



LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA: Historia urbana y ordenamiento territorial (1876 – 1956)

Msc. Arq. Alirio Rangel Wilches

Co-investigadores: Erick Ochoa
Peñalosa, Paula Orjuela Garzón,
Andrea Almendrales Mesa, Jesús
Sepúlveda Peñaloza

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA – Programa de Arquitectura

Grupo de investigación **URBANIA** ©
Septiembre de 2016



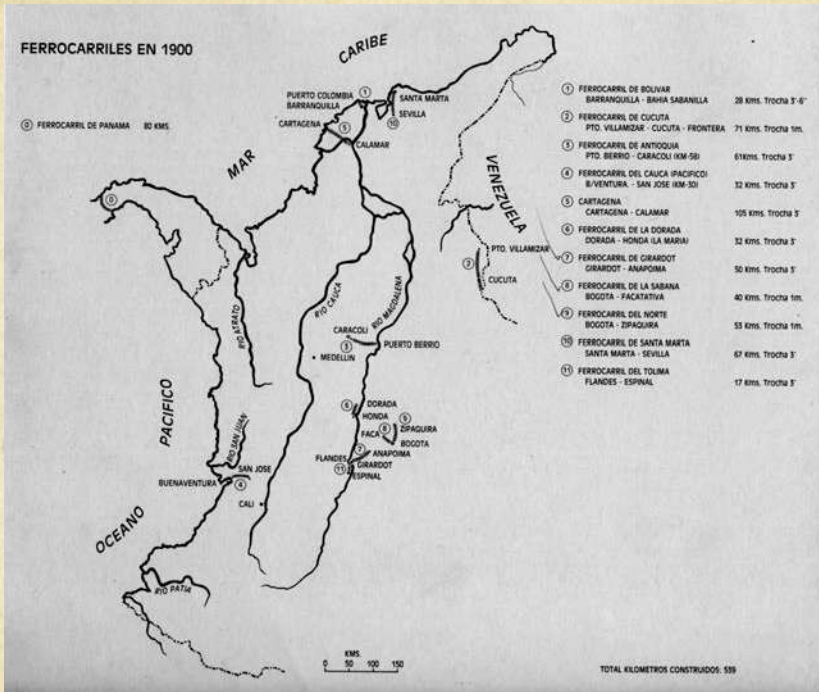
Temas de la convocatoria



Locomotora No. 1 - Cúcuta.

Fuente: Repositorio Fotográfico, Biblioteca Pública Municipal Julio Pérez Ferrero, Cúcuta, 2016.

- Conformación de rutas y caminos.
- Re-configuración de territorios.
- Configuración de la tenencia de la tierra.
- Procesos de consolidación urbana.
- Implementación de tecnologías
- Discusión en torno a los elementos patrimoniales

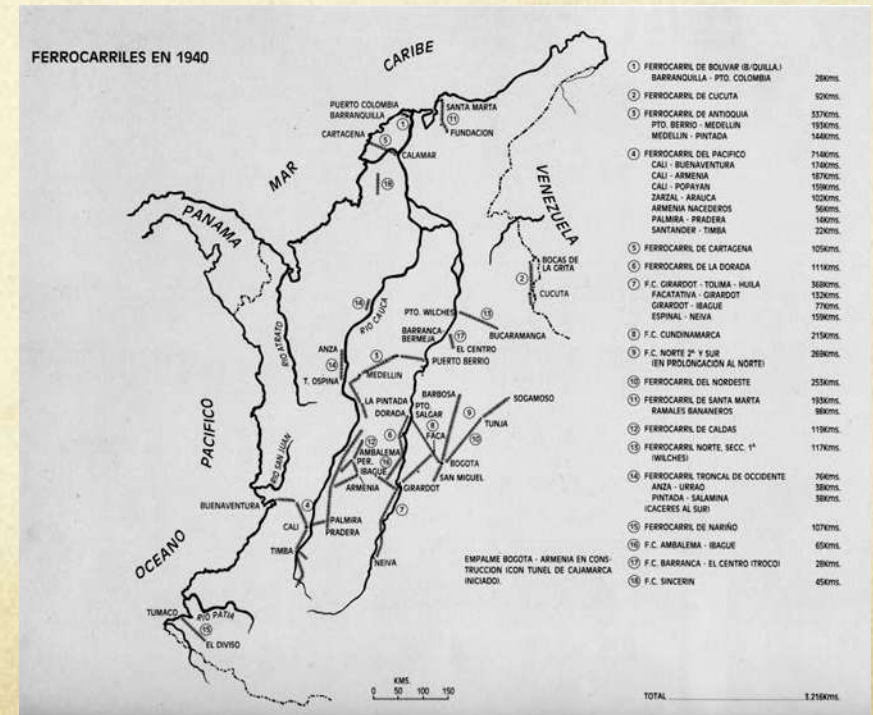


La CFC en el contexto nacional

Sistemas ferroviarios en Colombia: 1900 – 1940

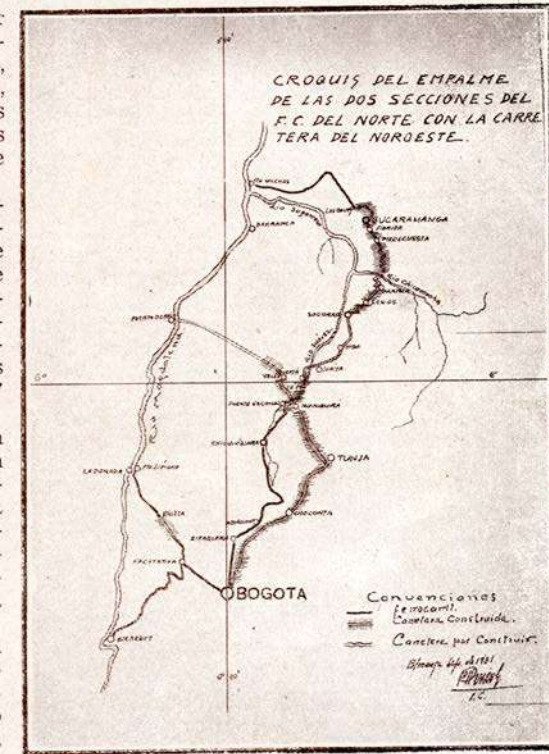
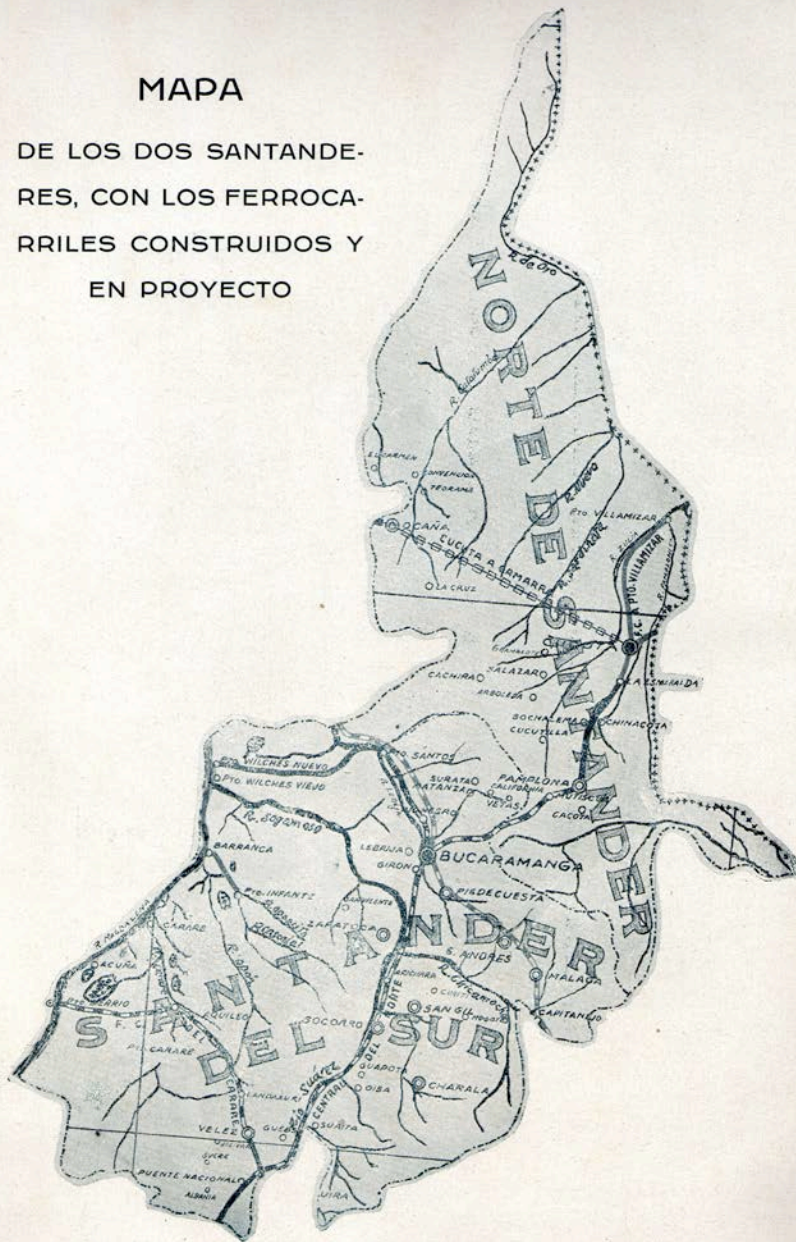
Fuente: Arias De Greiff, Gustavo; 1986.

- Ferrocarril regional mixto (carga – pasajeros).
- Trocha angosta: 1m.
- Extensión total de 119 km. y 41 estaciones / paradas.
- Sistema intermodal, integrado con el Tranvía Urbano.



El proyecto ferroviario en los Santanderes: el transporte intermodal

MAPA
DE LOS DOS SANTANDERES,
CON LOS FERROCARRILES
CONSTRUIDOS Y
EN PROYECTO



Arriba: Emplame del sistema ferroviario con las autovías.

Izda: Santander Norte y Sur, 1931.

Fuente: Belmonte, Eduardo, 1932

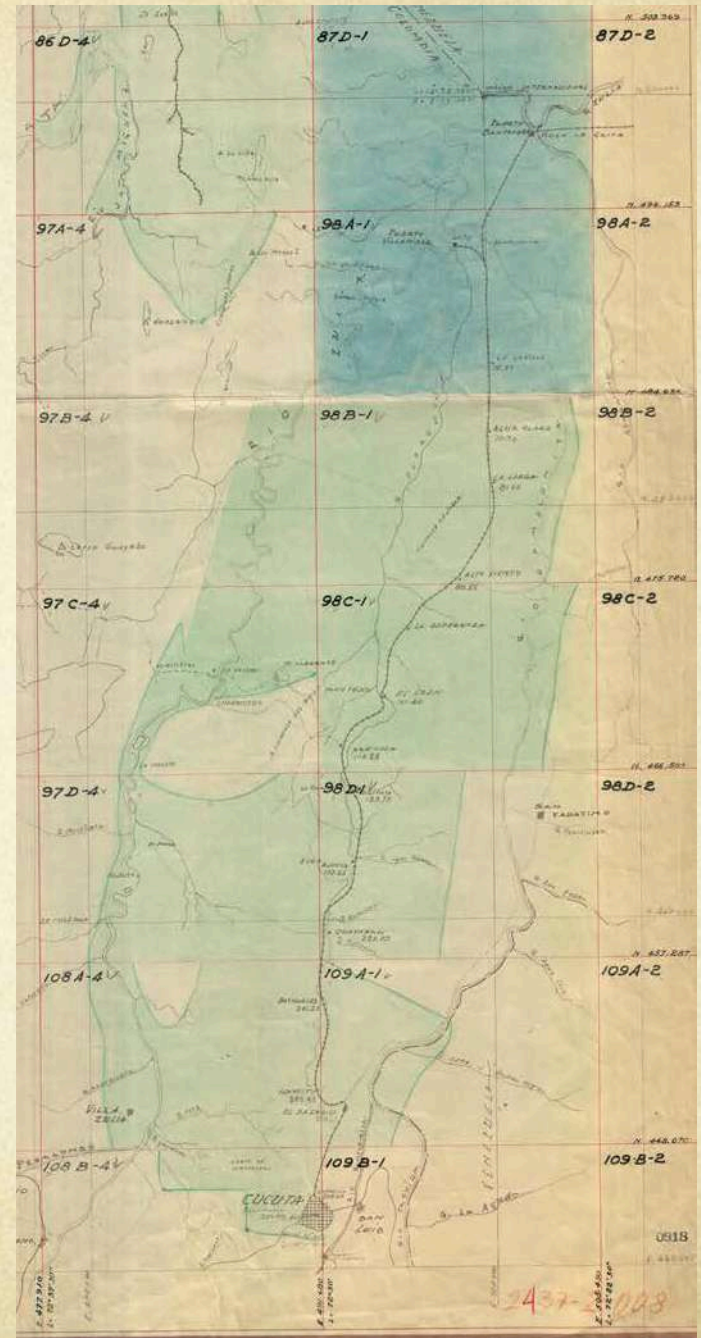
El asunto cartográfico

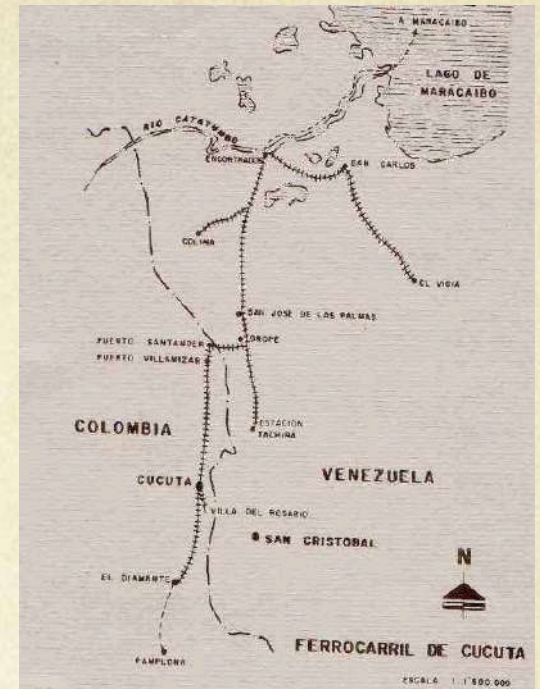
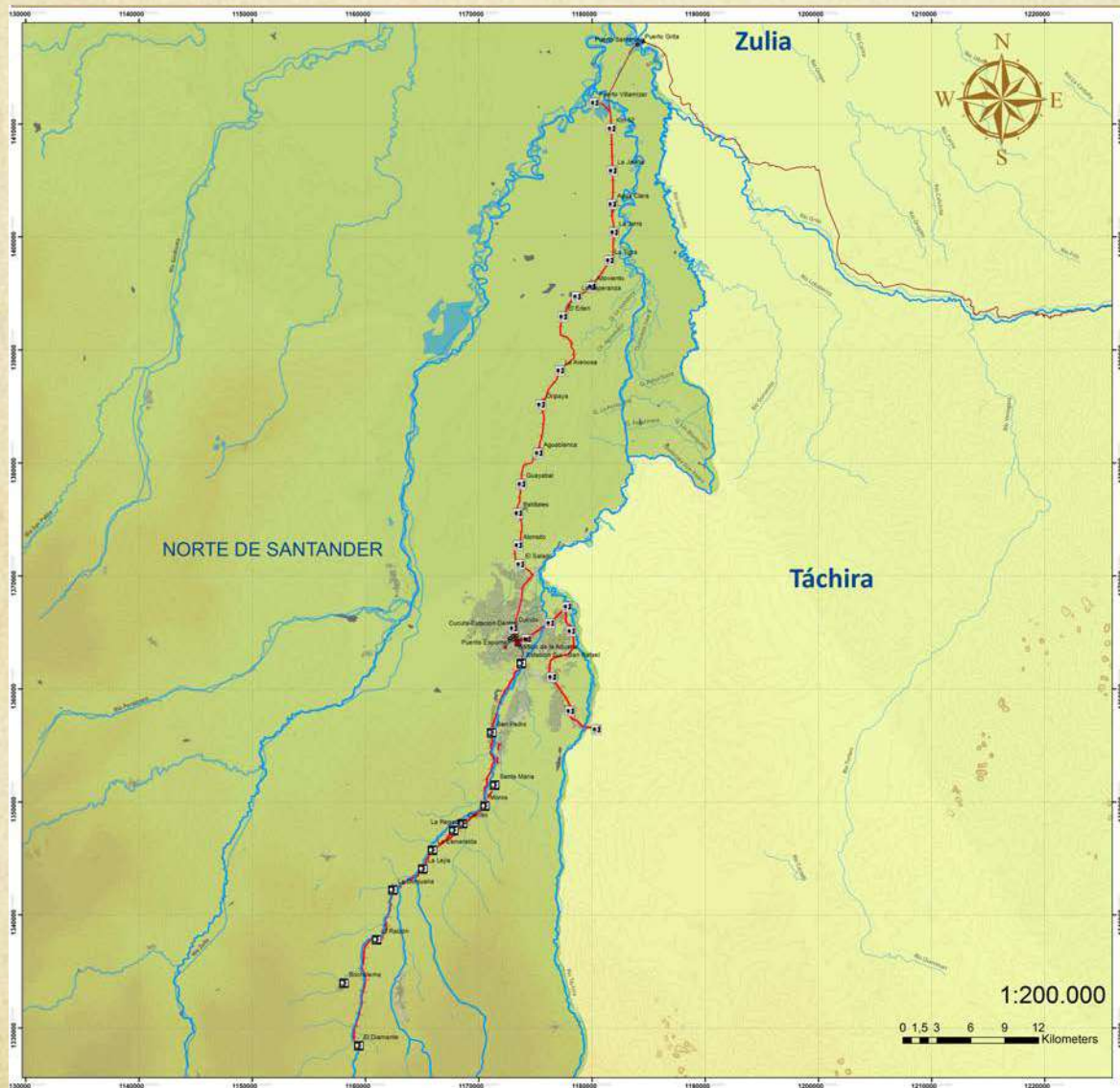
- Pérdida de fuentes primarias.
- Imprecisión cartográfica de estudios desde una perspectiva histórica

Plano general de la Concesión Barco para el levantamiento aerofotogrametrico (detalle)

Instituto Geográfico Militar, Julio 13 de 1937

Fuente: IGAC, Archivo No. 2437-2-008; 2015.

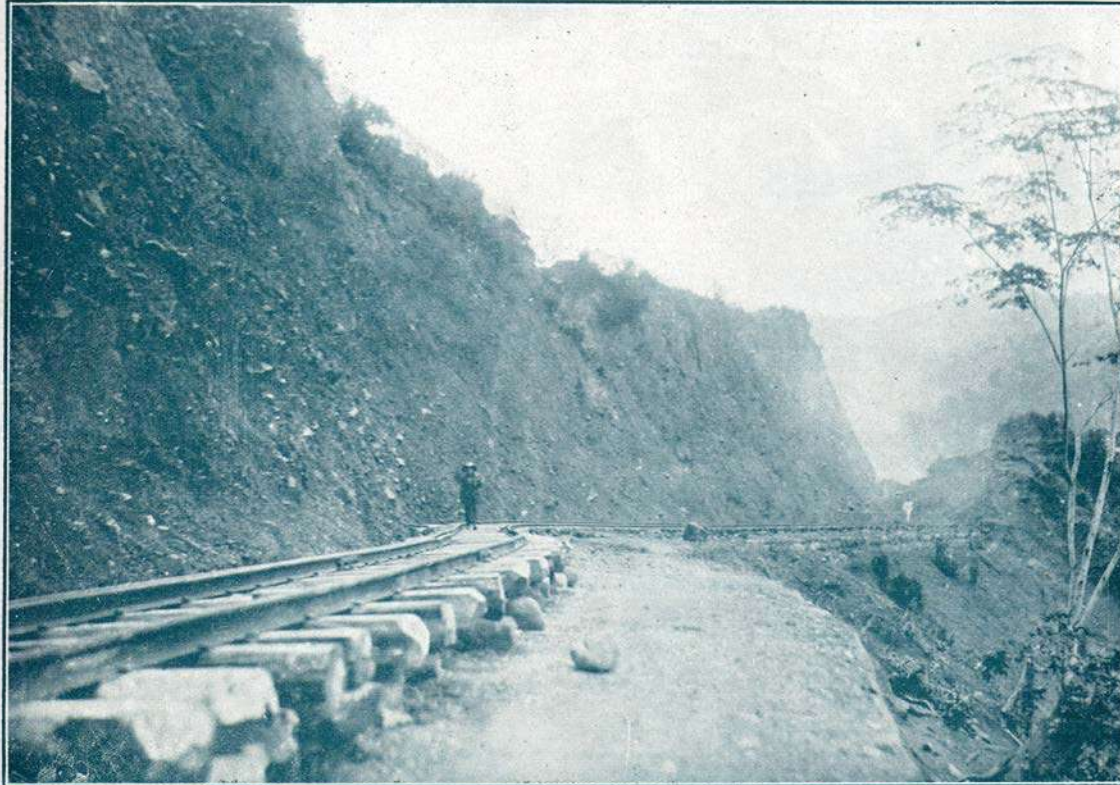




Líneas de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta

Fuente: Sepúlveda P, J & Rangel W, A; a partir de trabajo de campo y Plano General de la Concesión Barco, julio de 1937

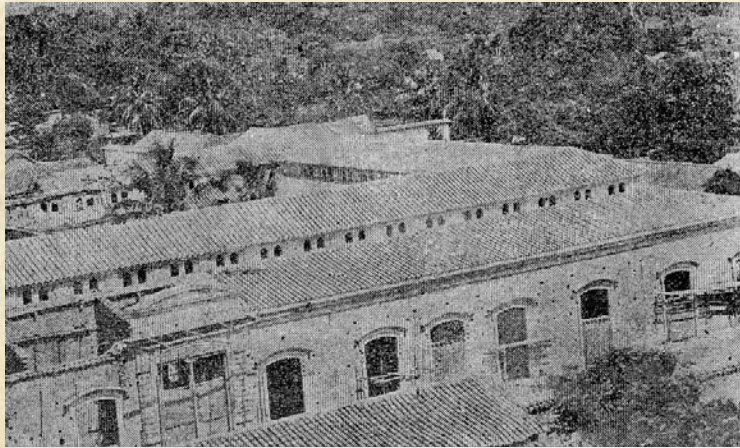
La implementación de una nueva tecnología



Ferrocarril Cúcuta a Pamplona—Cúcuta-Pamplona Railroad

Fuente: Belmonte, Eduardo. *Santander Norte y Sur*, 1931.

Carácter asociativo de la clase empresarial



Mercado Cubierto de Cúcuta

Registros empresariales de la región

Fuente: Libro Azul de Colombia, 1918.



LIBRO AZUL DE COLOMBIA—BLUE BOOK OF COLOMBIA
INDUSTRIA HARINERA DEL NORTE DE SANTANDER

NORTH SANTANDER FLOUR WORKS

Molinos del Zulia

Empresas harineras de molinos de cilindros con fuerza hidráulica y de vapor.

Producción diaria 7,500 kilos. La más grande y perfecta del Norte de Santander. Sus famosos productos, elaborados con trigo de primera calidad, son exportados hasta la vecina República de Venezuela.

Las órdenes se despachan con la mayor prontitud, y sus productos son cuidadosamente empaquetados.

Agencia en las principales plazas del Departamento.

Solicita relaciones con esos productores de artículos relacionados con la Empresa Harinera.

CERVECERÍA DE R. OLAYA & CIA.

La sexta muestra parte del interior de la Cervecería de R. Olaya & Cia. Establecida en Pamplona. Solicita relaciones con productores de máquinas y artículos para cerveza. Dirección: "Telégrafica," "Zulia," Postal, "Molinos del Zulia."

Cómpagos: A. B. C. de y Sa. rd. y Liebes Pamplona, Colombia.



Zulia Mills

Flour works having mill operated by water and steam power. Daily production, 7,500 kilos. It is the largest and best in North Santander. Its famous products, made from wheat of the best quality, are exported to the neighboring republic of Venezuela.

Orders are promptly filled and goods carefully packed.

Agency in the principal business centers of the department.

Would entertain relations with concrete producing articles connected with the flour business.

R. OLAYA AND COMPANY'S BREWERY

The illustration shows part of the exterior of R. Olaya and Company's Brewery, established at Pamplona. The firm requests correspondence from makers of machinery and other brewery articles.

P. O. Address: "Molinos del Zulia," Pamplona, Colombia. Telephone: "Zulia." Codes: A. B. C. 108 and 308 rd. and 308 rd.



BANCO DE PAMPLONA

Pamplona, Colombia.

Establecido en Pamplona, Departamento de Santander, República de Colombia, en marzo de 1915, conforme con estatutos aprobados por el Poder Ejecutivo, según ley número 93, promulgada el 24 de febrero de 1915, y registrada en el Registro de Comercio, bajo el número 49. Su capital es de \$100,000,000, dividido en mil acciones nominativas.

Principales operaciones con \$2,000,000 y cuenta legal con un capital de más de \$100,000, la mayor parte del cual consiste de acciones vendidas.

Tiene cuentas corrientes con el Banco de Colombia, en Bogotá, con el de la Intendencia en Bucaramanga, con respectables casas de comercio de la localidad y del resto del país.

Se encarga del cobro de Letras del país y del Exterior. Tiene varias sucursales hechas por acciones y casas del país, especialmente en Bogotá, los Brindos y otros puntos de letras de las siguientes compañías firmes:

NEW YORK, Irving National Bank, International Export Co., Dr. Rosé Life Pills, Davis & Gardner, The Sydney Ross Co., Davis, Davis & Co., Dr. Rosé Medicine Co. y otras. PANAMA, Derramas Pérez, La Yunque & Co., Casero & Co. y otras. BARRANQUILLA, Jaime Bragadón. BOGOTÁ, Biondini Harrold & Co., Yvonnet, J. WILKINSON & Co.

Established in Pamplona, Department of Santander, Republic of Colombia, in March, 1915, according with Statutes approved by the National Government. The Bank was incorporated by public act under number 93 and registered under number 49. Its capital stock divided into 1000 shares, is of \$100,000. The bank opened business with only \$2,000.

The bank has a current account with the Banco de Colombia in Bogotá and with several respectable firms in Colombia and abroad. The bank collects drafts on Colombia and foreign firms and is in active correspondence with the following banks:

NEW YORK, Irving National Bank, International Export Co., Dr. Rosé Life Pills, Davis & Gardner, The Sydney Ross Co., Davis, Davis & Co., Dr. Rosé Medicine Co. and others. PANAMA, Derramas Pérez, La Yunque and Co., Casero & Co. and others. BARRANQUILLA, Jaime Bragadón, Biondini Harrold & Co., Yvonnet, J. WILKINSON & Co.

PAMPLONA, COLOMBIA



Aparición de una nueva economía exportadora: el café

- Consolidación de una clase asalariada rural (café) y urbana (CFC, CMH, café).
- Reacomodo de la acumulación de poder (nueva clase empresarial – comerciante)
- Oferta de nuevos servicios urbanos

Fuente: Belmonte, Eduardo. *Santander Norte y Sur*, 1931.

Economía cafetera regional

- Centros poblados productores.
- Ciudades procesadoras.
- Ciudades – puerto exportadoras
- Carácter de Puerto Seco
- Oferta de servicios urbanos (acopio, procesamiento y exportación)

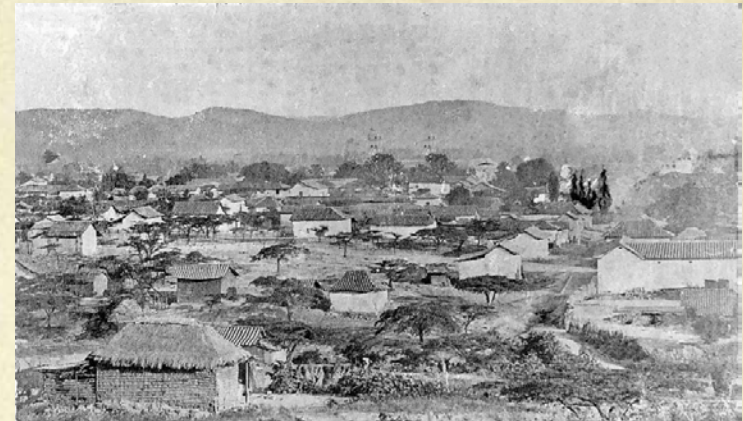
Economía productora no asociativa (hacienda cafetera)

Fuente: *Libro Azul de Colombia*, 1918





Cúcuta: la traza urbana antes del Terremoto de 1875



- Trazado semi-regular.
- Limitaciones por el sistema hídrico.
- Baja densidad y ambigüedad de la urbanización.

Plano topográfico de la ciudad de San José de Cúcuta, 1863

J. M. Crespo
Fuente: IGAC, 1975.

**El Gran Terremoto:
Mayo 18 de 1875**



*Imágenes del Gran
Terremoto de Cúcuta,
1875*

Fuente: Cámara de
Comercio de Cúcuta,

Nuevos equipamientos urbanos



135- Parque Antonia Santos. Década del 20.
Avenida 7 con calle 7.
Este fue uno de los principales parques de la ciudad.

*Imágenes del Gran
Terremoto de Cúcuta,
1875*

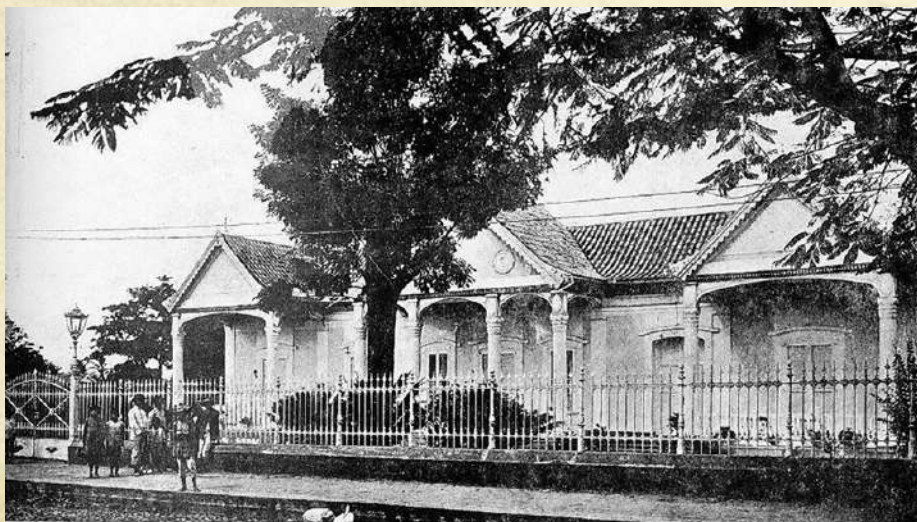
Fuente: Cámara de
Comercio de Cúcuta,

Tranvía Urbano, Casas comerciales y Quintas



141- La Estrella. Av. 7a. Calle 12. 1923.

Este fue el establecimiento comercial de Arocha & Cia., el cual fabricaba jabones, veias, fideos, hielo, muebles e importaba toda clase de mercancías.



105- Quinta Teresa. Avenida 4a entre calles 15 y 16. 1916.

Una de las casas más elegantes de la ciudad construida en 1893.

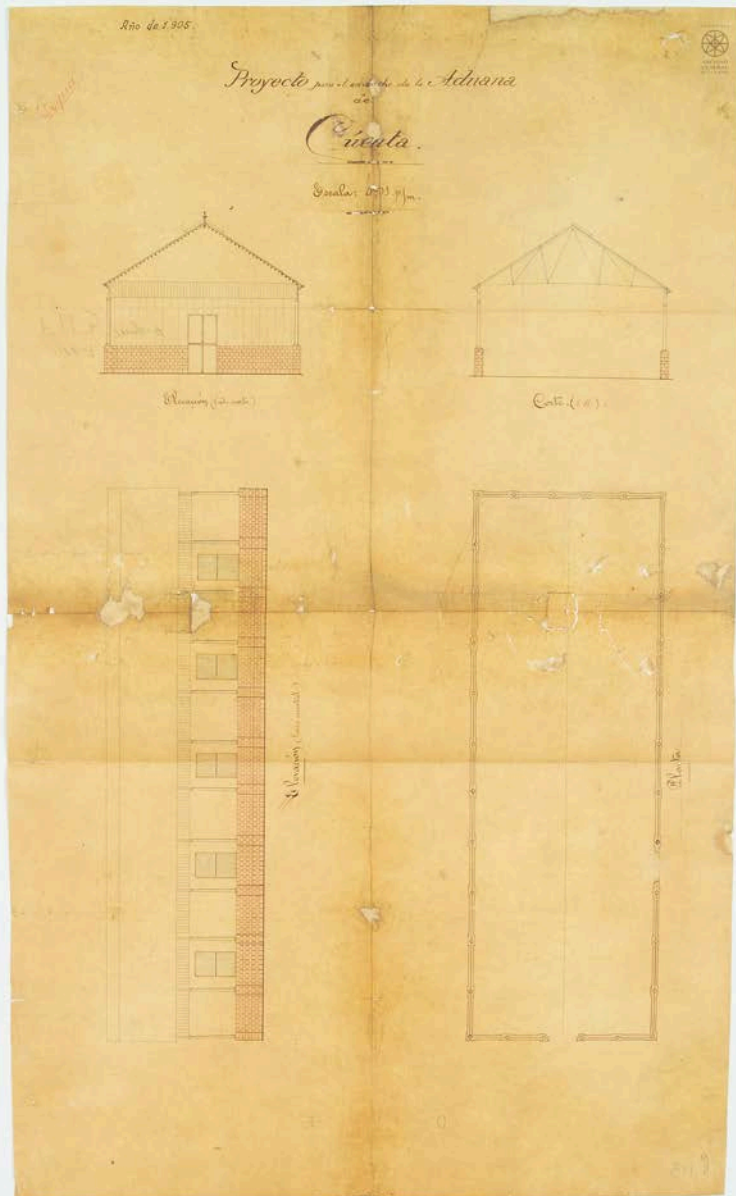
Residencia de los esposos Cristian Andresen Moller y Doña Teresa Briceño de Andresen, quienes fueron benefactores de Cúcuta.

Doña Teresa fundó en 1904 el Asilo Andresen en homenaje de su difunto esposo.

Este Asilo aún funciona en la ciudad.

*Imágenes del Gran
Terremoto de Cúcuta,
1875*

Fuente: Cámara de
Comercio de Cúcuta,

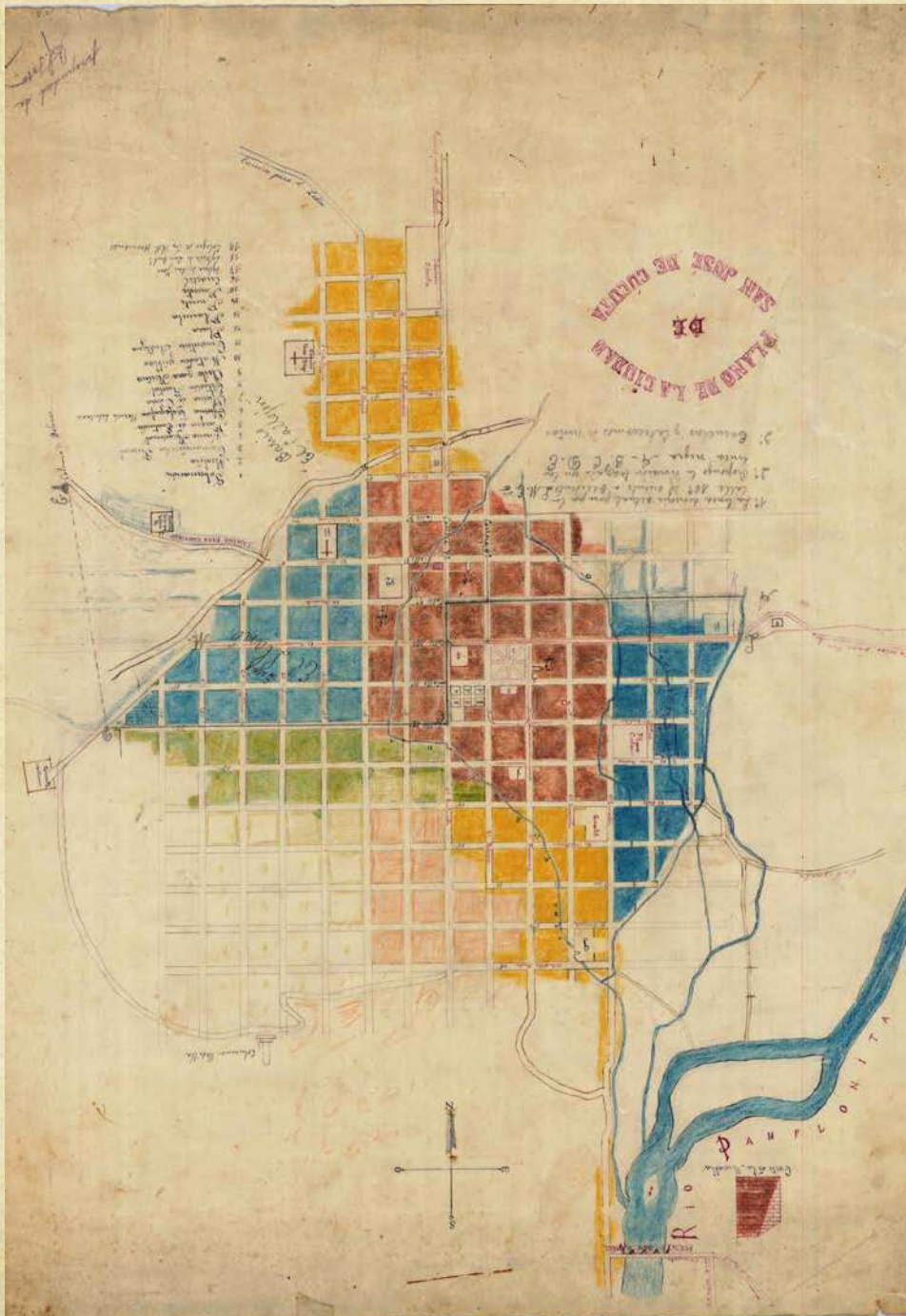


Nuevos hechos arquitectónicos relacionados con la CFC



Edificio de la Aduana de Cúcuta

Fuente: Cámara de Comercio de Cúcuta,



Línea Norte: 1878 - 1888

- 19 estaciones; 54 + 6 km (1926).
- Construcción del complejo de la Estación Cúcuta (norte).
- Inicio simultáneo del trazado para el Tranvía Urbano.
- Inicio de la Línea de Frontera (expansión hacia el oriente)

Plano de la ciudad de San José de Cúcuta, ca. 1900

H. Sosa, s.f.

Fuente: Archivo Histórico del Palacio Arzobispal de Pamplona, Colombia.



Hechos arquitectónicos: Estación Cúcuta o Central

- Desarrollo del sector norte de la ciudad.
- Prolongación lineal, favoreciendo el desarrollo de posteriores centros poblados (La Ínsula, El Salado).



*Reconstrucción digital
de la Estación Cúcuta*

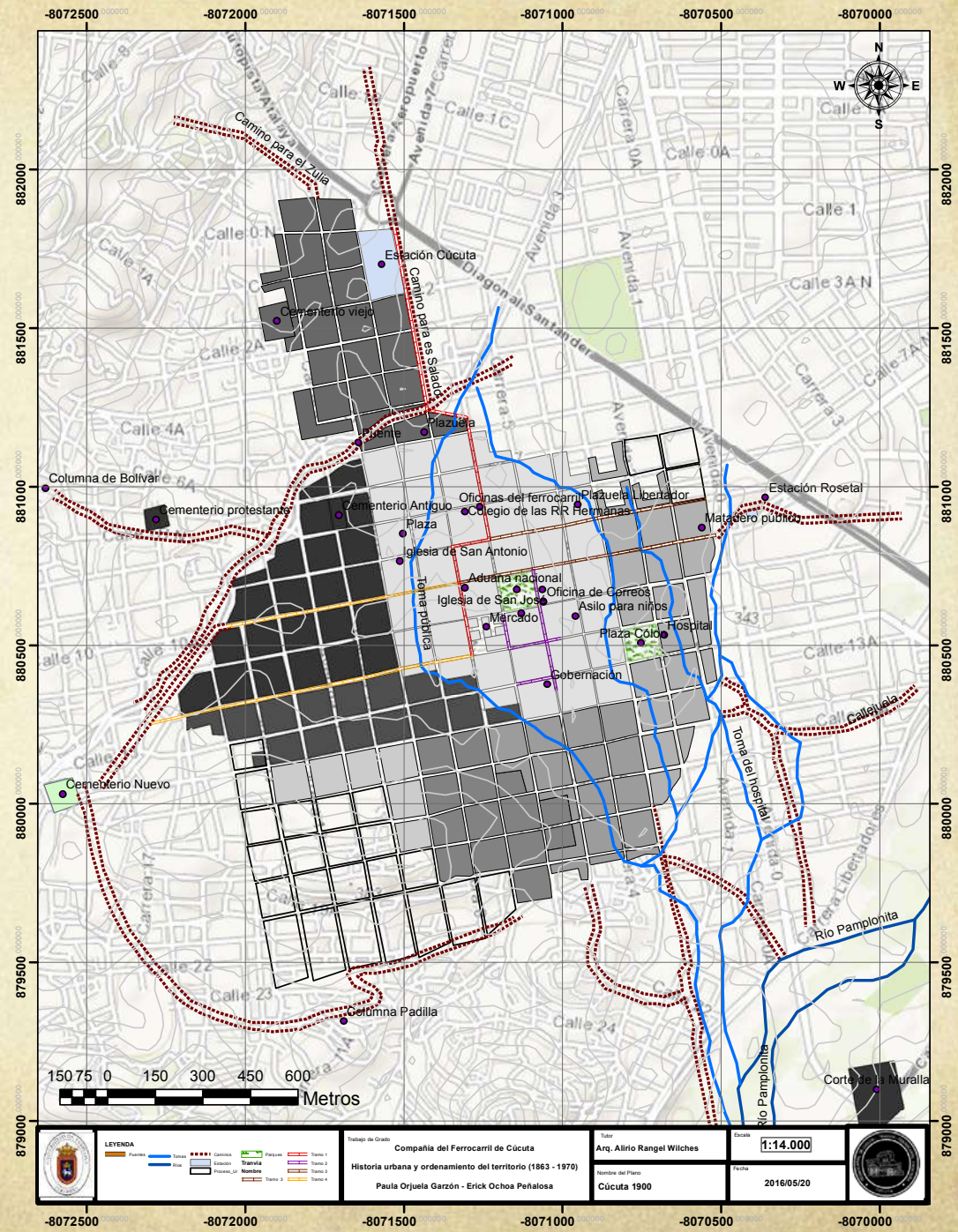
Fuente: Almendrales M, Andrea; a partir de referentes fotográficos e IGAC.

El Tranvía Urbano y la definición interna del trazado

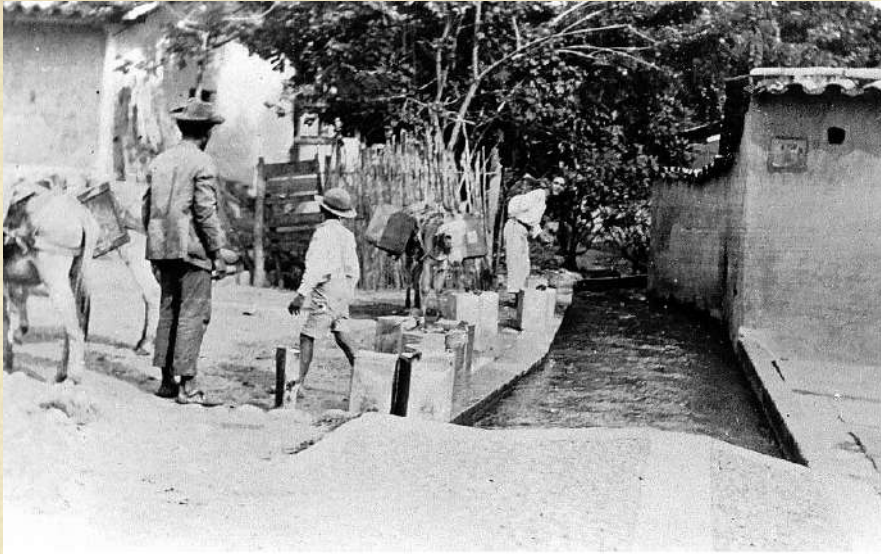
- Afirmación progresiva de la traza urbana de Andrade, paralela a las líneas del Tranvía.

Digitalización del plano urbano de Cúcuta, ca. 1900.

Fuente: Orjuela P & Ochoa, E. A partir de Archivo Histórico del Palacio Arzobispal de Pamplona, Colombia



Superación de los bordes urbanos "internos": barreras hídricas



066- Toma Pública en la Av.4a entre Calles 17 y 18. Estas tomas venían del río Pamplonita y servían de acueducto para para las casas y establecimientos comerciales de la ciudad a principios del siglo XX.



Cúcuta Puente del ferrocarril

067- Niños de Cúcuta sobre el Puente del Ferrocarril de Cúcuta Av. 6a. calles 3a y 4a. Conocido popularmente como Puente Tatuco, que pasaba sobre una de las cloacas de la ciudad.



069- Falua sobre el río Zulia transporta un vehículo de una orilla a otra. Década del 20. Las faluas se utilizaban en los ríos para el transporte de objetos, animales y personas donde no existían los puentes.

Imágenes de pasos de nivel y Falua sobre el río Zulia

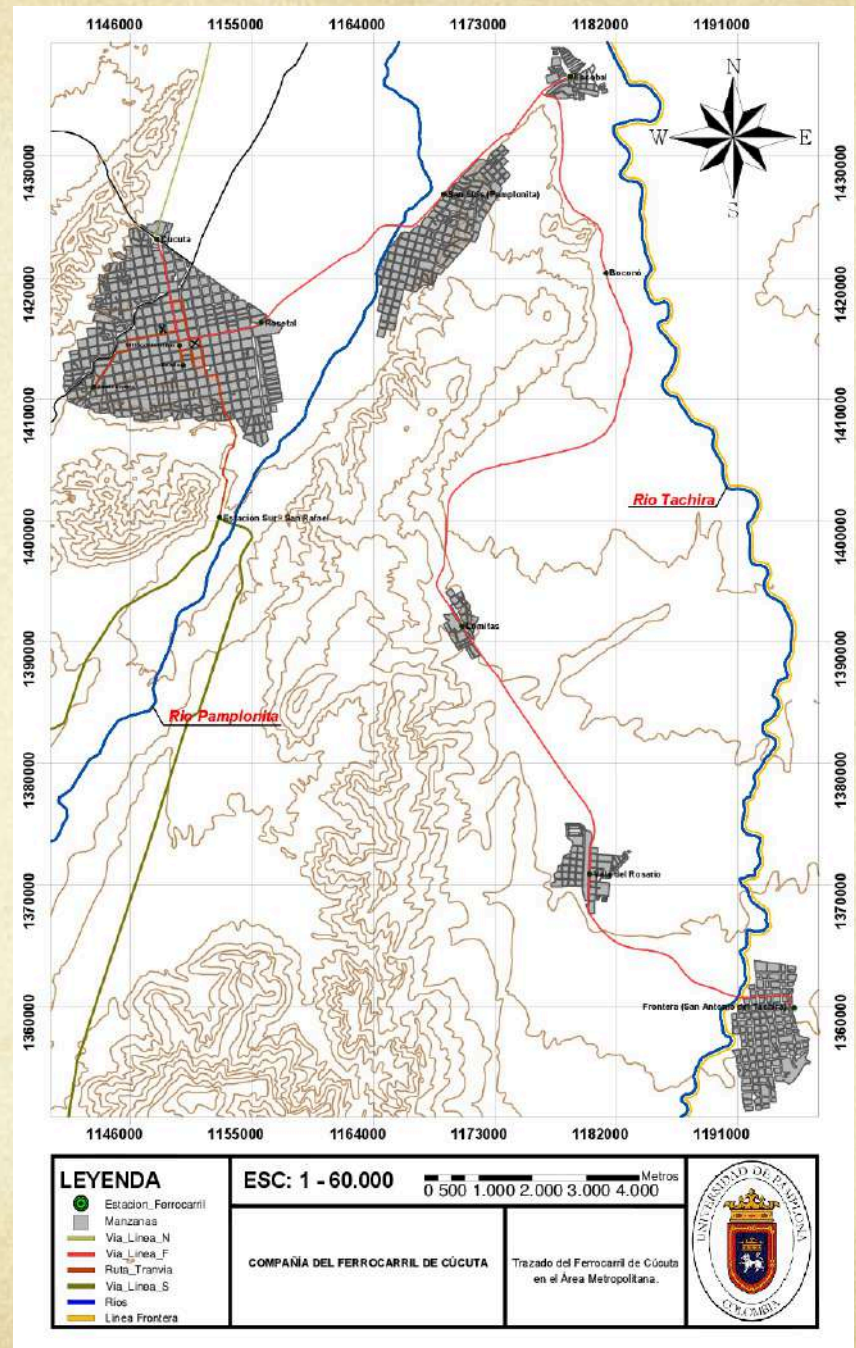
Fuente: Cámara de Comercio de Cúcuta, 1998

Línea de Frontera: 1893 - 1898

- Superación de la barrera hídrica del río Pamplonita.
- Conurbación con el asentamiento de San Luis.
- Creación de nuevos centros poblados (Boconó, Lomitas).

Trazado de la Línea Norte y extensión de los centros poblados, ca. 1940

Fuente: Esparza Beltrán, Elkin. a partir de IGAC, 1937. Trabajo de grado, 2015.



Hechos técnicos que rompen las barreras urbanas



Evolución de la solución técnica para los puentes en las barreras geográficas principales

Fuente: AGN y Biblioteca Pérez Ferrero.



Hechos arquitectónicos: Rosetal y San Luis

- Interconexión Estación Cúcuta – Tranvía Urbano – Rosetal – San Luis.
- Abandono paulatino del *Paso de las Canoas*



Despiece de la Estación Rosetal

Fuente: Ochoa P, Erick; a partir de referentes fotográficos.

Tranvía Urbano: 1890 - 1922



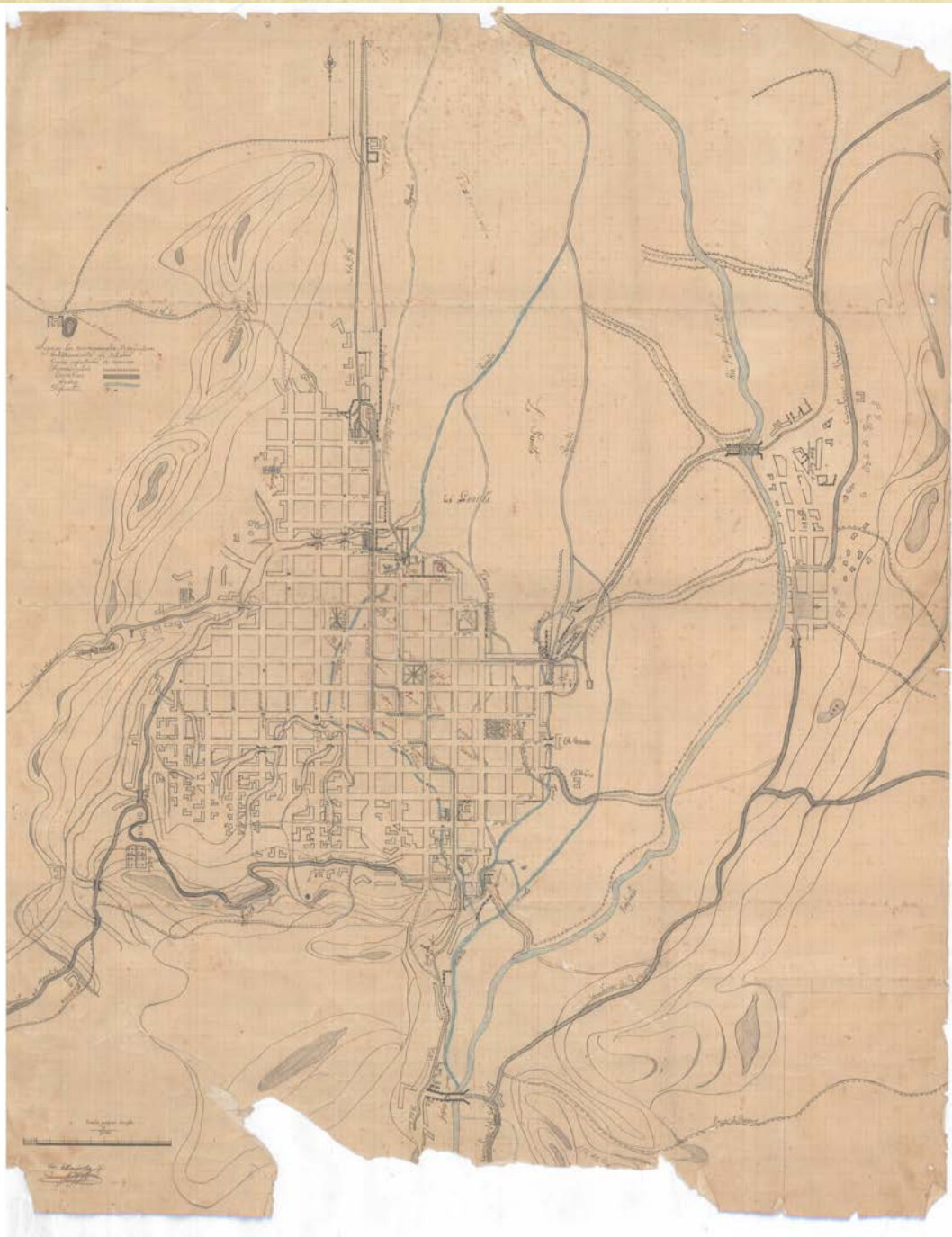
26- Parque Santander. Calle 10 con avenida 6
Se aprecia el tranvía que recorría las calles del centro de Cúcuta. la elegante verja de hierro que encerraba el parque importada de Alemania con 8 puertas y hermosos faroles que lo embellecían aún más. Al fondo la Catedral de San José en construcción, que tenía en esa época solo una torre. 1897.

- Urbanización y compactación hacia el interior del área urbanizable en el Valle de San José.
- Trazado de 5 líneas.



Tranvía Urbano

Fuente: Cámara de Comercio de Cúcuta, 1998



El Tranvía Urbano y la compactación del centro

- Tendencia a la edificación sin urbanización y parcelación claramente definidas.
- Primera referencia del Barrio San Luis.

Plano topográfico de Cúcuta, ca. 1926 – 1930.

s.f., firma ilegible

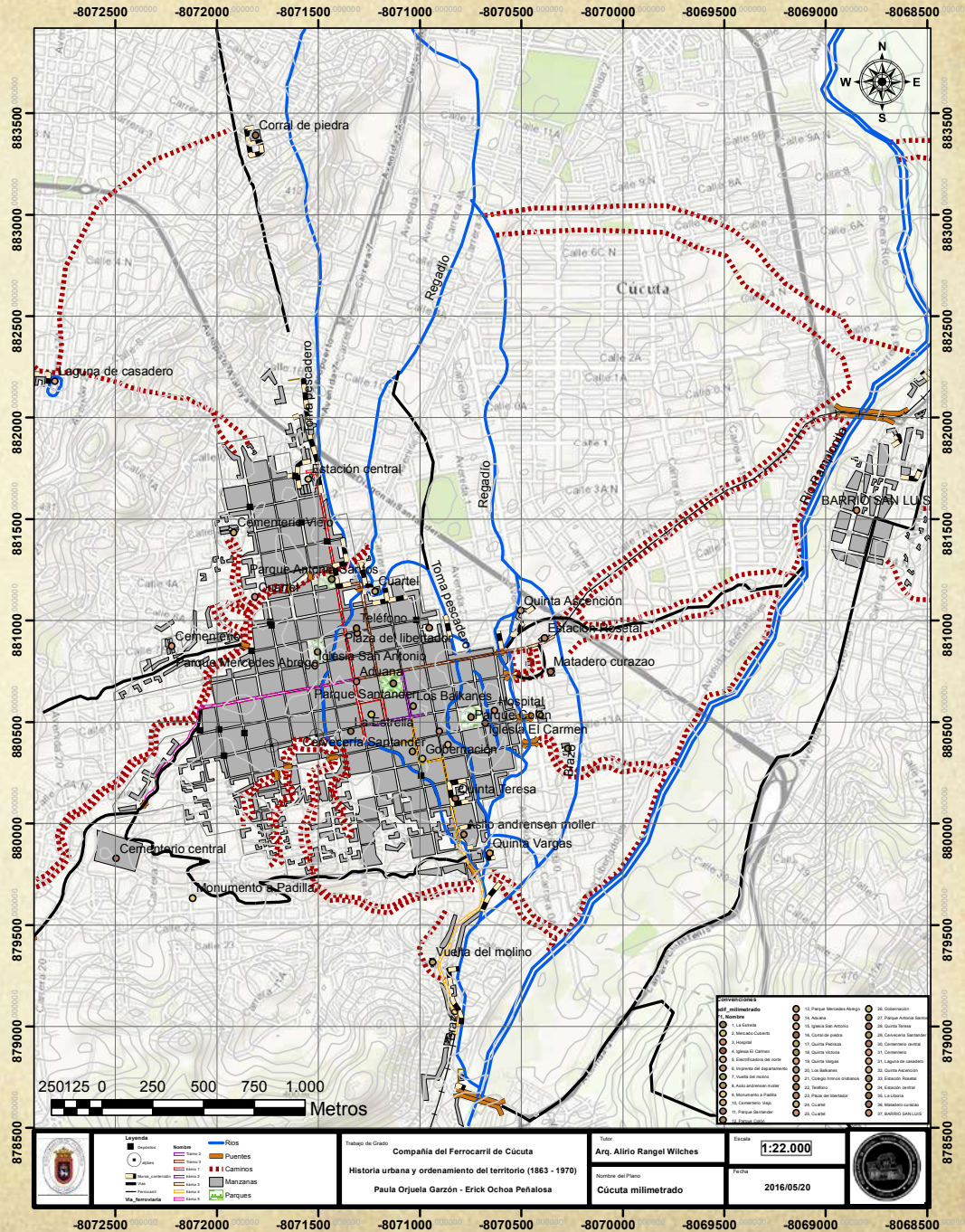
Fuente: Archivo Histórico del Palacio Arzobispal de Pamplona, Colombia.

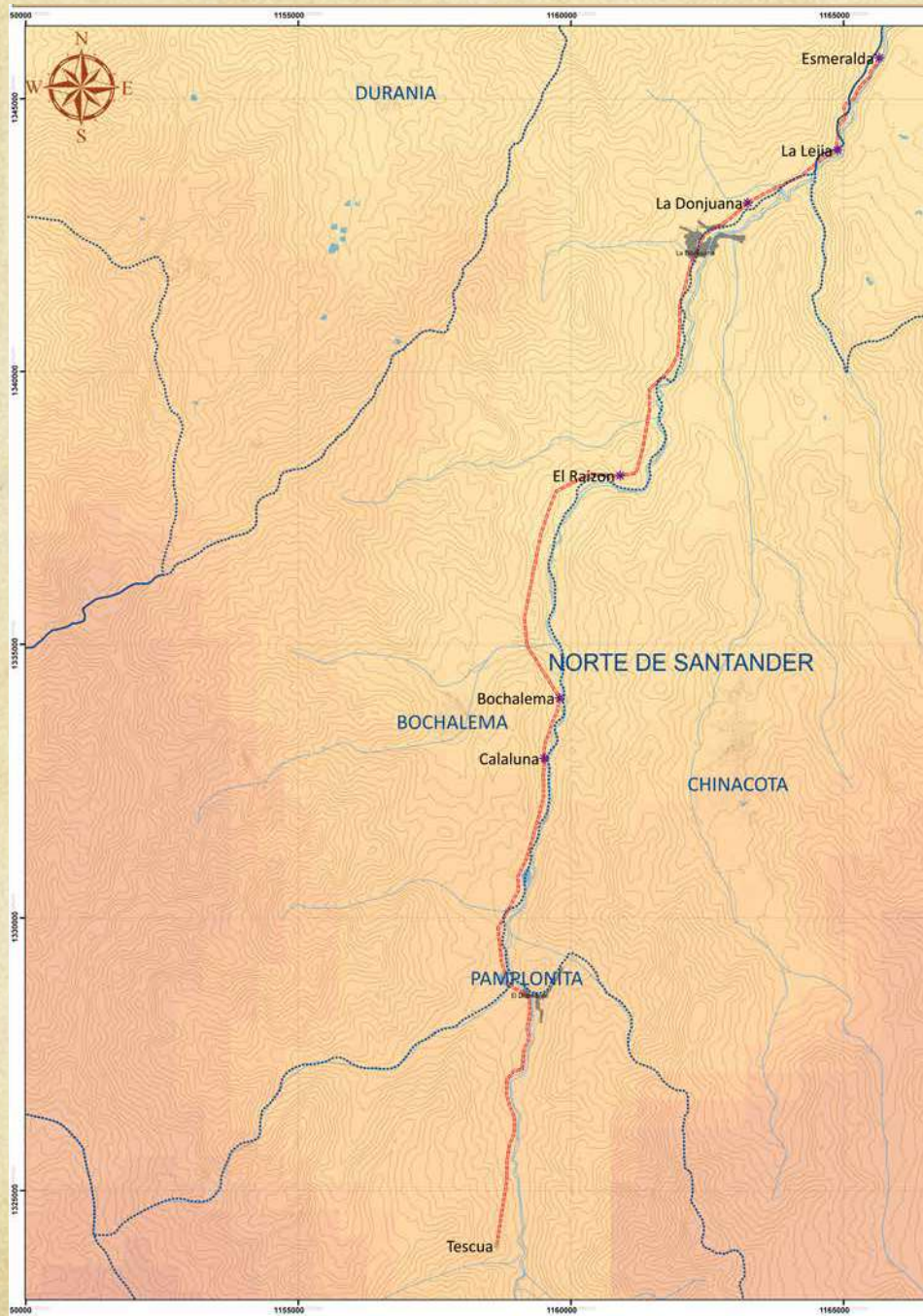
Cúcuta: el retrazado después de 1875

- Solución de la barrera del río Pamplonita y expansión de la Línea de Frontera.
- Expansión urbana hacia el sur-occidente.

Digitalización del plano milimetrado de Cúcuta (ca. 1926 – 1930)

Fuente: Orjuela P & Ochoa, E; a partir de Archivo Histórico del Palacio Arzobispal de Pamplona





Línea Sur: 1922 - 1926

- Extensión de 43 km.
- 15 estaciones o paradas.
- Trayecto inconcluso hacia Pamplona.

Trazado de la Línea Sur

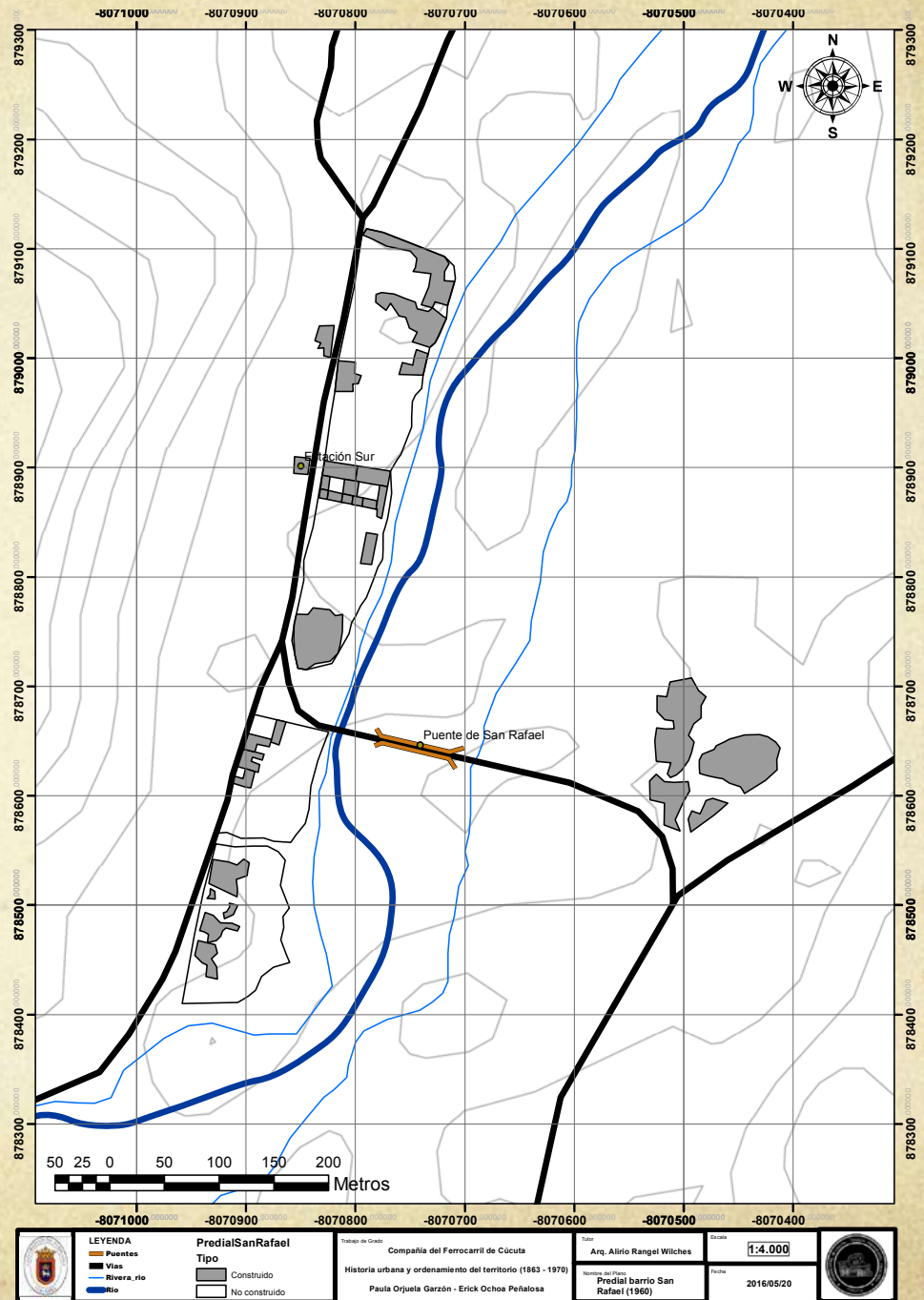
Fuente: Sepúlveda P, J & Rangel W, A. A partir de trabajo de campo, 2016

Línea Sur: 1922 - 1931

- Superación de la barrera geográfica en el sector de San Rafael.
- Tejido urbano discontinuo.
- Tendencia de crecimiento lineal; posterior compactación en la periferia de carácter irregular, no planificado.

*Sector de San Rafael,
ca. 1930*

Fuente: Orjuela P & Ochoa, E. Trabajo de grado, 2016.



El final del Ferrocarril y su sustitución



Carretera Central del Norte Ca. 1925, s.a.

Fuente:. Cortesía del arquitecto Juan Carlos Afanador, 2012.

CONCLUSIONES

El impacto en el desarrollo regional y en la expansión urbana de Cúcuta a finales del siglo XIX por la operación exitosa de la CFC es el resultado de la conjunción de varios factores:

- La regularidad de la traza urbana, resultado de la reformulación a raíz del Terremoto de 1875.
- La operación de una nueva dinámica económica basada en la exportación del café, con nuevas asociaciones de poder y oferta de servicios urbanos.
- La implementación de una tecnología innovadora, ajustada a los requerimientos regionales y locales.



Despiece constructivo de la Estación Sur

Fuente: Ochoa Peñaloza, Erick. Trabajo de grado, 2016.