

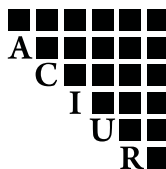


Serie *Investigación*

# SOSTENIBILIDAD URBANA, ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD COTIDIANA

---

Leonardo Garavito González  
Catalina García Barón  
*Compiladores*





**Leonardo  
Garavito González**

Doctor en Estudios Urbanos y Ambientales de El Colegio de México. Magíster en Estudios de Población y Profesional en Gobierno y Relaciones Internacionales de la Universidad Externado de Colombia. Investigador Senior reconocido por Minciencias. Docente e investigador de la Universidad Externado de Colombia en las facultades de Ciencias Sociales y Humanas, y de Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras. Sus líneas de investigación abarcan: 1) Acción colectiva, movilizaciones y redes sociales en relación con la defensa del territorio, la naturaleza y el agua; y 2) Turismo, desarrollo, gobernanza y políticas públicas.  
leonardo.garavito@uexternado.edu.co



**Catalina  
García Barón**

Antropóloga. Magíster en Ordenamiento Urbano Regional de la Universidad Nacional de Colombia. Especialista en Mercados y Políticas de Suelo en América Latina del Instituto de Estudios Urbanos-Universidad Nacional de Colombia. Con experiencia directiva en el sector público en temas de vivienda y hábitat, gobierno y ordenamiento territorial. Experiencia directiva en el sector no gubernamental en temas ambientales, de educación popular, movimientos sociales urbanos, ciudadanías y desarrollo. Actualmente, docente investigadora de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Externado de Colombia. Líneas de investigación: Ordenamiento territorial, gobierno y políticas públicas, dinámicas y representaciones sociales de lo urbano, patrimonio y derechos bioculturales. Vinculada al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de Bogotá.  
maria.garcia01@uexternado.edu.co



## SOSTENIBILIDAD URBANA, ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD COTIDIANA

Este libro se estructura en tres ejes temáticos en los que se plantean temas y debates fundamentales para las configuraciones urbano-regionales. En primer lugar, la sección sobre sostenibilidad urbana incluye cuatro capítulos los cuales abarcan temas como: la configuración de los territorios de borde urbano rural, los valores ambientales, ecosistémicos y de la ruralidad en los procesos de planificación en sus diferentes escalas, y las cuestiones asociadas con la expansión y el crecimiento urbano formal e informal de las ciudades. En segundo lugar, se estructura una sección sobre espacio público, organizada en cuatro capítulos que presentan diversas perspectivas sobre las experiencias urbanas del espacio público en ciudades como Bogotá, Barranquilla y la Ciudad de México. En general, exploran temas específicos sobre la vida cotidiana, el uso, apropiación, disfrute o la gestión del espacio público por medio de estudios de caso. Por último, en tercer lugar, la sección sobre movilidad cotidiana incluye tres capítulos con miradas disímiles pero relevantes que evidencian el carácter multidimensional y pluridisciplinar de este campo de estudio. En efecto, se abordan temas como la historia de poblamiento y ocupación, la definición de velocidades en carreteras rurales y la accesibilidad e intermodalidad para el transporte público.



**FONDO DE PUBLICACIONES**  
UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA



**UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA**

Carrera 15 No. 74-40. Tels: (571) 325 7500 ext. 2131 - 322 0538. Bogotá, D.C.

Calle 18 No. 14A-18. Tels: (575) 420 3838 - 420 2651. Santa Marta

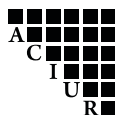
Calle 58 No. 68-91. Tel.: (575) 368 9417. Barranquilla

[www.usergioarboleda.edu.co](http://www.usergioarboleda.edu.co)

# SOSTENIBILIDAD URBANA, ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD COTIDIANA

*Compiladores*

LEONARDO GARAVITO GONZÁLEZ  
CATALINA GARCÍA BARÓN



Bogotá. Colombia  
2020



# SOSTENIBILIDAD URBANA, ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD COTIDIANA

*Compiladores*

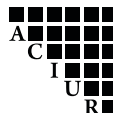
LEONARDO GARAVITO GONZÁLEZ  
CATALINA GARCÍA BARÓN

*Autores*

ALEX SMITH ARAQUE SOLANO  
MARÍA CLARA VAN DER HAMMEN MALO  
DIANA MORALES LIZARAZO  
PHILIPPE CHENUT CORREA  
SARA ELISA GUARÍN MONSALVE  
JAIME HERNÁNDEZ GARCÍA  
ÓSCAR IVÁN SALAZAR ARENAS  
ORLANDO ISAAC IPIÑA GARCÍA  
JULIÁN ALBERTO GUTIÉRREZ LÓPEZ  
YOLANDA BEATRIZ CABALLERO PÉREZ  
ALIRIO RANGEL WILCHES  
ALEXANDRA ROSAS PALOMINO  
CARLOS ANÍBAL CALERO VALENZUELA  
KATHERINE CARVAJAL MARTÍNEZ  
ERICK ABDEL FIGUEROA PEREIRA



UNIVERSIDAD  
SERGIO ARBOLEDA



Universidad  
Pontificia  
Bolivariana

Bogotá. Colombia  
2020

Sostenibilidad urbana, espacio público y movilidad cotidiana / compiladores Leonardo Garavito González, Catalina García Barón ; autores Alex Smith Araque Solano ... [et al.] – Bogotá: Universidad Sergio Arboleda ; Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR) ; Universidad Pontificia Bolivariana, 2020.

283 p.

ISBN: 978-958-5158-25-2 (.pdf)

1. Desarrollo urbano sostenible 2. Espacio público 3. Movilidad residencial 4. Urbanismo I. Araque Solano, Alex Smith II. Garavito González, Leonardo, comp. III. García Barón, Catalina, comp. IV. Título 711.43 ed. 22

## SOSTENIBILIDAD URBANA, ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD COTIDIANA

ISBN: 978-958-5158-25-2 (.pdf)

DOI: 10.22518/book/9789585158252

© UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA

© ACIUR - ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE INVESTIGADORES URBANO REGIONALES

© UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

### *Compiladores:*

Leonardo Garavito González  
Catalina García Barón

### *Autores:*

Alex Smith Araque Solano  
María Clara van der Hammen Malo  
Diana Morales Lizarazo  
Philippe Chenut Correa  
Sara Elisa Guarín Monsalve  
Jaime Hernández García  
Óscar Iván Salazar Arenas  
Orlando Isaac Ipiña García  
Julián Alberto Gutiérrez López  
Yolanda Beatriz Caballero Pérez  
Alirio Rangel Wilches  
Alexandra Rosas Palomino  
Carlos Aníbal Calero Valenzuela  
Katherine Carvajal Martínez  
Erick Abdel Figueroa Pereira

### *Edición*

Diana Patricia Niño Muñoz  
Deisy Janeth Osorio Gómez  
*Dirección de Publicaciones Científicas*

### *Diagramación:*

Maruja Esther Flórez Jiménez

### *Corrección de estilo:*

Universidad Pontificia Bolivariana

### *Fotografía de portada:*

Dreamstime.com

Este libro tuvo un proceso de arbitraje doble ciego.

Primera Edición: 2020

Fondo de Publicaciones de la Universidad Sergio Arboleda.

El contenido del libro no representa la opinión de la Universidad Sergio Arboleda y es responsabilidad de los autores.

Calle 74 No. 14-14.

Teléfono: (571) 325 7500 ext. 2131/2260.

Bogotá, D. C.

[www.usergioarboleda.edu.co](http://www.usergioarboleda.edu.co)



CC BY-NC-ND Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada

*Licencia de uso:* esta licencia permite descargar y compartir las obras publicadas en este libro, sin modificaciones ni uso comercial.

# Contenido

<b>Introducción</b> .....	9
<b>Capítulo 1</b>	
<b>Ciudades, entornos y ruralidad saludable en Colombia:</b>	
<b>Un sistema de evaluación y seguimiento</b>	
<i>Alex Smith Araque Solano</i> .....	15
Introducción .....	15
El marco general de política pública en salud.....	18
El desarrollo socioeconómico y la asociación espacial .....	21
Sistema de seguimiento y evaluación de CERS - Tablero de control.....	26
Aplicación del sistema de evaluación y resultados.....	29
Conclusiones.....	32
Referencias Bibliográficas.....	33
Anexos .....	35
Anexo 1.1.....	35
Anexo 1.2.....	36
<b>Capítulo 2</b>	
<b>El borde sur desde la visión de sus organizaciones</b>	
<b>locales: retos en la inserción de un Territorio</b>	
<b>Urbano-Rural</b>	
<i>Maria Clara Van der Hammen Malo- Diana Morales Lizavazo</i> .....	37
Introducción .....	37
Enfoques y metodología de la investigación.....	39
Configuración histórica territorial del borde sur.....	41
<i>Localización del borde sur de Bogotá</i> .....	41
<i>Algunos hitos en la configuración del borde sur</i> .....	44
<i>De selvas a campos</i> .....	44
<i>La revolución verde</i> .....	45
<i>Las guerras del agua y la extracción de agua para la ciudad</i> .....	46
<i>El borde sur como dador de materias primas para la urbanización</i> .....	47
<i>El borde sur como depositario de los residuos urbanos indeseados</i> .....	47
<i>El borde sur y la expansión urbana formal</i> .....	47
<i>El borde sur en busca del rescate de lo campesino</i> .....	47
La acción de la institucionalidad sobre el territorio del borde sur de Bogotá.....	48
La lógica urbana y los pobladores de los territorios rurales del borde.....	50
Las organizaciones productivas y ambientales .....	51
Lecturas y propuestas de las organizaciones rurales de base para la planificación y gestión del territorio del borde sur.....	52
<i>Política pública de ruralidad</i> .....	52
Reflexiones Finales .....	57
Referencias Bibliográficas.....	58
<b>Capítulo 3</b>	
<b>La articulación de la gestión del agua y la gestión del territorio</b>	
<b>en la Cuenca del Río Tunjuelo</b>	
<i>Philippe Chenut Correa</i> .....	61

Introducción.....	61
El enfoque Neo institucional.....	63
La gestión del agua y su articulación con la gestión del territorio.....	65
Breve historia del desarrollo legislativo.....	68
Las concesiones de agua: La primera norma por cumplir.....	71
El camino frustrado del POMCA del Tunjuelo.....	71
Conclusiones.....	72
Referencias Bibliográficas.....	73
<b>Capítulo 4</b>	
<b>Expansión formal en la franja periurbana, modelo de ocupación y el papel de los suelos de protección ambiental en el Valle de Aburrá. Estudio de caso: Plan parcial la Macana, Sabaneta</b>	
<i>Sara Elisa Guarín Monsalve</i> .....	77
Introducción.....	77
Metodología.....	78
Delimitación del Área de Estudio.....	78
Resultados.....	82
Expansión Urbana Municipio de Sabaneta.....	82
El fenómeno de la expansión urbana en el Municipio de Sabaneta 2001-2016.....	83
Análisis cartográfico clasificación del suelo año 2000 y año 2009.....	88
Análisis cartográfico de acciones y tratamientos del año 2000.....	90
Análisis cartográfico de acciones y tratamientos de 2009.....	92
Plan parcial La Macana.....	96
Calidad visual del paisaje de la franja periurbana y la afectación del servicio ecosistémico de regulación hídrica por los desarrollos urbanísticos en la Alta Ladera en Sabaneta.....	99
Morfología según los rangos de pendientes.....	99
Coberturas Terrestres.....	100
Cuerpos de agua.....	102
Singularidades.....	103
Calidad visual total.....	105
Conclusiones.....	108
Referencias Bibliográficas.....	111
<b>Capítulo 5</b>	
<b>Espacio público, transformaciones urbanas y postconflicto</b>	
<i>Jaime Hernández García</i> .....	113
Introducción.....	113
Paz territorial y bienestar territorial.....	115
Asentamientos populares.....	117
Espacio público.....	119
Primeros hallazgos.....	122
Migración.....	122
Estigmatización e integración.....	123
Economía y empleo.....	124
Violencia y actividades ilegales.....	124
Participación e integración política.....	125
Conclusiones.....	125
Referencias Bibliográficas.....	126
<b>Capítulo 6</b>	
<b>Ritmos y experiencias urbanas. Una propuesta teórico-metodológica para la comprensión de la vida cotidiana en las ciudades</b>	
<i>Oscar Iván Salazar Arenas</i> .....	131
Introducción.....	131

## Contenido

Experiencia y conocimiento urbano.....	133
Ritmos y espacio-temporalidad urbana.....	136
La tarde y la noche en Bogotá en torno a 1960.....	139
Comentarios finales: Implicaciones y potencialidades metodológicas.....	146
Referencias Bibliográficas.....	147

### Capítulo 7

#### **Oasis urbano: la paradoja del disfrute y la concentración de usuarios en el Bosque de Chapultepec de Ciudad de México**

<i>Orlando Isaac Ipiña García</i> .....	151
Introducción.....	151
El Bosque de Chapultepec, un espacio público histórico-recreativo.....	152
Definición del oasis urbano.....	156
Propuesta metodológica.....	158
La Búsqueda del oasis urbano en la primera sección de Chapultepec.....	160
Proyecto.....	161
Accesibilidad.....	162
Seguridad.....	163
Experiencia y tipos de oferta.....	164
La paradoja del disfrute y la concentración de usuarios.....	165
Referencias Bibliográficas.....	167

### Capítulo 8

#### **Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá**

<i>Julían Alberto Gutiérrez López - Yolanda Beatriz Caballero Pérez</i> .....	169
Introducción.....	169
Marco teórico-conceptual.....	171
Beneficios de los espacios caminables.....	174
Aspectos que caracterizan un espacio caminable.....	176
Enfoque y estrategia metodológica.....	177
Subíndice de calidad ambiental.....	177
<i>Densidad de arbolado urbano</i> .....	178
<i>Proporción de área de parque por UPZ</i> .....	178
<i>Material particulado</i> .....	179
<i>Cálculo del subíndice</i> .....	179
Subíndice de densidad.....	181
<i>Densidad poblacional</i> .....	181
<i>Índice de construcción</i> .....	181
<i>Índice de ocupación</i> .....	182
<i>Cálculo del subíndice</i> .....	182
Subíndice de proximidad.....	184
Subíndice de confort.....	186
<i>Disponibilidad de andén</i> .....	186
<i>Conectividad</i> .....	186
<i>Pendiente</i> .....	188
<i>Dotación</i> .....	188
<i>Cálculo del subíndice</i> .....	189
Subíndice de entropía.....	190
<i>Mezcla de usos</i> .....	190
<i>Empleo</i> .....	190
<i>Cálculo del subíndice</i> .....	190
Resultados.....	192
Conclusiones.....	194
Referencias Bibliográficas.....	195

**Capítulo 9**

**Caracterización histórica del corredor de movilidad de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1876-1951)**

<i>Alirio Rangel Wilches</i> .....	199
Introducción.....	199
Delimitación del área de estudio.....	204
La formulación de las duraciones históricas en el proceso de <i>hispanización</i> de la Región Centro-Oriental.....	206
El aislamiento regional y el determinismo geográfico.....	207
El proceso de poblamiento y ocupación territorial.....	213
Hispanización del territorio o momento de las ciudades.....	213
Momento de los <i>Pueblos de Indios</i> .....	216
Momento de los Pueblos del Petróleo.....	225
Conclusiones.....	228
Referencias Bibliográficas.....	229

**Capítulo 10**

**Determinación de la velocidad específica de curvas horizontales en carreteras rurales sobre terreno montañoso**

<i>Alexandra Rosas Palomino - Carlos Anibal Calero Valenzuela</i> .....	231
Introducción.....	231
Revisión de Literatura.....	233
Metodología.....	235
Conclusiones y recomendaciones.....	247
Referencias bibliográficas.....	249

**Capítulo 11**

**Accesibilidad, intermodalidad y arquitectura en los sistemas integrados de transporte masivo: la terminal “Cañaveralejo” del masivo integrado de occidente (MIO) en Cali, Colombia**

<i>Katherine Carvajal Martínez - Erick Abdel Figueroa Pereira</i> .....	253
Introducción.....	253
Accesibilidad e integraciones modales: Una conceptualización.....	254
El SITM-MIO en Cali vs. Otros BRT: Esquema, cronología y desarrollo.....	257
La terminal Cañaveralejo del SITM-MIO: una integración multimodal.....	259
Accesos y accesibilidad externa.....	262
Núcleos y accesibilidad interna.....	267
Comparación modal: Una síntesis.....	269
El marco conceptual revisitado.....	275
Referencias bibliográficas.....	277
<b>Autores</b> .....	279

## Caracterización histórica del corredor de movilidad de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1876-1951)\*

*Alirio Rangel Wilches\*\**

### Introducción

La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (CFC) se constituyó en 1876 como una empresa de iniciativa mayoritariamente privada y cobertura regional-transfronteriza. Empleando tecnologías apropiadas para las necesidades y capacidades locales, operó comercialmente entre 1888 y 1951 como un sistema ferroviario intermodal<sup>1</sup> mixto (de carga y pasajeros), sumando en total 121 kilómetros de vías férreas divididas en tres líneas de operación que se construyeron progresivamente: la *Línea Norte*, principal ruta de comercio internacional hacia el Lago de Maracaibo, con una extensión final de 60 km enlazando en el límite fronterizo con la estación

---

\* Avance de investigación del proyecto *La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta: Historia urbana y ordenamiento territorial (1876-1951)*, adscrito al grupo de investigación *Urbania* e iniciado por el autor en 2014. El material cartográfico y los diagramas analíticos incluidos en este texto han sido elaborados exclusivamente para esta investigación por estudiantes del programa de Arquitectura de la Universidad de Pamplona, adscritos al semillero de investigación *Eupalinos* bajo la supervisión del autor.

\*\* Profesor asistente, programa de Arquitectura de la Universidad de Pamplona. Correo electrónico: alirio.rangel@unipamplona.edu.co

<sup>1</sup> Ferroviario - fluvial - terrestre (de tracción animal) en sus orígenes, posteriormente ferroviario-automotor.

venezolana de Bocas de Grita. Posteriormente se levantó la *Línea de Frontera*, con una longitud de 16,25 km, como ruta comercial alterna hacia el Oriente con las poblaciones venezolanas de San Antonio del Táchira y San Cristóbal, conectándose con el *Gran Ferrocarril del Táchira* en la misma ruta al puerto de Maracaibo a partir de la Estación de Uraca (Venezuela); por último, la inacabada *Línea Sur* de 47 km, para surtir las necesidades internas en el corredor de movilidad entre Cúcuta y Pamplona.

El sistema se complementaba internamente con el *Tranvía Urbano* que ofrecía en el país uno de los primeros sistemas modernos de transporte público (1888-1941), a la vez que facilitaba la interconexión con las tres estaciones terminales de la CFC emplazadas en puntos cardinales de la ciudad: la Estación *Cúcuta o Central* – km 0, en el límite septentrional conocido como barrio de *El Callejón* (inaugurada en 1888 para la *Línea Norte*); la Estación *Rosetal* - km 1,7, en el borde oriental delimitado por el río Pamplonita (construida en 1890 para la *Línea de Frontera*); y la Estación *Sur* en el barrio San Rafael, edificada en 1922 sobre la margen izquierda del Pamplonita, articulando la conexión con el antiguo *Camino de El Fical* o camino real entre Pamplona y Cúcuta, ubicado sobre su margen derecha.

Este texto se centra en las dinámicas históricas asociadas con la movilidad que inciden en el proceso de poblamiento y ocupación territorial en Norte de Santander, con énfasis en el corredor estratégico que une las provincias de Pamplona y Cúcuta. Particularmente presenta las diversas modalidades del transporte y los retos que afronta el complejo técnico para superar el determinismo geográfico, según cada momento del poblamiento. Tomando como referencia la operación de la CFC, se indaga sobre su impacto en la consolidación, expansión y dinamismo de la red urbana conformada por los nodos de Pamplona y Cúcuta.

Aplicando herramientas de la historia urbana para la identificación de la formación espacial, se revisa secuencialmente el contexto geohistórico, los momentos del poblamiento, los modelos de ocupación territorial y la articulación de los nodos de la red urbana con el contexto regional. El proyecto de investigación responderá a preguntas como: ¿Cuál es el papel del ferrocarril en la transformación del territorio?, ¿cómo era la movilidad antes de su aparición?, ¿incidió significativamente en la red urbana o sistema de ciudades actual?

## Descripción del espacio Geo-Histórico

La red urbana en el departamento de Norte de Santander está integrada actualmente por tres nodos principales: el Nodo de Cúcuta, conformado inicialmente como un corredor estratégico de circulación con poca densidad demográfica se tornó poblacionalmente activo en el siglo XVIII y asume la primacía urbana a partir de la primera década del siglo XX, perteneciendo a la subregión geográfica del Catatumbo (IGAC, 2014, p. 222); el Nodo de Pamplona, poseedor de la primacía desde la segunda mitad del siglo XVI hasta su lenta decadencia en el siglo XIX, inscrito dentro de las subregiones del Macizo de Santurbán mayoritariamente, Catatumbo y en menor grado el Piedemonte Llanero; por último, el Nodo de Ocaña, igualmente activo desde el siglo XVI, geográficamente aislado en las subregiones del Catatumbo y la Serranía de los Motilones, administrativamente vinculado a la Gobernación de Santa Marta desde la Colonia, pero con relaciones comerciales, culturales y demográficas activas en la región. El Nodo de Cúcuta ocupa la franja central del área de estudio, el de Pamplona el extremo sur y el de Ocaña al noroccidente, que se excluye de este análisis por estar exento de la dinámica del ferrocarril.

El corredor histórico de movilidad en esta porción de la red urbana regional se estableció en la primera mitad del siglo XVI a partir del nodo de Pamplona en la ruta estratégica de movilidad que se bifurca hacia el Occidente en busca de puertos navegables sobre el río Magdalena y hacia el Oriente en la salida de ultramar atravesando la jurisdicción venezolana; constituye un “corredor de poblamiento español” (Aprile-Gnisset, 1991, p. 177) a lo largo del río Pamplonita, uno de elementos estructurantes del territorio que se articula como eje central de la ocupación territorial, corredor que se fortaleció en el siglo XVIII con la creación del nodo de Cúcuta<sup>2</sup>. Se define como una sucesión de valles interandinos longilíneos con presencia humana permanente, deltas hídricos y zonas selváticas en proceso constante de antropización, estructurados por los ríos Táchira al Oriente (límite fronterizo con Venezuela), Zulia al Occidente y Pamplonita, siendo este el eje central del *buffer*. La provincia de Pamplona domina el segmento meridional del corredor, mientras que la provincia de Cúcuta abarca la mayoría del área de estudio.

<sup>2</sup> A partir del asentamiento de blancos de San Joseph (1733) en la margen izquierda del Pamplonita y el pueblo de indios de Cúcuta en la margen derecha (ahora barrio San Luis), de ocupación previa “intermitente”, formalizada finalmente en 1741.

Las zonas de mayor concentración humana originalmente se agruparon en la mitad centro-meridional del *buffer*, en los alrededores del nodo de Pamplona entre los siglos XVI y XVIII; a partir del siglo XVIII, la creación del nodo de Cúcuta aumenta la densidad poblacional e inicia el proceso de expansión de las fronteras verdes.

Los elementos estructurantes del territorio son, en su orden, los ríos Táchira (Oriente), Pamplonita (centro) y Zulia (Occidente), siendo este último el que recibe un mayor número de ríos tributarios: Cucutilla, Arboledas y Peralonso (en sentido Sur - Norte). El río Sardinata, de carácter secundario, cierra el polígono por el noroccidente, mientras que los ríos Guarumito y Grita constituyen los límites nororiental y norte respectivamente<sup>3</sup>.

El *buffer* afecta directamente ocho municipios de los cuales tres se ubican sobre la margen derecha del río Pamplonita (Pamplona, Pamplonita y Bochalema); el municipio de Cúcuta ocupa la mayor extensión, cubriendo las dos márgenes del mismo río y sobre la margen derecha se emplazan los municipios de Chinácota, Los Patios y Villa del Rosario (en la franja suroriental); terminando en Puerto Santander hacia el extremo nororiental del corredor.

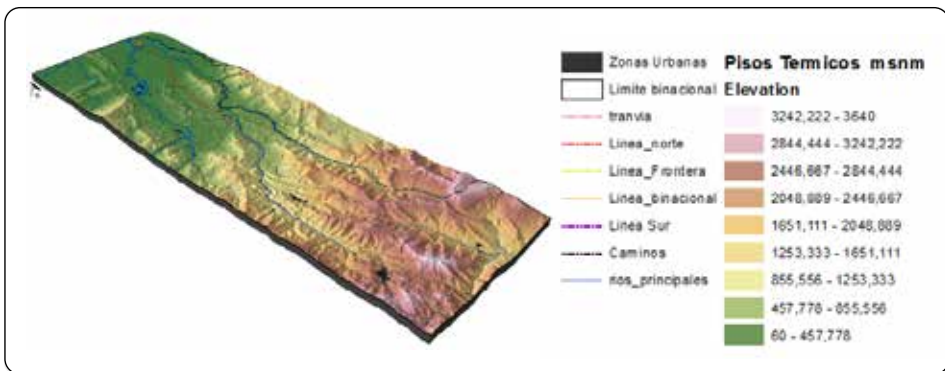


Figura 9.1. Modelo tridimensional del área de estudio con matices hipsométricos. Base cartográfica de ESRI. Desarrollado en el marco del Semillero de investigación *Eupalinos*, Universidad de Pamplona.

<sup>3</sup> Los accidentes orográficos desempeñan un papel importante en el emplazamiento de los nodos de Ocaña y Pamplona con altitudes que superan los 2.000 m.s.n.m en el caso de Pamplona. En el Valle de Cúcuta tienen menor relevancia con altitudes que no superan los 1.200 m.s.n.m., mientras que la zona urbanizable se extiende sobre los 60 a 500 m.s.n.m.

Los ecosistemas predominantes en el área de estudio se catalogan de la siguiente manera, en sentido Sur - Norte:

- Para el nodo de Pamplona, el *orobioma medio de los Andes* en las estribaciones de la cordillera oriental y en el área de influencia de los municipios de Pamplona y Pamplonita; el *orobioma bajo de los Andes* entre los municipios de Pamplonita y Bochalema (sobre la margen izquierda del río Pamplonita). Cobija las zonas urbana y rural de Pamplona y Bochalema, los asentamientos de El Diamante, La Donjuana y El Raizón, terminando en las jurisdicciones de Durania (margen izquierda del río Pamplonita) y Chinácota (margen derecha). Las vocaciones principales del suelo y los ecosistemas principales son: pastos, cultivos anuales o transitorios, herbazales, bosques y en segundo plano el tejido urbano continuo y discontinuo.
- El nodo de Cúcuta abarca el mayor número de ecosistemas, iniciando con el *orobioma bajo de los Andes*, que abarca sobre la margen izquierda del río Pamplonita los centros poblados de El Diamante, los asentamientos de El Raizón, La Donjuana, La Lejía, La Esmeralda, La Regadera, Carrillo y Moros; sobre la margen derecha, este orobioma también incluye el municipio de Chinácota. Las vocaciones principales del suelo y los ecosistemas principales son: vegetación secundaria, herbazales, bosques naturales, cultivos anuales o transitorios, pastos y en menor proporción el tejido urbano continuo y discontinuo.
- El *orobioma azonal de Cúcuta* predomina a partir de los asentamientos de la margen izquierda del río Pamplonita denominados Santa María, Aguasucia, San Pedro y El Pórtico; por la margen derecha comprende los municipios de Los Patios y Villa del Rosario, incluyendo los asentamientos de Los Vados y La Garita; abarca el área metropolitana de Cúcuta. Las vocaciones de uso del suelo y los ecosistemas específicos del *orobioma azonal* se componen principalmente por: tejido urbano continuo, discontinuo, áreas agrícolas heterogéneas, cultivos anuales o transitorios y vegetación secundaria y herbazales.



ferrocarril se encontraron evidencias de los hechos urbano-arquitectónicos y algunas modificaciones en los trazados de la red vial vigente con respecto a las anteriores trochas ferroviarias. El área general de estudio ocupa una extensión aproximada de 3,217 kilómetros cuadrados, de los cuales 1,047 km<sup>2</sup> corresponden al área de influencia de la *Línea Norte* entre Cúcuta y Puerto Santander; 248 km<sup>2</sup> a la *Línea de Frontera*, en el emplazamiento del nodo principal de Cúcuta; y 1,922 km<sup>2</sup> corresponden a la *Línea Sur*, incluyendo el trayecto faltante hasta el nodo de Pamplona.

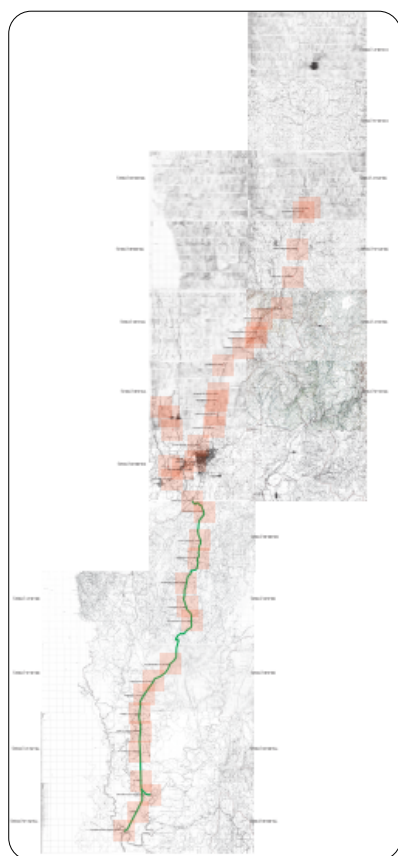


Figura 9.3. Mosaico cartográfico del área de estudio en 1962-1963. Con base en planchas en escala 1:25,000 IGAC (1962; 1963) (los cuadros anaranjados delimitan las áreas de muestreo para cada una de las estaciones de la CFC identificadas). Semillero de investigación *Eupalinos*, Universidad de Pamplona<sup>5</sup>.

material cartográfico técnicamente construido y de carácter oficial que representara la totalidad del área de estudio para un mismo momento.

<sup>5</sup> La totalidad del material cartográfico y analítico ha sido elaborado de manera inédita por estudiantes del programa de Arquitectura adscritos al semillero de investigación *Eupalinos* de la Universidad de Pamplona, bajo la dirección del autor.

Con el fin de facilitar la comprensión del área de estudio, se realizaron diagramas analíticos de los elementos estructurantes para evidenciar la progresiva ocupación del territorio, complementados con la aparición de las líneas de la CFC, representadas a la manera de mapas modernos de los sistemas de transporte masivo contemporáneos. Paralelamente, se realizó la comprobación de fechas fundacionales de los centros poblados en el área de estudio, consolidando tablas por cada momento de ocupación territorial<sup>6</sup>.

### **La formulación de las duraciones históricas en el proceso de hispanización de la Región Centro-Oriental**

En el análisis de la construcción de la *formación espacial* del periodo de la Conquista para el contexto colombiano (siglos XVI y XVII), Aprile-Gnisset (1991) planteó cuatro momentos: una fase inicial de *exploración costera* (1508-1525), una fase de *consolidación de bases militares del litoral Caribe* (1525-1536), una *fase de penetración andina y primera red articulada de centros militares españoles* (1536-1560) y la resultante *fase de consolidación económica y organización administrativa* del Virreinato de la Nueva Granada (a partir de 1560 hasta la culminación de la Colonia). Por consiguiente, el proceso de constitución de la *formación espacial* en la zona fronteriza del centro-oriente correspondería a los dos últimos momentos, que requieren mayor especificidad en su definición.

El historiador Silvano Pabón Villamizar propuso por la misma época unas categorías propias para el desarrollo de la provincia de Pamplona, recurriendo a una periodización por cada siglo desde que se inicia la *hispanización del territorio* (en este caso en la tercera década del siglo XVI, coincidente con la *fase de penetración andina* de Aprile-Gnisset [1991]). Pabón articula las vocaciones de la red urbana regional con la estabilización de los circuitos productivos, la consolidación de la red caminera y las tendencias fundacionales en virtud de los pisos térmicos a los que corresponden. Así, formula cinco momentos que se tomarán aquí para desarrollar el análisis del proceso de poblamiento: un momento inicial de las *ciudades* o poblaciones con título nobiliario que asumen la primacía urbana en el transcurso del siglo XVI, con nodos regionales que se organizan principalmente en climas fríos,

<sup>6</sup> Ajustando las categorías de periodización para el proceso de *formación espacial* de la región, ya mencionadas de Aprile-Gnisset (1991), Pabón Villamizar (1996) y Gutiérrez Flórez (2007).

volcados en la economía inicial de la explotación del oro y reforzado por la producción de trigo y cacao en escalas que permitían excedentes para el comercio interterritorial y la exportación a la península ibérica; un *momento de los Pueblos de Indios* en el siglo XVII como primer intento por organizar demográficamente el territorio para cubrir los vacíos poblacionales legados por la Conquista (y las bajas densidades de los asentamientos prehispánicos en algunas zonas de la región), en climas fríos y templados; un *momento de los Nuevos Curatos o erección de parroquias* del siglo XVIII como tendencia poblacional en la primera expansión de las fronteras agrícolas por presión demográfica en las zonas andinas ya densificadas, en zonas templadas y cálidas.

El siglo XIX lo catalogará como *momento de los Pueblos del Café* por la tendencia económica que incrementa la riqueza generando una nueva economía exportadora que fomenta una segunda expansión de fronteras verdes; corresponde con la modernización de los medios de transporte, iniciando procesos que finalmente afectan el determinismo geográfico. Por último, el siglo XX será el *momento de los cambios de vocacionalidad* en donde las jerarquías de los nodos que integran la red urbana se transformarán radicalmente, a lo que se suma la modernización de la red caminera y la introducción de dinámicas económicas modernas como la producción petrolera en escala industrializada.

### **El aislamiento regional y el determinismo geográfico**

Felipe Gutiérrez Flórez plantea tres momentos en la construcción del espacio geohistórico colombiano, proceso que se fundamenta en los conceptos de *sistema de hábitats*, que a su vez fue constituido mediante *tecnologías del territorio* y que facilitan *sistemas de flujos* entre las regiones geográficas y culturales. Estos momentos corresponden a tres dinámicas históricas:

- a) El *sistema de hábitats* prehispánico isótropo, caracterizado por “continuidades y superposiciones en las *tecnologías del territorio*”, en un sistema que se orienta “hacia el manejo técnico interno productivo de los asentamientos más que al desarrollo de grandes rutas interregionales” (Gutiérrez Flórez, 2007, p. 25). La articulación del territorio (en especial en las zonas andinas y Caribe) se da a través de los ríos estructurantes navegables por embarcaciones de pequeño calado, las *tecnologías del territorio* no presentan un impacto fuerte en

los ecosistemas, no implican tecnologías “duras” y se escalan según medios de transporte que dependen del cuerpo humano (no requieren tracción animal); el *sistema de flujos* es homogéneo a la vez que escalado a las necesidades de comunicación local (más que regional). Se caracteriza por la isotropía de relaciones espaciales en donde la conectividad intraterritorial es alta mientras que la interterritorial es baja, debido al aislamiento regional marcado por las diferencias geográficas y culturales, y la movilidad definida por el determinismo geográfico.

Este momento coincide con el planteamiento de Aprile-Gnisset (1991) a de aquellas *sociedades jóvenes* prehispánicas, de carácter disperso, dispares en términos del proceso civilizatorio y cohesionadas bajo un sistema celular de ocupación del territorio por nexos tribales.

- b) El *sistema de hábitats* de la colonización española anisótropo, que rompe la homogeneidad prehispánica, pero a la vez se superpone en el *sistema de flujos* indígena, adoptando una “orientación axial preferencial” por la utilización del río Magdalena como eje troncal de circulación entre el centro del territorio y los puertos marítimos del Caribe. Se aumenta significativamente la densidad poblacional en las zonas andinas, se introduce la noción de centralismo político-administrativo y el *sistema de flujos* en el Magdalena incrementa la circulación de bienes y personas empleando embarcaciones de mayor calado (pero sin la posibilidad de implementar la navegación a vela), mientras que la red caminera se amplía en extensión y perfiles con el sistema periférico – ramificado de los caminos de herradura. Este sistema es anisótropo, igualmente marcado por el determinismo geográfico, pero con mejoras en la capacidad técnica del transporte al aplicar tecnologías “duras” en los equipamientos e infraestructuras (puentes, caminos reales, embarcaderos); las relaciones entre nodos de las redes urbanas son tensas y cambiantes, girando en torno a la obtención de la primacía urbana. Se caracteriza por “fuertes rupturas y superposiciones”, “fuertes reconfiguraciones del *sistema de flujos*”, “ganancia en macrofuncionalidades” paralelo a “extendidas microdisfuncionalidades”, así como también con “mayor aislamiento y tensiones internas” en las redes urbanas (Gutiérrez Flórez, 2007, p. 21).

En términos de Aprile-Gnisset (1991), corresponde con la larga duración que se inicia en la Conquista y se arraiga en el transcurso de la Colonia. También ha de considerarse la condición fronteriza que no se construye inicialmente entre naciones como actualmente se percibe, sino entre jurisdicciones de una misma administración colonial. Esto impulsa a considerar una visión macro del territorio:

La Región Zuliana (llamada así porque su eje central es el Rio Zulia) se caracteriza por ocupar un dilatado territorio enmarcado por los dos ramales terminales de la Cordillera Oriental Andina y por la parte Occidental del lago de Maracaibo, correspondiendo este espacio a los actualmente denominados estados Táchira, Mérida y Zulia de Venezuela y el departamento Norte de Santander en Colombia. Lo recorre la cuenca del lago de Maracaibo o cuenca Central integrada por ríos navegables que históricamente han servido como rutas conectoras del interior de la Región. (Suárez, 1994, p. 10)

Ahora bien, desde el comienzo mismo de la *hispanización* del territorio se distorsiona la percepción centro-periferia por la condición ambivalente de actuar como “bisagra” entre dos jurisdicciones otorgada por su posición geo-estratégica, tal como lo plantea la historiadora María Yolanda Suárez:

Durante los siglos XVI a XVIII, esta Región fue parte fundamental del proceso de conformación histórica de las Audiencias de Santo Domingo y de Santa Fe. Su ubicación estratégica en el centro divisorio de las dos Audiencias determinó la relación que tuvo con ellas y de estas entre sí. Su crecimiento económico estuvo polarizado por las ciudades de Pamplona, Maracaibo y Mérida durante el período comprendido entre el siglo XVI y mediados del XVIII, y a partir de la segunda mitad del XVIII hasta finales del Siglo XIX, se desplazó a San José de Cúcuta y Maracaibo. (Suárez, 1994, p. 11)

Las fases de Conquista y Colonia temprana en el área de estudio esbozan una doble condición fronteriza: la dificultad de conectarse con el mundo exterior –la frontera ultramarina– y la necesidad de ocupar una “frontera interna” determinada por un *hinterland* extenso, inhóspito, mayoritariamente despoblado y con pocos corredores de movilidad caracterizados por la escasa presencia humana permanente. Los nodos principales de la red urbana actuarán como ciudades-enclave, centros de control territorial y cruces de caminos estratégicos; simultáneamente, la ruta del Magdalena no fue la única alternativa para alcanzar una conexión con el exterior.

- c) El *sistema de hábitats* moderno, configurado a partir de la segunda mitad del siglo XIX por sistemas de transporte masivos (ferrocarril y navegación de vapor) y en el siglo XX por una red de troncales que generan aislamiento entre regiones y al interior de las redes urbanas de cada región, en la medida en que incrementan la tensión entre los asentamientos y las rutas o aristas que los comunican con el exterior. La conexión interterritorial es alta (en las regiones con economías activas y estables), en detrimento de la conexión interterritorial que segrega los nodos secundarios de la red urbana.

En el periodo colonial se potencia la lógica de movilidad prehispánica con la presencia de nuevas redes urbanas como principal estrategia para la antropización del espacio natural; tal estrategia, asume un eje central de circulación primordialmente fluvial por el río Magdalena, con redes secundarias de caminos terrestres que se ramifican al interior de zonas habitadas en donde los centros poblados actúan como “estaciones terminales” de estas ramificaciones. Esta lógica permite la circulación en dos sentidos dominantes que siguen una mentalidad centralista: hacia el interior del virreinato de la Nueva Granada buscando las funciones urbanas administrativas y de comercio de subsistencia; y hacia el exterior buscando la principal ruta comercial de ultramar empleando los puertos marítimos del Caribe (inicialmente Cartagena de Indias y Santa Marta, posteriormente Cartagena y Barranquilla). Gutiérrez Flórez (2007) es claro al señalar aquellas regiones que históricamente han “escapado” a la lógica centralista de la movilidad:

El río Magdalena es el eje sobre el cual se articulan casi todos los sistemas de hábitat en el territorio colombiano (llanuras del Caribe, Andes Centrales, Antioquia) en los primeros momentos de la penetración de los peninsulares y durante todo el periodo colonial, en el contexto de unas tecnologías del territorio, hasta que se implanta un nuevo sistema tecnológico desde los años finales del siglo XIX y la primera mitad del XX. Esta escogencia implica dejar otros sistemas periféricos que, aunque están articulados al territorio general, no fueron directamente el foco de la política de colonización: el sector Pacífico, el de las planicies orientales, el de la Amazonía y Orinoquía. (Gutiérrez Flórez, 2007, p. 21)

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante aclarar varios aspectos sobre la particularidad de la región centro-oriental colombiana:

- La red urbana que ocupa el espacio geohistórico correspondiente al territorio actual del departamento de Norte de Santander cabe en la denominación de *sistema periférico* de Gutiérrez Flórez (2007), en tanto se encuentra parcialmente relacionado con el eje central articulador del río Magdalena, aislado por las estribaciones de la cordillera oriental de los Andes.
- En el comienzo del proceso de *hispanización del territorio*, el nodo regional de Ocaña quedó más vinculado por proximidad geográfica con los puertos fluviales del río Magdalena en términos de movilidad con la ruta a la costa Caribe (Puerto Real de Ocaña<sup>7</sup> - Tamalameque - Mompox - Santa Marta o Cartagena de Indias) y dependencia administrativa (al quedar adscrito a la Gobernación de Santa Marta); por su parte, el nodo de la provincia de Pamplona dependió del *Camino del Reino o del Almorzadero* como principal vía de comunicación al interior del Virreinato de la Nueva Granada, con la intermediación geográfica de las provincias de Vélez y Tunja. En la Colonia tardía, con el emplazamiento del nodo de Cúcuta en el siglo XVIII, los nodos de Pamplona y Cúcuta obtienen una ruta expedita al exterior por el Lago de Maracaibo atravesando el Valle de San José de Cúcuta, con autonomía relativa frente al corredor histórico del río Magdalena.
- Por último y no menos importante, el proceso de colonización de esta región en particular responde a una política de ocupación territorial que se inicia en la primera mitad del siglo XVI por pobladores de Vélez y Tunja en busca de las “Sierras del Oriente” bajo la jurisdicción de la Capitanía General de Venezuela. Esta dinámica de exploración y ocupación desde el interior andino hacia el Oriente se complementa en sentido inverso –desde la ruta de Maracaibo en Venezuela– hacia la jurisdicción granadina por las rutas de conquista de exploradores alemanes y castellanos.
- Esta consolidación del territorio interno se logra, particularmente, en el *corredor de poblamiento español* sobre el río Pamplonita, mediante el sistema de urbanización colonial aplicado en el altiplano cundiboyacense: inicialmente el régimen de la encomienda asociado con la

---

<sup>7</sup> Posteriormente Gamarra en jurisdicción actual del departamento del Cesar.

vocación agropecuaria (trigo en las zonas frías, cacao y ganado en zonas templadas y cálidas); luego fortalecidos por pueblos de indios y asentamientos de blancos en las fronteras agrícolas. Adicionalmente, el sistema de ciudades se articula con los mismos recursos: una jerarquía de pocas ciudades - centros regionales, ciudades-enclave o centros de control territorial, villas, pueblos de indios y puertos fluviales.

- Una vez consolidado este corredor estratégico de movilidad, a partir del siglo XVIII, la red urbana regional operará con un activo comercio exterior gracias a los excedentes de la producción agraria; la dinámica comercial con diferentes altibajos, será un motor de intercambio que se mantendrá activo.
- Por el hecho de operar en un borde fronterizo, la red urbana regional actuará con una delimitación relativamente clara de las jurisdicciones que administran el territorio (Nueva Granada - Venezuela), mientras que sus áreas funcionales trascienden esos límites político-administrativos (situación característica de los asentamientos de frontera).

La *Ruta Marabina* se perfila desde el momento mismo de la presencia castellana en el territorio en la primera mitad del siglo XVI como un objetivo estratégico para administrar el *sistema de flujos* en la región. En otros términos, esta ruta en sus diferentes variantes se presentó como una alternativa para alcanzar la fachada marítima, pero en otra jurisdicción territorial; si bien se libró de la administración directa del virreinato durante la Colonia, estuvo sujeta a los vaivenes de la inestabilidad política, las guerras civiles (tanto en Venezuela como en el país) y la disponibilidad de la navegación fluvial, dependiente de las condiciones “estacionales” de invierno-verano.

Las relaciones interterritoriales serán definidas por tres rutas vitales: la conexión con el interior por el *Camino del Reino* en el dominio de la provincia de Pamplona, la salida al mar por el río Magdalena a cargo de Ocaña y la salida “alterna” de ultramar en jurisdicción de la provincia de Cúcuta<sup>8</sup>; queda entonces por definir cuáles son las variaciones en las relaciones interterritoriales al finalizar el siglo XVIII, cuando ya se han constituido los tres

---

<sup>8</sup> En el siglo XVIII surge una cuarta ruta de intercambio, más limitada por el determinismo geográfico (condición que aún continúa): el *Camino al Llano* por el suroriente de la provincia de Pamplona.

nodos históricos de la red urbana regional (Pamplona, Ocaña y Cúcuta), nodos que han delimitado el *hinterland* regional por su permanencia, circuitos productivos estables, *sistemas de flujos* activos y *tecnologías del territorio* necesarias para cumplir con esta iniciativa.

### **El proceso de poblamiento y ocupación territorial**

Partiendo de la propuesta historiográfica de Silvano Pabón Villamizar para la región nortesantandereana, y en particular para la provincia de Pamplona, se asumen cinco momentos que marcan el proceso de antropización en el espacio geohistórico de los nodos regionales de Cúcuta y Pamplona, posteriores a la presencia precolombina.

#### **Hispanización del territorio o momento de las ciudades.**

Denominada también *Fase de penetración andina* marca el inicio de la Colonia temprana en la región centro-oriental colombiana con la fundación de los primeros nodos regionales estables<sup>9</sup> que bosquejan la red urbana en Pamplona (1549), Salazar de las Palmas (1555) y Ocaña (1571), delimitando un extenso *hinterland* que concluía al suroccidente en los dominios del nodo de Vélez (1538) en el actual territorio de Santander y al Oriente en los dominios de San Cristóbal (1531) y Mérida (1538) en jurisdicción venezolana.

Las campañas de exploración de los primeros conquistadores definen a futuro las tres rutas comerciales de la región que predominarán desde la Colonia: la ruta fundadora iniciada por algunos de los pobladores de Vélez (Pedro de Ursúa, Ortún Velasco y Juan de Maldonado) definen el *Camino del Reino o del Almorzadero* hacia el interior del Virreinato de la Nueva Granada (Pamplona - Tunja - Santa Fé); las exploraciones de Hernández de Contreras identifican el fragoso *Camino de los Callejones* (Salazar de las Palmas - Ocaña - Mompo) como salida a los puertos fluviales del Magdalena, la Gobernación de Santa Marta y los puertos marítimos del Caribe; y por último, el trazado reconocido por Alfínger<sup>10</sup> definen el *Camino de Maracaibo* en los primeros

<sup>9</sup> En especial por su definición inicial como *Ciudades* en el régimen colonial español, aunque existen fundaciones contemporáneas e incluso anteriores con categoría de villas, sitios de blancos, encomiendas y pueblos de indios.

<sup>10</sup> Las rutas tempranas de la Conquista se trazaron a partir de las expediciones de Alfínger (1531), Hernán Pérez de Quesada (1541), Pérez de Tolosa (1547), Pedro de Orsúa (1549) y Diego de Montes (1553). Posteriormente siguen las campañas

recorridos por las *Sierras de Mérida*, como salida histórica de ultramar para la región (Pamplona - Mérida - San Cristóbal - Maracaibo).

El nodo de Pamplona es el más activo y adquiere la primacía urbana con la obtención de la cédula real en 1555, consolidado a partir de las fundaciones tempranas de Santo Domingo de Silos (1531), Chopo (ca. 1538, actualmente Pamplonita), Cácuta de Velazco (1555) y el primer asentamiento de Chinácota (1533). Los asentamientos de este nodo corresponden principalmente a pisos térmicos fríos y en segunda instancia templados. Inicialmente dependió de la economía extractiva inestable de la minería aurífera, incorporando rápidamente la mano de obra indígena en el cultivo del trigo (siendo este un renglón fundamental de la economía interna colonial); se consolidó como centro administrativo, incluyendo la educación como uno de sus principales servicios urbanos.

El nodo de Ocaña contará con su conexión en el río Magdalena (Puerto Real de Ocaña - 1583, actualmente Gamarra), en la ruta a Santa Marta con paradas en los puertos de Tamalameque (1544) y Mompos (1537). Su fundación responde a la lógica de ciudad-enclave para restringir las acciones de los indígenas insumisos y a manera de frontera ante las zonas selváticas inexploradas, complementándose luego con la función urbana de despensa agro-ganadera en piso térmico templado.

El modelo de colonización es similar al utilizado en el altiplano cundi-boyacense: una red de tres ciudades asentadas a una distancia que supera dos jornadas de recorrido por caminos de herradura, sustentadas productivamente por encomiendas, haciendas y pueblos de indios en su periferia inmediata. Los asentamientos se concentran en la zona centro-sur y occidente del territorio, mientras que el corredor de circulación hacia la red urbana venezolana permanece con baja presencia humana permanente, aunque ya se perfila como un corredor estratégico dinámico.

La primacía urbana en el siglo XVI se definirá para Pamplona, mientras que Salazar tendrá una vocación de nodo articulador de movilidad como cruce de caminos (conectando el *Camino de Vetas* hacia Pamplona y el *Camino de los Callejones* hacia Ocaña); la zona minera de *Páramo Rico* concentrará peque-

---

de Pedro Alonso (1561), Francisco Hernández de Contreras (1571-1574) y Esteban Ranjel (1583) [Marciales, 1948, p. 419].



### **Momento de los *Pueblos de Indios*.**

En el siglo XVII predominó la fundación de *Pueblos de Indios*, manteniendo el predominio de la población rural sobre la urbana, a la vez que intentando someter la población indígena de un modo más organizado, simultáneamente se consolidan los centros poblados del siglo anterior.

El nodo de Vélez –por fuera del área de estudio– perderá influencia con la aparición del pueblo de indios de Bucaramanga (1622) y el asentamiento de blancos de Girón (1633); el nodo de Pamplona se expande hacia el Oriente con la fundación de La Bateca (1620) sobre la margen izquierda del río Culagá, consolidando la nueva ruta del *Camino al Llano* con vocación agroganadera. Salazar de las Palmas adquiere mayor importancia con el *Camino del Zulia* hacia el nuevo puerto de San Faustino de los Ríos en la margen derecha del río Pamplonita; por su parte, el nodo de Ocaña se vincula con la fundación de Río de Oro (1658), en la actual jurisdicción del departamento del Cesar.

Pamplona consolida su función en la red urbana como centro administrativo con oferta de servicios educativos y burocráticos, así como también residencia de hacendados y encomenderos que aumentan la producción de trigo en tierras de clima frío, con cacao y ganado en zonas templadas<sup>11</sup>.

### **Momento de la erección de parroquias o nuevos curatos.**

La presión demográfica en las zonas del altiplano andino en el siglo XVIII provocará la primera expansión importante de fronteras agrícolas, coincidiendo con la reubicación de los pueblos de indios y la fundación de nuevos centros poblados con parroquias estables. En el área de estudio se destaca la fundación del asentamiento de blancos de San Joseph en 1733, sobre la margen izquierda del río Pamplonita (actual emplazamiento de Cúcuta) y la formalización del pueblo de indios pre-existente de Guasimal, en 1734, sobre la margen derecha (ahora conocido como barrio San Luis o *El Pueblo*); agregando la fundación, en 1771, de Nuestra Señora del Rosario (Villa del Rosario) al Sur Oriente, en el trazado del *Camino a Mérida*; hacia

---

<sup>11</sup> Con distancias a los sitios de producción que superan dos jornadas desde la capital provincial.

el Occidente con Santiago (1742) en la margen derecha del río Peralonso y San Cayetano (1773) en la margen izquierda del Zulia. Estos núcleos serán la base para la posterior y rápida consolidación de un nuevo nodo de la red urbana. La conectividad mediante la navegación fluvial se convierte en asunto prioritario con la fundación de los puertos sobre el río Zulia de Los Cachos (1757) y San Buenaventura (1776)<sup>12</sup>.

El nodo de Pamplona mantiene la primacía urbana, incrementando su área de influencia con Cucutilla (1780) al Occidente, sobre la margen derecha del río Cucutilla, Bochalema (1759) en la margen izquierda del Pamplonita (opuesta al emplazamiento de Chinácota)<sup>13</sup> y Toledo (1790) sobre la margen derecha del río Culagá (en emplazamiento simétrico al de La Bateca). Por su parte, el nodo de Ocaña se incrementa con la fundación de La Palma (1788, ahora Hacarí) y Aguachica (1781) en territorio del Cesar.

El corredor de movilidad se dinamiza con el eje transversal de circulación que tendrá como centro de paso y acopio a Cúcuta, contando hacia el suroriente con el *Camino del Rosario* como ruta alterna a Venezuela, conectando con el *Camino a Mérida* y hacia el Occidente el *Camino de Santiago* o ruta de conexión con Ocaña, obviando el anterior camino a Salazar (que pasa segundo plano en la red urbana regional). Longitudinalmente, en sentido Sur-Norte, se establecen dos variantes ya conocidas: el *Camino de El Fical* (ruta Pamplona - Cúcuta) en la franja comprendida entre los ríos Zulia y Pamplonita hacia el Occidente, y el *Camino del Rosario* en la franja entre los ríos Pamplonita y Táchira por el Oriente. Hacia el Norte se extenderá el *Camino de San Buenaventura* hasta la intersección de los ríos Pamplonita y Zulia.

El *sistema de flujos* sigue siendo intermodal (terrestre - fluvial), implementando logros técnicos como la construcción de puentes más robustos

---

<sup>12</sup> Actualmente Puerto Villamizar.

<sup>13</sup> El mapa M6-267 del Archivo General de la Nación - AGN, identificado como "Camino Pamplona - La Grita" se refieren los sitios de *Regadera* y *Llano Carrillo* con fecha aproximada de 1700, emplazamientos que serán de interés para la *Línea Sur* de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta.

de arco de piedra en los cursos más estrechos y de estructura compuesta<sup>14</sup> en márgenes más amplios; pero tal vez la mayor implementación del complejo técnico será el incremento de la capacidad de carga con la mejora del *sistema de arriería*, tendencia generalizada en los siglos XVIII y XIX en la región histórica de *los Santanderes*. Las *tecnologías del territorio* se robustecen con una activa oferta de paradas y posadas que complementan la red caminera.

Es aquí en donde se obtiene el punto álgido de las duraciones en los recorridos de la red caminera regional: 2 jornadas con 18 leguas de extensión en el *Camino del Reino* (en la ruta Cúcota - Chitagá, hasta salir de la jurisdicción de la provincia de Pamplona en la población del Cerrito, Santander); 4 jornadas con 25 leguas de longitud en el *Camino de Vetas* (Pamplona - Mutiscua - Vetas - Matanza - Girón); 2 jornadas con 14 leguas de extensión en el *Camino de Arboledas* (Pamplona - Zulasquilla - Arboledas - Salazar de las Palmas). El nodo de Cúcuta operará con duraciones de 2 jornadas / 9 leguas en el *Camino del Zulia* hacia el occidente; 2 jornadas / 14 leguas en el *Camino de El Fical* (Cúcuta - Chinácota - Chopo - Pamplona); por su parte el nodo de Ocaña tendrá mayores tiempos y distancias con 3 jornadas y 22 leguas en el *Camino de Los Callejones* (Ocaña - La Cruz - San Pedro - Salazar), 5 jornadas / 34 leguas en el *Camino de Jurisdicciones* (Ocaña - La Cruz - Jurisdicciones - Matanza - Girón) para conectarse con el interior sin pasar por Cúcuta; por último, el *Camino de Cachirí* conectaba Salazar de las Palmas con el territorio de Santander en 3 jornadas y 20 leguas (Salazar - Arboledas - Bagueche - Cachirí - Rionegro) (Marciales, 1948, p. 248).

---

<sup>14</sup> Con pilares de mampostería de piedra y estructura acartelada en madera, contrapesos de tapia pisada y cubierta pajiza).



### **Momento de los *Pueblos del Ferrocarril*.**

Denominado por Pabón Villamizar *Momento de los Pueblos del Café*, se referirá aquí por los asentamientos que surgirán a raíz de la operación de la *Línea Norte* de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta con el inicio de su tendido en 1876 y la *Línea de Frontera* a partir de 1892.

El anterior vacío poblacional de la franja comprendida entre los ríos Zulia y Pamplonita entre, Cúcuta y Puerto Villamizar (renombrado así en 1876), en la ruta del *Camino a San Buenaventura*, incrementa la presencia humana permanente gracias a la construcción de las 16 estaciones iniciales de la *Línea Norte* y las 7 de la *Línea de Frontera* en una ruta complementaria para conectar el centro de Cúcuta con el *Camino del Rosario*. Contando con un comercio activo y una producción con excedentes que permite las exportaciones, se facilita una red de intercambios comerciales no solamente interregionales, sino también transfronterizos, tal como lo señala Suárez Plata:

Las áreas productivas de la región aledaña al Río Zulia se caracterizaron por la coexistencia de cultivos autóctonos y foráneos que eran recolectados en estratégicos centros de acopio y transportados por un circuito comercial externo hacia el lago de Maracaibo que sirvió de principal escenario para la exportación de dicha producción. (Suárez, 1994, p. 11)

Es indisoluble el surgimiento de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en 1875 con la agilización del tránsito de cargas de café hacia el exterior y, en general, el comercio de exportaciones e importaciones. En el plazo relativamente corto de un cuarto de siglo, se transformó la vocación agroexportadora de la región, tal como lo expone María Yolanda Suárez:

Desde 1820 se establecieron los primeros cultivos de café, a escala doméstica. Según Ancízar, fue el padre Romero el primero en conseguir que se cultivara en proporciones mayores y en organizar, junto con un emigrante alemán de apellido Frazier, la primera exportación del producto hacia Alemania en 1851. A partir de Salazar se expandió el cultivo de cafetos por todo el valle de Cúcuta. Desde la región Trujillana el mismo cultivo dirigió su expansión hacia el Occidente uniéndose con los Valles de Cúcuta. Hacia 1838 se cultivó café a mediana escala en las inmediaciones de Trujillo, Mérida y parte Oriental del Táchira, distribuyéndose localmente. A comienzos de 1840 experimentó un acelerado crecimiento tanto la producción como

la comercialización del producto. El modelo económico mono-agroexportador de la Región Zuliana sustituyó los cultivos de cacao por los de café. (Suárez, 1994, p. 14)

En el tramo Pamplona - Cúcuta del *Camino de El Fical* se mantienen las dos variantes de tránsito terrestre paralelas al río Pamplonita, aunque el recorrido principal de la margen derecha se rectifica hacia el borde del río (alejándose del centro de Chinácota). El sistema es intermodal con mayor complejidad: terrestre en el trayecto Pamplona - Cúcuta; ferroviario y fluvial hacia el Norte entre Cúcuta y Puerto Villamizar (para volver al tramo ferroviario a partir de la estación terminal de Bocas de Grita en territorio venezolano en su recorrido hacia el puerto de Maracaibo); por el Oriente es ferroviario y terrestre entre Cúcuta - Villa del Rosario y San Antonio del Táchira en Venezuela.

La implementación del ferrocarril en el corredor de movilidad se realiza en cuatro etapas: 1) una fase preliminar de mejoramiento del camino al antiguo puerto de San Buenaventura en el río Zulia (1865-1875); 2) la creación del corredor ferroviario con el trazado de la Línea Norte, iniciado en San Buenaventura en 1875 y concluido con la inauguración del servicio en la Estación Central – km 0 de Cúcuta en 1888; 3) la consolidación de la empresa con la apertura de la Línea de Frontera y la inauguración de las dos primeras líneas del Tranvía Urbano, compatible con el sistema (1892-1897); 4) la complementación del servicio urbano con tres líneas adicionales, la extensión de la Línea Norte hasta la nueva estación terminal de Puerto Santander (1927) y la obra inconclusa de la Línea Sur, abandonada en la Estación de Tescua (1922-1933); el ciclo se cierra con la terminación del Tranvía Urbano en 1941 y liquidación de la compañía en 1951.

El origen de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta se relaciona directamente con los empresarios asociados en la *Compañía del camino carretero a San Buenaventura*, sociedad mixta –mayoritariamente privada– creada con el fin de mejorar el trazado del antiguo camino de herradura al puerto fluvial del río Zulia. El objetivo central fue implementar la circulación de carretas de tracción animal en el antiguo camino real, proceso que se ejecutó en el plazo proporcionalmente corto de diez años (en comparación con otras

obras civiles realizadas en la región de los Santanderes); una vez concluido en 1875 se tomó la determinación de montar un “camino de rieles”, propuesta que ya estuvo contemplada en los estatutos de la compañía. Se deduce que el complejo técnico estuvo presente desde el inicio, pues el camino carretero permitía un tránsito más fluido y con mayor capacidad de carga en comparación con el sistema de la arriería; el reto consistía en crear una calzada más estable, con obras de drenaje y pasos de nivel robustos en las quebradas o drenajes.

Asimismo, la decisión de ampliar el ancho de la calzada para carretas fue compatible con la inserción de un ferrocarril de trocha angosta, similar al empleado en Inglaterra y parcialmente en USA. El determinismo geográfico se centró en la superación de los diferentes pasos de nivel que causaba la quebrada La Floresta, cuerpo de agua paralelo a los ríos Zulia y Pamplonita; la pendiente suave del valle del Pamplonita favoreció el avance de la obra. Esta se inició formalmente en 1876, dividida en tres tramos iguales de 18 kilómetros, concluyendo en 1888. Su puesta en uso representó no solamente la reducción en una jornada y media del trayecto hasta el San Buenaventura –renombrado Puerto Villamizar– sino que también creó un sistema lineal de 15 estaciones surtidas por caminos veredales en un esquema de peine. La puesta en escena de la Línea Norte incrementó la ruralización de la franja productiva de los valles del Zulia y Pamplonita, favoreciendo la creación de nuevos asentamientos, así como también la consolidación de pequeños case-ríos originados por haciendas y estancias.

El casco urbano de Cúcuta recibió el impacto favorable del servicio ferroviario por varias razones de tipo económico, urbano y de movilidad: la ciudad aumentó su oferta de servicios urbanos, ya consolidados con la creación de casas comerciales con representación en Estados Unidos y Europa; la movilidad urbana se incrementó considerablemente con el servicio del tranvía, empresa que obligó a crear verdaderos pasos de nivel sobre las diferentes “tomas” y cañadas que atravesaban el área urbanizada; como consecuencia de lo anterior el área de expansión aumentó en aquellas zonas bordeadas por las líneas del tranvía, fomentando la especulación inmobiliaria como fuente de negocios y la urbanización de terrenos (promocionada también por la construcción de “quintas” en los suburbios por los principales comerciantes y miembros de las nuevas élites). Se infiere

que el servicio urbano del tranvía rompió el determinismo geográfico que limitaba la expansión de las áreas urbanizables, a la par que reducía los recorridos en la ciudad.

La Línea de Frontera se realizó en un tiempo récord de cinco años, en parte porque el trazado evitaba la elevación del cerro en el barrio San Luis, siguiendo la estrategia de bordear los márgenes de los ríos estructurantes. La barrera geográfica del río Pamplonita se sorteó con un puente metálico prefabricado, inaugurado en 1876 (actualmente conocido como *Puente Araujo*, en abandono); este logro técnico significó para la red urbana el fin del determinismo geográfico en los términos que se habían enfrentado desde la Colonia hasta la primera mitad del siglo XIX. La Línea de Frontera respondió a las exigencias de conexión con el casco urbano de Cúcuta de los habitantes de Villa del Rosario y los hacendados de Escobal, Boconó y Lomitas. A futuro, esta línea complementaria invirtió la vocación agrícola del sector, favoreciendo la urbanización y creando las bases para el actual anillo vial occidental del área metropolitana. Adicionalmente, en el sentido noroccidente - suroriente, la línea tuvo conexión con el antiguo camino a San Antonio en el Puente Internacional, que inicialmente actuó como conexión férrea con Venezuela (en la ruta San Cristóbal - Mérida).

Al finalizar el siglo XIX, Cúcuta contaba con dos estaciones ferroviarias terminales en su perímetro urbano (la Estación Central en el borde norte y la Estación Rosetal en el margen oriental, limitando con el río Pamplonita), estaciones interconectadas por un activo servicio público de transporte urbano. Las obras del ferrocarril, sumadas a otras operaciones del capitalismo comercial decimonónico, incrementaron la movilidad a la par que impulsaron la primacía urbana de Cúcuta en la red urbana regional. No sobra mencionar que el servicio ferroviario favoreció simultáneamente la movilidad regional de los habitantes, la economía exportadora/importadora, a la par que la economía interna de sostenimiento.

Caracterización histórica del corredor de movilidad  
de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1876-1951)

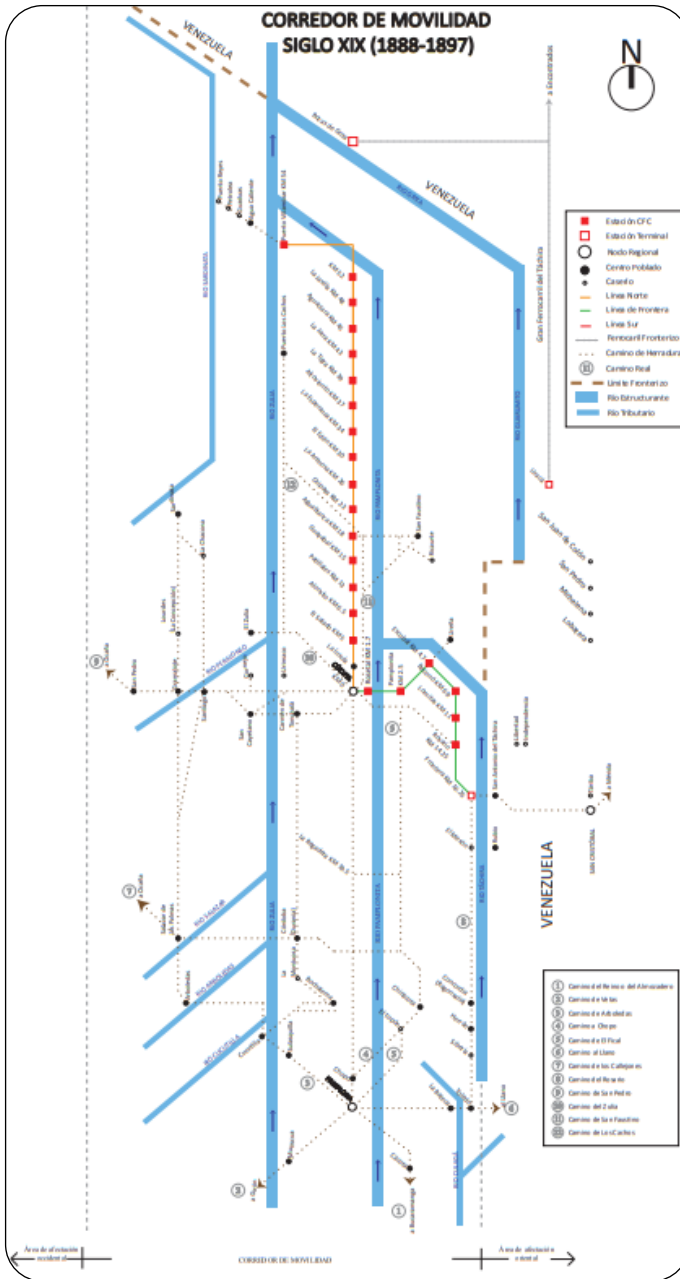


Figura 9.6. Diagrama de movilidad y ocupación territorial – Siglo XIX (Pueblos del café y ferrocarril, 1888-1897). Con base en AGN (1874; 1927): Mapas M6-26 y M6-231.

### **Momento de los Pueblos del Petróleo.**

Pabón Villamizar cataloga el siglo XX como *Momento de los cambios de vocacionalidad* en las funciones de los centros poblados que integran la red urbana y giros drásticos en la primacía urbana<sup>15</sup>; aquí se referirá también por la relación directa en la operación de la CFC con la apertura de circuitos productivos propios de las economías extractivas modernas; en este caso, los campamentos y equipamientos petroleros (con sus infraestructuras complementarias como los tendidos eléctricos de alta tensión para servirlos). Para ilustrar esta fase final de la historia del ferrocarril se elaboraron dos diagramas del siglo XX: el primero para representar la fase final del tendido inacabado y la operación de la *Línea Sur* hasta su cierre definitivo en 1933, y el segundo para resaltar la transición entre el sistema ferroviario en desuso y el fortalecimiento del nuevo sistema troncal de carreteras.

En la fase de operación de la *Línea Sur*, el eje estructurante del río Pamplonita extiende una cadena de centros poblados / estaciones de ferrocarril sobre su margen izquierda, red urbana respaldada por el circuito exportador del café y las dinámicas productivas para consumo interno de la caña de azúcar, verduras, ganadería y explotación maderera. La transformación de la primacía urbana se da en 1910 con la creación del Departamento de Norte de Santander y la asignación de la capital a Cúcuta, en detrimento de la jerarquía asumida desde la Colonia por Pamplona. En el mapa consultado se registran dos lugares con interés para el sistema de movilidad: el puerto o transbordo de Falúa sobre la margen derecha del río Zulia y el sitio de Empalme para conectar una red ferroviaria adicional que surtía el transporte de trabajadores de los campamentos petroleros del Catatumbo (Puerto Reyes, Campo Dos, Petrólea) con la *Línea Norte*, última red en funcionamiento hasta 1951.

---

<sup>15</sup> Obtenida en 1910 a raíz de la creación del Departamento de Norte de Santander, oportunidad en la que Cúcuta aglutina varias condiciones: la condición de cruce de caminos desde la Colonia tardía, puerto seco –enclave comercial exportador– estación central en el *sistema de flujos*.

Caracterización histórica del corredor de movilidad  
de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta (1876-1951)

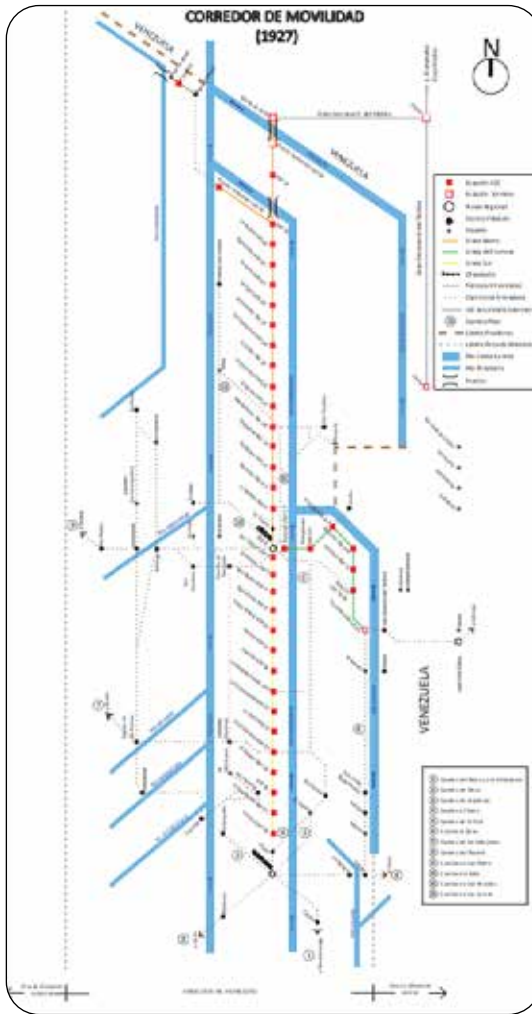


Figura 9.7. Diagrama de movilidad y ocupación territorial – Siglo XX (Pueblos del petróleo y ferrocarril - 1927). Con base en el mapa AGN (1927): Mapa M6-231.

El incremento acelerado de asentamientos derivados de las estaciones del ferrocarril se detiene y en algunos casos se revierte, en la medida en que no se garantiza la dinámica económica y de movilidad (por ejemplo, la estación de Moros en la *Línea Sur* dependía de la explotación ganadera en la hacienda del mismo nombre, para luego caer en el olvido y convertirse en un centro de explotación carbonífera con menor densidad poblacional).

El trazado de la *Carretera Troncal del Norte* comenzó en 1917, pero las dificultades técnicas retrasaron su terminación hasta 1933; su puesta en funcionamiento



## Conclusiones

Extendiendo el planteamiento de Gutiérrez Flórez para la movilidad histórica y su relación con los *sistemas de hábitats* en el eje central colombiano, se considera aquí que la región fronteriza centro-oriental gozó de una autonomía relativa en términos comerciales y de movilidad (mas no en la administración del poder político) al constituirse históricamente en una red urbana que actuó como gozne o bisagra entre las redes articuladas para el comercio interterritorial, utilizando el eje central del río Magdalena y la salida al mar por Venezuela, teniendo los siguientes retos por superar:

- Inicialmente, la ocupación de un extenso *hinterland* con baja presencia demográfica inicial, delimitado por los nodos de Pamplona, Ocaña, Salazar y Cúcuta.
- Una posterior expansión de fronteras agrícolas y apertura de nuevos circuitos productivos en la región del bajo Catatumbo, el Valle de Ocaña y la salida al Llano.
- El determinismo geográfico definido por los pasos entre cordilleras para los nodos de Pamplona y Ocaña; por la movilidad mixta de un sistema de circulación terrestre - fluvial que aprovecha el paralelismo de los valles conformados por los tres ríos estructurantes del territorio (Zulia, Pamplonita y Táchira) para los nodos de Pamplona y Cúcuta; las selvas inhóspitas del Catatumbo para el nodo de Cúcuta y la superación de la topografía quebrada para obtener una salida hacia el piedemonte llanero en el borde suroriental ocupado por los asentamientos de Labateca - Toledo.
- La dependencia del centralismo administrativo en el sistema jerárquico de la Colonia, frente a una autonomía relativa de movilidad e intercambio dependiente ya no de las decisiones internas de la Nueva Granada sino de las tensiones y dependencias de la jurisdicción venezolana (en los momentos colonial y republicano).

Es innegable el aporte de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta en la consolidación del territorio ocupado por las provincias históricas de Cúcuta y Pamplona. Su presencia impactó el desarrollo regional y la expansión de la red urbana bajo el dominio de la ciudad de Cúcuta, respondiendo

a una dinámica exportadora basada en la economía del café, las nuevas asociaciones de poder de la clase empresarial asociada y el capitalismo comercial.

La implementación de la tecnología innovadora del ferrocarril se ajustó a los requerimientos y capacidades locales, fomentando nuevos servicios urbanos y rompiendo significativamente el determinismo geográfico marcado desde la Colonia. Las secuelas de su existencia relativamente breve se identifican en el territorio, la constitución de la red urbana regional, la expansión de los centros poblados beneficiados por sus servicios y el cambio de mentalidades en la transición del siglo XIX al XX. Su fracaso y desaparición marcan también la precariedad de la sociedad actual, incapaz de repensar su espacio geohistórico con iniciativas que articulen el territorio.

### **Referencias Bibliográficas**

- Aprile-Gnisset, J. (1991). *La ciudad colombiana Prehispánica, de conquista e indiana*. Bogotá: Banco Popular, Fondo de promoción de la cultura.
- Archivo General de la Nación – AGN. (1700). Camino de Pamplona a La Grita. Mapa: M6-267.
- Archivo General de la Nación – AGN. (1754). Tierras de los indios motilones. Mapa: M4-599A.
- Archivo General de la Nación – AGN. (1781). Descripción geográfica del Virreinato de la Nueva Granada. Mapa: M6-111.
- Archivo General de la Nación – AGN. (1805). Provincia de Pamplona. Mapa: M2-87.
- Archivo General de la Nación – AGN. (1874). Carta Corográfica del Estado de Santander. Mapa: M6-26.
- Archivo General de la Nación – AGN. (1927). Carta Geográfica del Departamento del Norte de Santander. Mapa: M6-231.
- ESRI. *Base Cartográfica Arcgis*, 2016 – 2019.
- Gutiérrez Flórez, F. (2007). *Rutas y el sistema de hábitats de Colombia: la ruta como objeto: epistemología y nuevas cartografías para pensar el hábitat*. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Escuela del Hábitat - CEHAP.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (1962). Base Cartográfica Nacional – escala 1:25,000: Planchas 78-III-B, 78-III-D, 78-IV-A, 78-IV-C, 88-I-B, 88-I-D, 88-II-A, 88-II-C, 88-III-B, 88-III-D, 98-II-A, 98-II-C, 98-IV-A, 98-IV-C.

- Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (1963). Base Cartográfica Nacional – escala 1:25,000: Planchas 99-I-B, 99-I-D, 99-III-B, 99-III-D.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (1974). Norte de Santander (mapa físico-político) a escala 1:250,000: Mapa MC24-19. Bogotá.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2014). *Nombres geográficos de Colombia: Región Santandereana, datos pertinentes del proceso de apropiación y socialización del territorio*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
- Marciales, M. (1948). *Geografía histórica y económica del Norte de Santander*. Norte de Santander: Contraloría del Norte de Santander.
- Pabón Villamizar, S. (1996). *Historia del poblamiento y construcción del espacio hispánico en Pamplona*. Cúcuta: Cámara de Comercio de Cúcuta.
- Rangel, A. Ochoa, E., Orjuela, P., Almendrales, A., y Sepúlveda, J. (2016). *La compañía del ferrocarril de Cúcuta: historia urbana y ordenamiento territorial (1876-1956)*. Recuperado de <https://aciur.net/seminario-aciur-2016/memorias-del-seminario-2016/item/la-compania-del-ferrocarril-de-cucuta-1876-1951-historia-urbana-y-ordenamiento-territorial>
- Suárez, M. Y. (1994). *Las haciendas cafeteras y su producción: Valles de Cúcuta y Táchira, 1840-1900*. Cúcuta: Imprenta Salesiana.