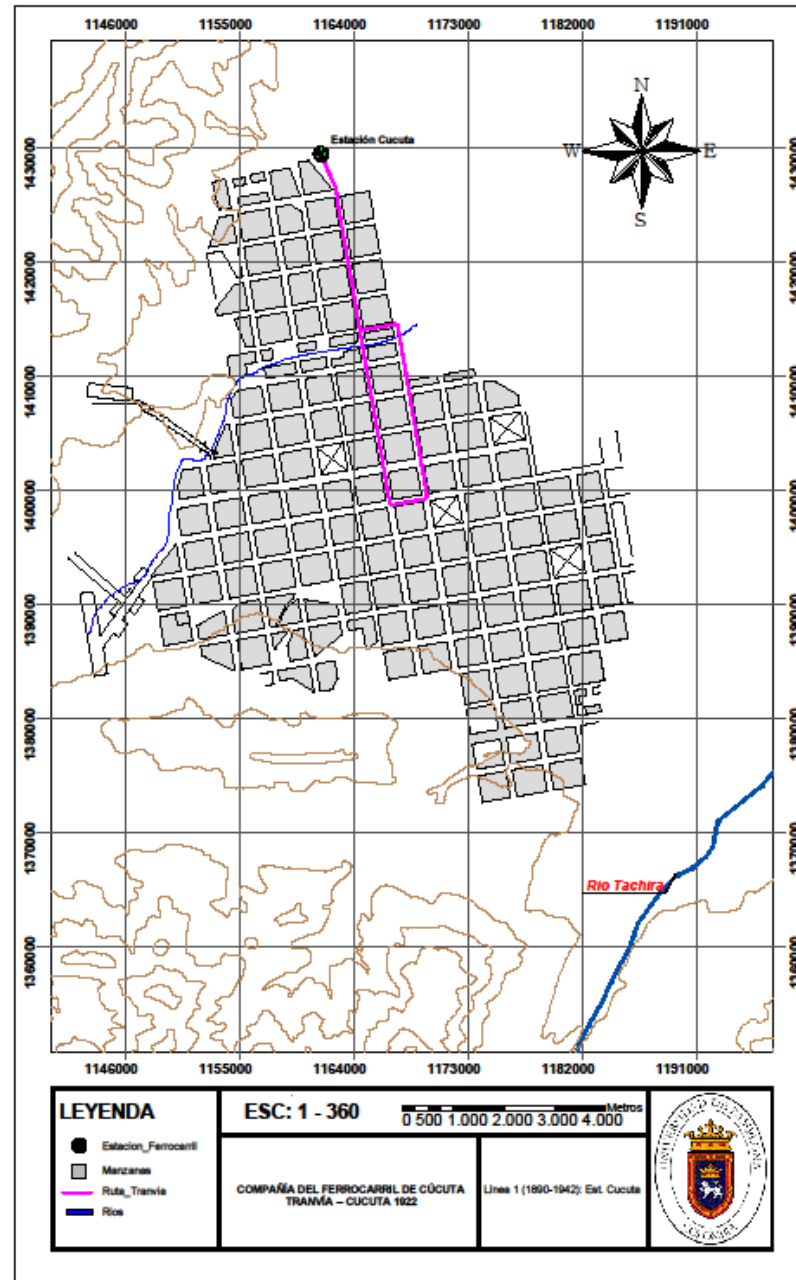


Imagen N° 19: Trazado del Tranvía Urbano de Cúcuta línea 1 (1905 – 1922). Material en proceso

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

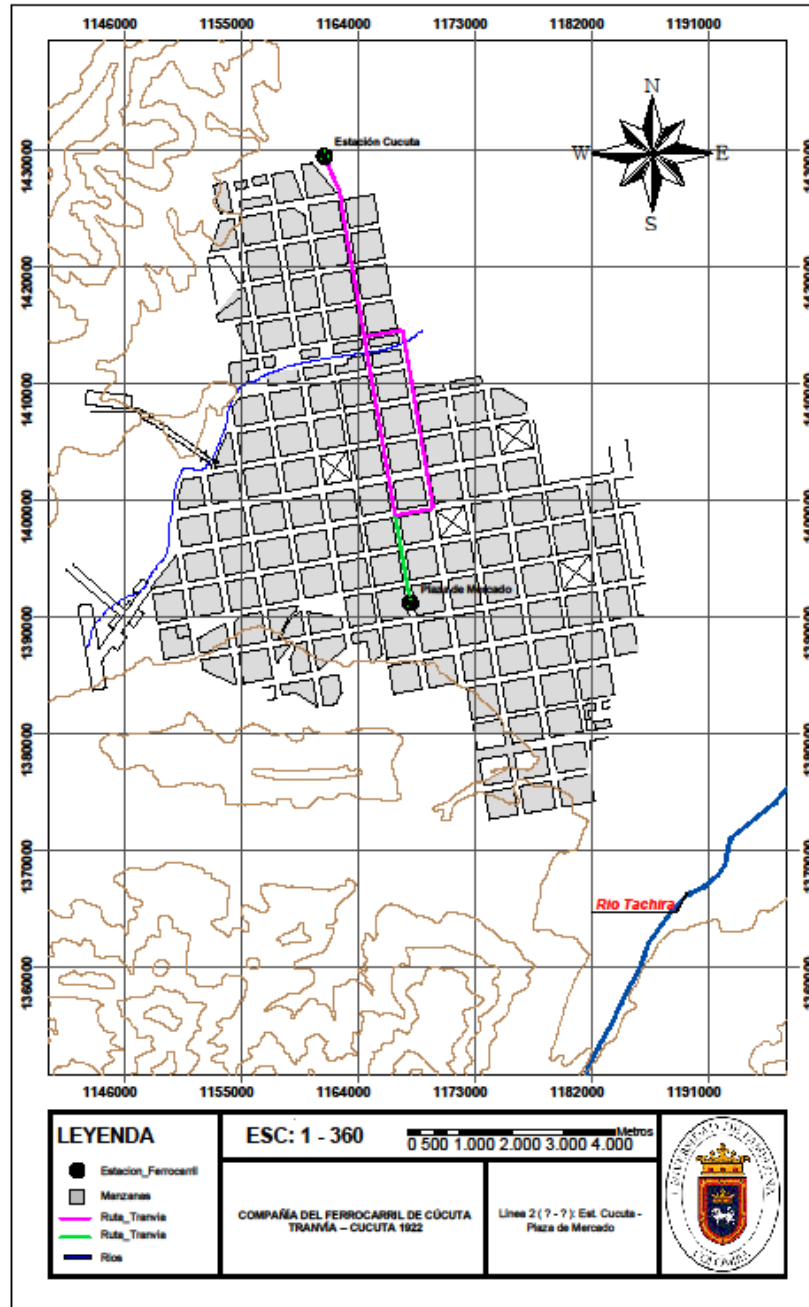


Imagen N° 20: Trazado del Tranvía Urbano de Cúcuta línea 2 (1905 – 1922). Material en proceso

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

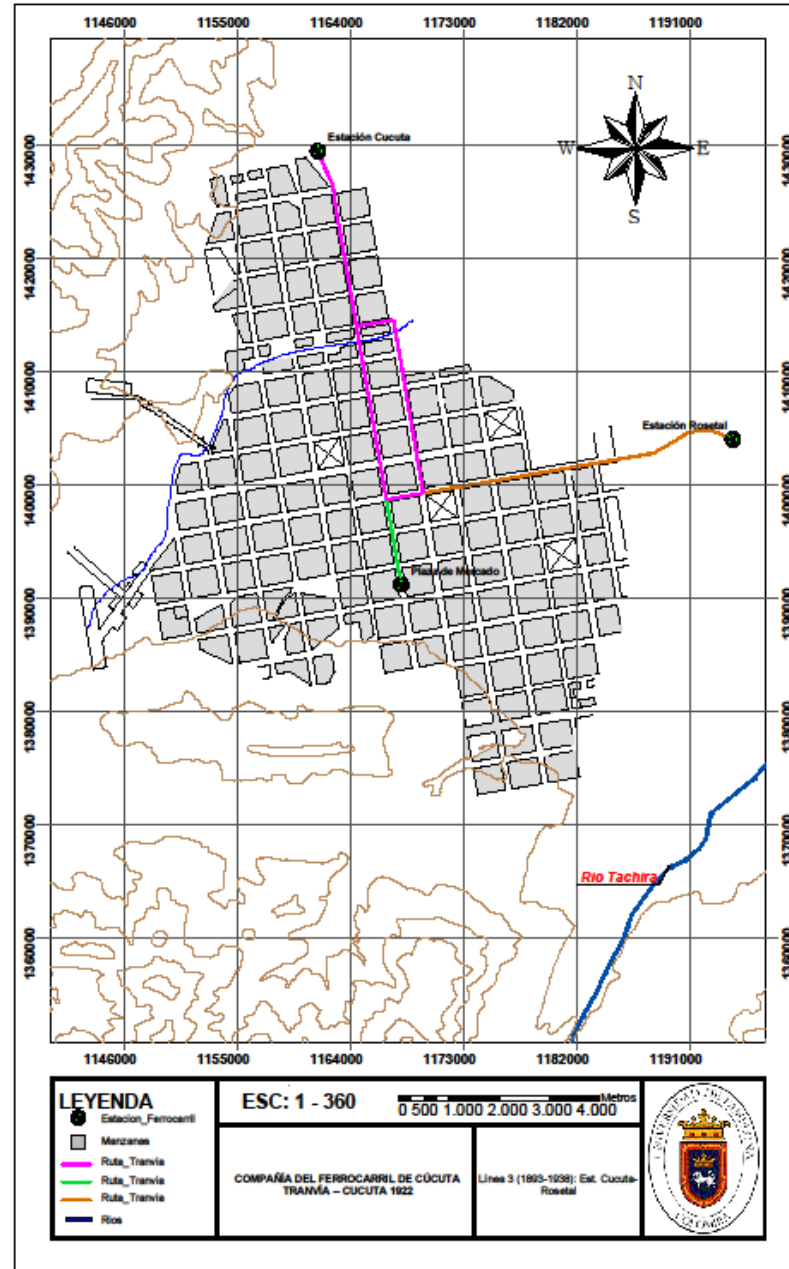


Imagen N° 21: Trazado del Tranvía Urbano de Cúcuta línea 3 (1905 – 1922). Material en proceso

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

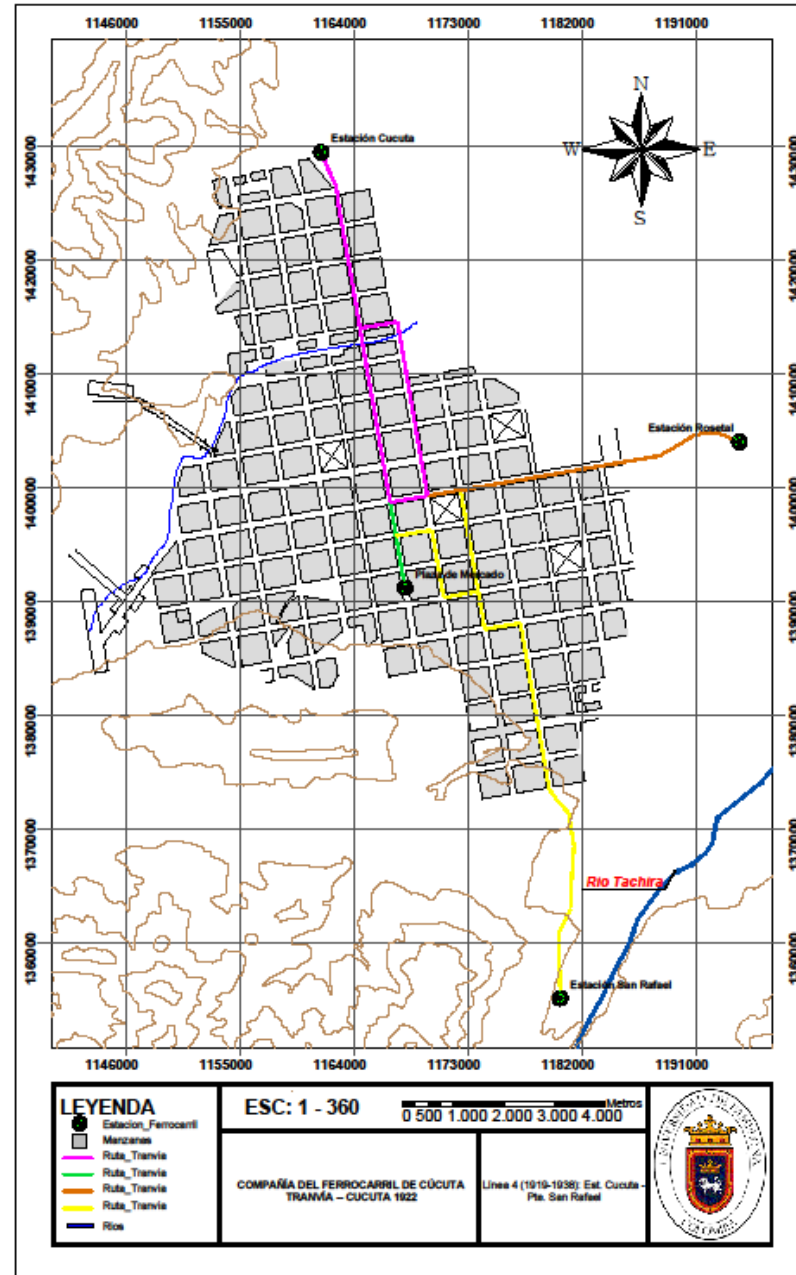


Imagen N° 22: Trazado del Tranvía Urbano de Cúcuta línea 4 (1905 – 1922). Material en proceso

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

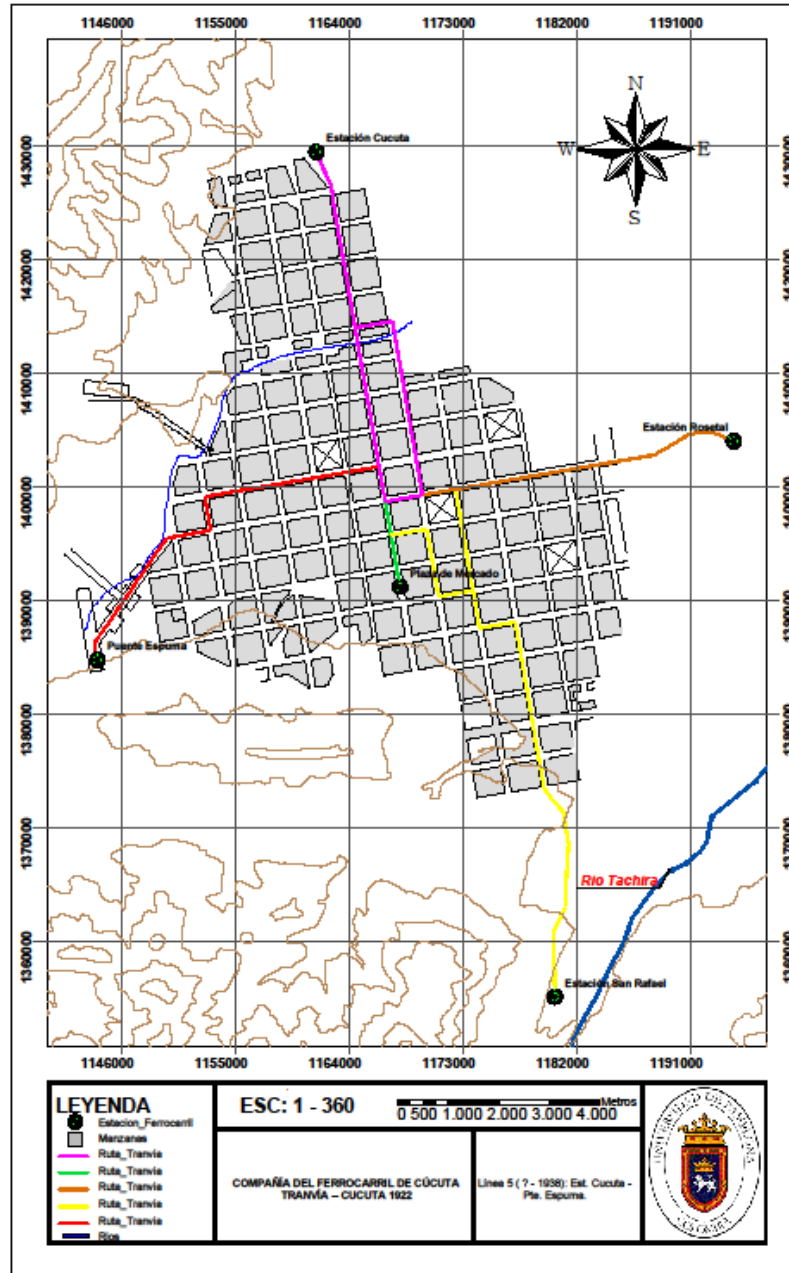


Imagen N° 23: Trazado del Tranvía Urbano de Cúcuta línea 5 (1905 – 1922). Material en proceso

Fuente: Esparza, E. D, 2015, a partir de Checa P, R. 1997 & Pabón S, Y. 2011.



Los estudios que han abarcado de manera directa e indirecta el tema de la historia del Ferrocarril de Cúcuta se han caracterizado por el uso continuo de fuentes iniciales (no documentales) elaboradas en las décadas de 1980 y 1990 que ameritaban su revisión o actualización. En otros términos, gran parte de los trabajos posteriores se han limitado a reproducir estos mapas urbanos y territoriales con pocas –o ninguna- actualizaciones.

Las **cartografías urbanas** para representar la evolución histórica del tejido urbano deben considerar la siguiente información:

- Los centros poblados, barrios y asentamientos directamente relacionados con el funcionamiento del sistema ferroviario: para el caso de Cúcuta, su área metropolitana.
- El sistema hídrico secundario que limitaba la expansión de la traza: caños, tomas públicas, aljibes; la mayoría de los cuales desaparece o son canalizados con la expansión urbana en las periferias.
- El contorno de los brazos o meandros del río Pamplonita, con las islas y playas creadas por procesos de sedimentación (en constante cambio).
- La presencia de las estaciones e infraestructuras del ferrocarril: puentes y pasos elevados, bodegas, talleres, tanques de almacenamiento para agua y *fuel-oil*, hornos para fabricación de ladrillos y cuarterones, plataformas o mesas giratorias, grúas...
- La conexión de la red ferroviaria con el trazado urbano y otras redes camineras de impacto local: caminos de herradura aún en uso a comienzos del siglo XX, transbordos fluviales, túneles, puentes y pasos elevados.
- El equipamiento urbano de interés público: edificaciones religiosas, infraestructura hospitalaria, cementerios, espacio público, equipamiento de servicios públicos.
- La toponimia y sitios de interés en los imaginarios del momento, con su conversión en los términos actualmente en uso.

La aerofotografía del IGAC de 1969 que cubre el área metropolitana de Cúcuta aporta información de primera mano: a partir de este referente se puede, por una parte reconstruir el tejido urbano de Cúcuta, Villa del Rosario, los barrios San Luis y Boconó, y de otra parte, registra el estado de la Estación Cúcuta (a partir



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

del cual se puede dimensionar el solar, las medidas generales de las edificaciones y evidenciar la presencia de infraestructuras). No sobra mencionar que la Estación Cúcuta fue demolida por completo, sin quedar registro planimétrico alguno de su configuración.

Adicionalmente, esta aerofotografía aporta el trazado de algunos caminos de herradura que se conservaron como senderos veredales o barriales para aquel momento, quince años después de la liquidación de la CFC. Fragmentos del trazado urbano se podría recuperar a partir de aerofotografías de vuelos parciales sobre la ciudad.

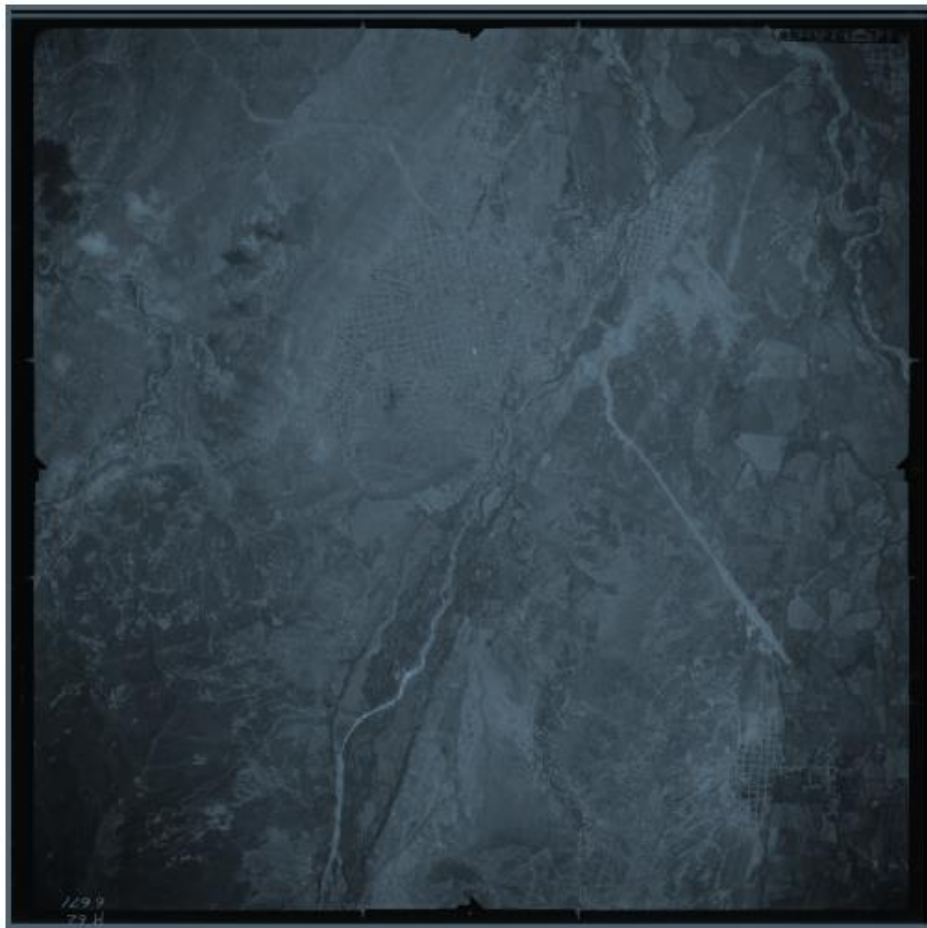


Imagen N° 24: Aerofotografía N° M-62-6671 de Cúcuta y parte de su área metropolitana, 1969. Al nororiente aparecen los barrios San Luis y Boconó; al norte el predio de la Estación Cúcuta; al sur oriente Villa del Rosario; al sur el curso del río Pamplonita y la anterior salida de la Estación Sur en la margen izquierda del río. Fuente: IGAC, Bogotá, 2015.

rio. Fuente: IGAC, Bogotá, 2015.

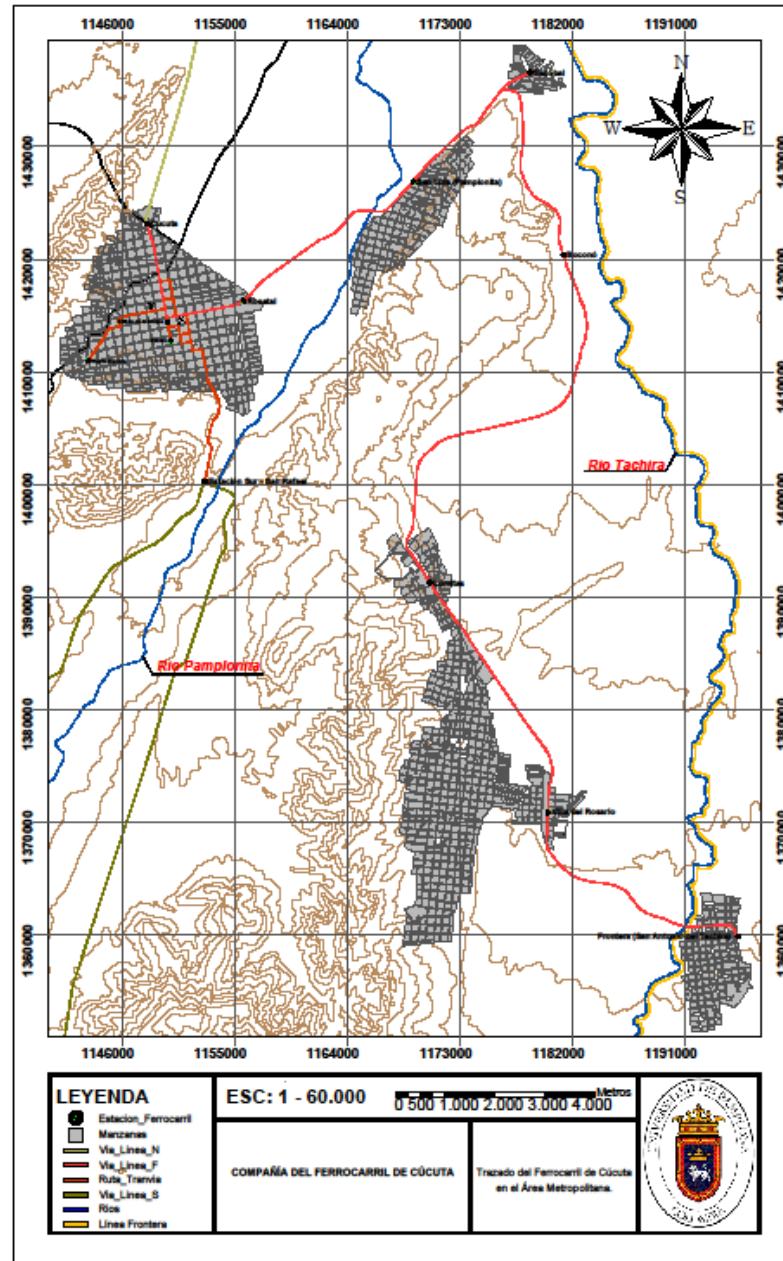


Imagen N° 25: realizada a partir de Aerofotografía N° M-62-6671 de Cúcuta y parte de su área metropolitana, 1969. Al nororiente aparecen los barrios San Luis y Boconó; al norte el predio de la Estación



Cúcuta; al sur oriente Villa del Rosario; al sur el curso del río Pamplonita y la anterior salida de la Estación Sur en la margen izquierda del río. Fuente: Espaza E. D, 2015.

Estudio de Casos N° 1: Estación de Puerto Villamizar.

Inicialmente el centro poblado se denominó San Buenaventura, siendo la meta del trazado del Camino Carretero construido entre 1865 y 1875, ruta que inmediatamente fue considerada como base para un "camino de rieles". Si bien todas las estaciones, paradas y tambos de la CFC son importantes para este estudio, la estación de Puerto Villamizar es de especial interés ya que constituyó la génesis del sistema, el cual tardó entre 1878 y 1889 con el tendido de rieles desde San Buenaventura y la parada de Altoviento.

Puerto Villamizar funcionó como puerto intermodal para transferir las cargas del ferrocarril a barcasas o bongós que debían remontar el río Zulia hasta el puerto de La Grita en Venezuela, recorrido fluvial lento y fluctuante, según los niveles de navegabilidad del río por las temporadas de sequía. Casi cincuenta años después, su situación fue desfavorecida significativamente con el abandono de la navegación fluvial y la continuación del tendido de rieles hasta el sitio de Puerto Santander (incluyendo la construcción de un puente ferroviario metálico en 1926, que hacía innecesario el trasbordo de mercancías por el río).

El trabajo de campo de septiembre del presente año y el material documental obtenido a la fecha permite señalar los siguientes hallazgos:

1. En la **escala de análisis arquitectónico**, la condición actual de la edificación es muy diferente con respecto a la reportada en 2009: *"Actualmente alberga la Escuela Kilómetro 55 y sus propietarios son el municipio de Cúcuta y Ferrovías. Su estado es bueno a regular"* [Pabón V., S, 2009:7]. Se encontró que el edificio está en abandono, la escuela pública ha sido reubicada en sus proximidades y la mayoría de los dinteles de madera se han podrido, amenazando ruina de la estructura muraria y de cubierta. La cubierta fue reemplazada en su totalidad, probablemente por el uso educativo anterior.



Imagen N° 26: Estación de Puerto Villamizar - Ejemplo del deterioro de los dinteles y estado de los bloques de adobe.

Fuente: Esparza B, E. D; Vargas L., E.A & Rangel W, A. Trabajo de campo, septiembre de 2015.

2. En la misma escala de análisis debe registrarse el horno de ladrillo de la cocina y el tanque de almacenamiento de agua para las locomotoras, teniendo en cuenta que forman parte del complejo técnico de la estación. Estas construcciones complementarias no fueron incluidas en el levantamiento preliminar contratado por la Secretaría Municipal de Cultura de Cúcuta.



Imagen N° 27: Estación de Puerto Villamizar – Horno de leña fabricado en ladrillo tolete.
Fuente: Esparza B, E. D; Vargas L., E.A & Rangel W, A. Trabajo de campo, septiembre de 2015.



Imagen N° 28: Estación de Puerto Villamizar – Tanque de almacenamiento de agua para surtir las locomotoras y las instalaciones de la estación.

Fuente: Esparza B, E. D; Vargas L., E.A & Rangel W, A. Trabajo de campo, septiembre de 2015.

3. En la escala de **análisis urbano** se obtuvo una importante fuente de información con la adquisición en agosto de la aerofotografía del IGAC de Puerto Villamizar, tomada de manera temprana en 1937 para la Concesión Barco. Gracias a esta imagen se puede reconstruir el trazado original de los cambiavías, el retorno de las locomotoras y el estado del tejido urbano cuando el sitio aún estaba funcionando en torno a la dinámica del ferrocarril.



Imagen N° 29: Aerofotografía N 56-ABC-43 de Puerto Villamizar (detalle), 1937.

Fuente: IGAC, Bogotá, 2015.

4. Al comparar la imagen de 1937 con el estado actual del tejido urbano se deduce que la mancha urbana no se ha extendido significativamente y que el proceso de compactación ha sido leve, aprovechando especialmente los predios que entraron en desuso después de la liquidación de la empresa. También debe contemplarse el proceso de aislamiento que se inicia en 1926 con la conexión directa del sistema hacia Puente Unión, situación que relega Puerto Villamizar a un segundo plano.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral



Imagen N° 30: Puerto Villamizar; imagen satelital de 2012.

Fuente: *Google Earth*, 2015.

5. Como resultado de la fuente documental anteriormente mencionada, también se puede comprender el **complejo técnico** de la que había sido estación terminal del sistema y lugar de trasbordo de mercancías, en la medida en que la información visual se cruce con la información textual de los informes de la CMC: se aprecian dos muelles para el cargue de bongós, una bodega de similares dimensiones a la estación, un patio de maniobras para el ferrocarril y a nivel de la orilla del río para las embarcaciones. Posiblemente se identificará el emplazamiento de la báscula y la grúa de vapor, empleadas para pesar y reubicar las mercancías.

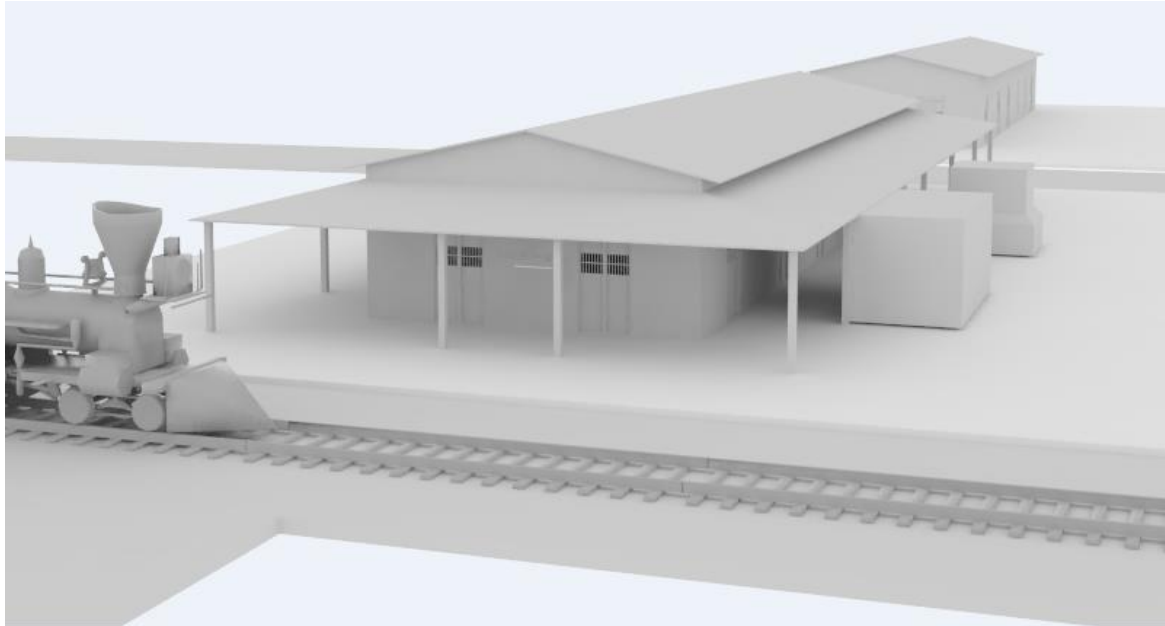


Imagen N° 31: Render de la Estación de Puerto Villamizar (material en proceso).

Fuente: Vargas, E.A, 2015.

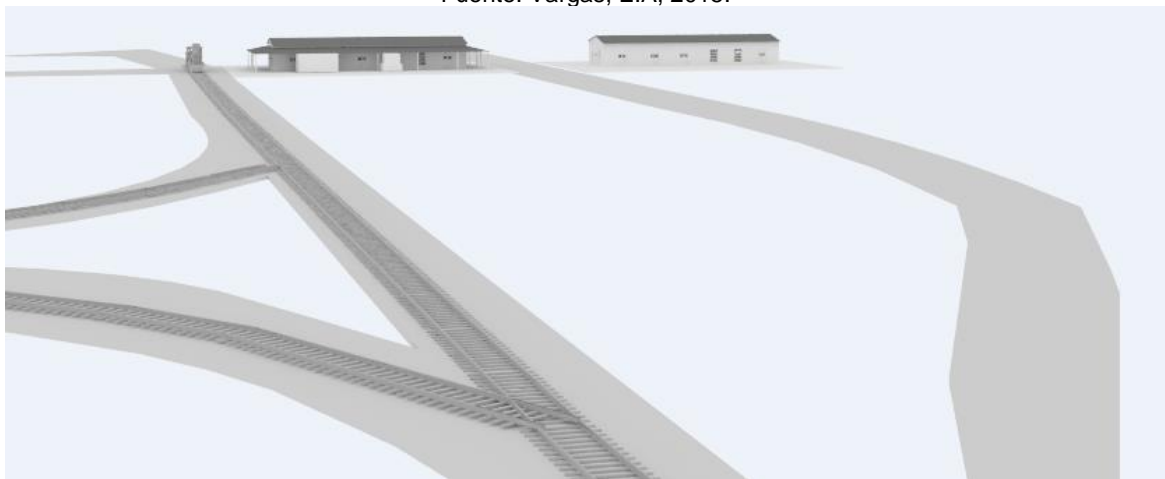


Imagen N° 32: Render de la Estación de Puerto Villamizar (material en proceso).

Fuente: Vargas, E.A, 2015.

Conclusiones parciales: en el momento actual de la investigación, teniendo en cuenta la información recopilada en el trabajo de campo y la consulta de fuentes documentales, se plantean las hipótesis que se enumeran a continuación.

1. Es necesario extender el trabajo de campo a las infraestructuras y edificaciones complementarias que componen el complejo técnico. Debe

identificarse los elementos característicos de una estación terminal, en función del retorno del material rodante, el almacenamiento y el transbordo de las mercancías.

2. Debe cartografiarse de manera evolutiva las alteraciones en el entorno natural, específicamente el proceso de sedimentación, alteración del meandro original y desecamiento del brazo del río Zulia sobre el que se ubica la estación-puerto.

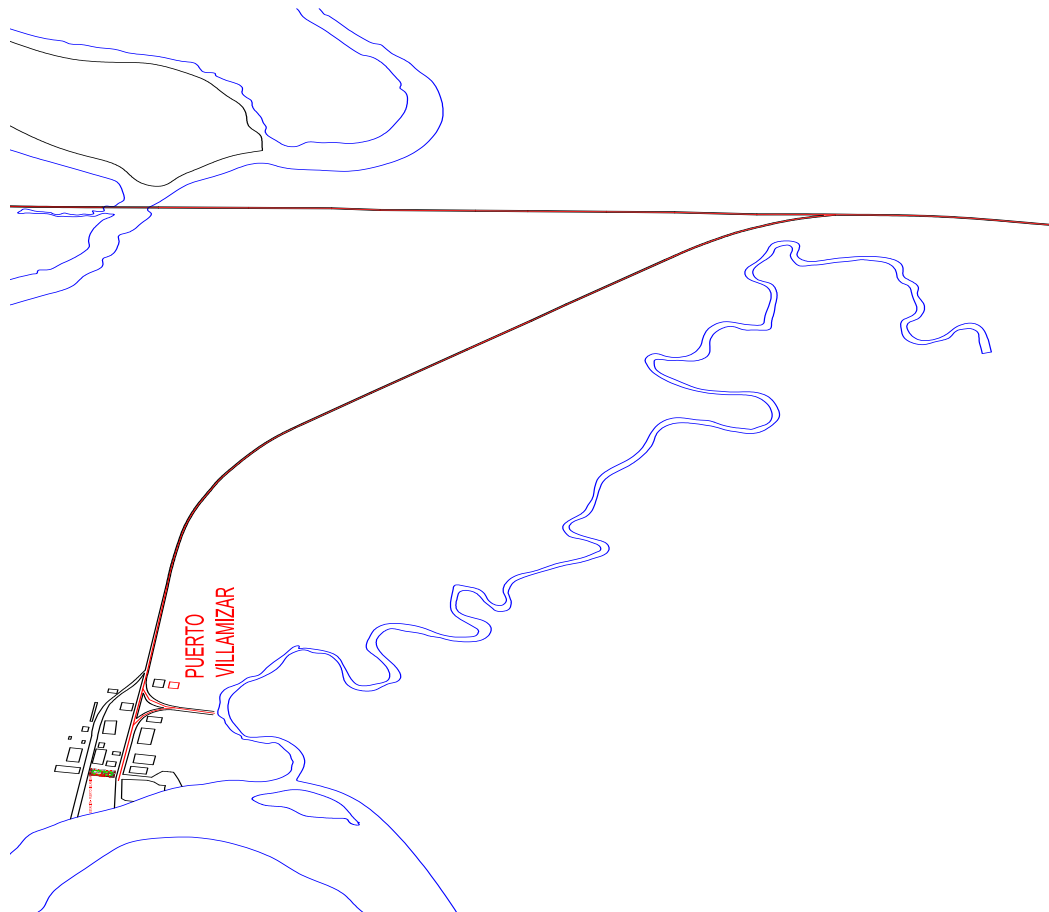


Imagen N°33: Puerto Villamizar, Norte de Santander – Cartografía del tejido urbano actual, incluyendo el brazo del río Zulia y la vía de acceso (material en proceso).

Fuente: Vargas, E.A, 2015, a partir de *Google Earth*.

Estudio de Casos N° 2: Estación de Puerto Santander.

En el caso de la **Estación de Puerto Santander** se ha contado con una serie de circunstancias favorables:

1. Aún existe la edificación principal, en regular estado, que se utiliza como Mercado Central del centro poblado; por tanto ha sido posible efectuar el levantamiento arquitectónico preliminar.
2. Se cuenta con una fotografía de 1936 que muestra parcialmente en escorzo la edificación. Al cruzar esta fuente con los planos arquitectónicos se puede proponer la configuración del edificio para la misma fecha.

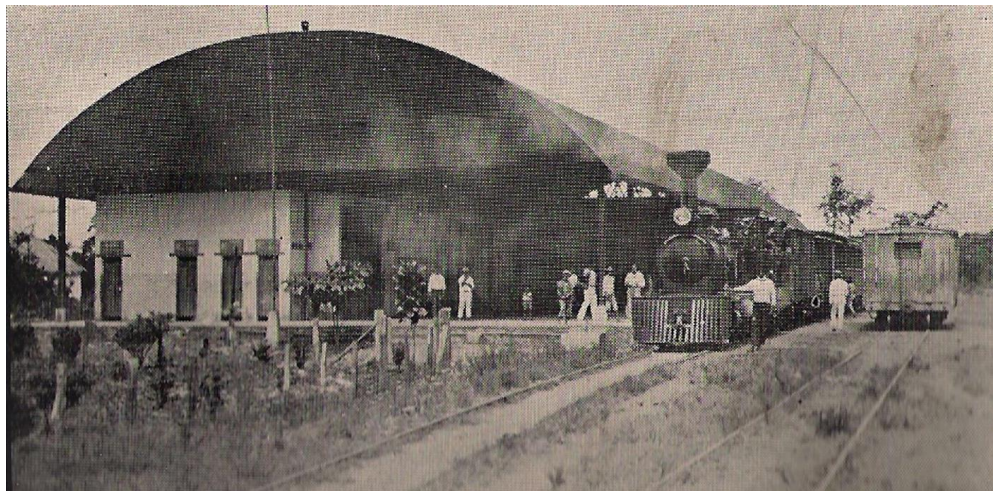


Imagen N° 34: Estación de Puerto Santander.

Fuente: *Álbum de la República*, 1936.

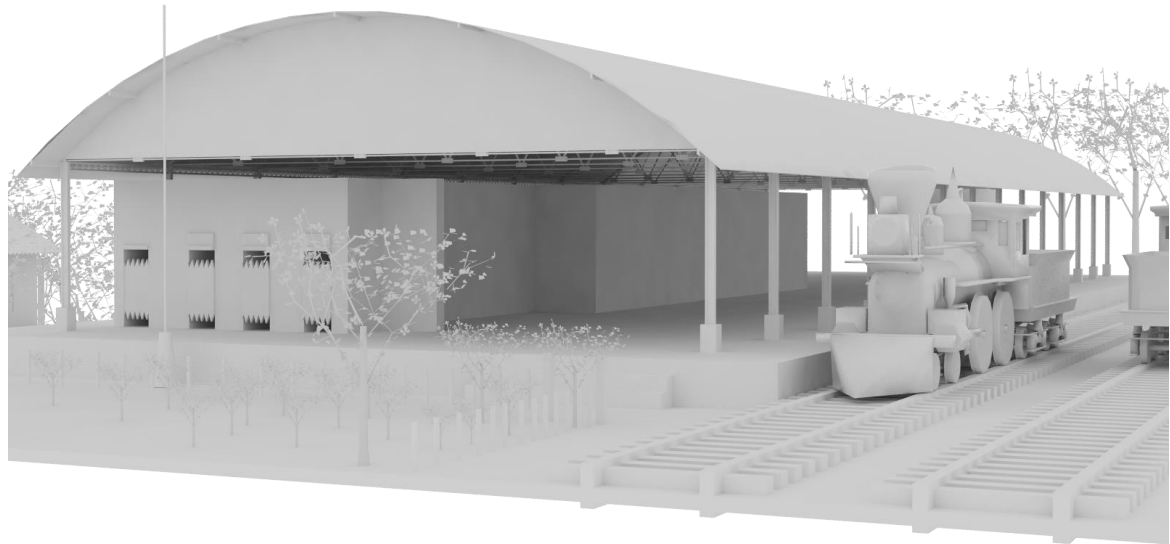


Imagen N° 35: Render de la Estación de Puerto Santander (material en proceso).

Fuente: Vargas, E.A, 2015.

3. En el trabajo de campo se registraron testimonios de personas que conocieron el edificio en su uso original, e incluso uno de ellos trabajó como empleado de la compañía. Esto permite referenciar cambios en la edificación, su sistema constructivo; igualmente las modificaciones del trazado urbano y la ubicación de infraestructuras ya desaparecidas (p. ej. los depósitos de combustible). Los productos obtenidos pertenecen a la hipótesis de configuración del BIC.

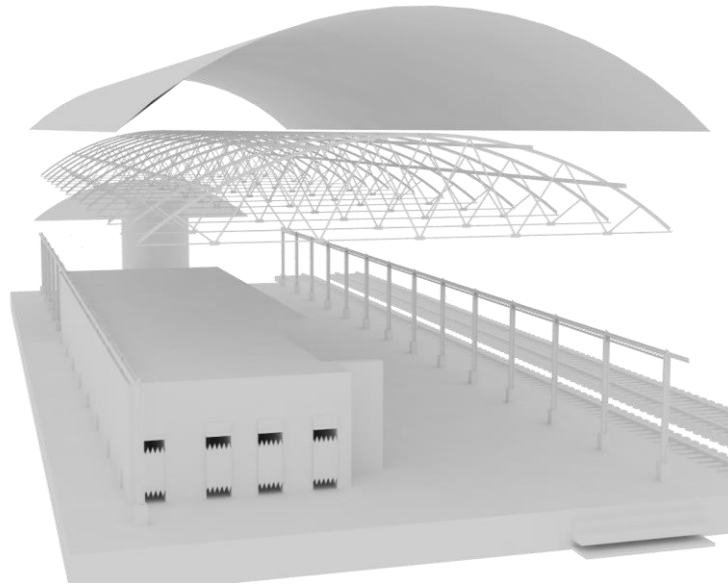


Imagen N° 36: Render de la Estación de Puerto Santander, incluyendo el tanque posterior para almacenamiento de agua (material en proceso) Fuente: Vargas, E.A, 2015.

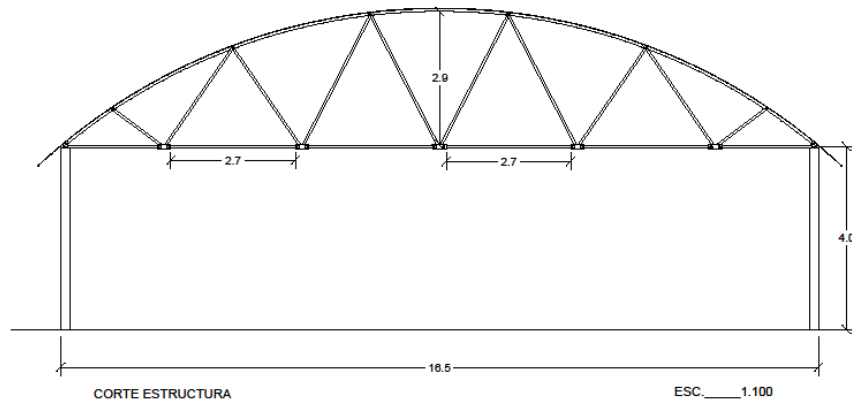


Imagen N° 37: estructura metálica de la Estación de Puerto Santander, incluyendo el tanque posterior para almacenamiento de agua (material en proceso)

Fuente: Vargas, E.A, 2015.

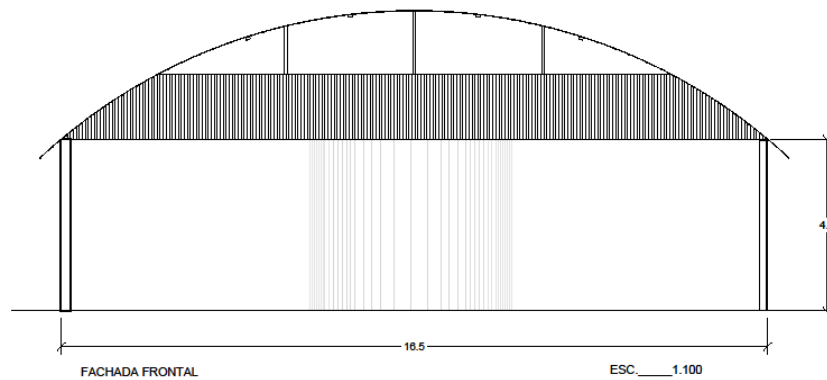


Imagen N° 38: fachada frontal de la Estación de Puerto Santander, incluyendo el tanque posterior para almacenamiento de agua (material en proceso)

Fuente: Vargas, E.A, 2015.

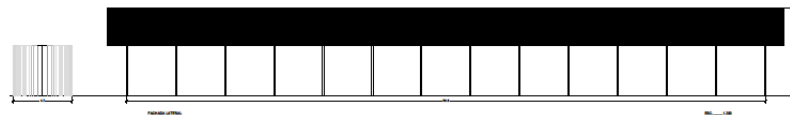


Imagen N° 39: fachada lateral de la Estación de Puerto Santander, incluyendo el tanque posterior para almacenamiento de agua (material en proceso)

Fuente: Vargas, E.A, 2015.

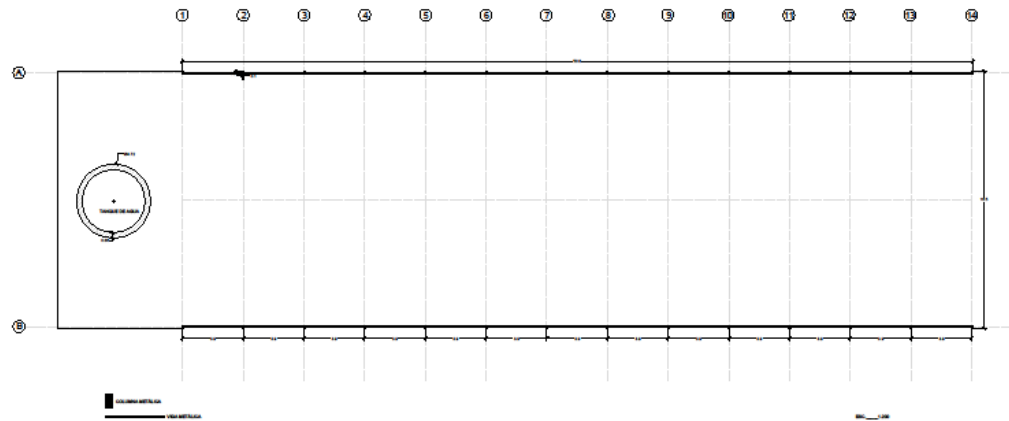


Imagen N° 40: planta arquitectonica de la Estación de Puerto Santander, incluyendo el tanque posterior para almacenamiento de agua (material en proceso)

Fuente: Vargas, E.A, 2015.

4. La imagen satelital de Google Earth permite digitalizar no solamente el estado actual del emplazamiento, sino también el área urbana. Esta información se está ingresando a la base cartográfica y se utilizará principalmente para las escalas de análisis territorial y urbano.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral



Imagen N° 41: Puerto Santander (Colombia) – Puerto La Grita (Venezuela); imagen satelital de 2012.

Fuente: *Google Earth*, 2015.

Conclusiones parciales: al momento de redactar este documento se ha detectado lo siguiente:

1. La búsqueda de aerofotografías anteriores a 1990 en el IGAC se ha dificultado porque el material está catalogado bajo restricción militar. Para acceder a él se requiere un trámite especial, que no se ha podido concluir.
2. Dentro de la lógica de emplazamiento ha de agregarse la infraestructura complementaria del ferrocarril. Ésta comprende los elementos existentes (Puente Unión o puente de empalme con el Ferrocarril del Táchira) y los elementos removidos (depósito de combustible, trazado de los rieles, cambiavías y retornos). Adicionalmente es necesario elaborar las hipótesis de loteo de los principales predios del centro poblado, tanto para la lógica de emplazamiento como para la evolución del tejido urbano.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral



Imagen N° 42 : Puente Internacional de La Grita (Puente Unión); ca. 1950

Fuente: Repositorio Biblioteca Pública Julio Pérez Ferrero, Cúcuta –BPJPF. Consulta: septiembre de 2015.

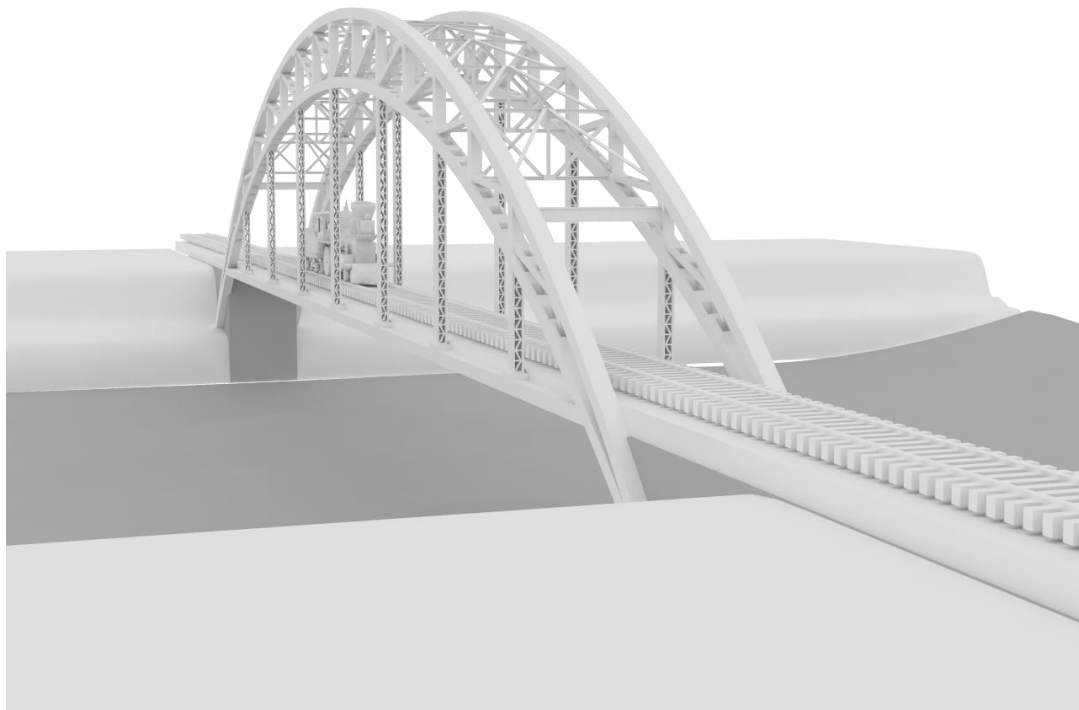


Imagen N°43: Render de Puente Unión. Material en proceso.

Fuente: Vargas, E.A, 2015, a partir de *Google Earth*.

Universidad de Pamplona

Pamplona - Norte de Santander - Colombia

Tels: (7) 5685303 - 5685304 - 5685305 - Fax: 5682750 - www.unipamplona.edu.co



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral



Imagen N°44: Render de Puente Unión. Material en proceso.

Fuente: Vargas, E.A, 2015, a partir de *Google Earth*.

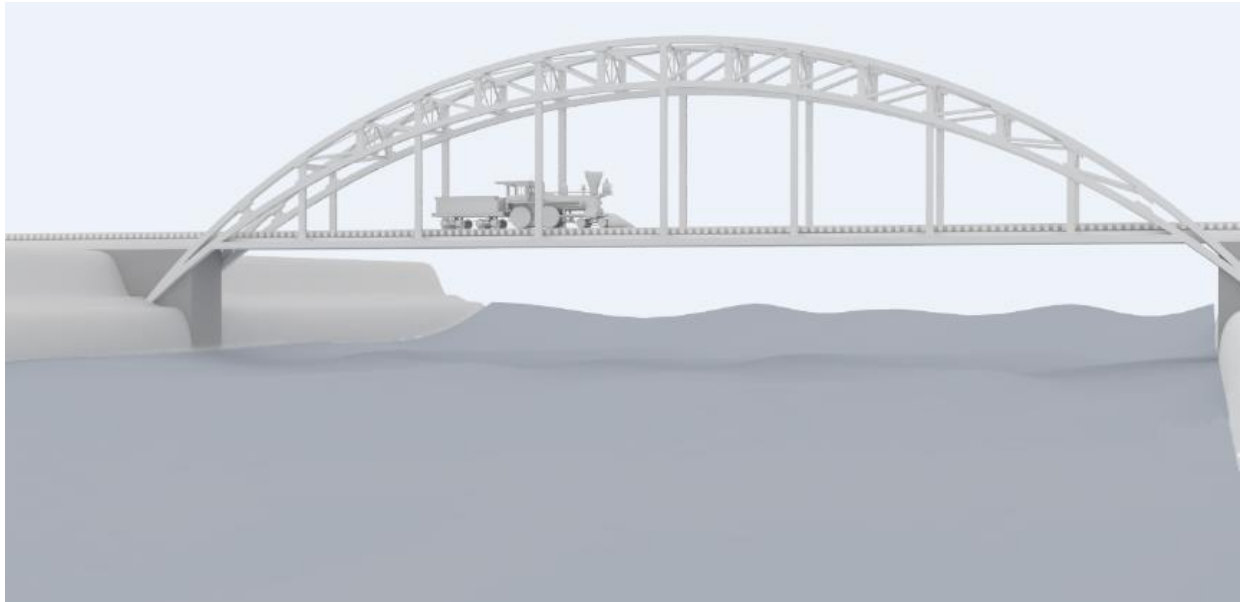


Imagen N°44: Render de Puente Unión. Material en proceso.

Fuente: Vargas, E.A, 2015, a partir de *Google Earth*.



Imagen N° 46: Render de Puente Unión. Material en proceso.

Fuente: Vargas, E.A, 2015, a partir de *Google Earth*.

3. Para una mejor comprensión de la evolución histórica del tejido urbano, la cartografía debe incluir los siguientes insumos: la **infraestructura del ferrocarril** (Puente Unión, aún existente; los depósitos y el trazado de los rieles ya desaparecidos); los cambios históricos en la **geomorfología del brazo del río Zulia**; la **línea divisoria fronteriza** entre Colombia y Venezuela; y, finalmente, el **tejido urbano del Puerto La Grita**). Aunque este último no se encuentra dentro de la jurisdicción colombiana, se considera aquí que no podría entenderse la dinámica de ocupación territorial y la evolución histórica del tejido urbano de los dos centros poblados de manera aislada.

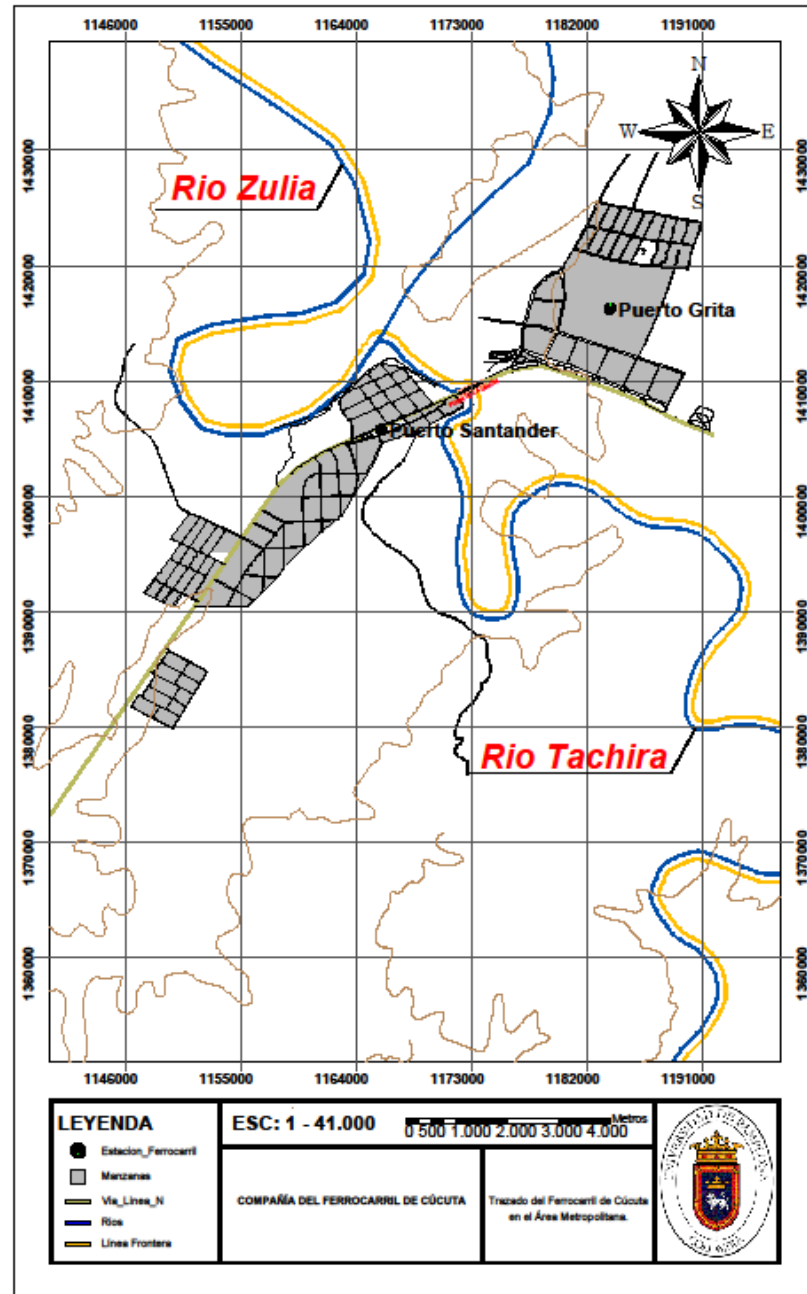


Imagen N° 47: Cartografía urbana actual de los centros poblados de Puerto Santander (Colombia) y Puerto La Grita (Venezuela). Material en proceso.

Fuente: Vargas, E.A, 2015, a partir de *Google Earth*.

4. La fotografía sin fecha que otros autores identifican como edificio de la Estación de Puerto Santander, a pesar de su similitud tipológica-constructiva no corresponde con dicha estación. Probablemente pertenezca al complejo de la Estación Cúcuta, aunque se requiere ubicar la fecha de construcción de esta cubierta. Teniendo en cuenta la información recolectada en el sitio y a través de la comparación de las imágenes se llega a la conclusión de que el edificio de Puerto Santander tiene un eje menos de pilastras metálicas, el hastial de lámina de zinc tiene un retranqueo diferente y, lo más importante, en Puerto Santander las locomotoras y vagones no transitaban por su interior (lo cual sí se aprecia en la construcción posiblemente ubicada en Cúcuta).

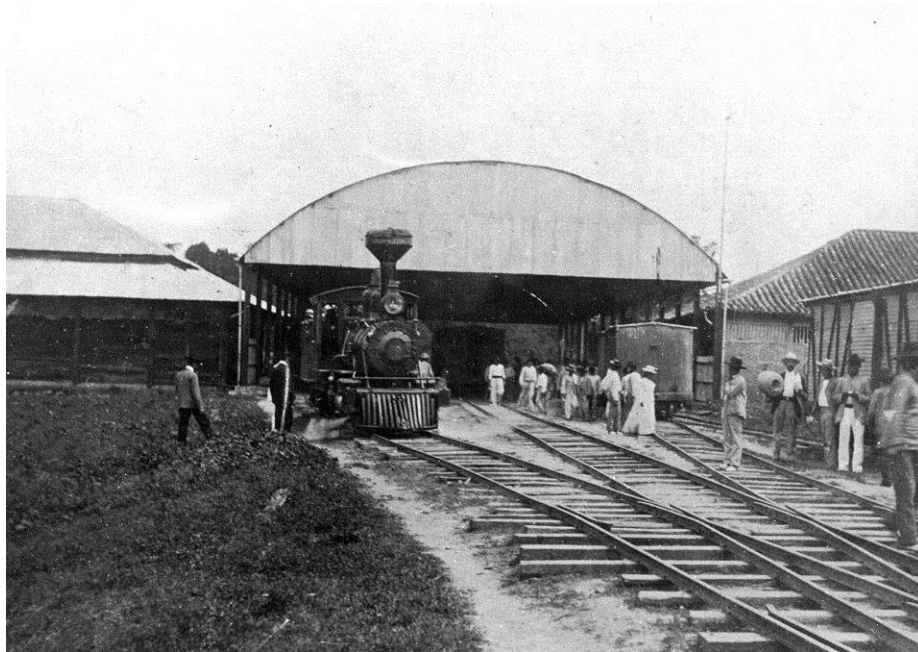


Imagen N° 48: Depósito de material rodante, posiblemente en la Estación Cúcuta. Compárese el trazado de los rieles, la configuración del edificio y las edificaciones laterales con la Estación de Puerto Santander.

Fuente: Repositorio Biblioteca Pública Julio Pérez Ferrero, Cúcuta –BPJPF. Consulta: septiembre de 2015.



Conclusiones parciales para el estudio de casos:

- Los hechos urbano-arquitectónicos parcialmente analizados se caracterizan por su condición de estaciones terminales del sistema de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta. Su análisis contribuye a comprender el funcionamiento del transporte ferroviario en la región, completando un material de análisis histórico de primera mano.
- La Estación de Puerto Villamizar pertenece a la primera fase de construcción del sistema en condiciones determinadas a fines del siglo XIX por los circuitos productivos imperantes (que buscaban la implantación de un sistema ferroviario de bajo costo, evitando obras ingenieriles de alta complejidad), el complejo técnico (que permitía la circulación de mercancías por un puerto intermodal fluvial, no obstante los retrasos y sobrecostos por el cambio de medio de transporte ferrocarril-rio) en la salida hacia el Lago de Maracaibo.
- La Estación de Puerto Santander corresponde a la fase final de consolidación de la CMC, más próxima a la decadencia del sistema. Su aparición se debe a la necesidad de un sistema expedito para circular con pasajeros y mercancías empleando un puente de interconexión bifronteriza de uso exclusivamente ferroviario.
- Dentro de la base cartográfica ha de producirse una planimetría en una escala de análisis territorial que permita representar los centros poblados, las infraestructuras del ferrocarril y los elementos estructurantes del territorio que afectan la movilidad del sistema.
- Esta cartografía de análisis territorial debe desglosarse según los momentos de consolidación del sistema y las modificaciones de los elementos estructurantes del territorio: funcionamiento del puerto intermodal (1880-1926), aparición del nuevo punto de interconexión con Venezuela (1926-1955), abandono definitivo del sistema y reutilización del trazado para la vía de automotores (1955-2015).

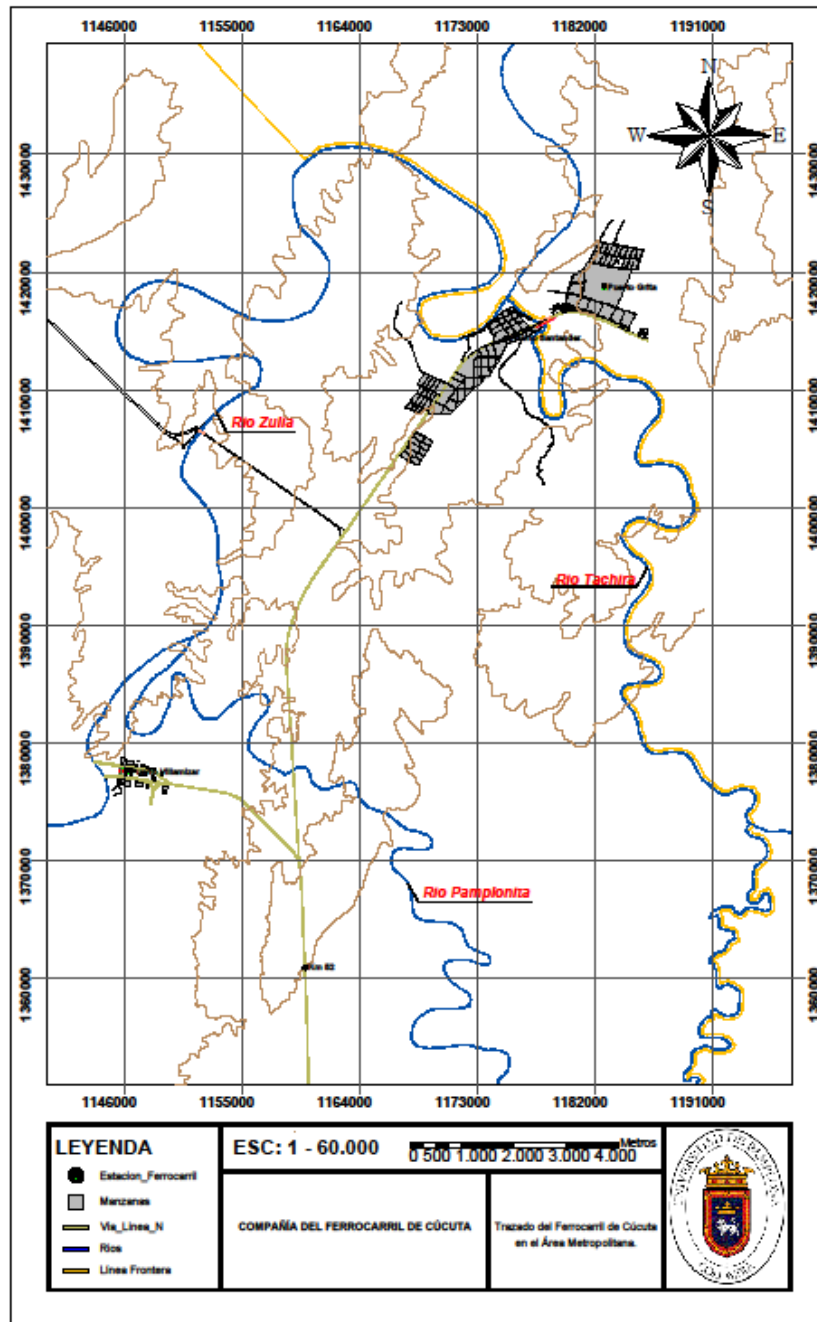


Imagen N° 49: Cartografía urbana actual de los centros poblados de Puerto Villamizar, Puerto Santander (Colombia) y Puerto La Grita (Venezuela). Material en proceso.

Fuente: Vargas, E.A, 2015, a partir de Google Earth.



Marco Conceptual

Para definir los criterios de análisis de la investigación se recurre a un enfoque descriptivo de los logros técnicos que caracterizan la producción molinera (y su consecuente adecuación urbano-arquitectónica), y a un enfoque sociológico de que vincule los circuitos productivos del trigo con procesos civilizatorios más amplios que se reflejan en la ocupación del territorio, las dinámicas de las redes camineras y la vigencia de las redes urbanas. Los principales referentes teóricos para el análisis del objeto de estudio son los siguientes:

- El concepto de ***duración histórica*** del sociólogo e historiador francés Fernand Braudel que identifica tres dinámicas en la evolución de las sociedades: una *corta duración*, asociada con eventos puntuales, hitos históricos favorecidos por la historiografía clásica (aún hasta el siglo XX); una *media duración*, relacionada con ciclos generacionales y políticos; y finalmente, una ***larga duración*** propia de procesos tan extensos en el tiempo que pueden parecer imperceptibles y que marcan cambios estructurantes en las sociedades, de tipo económico, social y cultural. Dentro de las largas duraciones de Braudel se destaca su aplicación en los procesos de urbanización (la consolidación de redes urbanas estables), de dominio del territorio (p.ej. las redes camineras que fortalecen circuitos productivos) y de civilización. Se asume aquí que para el caso colombiano, las dinámicas de la producción triguera en la provincia de Pamplona trascienden los periodos de la Colonia temprana, la expansión de las fronteras agrícolas del siglo XVIII, la transición republicana, la modernización de la producción harinera a partir del siglo XIX, culminando en el auge de su industrialización y posterior decadencia en el siglo XX.
- El concepto de ***proceso civilizatorio*** del sociólogo alemán Norbert Elias que permite comprender aquellas largas duraciones que trascienden la periodización tradicional de la historiografía. Según Elias, las dinámicas que impulsan el avance de la civilización occidental no dependen exclusivamente de las innovaciones técnicas, sino que también son fundamentales la sofisticación del dominio de violencia, de las relaciones interpersonales y, especialmente, el autocontrol. Adicionalmente, de Elias se destaca la evolución de las tecnologías alimentarias y la consecuente división del trabajo (como en el caso del trigo para la sociedad europea medieval), circunstancia que puede extrapolarse al caso iberoamericano



en la implementación de los molinos de trigo en el dominio, aseguramiento y explotación de los territorios andinos (caso temprano de la provincia de Pamplona en el siglo XVI).

- El concepto de **complejo técnico** del historiador inglés **Lewis Mumford**, aplicado a la historia de la técnica. Mumford define tres momentos estructurantes en el desarrollo de la civilización occidental en los que prima la habilidad para dominar la producción y acumulación de la energía, en busca de independizar los circuitos productivos de la fuerza motriz bruta (generada por seres humanos o animales de tiro). En resumen, los momentos planteados por Mumford son: la **era eotécnica** (caracterizada por el aprovechamiento de las energías eólica e hidráulica, por la minería extractiva y el capitalismo incipiente); se asume aquí que este momento correspondería, para la provincia de Pamplona desde la época colonial hasta la primera mitad del siglo XIX (cuando la molinería pasa por procesos de tecnificación e industrialización modernos). Posteriormente Mumford define la **era paleotécnica**, identificada por el uso extensivo de combustibles minerales, el capitalismo industrial y una larga duración entre la 1ª. Revolución Industrial del siglo XVIII y la 2ª. Revolución Industrial del siglo XIX; momento que se refleja en la provincia de Pamplona con la modernización de los antiguos molinos, especialmente a partir de 1870 y en el siglo XX con la creación de nuevas empresas – como la Compañía Molinera Herrán- de carácter industrial. Finalmente, la **era neotécnica** de Mumford no tiene aplicación actual para el objeto de estudio de la investigación.
- Para la comprensión específica de la evolución técnica, se recurre a los conceptos de **conjunto y estado técnico** del antropólogo y arqueólogo André Leroi-Gourhan, los cuales pueden variar desde un estado pre-artesanal (o *muy rústico*), *proto-artesanal o rústico*, artesanal aislado (o *semi-rústico*), artesanal agrupado o *semi industrial* y *propriadamente industrial*. Para el objeto de estudio en la provincia de Pamplona se ha encontrado que los dos últimos estados (semi-industrial e industrial) marcan una tendencia desde la Colonia temprana, en tanto hay una producción organizada y una comercialización de excedentes de cobertura nacional (hacia el interior de la Nueva Granada, siguiendo el *Camino del Reino*) e internacional (a través del *Camino Real a Mérida* o salida al Lago de Maracaibo).

La propuesta se propone dentro del marco del proyecto de investigación *Historia de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta*, a cargo del docente del programa de Arquitectura Alirio Rangel Wilches. Se inscribe dentro del área temática de



Historia, Teoría y Crítica de la Arquitectura en el núcleo problemático del Patrimonio material inmueble (Patrimonio industrial).

Marco Normativo

El principal referente normativo para la investigación es el Decreto 763 – Marzo 10 de 2009 relacionado con la legislación del Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material. Define las distintas modalidades del patrimonio material (inmueble, mueble, arqueológico, cinematográfico, archivístico); su principal aporte radica en la constitución del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación – SNPCN. También son de especial interés los siguientes apartes del mencionado decreto:

- Título II, artículos 6 a 10: Criterios para la valoración de un Bien de Interés Cultural – BIC.
- Título III, especialmente el Capítulo I: Procedimiento para la Declaratoria de BIC.
- Capítulo II, artículo 14 y Capítulo III – Parte I: Planes Especiales de Manejo y Protección – PEMP para bienes inmuebles, artículos 15 a 22.
- Capítulo V, artículos 38 a 44: Intervención de BIC.

Adicionalmente son de interés leyes anteriores, modificadas y actualizadas por el Decreto 763 tales como:

- La Ley 1185 de 2008.
- La Ley 397 de 1997.



JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

ALCANCES

- **Preliminares:** incluye la **consulta de documentación básica** (fuentes primarias y secundarias) para corroborar y/o complementar la información suministrada por otros autores.
- Completar el **inventario del material documental** y los archivos ya disponibles de las distintas estaciones.
- **Reseña histórica:** corroboración de las fases de construcción y ampliación del sistema, de manera paralela a la aparición de las edificaciones. Se representará de manera cartográfica.
- Realizar la **caracterización del espacio geohistórico** en donde se ubica el complejo ferroviario (desde la perspectiva del análisis territorial). Comprende las cartografías de la red caminera en el siglo XIX y el antecedente del trazado ferroviario con la construcción del *Camino a San Buenaventura* (1875 – 1885). Busca responder a las siguientes preguntas: ¿cuáles son los elementos estructurantes del territorio?; ¿cómo afectan las redes camineras previas al ferrocarril?; ¿por qué se eligió la ubicación del trazado?
- Cartografiar las distintas **fases de evolución del sistema ferroviario en comparación con la aparición y/o evolución del tejido urbano de los centros poblados** interconectados por el sistema (se presentaría a manera de una cartografía en escala 1:5.000), incluyendo la red caminera complementaria.
- Identificar las **lógicas de emplazamiento**, relacionando las estaciones con las infraestructuras asociadas y el centro poblado al que pertenecen. Se espera describir el contexto espacial en sus condiciones actuales y pasadas, desde las escalas territorial y urbana.
- Realizar la **Fase de Registro de BIC** para aquellas edificaciones pendientes para completar el estudio comparativo: comprende la reseña histórica particular, registro fotográfico y el levantamiento arquitectónico.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

- Completar el **cuadro tipológico comparativo** de las estaciones (incluyendo su distribución tipológica, su lógica de emplazamiento y sus posibles etapas de ampliación, de ser pertinente). Comprende la edición y unificación de los criterios para representar las planimetrías y renders.
- Concluir el **análisis histórico de la evolución del tejido urbano** para los centros poblados en donde aplique.

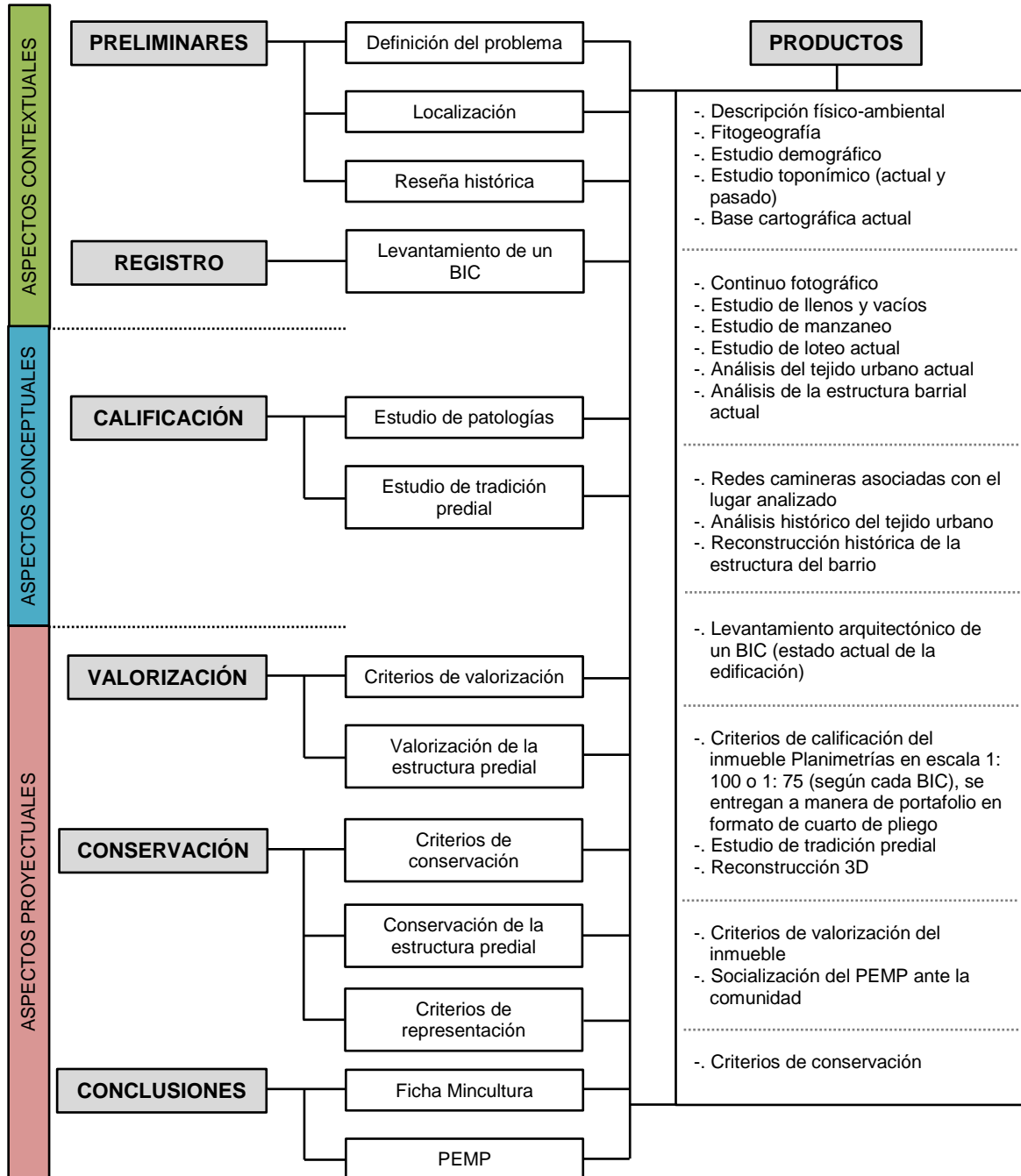


PRODUCTOS

- Tabla – inventario del material documental y planimétrico disponible.
- Cartografías de escala territorial por fases: Preliminares (Red caminera del siglo XIX; *Camino de San Buenaventura*, 1875 - 1885); 1ª. Fase – Línea Norte (1885 – 1888); 2ª. Fase – Líneas Norte, Frontera y Tranvía Urbano (1888 – 1910); 3ª. Fase – Líneas Norte, Frontera y Sur, Tranvía Urbano (1910 – 1930); Fase final (1930 – 1950); Trazado de la Carretera Central del Norte (1915 – 1950).
- Cartografías de los cambios en la división político-administrativa en comparación con las fases de ampliación del sistema y los centros poblados.
- Cartografías de escala urbana por fases y centros poblados.
- Cuadro comparativo de tipologías y lógicas de emplazamiento.
- Levantamientos arquitectónicos³ de la Estación de Puerto Villamizar, Puerto Santander y Aguablanca.
- Modelos 3D y renders de las reconstrucciones hipotéticas.

³ Actividades sujetas a la disponibilidad del trabajo de campo, según las condiciones de orden público en los lugares de interés.

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO



Esquema 1: Metodología de la Investigación para Bienes de Interés Cultural – BIC (Patrimonio Inmueble)

Fuente: Rangel W, A, 2014. *Taller de Diseño VII – Patrimonio urbano-arquitectónico*. Universidad de Pamplona



GLOSARIO

- **AGN:** Archivo General de la Nación (Colombia).
- **ACBRC:** Área Cultural del Banco de la República – Cúcuta.
- **BJPF:** Biblioteca Jorge Pérez Ferrero – Cúcuta.
- **BLAA:** Biblioteca Luis Ángel Arango.
- **BNC:** Biblioteca Nacional de Colombia
- **BIC:** Bien de Interés Cultural.
- **CFC:** Compañía del Ferrocarril de Cúcuta.
- **EOT:** Esquema de Ordenamiento Territorial.
- **IGAC:** Instituto Geográfico Agustín Codazzi
- **MinCultura:** Ministerio de Cultura – República de Colombia.
- **PEMP:** Plan Especial de Manejo y Protección.
- **POT:** Plan de Ordenamiento Territorial.
- **SIG:** Sistemas de Información Geográfica.
- **SNPCN:** Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación.



BIBLIOGRAFÍA

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.

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

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.



UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

Una Universidad incluyente y comprometida con el desarrollo integral

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).