

DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA Y ARQUITECTÓNICA DE LA ESTACIÓN SUR DEL FERROCARRIL DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA

Investigación en Historia

Patrimonio Histórico y Arquitectónico de la Estación Sur del Ferrocarril de Cúcuta

Leonardo Alberto Higuera Maldonado

Julio 2018

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Especialización en Gerencia de Proyectos

...La arquitectura aparte de unos pocos libros, es la única forma de historia posible...

Guillermo Cabrero Infante

El libro de las Ciudades

Esta investigación se centra en la recuperación de la memoria histórica del ferrocarril de Cúcuta, en especial de la Estación Sur, que pertenecía a esta línea Férrea. La importancia de la recuperación de esta memoria histórica yace en la pérdida de identidad por parte de los ciudadanos de San José de Cúcuta. Ellos han olvidado, o nunca supieron la importancia de la ciudad para el desarrollo económico y social del país en el pasado siglo. Esta investigación trata es de generar conciencia en los ciudadanos, de las riquezas que en nuestra ciudad se han generado, y que a través del tiempo se han ido perdiendo, por la mala gestión y por el desarraigo que se presenta hacia nuestra ciudad por parte de su población.

La recopilación de información que se encuentra en esta investigación va desde lo que se haya en libros, como fotografías y apartes históricos sobre los ferrocarriles en Colombia y en Norte de Santander, así como algunas fotografías que se encuentran en manos de personas particulares, mapas digitalizados de las rutas del Ferrocarril de San José de Cúcuta y de Colombia, y el levantamiento arquitectónico de la Estación Sur del Ferrocarril Cúcuta.

Abstract	3
Introducción	6
Diagnostico	8
Justificación.....	9
Objetivos	15
Objetivo General	15
Objetivos Específicos	15
Marco Referencial.....	16
Referente Nacional	16
Referente Internacional	17
Marco Conceptual.....	20
Marco Histórico	22
Marco Teórico.....	68
La carta de Atenas, 1931.	77
La carta de Venecia, 1964.	79
La Carta del Restauero, 1972.....	82
Carta europea del patrimonio arquitectónico y Declaración de Amsterdam, 1975.....	83
Declaración de Nairobi, 1976.....	86
La convención de Granada, 1985.....	87
La carta de Toledo, 1986.....	89
La carta del Restauero, 1987.....	90
La Carta de Nara, 1994.....	91

La nueva carta de Atenas, 1998..... 92



La carta de Cracovia, 2000..... 93

Marco Legal 99

Marco Metodológico..... 102

Presentación del proyecto 103

Capítulo 1: El ferrocarril de Cúcuta 103

 Historia del Ferrocarril de Cúcuta. 103

 El ferrocarril en Cúcuta..... 105

 El ferrocarril del Norte..... 108

 El ferrocarril de la Frontera 111

 El ferrocarril del Sur 113

 La cuarta línea del ferrocarril: de Cúcuta a Tamalameque..... 117

 El tranvía de Cúcuta..... 119

 Fotografías antiguas sobre el Ferrocarril Cúcuta..... 123

 Mapas de las líneas del ferrocarril 135

Capítulo 2: Estación Sur, Ferrocarril de Cúcuta..... 138

 Levantamiento arquitectónico..... 138

 Levantamiento fotográfico actual 164

 Levantamiento 3D..... 167

Conclusiones 169

Referencias Bibliográficas 172

La presente investigación se inscribe en la necesidad de rescatar algunos sitios de nuestra

historia que vincula la extensa cadena de hechos que han conformado nuestra identidad como Cucuteños.

Las múltiples y variadas experiencias cotidianas de los hombres han construido con sus hechos nuestro patrimonio histórico, obras de intención perdurables que trascienden en las generaciones y que son parte del imaginario colectivo. El ser consciente de los orígenes de la historia es lo que permite a los pueblos, a las ciudades y a las naciones, ser dueños de su propio destino.

Los lugares poseedores de tradiciones y leyendas, de regocijos y fiestas; los rincones de frustración y magia; los sitios de angustia y tristeza; los albergues de las raíces más profundas económicas, culturales, religiosas, sociales y políticas son en esencia, el refugio del patriotismo más íntimo. Tales lugares, en donde empieza la vida comunitaria, allí, en donde todo sucedió, en sus calles y casas, parques y templos, configuran lo que llamamos centros históricos.

La Protección de los Centros Históricos no es una actividad reciente. Tal vez en el contexto latinoamericano resulte una actividad relativamente novedosa; pero es indudable que en el mundo contemporáneo existen numerosas muestras de lo que ese patrimonio significa, y de cómo, actuando en consecuencia, los gobiernos (en todos sus niveles) han estructurado y puesto en práctica mecanismos de control, fomento y promoción de la protección y conservación patrimonial. Sea cual fuere el alcance de esas experiencias, a ello hay que sumarle la actitud de muchos ciudadanos, quienes, convertidos en una especie de vigilantes del respectivo patrimonio, lograron preservarlo y construir la memoria urbana que hoy se contempla.

De forma que iniciar la investigación de los lugares que destacan en nuestra historia es una responsabilidad obligatoria, con el ánimo de rescatar y estabilizar las referencias espaciales que contienen, porque nos permiten la posibilidad de reconstruir nuestras tradiciones, aquellos usos, sucesos e imágenes de lo que fue nuestro pasado social y sobre lo cual se elabora la identidad de nuestros pueblos.

“El patrimonio arquitectónico, restaurador de identidad”, se resaltó como resultado lo siguiente:

PROBLEMA

Se ha perdido en los cucuteños el arraigo por los valores propios, descuidando nuestra historia, nuestros bienes y nuestra identidad.

Mi propuesta de trabajo de grado para la especialización en Gerencia de Proyectos es plantear un proyecto de investigación histórico, urbano y arquitectónico sobre la antigua Estación Sur del Ferrocarril de la ciudad de Cúcuta que logre facilitar a los ciudadanos recuperar la memoria histórica y rescatar la importancia de este edificio para la Ciudad, el cual es Patrimonio Arquitectónico de esta.

Para lograr mi propuesta hare un barrido histórico sobre las líneas, y estaciones férreas que se encontraban en la ciudad de Cúcuta, rescatando, recopilando y aportando información que enriquezca la investigación.

Como primer paso se investigara sobre las diferentes rutas férreas que existen y existieron en Colombia y como fue de importante la línea de ferrocarril de Cúcuta para estas.

En el segundo paso se buscara información sobre su estado actual, historia y demás averiguaciones que se logren hallar de las estaciones de la línea férrea de Cúcuta.

Como tercer paso, se hará una investigación arquitectónica sobre las estaciones, su sistema constructivo y modificaciones sufridas a través de los años, se hará el levantamiento Arquitectónico de la estación sur, se hará un análisis desde el aspecto operativo y programático de las estaciones y se desarrollara un paralelo entre el pasado y el presente de estas.

Los cucuteños se caracterizan por ser personas que manifiestan sus pensamientos con libertad y frescura, pero hay muchas personas que han interpretado estos factores como influyentes para que el progreso quede a espaldas de nuestra vista.

A diario se puede notar que son menos las personas que se interesan por lo que sucede en la ciudad, olvidando así mantener el respeto y cumplimiento por lo que decimos y lo que hacemos. Hoy en día los actos que se realizan no tienen una coherencia. La sensibilización que un día afloró en cada uno de sus habitantes en la actualidad ha quedado reducida a nada.

Para justificar mi proyecto se hace imprescindible responder a preguntas como: ¿Qué considerar patrimonio?, ¿Para quién conservar el patrimonio?, ¿Para qué o por qué conservar el patrimonio? Y ¿Qué conservar?

Las primeras de las cuestiones tienen que ver con el concepto de patrimonio, con el objeto a proteger y conservar. El cómo, se refiere al conjunto de acciones encaminadas a asegurar la permanencia en el tiempo de las cualidades que han contribuido a declarar un edificio histórico patrimonio arquitectónico a proteger. La protección y la conservación es preciso entenderlas hoy día, aplicadas no sólo al ámbito de los objetos materiales, inmuebles y muebles, sino también a los inmateriales declarados bienes culturales. En cuanto al porqué de la conservación, es una cuestión cultural que tiene que ver con la identidad. A estas preguntas fundamentales se ha añadido en los últimos tiempos una cuarta que resulta necesario debatir: ¿Para quién conservar el patrimonio? el qué y el cómo, el objeto de la conservación y la acción de conservar, han dado lugar además a toda una terminología (monumento, conjunto, sitio, bien cultural, etc. o acciones como restauración, conservación, rehabilitación, preservación, protección...), que ha contribuido en numerosos casos a un doble conflicto en la interpretación de las denominaciones, porque ya no se trata sólo de

diferenciar entre dos o más términos contemporáneos sino que, a veces, el mismo término, por ejemplo la noción de restauración, ha tenido distintos significados a través de la historia.¹



A la pregunta ¿por qué y para qué conservar el patrimonio?, muy relacionada con la noción de monumento, se responde desde la necesidad de conservar los valores culturales históricos que identifican a un pueblo o a mi conjunto social. Son los monumentos y los bienes culturales en general los que mejor identifican a una sociedad, explican su trayectoria histórica y hacen progresar a dicha sociedad o civilización. De este hecho deducimos la importancia de su conservación en la actualidad pero también la de su transmisión al futuro. La cuestión de la identidad resulta (como la historia del mundo ha demostrado y muestra constantemente la actualidad), fundamental para el desarrollo cultural humano. No obstante, a veces es muy mal interpretada, como sucede con los fundamentalismos intransigentes de cualquier tipo, tanto religiosos como nacionalistas, peores cuando se alían ambos argumentos, porque identidad no debe estar reñida con pluralidad, mestizaje, libertad o respeto a los demás.

Durante la guerra que sufrió la antigua Yugoslavia, en Sarajevo, los monumentos se convirtieron en objetivo militar en un intento de borrar todas las señas de identidad del pueblo bosnio. Los talibanes demostraron brutalmente (no sólo como desafío a la ONU) el recelo que les producía el poder virtual que posee el patrimonio histórico construido como señas de identidad de un pueblo, al ordenar destruir los gigantes Budas de Bamiyán, símbolos de otra cultura y religión diferentes a la suya.²

¹ NOGUERA, Francisco. *“La conservación del patrimonio arquitectónico, debates heredados del siglo XX”*. Pag. 107

² Este texto, revisado en febrero de 2002, se escribió originalmente en agosto de 2001 antes de los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre que aunque no modifican la opinión emitida, hacen que aquella destrucción de los Budas, irreparable y lamentable, quede disminuida ante la inmensa tragedia humana que le ha sucedido, de consecuencias todavía impredecibles.

La identidad tiene que ver con la sustantividad de las personas, hechos y cosas, con su esencia y originalidad. El principio de identidad, con su doble interpretación, lógica y ontológica, ha inspirado e influido en gran parte de la historia de la filosofía. La identidad refleja lo que hay de esencial e inmutable en las cosas, y se liga frecuentemente a lo permanente. La identidad tiene que ver también con aquello que diferencia, noción que resulta transcendental no perder en un mundo que tiende forzosamente a la globalización. Pero la idea de una “aldea global” nunca se ha puesto tan en entredicho como en la actualidad, de manera que frente a la pretendida globalización hay quien, tras los acontecimientos de Génova de 2001, plantea una “mundialización ética”; sin embargo la estrategia de cambiar de denominación no solucionará nada mientras no se tome en serio dicha condición ética y el respeto a la identidad de cada población.³

Resulta importante también no caer en algunas concepciones estáticas filosóficas, reduccionistas, del principio de identidad, o en ideologías fundamentalistas (como he comentado), que reducen el ser exclusivamente a una pretendida identidad que prescinde de todo lo demás. Cuando esto sucede, si bien puede favorecer determinado conocimiento parcial, desemboca en una simplificación empobrecedora de la multiplicidad del ser.

Cuando hablamos de patrimonio histórico, no debemos por tanto aplicar a éste una valoración basada en criterios de pureza que excluyan significados añadidos, pues la identidad es el resultado de la realidad compleja del ser y no de un criterio de depuración. De ahí la importancia también de ampliar el concepto de bien cultural, y no limitar la conservación a lo monumental.

³ NOGUERA, Francisco. “La conservación del patrimonio arquitectónico, debates heredados del siglo XX”. Pag. 108

El concepto de identidad según Gian Franco Borsi⁴ comprende al de autenticidad, y debe ser entendido como sinónimo de “individualidad”, referida a lo que un monumento tiene de



singularidad, en cuanto a su propio ser como obra de arte, a su condición histórica y a su inserción en un contexto. La identidad del patrimonio es una “identidad histórica”; es el producto de su historia, y es un valor esencial, de la misma manera que la identidad de un individuo o de un pueblo es su valor principal. Borsi la considera como el producto final de la “autenticidad de valores”. El concepto de autenticidad constituye hoy día una de las claves fundamentales de la declaración como bien y de la conservación.

¿Para quién conservar el patrimonio?

Si admitimos la necesidad de la conservación del patrimonio, la pregunta inmediata a hacerse es, conservar sí pero para quién, pues la gestión del mismo depende seguramente en buena medida de la respuesta que demos. En parte, hemos contestado, pues hemos identificado el patrimonio con los valores culturales de un pueblo que se constituye, como grupo social histórico formado por continuas generaciones, en el auténtico receptor del mismo. Pero como a menudo se olvida, convendría insistir de nuevo, planteando quiénes no deben constituirse en gestores y receptores exclusivos del patrimonio.⁵

Hagamos pues, de nuevo la pregunta y a la luz de lo acontecido en los últimos años examinemos algunas respuestas: ¿Para quién conservamos o restauramos el patrimonio? ¿Para los técnicos: arquitectos, historiadores, arqueólogos, químicos, etc.?, ¿para los políticos?, ¿para la sociedad? Incluso, contestando que para esta última, también hay que plantearse para qué sociedad,

⁴ Borsi, Gian Franco: “Apertura dei lavori” en *Restauro* n° 130, 1994. Número dedicado al debate sobre autenticidad.

⁵ NOGUERA, Francisco. “La conservación del patrimonio arquitectónico, debates heredados del siglo XX”. Pag. 108

¿la de hoy, la de mañana, la sociedad que forma el turismo? Demasiadas veces el patrimonio ha sido gestionado y restaurado por y para los propios técnicos. Por arquitectos, que se han sentido

los únicos capacitados para interpretar qué había que conservar y qué no, y cómo había que intervenir. Cuando sus interpretaciones no gozan del favor de las gentes, se debe, según ellos, a la ignorancia de las mismas no preparadas para tan “sutiles modernidades”. Tampoco el monumento debe ser un laboratorio donde experimentar nuevos productos químicos, en los que algunos técnicos, licenciados químicos o ingenieros, confían en exclusividad como garantes de una conservación que carece en bastantes casos de un criterio arquitectónico.

Respecto a los políticos, los hay de dos clases, aquellos que tienen un concepto “folclórico” del patrimonio y, para ellos, lo de menos es el vaciado del edificio, siempre que la fachada se reconstruya con elementos que imiten el estilo antiguo (con un resultado que suele ser una máscara que hace perder autenticidad y valor al conjunto); y los que haciendo alarde de su progresismo, contratan los servicios de quien les asegura, por su trayectoria profesional, un resultado de vanguardia, mediante la intervención con suficiente arquitectura “moderna” como para acaparar la atención, dejando en un segundo plano maltrecho el edificio histórico. Pasar desapercibido no parece ser el deseo ni de políticos ni de los arquitectos en general, cuando resulta que en la conservación del patrimonio, la mayoría de las veces, es lo aconsejable. Este “pasar desapercibido” no debe suponer mimetismos o historicismos que fueron propios del siglo xix y primera mitad del siglo xx, y que algunos historiadores contemplan con nostalgia al desconfiar del valor de la arquitectura moderna en relación con la arquitectura histórica. Como arquitecto defensor del patrimonio histórico, comprometido con mi tiempo, reclamo el difícil equilibrio entre conservación y creatividad al actualizar los usos, dentro de los límites que el edificio impone para salvar su autenticidad, teniendo en cuenta compaginar la doble instancia brandiana, histórica y

estética, pero con un sentido constructivo de la forma que le faltó al maestro italiano. A fin de cuentas, es un problema de profundo conocimiento del edificio y sensibilidad, que no es poco.

Conocimiento logrado con el esfuerzo y las aportaciones de todos, como equipo necesariamente pluridisciplinar, coordinado por un arquitecto que es quien asume en España la máxima responsabilidad. Sensibilidad no sólo arquitectónica, sino también hacia los sentimientos de las colectividades que infunden vida al patrimonio. El patrimonio tiene sentido como he dicho ya, siempre que responda a la identidad de un pueblo, de cuya historia y trayectoria cultural debe dar testimonio como algo vivo. Sin embargo, hemos asistido en los últimos años a una gestión de los centros históricos, que no siempre ha contado con el grupo social que históricamente los ha habitado y ha mantenido vivas determinadas actividades ligadas a los mismos. Desde un planteamiento ortodoxo de una gestión social del patrimonio una “conservación integral” resulta imprescindible.⁶

⁶ NOGUERA, Francisco. “La conservación del patrimonio arquitectónico, debates heredados del siglo XX”. Pag. 109



Objetivo General

Elaborar una investigación Histórica y arquitectónica sobre la Estación Sur del Ferrocarril de San José de Cúcuta.

Objetivos Específicos

- Investigar sobre el ferrocarril de Cúcuta, su historia, los aspectos económicos y sociales que conllevo la construcción de este, las líneas férreas que existieron y las estaciones.
- Realizar el levantamiento arquitectónico de la estación Sur del Ferrocarril de Cúcuta.
- Elaborar una monografía, en donde se encuentre toda la información recolectada sobre el Ferrocarril de Cúcuta, y la estación Sur que pertenecía a esta línea Férrea.

Rehabilitación Barrio las Cruces.

En la ciudad de Santafé de Bogotá en el barrio las cruces existe la plaza de mercado las cruces, en el cual la recuperación de la plaza y de su entorno inmediato, está dentro del Plan de centralidades del Barrio, que plantea el Plan Zonal del Centro Histórico, y puede contribuir a superar deficiencias de equipamientos y de espacio público que sufre el sector y, por tanto, significar una mejora en la calidad de vida de los habitantes, no sólo de Las Cruces sino de los sectores y barrios aledaños, a la vez que se recupera un bien de Interés Cultural del ámbito Nacional.

El proyecto forma parte de la operación territorial integral planteada en la mesa de trabajo del Plan Zonal del Centro y se articula a acciones conjuntas de otras entidades.

Además de su valor histórico tangible e intangible, la plaza tiene una gran importancia económica para el barrio. Hay alrededor de 131 comerciantes (entre fijos y flotantes) que lo utilizan para vender sus productos y, lamentablemente, las precarias condiciones higiénicas e infraestructurales del mercado está limitando mucho sus capacidades competitivas y la atracción misma del mercado.

La implementación de la segunda fase permitirá, a través de la mejora de las condiciones de venta y de servicio del mercado, dar la posibilidad a los trabajadores de la plaza de mejorar sus condiciones de vida, aumentando sus ventas y aprovechando el potencial de atractivo que tiene este monumento también como atractivo turístico y cultural de la ciudad.

El desarrollo del presente proyecto plantea entre otras cosas, el rescate del patrimonio del ferrocarril de Guatemala en el Departamento de Chiquimula, considerando básicamente las variables de patrimonio arquitectónico y urbano, inserción económica y desarrollo local mediante la revitalización y renovación del núcleo del parque inmobiliario referido; así como el rescate de su entorno natural, vinculando e identificando a la sociedad con el patrimonio existente, promocionando además la cultura de las comunidades y el rescate de los recursos naturales existentes dentro del derecho de vía.

Se plantea dentro del estudio la necesidad de ofrecer las instalaciones para turismo y cultura, las cuales son equipamiento deficiente encontrado en el lugar, utilizando las antiguas instalaciones de la estación de Ipala para ello. También se pretende instaurar una vía verde, considerando el entorno del área donde la vía férrea pasa para lograr una integración de todos los actores.

Utilización de la plataforma ferroviaria como pasillo de comunicación, con infraestructura dispuesta para la coexistencia entre un tráfico lento no motorizado, para actividades recreativas y de esparcimiento; y el paso del ferrocarril, para actividades turísticas o comerciales, se promueve de esta manera el desarrollo local, permitiendo que el proyecto sea sostenible, con la inserción de los pobladores del lugar, en empleos como trabajos de reforestación, administración de las áreas de servicio, mantenimiento, etc., es decir, una reutilización en su uso original y funciones diversas que contribuyan a su promoción y mantenimiento, para darle vida a los bienes, antelas necesidades sociales y culturales de cada comunidad.

La importancia de la recuperación del patrimonio ferroviario conlleva todos los elementos de una revitalización integral, como puede apreciarse en la descripción del problema, la situación

en que se encuentra la arquitectura y todo el parque inmobiliario y urbano relativos al sistema ferroviario, hacen más que justificable el desarrollo de la presente propuesta, que pretende básicamente la toma de conciencia sobre los valores de esta arquitectura y sus implicaciones en el campo del urbanismo y la planificación territorial, así como pretende ofrecer soluciones puntuales que beneficien tanto a los inmuebles como a los aportes válidos en planes urbanos y territoriales que armonicen con el entorno donde se ubica el parques inmobiliarios ferrocarrileros.

Es importante entonces que este tipo de patrimonio se adapte a las necesidades actuales y se incluya como una opción en el tema de transporte de carga y pasajeros, dadas las condiciones de existencia de tal infraestructura.

No debe olvidarse que la desactivación de las líneas del ferrocarril, ha sido la mayor causa del deterioro de este patrimonio y por tanto, las opciones de revitalización, rehabilitación, conservación y manejo, deben tener implícitos la operación y mantenimiento sistemáticos, coherentes y funcionales de todo el sistema, para lograr el máximo beneficio a las comunidades involucradas físicamente, y más allá de éstas, a la República en general por ser ésta afecta a los beneficios de la recuperación patrimonial.

Debe hacerse énfasis también dentro de la justificación que la reutilización de la infraestructura ferroviaria, que ha estado durante décadas instalada en el país no ocasiona impactos ambientales negativos, al contrario, el programa Hábitat de Naciones Unidas supone la regeneración de espacios degradados, especialmente en las áreas urbanas. Además de minimizar los impactos negativos ocasionados por la circulación del ferrocarril.

Actualmente la vía es utilizada en pequeña escala por algunos pobladores de la región que hacen uso de carros de empuje, fabricados por ellos mismos, llamados "pushcar".



PALABRAS CLAVES: Ciudadano, conciencia ciudadana, convivencia, cultura, cultura ciudadana, persona, sociedad, urbano, calidad de vida, valores, desarrollo.

Para los propósitos de esta investigación se hace imprescindible, hacer una precisión de

conceptos que son importantes tener presentes al momento de hacer lectura de este texto.

CIUDADANO: Es un miembro de una comunidad política. La condición de miembro de dicha comunidad se conoce como ciudadanía y conlleva una serie de deberes y derechos.

CONCIENCIA CIUDADANA: Es el pensamiento que nos debe llevar a la reflexión acerca de que somos, que queremos y que necesitamos como sociedad en virtud de ser mejores individuos para el bien colectivo y para el nuestro.

CONVIVENCIA: Es la base o fundamento de toda sociedad. Ella supone la voluntad expresa y decidida de unos individuos de vivir con otro, no contra ellos ni a pesar de ellos, la convivencia es el principio de la sociedad porque sin esta voluntad ninguna forma de organización social es posible: aceptar a los otros en medio de los cuales vivimos, es la base de la civilidad.

CULTURA: Es el conjunto de los rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o un grupo social. Ella engloba, además de las artes y las letras, los modos de vida, los derechos fundamentales al ser humano, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias y que la cultura da al hombre la capacidad de reflexionar sobre sí mismo. Es ella la que hace de nosotros seres específicamente humanos, racionales, críticos y éticamente comprometidos. A través de ella discernimos los valores y efectuamos opciones. A través de ella el hombre se expresa, toma conciencia de sí mismo, se reconoce como un proyecto inacabado, pone en cuestión sus propias realizaciones, busca incansablemente nuevas significaciones, y crea obras que lo trascienden.

CULTURA CIUDADANA: Es el conjunto de los comportamientos, valores, actitudes y percepciones que comparten los miembros de una sociedad urbana; y que determinan las formas

y la calidad de la convivencia, influyen sobre el respeto del patrimonio común y facilitan o dificultan el reconocimiento de los derechos y deberes de los ciudadanos.

PERSONA: La persona es definida como un ser racional y consciente de sí mismo, poseedor de una identidad propia. También definida como un ser social dotado de posibilidad (al igual que el resto de los animales), junto con la inteligencia y la voluntad propiamente humanas. Por lo que una persona es un ser racional, consciente de sí mismo y de sus actos, con identidad propia y totalmente independiente.

SOCIEDAD: Es el conjunto de individuos que comparten una cultura, y que se relacionan juntas de la mano con la productividad nacional tecnológica de valores destinados interactuando entre sí, cooperativamente, para formar un grupo o una comunidad.

URBANO: El adjetivo urbano hace referencia a aquello perteneciente o relativa a la ciudad. Una ciudad es un área con una alta densidad de población y cuyos habitantes, por lo general, no se dedican a las actividades agrícolas.

CALIDAD DE VIDA: Es un concepto utilizado para evaluar el bienestar social general de individuos y sociedades por sí. El término se utiliza en una generalidad de contextos, tales como sociología, ciencia política, estudios médicos, estudios del desarrollo, etc. No debe ser confundido con el concepto de estándar o nivel de vida, que se basa primeramente en ingresos. Indicadores de calidad de vida incluyen no solo elementos de riqueza y empleo sino también de ambiente físico y arquitectónico, salud física y mental, educación, recreación y pertenencia o cohesión social.

VALORES: Son convicciones profundas de los seres humanos que determinan su manera de ser y orientar su conducta.

DESARROLLO: Es la condición de revolución que siempre tiene una condición positiva que implica un crecimiento o paso hacia etapas o estados superiores.

Ferrocarriles en Colombia 1836-1930

Por: Jorge Arias de Greiff

Ingeniero civil, Universidad Nacional de Colombia. Profesor honorario, Universidad Nacional de Colombia. Miembro de número, Academia Colombiana de Historia.

En su esencia los ferrocarriles son un asunto técnico, no sólo de la preparación de la vía, sino principalmente de la adecuación de sus locomotoras y vagones y esa esencia dictará este texto.

LOS PRIMEROS FERROCARRILES

El primer ferrocarril que se construyó en Colombia fue el de Panamá, y esto no mucho después de haberse construido en Inglaterra el primero de todos. La empresa tuvo alto interés mundial, pues ese Ferrocarril de Panamá sería el primero de índole interoceánica al enlazar los océanos Pacífico y Atlántico; debería superar la divisoria de aguas entre ambos mares. Un fabricante de locomotoras de Cincinatti, George Escol Sellers, ofreció una locomotora especial para fuertes pendientes que permitía aumentar el esfuerzo de tracción con un motor adicional de vapor que por medio de un riel central de caras laterales planas y dos ruedas horizontales, planas también, lo presionaban para no patinar. Cuando llegaron al terreno los primeros ingenieros de trazado, encontraron suaves lomas y no la cordillera que imaginaban. Cablegrafiaron al puerto para ordenar quitarle el aditamento a la primera de tres locomotoras que estaba lista para ser embarcada. Así llegó a Panamá y a las dos restantes nunca se les puso el aditamento. A Sellers nunca le pagaron el trabajo hecho en esos motores auxiliares. Colombia se perdió de haber tenido una de las

⁷ Tomado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo2011/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

Título: Ferrocarriles en Colombia 1836-1930

Fecha de publicación: 2011-05-01

Autor: Arias de Greiff, Jorge, 1920

Editorial: Bogotá : Credencial, 1989

locomotoras más raras del mundo. Por esos días no estaba estandarizada del todo la locomotora de vapor, que desde su inicio tuvo dos características fundamentales presentes ya en la primera que

se fabricó en Inglaterra, a saber: la caldera estaba atravesada a lo largo por tubos por donde pasaba el aire caliente del hogar, tubos de fuego, y tenía caja de humos frontal con el tiraje de la chimenea ayudado por el vapor que expelen los cilindros. Un poco más tarde el diseño de locomotoras se fue estabilizando, todas se parecían unas a otras salvo detalles de fabricación y estilo de diseño que marcaron un 'american look,' un 'german look' o un 'british look', o también hasta un 'Colombian look', como se verá aunque no se crea.

La Compañía del Canal de Panamá fue formada por Totten y Trautwine en 1849 con base en una ley del Congreso de Colombia que databa de 1826. La vía del ferrocarril de Panamá, de 77 kilómetros de largo, se concluyó en 1855, construida inicialmente en trocha de 1,435, la que ahora se llama normal, pero casi de inmediato fue pasada a cinco pies, 1,524 metros. El nombre del ingeniero Trautwine fue muy conocido entre nosotros por su manual de ingeniería. Colombia perdió ese su primer ferrocarril en 1903.

En 1855 don Ramón Santodomingo Vila y don Raúl Jimeno recibieron del Estado de Bolívar la concesión para construir un ferrocarril de Barranquilla hasta Sabanilla, ya a la orilla del mar. Luego del traspaso de la concesión, una empresa alemana inició la construcción y llegó a la actual Colombia la primera locomotora, con el nombre de 'Bolívar'.

LA ERA RADICAL Y LOS AÑOS SIGUIENTES

Durante el gobierno del presidente Manuel Murillo Toro se apoyó la construcción de una vía férrea que comunicase Buenaventura con Bogotá y a Bogotá con Santander y en él un puerto para comunicar a la capital con el mar Atlántico. El gobierno contrató una comisión inglesa para

En 1874 el Estado de Antioquia contrató con Cisneros, más empresario que otra cosa, la construcción de un ferrocarril para unir a Medellín con el río Magdalena. Al año siguiente se clavó el primer riel. Mientras tanto se contrató un primer tramo del Ferrocarril de la Dorada para conectar un lugar llamado Conejo, abajo de los rápidos del río, con Arrancaplumas algo al sur de Honda y salvar así ese escollo de la navegación del río Magdalena.

En 1880 el gobierno quedó facultado por el Congreso para la construcción de una vía férrea que uniera a Bogotá con el puerto fluvial de Girardot, un eslabón de la vía a Buenaventura. El contrato con Cisneros se formalizó al año siguiente, pero al poco tiempo, concluidos los primeros 27 kilómetros, se rescindió el contrato a pedido del contratista por dificultad financiera. En ese año 1885 también Cisneros suspendió la construcción en el Ferrocarril de Antioquia ya concluido el tramo de Puerto Berrío a Pavas. Y en cuanto al Ferrocarril de Girardot, con la disculpa de la guerra civil, ocurrió lo mismo. Cisneros era un empresario, su compañía contrataba ingenieros norteamericanos para el trazado y la construcción; era un dandy perfumado e intrigante. Habiendo hecho el presupuesto global de la obra cuya construcción proponía, dividía el costo total por el número de kilómetros que un reconocimiento inicial proporcionaba y contrataba la obra a razón de tantos pesos el kilómetro y la iniciaba por un tramo fácil desde uno de los extremos.

Puestos en servicio los primeros kilómetros, cobraba lo correspondiente; pagaba dividendos a los accionistas que habían suscrito acciones que eran ofrecidas en las bolsas de Nueva York y Londres... Y como no le faltaba alguna guerra civil de excusa, suspendía la obra, rescindió el contrato, cobraba indemnización, y que otro hiciera la parte difícil de la obra y la concluyera.

Un año más tarde desaparecieron los estados soberanos y se constituyó una sociedad entre el Departamento de Cundinamarca y la nación para la unión de Bogotá y Facatativá. Las demás

vías continuaron progresando. El Ferrocarril de Santa Marta llegó hasta Ciénaga. Al de Barranquilla se le autorizó llevarlo hasta el lugar que más tarde se denominó Puerto Colombia y construir el muelle, no en madera sino en acero. El 20 de julio de 1889 se inauguró el Ferrocarril de la Sabana entre la capital y Facatativá.

Al año siguiente, 1890, la gobernación de Bolívar contrató el Ferrocarril de Cartagena a Calamar, sobre el río Magdalena. Referente al Ferrocarril de Girardot se aprobó un nuevo contrato para la continuación de esa vía estipulando el paso de la trocha a un metro, lo que lo unificaría con el Ferrocarril de la Sabana, pero esa cláusula no se cumplió.

El 15 de julio de 1893 quedó inaugurado el muelle de Puerto Colombia. Los restantes ferrocarriles estaban emproblemados. Se exceptúa en eso al Ferrocarril de Cartagena a Calamar, pues el 20 de julio del año siguiente se inauguró todo el trayecto hasta Calamar.

En 1895, luego de varios traspasos de concesión, se iniciaron los trabajos en el Ferrocarril del Sur en el tramo de Bogotá hacia Soacha. Dos años después quedaría concluida la prolongación del Ferrocarril de Cúcuta hasta la frontera con Venezuela. Pasada la “guerra de los mil días” y al asumir la presidencia Rafael Reyes se inició un período de auge ferroviario.

LA ERA REYES Y AÑOS SIGUIENTES

Cuando Reyes llegó a la presidencia encontró buen número de vías en obra; el gobierno central se encargó de la operación de los ferrocarriles, revitalizando la continuación de esas obras. El Ferrocarril de la Dorada inició la prolongación hasta Ambalema, el de Girardot llegó hasta San Joaquín. El de Santa Marta no demoró en llegar a Fundación, y el del Norte inició la prolongación de Zipaquirá a Nemocón. El total de kilómetros en explotación de los ferrocarriles colombianos

llegó a 620 kilómetros en 1906. Al año siguiente se inició un nuevo ferrocarril: el de Amagá que habría de comunicar a Medellín con el río Cauca y con la troncal de Occidente.

El 22 de septiembre de 1908 llegó el Ferrocarril de Girardot a Facatitavá y se realizó la primera comunicación férrea de la Capital de la República con el Magdalena, así fuese con transbordo pues, a pesar de lo estipulado en una ocasión, el de Girardot fue concluido en trocha de yarda. Al año siguiente, con ayuda de locomotoras apropiadas a esa vía, una de las más difíciles del mundo, inició su exitoso funcionamiento. Es de destacarse que, espantados ya los aventureros extranjeros, el ingeniero Rafael Álvarez Salas se encargó, no sólo de la continuación del Ferrocarril del Cauca, ya denominado del Pacífico, sino de su conclusión, pero la estatua, la plaza y las estaciones serán en Colombia para Cisneros, no para él. Pero en 1910, a la caída de Reyes, se retornó al manejo ferroviario por los departamentos. En 1911 es ya el Departamento de Caldas, que inició gestiones para comunicar a Manizales con el río Cauca.

En el año 1915 quedó Cali comunicada con Buenaventura por vía férrea: 177 kilómetros, el 67% construido por Álvarez Salas; sólo el 15% por Cisneros. De inmediato se inició la prolongación a Popayán y hacia Palmira. Dos años después el gobierno central continuó esos trabajos de prolongación.

Durante el período de Julio Garavito como presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1916 a 1917, se debatió, por solicitud del Senado de la República, el asunto de la trocha de los ferrocarriles colombianos. La discusión entre la trocha de metro y la yarda resultó equilibrada, pues a las ventajas técnicas de la de metro se contrapuso la mayor longitud de vías de yarda en Colombia. El ingeniero Jorge Acosta Villaveces insistió en que se pasara a trocha de metro lo antes posible y el colega Pedro Blanco propuso dejarlas como estaban, pero construir las troncales de una vez en trocha normal. Cualquiera de esas dos propuestas hubiera sido salvadora

para los ferrocarriles colombianos cuarenta años después. El problema ese, y todos los debates sobre trocha en Colombia, es que nunca se tuvo en cuenta que si la yarda superaba al metro en



kilómetros construidos en el interior del país, era apenas una fracción en el mundo, una sexta parte a comienzos del siglo XX y apenas una décima a mediados del mismo. Estaba la maldita yarda que nos metió Cisneros, mundialmente destinada a desaparecer.

En 1921 se transformó el Ferrocarril de la Sabana en Ferrocarril de Cundinamarca. El gobierno departamental asumió las obras de prolongación hacia el sur, a Fusagasugá y hacia el Magdalena en Puerto Salgar.

LA ERA DEWHURST-OSPINA

Se acababan de recibir los 25 millones de dólares, la indemnización estadounidense por el pillaje de Panamá, cuando asumió la presidencia el ingeniero Pedro Nel Ospina. Era su propósito realizar una escalada ferroviaria y era su sueño comunicar por la vía férrea la capital con la Costa Atlántica enlazando los ferrocarriles existentes de Santa Marta, el de Puerto Wilches y prolongando el Ferrocarril del Norte que ya avanzaba desde Bogotá hacia el río Magdalena en dirección norte. Contaba el presidente con el ingeniero Alejandro López, si no como ministro de obras públicas, su deseo inicial, sí como asesor londinense, pues Alejandro López había instalado allí pocos meses antes su oficina de negocios, considerando a Londres el lugar menos peor del mundo para la educación de sus hijos.

A Pedro Nel Ospina se debe lo que pudo ser el planteamiento de una 'red ferroviaria nacional', al presentar al Congreso una Ley de Ferrocarriles, Ley 102 de 1922, que le facultaba para hacer un empréstito por 100 millones de dólares para cumplir sus proyectos ferroviarios. El sistema financiero mundial no respondió bien a las solicitudes y mediante las leyes 60, 62, 65, 67, 69, 71, 80 y 98 de 1923 hubo de usarse parte de la indemnización citada. Se invirtió en ferrocarriles

el 60,4%, el 23,8% para la creación del Banco de la República y un Banco Agrícola Hipotecario, y el 15,8% restante se empleó en Bocas de Ceniza, el Canal del Dique, cables aéreos y otras obras.

De todas maneras el proyecto ferroviario nacional se centró en la construcción de tres importantes troncales. Una de ellas comunicaría a la capital con el puerto de Buenaventura, enlazando los ferrocarriles de la Sabana y Girardot con el tramo de esta ciudad a Ibagué, con el paso de la cordillera Central por un túnel, el de 'La Lora', y en seguida por la conexión de Armenia con Cartago y así enlazar con el Ferrocarril del Pacífico y llevar esa troncal hasta Buenaventura.

Las otras dos troncales serían la de Occidente que por el valle del río Cauca conectaría a Pasto y Popayán con Cali y Cartago y descendiendo por la orilla del río Cauca, con un puerto vecino a la Boca de Tacaloa donde se unen los dos brazos del Magdalena que forman la isla de Mompos. Se esperaba que resuelto el problema de Bocas de Ceniza en la desembocadura del río Magdalena, los barcos de mar remontarían el río hasta ese lugar. El asunto parecería ahora risible con las enormes embarcaciones de más de 100.000 toneladas que surcan los mares y con el desregularizado río Magdalena causado por la estúpida potrerización de un país selvático por naturaleza.

La tercera troncal, la Oriental, partía de Bogotá hacia Tunja y Sogamoso, descendería por el río Chicamocha, pasaría luego a Bucaramanga y enlazaría con el Ferrocarril de Puerto Wilches, el cual, conectado en Fundación con el Ferrocarril de Santa Marta, completaría la troncal, contemplando también un descenso por el río Suárez como alternativa. Básicamente la tarea del gobierno se concentró en la realización de estas troncales. A esto, por otra parte, debe agregarse el interés departamental por realizar otras obras ferroviarias, no para competir con las troncales, sino para atender las necesidades locales de regiones diversas en cada departamento. Así, por ejemplo, Cundinamarca planeó cinco ferrocarriles adicionales, tres más hacia el río Magdalena y dos hacia

Como la prioridad presidencial era un aumento en la exportación del café se inició el proceso con la adecuación y mejora del Ferrocarril del Pacífico y su enlace con el Ferrocarril de Caldas. Pero el hecho más importante de este proceso resultó, por otro lado, y con éste Colombia ganó el premio gordo de la lotería.

Paul C. Dewhurst nació en Londres en 1883. Se graduó como ingeniero mecánico en el London Polytechnical School; trabajó inicialmente en el Ferrocarril 'Midland Railway' donde descolló como 'armador estrella' de locomotoras. Pasó luego a trabajar en el ferrocarril trasandino que trasmonta esa cordillera y comunica a Chile con Argentina, en donde conoció los tremendos ascensos ferroviarios a los Andes y también las locomotoras diseñadas especialmente para ello, las máquinas articuladas Kitson-Meyer, una modificación del tipo Meyer francés hecha por el ingeniero inglés Schmidt para ser empleadas en esa vía y fabricadas por Kitson, de Leeds, en Inglaterra. Con ese conocimiento de una vía de trocha angosta en una cordillera descomunal, pasó Dewhurst a trabajar en Jamaica como ingeniero mecánico. Allí encontró una situación diferente: la vía en trocha normal, pero con fuerte curvatura, lo que lo llevó a estudiar el comportamiento de la locomotora en esas curvas y diseñar una locomotora especial para negociar esa curvatura fuerte. La máquina resultante fue una 'doce ruedas' que se fabricó en Canadá en 1921. Llevaba ya Dewhurst cerca de 6 años en Jamaica, ya con deseo de pasar a otro trabajo, cuando supo de las intenciones en Colombia de efectuar una escalada ferroviaria. Se comunicó con el superintendente del Ferrocarril en Santa Marta ofreciendo sus servicios y esto llegó a manos de Alejandro López en Londres quien se puso en contacto con Dewhurst que estaba en las vacaciones de fin de año que solía pasar en Inglaterra, su tierra natal. Alejandro López de inmediato captó la importancia

de contratar los servicios de Dewhurst por parte de Colombia y así lo recomendó al gobierno colombiano. El contrato se firmó allí el 25 de mayo de 1923 y el ingeniero Dewhurst asumió el

cargo de ingeniero mecánico del Ministerio de Obras Públicas.

Su primera tarea fue una visita a los ferrocarriles que eran propiedad de la nación y un examen detenido de las condiciones en que se encontraba el material rodante. Con la experiencia adquirida en su trabajo previo de Chile y Jamaica y la urgencia presidencial en la adecuación ferroviaria para la exportación del café, el primer diseño fue una versión de la 'locomotora estándar colombiana' ligeramente más pequeña y liviana, adecuada a las condiciones que aún tenían los ferrocarriles de Caldas y Pacífico. De ese diseño se ordenaron unas ocho locomotoras a tres fabricantes, Baldwin de Filadelfia, Kitson de Leeds en Inglaterra y BMAG de Berlín. Se esperaba así confrontar la forma como diversos fabricantes respondían a un mismo diseño. En seguida Dewhurst diseñó la versión conocida como 'Clase Tolima', pues la primera máquina llegó para ese Ferrocarril. Posteriormente hubo una tercera versión para trocha de un metro, algo más alta la caldera y de potencia mayor, que se conoció como 'Clase Norte'.

La esencia del diseño de esas tres clases, Pacífico, Tolima y Norte, es la siguiente: la máquina debe tener un sistema motriz suficientemente flexible para minimizar el desgaste de pestañas en las ruedas y de rieles en la vía, lo que consideraba el inglés como fundamental para el rendimiento económico de la locomotora y la vía, máxime en ferrocarriles en los que la curva de mínimo radio, donde más desgaste se produce, no es la excepción como ocurre en los ferrocarriles norteamericanos y europeos sino la de siempre o la más frecuente como ocurre por estas tierras. Dewhurst adoptó el tipo 'doce ruedas' para la 'Locomotora Estándar Colombiana', destinando así en el carretillo delantero de dos ejes el peso no adherente de la máquina y dándole a ese carretillo la función de 'meter' la locomotora en las curvas, lo cual facilitó eliminando la pestaña de las

ruedas del primer eje motriz; algo nunca acostumbrado. El cuarto eje tenía un juego lateral de algo menos que un centímetro, pero estaba provisto de cajas Dewhurst-Cartazzi', seguramente una

modificación hecha por Dewhurst. La caja consistía en dos partes, una encima de la otra. La parte superior disponía de dos juegos de planos inclinados transversales de inclinación opuesta y podía desplazarse únicamente en sentido vertical. La otra parte, la caja propiamente dicha, tenía en su parte superior planos inclinados correspondientes a la parte superior, pero solo se podría desplazar en sentido vertical y lateral. En las curvas el desplazamiento levantaba en algo a la máquina bien fuera el desplazamiento hacia un lado u otro. En los tramos rectos la caja permanecía centrada. En esas condiciones la base rígida de la locomotora era en las curvas apenas la distancia entre los ejes segundo y tercero, 47 pulgadas, 1,194 metros, y en los tramos rectos la base, semi rígida, era la distancia del segundo eje al cuarto, 103 pulgadas, 2,619 metros. En esas condiciones el desgaste de pestañas de las ruedas y, por consiguiente, de los rieles es mínimo y los esfuerzos entre riel y pestaña ocurren con la pestaña paralela al riel o, como en el cuarto eje, en el que la pestaña forma ángulo con el riel, pero el esfuerzo nunca pasa del esfuerzo lateral producido por los planos inclinados, es decir, no depende de esfuerzos dinámicos producidos por la marcha de la locomotora en la vía. Por la facilidad y elegancia con la que la 'Locomotora Estándar Colombiana' sorteaba las curvas de la vía, los maquinistas del Pacífico las llamaban 'Las culebras', pero también las llamaban 'Los tigres' por su gran capacidad de esfuerzo de tracción debido a varios factores: alta relación de peso adherente en relación con el peso total y caldera de buen tamaño y capacidad de generación de vapor. En otras palabras máximo rendimiento y poco desgaste, en la 'Locomotora Estándar Colombiana'.

Por otra parte, al diseño de esa locomotora le daba su máximo rendimiento coincidiendo con su máximo esfuerzo, cosa no usual, pero necesaria en ferrocarriles de montaña cuyos tramos

pendientes son el cuello de botella del sistema, y una ventaja así sea pequeña en el peso arrastrado es prácticamente ganancia neta. A ello debe agregarse que el diseño la hacía trabajar poco antes

de patinar, lo que obligaba al maquinista a manejarla con mucho tino. Para ello disponía de una manija de buena longitud para controlar la admisión de vapor, lo que exigía al maquinista conocer bien la línea y desde luego la máquina. Cuando llegaron las primeras locomotoras de su genial diseño, Dewhurst mismo entrenó a los maquinistas en esas habilidades acompañándolos en las cabinas de esas máquinas.

LAS LOCOMOTORAS DE TRES CILINDROS

Dentro de la idea que movía a Peter C. Dewhurst en sus diseños, el buscar el máximo rendimiento económico en las vías de los ferrocarriles colombianos era una de sus metas, y así para ello hizo los diseños iniciales; pero, ¿por qué no optimizar lo optimizado? Algo se podría lograr con las locomotoras de tres cilindros, pues en ellas la acción de los cilindros sobre las ruedas pasa de cuatro a seis impulsos por revolución de las ruedas, resultando una más pareja repartición de los esfuerzos que disminuye la tendencia a patinar de la máquina. El factor de adherencia cambia y, con el mismo peso de una locomotora de dos cilindros, la de tres puede tener una fuerza de tracción mayor. No mucho, como un 10%: parece poco, pero en un tramo de alta pendiente, el porcentaje aumenta a medida que la pendiente de la vía lo hace y la ventaja no es despreciable. Otra ventaja de esa locomotora de tres cilindros es que su rendimiento térmico es mejor al permitir mayor grado de expansión del vapor; es decir, en igualdad de trabajo realizado hay con ellas economía de combustible. De las locomotoras de tres cilindros se ordenó la construcción de dos prototipos para trenes de pasajeros de alta velocidad: uno fabricado BMAG de Berlín y otro por Haine Saint Pierre en Bélgica, ambos con ligeras diferencias: el berlinés con un diseño con movimiento independiente de la válvula del tercer cilindro a partir de una contramanivela en el

cuarto eje motriz del lado derecho. El diseño de la máquina belga utilizaba para el movimiento de la válvula del cilindro central un sistema de palancas tipo Gresley, pero colocado no por delante

de las válvulas sino en el interior, bajo la caldera y lejos del desfogue de ceniza de la caja de humos. Otro detalle es que para esa locomotora belga el ingeniero Weber de esa empresa ideó articulaciones esféricas para mejorar el ajuste de esas articulaciones y su permanencia, pues esas palancas están en permanente movimiento. Este sistema así diseñado hubiera podido ser denominado Gresley-Dewhurst-Weber, y fue único en el mundo en esta locomotora. Por lo demás, con las otras cuatro de tres cilindros, dos externos y uno interior, fueron las cinco únicas en el mundo para trochas angostas. Además de las dos mencionadas que tuvo el Ferrocarril del Pacífico, el del Norte tuvo las otras tres extraordinarias 'Montaña' con disposición de ruedas 482, que deberían ser el equipo estándar para la larga troncal oriental de Bogotá al Atlántico. También Dewhurst diseñó 'docerruedas' de tres cilindros, tanto para trocha de yarda como de metro, para las cuales Baldwin elaboró especificaciones detalladas para su propuesta de construcción. También hubo un diseño de una 'montaña' de tres cilindros para trocha de yarda en el Ferrocarril de Cundinamarca, de ella hay planos, pero nunca se fabricaron. ¿Por qué no se continuó la adquisición de esas prodigiosas locomotoras de tres cilindros diseñadas por el ingeniero mecánico del Ministerio de Obras Públicas en Bogotá? Eran más costosas y la nación no estaba en 'danza de los millones' ni en despilfarros y derroches. Esas eran 'calumnias de la oposición'.

OTROS DISEÑOS

Para vías secundarias y trabajos en estaciones hubo varios diseños especiales: una 'Mikado' 2-8-2 de tanque lateral para el Ferrocarril del Pacífico. Un diseño 'Prairie' 2-6-2 de tender que se empleó en varios ferrocarriles, otra, también 'Prairie', pero de tanque más pequeño, que se usó extensivamente en el Ferrocarril del Norte y otras varias más pequeñas, también de tanque. Una

de esas 'Prairie' de tanque del Ferrocarril del Norte no perdía la ocasión de pasar pitando ta-ta-tá, Santafé, Santafé, cuando pasaba por la carrera 30 los domingos frente al 'Campín', en fechas en que jugaba el 'Expreso Rojo'.



En esos días llegaron al país 92 de esas locomotoras estándar para Colombia. Además de las ocho mencionadas atrás, de la clase 'Tolima' los ferrocarriles adquirieron 27 del fabricante Baldwin, 20 de la fábrica checa Skoda, 20 de la empresa berlinesa BMAG y cinco más hechas en Bélgica por Haine Saint Pierre. Para las vías del sector oriental de Colombia, que tenía trocha de 1m, llegaron cuatro docerruedas de BMAG, y otras 4 de Haine Sanit Pierre y pare de contar. Una empresa privada, la Compañía Inglesa del Ferrocarril de la Dorada, encargó con el diseño inicial, la clase 'Pacífico,' cuatro locomotoras fabricadas por Hawthorn & Leslie de Newcastle en Inglaterra. Todas las docerruedas que llegaron dentro del esquema Dewhurst y Pedro Nel Ospina fueron 92. Algo menos que el centenar que había anunciado Álvarez Lleras a los ingenieros nacionales en la Sociedad Colombiana de Ingenieros al iniciarse el proceso.

Lo que aquí he reseñado fue denominado por la maledicencia política como la danza de los millones. Puede que haya habido baile, pero muy acompasado,

con compás y escuadra, cadencioso. La batuta que lo dirigía era limpia, talentosa, lúcida y callada. Esto último merece una explicación: la ingeniería colombiana no acogió con simpatía a Paul Dewhurst. Eso de ofrecer planos y especificaciones a través de los consulados de Colombia para que los fabricantes entraran libremente a cotizar, condujo a que se esmeraran en lucirse en la calidad del material ofrecido y bajaran precios, un 10% en locomotoras, un 15% en coches, pues todos los fabricantes sabían que habría competencia por todas partes. Ello molestó a los ingenieros de ferrocarriles en cuyas oficinas había una sección comercial que atendía la representación de algún fabricante de locomotoras o de teodolitos y niveles. La competencia resultante no les gustó

para nada y tampoco les gustó a fabricantes como Baldwin de Filadelfia, convencidos de que todos los millones de Panamá irían a parar a sus arcas. Si eran dólares norteamericanos no había razón

alguna para que se les escapara la torta completa. Paul C. Dewhurst se ganó la animadversión de muchas gentes y de muchos negociantes que se sentían dueños del mercado. Paul C. Dewhurst fue recibido en la Sociedad de Ingenieros en 1924. Por las actas se ve que asistió a varias sesiones en el siguiente año. Luego dejó de aparecer como asistente y desapareció de las listas de socios. Algún desplante recibió el ingeniero inglés, mal visto por una profesión chauvinista y arrogante que nunca entendió por qué un cargo importante no estaba ocupado por un colombiano. Pero hay que decir que el ingeniero colombiano de ferrocarriles era básicamente un ingeniero de trazado de ferrocarriles, de la línea y de las obras de ingeniería necesarias para ella. Pocón, pocón de locomotoras, qué lástima. Pero afortunadamente para Colombia apareció la persona indicada, que por su trabajo previo, pero principalmente por su trabajo mismo en Colombia, que él más tarde consideró como su mejor trabajo de la vida, se hizo la autoridad mundial de ingeniería mecánica de ferrocarriles de vía agosta. P. C. Dewhurst no facilitó a que por acá se le reconociese, pues por las circunstancias anotadas, trabajó en silencio, mostró un bajo perfil, y cumplió en forma callada, limpia, talentosa y lúcida su trabajo en Colombia. En ese año de 1929 no se renovó el contrato a Dewhurst, quien regresó a Inglaterra y en la Sesión del 19 de febrero de 1930 del 'Instituto de Ingeniería de Locomotoras' se enteró la comunidad mundial del trabajo del inglés en Colombia, la patria se sintió libre de este estorboso señor y lo olvidó para así continuar en su ignorancia.

Al finalizar la década la situación de las obras era la siguiente: la transversal Bogotá a Buenaventura estaba casi concluida, sólo le faltaba el trayecto entre Ibagué y Armenia y ya una compañía francesa había iniciado la perforación del túnel de 'La Lora'; faltaban 140 kilómetros de vía. Las troncales Oriental y Occidental avanzaban con lentitud; ellas dependían de la eliminación

de la barra de arena de Bocas de Ceniza. La Occidental, a lo largo del Cauca, llegaba desde Popayán hasta la Virginia, abajo de Cartago, con un tramo de 'La Pintada' hasta más abajo de

Bolombolo, ya comunicado con Medellín. La troncal Oriental de Bogotá había avanzado hasta Barbosa y por el sur estaba a punto de llegar a Neiva.

El empeño de Pedro Nel Ospina no habiendo logrado el empréstito inicial de 100 millones, se realizaba ya al final con los rendimientos de las exitosas empresas como lo atestiguaba el éxito del Ferrocarril del Pacífico. Los ferrocarriles nacionales estaban plenamente equipados del magnífico material rodante adecuado expresamente para las condiciones locales, pero la crisis mundial, la merma en el transporte de café, lo hacía aparecer como excesivo, un derroche. Pronto el país resurgiría y tendría pleno empleo.

1836. El 25 de mayo el Congreso expidió una ley privilegiando a los constructores de un ferrocarril de Panamá a un punto en el río Chagres en el que ya sea navegable.

1849. Luego de algunas concertaciones el 7 de abril se creó la compañía Panamá Railroad y comenzó la construcción dirigida por los ingenieros Totten y Trautwine.

1851. Sellers, de Cincinnati, Ohio, construyó las primeras locomotoras no usadas que recibió Colombia.

1855. Se concluyó la vía de Panamá a Colón de 77 kilómetros.

1865. Ramón Santodomingo Vila y Ramón Jimeno recibieron del Estado de Bolívar la concesión para construir la vía de Barranquilla a Sabanilla.

1869. La empresa Seligman y Harblecher inició los trabajos de Barranquilla a Sabanilla.

1871. Se incluyó el Ferrocarril de Barranquilla para llevarlo a Puerto Salgar.

1872. Durante la presidencia de Murillo Toro se propuso una vía que comunicara a Buenaventura con Bogotá y a Bogotá con Tunja y Bucaramanga hasta un puerto del río Magdalena, con lo que

la capital quedaría con acceso a los dos océanos. Ese mismo año se contrató la construcción del Ferrocarril del Cauca para conectar el valle de ese río con Buenaventura y también el estudio de

la vía de Bogotá al río Magdalena, dos tramos de esa red.

1874. El Estado de Antioquia contrató con Francisco Javier Cisneros la construcción de un ferrocarril que comunicara a Medellín con el río Magdalena.

1875. Nicolás Pereira Gamba contrató un ferrocarril desde la Vuelta de Conejo hasta Arrancaplumas, para sortear los rápidos del río Magdalena en Honda que impedían la navegación.

1876. El Estado de Santander contrató la construcción de un ferrocarril de Cúcuta hasta Villamizar.

1878. Se contrató con Cisneros la construcción del Ferrocarril del Cauca.

1880. El Congreso facultó al gobierno para la construcción de la vía férrea entre Bogotá y Girardot.

1881. Cisneros contrató la construcción del Ferrocarril de la Dorada y el primer tramo del de Girardot, de esa ciudad a Tocaima.

1882. Se inauguraron los 20 primeros kilómetros del Ferrocarril del Cauca, de Buenaventura hacia Cali. Cisneros solicitó rescindir el contrato.

1885. Se inauguró un primer tramo del Ferrocarril de Antioquia, de Berrío hasta Pavas. Cisneros rescindió el contrato y cobró indemnización.

En el Ferrocarril de Girardot, aprovechando la guerra civil, Cisneros interrumpió los trabajos que habían llegado hasta el Portillo. Al año siguiente el contrato quedó rescindido.

1889. El 20 de julio se inauguró el Ferrocarril de la Sabana, de Bogotá hasta Facatativá.

1890. La gobernación de Bolívar contrató con Samuel Mc Connico la construcción del Ferrocarril de Cartagena al río Magdalena en Calamar. Ese mismo año se traspasó el Ferrocarril de Santa Marta a una compañía inglesa.

1891. Se inició la construcción del muelle de Puerto Colombia. Apareció la idea del Ferrocarril Panamericano para comunicar las Américas del Sur y del Norte.



1892. El 26 de diciembre el Congreso aprobó la Ley 104 de Ferrocarriles. Por la Ley 86 se aprobó el contrato de John H. Penndot.

1893. El 15 de junio se inauguró el Muelle de Puerto Colombia.

Se aprobó ese año la prolongación del Ferrocarril de Cúcuta hasta el Táchira, la frontera con Venezuela.

Se iniciaron, así mismo, los trabajos del Ferrocarril del Norte a partir de Bogotá. El 20 de julio del año siguiente se inauguró el primer tramo hasta el Puente del Común.

1895. Se iniciaron los trabajos en el Ferrocarril del Sur, de Bogotá hacia Soacha.

1900. Se creó la compañía inglesa The Colombian National Railway para concluir el Ferrocarril de Girardot.

1903. Se perdió el Ferrocarril de Panamá.

1905. El Ferrocarril de la Dorada inició su prolongación hacia Mariquita y Ambalema. Ese año se inició la construcción de un ferrocarril desde Urabá hasta Medellín.

1906. El Ferrocarril de Santa Marta llegó hasta Fundación.

1907. Se creó en Medellín la Compañía del Ferrocarril de Amagá.

1909. Llegaron al Ferrocarril de Girardot las primeras locomotoras articuladas Kitson-Meyer, apropiadas para una vía difícil, con tráfico en aumento.

1910. La Asamblea Nacional derogó la nacionalización de los ferrocarriles prevista en 1905. El ferrocarril pasó al departamento y se iniciaron los trabajos entre Medellín y el paso de la Quiebra.

1911. El Departamento de Caldas creó la empresa Ferrocarril de Caldas para unir Manizales con el Ferrocarril del Pacífico. Se inició la construcción de la Estación de la Sabana para el Ferrocarril

de ese nombre.

1913. Se hicieron contratos en Cundinamarca y Boyacá que concluyeron en la sociedad belga 'Chemins de fer en Colombie'. Se organizó por el gobierno una empresa dirigida por el ingeniero Justino Moncó para la construcción del Ferrocarril del Tolima.

1915. El Ferrocarril del Pacífico unió a Cali con Buenaventura, la vía pudo haber sido comenzada por Cisneros, pero quien la realizó y concluyó fue Rafael Álvarez Salas.

1916. El 1 de marzo don Pedro Uribe Gauguin, sobrino del pintor, reanudó la construcción del Ferrocarril del Tolima.

1917. Se iniciaron los ferrocarriles de Ambalema a Ibagué que unirían a esta última ciudad con La Dorada y de Santander a Timba que enlazaría así con el Ferrocarril del Pacífico.

1918. El Ferrocarril de Puerto Wilches pasó a propiedad de la nación.

1919. La Gobernación del Tolima contrató con Pedro A. López la construcción de una vía del Espinal hacia el sur hasta Neiva y Florencia.

1922. Pedro Nel Ospina asumió la presidencia de la República. El Congreso expidió la Ley 102 que lo facultó para adquirir empréstitos hasta por 100 millones de dólares para invertir en ferrocarriles e instalaciones portuarias.

El ingeniero mecánico inglés Peter C. Dewhurst firmó contrato en Londres ante el cónsul Alejandro López y viajó a Colombia a trabajar como ingeniero mecánico del Ministerio de Obras Públicas.

1923. El gobierno organizó la Dirección Nacional de Ferrocarriles con Oficina Técnica a cargo de Dewhurst y Oficina Comercial encomendada al ingeniero Jorge Álvarez Lleras.

1924. Se formalizó el paso a propiedad de la nación del Ferrocarril de Girardot.

Comenzaron los trabajos del Ferrocarril del Nordeste de Bogotá a Tunja y Sogamoso por

la compañía belga que tenía la concesión.

1926. El Ferrocarril del Sur llegó a San Miguel.

1927. La nación quedó autorizada para adquirir el Ferrocarril de Santa Marta.

1929. Quedó concluido el túnel de La Quebra y unida la ciudad de Medellín con Puerto Berrío en el río Magdalena con una vía férrea de 193 kilómetros.

1930. Por la crisis mundial se suspendió la obra del Ferrocarril de Tunja al río Magdalena por el Carare. El Ferrocarril de Cúcuta interrumpió los trabajos hacia Pamplona.

Se concluyeron dos hermosos puentes sobre el río Magdalena, el de Girardot y el de Golondrinas. Se formó así el Ferrocarril Girardot-Tolima-Huila.

Se suspendieron los trabajos en el Ferrocarril del Sur y esa empresa se fundió con el Ferrocarril del Norte. El Ferrocarril del Norte llegó hasta Albarracín. Se suspendieron los trabajos en el Ferrocarril Troncal de Occidente.

El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país⁸

Carlos Eduardo Nieto

Resumen

El ferrocarril en Colombia se desarrolló como una estrategia de fondo para la conformación de un país diverso pero unificado, que buscaba ansiosamente transitar su propio camino a la modernidad. Este recorrido marcó, en los territorios que atravesaba, huellas muy fuertes dentro de la memoria colectiva de la nación. Exaltando esta condición, se realizó un ejercicio de puesta en

⁸NIETO G., C.E. (2011). *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país*. Apuntes 24 (1), 62-75.

valor de algunos de sus elementos más evidentes, como son las edificaciones de las estaciones de pasajeros, algunas locomotoras y obras de ingeniería asociadas a su historia, pero no se ha

avanzado hacia la formulación de un “patrimonio ferroviario nacional”, con una visión más amplia e incluyente. Ante la evidente variedad y complejidad de las huellas dejadas como marcas en los territorios que relacionaba, el sistema ferroviario se define a partir de las relaciones entre sus componentes, las cuales estructuran este concepto de Patrimonio Ferroviario. El artículo propone y sustenta el paso de la visión patrimonial de la arquitectura de las estaciones al de patrimonio ferroviario en Colombia.

Palabras clave: Patrimonio ferroviario, Patrimonio industrial, Valoración, Territorio, Ferrocarril, Identidad.

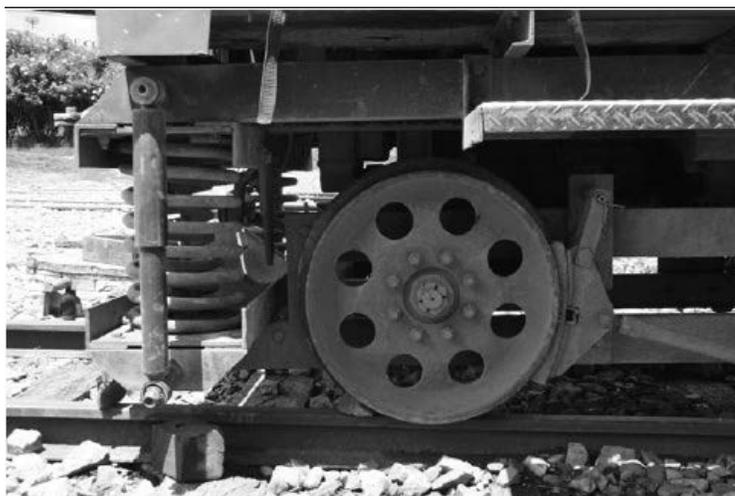


FIGURA 2: Detalle mecánico de un vehículo menor. Fuente Carlos Nieto, 2011

Preámbulo

El desarrollo del ferrocarril en Colombia es apenas uno de muchos aspectos en los que se puede leer con claridad la búsqueda incesante de un país que sueña con esquemas que lo hagan moderno y eficiente, objetivo esquivo y cambiante que sigue en evolución, pues aún no se logra construir ese esquema a la medida de la variedad geográfica y cultural del territorio. También es

un claro ejemplo de logros, yerros, coyunturas, improvisaciones, soluciones ingeniosas, avances y muchos otros momentos que caracterizan este proceso de nacimiento-evolución-madurez y una

larga enfermedad terminal, del cual queda una gran cantidad de huellas en el territorio nacional.

A pesar de que la actividad ferroviaria ha llegado a su mínima expresión y de que las actuales generaciones han crecido sin relación directa con este referente, la construcción de la red férrea está anclada a la memoria del país de una manera profunda y representa la huella de tal vez el mayor esfuerzo de Colombia para definir un proyecto de país “moderno”. La visión de nación de un país unificado que en el siglo xix vislumbraron los primeros dirigentes del período post colonial, se apoyó en este sueño quijotesco que pretendía relacionar adecuadamente un territorio difícil y desarticulado, para poder mejorar su capacidad de intercambio con los vecinos próximos y con el mundo.

Esta construcción, colectiva, en tanto involucró a todas las instancias de la nacionalidad, e histórica, pues fue protagonista de primer orden de buena parte de la vida de la República dejando un punto muy alto dentro del devenir de país, marca una huella muy fuerte en la memoria y la identidad de todo el territorio, que brota en muchos aspectos de la vida cotidiana y que va desde las imágenes del ferrocarril en la numismática, hasta los grandes viaductos; desde relatos en la literatura hasta la incidencia de la red en el paisaje; desde imágenes, muebles e imaginarios, hasta muelles, cables aéreos, puentes, túneles, pasos a nivel y muchos otros elementos conformadores de este sistema. Toda esta amplia gama de elementos construye un relato general sobre la construcción del país y, a su vez, muchas historias locales que estructuran la memoria reciente de pueblos, ciudades y generaciones que vieron en este medio de transporte mucho más que una “mula de hierro” y un chorro de humo: vieron conexiones con otros mundos y sonidos, vieron llegar objetos y culturas foráneas, otros relatos, otros personajes.

Por esta razón, tales huellas poseen una connotación patrimonial evidente, pero sólo parcialmente valorada hasta el momento. Las más visibles y las únicas hasta ahora reconocidas como tales, son las que conforman el “Conjunto de estaciones del ferrocarril”, declaradas Monumento Nacional –hoy Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional–, mediante decreto N° 746 de 1996, por considerar, entre otros, que “los edificios de las estaciones del ferrocarril fueron espacios de gran interacción social y ocupan un lugar destacado en la memoria individual y colectiva de las comunidades en las que se encuentran, por lo que conforman una unidad arquitectónica representativa de una época del desarrollo del país”.⁹

Esta declaratoria en conjunto, la más amplia en cantidad y diversidad de elementos, se da en un momento de claro declive de la actividad ferroviaria. Después de lograr un punto muy alto en su funcionamiento –medido en movimiento de carga y pasajeros– en los años 1974 y 1978,¹⁰ sobreviene una gran caída de la actividad, debida básicamente a la dificultad de renovación y modernización del sistema, y a años de decisiones políticas que privilegiaron las condiciones del transporte por carretera. Por esta razón, en la actualidad el gran conjunto ferroviario recuerda sus mejores días desde la postración que ha generado este tiempo reciente de olvido. Algunas notas sobre la evolución del ferrocarril en Colombia.

⁹ Considerando N° 2 del Decreto N° 746 del 24 de abril de 1996, "por el cual se declara Monumento Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia".

¹⁰ En estos años se transportaron más de 1'300.000 ton-km, marcando el punto más alto en el sistema. Tras una caída pasmosa, en 1982 el contador marcó poco menos de 600.000 ton-km. En cuatro años se redujo a menos de la mitad el movimiento en el país.

Para dar una idea general de la importancia que esta gesta ha tenido para el país, y de la diversidad de elementos que componen el sistema ferroviario, es importante traer a colación



algunos datos históricos relevantes.¹¹

El inicio

Como una respuesta a los vacíos y retos que proponía la configuración de un naciente país fraccionado y diverso, y como una estrategia para lograr la anhelada unificación, Colombia inicia tempranamente proyectos de desarrollo de transporte férreo, comparado con otros procesos de América Latina. Teniendo en cuenta que la primera locomotora rodó en Inglaterra en 1824 y que en el mundo la infraestructura férrea tardaría entre tres y cuatro décadas para extenderse, toma un lugar importante la proyección y construcción, por parte del gobierno colombiano, del Ferrocarril de Panamá entre 1850 y 1855.

En este contexto, vale la pena recordar que la locomotora de vapor fue inventada en Inglaterra por Richard Trevithick¹² en 1804, pero que fue George Stephenson¹³ quien la desarrolló, fabricando en 1814 su primera locomotora de vapor llamada “Blucher”. El mismo Stephenson inauguraría la primera línea de transporte férreo del mundo en 1825, entre Stockton y Darlington, al reemplazar la tracción animal por su máquina de vapor, y posteriormente haría lo propio entre Liverpool y Manchester en 1830. Fruto de este fabuloso invento, Inglaterra tuvo en 1840 una red de 7.250 km de líneas férreas y lideró la rápida expansión del sistema, respaldada en sus recursos técnicos y humanos.

¹¹ En este proceso de recolección de información, se traen datos procedentes de autores como Ortega (1920), Mayor Mora (1999), Pérez Ángel (1997, 2006), Betancurt (1995), Bateman (2005) y Arias De Greiff (2006).

¹² Inventor inglés, ingeniero y constructor de máquinas (Illogan, Cornualles, 1771 -Dartford, 1833).

¹³ Ingeniero mecánico inglés (Wylam, Nrthumberland, 1781 -Chesterfield, Derbyshire, 1848).



FIGURA 3: Estación Los Alpes, Ferrocarril de la Sabana. Km 57. Fuente Carlos Nieto, 2011

Este nuevo sistema de transporte tendría amplia difusión en toda Europa: En 1832 Francia inauguró su primera línea, entre Lyon y SaintÉtienne; Alemania, para 1860 contaba ya con 11.000 km de líneas férreas; Italia, por su parte, desarrolló su red con algo de atraso, pues en 1870 contaba apenas con 6.000 km. Fuera de Europa es importante mencionar que las redes de India y Egipto, tan reconocidas y vigentes, se iniciaron entre 1853 y 1856, que en 1870 Estados Unidos inició proyectos ambiciosos de interconexión intercontinental, y que en 1880, China inauguró el emblemático trayecto Pekín-Shanghái.

En Latinoamérica sobresale la actuación de una avanzada de ingenieros ingleses, quienes para 1881 ya tenían desarrollada una vasta red férrea en Argentina, y el caso del Ferrocarril Transandino en Perú, dirigido por Henry Meiggs¹⁴, que se da al servicio en 1884. Por esta misma época se inicia la red férrea en Suráfrica, en cabeza del ingeniero Cecil Rodhes –británico–. Aunque en esta primera etapa todos esos proyectos se iniciaron sobre la base técnica de la

¹⁴ Constructor de muelles y obras marítimas estadounidense (Catskill, New York, 1811 - Lima, 1877).

locomotora a vapor, los adelantos técnicos de los motores eléctricos y de los motores de explosión de gasolina de alta velocidad estuvieron en la mira del proyecto ferroviario.

Al respecto es importante señalar que en 1890 ya se estaban haciendo pruebas para elevar la velocidad de funcionamiento de los ferrocarriles en el mundo a 145 km/hora.

Como se puede observar, la primera mitad del siglo xix dio a luz esta nueva plataforma técnica que hacía posibles los sueños nacionales de países en todo el mundo: era la solución a los problemas de conexión con gran eficiencia y a un bajo costo de funcionamiento. La segunda mitad de ese siglo dio espacio para la explosión del fenómeno férreo y la apresurada expansión de este sistema, adaptándose a las diferentes condiciones geográficas, económicas y sociales de gran variedad de países. La consigna o el sueño eran claros: el ferrocarril hace posible que el comercio y el transporte de pasajeros sea mucho más eficaz, y esto acelera la consolidación de las economías dentro del esquema impuesto por la industrialización.

La prioridad que Colombia le da a la construcción de una primera etapa del ferrocarril, toma forma en 1836, cuando el Congreso de esta época post- gran colombiana¹⁵ expide una ley sobre ferrocarriles donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas que construyeran y explotaran un camino de rieles entre la Ciudad de Panamá y el punto de terminación de la zona navegable del río Chagres, comunicando así los dos océanos. Este proyecto se hizo realidad en 1850, cuando, con el apoyo de la Ley del 4 de julio del mismo año, se contrata la construcción del llamado “Ferrocarril de Panamá”, primera obra de este género que se construyó y se dio al servicio en Colombia (1855), y una de las primeras en Latinoamérica.¹⁶

¹⁵ Congreso de la "República de la Nueva Granada" (1832-1857), de sistema constitucional centralista.

¹⁶ Básicamente por el incremento de las exportaciones de azúcar de Cuba, España da prioridad a la construcción de "Caminos de Hierro", inaugurando el primer tramo de la línea La Habana-Güines en 1837. Este es considerado como el primer ferrocarril dado al servicio en toda Iberoamérica.



FIGURA 4: Estación de pasajeros de Mogua y su contexto. Ferrocarril del Norte. Km 76

Fuente Carlos Nieto, 2011

Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858¹⁷ hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo los intereses individuales de cada Estado, que tenían en común la necesidad de encontrar vías de comunicación con el mundo para fortalecer su comercio exterior. Con este fin se desarrollaron dos estrategias: Unir directamente los centros de poder con los puertos marítimos más cercanos –casos de Pasto con Tumaco, Barranquilla y Puerto Colombia, Cartagena y Calamar, etc.– o conectarse, a través de una red multimodal, con los puertos fluviales en las zonas navegables de los ríos importantes del país –principalmente el Magdalena–. Dentro de esta lógica, el río Magdalena revalida su

¹⁷ Año en que se crea la Confederación Granadina que luego se denomina Estados Unidos de Nueva Granada (1861) y después, a partir de 1863, figura como Estados Unidos de Colombia hasta 1886 con la promulgación de la constitución centralista de la República de Colombia.

importancia histórica como eje de penetración en el esquema colonial y ve una serie de grandes cambios en su recorrido. La aparición de la navegación a vapor, iniciada en 1824 por Juan

Fernando Elbers, la circulación de planchones de carga y, obviamente, la aparición de nuevos puertos que respondían a esa lógica de manejo del territorio: Puerto Berrío, Puerto Wilches, Girardot, etc.

En medio de este ambiente, se gestionan diferentes proyectos de concesión, contratos directos con entidades internacionales o mixtas, o ejecuciones directas de los estados para llevar a cabo la estrategia de comunicación con el resto del país y con el mundo. Así, entre 1866 y 1885, se inician proyectos vitales como el del Ferrocarril de Antioquia, que unió a Medellín con el Magdalena; el Ferrocarril de Girardot, como respuesta a la necesidad de unir Bogotá con el río; el Ferrocarril del Norte, que buscaba unir Bogotá con los estados de Boyacá y Santander, llegando al Magdalena por el río Carare; el Ferrocarril de Puerto Wilches, para darle salida al Magdalena a Bucaramanga y Cúcuta; y el del Pacífico, para unir el Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura. Adicionalmente, se inician los proyectos del Ferrocarril de Santa Marta, del Ferrocarril de La Dorada, del Ferrocarril de Cúcuta con sus cuatro líneas y del Ferrocarril de la Sabana y Cundinamarca.

Bajo este esquema, el Ferrocarril de Bolívar, llamado así por ser gestionado por el entonces Estado de Bolívar, fue el primero en construirse y darse al servicio.¹⁸ Proyectado para fortalecer a Barranquilla como puerto fluvial de interconexión, se inicia en 1868 y se da al servicio en 1871 hasta el sitio llamado Puerto Salgar, en la bahía de Sabanilla. Ante la identificación de un mejor sitio para el desembarque, posteriormente se amplía la línea hasta Puerto Belillo y nuevamente se extiende la línea hasta Cupino, actual Puerto Colombia. Para mayor eficiencia de las operaciones

¹⁸ Primero en el territorio continental del actual mapa de la República, después de la "separación" de Panamá.

comerciales, se construyó adicionalmente un muelle que entra aproximadamente 1 km al mar – proyectado inicialmente en madera–, hasta donde llegaban los trenes para el cargue y descargue de embarcaciones de alto bordo (1893).



Tras algunos tropiezos, la obra fue realizada por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros¹⁹, quien resultaría una pieza clave en las decisiones sobre el desarrollo de la red férrea en Colombia.

El Ferrocarril de Antioquia se gesta a partir de la expedición de la Ley 78 de 1866, que autoriza la “apertura de un camino de rieles entre Medellín y un río navegable”. Después de varios estudios se decide que la salida debe buscar el Magdalena y en 1879 se contrata al mismo ingeniero Cisneros, quien escoge el sitio de construcción del nuevo puerto fluvial: Puerto Berrío.

En 1880 se inicia la construcción del muelle y el ascenso a la montaña, que se interrumpiría en 1885 cuando llegó al sitio de Pavas. Tras salvar muchos imprevistos técnicos, burocráticos y económicos, se realiza el tramo de Medellín a La Botero –sentido descendente–, llegando hasta el sitio conocido como el paso de “La Quiebra”, donde las condiciones del terreno no permitieron la construcción de los trazos previstos, lo que obligó al funcionamiento de un trayecto terrestre de más de 25 km, entre las estaciones Santiago y Cisneros. La conexión completa Medellín – Puerto Berrío se logra solo en 1929, año en que se termina la construcción del túnel de La Quiebra.²⁰

Bogotá, por su parte, empieza a buscar una salida al Magdalena y a partir de 1873 inicia el trámite para su ejecución. Solo en 1881 contrataría al mismo Cisneros para la construcción del

¹⁹ Ingeniero cubano (Santiago de Cuba, 1836 - Nueva York, 1898). Tuvo gran relevancia en el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia. Defensor del uso de la "trocha angosta" para tendidos sobre topografía difícil y en países atrasados, trabajó en los ferrocarriles de Antioquia, del Pacífico, de Girardot, de La Dorada y de Bolívar. Adicionalmente trabajó en obras complementarias como los caminos del Nus, Pavas, Santo Domingo, el telégrafo de Puerto Berrío a Pavas, la construcción del muelle de Puerto Colombia y el tranvía de Barranquilla, y participó en proyectos de navegación por el Magdalena, tanto en transporte de pasajeros como de carga y correo.

²⁰ Según Bateman (2005), esta fue la "primera obra de ingeniería que atravesó una cordillera" en Colombia.

primer tramo entre Girardot y Tocaima, de 33 km. Paralelamente se inicia la construcción de la línea de Facatativá a Bogotá por parte del Ferrocarril de la Sabana, tramitado por Cundinamarca.



FIGURA 5: Detalle mecánico de una locomotora. Fuente Carlos Nieto, 2011

El Ferrocarril del Norte se inicia con el objeto de relacionar a Bogotá con Boyacá y Santander, y luego concretar una segunda vía al Magdalena, por la ruta del río Carare. Tras una larga gestión, los trabajos se inician en 1884 con el tramo Bogotá-Zipaquirá. Aunque esta línea estaba proyectada para llegar a Bucaramanga, los rieles llegaron solamente hasta Güepsa, Santander (1930).



FIGURA 6: Estación de Andalucía. Ferrocarril del Pacífico. Km 275. Fuente Carlos Nieto,

2011

Ya desde 1870 se venía buscando viabilidad técnica y económica para unir a Cúcuta con Bucaramanga y el Magdalena, pero es solo en 1881 cuando se inicia la obra, desde el sitio de Puerto Wilches, en el Magdalena. Para Cúcuta no solo era importante conectarse con el Magdalena, sino que también era prioritario buscar la interconexión con el sistema férreo venezolano para tener salida al mar por el Golfo de Maracaibo.

Por esto, el Ferrocarril de Cúcuta se desarrolla en varias líneas: el tramo entre Cúcuta y Puerto Villamizar hacia el norte, un segundo tramo que buscaba a San Antonio del Táchira hacia el oriente, y posteriormente la línea hacia Pamplona (al occidente). Además de estos tres brazos, el Ferrocarril de Cúcuta realiza la construcción del tranvía de la ciudad. Todos estos proyectos se inician tras el terremoto que sacudió la zona en 1875.

Por la misma época, en 1878, se inicia la construcción del Ferrocarril del Cauca o Ferrocarril del Pacífico mediante la celebración de un contrato con Francisco Javier Cisneros para la construcción de una línea que uniera a Cali y el Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura. Las obras se inician y en 1882 se completa el primer tramo entre el puerto y Córdoba, incluyendo el puente El Piñal, sitio de unión entre la isla y el continente.



FIGURA 7: La Cumbre, Valle del Cauca. Km 129. Fuente Carlos Nieto, 2011

Luego de superar los grandes retos técnicos de ascenso y descenso por la cordillera occidental, el tren llega a la ciudad de Cali el 1^o de enero de 1915. Tras cumplir este primer objetivo, se construyeron extensiones y ramales que llegaron a Popayán, Cartago, Zarzal, Armenia, hasta lograr la interconexión con el Ferrocarril de Caldas.

Para conectarse apropiadamente con el mercado interno y aprovechar al máximo su puerto marítimo, Santa Marta también inicia las gestiones para construir una línea que buscara el Magdalena. Así, en 1871 se expide la Ley 69, que autoriza la obra, y en 1882 se da inicio a la obra de Santa Marta hacia San Juan de Córdoba –hoy Ciénaga–. Posteriormente esta línea penetraría en la zona bananera a través de múltiples ramales. Los sitios de producción dependían del ferrocarril para el comercio exterior del producto.

Adicionalmente, en 1881 se da inicio al primer tramo del llamado Ferrocarril de La Dorada, que uniría el corredor del Magdalena hacia el sur.

Este trazado reforzó la viabilidad del cable aéreo Manizales-Mariquita, otra obra quijotesca que hizo parte del sistema multimodal de transporte de carga que, en su corta vida útil (1921-1940), jugó un papel importante en el desarrollo de las exportaciones cafeteras de la zona.



FIGURA 8: Fachada estación de Gachancipá. Ferrocarril del Nordeste.

Fuente Carlos Nieto, 2011

Con la proclamación de la nueva Constitución de 1886 y las reformas que ésta trajo para la repartición de recursos, los proyectos regionales tomaron un segundo aire hasta finales de siglo, cuando estalla la guerra interna. Todos los tramos avanzaron lentamente hacia su destino final, salvando obstáculos geográficos, técnicos, administrativos y, sobre todo, económicos. El esquema de gestión más usado fue el de concesión o contratos de ejecución con privilegios de operación a término definido.

Como parte de toda esta euforia desatada por la posibilidad de interconexión a nivel internacional, Colombia, mediante Ley N° 08 de 1890, adhiere al proyecto del Ferrocarril Panamericano, proyecto ambicioso que buscaba comunicar los principales centros económicos y poblacionales de Norte, Centro y Suramérica, que obviamente nunca se hizo realidad.

Primera etapa de la red interconectada multimodal

Sobre estas líneas inconclusas y desarticuladas se empiezan a tejer, en un segundo momento, redes que lograban un mayor cubrimiento nacional. Es el caso de la ampliación del Ferrocarril de Girardot que se inicia en 1893 con la construcción del puente sobre el Magdalena y la ampliación de las vías hacia Ibagué y Neiva, ofreciendo una salida comercial a los productos de la región. Ésta más tarde se uniría al Ferrocarril de La Dorada, accediendo a otras zonas y puertos fluviales sobre el Magdalena.

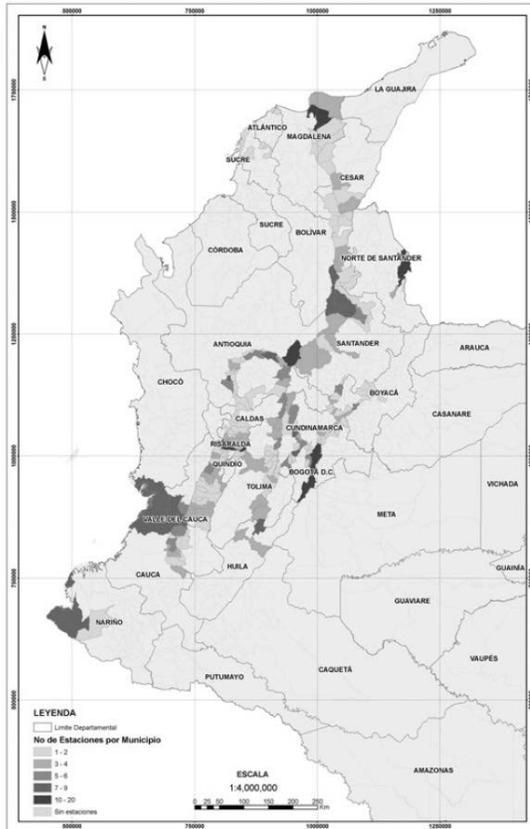


FIGURA 9: Ubicación de la red férrea por municipios. Fuente Carlos Nieto, 2011

El primer proyecto importante de interconexión de redes se inicia con la construcción del Ferrocarril de Amagá, oportunidad para que Medellín mire hacia el sur y abra la posibilidad futura de unirse con el Ferrocarril del Pacífico, logrando la opción de un canal interoceánico desde Buenaventura por vía férrea hasta Puerto Berrío y por vía fluvial al Caribe. Este proyecto, denominado el Ferrocarril de Occidente tardó algunas décadas en materializarse y se encuentra interrumpido desde 1970 por un derrumbe cerca de la estación La Felisa.

Con la terminación de la guerra, el siglo xx retoma los proyectos del ferrocarril en los diferentes frentes de trabajo. De los tramos que venían ejecutándose, se avanza en el Ferrocarril del Norte hasta Nemocón y se inicia el tramo de Medellín a La Botero en el Ferrocarril de Antioquia; para 1908 el Ferrocarril de Girardot arriba a Facatativá y, adicionalmente, se entrega otro tramo de 20 km del Ferrocarril de Puerto Wilches.

Otros nuevos proyectos nacen, como el Ferrocarril del Nordeste que, por convenio entre Cundinamarca y Boyacá, acordó una línea de conexión rápida entre Bogotá y Tunja. Se inicia también la construcción del Ferrocarril de Manizales que uniría a Manizales con el Cauca en el sitio Puerto Caldas (1915). En el mismo año se da vía libre a la construcción de un ramal del Ferrocarril del Pacífico que conectaría la ciudad de Pasto con el Patía y el Pacífico.



FIGURA 10: Detalle Paradero la Pesquera. Ferrocarril de Girardot. Km87. Fuente Carlos Nieto, 2010

Dentro de esta segunda explosión de crecimiento del tren, en 1914 se inicia la construcción de una línea que uniría a Bogotá con el río Meta, denominado el Ferrocarril del Oriente, proyecto inconcluso que solamente llegaría al km 26, en la estación Vicente Olarte.

Por otra parte y tras superar el tramo montañoso más difícil, el Ferrocarril del Pacífico avanza en este siglo con mayor agilidad. En 1915 se inaugura el servicio completo de Buenaventura a Cali. En 1923 llega el servicio hasta Cartago y en 1925 se da al servicio el ramal hasta Popayán. Por la misma época, Cúcuta inicia la construcción de la red férrea cuyos objetivos eran, por una parte, la interconexión con el sistema venezolano y, por otra, la conexión con el Magdalena, apoyándose con el cable aéreo Ocaña-Gamarra y la línea que uniera la ciudad con Bucaramanga.

En 1921 llega el Ferrocarril de Caldas a Pereira y, gracias a los adelantos del Ferrocarril de Amagá, se ve cercana la interconexión Buenaventura-Cali-Cartago-Amagá-Medellín-Puerto

Berrío, que funciona como un canal transoceánico.

Para 1927 ya se puede hablar de una red férrea que unía con relativa eficiencia los centros de producción e intercambio del país. Esta red multimodal se estructuraba a partir del río Magdalena como eje norte-sur, los tramos descritos del ferrocarril, el funcionamiento de los dos tramos principales de cables aéreos²¹ –Mariquita-Manizales y Ocaña-Gamarra– y tramos terrestres operados por recuas de mulas y arrieros, y por el naciente transporte terrestre motorizado. Para la época, la red ya funcionaba con una visión de país, respondiendo a los intereses particulares de cada Estado.

ETAPA FINAL INTERCONECTADA

La etapa final de la red interconectada se inicia con la conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia,²² trámite que comienza en 1949, pero que solo toma forma oficial en 1954. La administración unificada de toda la red prioriza la construcción de aquellos tramos que faltaban: El Pintado-Angelópolis, los ramales del eje cafetero y el Ferrocarril del Atlántico, que reemplazaría el tramo navegable del Magdalena.

Para la época, el Ferrocarril de Nariño entre El Diviso y Tumaco, que se inauguró en 1942, es reemplazado por una carretera y se decide levantar los rieles, labor que se terminaría en 1964. De forma similar, en 1951 se decidió levantar los rieles de los ferrocarriles de Cúcuta y Cartagena.

²¹ Aunque estos son los tramos reconocidos de los cables aéreos, hubo tramos cortos de otros cables como el del Norte -Manizales-Aranzazu-Salamina-Neira- que prestó el servicio hasta Aranzazu, un segundo cable hacia Villa María y el cable al Chocó, del cual se construyó y dio al servicio un tramo de 10 km hasta el sitio denominado Malabrigo. También se mencionan el que unió la población de La Mesa con la estación de San Javier -Ferrocarril de Girardot- y el de la Hacienda Canoas al Ferrocarril del Sur.

²² La nueva empresa secciona administrativamente la red en cuatro divisiones: Central, Pacífico, Santander y Magdalena.

El Ferrocarril de Bolívar –Puerto Colombia–Barranquilla– había sido desmantelado en 1932, después de las obras de dragado de las Bocas de Ceniza que permitieron la entrada de buques

de gran calado a la actual capital departamental. En ese mismo año el gobierno desiste del proyecto del Ferrocarril del Norte, cuando solo se había construido hasta Barbosa, y decide priorizar la construcción del Ferrocarril del Atlántico.

En 1959 la Nación compra a particulares el Ferrocarril de Caldas, en 1960 la Gobernación de Cundinamarca firma la entrega de los ferrocarriles de Cundinamarca a la Nación, y en 1961 el Ferrocarril de Antioquia pasa a ser administrado por los Ferrocarriles Nacionales. Los demás tramos que ya estaban al servicio –ferrocarriles de Tolima y Huila, de Girardot, del Pacífico–, habían sido incorporados desde 1954 con la expedición de la Ley N° 3129.

La red integrada, consolidada por la administración de los Ferrocarriles Nacionales, prioriza la terminación de un esquema autosuficiente alejado de la red multimodal configurada desde la segunda mitad del siglo xix, pero operando sobre la infraestructura antigua. Esta condición restaría eficiencia al sistema nacional en comparación con los logros del sistema ferroviario a nivel internacional, y de paso cortaría las posibilidades de viabilidad técnica y económica. Consecuentemente, en ese momento se ignora la infraestructura instalada en los tramos no interconectados –Nariño, Norte de Santander, Bolívar, Cartagena–, obligando a estas zonas del país a desarrollar alternativas centradas en las carreteras para el transporte terrestre de carga y pasajeros. Con mínimos recortes, la red consolidada por Ferrocarriles Nacionales sería la misma entregada para la operación de Ferrovías.

Ante la sucesión de fracasos administrativos y técnicos para la correcta función de la red ferroviaria, que incluyen la conformación y posterior liquidación de empresas especializadas del

orden nacional como Ferrocarriles Nacionales de Colombia y Ferrovías,²³ el ferrocarril pierde la importancia económica y social para el país, y se sumerge aceleradamente en la inviabilidad

técnica y económica, abonando un proceso contundente de deterioro físico de todo el sistema y de pérdida de la memoria, de la cual había sido a la vez forjador y depositario.

El esquema actual, con concesiones parciales de las líneas que brindan algún interés económico para el transporte de carga, es manejado por el Instituto Nacional de Concesiones – inco–, como administrador de la red férrea de la cual el Ministerio de Transporte, y específicamente el Instituto Nacional de Vías –invías–, es el mayor propietario.

Los tramos que nunca se interconectaron con la red de Ferrocarriles de Colombia están olvidados y/o destruidos, al igual que muchas paradas de las líneas activas que, por el mismo desarrollo regional, perdieron la parada del tren, en otros momentos tan importante para la supervivencia.

SOBRE EL ESTADO ACTUAL

Mediante el decreto N° 746 del 24 de abril de 1996, se declara “como Monumento Nacional el Conjunto de las Estaciones del Ferrocarril existentes en el país”. Como muchas de las declaratorias producidas en el siglo xx, este decreto surge de la necesidad de proteger el conjunto de estaciones de la amenaza de un derribo masivo y sistemático, producido por la anunciada inoperancia de la empresa que reemplazó a los Ferrocarriles Nacionales de Colombia: Ferrovías. Tácitamente en su momento y abiertamente en la actualidad, se aceptaba la inviabilidad económica y técnica del transporte ferroviario en Colombia por razones diversas, pero con un gran peso

²³ Ferrocarriles Nacionales de Colombia nace en 1954 y se liquida en 1988. Ferrovías nace en 1992 como propietaria de la infraestructura y se crean empresas de economía mixta para la operación de la red. Ante la inviabilidad de este esquema, entra en proceso de liquidación en 2003.



FIGURA 11: Ruinas de la estación Funza, Ferrocarril de la Sabana. Km 16. Fuente Carlos Nieto, 2011

Expresado de esta manera, el texto del decreto cubre todas las estaciones de ferrocarril existentes en el país sin privilegiar aquellas de la red interconectada, así como tampoco la clasificación funcional dentro de la misma red u otros factores que discriminen la importancia o representatividad de los diferentes inmuebles. Al proteger legalmente el conjunto, es clara la conciencia de la necesidad de conservación de la memoria de esa gesta nacional de construcción de la red férrea, pero, de acuerdo con los criterios de valoración del momento, no se llega a una puesta en valor del sistema. Se centra,

entonces, en la arquitectura de las estaciones de pasajeros, dejando por fuera una serie de elementos co-sustanciales con la construcción del ferrocarril como puentes, viaductos, muelles,

²⁴ La red férrea en Colombia se tendió con un espacio entre rieles de 914 mm -3 pies o 1 yarda-, conocida como la "trocha angosta norteamericana", muy popular en Norteamérica en la segunda mitad del siglo xix por considerarse más apropiada para una topografía abrupta en tanto podía funcionar mejor con radios de curvatura más estrechos. Aunque algunos proyectos regionales vislumbraron las ventajas de un tendido en trocha "Estándar" de 1435 mm, o el uso de la "trocha angosta inglesa" de 42 pulgadas o 1 m, terminaron ajustándose al tendido de 914 mm. La decisión de conservar este ancho se convirtió en una de las razones más fuertes para declarar la inviabilidad del sistema.

puertos fluviales y marítimos, los sistemas de cables aéreos y, dentro de los conjuntos de las estaciones, los talleres, bodegas, casas de habitación y demás anexidades.



Aunque otros elementos relacionados con la red férrea como el túnel de La Quebra, un reducido grupo de locomotoras de vapor, el muelle de Puerto Colombia y, más recientemente, la línea férrea entre Facatativá y Girardot, han sido objeto de declaratorias similares, todos estos ejercicios son puntuales y no conforman una visión integral, sistémica, sobre el conjunto ferroviario.

Por otra parte, desde el punto de vista jurídico, el conjunto de estaciones al cual se refiere el decreto no se ha definido aún, a pesar de los esfuerzos técnicos realizados por colcultura y posteriormente por el Ministerio de Cultura, que publicó un listado de las estaciones que lo conforman. Este listado, tenido en cuenta como información oficial y de consulta pública, contempla un total de 429 estaciones en todo el país. De este conjunto, sólo se reseñan siete estaciones como demolidas o desaparecidas (Tuluá, Popayán, Chapinero D.C., Ibagué, Cartagena, Cúcuta y Funza), pero es evidente que este número es mucho mayor.



FIGURA 12: Guachinte, Valle del Cauca. Ferrocarril del Pacífico (Cali-Popayan). Km 208. Fuente Carlos Nieto, 2000

Un recuento preliminar definió que el proceso de construcción de la red férrea dejó un total de 565 paradas con diversos tipos de arquitectura asociada, incluyendo todos los tipos de estación, desde las llamadas “Estaciones Especiales I y II” hasta los paraderos menores. En este conteo están relacionadas las estaciones del Ferrocarril de Nariño, las estaciones intermedias de la línea Cartagena-Calamar, las del Ferrocarril de Oriente, etc.

Adicionalmente, un grupo considerable de las estaciones incluidas en este listado oficial no existe en la actualidad, siendo particularmente crítica la situación de las líneas que dejaron de funcionar desde hace más de 30 años, como la línea Cartagena-Calamar, la de Barranquilla a Puerto Colombia, el Ferrocarril de Oriente, el Ferrocarril de Nariño y las del Ferrocarril de Cúcuta.

La inactividad de esta infraestructura, unida con factores de ubicación, pobreza de los municipios donde está ubicada y falta de relación con el grupo humano que la rodea, han sido determinantes en el marcado proceso de deterioro y/o desaparición de muchas piezas que fraccionan la lectura del sistema.



FIGURA 13: Cruce Elevado, Ferrocarril de la Sabana, Km 56. Fuente Carlos Nieto, 2011

Ante su desuso, un número indeterminado pero importante ha sido invadido, improvisando usos de vivienda, restaurantes y bares, entre otros. Esto, además de ilegal en tanto constituye una falta punible a una propiedad del Estado, fortalece la sensación de abandono y desinterés en la conservación del conjunto.

LA RED FÉRREA Y SU DIMENSIÓN PATRIMONIAL

Los datos históricos anotados dan una idea clara del gran esfuerzo que muchos agentes de la Nación llevaron a cabo para hacer realidad este gran proyecto, conformado por muchos elementos que, a la luz de la visión sistémica, son necesarios para su entendimiento. Como lo anotara Ruskin²⁵, “pertenece en parte a quienes lo construyeron y en parte a todas las generaciones de la humanidad que nos ha de seguir”. Son huellas de la conformación de la República, de un proyecto político que intentó relacionar adecuadamente un territorio geográfico y cultural variado; por esto, lleva en su misma estructura la idea de esta Nación, y en su evolución, la historia misma de Colombia, repleta de improvisación, estrechez y desorden.

En esa medida, su permanencia exige un proceso de rememoración y re-significación, so pena de destrucción total. Esto implica la construcción de una mirada amplia e integral que valore las diferentes expresiones o huellas del proceso, y un punto de vista diferente que dé cuenta de esa visión de país que lleva en su concepción original y que se desarrolló a lo largo de los siglos XIX y XX.

Se plantea entonces la transición inminente de un patrimonio de la arquitectura de las estaciones del ferrocarril, a una valoración, protección y conservación del “Patrimonio ferroviario colombiano”, como un capítulo fundamental de nuestro patrimonio industrial.

²⁵ Ruskin, John. Aforismo N° 27.

De manera similar a como los paisajes culturales se han convertido en las unidades patrimoniales que dan cuenta de la conformación de territorios determinados, reconociendo las

construcciones culturales como sistemas de elementos materiales e inmateriales, es necesario que el país se plantee la necesidad de estructurar su memoria a partir de este tipo de sistemas tan significativos.

Aunque el conjunto de estaciones mencionado ha estado legalmente protegido, en funcionamiento buena parte de su vida y, por ende, su permanencia está “garantizada”, se encuentra en un estado de conservación muy malo o por lo menos incierto. Aquellos elementos complementarios que evidentemente hacen parte del sistema ferroviario sin haber tenido reconocimiento funcional ni legal, corren un riesgo todavía mayor de desaparecer, dejando vacío su lugar en ese proceso de construcción de la memoria histórica del ferrocarril.

Así como el ferrocarril sirvió para la introducción y expansión de adelantos técnicos fundamentales para la vida del siglo xx como el telégrafo y el teléfono, su influencia produjo otro tipo de espacios, usos y edificios anexos.

En el caso de los hoteles en las zonas de descanso, los de La Estación en Buenaventura, La Cumbre, Piendamó o La Capilla en La Esperanza, además de ser reconocidos en su dimensión arquitectónica son focos de desarrollo que construyeron una gramática propia en sus sitios, íntimamente ligada a la lógica del tren. De la misma manera, instalaciones industriales como Paz del Río-Belencito, muelles fluviales y marítimos en una mayor escala, hasta las pequeñas trilladoras de café en puertos como Honda, o cervecerías de impacto regional, hacen parte de un segundo anillo de influencia al relatar la misma historia del ferrocarril, la historia de la Nación. Importante recordar en este punto las plantas eléctricas instaladas en sitios como Dagua, La Cumbre o Piendamó.



FIGURA 14: Conjunto de la Estación Madrid (al fondo), Ferrocarril de la Sabana. Km 26. Fuente Carlos Nieto, 2011

La construcción de puentes, viaductos y túneles constituyó un reto muy especial para el ferrocarril y para la ingeniería nacional. Son muchas las firmas reconocidas –nacionales y extranjeras– que realizaron obras en la infraestructura de la red hasta 1960:²⁶ Madigan Hyland South American Corporation; London & Glasgow; Antonio M. Gómez; J. E. Robayo; The Armstrong Construction; Hein Lehmann und Co. A.G., Dusseldorf; Estructuras Metálicas Ltda.; Ellis Clarke Soper; E. Langebeck; además de las casas Ullen y Pearson. Viaductos como La China en la línea de Ambalema a Ibagué; La Castañala, del Ferrocarril del Tolima; Puente Soto, del Ferrocarril de Amagá; el Puente giratorio en Soplavento, Ferrocarril de Cartagena; o El Roble, en el Ferrocarril de Puerto Wilches, constituyen obras que además cuentan la historia de la evolución de la ingeniería en Colombia. Al respecto, el desarrollo de la red de talleres y sitios de mantenimiento que, además de haber alcanzado un nivel muy alto como sitio de soluciones tanto

²⁶ Información tomada del inventario consolidado de puentes, realizado por Ferrovías en liquidación en 2008.

de mantenimiento y refacción del equipo rodante, como de los demás accesorios del sistema, tiene la connotación especial de ser un sitio desarrollado a partir de la ingeniería local. Talleres como



los de Chipichape –Pacífico–, Botero –Antioquia– o El Corzo –Sabana–, dan cuenta de la dimensión de este punto.

Así como esta infraestructura de movilidad hizo en su momento la vez de gran irradiador de flujos que dio vida a los territorios que tocaba, de la misma manera es necesario revisar sus usos actuales, esta vez al servicio no de una necesidad funcional del país, sino de una necesidad de estructurar su memoria.



FIGURA 15: Conjunto de la Estación Madrid, Ferrocarril de la Sabana. Km 26.

Fuente Carlos Nieto, 2011

Queda un gran interrogante sobre las posibilidades reales de sostenibilidad y supervivencia de estas grandes infraestructuras moribundas: ¿Cómo lograr que elementos que han nacido desde la lógica utilitaria y que han fracasado en el manejo de las variables de su propia lógica, tengan ahora una nueva posibilidad? ¿Cómo hacer sostenible el sistema, o por lo menos partes



FIGURA 16: Paso elevado del Ferrocarril de la Dorada en zona urbana de Ambalema.

Km111 Fuente Carlos Nieto, 2010

No es fácil la tarea, pues otros ejemplos de unidades patrimoniales relacionadas con el uso de la tierra –los paisajes productivos, por ejemplo– tienen un futuro posible desde la vigencia de su misma actividad. Casos como los paisajes vinícolas europeos, el paisaje agalero en México o el mismo Paisaje Cultural Cafetero en Colombia basan su sostenibilidad en la vigencia y viabilidad económica de sus mercados respectivos. Así, el ferrocarril no ha sido viable y no hay en el futuro cercano voluntad de ajustar su infraestructura a las necesidades actuales de movilidad del país, y eso recorta las posibilidades de permanencia en el territorio. Estas dependen de su capacidad de adaptación a las nuevas necesidades y de la formulación de un modo de desarrollo que incluya la memoria.

Si el proyecto del ferrocarril unía los territorios diversos del país, el mundo rural y el urbano, el de las costas y el del interior, el agrícola y el manufacturero, sus huellas deben dar cuenta de esa capacidad de relación. En este momento, donde la obsolescencia parece ser la característica número uno del conjunto y donde no se vislumbra un horizonte posible para ser reutilizado y re significado desde su uso original como respuesta a la movilidad del país, es momento de pensar esta capacidad de relación en términos de las diferencias culturales entre

regiones diversas. Si el proyecto republicano soñó con un país uniforme e inició esta gran gesta, el país contemporáneo no puede ser ajeno al reconocimiento de los elementos estructuradores de su memoria.



FIGURA 17: Entorno urbano de la estación Usaquén. Ferrocarril del Norte. Km 15.

Fuente Carlos Nieto, 2010

El campo del patrimonio cultural, transversal a casi cualquier capa del funcionamiento de las sociedades, muestra lo que somos y aquello de lo que adolecemos. Para el caso del patrimonio ferroviario, es clara la necesidad de reconocimiento de lo andado, de adaptación al cambio acelerado de los contextos actuales y de responsabilidad con la visión de futuro.

La protección de los inmuebles y conjuntos urbanos no es simplemente un enunciado que

se consigna en cualquier legislación, juntamente con el significado del patrimonio histórico como tal, sino que debe constituir un tratamiento especial en función del conocimiento del concepto que se tenga en cuanto a la necesidad, importancia o significado de mantener la memoria e identidad cultural. Se hace necesario, en este orden de ideas, entender el concepto del patrimonio histórico, ya que conociéndolo se estaría dando un primer paso para asegurar su protección, el alcance de las acciones de conservación, mediante las leyes, las normas y los planes.

El concepto actual de patrimonio histórico, obliga a pensar en términos de las características que hoy día se asocian al mismo, y en el marco de las actuaciones diarias referidas a su preservación. La cultura tradicionalmente ha hecho creer que la palabra patrimonio, se refiere a un sinnúmero de edificaciones y a relacionar todo lo que engloba ese concepto con ciertos valores históricos o artísticos, sin tomar en cuenta el entorno donde están inmersas esas edificaciones; es decir, el ambiente natural o construido, el cual es indispensable para mantener la calidad de vida de los habitantes, aprovechando los valores que se encuentran en los diferentes centros poblados.

En este orden de ideas debe señalarse que la UNESCO, así como otros organismos y países que cuentan con un patrimonio histórico cultural realmente inmenso, han producido a través de convenciones y recomendaciones, una serie de doctrinas en torno a la protección del patrimonio cultural, estableciendo algunos enunciados importantes para el tratamiento del tema de la protección del Patrimonio Cultural.

Es importante entonces destacar, en primer lugar, aquellas definiciones aprobadas y vertidas en recomendaciones a los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas

para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en la 17ª reunión, y que se celebró en París en 1972, donde se estableció lo siguiente:

“...Se considerará Patrimonio Cultural:

- *Los monumentos: obras arquitectónicas, obras de escultura o de pintura monumentales, inclusive las cavernas y las inscripciones, así como los elementos, grupos de elementos o estructuras que tengan un valor especial desde el punto de vista arqueológico, histórico, artístico o científico;*
- *Los conjuntos: grupos de construcciones aisladas o reunidas, que por su arquitectura, unidad e integración en el paisaje tengan un valor especial desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia;*
- *Los lugares: zonas topográficas, obras conjuntas del hombre y de la naturaleza que tengan un valor especial por su belleza e interés, desde el punto de vista arqueológico, histórico, etnológico, o antropológico.”²⁷*

De igual manera, y en el mismo orden de ideas, cabe citar otras iniciativas (Vg. Declaraciones de Ámsterdam, 1.975; Granada, España, 1.985; resoluciones y recomendaciones del Consejo de Europa en estos últimos años) sirviendo de resumen la Declaración Final y las resoluciones de la IV CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS RESPONSABLES DEL PATRIMONIO CULTURAL DE HELSINKI, de mayo de 1996 donde se recoge, resume y actualiza toda esa doctrina patrimonial histórico-artística.

En definitiva, en esta aproximación al concepto y realidad de Patrimonio Histórico-Artístico, o más genéricamente Patrimonio Cultural, estamos ante los bienes que han dejado huella en la historia de los pueblos, no siguiendo el camino y el destino de lo irrelevante, sino la senda de la creatividad, que ha marcado a los pueblos con rasgos propios, es decir, patrimoniales.

²⁷UNESCO. “Recomendaciones a los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura”. 17ª reunión. París 1972.

El Patrimonio Histórico, por su parte, fue definido bajo un concepto amplio en México en 1982 en la Conferencia Mundial sobre políticas culturales, bajo las directrices de la UNESCO, tal



cual como Rosa Campillo Garrigós en La Gestión y el Gestor del Patrimonio Cultural lo establece:

“...las señas de identidad de un pueblo están como en un código genético, grabadas en su propia cultura y el singular Patrimonio acumulado a lo largo de su historia, define la personalidad de una comunidad, Estado o Nación, marcando con ese acento original y propio, en el concierto universal, la riqueza patrimonial de toda la Humanidad.”²⁸

Bajo esa premisa era necesario definir o describir que:

“...el Patrimonio Cultural de un Pueblo comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como las creaciones anónimas surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan un sentido a la vida, es decir las obras materiales y no materiales que expresan la creatividad de ese pueblo; la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y Bibliotecas”.²⁹

En consonancia con la Conferencia de México y las directrices de la UNESCO, de los países y pueblos ricos en Patrimonio, y tomando como experiencia foránea a España por ser uno de los países con mayores obras patrimoniales y conjuntos urbanos, se tomó como patrón de referencia la ley de ese país, que regula lo concerniente a su patrimonio (Ley del Patrimonio Español), en la que se encuentran definiciones tales como la de Patrimonio Cultural, que se cita a continuación:

1. *Son objeto de la presente Ley la protección, acrecentamiento y trasmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español.*

²⁸ CAMPILLO, Rosa. “La Gestión y el Gestor del Patrimonio Cultural”. Pag. 23. 1998

²⁹ UNESCO. “Conferencia Mundial sobre políticas culturales”. México 1982.

2. *Integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico, formando también parte el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico.*

3. *Los bienes más relevantes del Patrimonio Histórico Español deberán ser inventariados o declarados de interés cultural en los términos previstos en esta Ley.*³⁰

A los efectos de este trabajo, es importante establecer las definiciones de conservación del Patrimonio, sobre las cuales se fundamentan las apreciaciones que se formulan en las conclusiones a las cuales se arriba. En este sentido, se afirma que:

*“Conservación es el conjunto de doctrinas, técnicas y medios materiales apropiados para perpetuar la existencia de los monumentos, en vista de mantenerlos materialmente en sus disposiciones arquitectónicas de uso, con una adecuada evaluación de las modificaciones que se hubieran realizado a lo largo de su vida”.*³¹

*“La palabra conservación aplicada a lo urbano, en un nivel primario significa mantener un patrimonio de manera que no se pierda o deteriore”.*³²

El concepto de conservación que se ha impuesto en la mayor parte de los foros culturales de hoy día, establece que el objeto de la conservación es prolongar la duración útil de un bien cultural y, de ser posible clarificar los mensajes históricos y artísticos sin alterar su autenticidad.

³⁰Ley del Patrimonio Histórico español. Artículo 2. 1985

³¹ ALLER, Gustavo. *“Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace, Henri-Jean Calsat, Conseil International de la langue française”*. Uruguay 1999.

³² SALAS, M. 1999

En resumen, la conservación trata de mantener la trascendencia de los sitios, ya sea que eso exija o no la supervivencia de todos los elementos significantes. Las actividades de la conservación pueden, orientarse hacia el pasado (la protección de vestigios) o hacia el futuro, (mejorar y desarrollar los elementos que subsistan), a condición de que los esfuerzos en las dos direcciones estén fundadas en los valores que dan una connotación a tales sitios, en la plenitud de su contexto social e histórico.

Siguiendo el argumento de Fernando Carrión, el centro histórico hay que concebirlo como una *"tendencia del desarrollo urbano, exógeno y centrífugo, hacia uno endógeno y centrípeta, desde una perspectiva internacional"*.³³ Siguiendo al autor, dentro del crecimiento de la ciudad y de la urbe, aumenta el crecimiento de la pobreza, concentrándose en las centralidades de las ciudades, lo que produce un deterioro del patrimonio cultural, es decir, estamos ante la *"contradicción entre la concentración de la riqueza histórico-cultural y la pobreza socioeconómica de la pobreza que allí reside"*³⁴. Ello nos coloca frente a la disyuntiva de marginalización de los centros históricos y los reductos de éstos a simples focos de pobreza, inseguridad y mendicidad.

Según Fernando Carrión, en los Centros Históricos se asiste a la presencia de tres tensiones: la primera, es la tensión entre la riqueza histórico — cultural y la riqueza económico — social; allí vemos cómo confluye la riqueza de las catedrales, la infraestructura donde residen los aparatos de poder, en contraposición con los anillos de pobreza y miseria entorno a los mismos. Es paradójico desde un punto de vista cultural, que en aquellos puntos, de importancia política, económica, se generen circunstancias de perpetuación de grandes problemas que debilitan las

³³ CARRIÓN, Fernando. *"Sostenibilidad de los Centros Históricos en América Latina"*. Pág. 2.

³⁴ CARRIÓN, Fernando. *"Sostenibilidad de los Centros Históricos en América Latina"*. Pág. 3.

estructuras sociales, y empobrecen el capital humano. Es una invisibilización de las problemáticas de la ciudad entorno a una belleza arquitectónica que circunda en los centros de poder e historia

de la ciudad y del país. La segunda tensión se encuentra dada por el centro urbano y el centro histórico; aquí el autor hace alusión a la tensión del centro histórico de *"convertirse en el reducto de la memoria (del pasado) o asumir su condición del porvenir urbano (del futuro)"*.³⁵ La tercera tensión está entre lo local y lo global, en donde *"lo global no debe ser visto como algo externo a lo local y donde los lugares centrales se articulan en red con otros centros históricos de la misma ciudad y de otras ciudades"*.

Siguiendo ésta línea, podemos ver que dentro de los Centros Históricos se tejen una serie de tensiones, de momentos, de relaciones que permiten constituir momentos en donde la identidad y el empoderamiento de la ciudadanía se hacen presentes, es por ello que *"la identidad sólo es posible y puede manifestarse a partir del patrimonio cultural, que existe de antemano y su existencia es independiente de su reconocimiento o valoración. Es la sociedad la que a manera de agente activo, configura su patrimonio cultural al establecer e identificar aquellos elementos que desea valorar y que asume como propios y los que, de manera natural, se van convirtiendo en el referente de identidad (...) dicha identidad implica, por lo tanto, que las personas o grupos de personas se reconocen históricamente en su propio entorno físico y social y es ese constante reconocimiento el que le da carácter activo a la identidad cultural (...) El patrimonio y la identidad cultural no son elementos estáticos, sino entidades sujetas a permanentes cambios, están condicionadas por factores externos y por la continua retroalimentación entre ambos"*³⁶

³⁵ CARRIÓN, Fernando. "Sostenibilidad de los Centros Históricos en América Latina". Pág. 5

³⁶ MOLANO, Olga Lucía. "Identidad Cultural un Concepto que Evoluciona". Revista Opera # 7. Págs. 73 — 74.

Bajo esta línea argumentativa se toman a los Centros Históricos como referentes culturales ya que dentro de la ley 397 de 1997, Ley General de Cultura, en el artículo 4, hace referencia a:



"El patrimonio cultural de la nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad Colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular".³⁷

Complementario a ello, en el decreto 264 de 1963 por la cual se reglamenta la ley 163 de 1959, sobre la defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la nación, en el artículo 1 explica lo siguiente: *"De conformidad con lo dispuesto en la ley 163 de 1959, declárese patrimonio histórico, artístico y científico de la nación, los monumentos y objetos arqueológicos, como templos, sepulcros y sus contenidos, estatuas, cerámicas, utensilios, joyas, piedras labradas o pintadas, ruinas, etc. Lo mismo que todos aquellos que tengan interés especial para el estudio de las civilizaciones y culturas pasadas, para la historia o el arte, para el estudio científico y la conservación de las bellezas naturales".³⁸*

A través de toda esta normatividad vienen inmersos unos parámetros de conservación del patrimonio cultural e histórico, y de la promoción de los mismos y de la identidad nacional por medio de éstos. Es así como encontramos en la constitución política el artículo 72, el cual hace

³⁷ PROCURADURIA GENERAL DE LA NACIÓN. *"Bienes de uso Público. Patrimonio arqueológico, Histórico y Cultural de la Nación"*. Régimen jurídico. Procuraduría Delegada para Asuntos Civiles. Pág. 134.

³⁸ PROCURADURIA GENERAL DE LA NACIÓN. *"Bienes de uso Público. Patrimonio arqueológico, Histórico y Cultural de la Nación"*. Régimen jurídico. Procuraduría Delegada para Asuntos Civiles. Pág. 132.

referencia a la protección del patrimonio cultural de la nación, el artículo 70; acerca del deber del Estado de promover el acceso a la cultura, estos entre otros artículos, que resaltan la importancia

y la necesidad de la conservación y promoción de la riqueza cultural, histórica y arquitectónica de Colombia.

De esta manera se puede apreciar, que a pesar de que existe una normatividad y una legalidad que protege a los centros históricos y al patrimonio cultural en su totalidad, su conservación y promoción no se contemplan a gran extensión en los planes de desarrollo de los gobiernos y en los de la promoción de la ciudadanía y la identidad, localmente. Es por esto que *“el desarrollo cultural, como parte integral e importante de las políticas de desarrollo así entendidas, deberá involucrar aspectos como los siguientes: promoción de la creatividad y participación en la vida cultural; fortalecimiento de las medidas para preservar la herencia cultural y promover las industrias culturales; promoción de la diversidad cultural y lingüística en la sociedad de la información y; haciendo disponibles más recursos humanos y financieros para el desarrollo cultural”*.³⁹

Después de lograr mostrar los diferentes puntos de vista que existen en el mundo sobre nuestra investigación, es imprescindible estudiar las cartas y recomendaciones en materia de conservación y restauración monumental.

Las numerosas cartas y recomendaciones que en torno a la problemática de la conservación-restauración del patrimonio han aparecido a lo largo del siglo XX, han puesto de manifiesto el nivel de reflexión alcanzado en este ámbito de estudio así como su complejidad. El objetivo de todas siempre ha estado en poder proporcionar un método de trabajo capaz de afrontar

³⁹ ZULETA, Luis Alberto y JARAMILLO, Lino. *Impacto económico del Patrimonio del Centro Histórico de Bogotá D.C.*. Convenio Andrés Bello. Corporación La Candelaria. Instituto Distrital de Cultura y Turismo. 2003. Pág. 14.

la restauración monumental con las máximas garantías posibles de respeto y veracidad hacia el edificio así como a la sociedad. Pero el número de casos es tan elevado y diverso que resulta

imposible elaborar un único decálogo o teorema con criterios universalmente válidos. No obstante, algunas fueron muy esclarecedoras y han tenido gran influencia, incluso mucho tiempo después de su publicación. Otras quizá hayan tenido menor repercusión porque han visto la luz en un momento en el que su número se multiplicaba, (segunda mitad de siglo XX), al igual que las soluciones en ellas contenidas, dificultando más que clarificando el complejo mundo de la restauración monumental.

En cualquier caso, todas han asumido los cambios que en este ámbito disciplinar ha ido sucediendo a lo largo de este siglo, a nivel conceptual, en cuanto a criterios de restauración, en lo que respecta a los objetos de actuación, etc. Por todo ello y más, resulta imprescindible el acercamiento al menos a las más relevantes en el ámbito internacional y europeo.

Especialmente las relacionadas con algunos de los conceptos analizados en este estudio (conservación, restauración, rehabilitación, autenticidad) y por la importancia de algunas en la redacción de legislaciones nacionales sobre la materia.

Las citadas cartas constituyen una parte del corpus teórico de la restauración monumental y revelan los aspectos más problemáticos relacionados con la disciplina. Incorporan según el momento, los criterios defendidos por unos y otros teóricos difundiendo para hacerlos extensivos en la práctica. Se hacen eco de la evolución conceptual del monumento, ampliando su ámbito de actuación del monumento aislado a la ciudad histórica pero también de la arquitectura, manteniendo permanentemente actualizado el debate sobre la conservación de los bienes culturales. Por ello su importancia es indiscutible y así se ha puesto de manifiesto a lo largo de más de un siglo en que no han dejado de redactarse.

De las que se citan a continuación se han extraído aquellas más relevantes al objeto de nuestro estudio, obviando pero reconociendo la repercusión geográfica que tuvieron, el carácter de las mismas, sólo centrandó la atención en los aspectos verdaderamente relacionados con este estudio.

La carta de Atenas, 1931.

En la década de los treinta las pautas de restauración sobre los monumentos quedarían establecidas en la conocida como Carta de Atenas, destacando sobre todas una: *“...a pesar de la diversidad de casos especiales en los que se pueden adoptar soluciones específicas, predomina en los diferentes estados presentados, la tendencia general a abandonar las restituciones integrales y a evitar sus riesgos mediante la institución obras de mantenimiento regular y permanente, aptos para asegurar la conservación de los edificios ”* ⁴⁰

El documento se presentó como alternativa a las restauraciones historicistas y en estilo que dominaron el panorama internacional en la segunda mitad del XIX y en buena parte de lo que llevaba transcurrido el siglo XX. Constituyó el triunfo de los postulados boitianos, difundidos plenamente por Gustavo Giovannoni; de la restauración científica heredera directa de la restauración moderna.

Aunque ha pasado mucho tiempo desde su irrupción en el ámbito de la restauración, la Carta de Atenas recoge planteamientos tan de actualidad como el de los añadidos modernos, el del uso racional de los edificios o el del conflicto de intereses público-privado. Todos ellos problemas actuales a los que no se ha encontrado en muchos casos una solución idónea y siguen hoy en día suscitando polémicas y debates enfrentados. La Carta, desde su condición conservadora asumió

⁴⁰ Carta de Atenas de 1931, Artículos 2 y 3.

también la restauración, siempre que pudiera percibirse como tal, defendiendo por encima de todo el respeto a la historia del monumento, que se iniciaba con una investigación a fondo del mismo.

Una gran aportación en aquel momento, pero posteriormente muy criticada, fue la referida al uso de nuevos materiales y tecnologías en la restauración. Propuesta aún de gran actualidad que ocasionó serios problemas a numerosos edificios cuya restauración fue planteada desde esa óptica. Este criterio, que se recomendaba hacer pasar desapercibido, dio lugar a un enmascaramiento del problema y un engaño a los ojos del público, desvirtuando en gran medida los planteamientos contenidos en el texto. Hoy se sigue defendiendo la utilización de los nuevos materiales (para obra nueva fundamentalmente) pero partiendo de un empleo más racional, reflexivo y dentro del contexto en el que las técnicas tradicionales se anteponen a las más actuales.

“Los expertos escucharon varias comunicaciones relativas al empleo de materiales modernos para la consolidación de los edificios antiguos, y han aprobado el empleo juicioso de todos los recursos de la técnica moderna, muy especialmente el concreto armado...normalmente estos medios de refuerzo deben estar disimulados para no alterar el aspecto y el carácter del edificio a restaurar; y recomiendan el empleo de dichos medios, especialmente en los casos en que aquellos permiten conservar los elementos in situ, evitando los riesgos de la destrucción y de la reconstrucción”. ⁴¹

Si casi todas las prescripciones iban dirigidas claramente al monumento, en su concepción de obra aislada, no obstante se percibía también su afectación a la ciudad histórica, tímidamente reconocida en algunas legislaciones nacionales de aquella época. De ahí la especial alusión al entorno de los monumentos que supuso el inicio de la consideración urbanística de aquellos, hasta entonces tratados aisladamente y sin relación con su espacio circundante.

⁴¹ Carta de Atenas de 1931, Artículo 4.

*“La Conferencia recomienda respetar, al construir edificios, el carácter y la fisonomía de la ciudad, especialmente en la cercanía de monumentos antiguos, donde el ambiente debe ser objeto de un cuidado especial. Igualmente se deben respetar algunas perspectivas particularmente pintorescas. Objeto de estudio pueden ser también las plantas y las ornamentaciones vegetales adaptadas a ciertos monumentos o grupos de plantas y las ornamentaciones vegetales adaptadas a ciertos monumentos o grupos de monumentos para conservar el carácter antiguo”.*⁴²

La de Atenas fue una carta con especial influencia sobre las legislaciones española e italiana del momento, destacando en este sentido la asunción de sus principios en la ley española de 1933 y en consecuencia en la práctica restauradora, aunque con el tiempo se fuera desvirtuando.

La carta de Venecia, 1964.⁴³

Más de treinta años después de la redacción de la carta de Atenas, la restauración monumental seguía despertando gran interés dado el panorama internacional de los bienes culturales tras la II Guerra Mundial, los efectos de la puesta en práctica de la carta griega y la aparición de nuevas propuestas de restauración entre otros aspectos. El panorama internacional ofrecía una multiplicidad y disparidad de casos que revelaban la complejidad de esta disciplina. Por eso en la Carta de Venecia se recogía que los principios encaminados a la conservación y restauración de los monumentos sean preestablecidos y formulados a nivel internacional, dejando,

⁴² La Carta del Restauo de 1932 es el documento italiano en el que se vierte la doctrina de Gustavo Giovannoni recogida en la Carta de Atenas del año anterior. Su finalidad es la de unificar la metodología de restauración de las superintendencias italianas y ofrecer, a la vez, una guía a los arquitectos que ejercían libremente la profesión. MARTÍNEZ JUSTICIA, Ma.J.: “Antología de textos sobre restauración”. Jaén 1996, p.44.

⁴³ La problemática de los conjuntos históricos, que a partir de Venecia irá acaparando la atención en todas las reuniones y textos resultantes de éstas, fue abordada un año antes de la reunión italiana en la *Recomendación n° 365 relativa a la defensa y valoración de los sitios (urbanos y rurales) y de los conjuntos históricos artísticos* del Consejo de Europa y en 1960 en la conocida Carta de Gubbio, revisada y actualizada en 1990.

La situación internacional tras la guerra provocó la revisión de las teorías restauradoras al uso, repercutiendo en la reunión de arquitectos de donde surge la carta de Venecia. Por eso, una de las novedades del nuevo texto será la ampliación del concepto de monumento, tímidamente abordada en la reunión de Atenas, pero ahora en Venecia definida y refrendada por todos:

*“La noción de monumento histórico comprende tanto la creación arquitectónica aislada, como el ambiente urbano o paisajístico que constituya el testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico. Esta noción se aplica no sólo a las grandes obras, sino también a las obras modestas que, con el tiempo, hayan adquirido un significado cultural”.*⁴⁴⁴⁵

.El entorno de los inmuebles pasa a tener la misma consideración que aquellos, siendo susceptible de ser intervenido bajo una serie de preceptos definidos.

También el propio concepto de restauración fue revisado, dados los resultados de las prescripciones de Atenas. Se impulsó el empleo, en la medida de lo posible, de las técnicas tradicionales, sin rechazar el uso razonado y coherente de las actuales, dado que la arquitectura debía cumplir una función para la cual a veces el “mantenimiento sistemático” de la misma y las técnicas tradicionales no resultaban suficientes.

⁴⁴ Este documento es el resultado del II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de los Monumentos celebrado en Venecia en 1964, en donde nació la organización internacional más importante que vela por su conservación: Internacional Council of Monuments and Sites, ICOMOS. El Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, dependiente de la UNESCO, está integrado por numerosos Comités Nacionales repartidos por los países miembros de la organización e interviene directamente en las declaraciones e inscripciones de los Bienes Culturales y Naturales Patrimonio de la Humanidad que la UNESCO reconoce desde 1972.

⁴⁵ Carta de Venecia, Artículo 1.

*“La restauración es un proceso que debe tener un carácter excepcional. Su finalidad es la de conservar y poner de relieve los valores formales e históricos del monumento y se fundamenta en el respeto a los elementos antiguos y a las partes auténticas. La restauración debe detenerse allí donde comienzan las hipótesis: cualquier trabajo encaminado a completar, considerado como indispensable por razones estéticas y teóricas, debe distinguirse del conjunto arquitectónico y deberá llevar el sello de nuestra época. La restauración estará siempre precedida y acompañada de un estudio arqueológico e histórico del monumento”.*⁴⁶

En esta definición del concepto restauración se resumían los principios de la restauración científica de Boito y Giovannoni, quienes defendían el respeto por las sucesivas etapas históricas del edificio así como el valor artístico del mismo, pero también las propuestas del restauro crítico, en donde el valor artístico e histórico de los inmuebles condicionaba sobremanera el proceso restaurador.⁴⁷

Con relación a los casos prácticos que abordamos en la segunda parte de este estudio, la carta de Venecia se presenta como el documento de mayor repercusión sobre aquellos, debido a la cercanía en el tiempo de muchas de las restauraciones analizadas y también a la “peculiar asunción” de esos criterios en el ámbito español que derivaron en una práctica de la restauración intervencionista, historicista e incluso en ocasiones estilística.

⁴⁶ Carta de Venecia, 1964, Artículo 9.

⁴⁷ “Al igual que la Carta de Atenas, la de Venecia acepta como norma los postulados de la restauración científica y asume las aportaciones metodológicas que habían sido propuestas por Roberto Pane y Piero Gazzola, como participantes en la comisión redactora de la Carta junto a otras personalidades internacionales”. HERNÁNDEZ HERNANDEZ, F.: *El patrimonio cultural: la memoria recuperada*, 2002, p. 300.

Dado que en el panorama restaurador europeo los teóricos y arquitectos italianos siempre estuvieron a la cabeza en este campo disciplinar, dedicamos unas líneas a la conocida Carta del Restauero de 1972, por su importancia en un momento en el que la restauración monumental discutía acerca de las posibilidades del restauero crítico y revisaba los principios restauradores establecidos en documentos anteriores.

La Carta, con doce artículos y cuatro anexos, resulta muy clara y precisa en aspectos especialmente delicados de la intervención arquitectónica, redundando en consejos ya emitidos en otras ocasiones o describiendo minuciosamente el procedimiento de actuación más adecuado. Así, en el anexo B dedicado a las Instrucciones para la ejecución de restauraciones arquitectónicas *se recuerda la necesidad de considerar todas las operaciones de restauración bajo un perfil sustancialmente conservador, respetando todos los elementos añadidos y evitando en todo caso intervenciones innovadoras o de re prístino.*⁴⁸

Admitiendo la posibilidad de realizar obras de restauración o rehabilitación en el edificio histórico, sin perder de vista el horizonte de la conservación, atribuye gran responsabilidad al proyecto de restauración, *considerando la posibilidad de nuevos usos de los edificios monumentales cuando éstos no resulten incompatibles con los intereses histórico-artísticos. Y aun así las obras de adaptación deberán limitarse al mínimo, conservando escrupulosamente las formas externas y evitando alteraciones sensibles de la individualidad tipológica del organismo constructivo y de la secuencia de los recorridos internos.*⁴⁹

⁴⁸ Carta del Restauero, 1972.

⁴⁹ Carta del Restauero, 1972.

La Carta del Restauro italiana de 1972 debe situarse en el contexto restaurador de su momento, en el que Cesare Brandi publica su Teoría del Restauro, fruto de los años de experiencia acumulados tras la dirección del Istituto Centrale per il restauro de Roma.

Carta europea del patrimonio arquitectónico y Declaración de Amsterdam, 1975.⁵⁰

Transcurridos más de diez años desde la redacción del documento de Venecia y en el contexto de los actos programados para la celebración del Año europeo del patrimonio arquitectónico hay que situar los dos documentos de este año que comparten filosofía y principios: *... promover una política europea común y una acción concertada de protección del patrimonio arquitectónico apoyándose en los principios de la conservación integrada.*⁵¹

Teniendo en cuenta el brutal proceso urbanizador que estaban sufriendo numerosas ciudades y las repercusiones que eso estaba ocasionando en la ciudad histórica y los monumentos, en la Carta Europea del patrimonio arquitectónico se plantea la necesidad de atajar dichos problemas bajo la acción de la conservación integrada y la nueva arquitectura contemporánea.

*“Conviene resaltar que esta conservación integrada no excluye la arquitectura contemporánea en los barrios antiguos, sino que ella deberá tener muy en cuenta el marco existente, respetar las proporciones, la forma y la disposición de los volúmenes, así como los materiales tradicionales”.*⁵²

⁵⁰La celebración en 1972 de la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural organizada por la UNESCO en París, supuso el reconocimiento y equiparación de los bienes naturales a lo culturales y la consagración de los distintos tipos de aquellos con la creación del título Patrimonio de la Humanidad. Entre éstos la ciudad histórica, revestida en sus diversas formas.

⁵¹ Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico, Introducción.

⁵² Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico.

Y en un proceso de revisión constante así como de adaptación a la realidad del momento, la Declaración de   Amsterdam recoge una nueva definición del concepto de patrimonio, reafirmando así la importancia de la ciudad histórica.

“Limitada al monumento, sitio o conjunto de interés preferente, la noción de patrimonio arquitectónico abarca hoy todos los conjuntos construidos que se presentan como una entidad, no solamente por la coherencia de su estilo, sino también por la huella de la historia de los grupos humanos que allí han vivido durante generaciones.

*El Congreso de Ámsterdam ha confirmado esa tendencia a abolir toda segregación jerárquica entre los conjuntos de mayor interés artístico y los de menor interés”.*⁵³

En ella además se reiteran los principales problemas que el patrimonio construido presenta en la década de los setenta. Desde su infravaloración, que lo ha llevado a una situación de negligencia y ruina, demolición deliberada, nuevas construcciones sin armonía y circulación excesiva⁵⁴, a la falta de implicación social, tanto de gobernantes como de gobernados. Incidiendo especialmente en el papel de la sociedad al considerar que *el patrimonio arquitectónico sobrevivirá sólo si es apreciado por el público y especialmente por las nuevas generaciones.*⁵⁵

El fomento de las ayudas y la fluidez en las relaciones de los gobiernos europeos para intercambiar problemas y soluciones se proclaman como fundamentales para garantizar la conservación del patrimonio construido. Un patrimonio en conexión con el medioambiente y con la situación económica que enmarca esta declaración. Así, el mantener a la población de los centros, barrios o ciudades históricas en sus casas y espacios urbanos de toda la vida, adecuándolos a usos actuales es posible como queda reflejado en el documento: *Se ha demostrado que los*

⁵³ Declaración de Ámsterdam, I Prefacio.

⁵⁴ Declaración de Ámsterdam.

⁵⁵ Declaración de Ámsterdam.

edificios antiguos pueden recibir nuevos usos, dando respuestas a las necesidades de la vida contemporánea...La arquitectura de hoy, al constituir el patrimonio del mañana, debe poner todos

los medios para asegurar una arquitectura contemporánea de alta calidad.⁵⁶

La declaración de Ámsterdam determinará los principios que deben caracterizar a la conservación integrada de los conjuntos históricos implicando en ella a los poderes públicos, especialmente la administración local. En definitiva a toda la sociedad representada por la clase política.

“Una política de conservación implica también la integración del patrimonio arquitectónico en la vida social. El esfuerzo de conservación debe ser valorado no solo en relación con el valor cultural de los edificios, sino también con su valor de uso. Los problemas sociales de la conservación integrada sólo pueden ser resueltos mediante una referencia combinada de estas dos escalas de valor”⁵⁷

Y en lo que afecta estrictamente a la restauración arquitectónica establece que:

“Hay que procurar que los materiales de construcción estén siempre disponibles y que las artes y las técnicas tradicionales sigan siendo aplicadas... Los materiales y técnicas nuevas no deberán ser aplicados hasta haber obtenido la aprobación de instituciones científicas neutrales”⁵⁸

⁵⁶ En la declaración de Ámsterdam se abordan por primera vez los problemas que plantean las políticas de restauración arquitectónica en la trama urbana heredada. Problemas que siempre estuvieron ahí pero que nunca se abordaron de forma conjunta con los derivados de los monumentos. Problemas no sólo relativos a la conservación de la trama urbana sino con relación a los sectores de actividad que caracterizan a cualquier parcela del territorio: “...un nuevo urbanismo trata de volver a encontrar los espacios cerrados, la escala humana, la interpretación de las funciones y la diversidad socio-cultural que caracterizan los tejidos urbanos antiguos”. II Declaración.

⁵⁷ Declaración de Ámsterdam.

⁵⁸ Declaración de Ámsterdam.

La declaración de Ámsterdam mantiene las pautas de actuación de su predecesora, la Carta de Venecia, al menos en lo que se refiere a las técnicas de construcción tradicionales y a la pluridisciplinariedad.

Declaración de Nairobi, 1976.

La problemática de los conjuntos históricos europeos puesta de relieve en los documentos anteriores, se reconoce internacionalmente durante la Conferencia General que la UNESCO celebra en Nairobi (Kenia) un año después de la emisión de *aquellos comprobando que, en el mundo entero, so pretexto de expansión o de modernismo, se procede a destrucciones ignorantes y a reconstrucciones irreflexivas e inadecuadas que ocasionan un grave perjuicio a ese patrimonio histórico.*⁵⁹

En este documento se anticipan los problemas que puede ocasionar la globalización con relación a la conservación del patrimonio y a la percepción del mismo. Pues con relación a este último aspecto, en Nairobi se reiteran los principios emanados de los documentos europeos y por tanto se supera en cierto modo la visión eurocentrista que hasta el momento se tenía del mismo.

La diversidad cultural es una realidad con problemas comunes pero en contextos geográficos diferentes con peculiaridades que los hacen excepcionales y para los que la globalización constituye una seria amenaza:

“En una época en que la universalidad de las técnicas de construcción y de las formas arquitectónicas amenaza con provocar una uniformidad de los asentamientos humanos, la salvaguardia de los complejos históricos tradicionales puede contribuir a la profundización de

⁵⁹ Declaración de Nairobi, Introducción.

Se reconoce implícitamente en la declaración, la necesidad no sólo de conservar toda esa variedad de manifestaciones culturales, sino además de hacerlo con autenticidad, término que por sí sólo dará lugar a un nuevo documento en la década de los noventa pero que desde la Carta de Venecia se asociaba a los criterios de conservación y restauración.

*“Los conjuntos históricos y su medio deberían ser protegidos activamente contra toda clase de deterioros, en especial los resultantes de un uso inapropiado, aditamentos parásitos y transformaciones abusivas o desprovistas de sensibilidad que dañan su autenticidad ... Todas las obras de restauración que se emprendan deberían basarse en principios científicos. Asimismo debería prestarse especial atención a la armonía y a la emoción estética resultantes del encadenamiento o de los contrastes de los diferentes elementos que componen los conjuntos y que dan a cada uno de ellos su carácter particular”.*⁶¹

La convención de Granada, 1985.⁶²

En el año ochenta y cinco se celebra la *Convención para la salvaguardia del patrimonio arquitectónico de Europa*⁶³ (Convención de Granada), en la que junto a una nueva definición del patrimonio arquitectónico⁶⁴ se establecen los procedimientos legales de protección, una serie de

⁶⁰ Declaración de Nairobi.

⁶¹ Declaración de Nairobi.

⁶² Aunque desde la declaración de Nairobi hasta la convención de Granada transcurre aproximadamente una década, habría que citar algunas cartas y recomendaciones emitidas en esa franja temporal, como la *Recomendación 880 de 1979 de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa relativa a la conservación del patrimonio arquitectónico europeo*, la *Carta de Florencia o de los Jardines Históricos de 1981* o las *Conclusiones de la Conferencia General de Berlín de 1982*.

⁶³ “Se puede afirmar que las conclusiones de esta Convención resumen la doctrina del Consejo de Europa en esta materia a mediados de los 80”. MARTÍNEZ JUSTICIA, Ma.J.: *Antología de textos sobre restauración*, Jaén 1996, p.36.

⁶⁴ La Convención de Granada recoge la definición de tres tipos de inmuebles: los “monumentos” o “realizaciones especialmente relevantes por su interés histórico, arqueológico, artístico, científico, social o técnico, comprendidas las instalaciones o los elementos decorativos que constituyen parte integrante de estas realizaciones”; los “conjuntos

medidas complementarias y políticas de conservación comunes para los países que ratifiquen el documento. Medidas en la línea de las contempladas diez años atrás en la *Carta europea del*

patrimonio arquitectónico respecto a la “conservación integrada”, de las recogidas en la Ley de Patrimonio Histórico Español de 24 de Junio de 1985 y en consonancia con lo que recogerá un año después la carta de Toledo, aunque España no ratifica la Convención hasta el año 1989.

En el documento se insiste, entre otros aspectos, en el uso y las nuevas funciones de la ciudad histórica en donde debe tener cabida la arquitectura contemporánea.

*“...Art. 11. Cada parte, si bien respetando el carácter arquitectónico e histórico del patrimonio, se compromete a favorecer: la utilización de los bienes protegidos, teniendo en cuenta las necesidades de la vida contemporánea; la adaptación, cuando ello resulte apropiado, de los edificios antiguos a nuevos usos”.*⁶⁵

Según se recoge en el documento, es fundamental seguir acrecentando el patrimonio arquitectónico con aportaciones de nuestra época, comprometiendo a los Estados a *sensibilizar a la opinión pública sobre el valor de la conservación del patrimonio arquitectónico, no sólo como elemento de identidad cultural, sino también como fuente de inspiración y de creatividad para las generaciones presentes y futuras.*⁶⁶

Este es precisamente un período de importante actividad restauradora y rehabilitadora en el patrimonio arquitectónico español, en donde pueden encontrarse intervenciones en las que el diseño de la arquitectura contemporánea comparte protagonismo con edificios históricos

arquitectónicos” o “grupos homogéneos de construcciones urbanas o rurales relevantes por su interés histórico, arqueológico, artístico, científico, social o técnico y suficientemente coherentes como para ser objeto de una delimitación topográfica; los “sitios” u obras combinadas del hombre y de la naturaleza, parcialmente construidas y que constituyan espacios suficientemente característicos y homogéneos como para ser objeto de una delimitación topográfica por su interés histórico, arqueológico, social o técnico”. I Definición del patrimonio arquitectónico.

⁶⁵ Convención de Granada.

⁶⁶ Convención de Granada, Artículo 15, Información y formación.

adaptados a los nuevos usos a los que se alude en el texto de la Convención. Al respecto Martínez

Justicia resume en dos proposiciones las motivaciones de la Convención; en primer lugar considerando que *la conservación tiene una finalidad esencialmente cultural, y en segundo lugar que la conservación integrada constituye un factor de mejora del marco de vida se manifiesta como factor de desarrollo económico.*⁶⁷

La carta de Toledo, 1986⁶⁸

Conocida también como *Carta Internacional para la conservación de las ciudades históricas*, es el resultado de la reunión que el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios organizó en Toledo para celebrar el nombramiento de la ciudad como Bien Cultural Patrimonio de la Humanidad. En ella se asumen los principios restauradores contenidos en la Carta de Venecia y se concede especial importancia a la revitalización de los centros históricos, en donde entre otras cuestiones, debe convivir la nueva arquitectura con la vieja.

No olvidemos que la Carta de Toledo se redacta sólo un año después de la entrada en vigor de la Ley de Patrimonio Histórico Español (16/1985) y poco antes de la adhesión española a la Convención de Granada. Dejando a un lado el ordenamiento jurídico, los dos textos citados acaparan la atención en la segunda mitad de la década de los ochenta con un objetivo a cumplir muy similar: la rehabilitación integrada, donde recuperar la funcionalidad de la ciudad histórica es el objetivo principal, a través no sólo la restauración de edificios antiguos sino de su rehabilitación, siendo necesaria por tanto la convivencia entre nueva y vieja arquitectura.

“...se entiende aquí por conservación de las ciudades históricas las medidas necesarias para su protección y restauración, así como para su desarrollo

⁶⁷ MARTÍNEZ JUSTICIA, Ma.J.: *Antología de textos sobre restauración*, Jaén 1996, p.38.

⁶⁸ Al ser ratificada en 1987 por la Asamblea General que Icomos celebra en Washington se conoce también como Carta de Washington.

coherente y adaptación armónica a la vida contemporánea”.⁶⁹

UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Educación de calidad al alcance de todos

25 Años
1997-2017

“...La introducción de elementos de carácter contemporáneo siempre que no perturben la armonía del conjunto, puede contribuir a su enriquecimiento”.⁷⁰

González-Varas considera respecto a este documento, al igual que otros autores, que *el conjunto de instrucciones redactadas una década antes en Nairobi parecen demostrarse más amplias que las emanadas de este último documentos internacional*.⁷¹

La carta del Restauero, 1987.

Por participar directamente en ella y tratarse de uno de los teóricos cuyo criterio de intervención se ha analizado en el apartado anterior -Paolo Marconi-, nos detenemos en este documento de ámbito italiano que surge para precisar y matizar algunas de las consideraciones recogidas en la carta de 1972. Entre ellas por ejemplo, la referida al papel de los nuevos materiales en la construcción histórica, absolutamente rechazada en pro de los materiales tradicionales.

Es una carta, por tanto, que se mantiene del lado de la conservación, aunque recibió críticas por la forma en que podía realizarse aquella. En su definición del concepto de restauración se intuye esa problemática:

“Restauración: cualquier intervención que, respetando los principios de la conservación y sobre la base de todo tipo de indagaciones cognoscitivas previas, se dirija a restituir al objeto, en los límites de lo posible, una relativa legibilidad y, donde sea necesario, el uso”.⁷²

Al parecer un concepto muy amplio de reintegración figurativa es el generador de la polémica, pues se rechazan las *adiciones de estilo o analógicas, incluso en formas simplificadas*

⁶⁹ Carta internacional para la conservación de las ciudades históricas, Preámbulo.

⁷⁰ Carta de Toledo, Métodos e Instrumentos.

⁷¹ GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, I.: Conservación de bienes culturales. Teoría, historia, principios y normas, *Madrid 1999, p.482.*

⁷² Carta del Restauero 1987.

pero se admiten adiciones de partes accesorias en función estética y reintegraciones de pequeñas partes verificadas históricamente, marcando de modo claro adiciones y reintegraciones, aunque sin excederse en la señalización de las mismas, a fin de no alterar la armonía del contexto.

El texto es especialmente minucioso con las características que deben reunir las intervenciones arquitectónicas y constituye hoy el manual de restauración para los defensores de una de las tendencias conservadoras que conviven en el territorio italiano y con repercusiones en el ámbito europeo.

La Carta de Nara, 1994

El texto de Nara es el resultado de una reunión de Icomos en torno a los problemas de la autenticidad de los bienes culturales. Cuestión que con anterioridad había sido abordada en otras reuniones y que en esta ocasión lo será de forma específica, si bien analizada junto al concepto de diversidad.

“...la diversidad de las culturas y del patrimonio en nuestro mundo es una fuente irremplazable de riqueza espiritual e intelectual para toda la humanidad. La protección y aumento de la diversidad cultural en nuestro mundo requiere ser promovida activamente como un aspecto esencial del desarrollo humano”.⁷³

Según el texto de Nara, puesto que es evidente la existencia de una diversidad de culturas con manifestaciones culturales diferentes pero igualmente representativas de una civilización y dignas de conservar, es lógico pensar que los criterios de actuación sobre esos bienes y los valores a resaltar en ellos difieran de unos grupos a otros. En esa variabilidad bien argumentada habría que explicar el término autenticidad, como un concepto sujeto a distintos significados según qué grupo y bienes culturales.

⁷³ Carta de Nara.

Si en documentos internacionales y europeos la autenticidad siempre estuvo asociada a la verdad de la materia⁷⁴, reflejando así la concepción que del término se tenía en la Europa Occidental fundamentalmente, dicha asociación puede no darse en esos mismos términos en el resto del planeta, encontrándonos con que la autenticidad pueda tener otra significación más abstracta, espiritual, funcional, técnica, sentimental.

La nueva carta de Atenas, 1998.

El papel que desempeña la sociedad en todo este ámbito se aborda parcialmente en la Nueva Carta de Atenas⁷⁵. Sin embargo no es éste un documento que analice las relaciones entre el urbanismo y la arquitectura histórica. Se trata más bien de un texto que anticipa los problemas y presiones que tendrán las ciudades del siglo XXI ante el crecimiento demográfico, arquitectónico y la diversidad cultural de las poblaciones que en ellas se asienten. Apenas hay referencias al patrimonio histórico y su inserción en esas nuevas ciudades de las que trata.

*“Se ha preparado una nueva Carta más adecuada a las décadas venideras, que tiene en cuenta en primer lugar al ciudadano a la hora de tomar decisiones organizativas. El concepto principal que se desarrolla en ella es que la evolución de las ciudades debe ser el resultado de la combinación de las distintas fuerzas sociales y de las acciones de los principales representantes de la vida cívica”*⁷⁶

⁷⁴ La Carta de Venecia alude al criterio de autenticidad de la obra en conexión con la originalidad de su fábrica; igualmente sucede con las declaraciones Patrimonio de la Humanidad instituidas en la Convención de 1972; o en la Declaración de Dresde en 1982, donde por el contrario se plantea la idea de la autenticidad en el contexto de reconstrucción de la ciudad, por considerar que la dimensión más importante de la misma no es la materialidad de sus fábricas históricas en ruinas sino su condición espiritual y funcional.

⁷⁵ La Nueva Carta de Atenas fue redactada entre 1995 y 1998 por el Consejo Europeo de Urbanistas integrado por asociaciones e institutos de urbanistas de once países de la Unión Europea (Bélgica, Dinamarca, Alemania, Grecia, Francia, Irlanda, Italia, Países Bajos, España, Portugal y Reino Unido).

⁷⁶ Nueva Carta de Atenas, Introducción.

El punto de atención del nuevo documento lo constituye el urbanismo y la labor del urbanista para solucionar los problemas que la ciudad presenta de *competencia económica y empleo, de cohesión económica y social, de transporte y de calidad de vida.*⁷⁷ La ciudad ha crecido a un ritmo vertiginoso y tiene una diversidad cultural tal que debe perseguir la calidad de vida para evitar la ruptura y los choques sociales de los distintos tipos que la integran.

Es un documento interesante desde la perspectiva del planeamiento y gestión urbana de cara a un futuro, aunque adolece de referencias a la trama urbana y arquitectura heredadas para el cumplimiento de los objetivos que propone⁷⁸. A pesar de lo cual, éstas cuando las hay, se enmarcan en la línea conservadora que concibe la autenticidad como premisa básica en las políticas de intervención, reflejo de la identidad de un pueblo.

La carta de Cracovia, 2000.

*“La conservación debe ser el primer objetivo de todos los agentes implicados en el patrimonio y la restauración no es excluyente ni contraria de aquella, sino el recurso inevitable cuando lo demanda el deterioro o el preciso y pertinente nuevo uso de la arquitectura para garantizar su perennidad”.*⁷⁹

Uno de los puntos más controvertidos en el ámbito de la restauración de edificios históricos siempre ha sido el del uso y función de la arquitectura, dado que en base a aquella la intervención

⁷⁷ Nueva Carta de Atenas.

⁷⁸ Entre las escasas referencias al patrimonio cultural cabe citar la siguiente: “El planeamiento debe enfocarse de tal modo que salvaguarde los elementos tradicionales y la identidad del entorno urbano, incluidos los edificios, los barrios históricos, los espacios abiertos y las zonas verdes... En el futuro, el planeamiento urbanístico debe reforzar y desarrollar las tradiciones constructivas que imprimen a cada ciudad o región un carácter especial. La arquitectura y planificación de las obras deben tener muy en cuenta la ciudad en su conjunto y sus alrededores. Las soluciones de diseño deben estar fundadas en valoraciones de tipo cultural, visual, funcional e histórico de la zona y en función de sus características particulares”. Continuidad del Carácter de las Ciudades, 3.4.

⁷⁹ RIVERA BLANCO, J.: *Conferencia internacional de conservación del patrimonio Cracovia 2000*, pag. 136.

se planteaba bajo presupuestos teóricos distintos: conservadores o rompedores con lo preexistente, según la propia concepción de la arquitectura y la evolución de la disciplina restauradora.



Pero hoy por hoy todo el mundo debe asumir que a la arquitectura histórica hay que darle una utilidad, un destino, preferiblemente idóneo y no en oposición al propio contenedor de la función. Quizá en eso radique en muchas ocasiones el éxito de una intervención: más en el estudio de un futuro uso que en la adopción de los criterios más respetuosos del momento para con el edificio.

La última de las cartas emanadas al respecto, la Carta de Cracovia, establece que si la arquitectura es heredada, histórica, en las tareas de conservación va implícita la restauración, pero ésta ha de procurarse cuidadosa, de su tiempo y en cuanto a diseño, muy respetuosa con las preexistencias⁸⁰. Debe tener también muy presente el concepto de autenticidad, como garante de un patrimonio arquitectónico con unos valores únicos de su tiempo que así deben permanecer para la posteridad. Autenticidad ya defendida en la carta de Venecia de los años sesenta pero infravalorada o tergiversada en la práctica restauradora posterior, obligando a tratarla en su individualidad en los años noventa y a incidir de nuevo sobre su importancia en la de Cracovia.

La autenticidad del monumento ha sido y es uno de los valores a preservar más descuidado frente a tantas intervenciones restauradoras encaminadas a dar legibilidad al monumento.

En el concepto de autenticidad incide especialmente la carta de Cracovia del 2000 después de que éste hubiera sido anticipado y estudiado en la carta de Nara de 1994. En dicha carta aparece estrechamente ligado al concepto de identidad y de conservación, dado que los valores a preservar

⁸⁰ “Cada edificio, cada lugar, cada conjunto urbano declarado es un unicum irreplicable que representa a los autores que los crearon, el contexto de la época y el periplo existencial del sujeto hasta que ha llegado a nuestras manos. Conservar su autenticidad es fundamental y para ello la ciencia y la técnica ofrecen hoy toda clase de posibilidades. Cuando éstas son rebasadas no cabe más remedio que adoptar la más prudente de las metodologías de la restauración para intentar la perdurabilidad del bien declarado”. RIVERA BLANCO, J.: Conferencia internacional... pag.136.

en un monumento, partiendo de la base de que son auténticos, son aquellos con los que la comunidad se identifica y está dispuesta a su conservación.



“c. Autenticidad. Significa la suma de características sustanciales, históricamente determinadas: del original hasta el estado actual, como resultado de las varias transformaciones que han ocurrido en el tiempo.

d. Identidad. Se entiende como la referencia común de valores presentes generados en la esfera de una comunidad y los valores pasados identificados en la autenticidad del monumento.

e. Conservación. Conservación es el conjunto de actitudes de una comunidad dirigidas a hacer que el patrimonio y sus monumentos perduren. La conservación es llevada a cabo con respecto al significado de la identidad del monumento y de sus valores asociados”⁸¹

La memoria, la identidad, los valores y la diversidad culturales son factores reiterados en la Carta de Cracovia que admite, con relación al patrimonio edificado - monumentos y ciudades históricas- la construcción de obra nueva en las tareas de conservación. Unas tareas de conservación entendidas como sinónimas a las de reparación, mantenimiento y reconstrucción, y opuestas a la reconstrucción de partes enteras del edificio en su estilo original, exceptuando sólo la de partes limitadas y bien documentadas dentro de esa excepcionalidad. Quizá porque junto a los nuevos elementos añadidos a la obra figuran parte de nuestros valores actuales e identitarios así como los avances tecnológicos del progreso. De hecho se admite su uso bajo un estricto control y vigilancia, exigiendo su condición de reversibles en caso de necesidad [Figura 1].

⁸¹ Carta de Cracovia. Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido.



Figura 1. Reconstrucción de la puerta medieval de acceso a la ciudadela de Olivenza en la actualidad.

Estos aspectos llevados al extremo, en la práctica son los más rompedores en el campo de la restauración arquitectónica, que no obstante la Carta de Cracovia relega, abogando por la conservación de la función original del edificio y del mantenimiento de las técnicas tradicionales con las que se levantó. El edificio marca las pautas a seguir para que quienes intervengan continúen tras una elección crítica y basada en la necesidad real.⁸²

En un proceso en constante evolución, como debe entenderse la restauración monumental, es fundamental esta premisa, debatida y reiterada en foros y reuniones especializadas tras los resultados obtenidos en muchos casos. El límite al nuevo diseño o la necesidad de equilibrarlo con

⁸² “...los instrumentos y métodos desarrollados para la preservación correcta deben ser adecuados a la situación cambiante actual, que es sujeto de un proceso de evolución continua. El contexto particular de elección de estos valores requiere la preparación de un proyecto de conservación a través de una serie de decisiones de elección crítica.” Preámbulo. “La intervención elegida debe respetar la función original y asegurar la compatibilidad con los materiales y las estructuras existentes, así como con los valores arquitectónicos. Cualquier material y tecnología nuevos deben ser probados rigurosamente, comparados y adecuados a la necesidad real de la conservación”. Diferentes clases de patrimonio edificado.

lo ya existente es un tema muy polémico que sigue generando un estado de opinión en la sociedad sobre la que recae directamente el uso y disfrute del mismo, de animadversión y rechazo hacia la arquitectura actual.



“...los instrumentos y métodos desarrollados para la preservación correcta deben ser adecuados a la situación cambiante actual, que es sujeto de un proceso de evolución continua. El contexto particular de elección de estos valores requiere la preparación de un proyecto de conservación a través de una serie de decisiones de elección crítica.” Preámbulo. “La intervención elegida debe respetar la función original y asegurar la compatibilidad con los materiales y las estructuras existentes, así como con los valores arquitectónicos. Cualquier material y tecnología nuevos deben ser probados rigurosamente, comparados y adecuados a la necesidad real de la conservación”. Diferentes clases de patrimonio edificado.

Con la Carta de Cracovia cerramos el apartado dedicado a las recomendaciones en torno a la restauración monumental, habiendo dejado al margen un elenco importante de documentos relativos a la situación del patrimonio cultural en Latinoamérica y que se publicaron fundamentalmente a partir de la década de los sesenta. Algunos de ellos de contenido similar a los de repercusión europea, si bien ligados a la realidad urbana iberoamericana; otros, muy significativos de los problemas específicos a los que aquellos centros históricos se enfrentan.⁸³

Se ha intentado ofrecer una visión global de la evolución que experimentan estas cartas y recomendaciones en cuanto a su objeto de atención. Y así, si las de Atenas y Venecia se centraron fundamentalmente en el monumento aislado, entendiendo esta apreciación con matices, a partir de los setenta será el conjunto histórico el que comience a ser valorado en toda su dimensión y

⁸³ Carta de Quito de 1967, Resolución de Santo Domingo de 1974, Conclusiones del Coloquio de Quito de 1977, Carta de Veracruz de 1992, Declaración de Oaxaca de 1993, Declaración de San Antonio de 1996.

problemática. Todos los esfuerzos se orientarán a la revitalización y re funcionalización del centro histórico, en donde se hacía necesario contar con la arquitectura del momento, la contemporánea.

Luego, de nuevo el monumento, aunque no lo había perdido, recobraba si cabe aún más interés, al tener que conciliar en sí mismo los valores histórico artísticos con los funcionales y actuales, además de cuidar sus relaciones no sólo con su entorno inmediato sino con el de una entidad urbana mayor como era la del centro histórico en el que se insertaba. Entonces se planteaba de nuevo la disyuntiva entre la conservación-restauración y la restauración- rehabilitación, generándose una disparidad de posibilidades que no hacían sino animar un debate que en la actualidad se mantiene.

La plasmación y el reflejo de todas estas posibilidades contenidas en las cartas sobre restauración en el ámbito y contexto de una región como la extremeña intentarán apreciarse en el tercer bloque, práctico, de este estudio.

están reguladas por una serie de Leyes, normas y reglamentos, que protegen la intervención, de los planes de desarrollo urbano y económico de las ciudades. Dadas las condiciones críticas de nuestras poblaciones, la reactivación de las funciones económicas y sociales son prioritarias.

La Política Social del actual Gobierno del Estado, está orientada hacia la procuración del bienestar colectivo a partir de la atención a centros de población, que aún no han sido objeto de provisiones en materia de ordenamiento urbano, rescate y preservación. Más aún, dentro de la planeación de esta línea de acción, se establece como prioritario el estudio diagnóstico de los aspectos urbanísticos y socioeconómicos como determinantes para la provisión de escenarios pertinentes para el impulso de actividades que reactiven el empleo e ingreso de la población dentro de un marco de sustentabilidad.

La urgente necesidad de vincular el desarrollo económico y urbano bajo una perspectiva de integralidad, que preserve y conserve el patrimonio cultural e histórico, se manifiesta en sus planteamientos: “Impulsar proyectos de desarrollo urbano que apoyen la generación de oportunidades de inversión y de empleo y apoyen el crecimiento ordenado de las ciudades, así como el establecimiento de estrategias de desarrollo económico urbano que faciliten la explotación de las ventajas comparativas y la reactivación económica de cada ciudad y región, bajo la observancia de principios de equidad y sustentabilidad. Para esta investigación se tomara como referencia algunos aspectos legales en el ámbito nacional como internacional como:

Art. 1 ley 1185 de 2008

“El patrimonio cultural de la nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión

de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creóles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje

cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.” (Artículo 1º, que modifica el artículo 4º de la ley 397 de 1997).

Art. 63 C.P.

Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables. (Sentencia C-366 DEL 29 DE MARZO DE 2000)

Art. 7o.

El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

Art. 8o.

Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Art. 70.

El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado

reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Art. 71.

La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

Art. 72.

Por mandato constitucional el Patrimonio Cultural de la Nación se halla bajo el amparo del Estado.

Art. 88.

La Ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e interés colectivos, relacionados con el PATRIMONIO, el espacio, la seguridad y la salubridad pública, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se define en ella.

Para la elaboración del presente trabajo de investigación se procederá a desarrollar una investigación histórica, partiendo de técnicas de investigación de recolección de información, ya sea documentales y/o documentos bibliográficos, que permitan el conocimiento de la historia del Ferrocarril de Cúcuta, de manera sistemática, controlada y objetiva. Se desarrollará con las siguientes actividades.

Actividades Primarias

Búsqueda de información de tipo histórica sobre el Ferrocarril de Cúcuta (fotografías, planos, mapas, narraciones, y demás información que nos pueda servir para la investigación).

Actividades secundarias

Son las que se realizan directamente en el monumento y su entorno, para establecer el estado actual del monumento, a través del siguiente procedimiento:

- ✓ Registro Fotográfico: Este pretende evaluar y establecer con claridad, una ficha del monumento.
- ✓ Levantamiento Arquitectónico: Realizar la planimetría de las estaciones (plantas cortes, fachadas y detalles).

Actividades terciarias

Es la que se realiza con toda la información obtenida sobre la investigación. Se trata de reunirla en un solo documento, en una monografía que contenga todos los apartes de la investigación y en la que hallen toda la información encontrada y aportada por nuestra investigación.

Título del documento

Documentación histórica y arquitectónica de la estación sur del ferrocarril de san José de Cúcuta.

Capítulo 1: El ferrocarril de Cúcuta

Reseña histórica por Olga Lucía Pradilla Landazábal “El ferrocarril de Cúcuta 1876- 1960: expresión de unos cambios regionales”

Historia del Ferrocarril de Cúcuta.

Antes de que se creara del Departamento de Santander en 1886, Colombia se encontraba organizada bajo el sistema político del federalismo. La topografía misma de la zona fungía como límite natural que dividía la geografía en regiones que funcionaban de manera autónoma. Fue bajo el Estado Soberano de Santander que Cúcuta conoció el ferrocarril y que la región se desarrolló a través de un proceso agroexportador hacia Europa.

El libre cambio económico representado por el conocido *laissez-faire*, tuvo en principio un impacto positivo para el país, ya que los intereses económicos de la región apuntaban a un mercado “hacia afuera” que a su vez impulsaba una clase burguesa trabajadora que fue creciendo gracias al auge del mercado internacional, sin dejar de considerar que la aislada posición geográfica de la región del resto del país, favorecía su independencia. Santander desde 1850 hasta 1885 vivió la era liberal, representada por una hegemonía de grupos agroexportadores que poco se inmutaban ante los conflictos bélicos internos, al encontrarse casi incomunicados con el resto del país, entendido este último como estado soberano.

Durante la guerra civil de 1885 en la que se enfrentaron los bandos de los radicales contra Rafael Núñez, Presidente de Los Estados Unidos de Colombia y líder del movimiento de la



Regeneración, que apoyaba la reforma constitucional de 1863, decidió enviar desde Bogotá una “comisión de paz” integrada por Felipe Zapata y por Narciso González hacia la Provincia de Santander cuyo presidente era el General Solón Wilches. Los radicales liberales se rindieron, el general fue relevado de su cargo y finalmente remplazado por Narciso González.

Fue en ese contexto en el que los radicales liberales partidarios de las libertades extremas tan características del período, dieron paso a la época más liberal que ha tenido la Historia de Colombia. Sin embargo este período finalizó por el desequilibrio generado a causa del mal manejo y abuso de las libertades concedidas y a causa del federalismo mismo, que había desestabilizado la noción de unidad nacional.

La economía también se había visto afectada, ya que en 1880 las exportaciones de tabaco habían decaído y el precio internacional del café también se había visto afectado. Las 73 medidas intervencionistas adoptadas por Rafael Núñez ante el desastre económico por el cual atravesaba la desmembrada nación, llevaron a la convocación de la Asamblea constituyente que dio origen a la Constitución de 1886, caracterizada por una política económica proteccionista que daba al traste con el laissez faire tan característico del modelo liberal.

En 1886 Santander se constituye como un Departamento; desde entonces sigue manifestando su preferencia liberal, a pesar del cambio de gobierno, gobernantes, políticos y empresarios o de la clase burguesa, quienes siguieron pensando en la idea de abrir vías que los condujeran hacia el progreso, sin abandonar nunca la idea del ferrocarril íntimamente ligada al desarrollo del sector agro productor.

La historia del ferrocarril de Cúcuta, está vinculada directamente con el desarrollo de la producción de café, ya que era necesario encontrar la manera más eficiente de llevar con rapidez las grandes cantidades del grano que llegaban a Cúcuta, principal centro de acopio de la región. De no haber contado con el ferrocarril, la economía regional de Santander podría haberse ahogado, pero el sistema de transporte le dio un respiro al comercio, ya que las mulas que eran antes de la llegada del ferrocarril el medio de transporte utilizado para llevar la carga desde Cúcuta a Puerto Villamizar, no eran suficientes para cubrir con la industria cafetera que estaba en plena expansión. Con el ferrocarril el estímulo económico de la región aumentó, ya que brindaba a los productores tranquilidad para ampliar la superficie cultivada.

La introducción del ferrocarril cambió la geografía de las zonas aledañas por donde pasaba el tren. La adjudicación de las tierras baldías para los trabajadores aumentaba la explotación de productos agrícolas en general, así que podemos analizar este fenómeno desde ambas posturas del progreso, ya que por una parte era posible transportar productos y comunicar regiones, y por otra, se empezó a poblar y a cultivar gran cantidad de terrenos que estaban salvajemente en su estado natural y que a partir de la repartición de las zonas que económicamente no producían nada, se tornaron productivas.

De acuerdo con Jaime Pérez López, sin duda el ferrocarril transformó el espacio, sentando a su vez las bases de una verdadera reforma agraria. El estado de Santander hacía grandes aportes de tierras baldías (alrededor de un 33%) destinadas a la adjudicación a colonos, obreros y demás trabajadores al servicio del ferrocarril en toda la zona, generando a su vez un gran impacto positivo en los beneficios agropecuarios de la región. Toda la producción agrícola que llegaba a Cúcuta por tren, venía de esta experiencia agraria que amplió sus fronteras desde las márgenes

La apertura de vías que promoviera el tránsito hacia el vecino país de Venezuela era una inminente necesidad, ya que las que había se encontraban en muy malas condiciones y aun habiendo la posibilidad de realizar nuevos trazos más sencillos para el transporte de mercancías, los existentes correspondían a pasos poco recomendables.

La idea de abrir un camino que comunicara San José de Cúcuta con el puerto de San Buenaventura (también denominado Puerto Villamizar) se puso de manifiesto con la Comisión Corográfica en 1851, cuando los expedicionarios bajo la dirección del geógrafo italiano Agustín Codazzi recorrieron la región de Santander a la que describieron como “un vecindario de extranjeros laboriosos”. El reconocimiento geográfico de los expertos que estaban recorriendo la zona, los impresionó al toparse con la idea de que los planes de abrir un camino que comunicara los vecinos países se realizaría por una ruta inconveniente y complicada, razón por la cual el italiano se atrevió a proponer otra ruta en mejores condiciones topográficas para dicho paso, y que les sería más fructífera a ambas naciones en el sentido comercial.⁸⁵

El objetivo de la comisión corográfica era realizar los levantamientos geográficos, teniendo en cuenta las vías de comunicación. En Santander se mantenían relaciones políticas y económicas con Venezuela por medio del eje comercial del río Zulia, por donde pasaban las mercancías hacia Maracaibo y donde convergía el comercio local de importación y exportación. Codazzi exploró una ruta ventajosa entre San José y el Puerto de los Cachos siguiendo la dirección de las montañas

⁸⁴ Pérez López, Jaime. *Colombia, Venezuela, economía, política, sociedad en los siglos XIX y XX*. Cucuta. Ed. La opinión, 2003. Pág 194.

⁸⁵ Sánchez Cabra, Efraín. *Gobierno y geografía: Agustín Codazzi y la ciencia en la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1998. Pág 285

de Limoncito y Tasajera, ya que la otra ruta que estaba en proyecto contaba con un trayecto más accidentado y menos favorable para el transporte de mercancías. Finalmente el geógrafo propuso

abrir un camino por un territorio libre de inundaciones, más seguro y que traería mayores prerrogativas comerciales desde Cúcuta hasta San Buenaventura.⁸⁶

En este orden de ideas, el investigador Augusto Olarte reitera en su obra la necesidad e importancia de la apertura de dicha ruta en los siguientes términos:

*(...) la pretensión de construir otro ferrocarril que partiera de Cúcuta y terminara en Santander, como una muestra más del anhelo liberal de integrar las regiones mediante las vías de comunicación. Recordemos que el ferrocarril de Cúcuta guardaba cierta analogía con el de Puerto Wilches a Bucaramanga, pues, en 1808 se presentó la primera propuesta para construir un camino carretero desde San José de Cúcuta hasta el puerto de Los Cachos, idea retomada en 1851 por Agustín Codazzi quien demostró una mejor viabilidad, pero, hasta el puerto de San Buenaventura”.*⁸⁷

Del ferrocarril de Cúcuta, podemos distinguir tres rutas diferentes que funcionaron enlazando la ciudad con otros núcleos. Cabe mencionar que hubo una cuarta línea en proyecto que pretendía cubrir la línea Cúcuta- Tamalameque; sin embargo, los efectos colaterales de la Primera Guerra Mundial se hicieron sentir en el país, y ante la imposibilidad de conseguir el capital inversor requerido para la realización de la ambiciosa obra, esta ruta quedó en el olvido. Los trayectos que cubría el ferrocarril de Cúcuta fueron los siguientes:

⁸⁶ Sánchez Cabra, Efraín. *Gobierno y geografía: Agustín Codazzi y la ciencia en la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1998. Pp 285-286

⁸⁷ Olarte Carreño, Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga 1870-1941. Síntesis de una obra discontinua y costosa*. Ed. Proyecto cultural de sistemas y computadores. Bucaramanga, 2006. Pág 15.

El primero denominado la Línea Norte, partía desde la estación Cúcuta hasta la estación de Puerto Santander con una longitud de 60 km. Esta línea se conectaba con el ferrocarril venezolano del Táchira y llegaba hasta el punto denominado La Grita- Encontrados, con un recorrido total de 160 km. Estuvo en funcionamiento desde 1888 hasta 1960.

La segunda línea llamada Línea de la Frontera partía desde la Estación Cúcuta hasta la estación de Villa del Rosario en la frontera con Venezuela. Su recorrido era de 16 km. y se mantuvo activa desde 1893 hasta 1933.

La tercera ruta denominada Línea del Sur funcionó desde 1924 hasta 1936. Partía desde la estación de Cúcuta hasta la estación de Tesuca (El Diamante), con una longitud de 43 km.⁸⁸

El ferrocarril del Norte

El ingeniero Juan Nepomuceno González Vásquez, cofundador de la Sociedad colombiana de Ingenieros fue quien llevó a cabo este proyecto, cuyos estipendios fueron establecidos en acciones de la compañía¹²⁴. Además del ingeniero González, entre los aportantes de la obra, también figuran el municipio de Cúcuta con 6.000 acciones, Leoan and Company de Londres con 1.227 acciones, The River Plate Trust, Librada Jaimes y Rudesindo Soto con 1.020 acciones.

El contrato para la construcción de este trayecto se firmó en 1879 y el primer tramo se entregó en 1881 bajo las órdenes del ingeniero y director de la obra Juan González Vásquez; sólo dos años después de haber emprendido la construcción. A partir de esta entrega, se iban inaugurando más trayectos, hasta finalmente concluir la obra en 1888.

⁸⁸ 123 Ángel, Rafael Eduardo. “*Historia de Cúcuta*”. Ed. Casa del duende. Cúcuta 1990. Pág 91.

Un distinguido viajero de san Gil don Rito Antonio Martínez en 1881 comentaba sus impresiones acerca del ferrocarril con estas palabras: “En diez meses han viajado por el ferrocarril

110.000 cargas en ida y retorno; y como se paga a centavo por kilogramo, el rendimiento no será pequeño, bastante para que la Compañía pague sus empleados, atienda a la carretera y adelante la obra...”⁸⁹

A pesar de la relativa rapidez con que la compañía del “Camino de San Buenaventura” llevó a cabo la ejecución de las obras, estas se vieron afectadas por retrasos a causa de la guerra civil de 1885, época por la cual el gobierno expropió temporalmente la empresa hasta 1886, año en que se firmó nuevamente un contrato por la escritura No 118 del 2 de julio de 1885 de la Notaría del circuito del Socorro. En este contrato se ampliaban los términos y se establecía una prórroga para ejecutar la tercera y última parte del ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar. El aplazamiento concedido a la Compañía del camino a San Buenaventura dejaba como plazo último, junio de 1888 mes en el que debía ser entregada la tercera parte de este trayecto finalizado.⁹⁰

La Línea del norte fue construida a través de una empresa 100% nacional (por primera vez en Colombia). Los tramos del ferrocarril se entregaron conforme al contrato firmado entre el secretario General del Estado Dr. Torcuato Carreño y don Ramón María Paz, representante legal de la compañía empresaria del Camino carretero de San Buenaventura a Puerto Villamizar. Los dos funcionarios formalizaron la escritura No. 16 en la notaría del Socorro, para construir un ferrocarril desde San José de Cúcuta hasta el río Zulia, autorizado por la ley 51 del 4 de noviembre

⁸⁹ Febres-Cordero, Luis. Del antiguo Cúcuta. Datos y apuntes para su historia. Ed. Banco Popular. Bogotá 1975. Pág 500

⁹⁰ Gómez Rodríguez, Ramiro. Socorro, cuna de libertad colombiana: 1540-1819. Bucaramanga, 1968. Pág 214

de 1.878, comprometiéndose dicha compañía a entregar 18 kilómetros en 1.880 y los 18 restantes en 1.881.⁹¹

La rapidez de la compañía en ejecutar la obra fue determinante, si se tiene en cuenta que el país estaba acostumbrado a que las obras de implementación del modelo ferrocarrilero tardaran años y los contratistas no cumplieran con los términos pactados. Esta vez no fue así. En el contrato de esta ruta, se estipulaba que los rieles debían partir desde el Puerto de San Buenaventura (o Puerto Villamizar) hasta Cúcuta con un plazo de entrega máximo en el año de 1880 con un primer tramo de 18 km (Puerto Villamizar- Altoviento). El segundo tramo de la línea fue entregado un año después (Altoviento- Aguablanca) y el tercer trayecto se entregó en 1882 (Aguablanca- Cúcuta). El trayecto Puerto Villamizar- Cúcuta costó \$ 1. 726. 661 y fue inaugurado el 30 de junio de 1.888 con la locomotora de nombre Cúcuta en honor a la ciudad.⁹²

El cuadro a continuación indica las estaciones por donde pasaba la línea que al morir, enlazaba su ruta con el río Zulia, que a su vez empalmaba con otra línea férrea que transportaba la mercancía hasta Maracaibo; la proximidad de las estaciones se debe a que el ferrocarril estaba en función del transporte del café y las estaciones eran centros de acopio del grano.

Esta línea contaba con las siguientes estaciones:

Cúcuta.....	0
Salado.....	5
Patillales.....	13
Guayabal.....	15
Aguablanca.....	20
Oripaya.....	23
Arenosa.....	26
El Edén.....	30
Altoviento.....	37
Tarra.....	43
Aguaclara.....	45
Javilla.....	48

⁹¹ Gómez Rodríguez, Ramiro. Socorro, cuna de libertad colombiana: 1540-1819. Bucaramanga, 1968. Pág 211.

⁹² Ángel, Rafael Eduardo. "Historia de Cúcuta". Ed. Casa del duende. Cúcuta 1990. Pág 90.

En el punto de encuentro de ambos ferrocarriles, el colombiano y el venezolano, específicamente en la estación de Puerto Santander, las dos líneas se conectarían bajo los acuerdos y pactos entre las compañías constructoras para enlazar las rutas y realizar un solo tráfico directo de carga hasta el río Zulia, donde una línea de vapores lo conduciría hasta el Golfo de Maracaibo.⁹⁴ Años más tarde, en 1926 con el consenso de los Gobiernos de Colombia y Venezuela, mediante la construcción de un puente se unieron estos países. Ese paso denominado “Puente Unión” que atravesaba el río La Grita, fue construido por un cucuteño llamado Emilio Gaitán Marín. Venezuela por su parte realizó un tramo de ferrocarril desde Puente Unión hasta Encontrados. A la inauguración de esta obra de importancia histórica, fueron invitados los mandatarios de Colombia y de Venezuela, sin embargo ninguno de estos dos representantes acudió a la gran cita.⁹⁵

El ferrocarril de la Frontera

La segunda línea del ferrocarril de Cúcuta o ferrocarril de la frontera buscaba con su recorrido comunicar la capital Bogotá, con el río Magdalena. A lo largo de esta ruta se construirían puertos y conexiones del camino de hierro con otros núcleos urbanos, hasta llegar a la región santandereana, que como anteriormente fue señalado, empataría más adelante con el río Zulia y

⁹³ Ortega, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pp 96-97

⁹⁴ Ortega, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pp 96-97.

⁹⁵ Colmenares Ossa, José Eustorgio. Monografía ilustrada de San José de Cúcuta. Ed. Periódico La Opinión. Cúcuta, 2002. Pág 78.

El Ferrocarril de la frontera se llevó a cabo de acuerdo al contrato que establecía las condiciones y los términos en que debían realizarse las obras. Este acuerdo se celebró en abril de 1893 por parte de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta y del Departamento de Santander y posteriormente fue aprobado por el presidente de la República, Don Miguel Antonio Caro. El gobierno hizo la generosa concesión a los contratistas de otorgar 200 hectáreas de tierra baldía, por cada kilómetro de ferrocarril que se construyera, además de una subvención de \$4.000 por cada kilómetro construido.⁹⁶ El ferrocarril de la frontera, cubriría un recorrido desde la ciudad de Cúcuta hasta la orilla del río Táchira en los límites con el vecino país, con una longitud de 16 kilómetros. En 1893 finalmente esta ruta fue inaugurada.

Esta línea de la frontera fue gestionada por el Gobierno de Colombia para que conjuntamente con la vecina nación de Venezuela estudiara el trazado en modo tal que dicha línea fuera beneficiosa y representara utilidad para ambos países conmemorando así lo que fueron en un pasado no muy lejano, una unidad. Los gobiernos comprometidos acordaron construir un puente sobre el río Táchira, que comunicara las poblaciones limítrofes del municipio de El Rosario de Cúcuta con el municipio venezolano de San Antonio. El puente contaría con un servicio de carretera entre los dos países, no de ferrocarril. Este paso beneficioso para ambas naciones debía ser costado por partes iguales y no debía cobrar impuestos sobre ningún tipo de mercancías o de

⁹⁶ Ángel, Rafael Eduardo. Historia de Cúcuta. Ed. La casa del duende. Cúcuta 1990. Pág 90. 132 Ortega, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país 1920-1930. Biblioteca de historia nacional. Vol XLVII. Imprenta nacional. Bogotá, 1932. Pág 99.aa

personas. Este puente denominado “Puente Simón Bolívar” fue inaugurado en 1927 y prestó servicio hasta 1962, momento en el cual fue sustituido por otro en mejores condiciones.⁹⁷

El ferrocarril de la Frontera funcionaría desde 1893 hasta 1933 y contaría con las siguientes estaciones:

Estación Cúcuta:

Rosetal.....	1.7 kilómetros
San Luis.....	5 kilómetros
Escobal.....	7 kilómetros
Boconó.....	8 kilómetros
Lomitas.....	9 kilómetros
Villa del Rosario.....	12 kilómetros
Frontera.....	16 kilómetros ⁹⁸

El ferrocarril del Sur

“En cumplimiento del acuerdo 14o. 3 de 1920 de la Junta general de Accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, se inician los estudios de la ferrovía Cúcuta – la Don Juana.

Enero de 1921: el presidente de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, Favio González Tavera, presenta a la Asamblea de Accionistas un informe privado, sobre estudios que hoy llamaríamos da factibilidad del ferrocarril Cúcuta-La Don Juana.

Agosto 4 de 1921: Mediante escritura pública No. 657 de Cúcuta, se firmó el contrato entre el Gobernador doctor Fructuoso Calderón V. y al Presidente da la Compañía del Ferrocarril da Cúcuta doctor Fabio González Tabera, según el cual al Departamento .concedía permiso para construir 20 kms mínimos da via férrea, entre el Puente San Rafael y la Don Juana, como

⁹⁷ Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. Ferrocarril de Cúcuta. Bogotá, 1977. Pág 48.

⁹⁸ García Herreros, Antonio. Monografía de Cúcuta 250 años. Cúcuta 1983. Pág 92

contraprestación a su inversión, se la daba la explotación indefinida; con una cláusula, según la cual se establece, que si a los 25 años de estar explotando el ferrocarril, al Departamento o la

Nación quisieran comprarlo, la Compañía estaría obligada a vender, previo avalúo da tras pantos; uno por al Gobierno, otro por la Compañía y el tercero de común acuerdo.

El Departamento págara a la Compañía \$4.000 por cada kilómetro de acuerdo a las ordenanzas No. 47 da 1919 y No. 28 da 1920.

Los trabajos avanzaban a buen ritmo, había en este lapso amas del personal administrativo 250 trabajadores.

El 5 de noviembre da 1922 se dieron al servicio los primaros 5 kilómetros Puente San Rafael-El Pórtico, estableciendo al tranvía el 11 de febrero da 1923. Avanzan los trabajos en tal forma, que para el 1 de abril, se había llegado al kilómetro 6.

El 10 de junio de 1923, hacían su ambo a Cuenta las locomotoras "Chinácota" y "Pamplona" y con ellas se aumenta ha capacidad de transporta de carga y pasajeros.

Es domingo 9 de septiembre, los trenes corren hasta Moros, los cucuteños en trenes libres, se volcaron a refrescarse en las aguas del Pamplonita.

El 6 de abril de 1924 se inauguró baste el kilómetro 21 estación "La Regadera" punto hasta donde la Compañía estaba obligada a construir según contrato.

La ley 38 del 19 de noviembre de 1924, ordenó a la Nación la construcción del Ferrocarril del Sur o de Pamplona., a partir de la estación "La Regadera" el presidente Ospina vetó la ley a instancias de su Ministro de Obras Públicas, Aquilino Villegas; hay movimientos en Pamplona, encabezados por Victor Julio Cote Bautista y José del Carmen Daza, en Cuenta se apersonan los voceros de ambos partidos, en mensaje dirigido al Ministro de Comunicaciones Manuel María Valdivieso; en Bogotá empezó a actuar el comité de aceito Norte santandereana; por tales

actitudes, después de las enmiendas del Presidente Ospina, el congreso aprobó de nuevo la ley; la Asamblea del Norte de Santander en mensaje al Ministro Villegas solicitó que la construcción

fuera efectuada por la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta; con óptimos resultados por cuanto la construcción les fue adjudicada y la Nación compró los 21 kilómetros ya construidos por \$420.000, comprometiéndose la Nación para los restantes 54 kilómetros suministrar los materiales y pagar \$1.500 por cada km construido

La obra contaba con suficientes fondos: \$600.000 en bonos del 10 por ciento según la ley de 1924 y con \$15.000 mensuales que habían sido asignados a la indemnización del Canal de Panamá; los bonos fueron absorbidos en Cúcuta y Pamplona y redimidos el 1 de junio de 1925 por contar con \$300.000 en el presupuesto nacional, botados para tal fin; a más de las anteriores partidas el congreso de 1925, asignó \$500.000 más a fin de acelerar el trabajo.

Después de muchas interferencias, por el cambio del Ministro de Obras Públicas por Laureano Gómez, y a nulación por el Consejo de Estado del contrato de venta de los 21 kms.-El 14 de noviembre de 1925 se firmó el contrato.

Las especificaciones fueron: ancho de vía, 1 metro, curva mínima 50 metros de radio, tangentes mínimas entre curvas 20 metros, rieles de 50 libras por yardas, L600 traviesas por kilómetro, pendientes máximas del 4 por ciento.

El 23 de octubre de 1925 partieron de Bogotá hacia Cúcuta el gerente González Tavera y los ingenieros Julio Méndez, Arcadio Herrera Prato, Julio Bengoechea, Alfonso Pinzón Chávez y Antonio Morales, el 1 de febrero de 1926 dieron por terminados los trabajos de campo, el 7 de mayo el gerente del Ferrocarril, para ese entonces Jorge Perrero, los despachó para Bogotá para su aprobación, una vez que lo fueron, los trabajos se iniciaron a partir de "La Esmeralda" el 12 de septiembre de 1926 con poco personal por falta de obreros y herramientas. Con enganches en

La explanación se termina casi hasta la Don Juana, en "El Halache" fue necesario construir un tonel de 27 metros de largo. Los rieles y accesorios para 20 kilómetros están llegando a Cúcuta; las obras de arte hasta la Don Juana terminadas, de tal forma que para el 31 de marzo se habían invertido \$305.248.90 quedando un saldo de \$315.000 de los bonos que fueron asignados por Ley.

El 22 de diciembre de 1927, se llevó a cabo la inauguración de la comunicación vial Pamplona-Cúcuta, utilizando 27 kilómetros de ferrocarril hasta La Don Juana y 50 kilómetros de carretera La Don Juana-Pamplona.

El 7 de abril de 1928 fueron suspendidos los trabajos que ya habían llegado al kilómetro 37, pese que de acuerdo al contrato entre el gobierno nacional y la Compañía del Ferrocarril de Cuenta, los trabajos no podían suspenderse sino dando aviso con 90 días de antelación; ya la banca estaba en el Diamante y se contaba en almacén con el cemento, como las estructuras metálicas para los puentes; una inversión de \$90.000 sería suficiente para terminar incluyendo el afirmado de la vía.

En las fiestas del 12 de octubre de 1920 se inauguró el ferrocarril a Bochalema, a más de 4 kilómetros de carretera desde la estación de Bochalema. El 3 de marzo de 1928, el doctor Emilio Gaitán Martín envió los planos para los restantes 37 kilómetros, finalmente el 22 de Diciembre de 1929» orilla izquierda «leí Pamplonita, frente al Diamante, completando el ferrocarril 43 kilómetros: 21 de Cúcuta - La Esmeralda y 22 de La Esmeralda - Tescua; ese mismo día a la par de la inauguración se puso lámalala noticia de la suspensión de los trabajos por estar agotados los fondos pese a tener en existencia riele, durmientes y traviesa para 15 kilómetros más. Ya para el 26 de septiembre de 1929 el doctor Azuero Arenas se lamentaba de la competencia entre carretera

y ferrocarril, hecho este que se considera como la sepultura del Ferrocarril del Sur, para conceptuar que "El Ferrocarril del Sur es el mayor de los errores cometidos en la vida económica del Norte de

Santander" concepto éste que no compartimos ya que fue ese ferrocarril el que desarrolló toda la margen izquierda del Río Pamplonita, díganlo si no el Ingeniero Carrillo y demás haciendas y plantaciones de los municipios de Cúcuta, Bochalema y Pamplona.

El 1 de noviembre de 1931 el tráfico por el Ferrocarril del Sur por los estragos del invierno, fue suspendido, restableciendo el servicio por algunos meses por ser eliminado en marzo de 1936. “Segunda amputación del desarrollo de la zona”.

La cuarta línea del ferrocarril: de Cúcuta a Tamalameque

La necesidad de buscar una cuarta línea que comunicara a Cúcuta con Tamalameque y finalizara en Puerto Villamizar con ramales a Ocaña y Puerto Santos, fue otro de los proyectos del ferrocarril de Cúcuta. Esta ruta empalmaría con el ferrocarril de Puerto Wilches, posteriormente encontraría una salida por el río Magdalena y finalmente con el mar; pero el proyecto sólo se quedó en el imaginario y nunca se llegó a materializar. La línea fue estudiada por el ingeniero Juan N. González y en 1890 se celebró un contrato entre José María Durán y Lino Leal Villamizar a partir del cual se cedía la concesión para construir este ferrocarril, sin embargo la obra no se llevó a cabo. Años después, una sociedad francesa financiaría el proyecto, pero por motivos de la Primera Guerra Mundial y falta de inversionistas a causa de la crisis, no fue posible conseguir los capitales y los interesados tuvieron que desistir de este propósito.⁹⁹

⁹⁹ Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Ministerio de obras públicas y transportes. Ferrocarril de Cúcuta. Bogotá, 1977. Pág 48

El beneficio económico que traería esta cuarta línea del ferrocarril, gozaba de gran interés por parte de las élites colombianas. En 1919 el General Virgilio Barco Martínez, ingeniero santandereano, estaba muy interesado en la construcción de este trayecto y mantenía una frecuente correspondencia con el entonces presidente de Colombia, Marco Fidel Suárez, en la que proponía la construcción de dos tramos del ferrocarril, la primera de Cúcuta al Magdalena y la segunda de Tamalameque a Calamar:

“Tengo el honor de poner en conocimiento del S.S que el Honorable Consejo de Ministros, en sesión de hoy, tomó en consideración el informe rendido por el señor Ministro de Agricultura y comercio acerca del telegrama dirigido al Sr. Presidente de la República por el Doctor Virgilio Barco, referente a la propuesta que hace el Gobierno sobre celebración de un contrato para construir un ferrocarril de Calamar a Tamalameque y de Cúcuta a Bogotá, y tuvo a bien aprobar la proposición con que termina dicho informe; que dice:

“Contéstese al doctor Virgilio Barco que el Gobierno, teniendo en cuenta su respetabilidad y reconocido patriotismo y la capacidad financiera del sindicato con que está respaldada su propuesta, está dispuesto a discutir las bases del contrato sobre construcción del ferrocarril a que él se refiere en su atento telegrama de febrero del corriente año, dirigido al Excelentísimo señor Presidente de la República”¹⁰⁰.

A pesar de las influencias y del gran interés por parte de las élites colombianas en construir este tramo, nunca se llevó a cabo debido a que los inversionistas extranjeros se encontraban en condiciones de iliquidez para financiar el proyecto; es preciso recordar que la economía mundial estaba en crisis y los inversionistas no se sentían seguros financieramente ante la expectativa y los

¹⁰⁰ Archivo General de la Nación. Bogotá- Colombia. Sección fondo nacional de ferrocarriles. Tomo 353, folio 216. 1919

cambios que acontecerían con el transcurrir del conflicto bélico; a esto se suma la crisis interna económica generada por la caída del precio del café ante la falta de compradores.

El tranvía de Cúcuta

Por su parte, la ciudad de Cúcuta vio la necesidad de implantar un servicio urbano alternativo destinado al transporte de pasajeros. En 1880 la Asamblea de Santander autorizó al general Solón Wilches a que construyera un tranvía en la ciudad de Cúcuta con el Sr. Elías Lujan Ruiz, contratista de la obra y quien se comprometió a construir la ruta entre la estación del ferrocarril de Cúcuta y el edificio de aduana, parada obligatoria y estación del ferrocarril donde se pagaban los impuestos sobre la carga. Este tranvía tenía 8,7 km de longitud y funcionó con varias estaciones: partía desde la “Estación Cúcuta” hacia la “Estación Rosetal”, luego venía la “Estación de la Aduana Nacional”, la “Estación de Puente San Rafael” y para finalizar el recorrido, la “Estación Puente Espuma”. Las locomotoras que operaban el tranvía se llamaban La Pamplonita, La Táchirllore, La Floresta (de 7 toneladas y 6 cilindros cada una), La Torbes (9.200 kilos), La Tonchalá (14.700 kilos) y La Grita (15.675).¹⁰¹

Para concluir el presente capítulo, es posible afirmar que el sistema de ferrocarriles de la ciudad de Cúcuta y en general de todo el país sucumbió ante la imposibilidad de financiación de las obras, luego de los conflictos bélicos que se desarrollaban en el escenario nacional e internacional; a pesar del gran esfuerzo de inversión realizado por el gobierno y del alto costo pagado por llevar a término las obras de las vías férreas, no le fue posible sostenerlo. El monopolio del transporte pasó a manos de quienes le apostaban y competían por la construcción de carreteras,

¹⁰¹ García Herreros, Antonio. Monografía de Cúcuta 250 años. Cúcuta 1983. Pág 93

al tiempo mismo en que se desplegaban inconmensurables sacrificios por mantener el sistema de trenes en vida, el cual fue fatalmente desplazado por las primeras.

“Después de la guerra, las actividades comerciales se reanudaron y Cúcuta continuó con su expansión. Desde 1910 se creó el actual Departamento del Norte de Santander y Cúcuta fue elegida como su capital. El ferrocarril siguió funcionando y vivió su momento de mayor actividad en la década de 1920. Sin embargo en la década de 1930 empezó a decaer. La línea de la frontera dejó de funcionar en 1933. Tres años después lo hizo la línea del sur. La del norte sobrevivió hasta 1960 cuando detuvo sus actividades definitivamente. El ferrocarril había dejado de ser el transporte preferido para la actividad comercial y fue reemplazado por los automóviles y camiones que aprovecharon el mejoramiento de las vías y el bajo costo de la gasolina. Desde entonces éste había sido el medio predominante, desplazando la tradicional ruta fluvial por el río Zulia y el ferrocarril que dependía de ella”¹⁰²

En 1930, un año después de la entrega de la obra y puesta al servicio público la línea del ferrocarril de Cúcuta que unía esta ciudad con la estación de El Diamante, según los datos emitidos por el Superintendente, el señor Ciro Caballero, el producto o las ganancias habían sido muy inferiores a los costos. Las obras y los continuos gastos que reclamaba el ferrocarril para su entera finalización superaban en más del doble al producto bruto. A este factor se le sumaba la competencia de la red de buses que empezaron a cubrir el trayecto entre la ciudad de Cúcuta y Pamplona, distancia que desde la Estación del Diamante era de tan sólo 35 km, pero que correspondía justamente al trayecto ferroviario inconcluso debido como de costumbre a la falta de fondos para dar término a esta obra.

¹⁰² Gamboa M., Jorge Augusto “Cúcuta, ciudad comercial y fronteriza” Revista Credencial Historia. Ed. 234 Bogotá, 2008. Pág 15

Otro de los motivos por el cual el ferrocarril desapareció se puede encontrar en la baja estrepitosa de los precios del café, principal producto de exportación de la región. La prosperidad que se había registrado en la comercialización del mismo se veía afectada por los conflictos bélicos del país como “La Guerra de los Mil Días”, que impactaron gravemente a la región santandereana que vio entorpecidas sus funciones exportadoras; adicionalmente, la puesta en marcha del funcionamiento del ferrocarril del Táchira en 1896, sólo hasta 1926 hizo el empalme con el ferrocarril de Cúcuta, por lo que ya otros puertos como es el caso de los puertos de Barranquilla y Buenaventura se habían aventajado al consagrarse como los principales receptores de la producción cafetera del país, restándole importancia y volumen de mercado al ferrocarril de Cúcuta.¹⁰³

Finalmente la línea del ferrocarril de Cúcuta que más permanencia tuvo en el tiempo fue la del Norte, activa hasta 1960 época en que ya las otras líneas habían dejado de funcionar ya que no eran rentables. Las empresas liquidaron las compañías y a partir de ese momento migraron al negocio de la construcción y adaptación de las vías carretables.

Otro aspecto para puntualizar es que el Departamento de Santander a pesar de los cambios de gobierno, cancelación de contratos, guerras civiles y demás conflictos que en su momento hicieron frenar las obras del ferrocarril, fueron comparativamente con el resto de vías férreas construidas a lo largo del territorio nacional, las más rápidas, realizadas con ingeniería enteramente colombiana y en estrecha colaboración del Departamento con las empresas privadas, sin olvidar

¹⁰³ Mc Greevey, William Paul. Historia económica de Colombia 1845-1930. Ed. Tercer mundo. Bogotá, 1975. Pp 281-282

por supuesto, que gracias a los esfuerzos comerciales y diplomáticos adelantados entre Colombia y Venezuela, fue posible construir una línea que comunicara a estos dos países vecinos.¹⁰⁴

Fue más importante la función del ferrocarril en cuanto a medio de transporte masivo de carga que de pasajeros, ya que le permitió a la ciudad de Cúcuta una vía rápida de comunicación con el Lago de Maracaibo por medio del Puerto de Encontrados en Venezuela. Mientras el ferrocarril se mantuvo activo, recibió todo el café que se producía localmente e internamente en el país para continuar su curso hacia el exterior. Por la vía férrea de Cúcuta, llegaron a ser transportadas unas 200.000 cargas de café y 150.000 de cacao aproximadamente, hacia Estados Unidos y Europa partiendo hacia el Zulia desde la Estación central de Cúcuta.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Tomado de: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10202.htm>. consultado el 4 de junio de 2013. 2:08 pm.

¹⁰⁵ Medina, Luis A. Cita Histórica. Tomo I. Talleres litográficos Andaqui Impresores LTDA. Bogotá, 1977. Pág. 94.



FIGURA 1: Parque Santander esquina noroccidental. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 2: Ferrocarril Cúcuta. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 3: Barrió Curazao. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

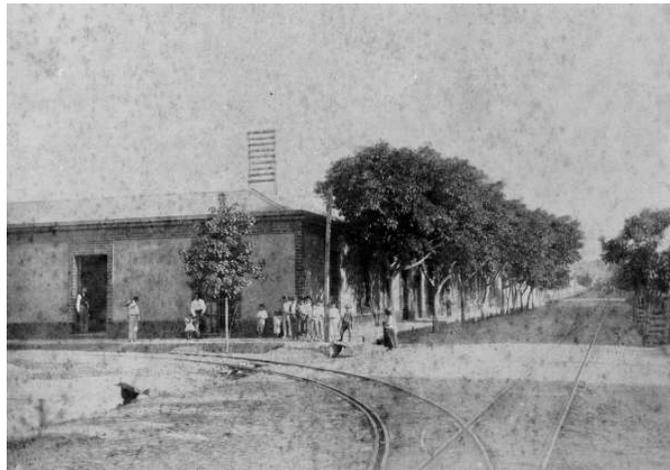


FIGURA 4: Av. 6 calle 8. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

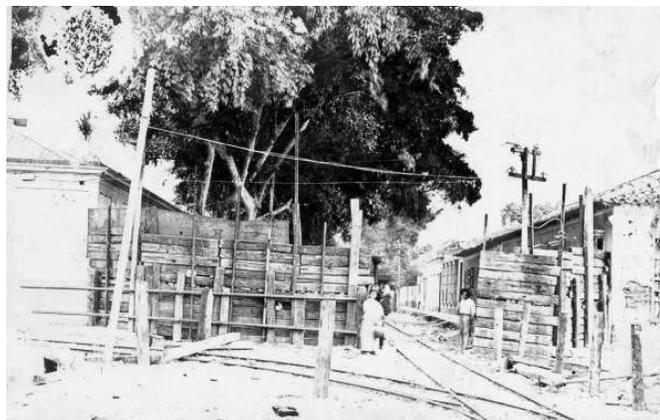


FIGURA 5: Av. 7 calle 8. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

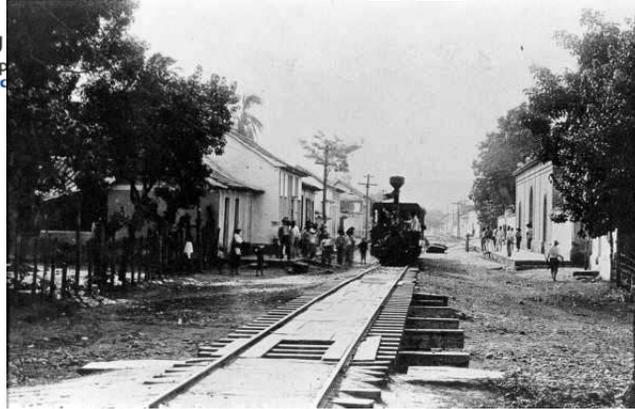


FIGURA 6: Tranvía calle Nariño Calle 10. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 7: Ruta Puerto Santander. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

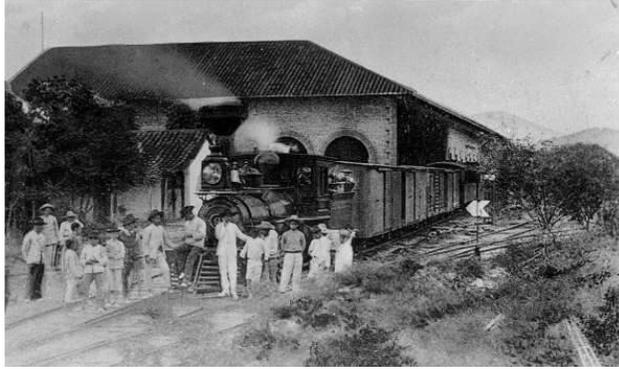


FIGURA 8: Estación Cúcuta. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

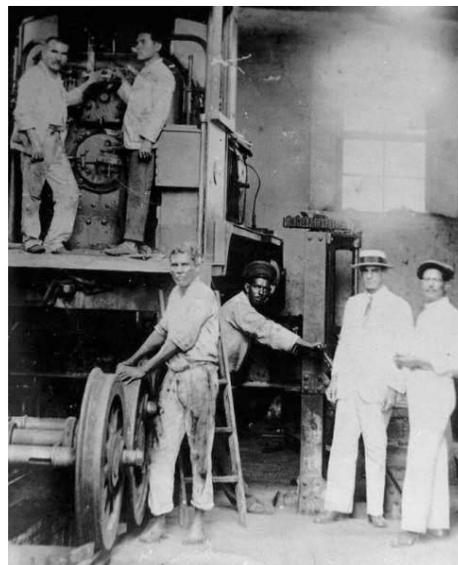


FIGURA 9: Talleres del Ferrocarril. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

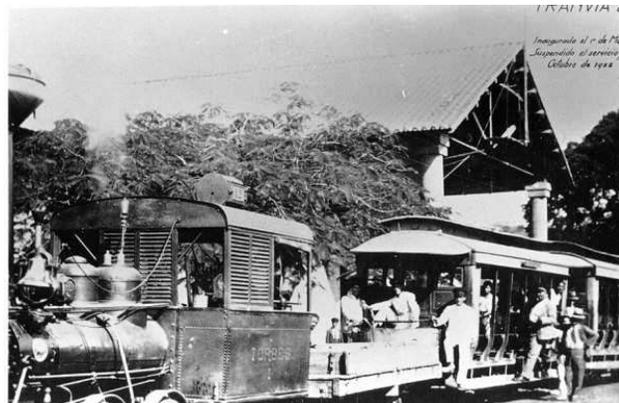


FIGURA 10: Tranvía de Cúcuta. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

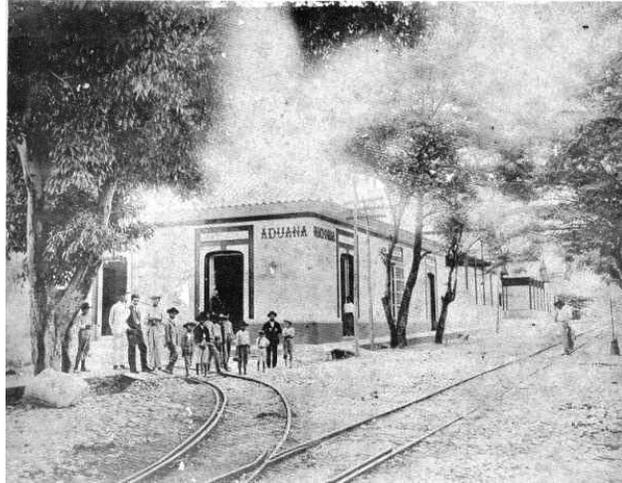


FIGURA 11: Aduana de Cúcuta. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 12: Calle Nariño. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 13: Puente ferrocarril Av. 6 calle 3 y 4. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 14: Carrera 7 calle 9 y 10. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 15: Estación Rosetal. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 16: Calle Nariño. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 17: Estación Rosetal. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 18: Estación Cúcuta. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

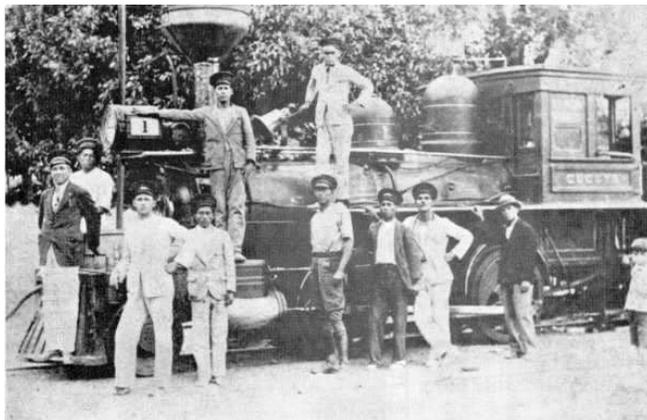


FIGURA 19: Locomotora Cúcuta. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 20: Aduana Nacional. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 21: Parque Antonia Santos. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 22: Calle Nariño. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 23: Mercado Cubierto. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 24: Tranvía. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 25: Calle del comercio. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

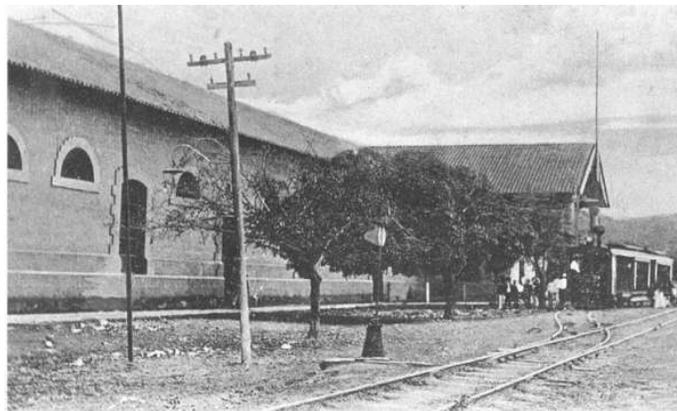


FIGURA 26: Estación Cúcuta. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 27: Parque Antonia Santos. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 28: Avenida 7 Calle 12 La Estrella. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta

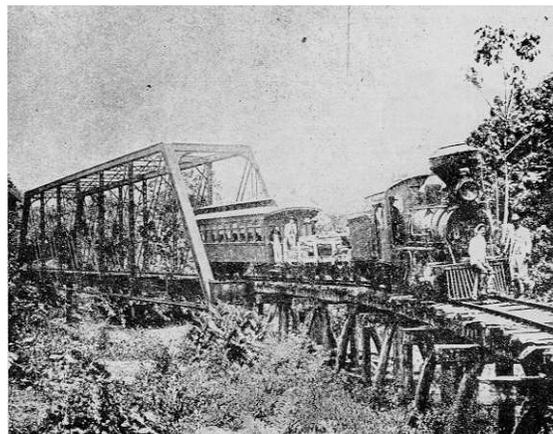


FIGURA 28: Puente Rio Pamplonita. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 29: Tranvía vía San Rafael. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 30: Estación San Luis. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 31: Puente internacional la Grita Rio Zulia. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 32: Interior Tranvía. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 33 Estación el Salado. Fuente Banco de la República. Fotografías antiguas del Ferrocarril de Cúcuta



FIGURA 34: Fotografía antigua de la estación del ferrocarril Sur, Fuente: Banco de la Republica. Estación del ferrocarril Sur

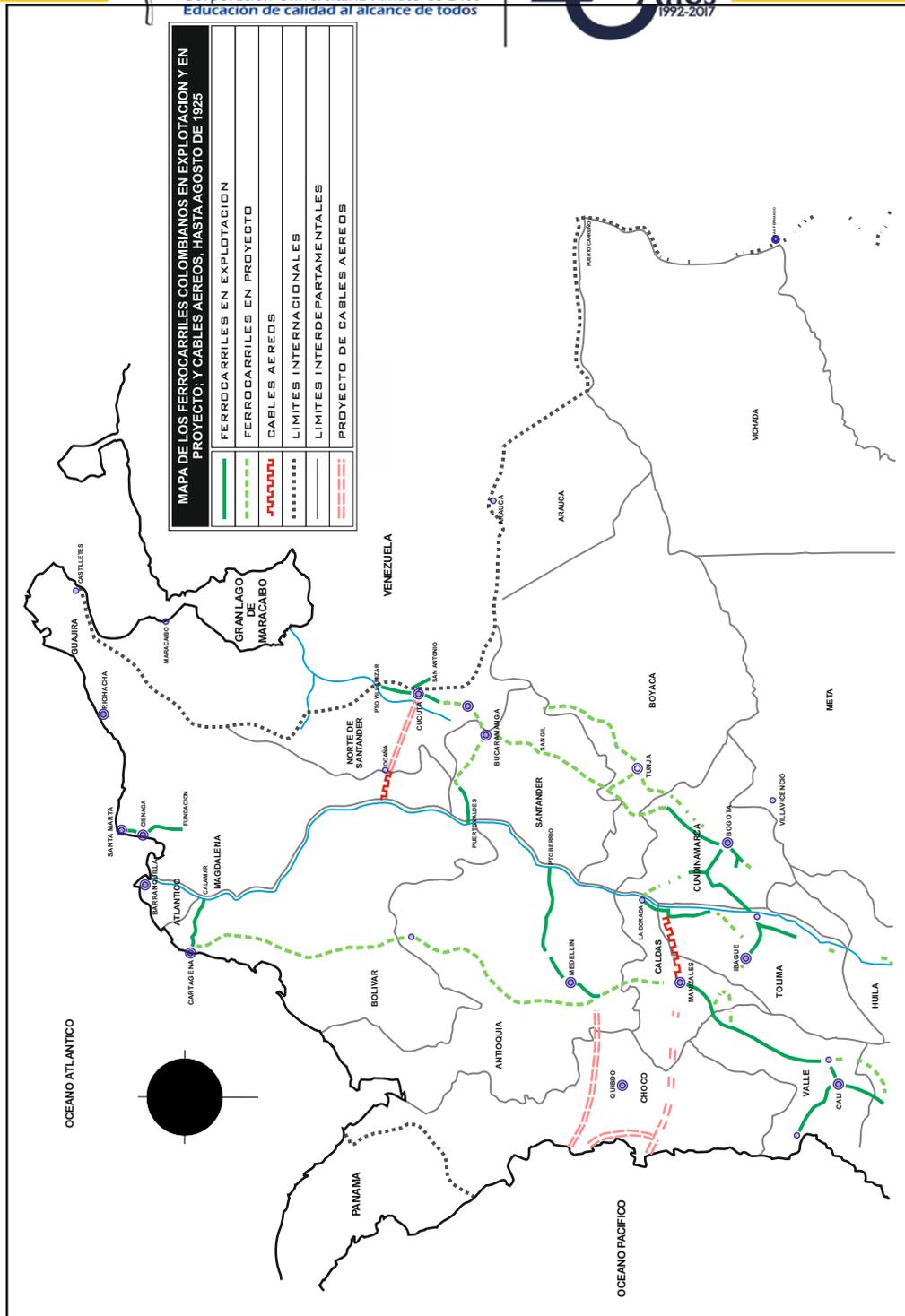


FIGURA 35: Mapa de los ferrocarriles colombianos en explotación y en Proyecto; y cables aéreos, hasta agosto de 1925, Fuente: Banco de la Republica.

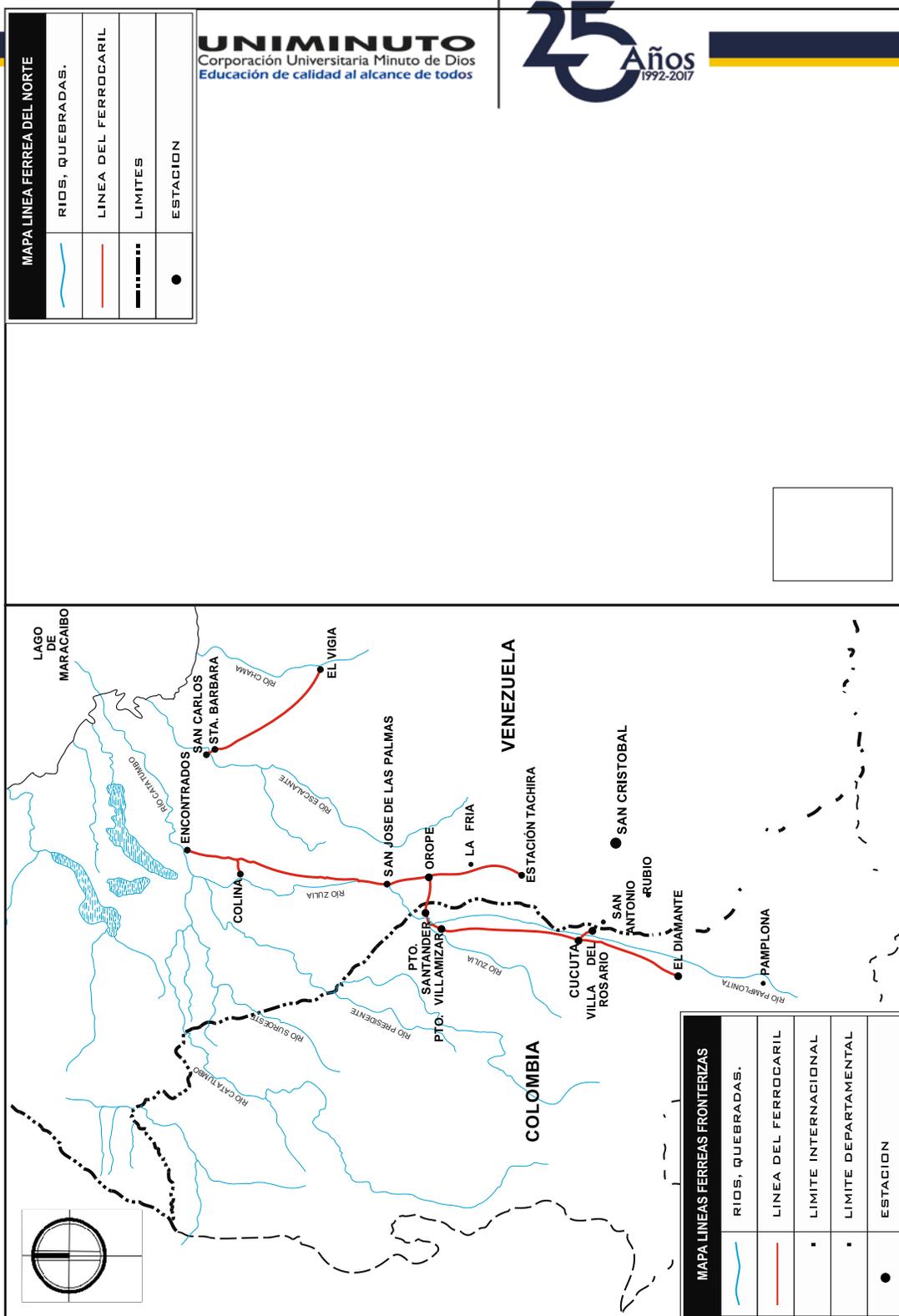


FIGURA 36: Mapa de las líneas férreas fronterizas y mapa de la línea férrea del Norte, Fuente: Banco de la Republica.

Levantamiento arquitectónico

Ficha técnica:

Ubicación: Barrio San Rafael, San José de Cúcuta. (Norte de Santander, Colombia).

Inauguración: Septiembre de 1925.

Área: Área construida: 462m²

Propietario: Privado.

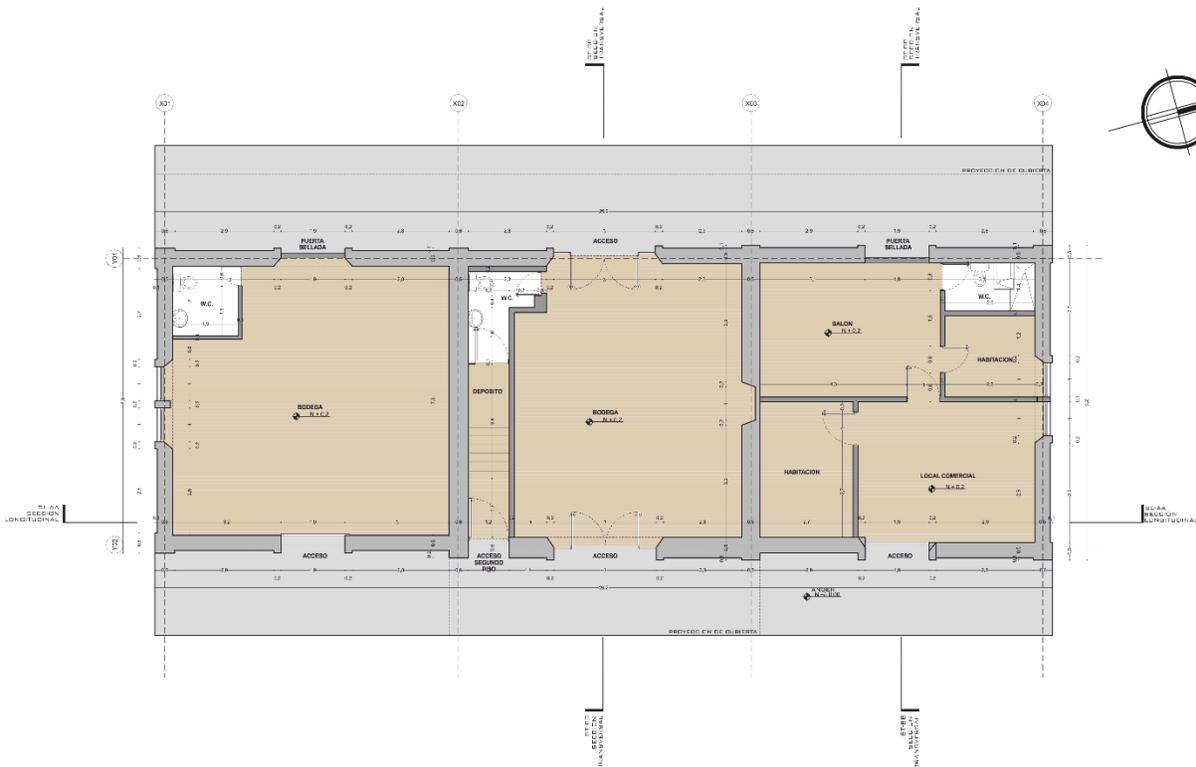


FIGURA 38: Planta arquitectónica primer nivel, Estación del ferrocarril Sur.

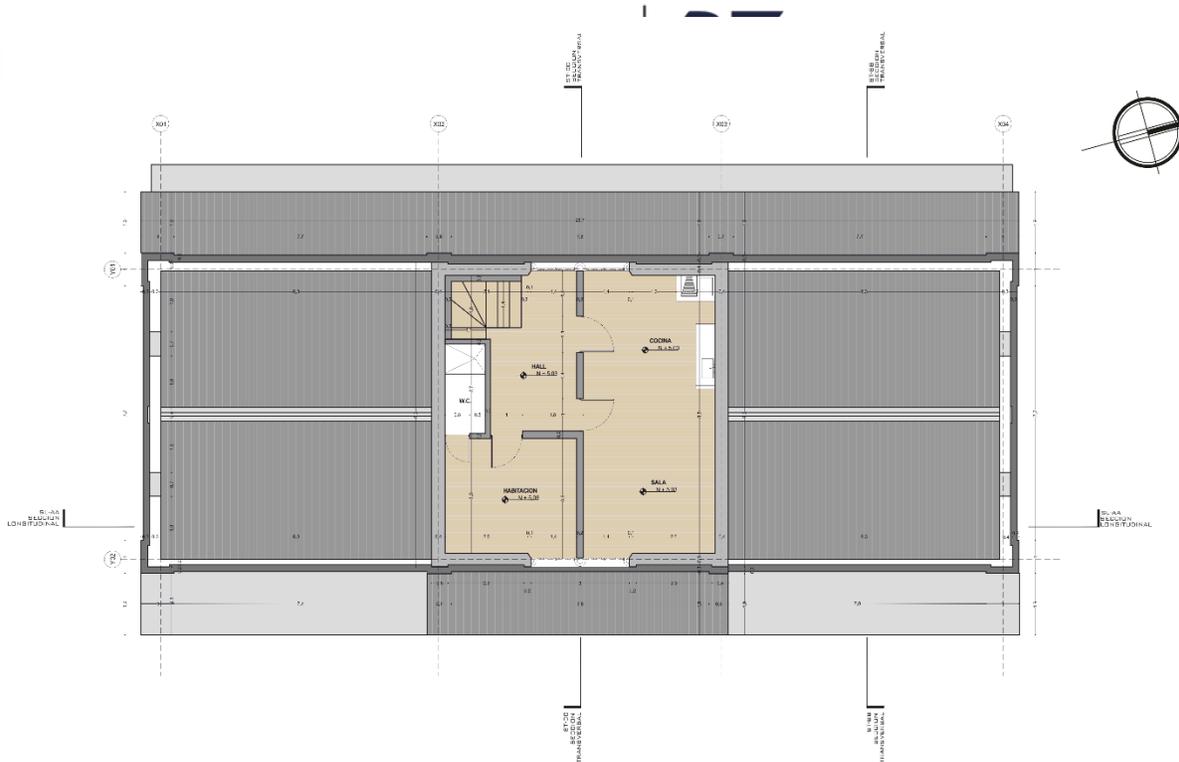


FIGURA 39: Planta arquitectónica segundo nivel, Estación del ferrocarril Sur.

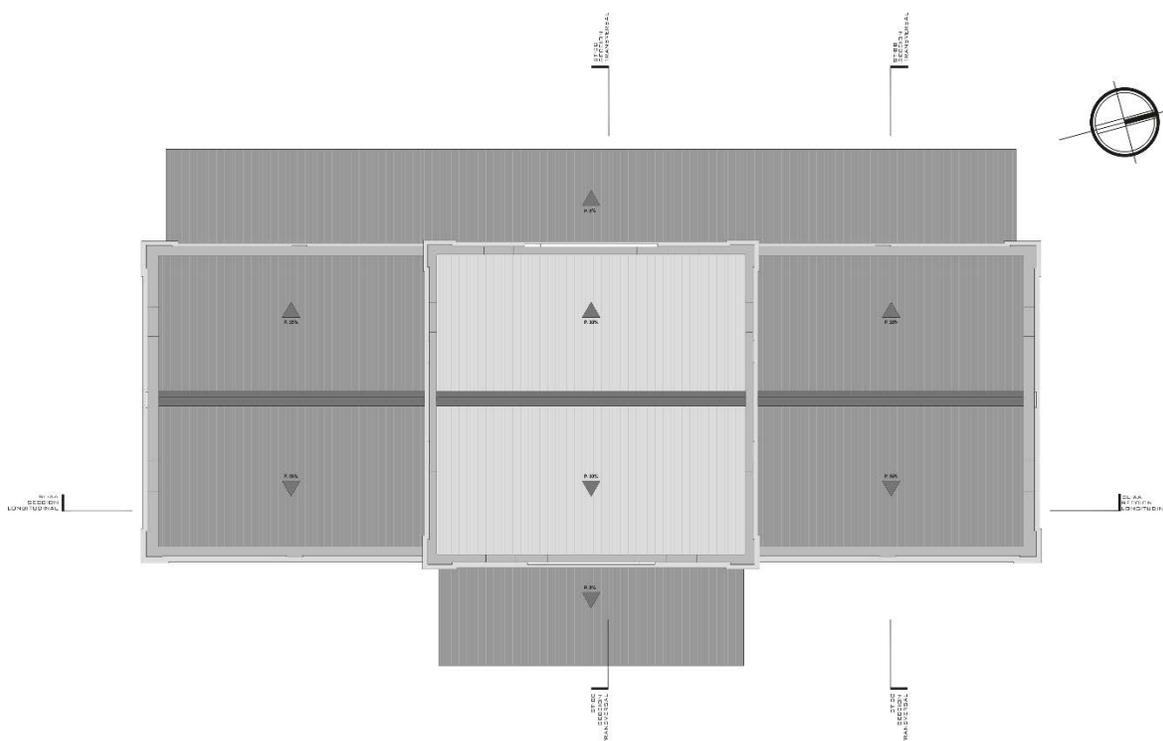


FIGURA 40: Planta de cubiertas, Estación del ferrocarril Sur.



FIGURA 41: Alzado frontal, Estación del ferrocarril Sur.



FIGURA 42: Alzado posterior, Estación del ferrocarril Sur.

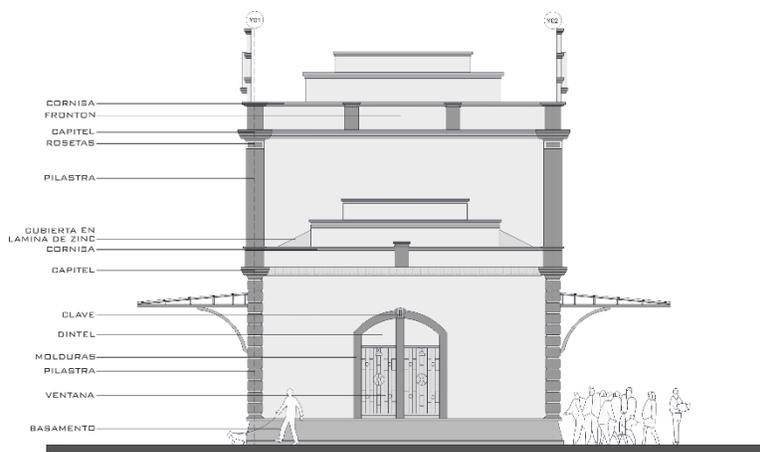


FIGURA 43: Alzado lateral derecho, Estación del ferrocarril Sur.

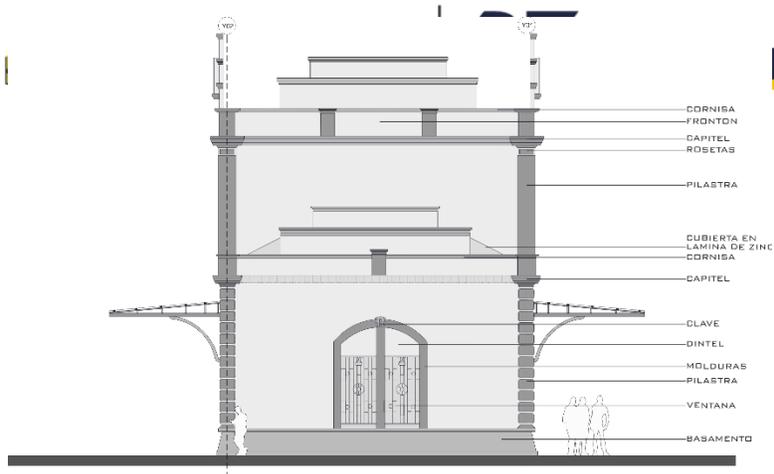


FIGURA 44: Alzado lateral izquierdo, Estación del ferrocarril Sur.

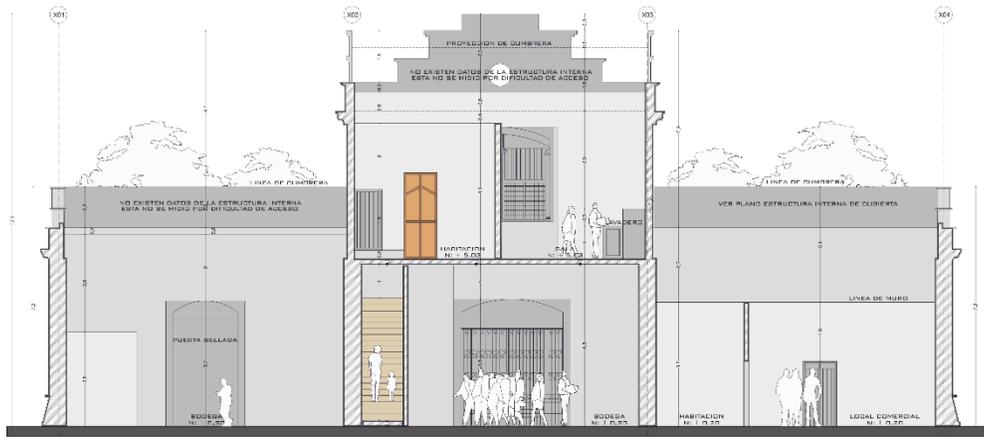


FIGURA 45: Sección longitudinal A-A, Estación del ferrocarril Sur.

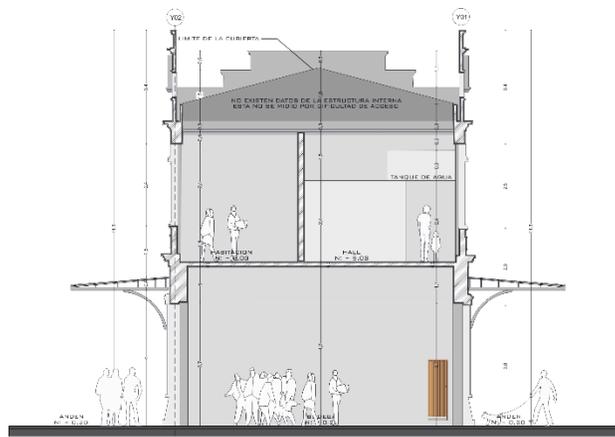


FIGURA 46: Sección transversal B-B, Estación del ferrocarril Sur.

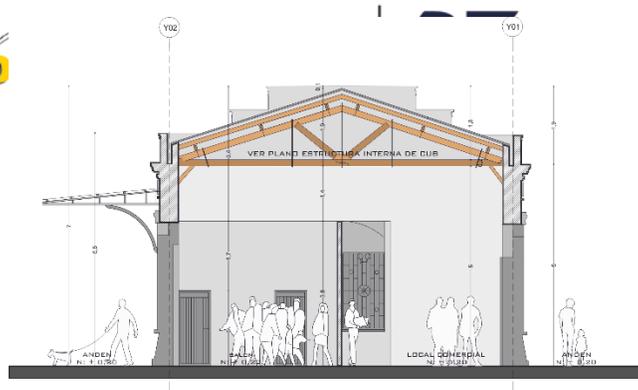


FIGURA 47: Sección transversal C-C, Estación del ferrocarril Sur.

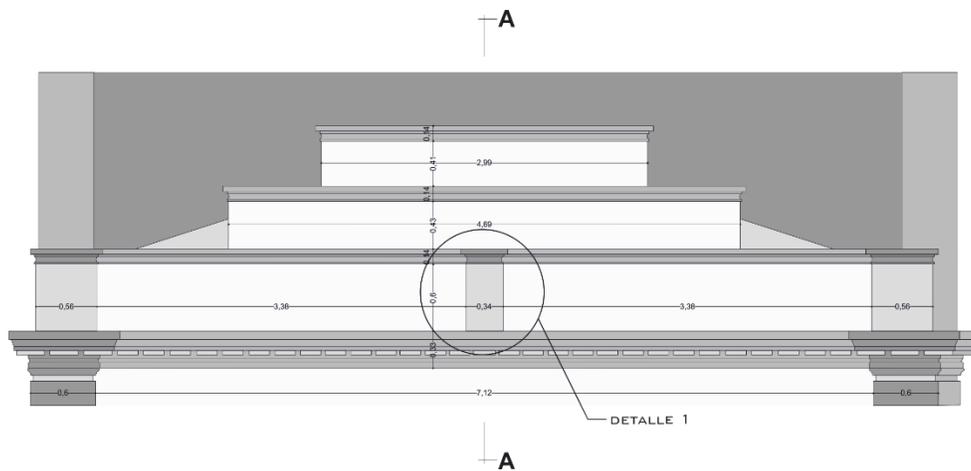


FIGURA 48: Detalle frontón, Estación del ferrocarril Sur.



FIGURA 49: Perfil frontón, detalle frontón, Estación del ferrocarril Sur.

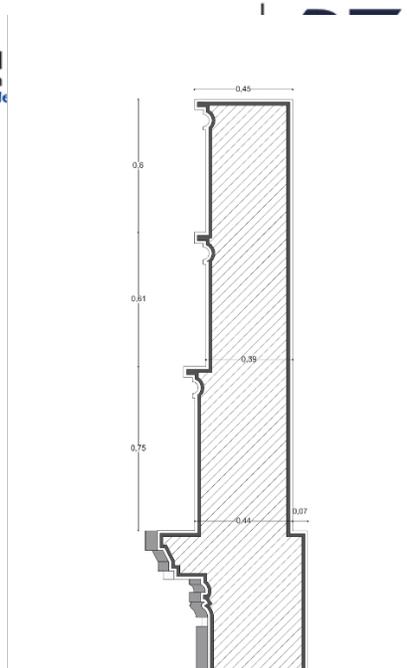


FIGURA 50: Sección A-A, detalle frontón, Estación del ferrocarril Sur.

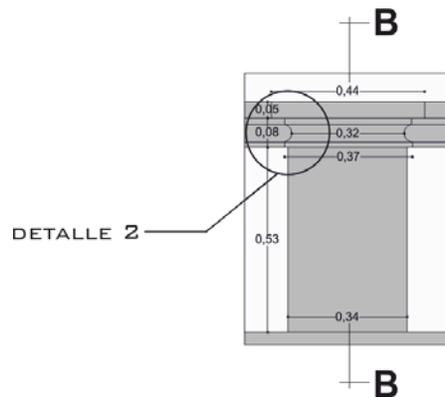


FIGURA 51: Detalle 1, detalle frontón, Estación del ferrocarril Sur.

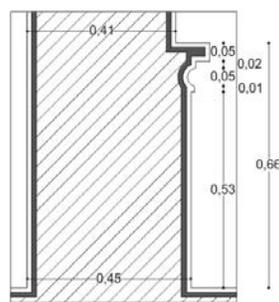


FIGURA 52: Sección B-B, detalle frontón, Estación del ferrocarril Sur.

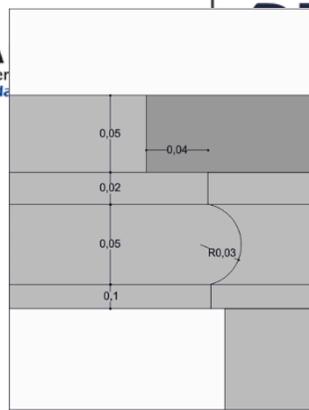


FIGURA 53: Detalle 2, detalle frontón, Estación del ferrocarril Sur.

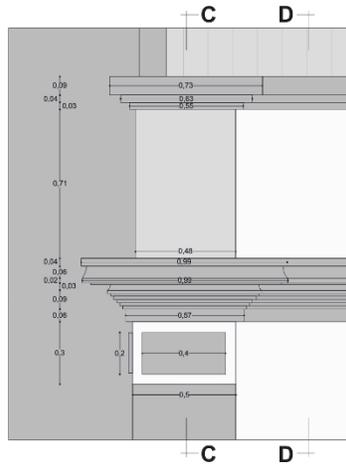


FIGURA 54: Detalle cornisa, Estación del ferrocarril Sur.

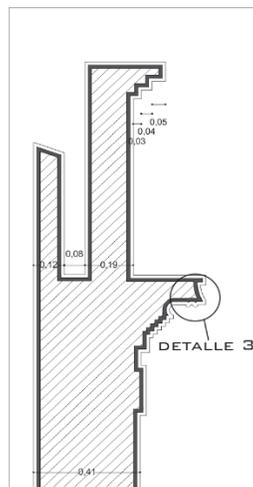


FIGURA 55: Sección C-C, detalle cornisa, Estación del ferrocarril Sur.

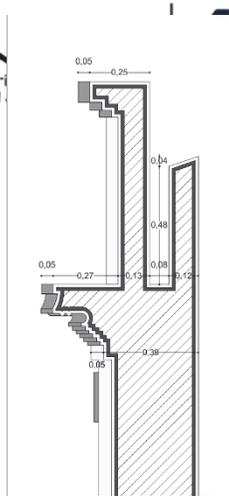


FIGURA 56: Sección D-D, detalle cornisa, Estación del ferrocarril Sur.

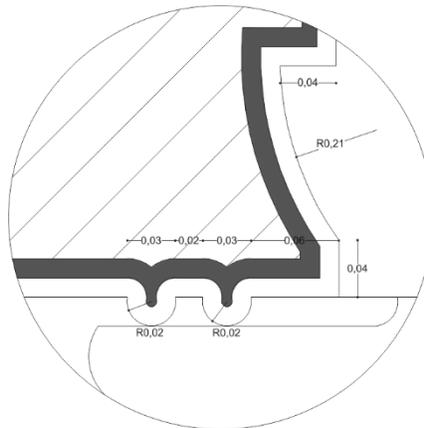


FIGURA 57: Detalle 3, detalle cornisa, Estación del ferrocarril Sur.

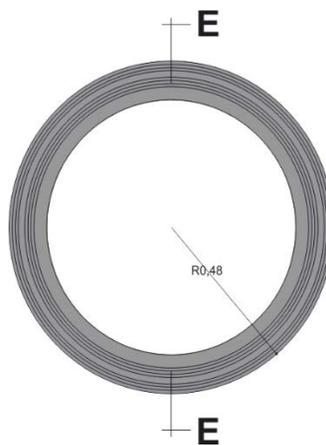


FIGURA 58: Detalle Rosetón, Estación del ferrocarril Sur.

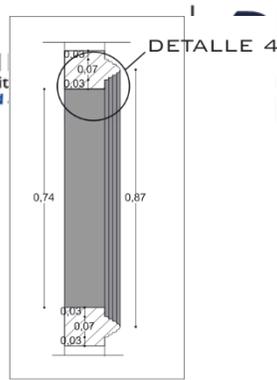


FIGURA 59: Sección E-E, detalle rosetón, Estación del ferrocarril Sur.

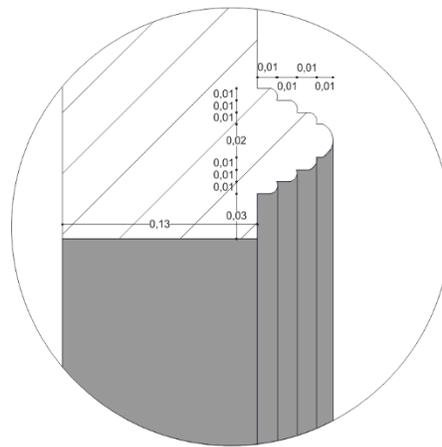


FIGURA 60: Detalle 4, detalle rosetón, Estación del ferrocarril Sur.

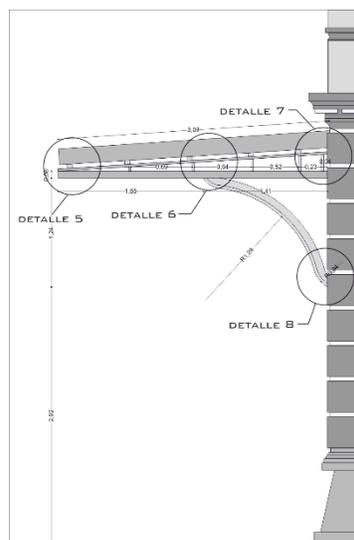


FIGURA 61: Detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

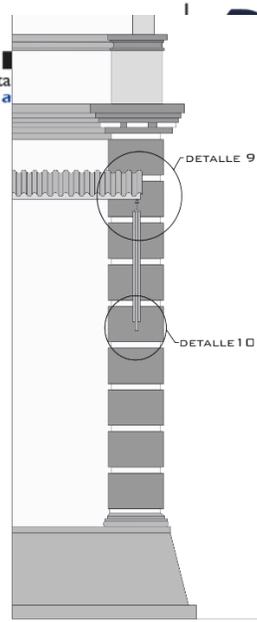


FIGURA 62: Vista frontal, detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

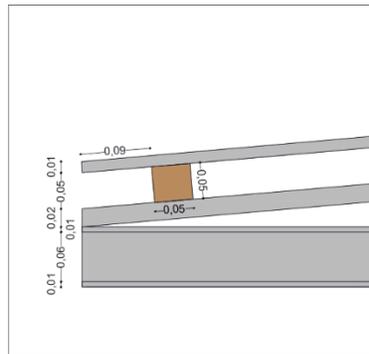


FIGURA 63: Detalle 5, detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

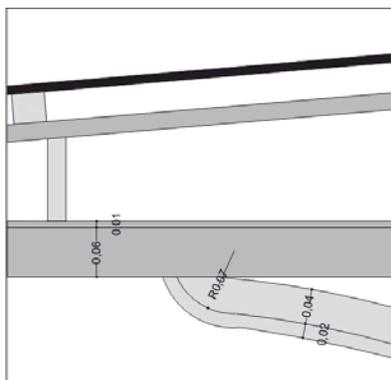


FIGURA 64: Detalle 6, detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

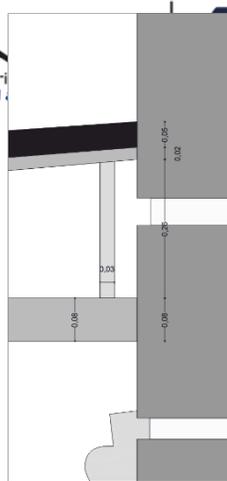


FIGURA 65: Detalle 7, detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

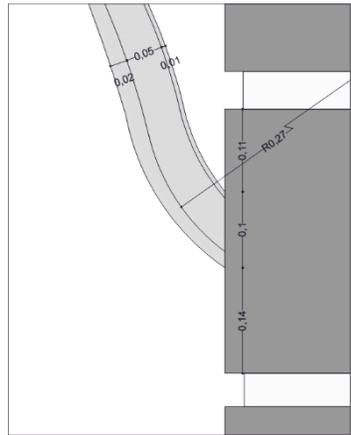


FIGURA 66: Detalle 8, detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

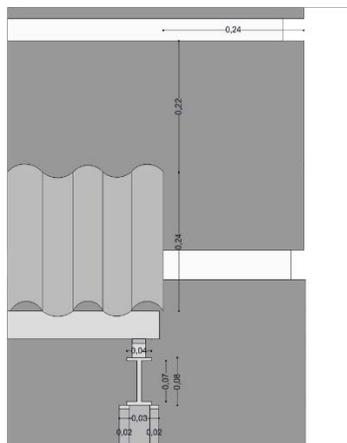


FIGURA 67: Detalle 9, detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

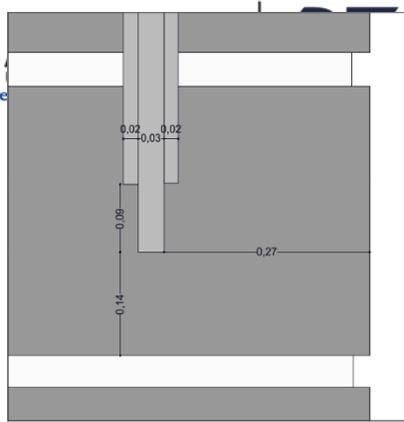


FIGURA 68: Detalle 10, detalle riel, Estación del ferrocarril Sur.

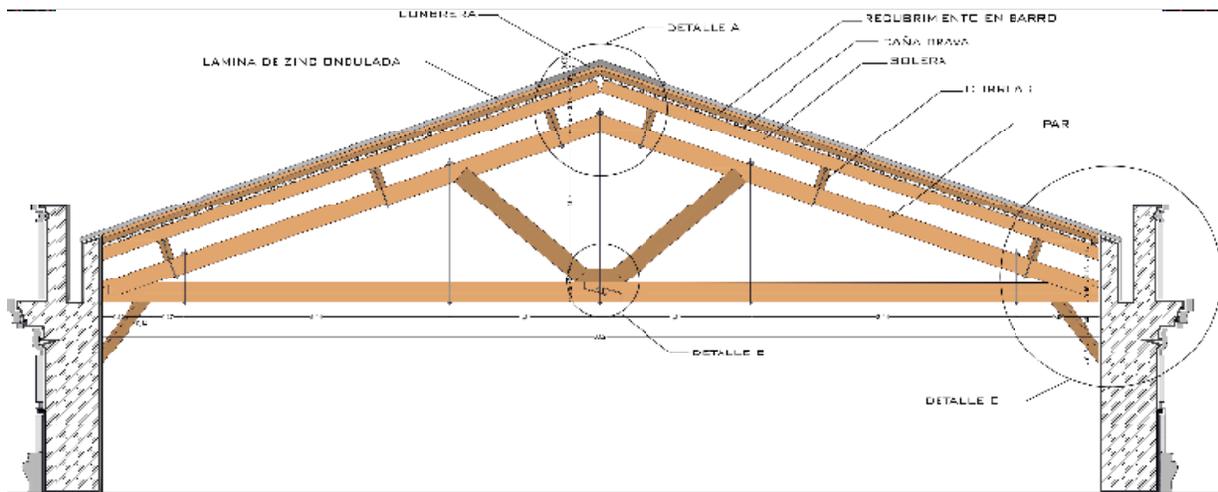


FIGURA 69: Detalle estructura de cubierta, Estación del ferrocarril Sur.

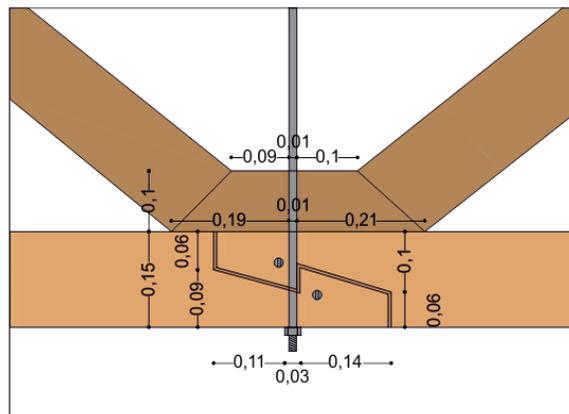


FIGURA 70: Detalle A, detalle estructura de cubierta, Estación del ferrocarril Sur.

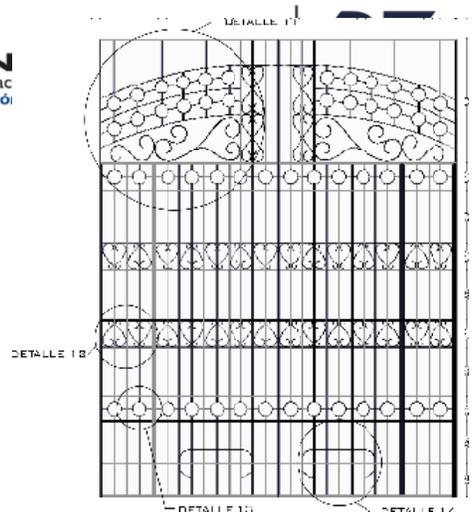


FIGURA 74: Puerta n.1, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.



FIGURA 75: Sección F-F, puerta n.1, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

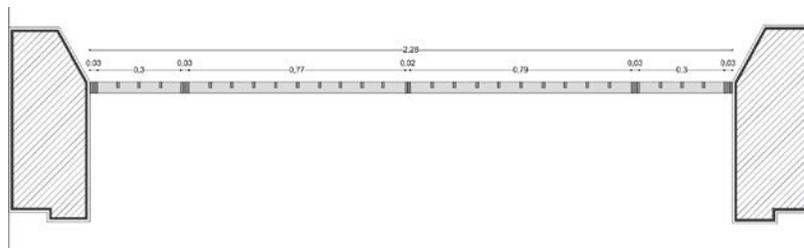


FIGURA 76: Sección G-G, puerta n.1, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

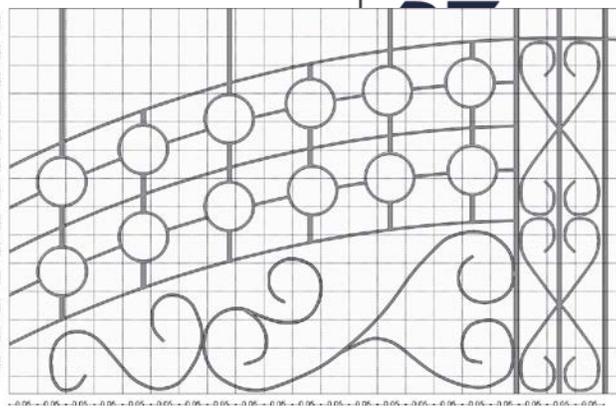


FIGURA 77: Detalle 11, puerta n.1, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

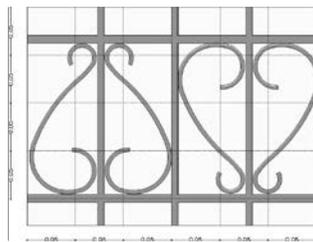


FIGURA 78: Detalle 12, puerta n.1, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

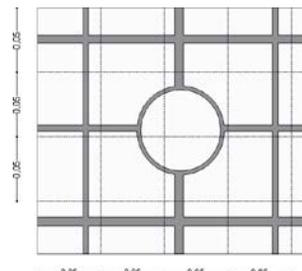


FIGURA 79: Detalle 13, puerta n.1, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

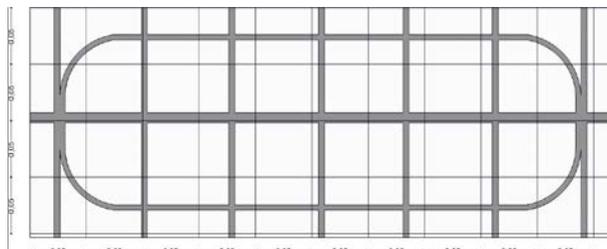


FIGURA 80: Detalle 14, puerta n.1, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

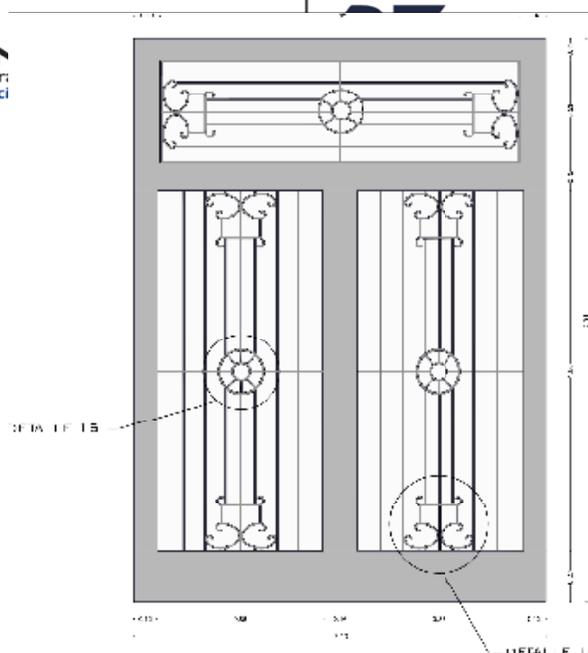


FIGURA 81: Puerta n.2, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

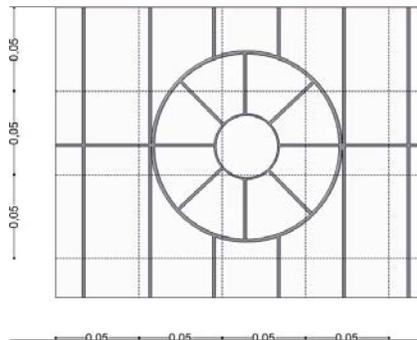


FIGURA 82: Detalle 15, puerta n.2, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur.

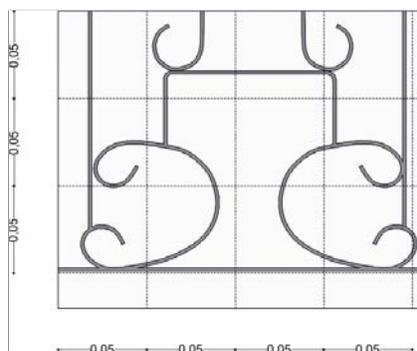


FIGURA 83: Detalle 16, puerta n.2, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

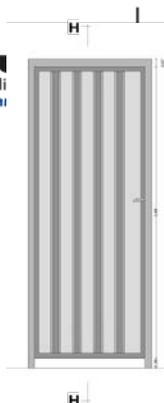


FIGURA 84: Puerta n.3, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

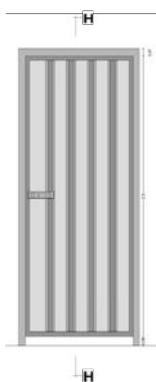


FIGURA 85: Reverso, puerta n.3, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

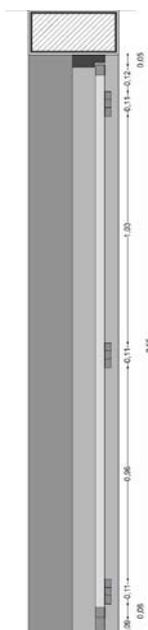


FIGURA 86: Sección H-H, puerta n.3, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

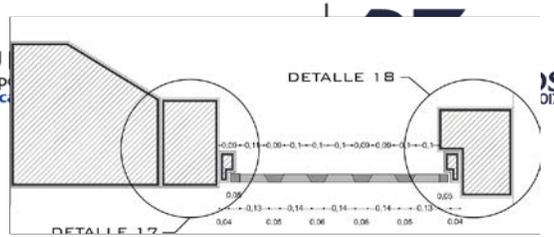


FIGURA 87: Sección I-I, puerta n.3, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

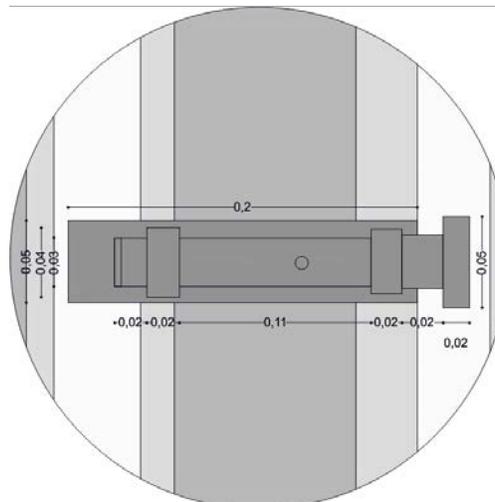


FIGURA 88: Detalle cerradura, puerta n.3, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

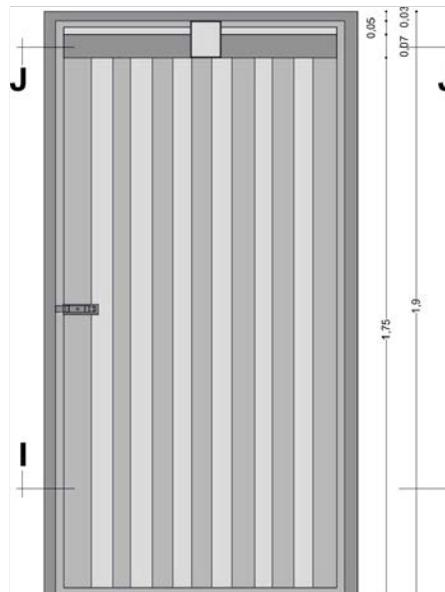


FIGURA 89: Puerta n.4, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

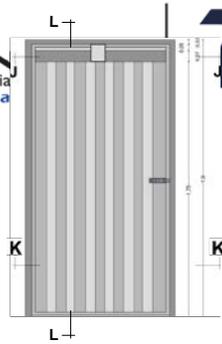


FIGURA 90: Reverso, puerta n.4, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

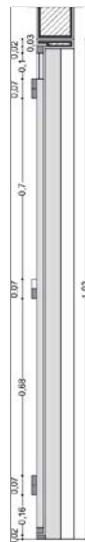


FIGURA 91: Sección L-L, puerta n.4, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

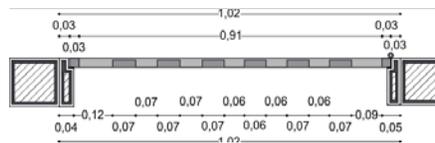


FIGURA 92: Sección K-K, puerta n.4, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

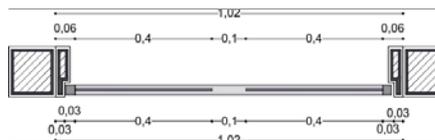


FIGURA 93: Sección J-J, puerta n.4, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

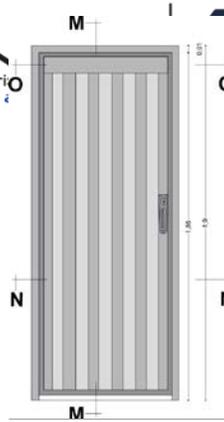


FIGURA 94: Puerta n.5, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

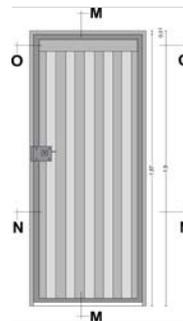


FIGURA 95: Reverso, puerta n.5, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 96: Sección M-M, puerta n.5, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

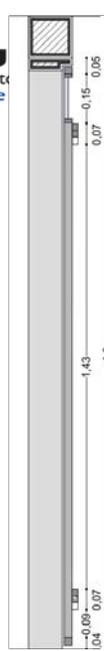


FIGURA 102: Sección P-P, puerta n.6, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

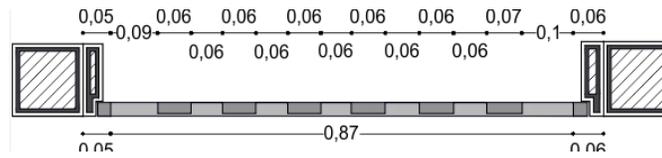


FIGURA 103: Sección Q-Q, puerta n.6, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

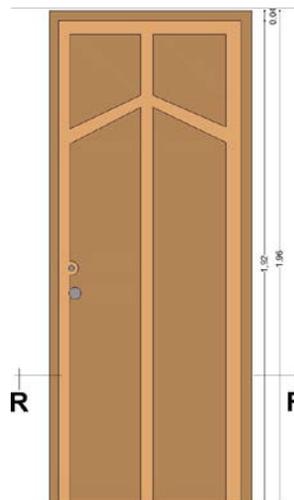


FIGURA 104: Puerta n.7, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 105: Reverso, puerta n.7, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

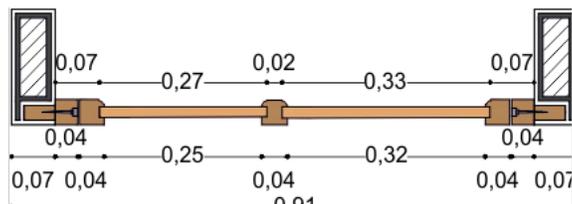


FIGURA 106: Sección R-R, puerta n.7, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

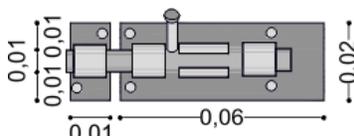


FIGURA 107: Detalle cerrojo, puerta n.7, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

CUADRO DE PUERTAS				
TIPO PUERTA	CANTIDAD	ALTURA	ANCHO	MATERIAL
P.1	2	2.92	2.28	METAL
P.2	2	2.95	2.13	METAL
P.3	1	2.63	1.07	METAL
P.4	3	1.90	1.02	METAL
P.5	5	1.90	0.80	METAL
P.6	2	1.90	0.98	METAL
P.7	1	1.96	0.91	MADERA

FIGURA 108: Cuadro de puertas, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

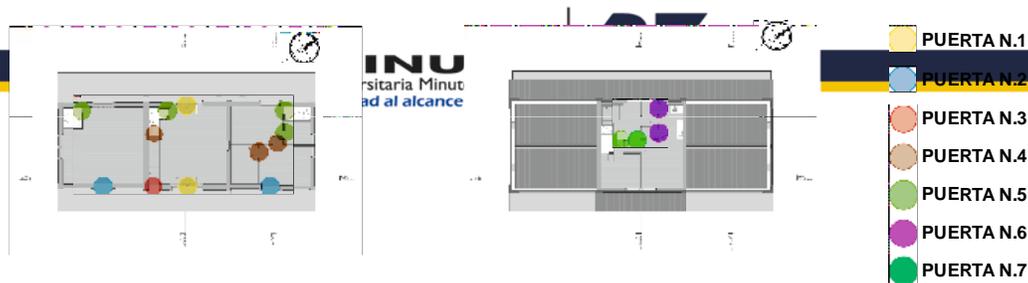


FIGURA 109: Planta ubicación de puertas, levantamiento de puertas, Estación del ferrocarril Sur

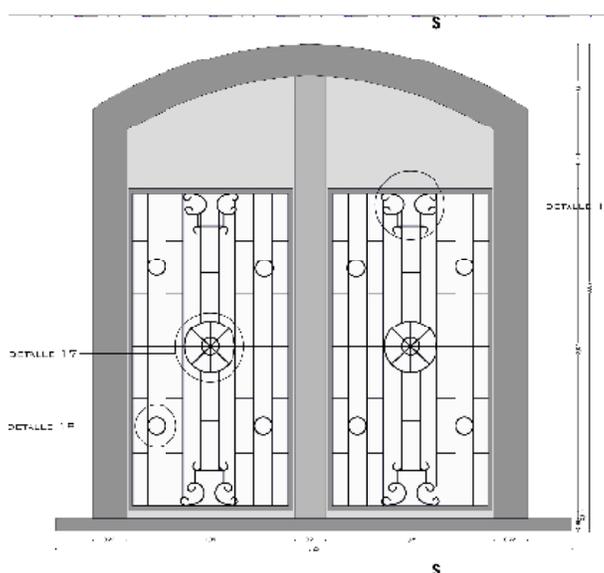


FIGURA 110: Ventana N.1, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

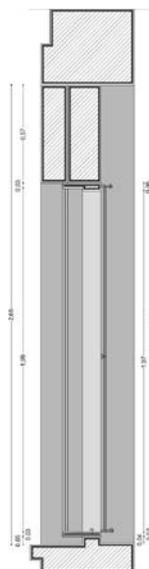


FIGURA 111: Sección S-S, ventana N.1, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

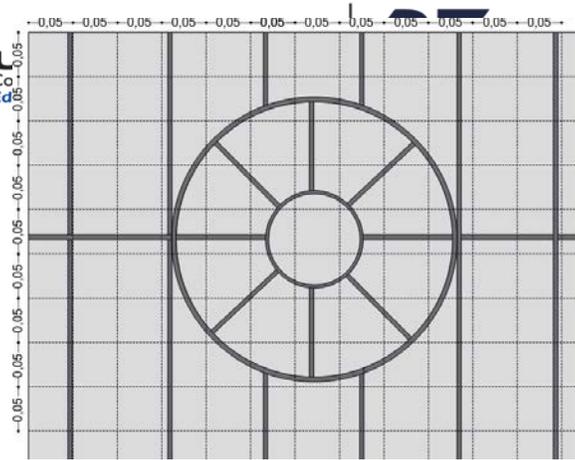


FIGURA 112: Detalle 17, ventana N.1, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

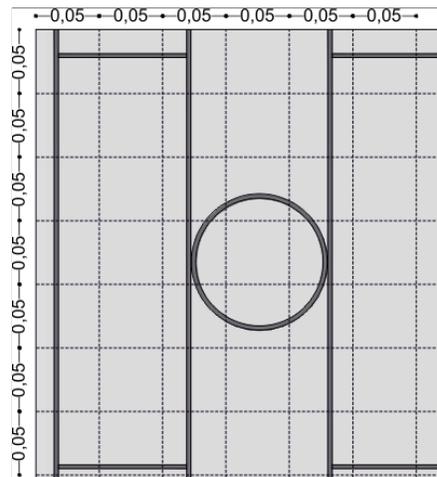


FIGURA 113: Detalle 18, ventana N.1, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

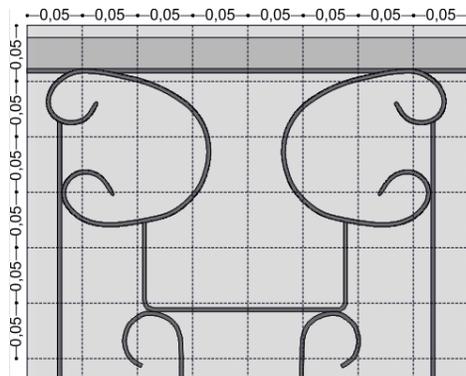


FIGURA 114: Detalle 19, ventana N.1, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

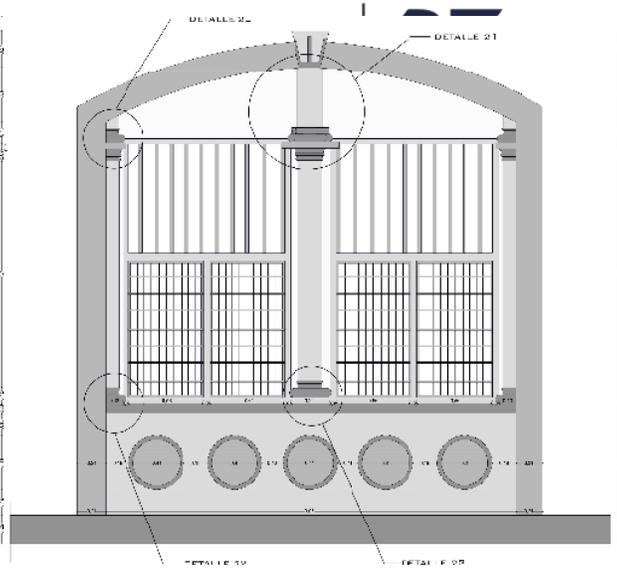


FIGURA 115: Ventana N.2, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

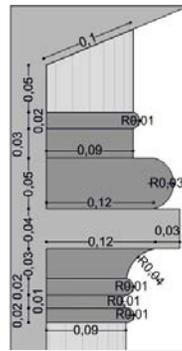


FIGURA 116: Detalle 20, ventana N.2, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

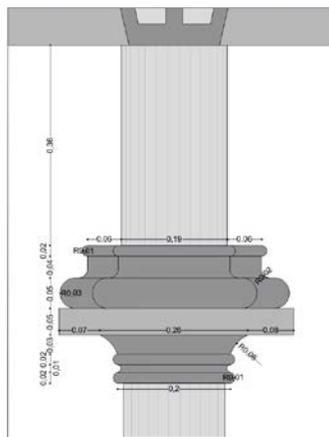


FIGURA 117: Detalle 21, ventana N.2, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

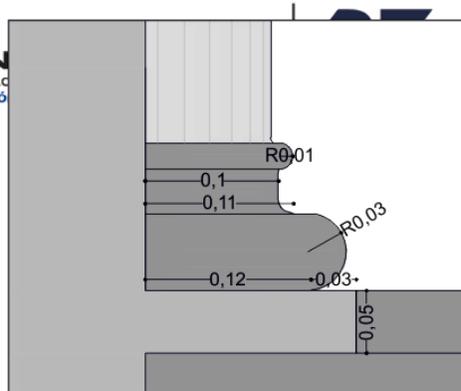


FIGURA 118: Detalle 22, ventana N.2, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

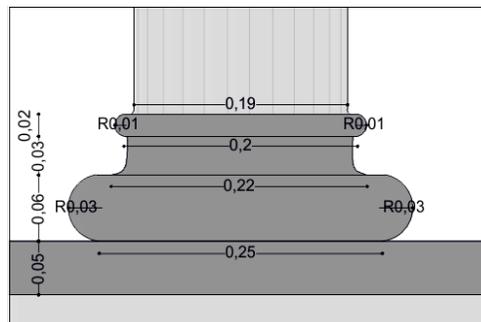


FIGURA 119: Detalle 23, ventana N.2, levantamiento de ventanas, Estación del ferrocarril Sur

Levantamiento fotográfico actual



FIGURA 120: Fotografía 1. Tomada por Leonardo Higuera. Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 121: Fotografía 2. Tomada por Leonardo Higuera. Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 122: Fotografía 3. Tomada por Leonardo Higuera. Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 123: Fotografía 4. Tomada por Leonardo Higuera. Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 124: Fotografía 5. Tomada por Leonardo Higuera. Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 125: Fotografía 6. Tomada por Leonardo Higuera. Estación del ferrocarril Sur

Levantamiento 3D



FIGURA 126: Vista frontal, Levantamiento 3D, Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 127: Vista lateral derecha, Levantamiento 3D, Estación del ferrocarril Sur

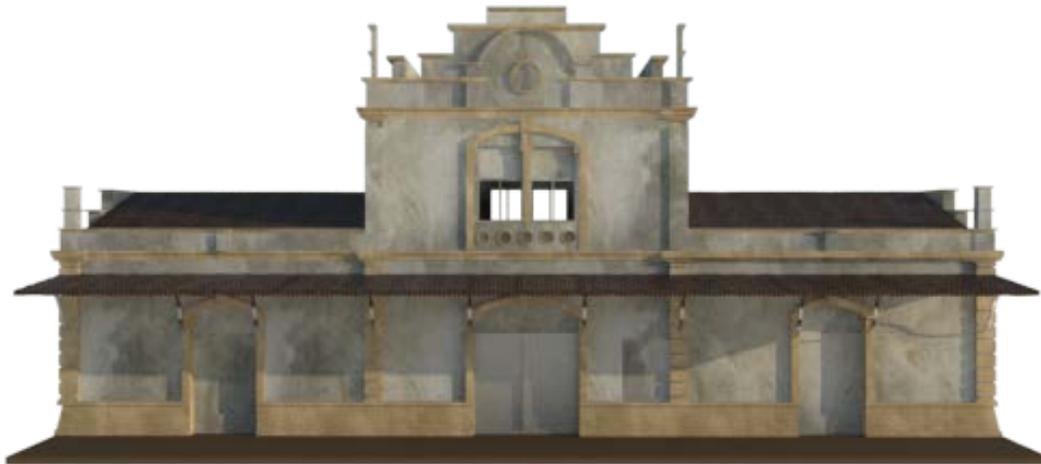


FIGURA 128: Vista posterior, Levantamiento 3D, Estación del ferrocarril Sur



FIGURA 129: Vista lateral izquierda, Levantamiento 3D, Estación del ferrocarril Sur

Los ferrocarriles en Colombia fueron los que en su momento impulsaron el desarrollo de la economía Colombiana, en particular la de la región nororiental del país. Ayudó al desarrollo de la agricultura, especialmente del café en Norte de Santander.

Las vías por donde transitaba el tren, ayudaron al surgimiento y expansión de poblados, en los cuales los habitantes se dedicaban a la producción agrícola y que utilizaban el ferrocarril como puente para comercializar sus productos fuera del país. Muchos de los trabajadores de las vías, y agricultores se vieron beneficiados por la construcción de las vías ferroviarias, las cuales ayudaron a la redistribución de las aldeas que se fundaron alrededor de estos caminos.

Para el inicio de la construcción de estas vías ferroviarias fue necesario la colaboración de inmigrantes extranjeros, quienes aparte de ser obreros, fueron los pioneros en el país en utilizar técnicas constructivas vanguardistas de macro proyectos ingenieriles. Con la llegada de estos extranjeros atraídos por las oportunidades de riquezas que Colombia en su momento ofrecía, llegó un impulso en el progreso y la modernidad a nivel nacional y regional. Los Santanderes influenciados por los extranjeros se convirtieron en una fuente importante generadora de empleo, y a pesar de que sus poblaciones se encontraban tan alejadas de la Capital, hizo que estas se acercaran un poco más al resto del mundo, dando a conocer los productos que se producían en sus tierras y la pujanza de su gente.

En ese momento la falta de recursos por parte de nuestro país para la construcción del ferrocarril fue muy notoria. El estado mostró su incapacidad financiera para poder sostener la empresa, también se vio su incapacidad de planeación a largo plazo, y su alta dependencia económica al capital privado y extranjero.

No obstante lo anterior, el caso de la “Línea del Norte” del ferrocarril de Cúcuta constituye el más claro ejemplo de la capacidad colombiana en construir un sistema férreo intermunicipal con salida internacional, sin necesidad de recurrir ni a capital ni a personal capacitado proveniente del exterior y en plena observancia de los términos estipulados en los contratos suscritos entre el Estado y la compañía empresaria del Camino carretero de San Buenaventura.

El sistema ferroviario que funcionó en el nororiente colombiano permitió la sostenibilidad del desarrollo comercial de la región, hecho que se evidencia a partir del año 1850. La ampliación de fronteras cultivadas, la llegada de inmigrantes y el comercio activo fueron entre otros factores aquellos que propiciaron la consolidación de importantes centros urbanos como Cúcuta y Bucaramanga.

A pesar de los contratiempos y todos los sacrificios por parte del estado y por las compañías ferroviarias para consolidar un sistema nacional ferroviario, la inexperiencia y la falta de visión por parte de los políticos y dirigentes de dar solución a las necesidades de transporte masivo de carga y pasajeros impusieron límites al potencial comercial y agroexportador del país. El proyecto ferroviario fue concebido solo como trayectos independientes que conectaban el lugar donde se producían las mercancías con su lugar de destino, sin darle importancia a la conectividad de los diferentes núcleos urbanos de producción y comercio.

Los ferrocarriles nacionales fueron una gran empresa, la cual impulso abruptamente la economía del país, pero por lo tratado anteriormente el estado se vio obligado al total y completo abandono de los mismos, porque ya no eran rentables. Al final solo quedaron los vestigios de los rieles y las estaciones corroídas por el tiempo y el total abandono y olvido por parte del País.

Al final logramos con esta investigación abrir la puerta para que toda esas memorias históricas que se han ido perdiendo o simplemente se han ido olvidando o refundiendo vuelvan a

aparecer, vuelvan a tomar la importancia que merecen, que todos esos sitios olvidados, vuelvan a resurgir y sean los que atestigüen toda la carga histórica que en sus espaldas cargan, son estos sitios los que nos recordaran de nuevo nuestra identidad, los que nos generaran nuevamente ese arraigo que hemos perdido a través del tiempo por nuestra ciudad. La importancia de estos sitios recae, en que ellos son los pilares de nuestro pasado, y que para construir un mejor futuro, ellos deben de tenerse en cuenta. Un país sin memoria, es un país sin futuro.

Arias, G. (2006). *La segunda mula de hierro: Historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras*. Bogotá: Panamericana formas e impresos.

Bateman, A. (2005). *Historia de los Ferrocarriles de Colombia*. Bogotá: Sociedad Colombiana de Ingenieros. Página Maestra editores

Betancurt, B. y Zuluaga, C. (1995). *El tren y sus gentes. Los ferrocarriles en Colombia*. Bogotá: Bancafé.

Instituto Colombiano de Cultura, colcultura (1994). *Programa reciclaje de las estaciones del ferrocarril*. Bogotá: colcultura.

Mayor, A. (1999). *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*. Bogotá: Banco de la República, El Áncora.

Ortega, A. (1920). *Ferrocarriles colombianos*. Bogotá: Imprenta Nacional.

Pérez, G. (1997). *Colgados de las nubes, Historia de los cables aéreos en Colombia*. Bogotá: Bancafé.

Pérez, G. (1997, 21 de septiembre). "Historia de los cables aéreos". En *Papel Salmón*, 270.

García Herreros, Antonio. (1983). *Monografía de Cúcuta 250 años*. Cúcuta.

Mayor Mora, Alberto. (Mayo 1999). *El tren, historia y prehistoria*. *Magazín dominical "El Espectador"*. Pp. 12-14, #835.

Meléndez Sánchez, Jorge. (1982). *Cacao y río. Historia del Valle de Cúcuta, de San Faustino de los Ríos, de Salazar de las Palmas y de la frontera ColomboVenezolana*. Ed. Gráficas Margal. Bogotá.

Zuleta Jaramillo, Luis Alberto. (2001). *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Bogotá.

Pabon Serrano, Yesid Fernando. (2011). *Historia del ferrocarril de Cúcuta desde el camino a San Buenaventura hasta la compañía del ferrocarril. 1865-195*. (Tesis de Maestría). Universidad Industrial de Santander. Bucaramanga.

Pradilla Landazabal, Olga Lucia. (2012). *“El ferrocarril de Cúcuta 1876- 1960: expresión de unos cambios regionales”*. (Tesis Magister). Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.