



CONVENIO UPTC-IGAC
Programa de Maestría en Geografía



APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA DE AMBALEMA (TOLIMA):
UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN, FUNCIÓN Y PLANO

DOUGLAS DAVID PÁEZ TRUJILLO
Profesional en Ciencias Sociales

Línea de Investigación: Sociedad y Territorio

Concepto de los Jurados

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA

Bogotá, D.C. Mayo de 2017

APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA DE AMBALEMA (TOLIMA):
UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN, FUNCIÓN Y PLANO

Por:

DOUGLAS DAVID PÁEZ TRUJILLO

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Presentado a la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia e Instituto Geográfico Agustín Codazzi en cumplimiento de los requisitos para el grado de

MAGISTER EN GEOGRAFÍA

Programa de Estudios de Posgrado en Geografía (EPG)

Tutor: MSc. MIGUEL ANTONIO ESPINOSA RICO

Candidato a Doctor en Geografía

2017

RESUMEN

APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA DE AMBALEMA (TOLIMA): UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN, FUNCIÓN Y PLANO

Por:

Douglas David Páez Trujillo

La evolución urbana de Ambalema-Tolima es producto de diferentes procesos convergentes, a la vez que expresión de los mismos, de la acción social que los ha permitido, es pues el resultado de los altibajos de su historia. Conocer cómo ha sido la evolución geohistórica urbana de Ambalema se constituye en el problema de esta investigación.

La metodología implementada se basó en un diseño metodológico descriptivo-explicativo, con un manejo multiescalar y multitemporal y una operacionalización cualitativa, que contó con el empleo del método analítico (diacrónico-sincrónico). Las técnicas utilizadas fueron: Trabajo de campo (observación directa, entrevistas), análisis documental, revisión archivística (incluida la revisión de publicaciones periódicas), análisis cartográfico y espacial y análisis estadístico.

A partir de las categorías de Emplazamiento, Situación, Funciones Urbanas y Plano, se muestran los cambios en la morfología urbana de Ambalema Tolima, en una periodización de larga duración histórica, que abarca desde los orígenes del poblado hasta la actualidad, en el marco amplio de un análisis geohistórico, que combina lo diacrónico con lo sincrónico.

Con la realización de la investigación se pudo analizar la configuración de la estructura socio-espacial del área urbana de Ambalema-Tolima, concluyéndose que: El enfoque Geohistórico se constituye en una herramienta teórico-metodológica muy

pertinente para el estudio de las transformaciones espaciales; La localización de Ambalema ha visto variar su valor, conforme también lo ha hecho la importancia del río Magdalena, esto porque los dos Emplazamientos que ha tenido la ciudad se han localizado en la margen izquierda de esta arteria fluvial; La Situación de Ambalema guarda una estrecha relación con el valor del Emplazamiento y las Funciones Urbanas desempeñadas por la ciudad, presentando una sucesión de cinco periodos, en los cuales se alternan posicionamientos regionales favorables y desfavorables, siendo los desfavorables los que más han predominado en el tiempo; Una alta valoración del Emplazamiento, así como Situaciones favorables han permitido una mayor ampliación de las Funciones Urbanas, pero a la vez el desarrollo de diferentes Funciones ha servido tanto para dinamizar la economía como para darle valor al Emplazamiento y contribuir al mejoramiento de la Situación; La evolución del Plano de Ambalema evidencia: la ampliación de su espacio material, la irregularidad del trazado (que conforme se aleja del centro se torna más regular) un crecimiento constante aunque lento, que se constata, en especial, en la obsolescencia de sus principales servicios públicos, diseñados para una ciudad de un menor tamaño.

Finalmente, el trabajo ratifica la importancia del enfoque geohistórico en el abordaje de las transformaciones espaciales y se constituye en una contribución al estudio de la morfología urbana de los pueblos de Colombia.

DEDICATORIA

A mis padres, a Ambalema y a la querida y eterna Nicky.

AGRADECIMIENTOS

Mis más sinceros agradecimientos a Dios, a la virgen María y a todas las personas que, de una u otra manera, contribuyeron para que pudiera culminar este trabajo, en especial, a: mi familia; mis jefes y compañeros de trabajo; mis estudiantes de Paquiló; mis compañeros, docentes y personal administrativo de la Maestría; el profesor Miguel Antonio Espinosa, por su excelente orientación; y, por supuesto, la comunidad de Ambalema, por su tiempo, su disposición y, en general, su generosa colaboración.

CONTENIDO

LISTA DE TABLAS	xi
LISTA DE FIGURAS	xii
LISTA DE MAPAS	xv
INTRODUCCIÓN	1
1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	3
1.1 ANTECEDENTES	3
1.1.1 Cambios en la morfología urbana de Yolombó, un pequeño asentamiento en las montañas de Antioquia, Colombia.....	4
1.1.2 Análisis geográfico del crecimiento y la conformación de la actual morfología y estructura urbana de la ciudad de Madrid (Cundinamarca), durante el periodo 1970-2010	5
1.1.3 Ciudad y estructura espacial. Evolución morfológica de las ciudades del estado Mérida-Venezuela.....	7
1.1.4 Transformación del área urbana de Paipa (Boyacá), 1950-2010. Análisis geohistórico.....	8
1.2 JUSTIFICACIÓN	10
1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	12
1.4 DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	14
1.5 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	17
1.5.1 Pregunta Principal.....	17
1.5.2 Preguntas Secundarias.....	17
1.6 OBJETIVOS	18
1.6.1 Objetivo General.....	18
1.6.2 Objetivos Específicos.....	18
2. ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	19
2.1 DEFINICIÓN DEL TIPO DE DISEÑO METODOLÓGICO	19
2.2 DEFINICIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN	19
2.3 DEFINICIÓN DE LAS CATEGORÍAS.....	20
2.4 MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	21
3. MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL.....	23

3.1 ¿QUÉ ES LO URBANO?	23
3.2 LA URBANIZACIÓN EN LA ÉPOCA CONTEMPORÁNEA: OCCIDENTE Y SU ÁREA DE INFLUENCIA	27
3.3 LA ESPECÍFIDAD DE LA URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA	30
3.4 LA URBANIZACIÓN EN COLOMBIA	33
3.5 TRANSFORMACIONES URBANAS: LA ACTUAL REVALORIZACIÓN DE LAS CIUDADES MEDIAS Y PEQUEÑAS	36
3.6 LA GEHISTORIA.....	39
3.7 MORFOLOGÍA URBANA.....	42
3.7.1 EMPLAZAMIENTO	45
3.7.2 SITUACIÓN	47
3.7.3 FUNCIÓN URBANA	48
3.7.4 PLANO	50
3.8 PERTINENCIA DEL ESTUDIO DE AMBALEMA A PARTIR DE UN ANÁLISIS GEOHISTÓRICO, CON LA INCLUSIÓN DE ALGUNOS ELEMENTOS DE LA MORFOLOGÍA URBANA	53
4. EL EMPLAZAMIENTO DE AMBALEMA.....	57
4.1 Ambalema y sus orígenes Panche.....	57
4.2 El pueblo de indios de Ambalema: El Emplazamiento inicial.....	59
4.3 El nuevo Emplazamiento	65
4.4 Descripción del Emplazamiento actual y relación de éste con las necesidades de la nueva localización.....	68
4.5 El Emplazamiento y el direccionamiento del crecimiento urbano.....	74
5. LA SITUACIÓN DE AMBALEMA	76
5.1 La Situación de Ambalema durante la Conquista y la Colonia.....	76
5.2 La Situación de Ambalema durante la producción tabacalera y la navegación a vapor por el río Magdalena	80
5.3 La Situación de Ambalema con el ferrocarril y el Ingenio Central del Tolima	87
5.3.1 Contexto general de los ferrocarriles en Colombia.....	87
5.3.2 Ambalema y el Ferrocarril	95
5.3.3 La Situación de Ambalema con el ferrocarril de La Dorada-Ambalema.....	95
5.3.4 La Situación de Ambalema con el ferrocarril Ibagué-Ambalema.....	99

5.3.5 La Situación de Ambalema durante el Ingenio Central del Tolima	102
5.3.6 La Situación de Ambalema durante el predominio de la Agricultura Comercial o la Situación desde 1961 hasta la actualidad.....	110
6 FUNCIÓN URBANA.....	126
6.1 Función Urbana de Encomienda.....	127
6.2 Función Urbana Agrícola.....	130
6.2.1 El Tabaco	131
6.2.1.1 Primer periodo. Desde 1744 hasta 1778:	131
6.2.1.2 Segundo periodo. Desde 1778 hasta los primeros años de la República o periodo del monopolio español:	132
6.2.1.3 Tercer Periodo. Desde los primeros años de la República hasta principios de la década de los cuarenta del S. XIX o Periodo del Monopolio Republicano:	134
6.2.1.4 Cuarto Periodo. Desde 1850 hasta la década de los 70 del S. XIX o Periodo de la Abolición del Monopolio, Primer Auge Exportador y Primer Gran Declive:	136
6.2.1.5 Quinto Periodo. Desde 1905 hasta finales de la década de los 30 del siglo XX o Último Auge Tabacalero y Declive definitivo:	142
6.2.2 La caña de azúcar.....	145
6.2.3 El Arroz.....	146
6.2.4 El algodón	150
6.3 Función urbana Ganadera	160
6.4 Función Urbana Agroindustrial	162
6.5 Función Urbana Comercial	165
6.6 Funciones Urbanas de Sitio de Paso y de <i>Sitio para Hacer Fortuna</i>	168
6.7 Función Urbana Turística.....	172
6.8 Función Urbana de Centro de Servicios Básicos	180
6.9 Demografía y Función Urbana.....	198
CONSIDERACIONES FINALES CON RESPECTO A LA FUNCIÓN URBANA	200
7 EL PLANO DE AMBALEMA.....	202
7.1 Forma	202
7.2 El Crecimiento Urbano	207
1.825 o el Trazado Original	210
Primera fase de crecimiento urbano: 1825-1900	211

Segunda Fase de crecimiento urbano: 1900-1950	212
Tercera fase de crecimiento urbano: 1950-1996.....	213
Cuarta fase de crecimiento urbano: 1996-2017	217
CONSIDERACIONES FINALES EN TORNO AL CRECIMIENTO URBANO EN LA ACTUALIDAD CON RELACIÓN A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS ..	224
8. CONCLUSIONES	226
9. REFERENCIAS.....	233

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla No. 1. Síntesis de la Evolución de la Situación de Ambalema.	125
Tabla No. 2. Comparación de las exportaciones realizadas por las regiones colombianas productoras de tabaco a Bremen, Alemania, entre 1856 y 1871.	140
Tabla No. 3. Evolución poblacional de Ambalema.	199

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura No.1. Localización de los Panche.	59
Figura No. 2. Pueblo de Indios de Ambalema (siglo XVII).	65
Figura No. 3. Carta topográfica donde se muestra la antigua factoría y el lugar donde se construiría la nueva (1826).	66
Figura No. 4. La nueva factoría del tabaco. Construida en 1809 es el edificio a partir del cual se formó el nuevo Emplazamiento.	67
Figura No. 5. Perfil de la geoforma, terraza aluvial, sobre la cual se localiza el Emplazamiento de Ambalema.	69
Figura No. 6. Navegación a vapor en Ambalema.	83
Figura No. 7. Ferrocarriles en Colombia (1905).	91
Figura No. 8. Ferrocarriles en Colombia (1919).	92
Figura No. 9. Ferrocarriles en Colombia (1925).	93
Figura No. 10. Ferrocarriles en Colombia (1950).	94
Figura No. 11. El ferrocarril en Ambalema.	101
Figura No. 12. Estación del ferrocarril de Ambalema (estado actual).	102
Figura No.13. Ingenio Central del Tolima.	105
Figura No. 14. Pajonales en 1959.	106
Figura No. 15. Transporte de personas y mercancías por el río Magdalena, a mediados del siglo XX (aproximadamente).	112
Figura No. 16. Navegación fluvial entre el Puerto El Retiro de Ambalema y el puerto de Gramalotal en Beltrán, Cundinamarca.	113
Figura No. 17. Vestigios del paso del ferrocarril por Ambalema.	123
Figura No. 18. Plano de factorías y administraciones de Tabaco.	133

Figura No. 19. Síntesis de la dinámica histórica de la producción de tabaco en Ambalema.	144
Figura No. 20. Cultivo de arroz.	150
Figura No. 21. Instalaciones de la división agroindustrial y comercial de la Organización Pajonales.	163
Figura No. 22. Instalaciones de EMPRENORTE S.A.	164
Figura No. 23. Molino Santa Mónica.	164
Figura No. 24. Celebración religiosa en honor a Santa Lucía.	174
Figura No. 25. Hoteles de Ambalema en la actualidad.	179
Figura No. 26. Hospital San Antonio de Ambalema.	194
Figura No. 27. Ladrillera La Minita.	201
Figura No. 28. Ejemplos de viviendas de Ambalema según su altura (uno, dos y tres plantas).	204
Figura No. 29. Edificación tradicional.	205
Figura No. 30. Edificación Unifamiliar (algunos ejemplos).	206
Figura No. 31. Edificación en precario (algunos ejemplos).	206
Figura No. 32: Plano del proceso de transformación de la cabecera municipal de Ambalema (1996).	208
Figura No. 33. Evolución de la transformación urbana de Ambalema entre 1825 y 1996.	209
Figura No. 34. Área Urbana de Ambalema (2014).	210
Figura No. 35. Puente sobre el <i>Zanjón de los muertos</i> .	211
Figura No. 36. Vista parcial del barrio Villa Teresa primera etapa.	214
Figura No. 37. Parque con material reciclado en el barrio Santa Lucía.	214
Figura No. 38. Barrio La Balastreira.	215

Figura No. 39. El templo nuevo de Ambalema.	216
Figura No. 40. Estación de Policía de Ambalema.	216
Figura No. 41. Plaza de mercado de Ambalema.	217
Figura No. 42. Barrio Villa Eduardo.	218
Figura No. 43. El puerto y el malecón de Ambalema.	219
Figura No. 44. Plano de Conjunto del área urbana Ambalema (2000).	220
Figura No. 45. Crecimiento urbano de Ambalema entre 1985 y 2004.	221
Figura No. 46. Crecimiento urbano de Ambalema entre 2004 y 2016.	221
Figura No. 47. Ambalema (1846).	222
Figura No. 48. Vista de la ciudad de Ambalema (1850-1859).	223
Figura No. 49. Vista parcial de Ambalema (2015).	223

LISTA DE MAPAS

	Pág.
Mapa No.1. Localización del área de estudio.	16
Mapa No. 2. Localización del Emplazamiento inicial (Puerto de Beltrancito) y del Emplazamiento actual (Ambalema) en el municipio de Ambalema.	73
Mapa No. 3. Expansión urbana a partir del nuevo Emplazamiento.	75
Mapa No. 4. Situación de Ambalema durante la Conquista y la Colonia (Finales del siglo XVI, siglo XVII y gran parte del siglo XVIII).	79
Mapa No. 5. Situación de Ambalema durante la producción tabacalera y la navegación a vapor por el Magdalena.	86
Mapa No. 6. Situación de Ambalema en el periodo del ferrocarril La Dorada-Ambalema (1907-1931).	98
Mapa No. 7. Situación de Ambalema en el periodo de la conexión ferroviaria La Dorada-Ambalema y Ambalema-Ibagué (1931-1961).	109
Mapa No. 8. Situación de Ambalema en el periodo del predominio de la agricultura comercial, 1961 a la actualidad.	124
Mapa No. 9. Plano del Distrito Tabacalero de Ambalema.	141
Mapa No. 10. Área de cultivos en el municipio de Ambalema.	159

INTRODUCCIÓN

Lo Urbano es un fenómeno complejo que se expresa en diferentes grados. Dentro del estudio de lo Urbano, el análisis o enfoque Geohistórico se constituye en un abordaje pertinente pues desde una perspectiva global, en el marco de condiciones históricas determinadas, concibe al espacio como una construcción social (Tovar, 1984:11, citado por Sayago y León, 2000: 250), esta perspectiva, trasciende la descripción espacial y llega hasta la comprensión, el análisis y las propuestas de intervención en pro del mejoramiento, a través de la interdisciplinariedad (Tovar, 1986, citado por Orella, 2010: 238). Por su parte, la Morfología Urbana, aparece como un campo que propicia el entendimiento y la comprensión de las transformaciones urbanas, tanto de manera material como a partir de las relaciones espaciales que se van generando y que se expresan en la conformación de espacios concretos y dinámicos, que son producto de la convergencia de diferentes factores y procesos, a la vez que expresión de los mismos.

La Morfología Urbana, a lo largo de su evolución epistemológica, ha desarrollado diferentes categorías analíticas que se interrelacionan y permiten el conocimiento de las transformaciones urbanas. El Emplazamiento, la Situación, las Funciones Urbanas y el Plano, son algunas de estas categorías y en este trabajo se constituyen en los ejes a partir de los cuales se produce la reflexión.

La estructura de este documento es la siguiente: en la primera parte se presenta la formulación del proyecto de investigación. Contiene todos los aspectos relacionados con la delimitación del mismo, mostrándose qué es lo que se aspira alcanzar y por qué se seleccionó a Ambalema como objeto de estudio, destacándose en este aspecto la necesidad de abordar el conocimiento del poblado desde una perspectiva geográfica y de larga duración histórica (empleando el enfoque geohistórico), ya que los acercamientos que se han dado, lo han hecho desde otras disciplinas, fundamentalmente desde la historia y la economía, y los análisis se han centrado, casi que exclusivamente, en el auge tabacalero, el cual aunque es muy relevante y tuvo profundas repercusiones, a veces se constituye en el único referente de la ciudad, desconociéndose, de esta manera, las transformaciones que, a partir, de la desaparición de este emblemático cultivo se han venido presentando, por lo cual es necesaria una mirada global, multitemporal, de las transformaciones espaciales.

La segunda parte del escrito corresponde al apartado de la Metodología, la cual fue multiescalar y de larga duración histórica, pues está basada en el enfoque geohistórico, de tipo cualitativo, con un diseño descriptivo-explicativo y un método analítico, en donde el análisis documental y cartográfico, así como el trabajo de campo (observación directa y entrevistas) fueron las técnicas más empleadas, todo lo cual permitió dar cuenta de cómo se ha presentado la evolución espacial del área urbana, a partir de las transformaciones en las cuatro categorías seleccionadas.

La tercera parte corresponde al marco teórico-conceptual en donde, a través de los autores referenciados, se concibe al espacio como una construcción social, que es dinámica y que responde a condiciones históricas determinadas. En este apartado también se describen los rasgos principales tanto del enfoque Geohistórico como de la Morfología Urbana, señalando los motivos por los cuales el trabajo se adscribe a los dos campos, igualmente, se hace una descripción de las categorías empleadas.

El abordaje de cada una de las categorías se constituye en un capítulo de la investigación. Así, se tienen cuatro capítulos correspondientes al desarrollo de la misma, los cuales junto con la elaboración de las conclusiones, permitieron describir y analizar las transformaciones espaciales de Ambalema a lo largo de su historia.

1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

1.1 ANTECEDENTES

La revisión bibliográfica de trabajos relacionados con el tema de investigación es fundamental para conocer cuál es el estado de la cuestión, cómo se han abordado diferentes aspectos, cuáles conceptos son relevantes, qué tipos de metodologías se han empleado (y han resultado pertinentes) y, por supuesto, para ratificar la elección del problema de investigación, al constatarse el no abordaje del mismo previamente.

Tanto el análisis o enfoque Geohistórico como la Morfología Urbana, son campos muy explorados en otras tradiciones nacionales y en el caso colombiano están empezando a tomar fuerza, especialmente, en los últimos años.

Para la realización de esta investigación los trabajos que se consultaron tienen que ver, por un lado, con estudios sobre morfología urbana en casos concretos y, por otro, con análisis de transformaciones socio-espaciales, a partir del empleo del análisis geohistórico, de ciudades específicas. La referencia tanto a unos como a otros tiene que ver con la necesidad de conocer cómo se han estudiado los cambios en la Morfología Urbana y cómo se han analizado las transformaciones espaciales a través del tiempo en contextos particulares. Aunque hay referencias internacionales, se ha privilegiado la consulta de documentos nacionales, con el ánimo de aprovechar las ventajas de los análisis en el marco del contexto común nacional.

Con base en lo anterior, se presenta a continuación, a modo de muestra, cuatro de los antecedentes consultados:

1.1.1 Cambios en la morfología urbana de Yolombó, un pequeño asentamiento en las montañas de Antioquia, Colombia¹

En este artículo el autor reivindica la pertinencia de realizar estudios de morfología urbana (campo poco explorado en el país) en pueblos y no sólo en ciudades. Adscrito en la tradición de morfología urbana clásica, desde una mirada transversal y teniendo en cuenta aportes de la geografía cultural, los interrogantes que, en general, orientan el trabajo podrían resumirse en ¿cómo ha crecido Yolombó y cómo ha cambiado su forma urbana a lo largo de su historia? Las respuestas, que constituyen la realización del trabajo, muestran los diferentes periodos por los cuales ha pasado Yolombó: Génesis del asentamiento (1589-segunda mitad del siglo XVII); configuración de sitio intermedio, puerto de montaña (especialmente en el siglo XVIII); decadencia en el siglo XIX; reactivación a finales del XIX y crecimiento a partir de la segunda mitad del siglo XX. Estos periodos son expresión, por una parte, de las características del asentamiento (y de la adaptación que se hace para establecer la trama urbana) asociadas a su emplazamiento (sobre cuchillas de disección) y localización (como punto intermedio en vías que comunican municipios importantes del departamento de Antioquia, lo que contribuye a la configuración de su función histórica como sitio de paso, la cual, con la apertura de otros caminos se ve afectada) y por otra, de diferentes procesos como la minería, la colonización antioqueña, la construcción del ferrocarril, los excedentes de la producción agrícola, el recrudecimiento del conflicto armado interno, etc. Todo lo cual configura formas urbanas características de cada periodo, condicionadas en parte por las características físicas del sitio donde se asienta el poblado, pero que expresan también las respuestas que se han dado para vencer esas limitaciones. En este sentido, desde la tipología arquitectónica, resulta interesante la extinción de la arquitectura propia del periodo anterior para dar paso a la del periodo que lo sucede (en un municipio donde las leyes permiten la destrucción del patrimonio histórico arquitectónico), como expresión de los nuevos tiempos pero, ante todo, como expresión de adaptación al crecimiento urbano, que si bien es lento requiere espacio físico y este se obtiene al maximizar el existente con construcciones más altas, realización de terraplenes y la consolidación de la forma tentacular, debido a la imposibilidad de la construcción del damero dado su emplazamiento sobre cuchillas de disección.

El autor concluye que: el crecimiento de Yolombó ha sido lento; su configuración urbana se encuentra en permanente contacto con el monte; la

¹ Ochoa, 2009.

urbanización a partir de los caminos (lineal) se mantiene, aunque en los últimos cincuenta años se ha complementado con un modelo de urbanización globular de los nuevos complejos arquitectónicos en terraplenes; el estudio debe profundizarse y compararse con otras poblaciones ubicadas en el mismo tipo de geoformas.

De los antecedentes, este trabajo fue el de mayor influencia, debido a que manifiesta la importancia de realizar estudios de morfología urbana en pueblos y no sólo en ciudades. Los principales aportes tienen que ver con la importancia de la larga duración en el análisis de los cambios morfológicos en pueblos y en la determinación de periodos clave en la configuración de la trama urbana. Así mismo, el empleo de los conceptos de Emplazamiento, Situación y Función Urbana Histórica. La referencia a la literatura, a *La Marquesa de Yolombó* de Tomás Carrasquilla, específicamente, también resultó interesante. En la presente investigación, la literatura, al igual que en el trabajo de Ochoa, se tiene en cuenta teniendo como fuente a la novela *Manuela* de Eugenio Díaz Castro.

1.1.2 Análisis geográfico del crecimiento y la conformación de la actual morfología y estructura urbana de la ciudad de Madrid (Cundinamarca), durante el periodo 1970-2010²

En este trabajo, el autor estudia, desde diferentes escalas (regional, nacional y mundial) el proceso de urbanización de la ciudad cundinamarquesa de Madrid, centrándose en la evolución de la mancha urbana y en el crecimiento demográfico, en el contexto de la metropolización y de la relación de la ciudad con Bogotá. El estudio también analiza la morfología y la estructura urbana, con el ánimo de conocer su estado actual e identificar los patrones de asentamiento que posibilitaron la urbanización de esta ciudad intermedia. Adicionalmente, se analizaron los impactos territoriales de la floricultura en la sabana de Bogotá y, de manera especial, en la ciudad de Madrid.

Dentro de la subdisciplina de la geografía urbana, el diseño metodológico empleado fue de tipo Descriptivo y se analizaron una serie de variables predeterminadas, con la consecuente medición de los indicadores asociados a las mismas. Es de destacar que la definición de las variables y la medición de los indicadores fueron muy rigurosas y precisas, lo que contribuyó al logro de los

² Aponte, 2011.

objetivos de la investigación. Las variables empleadas fueron: Crecimiento urbano, Estructura urbana, Morfología urbana, Floricultura y Metropolización. La descripción de los indicadores es muy detallada y combina operacionalizaciones tanto cualitativas como cuantitativas y diferentes técnicas de análisis y fuentes de información. Algunas de las conclusiones a las que llega el autor son las siguientes:

- El establecimiento de la industria y la floricultura entre 1960 y 1980 se vio favorecido por el emplazamiento y la situación de Madrid, así como por factores económicos como la alta demanda de mano de obra poco calificada, que lo convirtió en un municipio generador de empleo y, por tanto, con gran poder de atracción de población, la cual se asentó mayoritariamente en la cabecera urbana.

- La urbanización en Madrid emuló los patrones urbanísticos, constructivos y de ocupación que predominan en la periferia de Bogotá, lo que ha generado la aparición de cuatro tipos de asentamientos: barrios legales compactos de alta densidad, barrios de vivienda en serie (de iniciativa privada), barrios dispersos con características urbano-rurales y barrios de formación espontánea.

- El proceso de urbanización de Madrid a partir de 1960 corresponde al modelo de ciudad dispersa, lo que también se presenta en muchas ciudades de América Latina. Hasta 1950 el crecimiento físico y demográfico había sido lento, con una estructura compacta y concentrada en torno al centro histórico y a la Troncal de Occidente.

De este trabajo, resultó particularmente útil su organización, así como el diseño metodológico (detallado, riguroso y coherente con respecto a la consecución de los objetivos planteados), los cuales, se constituyeron en una importante guía en la elaboración de la presente investigación. Así mismo, el tratamiento de aspectos morfológicos como Emplazamiento, Situación y Plano resultó muy pertinente e ilustrativo. Es igualmente relevante el manejo multiescalar.

1.1.3 Ciudad y estructura espacial. Evolución morfológica de las ciudades del estado Mérida-Venezuela³

En este artículo, desde una lectura que combina aportes geográficos con una visión desde la arquitectura, la autora expone cómo ha sido la evolución colectiva de la morfología bidimensional y tridimensional de los centros poblados y de las ciudades del estado de Mérida, Venezuela. Partiendo de la descripción del espacio natural del estado y de las ventajas que en diferentes ámbitos posee, se muestran los principales cambios producidos en lo construido y en los vacíos, insertos en bases naturales específicas.

La metodología se basó en dos procedimientos básicos. Por un lado, el análisis sistemático de estudios de diferentes autores, así como la revisión documental y por otro, el levantamiento, discusión e interpretación de la información espacial.

Los periodos básicos del poblamiento estatal son: “el primario o precolombino”, más los establecidos por Moreno (1986, citado por la autora): “el de los primeros años de la conquista, el del reforzamiento colonial, el del predominio de la economía cafetalera y el petrolero transformador” (Rangel, 2006:61).

Algunas de las conclusiones a las que llega Rangel son: La morfología tridimensional urbana de los centros poblados de Mérida está determinada, fundamentalmente, por características del espacio físico; sin embargo, en las ciudades del sur del lago de Maracaibo las vías y las dinámicas económicas se han constituido en los factores que han generado su morfología; El relieve, el clima, la potencialidad de los suelos para la realización de actividades económicas y el paisaje son los rasgos naturales que más influyen, determinan, la conformación física de las ciudades y centros poblados del estado venezolano; El modelo de la trama colonial, pese al crecimiento permanente de las ciudades, se mostró adecuado y funcional (adecuación al emplazamiento, a las funciones y a las dinámicas urbanas) hasta mediados del siglo XX; La volumetría de las ciudades de Mérida ha dependido del parcelamiento en solares, de las actividades y roles asignados para la ocupación de las manzanas y ante todo, de las características de la base natural de los centros poblados o parte de ellos; A mayor antigüedad y tamaño se constata “más ampliamente la existencia de diferentes formas o tejidos urbanos” y “diferentes texturas en la ciudad, resultantes de las variaciones temporales de los factores que las han determinado y que le han generado estilos propios” (ídem:82).

³ Rangel, 2006.

De este artículo, las principales contribuciones son: la periodización establecida, que se remonta hasta el periodo precolombino y se extiende hasta el *boom* petrolero. Una periodización así (al igual que la de larga duración adoptada por Ochoa en su trabajo sobre Yolombó) es fundamental para comprender aspectos como la evolución del emplazamiento y la situación, que están en estrecha relación con la evolución de otros factores, en donde se destaca el económico. También se valora el reconocimiento de la influencia del espacio físico y de las obras viales en los procesos de poblamiento-urbanización.

1.1.4 Transformación del área urbana de Paipa (Boyacá), 1950-2010. Análisis geohistórico⁴

En este artículo se muestra, desde un enfoque geohistórico y fundamentado en las Geografías Histórica, Urbana y Radical, las transformaciones urbanas de Paipa en el periodo comprendido entre 1950 y 2010. Para ello el autor establece tres periodos (1950-1970, 1971-1992 y 1993-2010), en donde se van dando las transformaciones socioespaciales y se va consolidando la actual caracterización (propiciada por factores internos y externos como el desarrollo vial local, departamental y nacional; la realización de obras de gran impacto (termoeléctrica) o el establecimiento de segundas residencias por los atractivos turísticos, medicinales (termales, belleza paisajística) y, en general de calidad de vida) de la ciudad como ciudad intermedia, con relevancia de la actividad turística. Así mismo, se da cuenta de la relación entre la planeación territorial (a partir de sus elementos legales: POT) en la ocupación del suelo y el crecimiento urbano.

La Metodología empleada fue de carácter descriptivo y explicativo, en el marco de las investigaciones cualitativas. Fue una investigación documental, en donde se revisaron fuentes primarias y secundarias, combinándose el análisis retrospectivo con el prospectivo. Se emplearon los SIG para establecer las áreas de expansión y calcular el área del crecimiento urbano. Las conclusiones del estudio son:

En el primer periodo (1950-1970), “las características de urbanización mantienen un orden y homogeneidad como el establecido desde la Conquista, en el diseño y trazado urbano con la cuadrícula española” (Rojas, 2011:148); en el segundo periodo (1971-1992) se da un crecimiento acelerado y la actividad turística se consolida, generando dinámicas socioeconómicas complejas, se da “un desarrollo

⁴ Rojas, 2011.

urbano disperso y poco homogéneo en las construcciones que lleva a la pérdida del principio de organización urbana dado por la cuadrícula” (Rojas, 2011: 148); en el tercer periodo (1993-2010), de continuidad urbana y turística “la expansión física y la actividad económica de carácter terciario siguen aumentando y caracterizan las dinámicas y las interrelaciones socio-espaciales que tienen lugar en la ciudad” (Rojas, 2011: 148).

Los aportes de este estudio se relacionan con la importancia del análisis retrospectivo-prospectivo, pues permite entender qué pasó, cuáles hechos fueron significativos (los que a su vez hacen posible el establecimiento de periodos en la evolución urbana), así como vislumbrar tendencias futuras.

1.2 JUSTIFICACIÓN

Los estudios sobre Ambalema se han realizado, fundamentalmente, desde la historia, la economía y las monografías locales: *Notas sobre la historia de Ambalema* (Bejarano y Pulido, 1981⁵); *Ambalema* (Santamaría, 1986); *Pajonales en la Historia de la Cultura Empresarial del Tolima* (Ramos, 2000); *Santa Lucía de Ambalema: Historia de la Nostalgia* (Leiva, 2005), principalmente⁶. Desde la literatura, el capítulo XX de la novela *Manuela* de Eugenio Díaz Castro, denominado, precisamente, *Ambalema* es una referencia importante del poblado en el siglo XIX, en pleno esplendor del tabaco. En todos estos abordajes, el auge tabacalero se presenta como el principal protagonista, en visiones que no permiten evadir la nostalgia por la exaltación de un pasado glorioso. En efecto, los tiempos dorados se tornan ya muy lejanos y parecerían ser lo único digno de destacar en un pueblo que se ha quedado en el olvido, olvido del que de vez en cuando, y de manera efímera, sale, cuando su entorno natural, destacándose en especial el río Magdalena, así como el puerto sobre el mismo, su arquitectura y su paisaje urbano se convierten en el escenario de alguna película⁷ o de otro producto audiovisual⁸, de una referencia en la prensa o de la

⁵ Bajo el título *El tabaco en una economía regional: Ambalema siglos XVIII y XIX*, este libro fue nuevamente publicado en 1986 por el centro de investigaciones para el desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia.

⁶ Entre la abundante bibliografía en donde se hace mención a Ambalema, no ya como el tema exclusivo o central, pero sí reconociéndose la importancia que tuvo, en especial, el siglo XIX, se encuentran relatos de viajeros, obras costumbristas, estudios médicos e históricos, tesis, memorias, etc. así como los trabajos de la denominada nueva historia de Colombia. Algunas de estas referencias son: *Viaje por la república de Colombia en 1823* de Gaspar Teodoro Mollien; *Los trabajadores de tierra caliente* de Medardo Rivas; *La academia Nacional de Medicina y la clínica de Marly* de Fernando Serpa Flórez; *Historia de un alma* de José María Samper; *Mis Memorias* de Salvador Camacho Roldán; *Episodios de un viaje* de Felipe Pérez; *Viajes por los Andes colombianos (1882-1884)*, en especial *El páramo del Ruiz y Ambalema* de Alfred Hettner; *The Colombian Tobacco Industry from Government Monopoly to Free Trade: 1778-1876* de John Harrison; *Introducción a la historia económica de Colombia* de Álvaro Tirado Mejía, *Historia Económica de Colombia* de José Antonio Ocampo (ed.).

⁷ Entre las películas filmadas en Ambalema se encuentran:

Los largometrajes: *Tiempo de Morir* (1985), de Jorge Alí Triana, basada en la novela de Gabriel García Márquez (Ambalema fue una de las locaciones); *Los niños invisibles* (2001) del director Lisandro Duque; *Desde la oscuridad* (2015) del director Lluís Quílez, (también fue una de las locaciones).

Los Cortometrajes: *El mohán, dios de las aguas, espíritu del río* (serie: Nacuco: mitos y leyendas del Tolima) / Juan José Lozano (1997 – 25 min. – Video); *Relatos olvidados* (serie: Nacuco: mitos y leyendas del Tolima) / Juan José Vejarano (1997 – 25 min. – Video), en ambos cortos fue una de las locaciones.

⁸ Como la telenovela *Puerto Amor* (colombiana de televisión, 1990), de la que fue una de las locaciones junto al puerto de Gramalotal en Beltrán Cundinamarca; la serie *Tiempos difíciles* (Cenpro, 1997); la telenovela *Me llaman Lolita* (canal RCN, 1999), a la cual Ambalema aportó las locaciones en

alusión al deterioro de su centro histórico, recordando su carácter de monumento histórico nacional, destacándose su belleza paisajística, aunque no siempre se le reconozca al poblado la pertenencia de la misma.

Pese a lo anterior y, precisamente por ello, es relevante abordar desde una perspectiva particular (y complementaria de los estudios que se han hecho desde otras disciplinas y de los cuales también se nutre), desde una perspectiva geográfica, los cambios en la ciudad. Señalando la importancia del auge tabacalero, pero reconociendo también que a pesar de que el esplendor que hizo famoso al poblado se desvaneció como el humo de su tabaco, Ambalema se ha mantenido viva, ha crecido lentamente y ha sido el referente territorial principal de muchas generaciones.

El enfoque Geohistórico permite analizar las transformaciones que ha tenido Ambalema a lo largo del tiempo, estas transformaciones son producto de la convergencia de diferentes procesos y, vistas como una totalidad, son las responsables de la configuración de la estructura socio-espacial del área urbana. Las investigaciones en Morfología Urbana son, como lo afirma Ochoa (2009), un campo poco explorado en Colombia. Con este trabajo, a partir del empleo de cuatro categorías, se busca contribuir en este campo y dentro de él, de manera especial, en el de la morfología urbana de los pueblos, respondiendo al llamado que hace el autor citado y compartiendo con él, que no sólo las ciudades pueden ser objeto de estudio desde el abordaje morfológico.

Estudiar los cambios espaciales desde un enfoque geohistórico, es entonces un asunto que ve su relevancia en la contribución a la comprensión de las dinámicas socio-espaciales de Ambalema a partir de los cambios presentados, a lo largo del tiempo, en las cuatro categorías seleccionadas. Las formas urbanas han evolucionado y reflejan los distintos procesos que se han vivido. Expresan ritmos, transformaciones, permanencias e interrelaciones, he aquí la importancia de su estudio.

donde se grabó el final; el videoclip *Legal* del grupo Alerta Kamarada (2004) y la telenovela *Tierra de cantores* (canal caracol, 2010), etc.

1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

A lo largo de su historia, en Ambalema han convergido factores y procesos de diferente índole que la han afectado y han contribuido para que ésta se transforme. En sus orígenes, el poblado carecía de relevancia y se encontraba en los niveles inferiores de la jerarquía urbana que se consolidaría en la Colonia. Con el gran auge del tabaco llegaría para la ciudad su época de mayor esplendor, teniendo, sin duda alguna, fama y relevancia nacional e incluso internacional, a esta época, ciertamente dorada, le seguirían otras en donde su importancia varió, mostrándose en ocasiones como un centro de influencia regional y en otros como un poblado decadente, aislado y con una oferta de servicios básica y limitada, casi que exclusivamente, a sus habitantes.

La evolución urbana de Ambalema es expresión de los altibajos de su historia y en la misma el papel de las vías de comunicación y los medios de transporte se constituyen en un aspecto trascendental. En efecto, mientras más integrada se encontraba la ciudad su importancia era mayor, pero, conforme esta integración disminuye, su relevancia también lo hace. Se trata, efectivamente, de una relación de interdependencia, pues una base económica fuerte necesariamente genera integración, a su vez, una buena integración, con facilidades para la comunicación, contribuye al mejoramiento económico. En concordancia con esto, en Ambalema se evidencia que los momentos de esplendor se caracterizaron por la relación directamente proporcional entre las actividades económicas y la buena localización, con la integración al mercado nacional, a través de una óptima infraestructura vial, de la cual se vio altamente beneficiada, por el contrario, cuando el aislamiento y la marginalidad espacial se consolidan, también se manifiesta la pérdida de dinamismo económico, constituyéndose estos aspectos en un factor clave de estancamiento y retroceso.

Ambalema, --que en los siglos XVIII y XIX fue lugar de referencia, de visita y de estadía obligada para importantes líderes políticos, económicos y sociales, así como para viajeros y científicos; que fue pionera en la implementación del telégrafo en el país; que fue el sitio donde la producción capitalista se afianzó por primera vez en Colombia; que, en diferentes periodos, también ha sido escenario de la violencia; que con la prevalencia de los cultivos comerciales le sirve al gran capital, el cual, fiel a su lógica de acumulación, no compensa realmente toda la riqueza que sus tierras y

el trabajo de sus jornaleros genera; que anualmente atrae a cientos de peregrinos a la fiesta de Santa Lucía; que decayó a la par que lo hizo el río grande de la Magdalena, en cuyas orillas fue emplazada y que aunque en 1980 haya obtenido la declaratoria de Monumento Histórico Nacional, presencia el deterioro constante de su patrimonio histórico y arquitectónico, sin que el Estado, en sus diferentes niveles, así como la ciudadanía hagan lo suficiente no sólo por preservarlo, sino por emplearlo como motor de desarrollo, asignándole usos diferentes, que, reconociendo su valor histórico, lo integren al presente, para así contribuir a la obtención de ingresos y generación de empleo para sus habitantes,-- se sigue manteniendo y, pese a todo, crece, aunque lo haga a un ritmo lento.

En este trabajo se busca analizar los cambios espaciales de Ambalema desde una perspectiva multitemporal, en donde se complementan los análisis diacrónico y sincrónico, es decir se busca comprender las transformaciones espaciales de la ciudad, a partir del análisis Geohistórico, con el estudio y profundización de algunos elementos propios de la Morfología Urbana: Emplazamiento, Situación, Funciones Urbanas y Plano (y sus interrelaciones), comprendiendo que la evolución espacial de Ambalema es producto de diferentes procesos convergentes, a la vez que la expresión de los mismos, de la acción social que los ha permitido. Conocer cómo ha sido la evolución geohistórica urbana de Ambalema se constituye en el problema de esta investigación.

1.4 DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

El municipio de Ambalema se localiza en la unidad fisiográfica del valle Magdalena, en el departamento del Tolima. Esta unidad se compone de material sedimentario del terciario y el cuaternario (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, IGAC, 1984:46), lo cual contribuye a la fertilidad de sus tierras y a la consolidación de la vocación agrícola del municipio, favorecida también por la oferta hídrica: cuatro ríos, incluyendo el río Magdalena, el más importante del país, haciendo parte de la gran cuenca Magdalena-Cauca y las cuencas de los ríos Lagunilla, Venadillo y Recio (CORTOLIMA, 2007:25), teniendo también varios humedales entre los que se encuentran los de *Ambalemita*, *El Zancudal* y *Moya de Enrique*. Además, cuenta con el distrito de riego del río Recio, que comparte con el vecino municipio de Lériða.

Ambalema se ubica al nororiente del departamento del Tolima y hace parte de la denominada Provincia de *Los Nevados*, cuyo centro ordenador es el municipio del Líbano. Limita al norte con Armero, al sur con Venadillo, al occidente con Lériða y al oriente con la margen izquierda del río Magdalena, que lo separa de los municipios cundinamarqueses de Beltrán y San Juan de Rio Seco. La extensión del municipio es de “240 Kilómetros cuadrados, de los cuales sólo el 0,65%, corresponde al área urbana y el 99,35% al sector rural” (Secretaría de Planeación municipal de Ambalema, citada por Gobernación del Tolima-Universidad de Ibagué, s.f.: 19). La cabecera municipal se localiza en los 4° 47' de latitud Norte y en los 74° 46' de longitud al Oeste de Greenwich⁹, en la margen izquierda del río Magdalena, en una terraza aluvial, con amplios valles (Ceballos, 2006: 177), cerca de la desembocadura del río Recio en el río Magdalena.

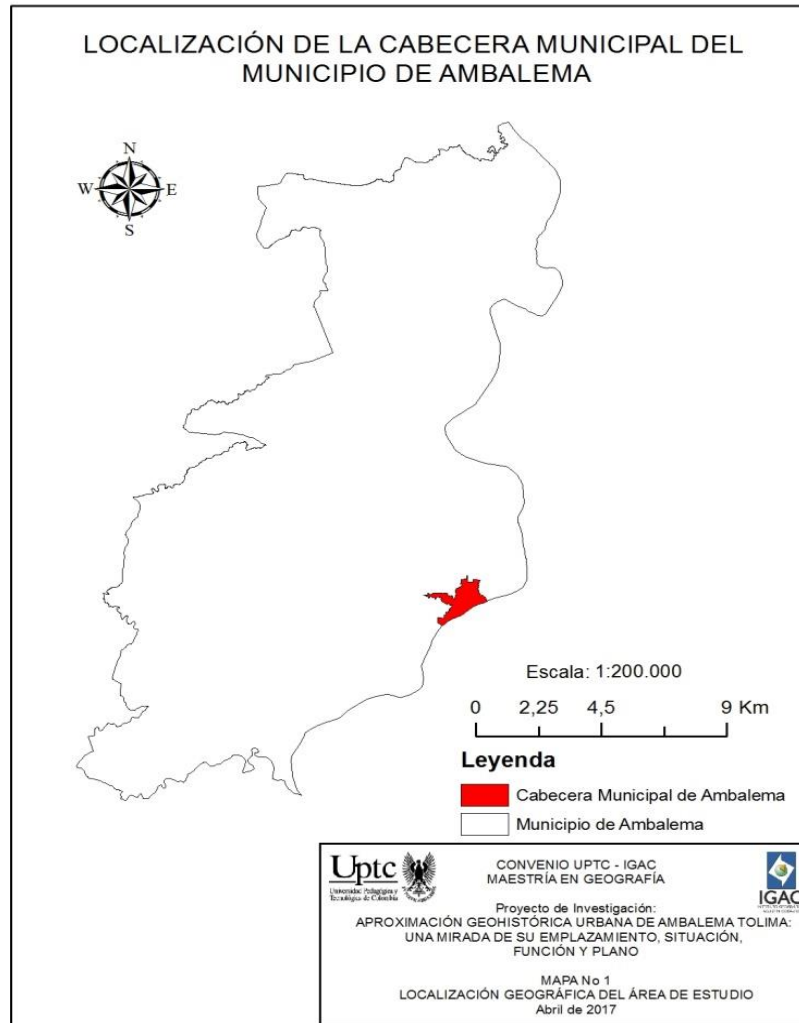
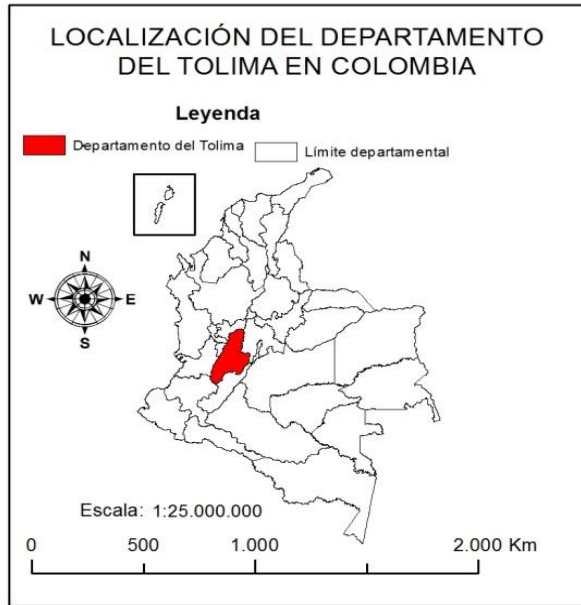
El área urbana tiene una extensión de 1,55 km² (Secretaría de Planeación municipal de Ambalema, citada por Gobernación del Tolima-Universidad de Ibagué, s.f.: 19) y en ella se encuentran los siguientes barrios: Villa Teresa I etapa, Villa Teresa II etapa, Santa Lucía, El Alto, Juana Moya, La Esperanza, Coloyita, La Balastrea, Playa Verde, Nicanor Velásquez, Caja Agraria, Versailles, El Centro, La Pola, Patiecitos, La Victoria, Campo Alegre, El Alto, La Bolsa y Villa Eduardo.

Según el censo del DANE de 2005, el municipio cuenta con una población total de 7.674 habitantes, ubicados mayoritariamente en la cabecera municipal: 5.810

⁹ Alcaldía de Ambalema-Tolima. Recuperado de: http://ambalema-tolima.gov.co/informacion_general.shtml. Consultado el 15 diciembre de 2016.

habitantes¹⁰, ubicándose los otros 1.864 habitantes en las veredas y centros poblados (Gobernación del Tolima, s.f.: 19).

¹⁰ Ambalema, junto con Ibagué, Mariquita, Honda, Lérica, Venadillo, Espinal, Flandes, Melgar y Carmen de Apicalá, hace parte de los municipios con predominancia urbana por encima del 70% en el Tolima (Dulcey, 2009).



1.5 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

Las preguntas que orientan esta investigación son:

1.5.1 Pregunta Principal

- ¿Cómo se ha configurado la estructura socio-espacial de Ambalema-Tolima, a lo largo de su historia, partiendo del análisis de la evolución del Emplazamiento, la Situación, las Funciones y el Plano?

1.5.2 Preguntas Secundarias

- ¿Cuáles son las características del Emplazamiento de Ambalema y cómo éste ha condicionado el desarrollo urbano?
- ¿Cómo ha evolucionado la Situación de Ambalema y cuáles son los efectos en los ámbitos socio-demográfico, económico y de crecimiento urbano de esta evolución?
- ¿Cuáles han sido las Funciones Urbanas que ha desempeñado Ambalema a lo largo de su historia y cuáles factores han influido en la sucesión, mantenimiento y simultaneidad de estas funciones?
- ¿Cómo se expresa el crecimiento urbano de Ambalema en la evolución de su Plano?

1.6 OBJETIVOS

1.6.1 Objetivo General

Analizar la configuración de la estructura socio-espacial de Ambalema-Tolima, a lo largo de su historia, a partir del análisis de la evolución del Emplazamiento, la Situación, las Funciones urbanas y el Plano.

1.6.2 Objetivos Específicos

- Conocer las características del Emplazamiento de Ambalema con miras a entender cómo éste ha condicionado el desarrollo urbano.
- Estudiar la evolución de la Situación de Ambalema para identificar los efectos de esta evolución en el ámbito socio-demográfico, económico y de crecimiento urbano.
- Identificar las Funciones Urbanas que ha desempeñado Ambalema a lo largo de su historia, analizando los factores que han influido en la sucesión, mantenimiento y simultaneidad de las mismas.
- Describir y analizar el crecimiento urbano de Ambalema a partir del estudio de la evolución de su plano.

2. ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 DEFINICIÓN DEL TIPO DE DISEÑO METODOLÓGICO

La investigación se desarrolló a partir de la implementación de un diseño metodológico Descriptivo-Explicativo, en el marco de una operacionalización Cualitativa. La selección de este diseño responde a la necesidad de conocer cómo se ha configurado la estructura socio-espacial de Ambalema-Tolima, a lo largo de su historia.

2.2 DEFINICIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

Este trabajo se inscribe en la línea de investigación que el reglamento del EPG denomina Sociedad y Territorio, que *“pone particular atención a la espacialidad de la sociedad”* y se interesa por *“las formas de organización espacial o arreglo formal de las estructuras espaciales resultantes de la acción humana a través del tiempo”*, precisamente porque analizó cómo fue evolucionando la configuración socio-espacial de Ambalema a lo largo del tiempo, abarcando desde los orígenes del emplazamiento hasta la actual caracterización del área urbana, en un ejercicio de larga duración histórica, el cual permitió mostrar los cambios y las interrelaciones tanto entre los diferentes componentes como entre los procesos y las formas que se fueron generando a lo largo del tiempo, empleando para esto los conceptos de Emplazamiento, Situación, Función Urbana y Plano. Ochoa, (2009: 144) considera, en su trabajo sobre Yolombó, a la larga duración histórica como central para comprender la trayectoria de la evolución de la morfología urbana. La periodización de larga duración histórica adoptada permitió, como lo señala Capel (2002: 81), con referencia a la importancia del estudio histórico de la ciudad, *“reconstruir los procesos de expansión urbana desde [el núcleo inicial] hasta la extensión actual”*, esto, a partir de un análisis multiescalar que permitió comprender mejor los cambios,

al estudiar los procesos que desde diferentes escalas se produjeron y permitieron la aparición de las formas urbanas y de los diferentes procesos que fueron configurando la estructura socio-espacial de Ambalema.

2.3 DEFINICIÓN DE LAS CATEGORÍAS

A continuación se definen las categorías empleadas en esta investigación:

1. **Emplazamiento:** “[E]s el espacio concreto y material sobre el que la ciudad se asienta; es el conjunto de hechos físicos (geología, relieve, clima, hidrología, suelos y vegetación” que conforman “el marco y soporte de la ciudad” (Zárate, 1991: 74).

2. **Situación:** Es “la posición de la ciudad con relación a los grandes conjuntos geográficos, físicos y económicos, en un contexto regional, cuya importancia es cambiante” por diferentes razones: “circunstancias históricas, vicisitudes económicas y azar” (Zárate, 1991: 76).

3. **Función Urbana:** Se refiere a la especialización económica de la ciudad. Son “las actividades que justifican su existencia y desarrollo, que aportan los recursos necesarios a su vida” (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970:120). Puede tratarse de una sola función dominante o varias funciones (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970:121). Conforme avanza la evolución histórica y económica de la ciudad las funciones se mantienen o se van sucediendo.

4. **Plano:** “Es el resultado de la combinación sobre el espacio de la ciudad, a través del tiempo, de superficies libres (calles, parques y jardines, plazas, lugares de aparcamiento, etc. y de superficies construidas” (Zárate, 1992:38). Sus elementos son: las calles (“y su asociación mutua en un sistema viario”), las manzanas, las parcelas y los edificios (Capel, 2002:70).

5.

2.4 MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

El método empleado en esta investigación fue el Analítico. Los análisis diacrónico y sincrónico se complementaron, aunque prima el análisis diacrónico, debido a la necesidad de mostrar la evolución de los cambios espaciales a lo largo del tiempo; sin embargo, los dos fueron muy útiles, ya que permitieron confrontar la realidad presente con los procesos pasados que la condicionaron. La operacionalización fue cualitativa, porque se buscó mostrar las características de los procesos y cómo se fueron produciendo en el tiempo (análisis de la evolución de la Situación, por ejemplo). Los resultados obtenidos, se integraron y analizaron conjuntamente, con lo cual se logró la descripción y explicación de la configuración de la estructura socio-espacial de Ambalema- Tolima.

Las técnicas de análisis empleadas fueron:

Trabajo de campo: Hace referencia a la observación directa de diferentes aspectos de las categorías en el área urbana del municipio. También incluye la realización de entrevistas a habitantes del poblado (donde se trató de privilegiar a los habitantes de mayor edad) con el ánimo de conocer cómo se produjeron diferentes procesos (por ejemplo, el crecimiento urbano a través de la creación de barrios o el paso del ferrocarril por el poblado) y cómo fue su participación en los mismos. Igualmente, las entrevistas permitieron obtener información relatada por abuelos y demás familiares mayores, que ya fallecieron, a algunos de los entrevistados, constituyéndose así en una valiosa fuente de información sobre el pasado.

Análisis documental: Se refiere al análisis de las lecturas efectuadas. Este análisis permitió la fundamentación teórica, a partir de la cual se orientó el trabajo, así como el abordaje de la realidad empírica y la constatación entre ésta y los aspectos teóricos. Se seleccionaron textos clásicos y recientes, vigentes siempre, en uno y otro caso, de autores e instituciones con amplio reconocimiento académico y estrechamente relacionados con el tema de investigación. Así mismo, se recurrió a fuentes primarias y secundarias.

Revisión archivística: Consistió en la revisión de documentos de archivos históricos, tanto de primera mano, como a partir de las consultas hechas por diferentes autores, los cuales fueron fundamentales en la realización de los análisis

diacrónicos, pues permitieron el acceso a información de diferentes periodos del pasado de Ambalema. Esta revisión también incluye la consulta en hemerotecas, pues las publicaciones periódicas son una fuente importante para conocer sucesos relevantes en la evolución urbana.

Análisis cartográfico y espacial: Consiste en el análisis de la cartografía consultada, con el ánimo de estudiar y visibilizar los cambios espaciales.

Análisis estadístico: Consistió en el análisis de datos estadísticos relacionados, fundamentalmente, con las cifras de censos y demás registros de población, esto con el ánimo de relacionar las variaciones en estos datos con los cambios espaciales, asociados, principalmente, a las Funciones Urbanas, pero, por supuesto, también con las demás categorías.

3. MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL

Lo Urbano ha sido objeto de reflexión por parte de los científicos sociales y entre ellos, de una manera especial, de los geógrafos urbanos, que se han interesado tanto en su conceptualización, como en la concreción espacio-temporal del fenómeno urbano, con las consecuentes transformaciones que estas concreciones generan y expresan. Transformaciones que incluyen una variada gama de posibilidades: aparición de lo urbano, expansión urbana, límite urbano, relatividad del fenómeno urbano, jerarquías urbanas y los cambios en las mismas, obsolescencia urbana, sistemas urbano-regionales, morfología urbana, segregación socio espacial, entre las más recurrentes.

3.1 ¿QUÉ ES LO URBANO?

En un interesante trabajo denominado *La definición de lo urbano*, Horacio Capel (1975), reflexiona en torno al concepto de lo urbano. Luego de revisar los diferentes criterios empleados para considerar a una localidad como urbana, entre los que se destacan el número de habitantes y el predominio de actividades económicas diferentes a la agricultura, así como de analizar las diferentes definiciones propuestas desde diversas fuentes: organismos estadísticos nacionales, definiciones sintéticas, aportaciones de disciplinas como la sociología y la antropología (la cultura urbana, por ejemplo) y de reconocer lo complejo de establecer una definición aceptada y compartida en los diferentes países, lo que se expresa en la gran variedad de cifras que se establecen para que una localidad sea reconocida como urbana, hecho que impide, entre otras, el estudio comparado de la realidad urbana. El geógrafo español concluye que la comprensión de lo urbano es un asunto que le compete a diferentes disciplinas, entre ellas la geografía urbana, la cual debe aportar desde la especificidad de su saber, con un objeto claro y definido, que, sin desconocer la importancia de los conceptos de otras disciplinas, debe trabajar con conceptos y criterios propios, es decir, superando la concepción de la geografía como ciencia sintética.

En este orden de ideas, Capel, citando a Nader, considera que el objetivo de los geógrafos urbanos puede ser el estudio de: “Las variaciones superficiales en las funciones y las interacciones espaciales que hacen posibles tales especializaciones territoriales *con el fin de describir y explicar las regularidades que aparecen en la estructura física (o morfológica) de los sistemas urbanos*” (Nader, 1972:835, citado por Capel, 1975).

Con la individualización de la geografía urbana, encargada de describir y explicar ciertos elementos de los sistemas urbanos, los criterios propiamente geográficos que se deben tener en cuenta a la hora de definir lo urbano son densidad y morfología. El primero, “como expresión de la concentración permanente de un cierto número de personas sobre un espacio reducido” y el segundo, “como reflejo de la densidad y de un tipo de utilización del suelo de carácter no rural”, concebido lo rural “(en el sentido amplio de agrosilvopastoril). El tamaño y la estructura funcional permitirían identificar posteriormente los distintos niveles de complejidad creciente existentes dentro de esta forma de poblamiento” (Capel, 1975).

La identificación de los distintos niveles de complejidad creciente hace referencia a la existencia de diferentes centros interrelacionados en los sistemas urbano-regionales. Con esta identificación se avanza en la superación de la rígida dicotomía rural-urbano, entendiéndose que la característica fundamental de lo urbano es su dinamismo y que se presenta en diferentes niveles (gradientes) dentro de amplias áreas como: regiones, sistemas urbanos, áreas metropolitanas. Ese dinamismo, en donde lo rural permea lo urbano, pero a la vez lo rural es afectado por lo urbano hace pues parte del estudio de lo urbano: “Frente a la antigua y tradicional dicotomía, que distinguía simplemente entre lo rural y lo urbano, debemos hoy aceptar una diversidad de situaciones caracterizadas por una complejidad creciente desde el punto de vista de la organización espacial” (Capel, 1975).

Al igual que Capel, otros autores también reconocen las dificultades que supone estudiar lo urbano aludiendo a la diferenciación radical entre urbano y rural. Algunas de las definiciones de lo urbano desde esta perspectiva, se encuentran en Galindo y Delgado, 2006, quienes con su propuesta de Interfase rural-urbana, estudian el surgimiento de espacios rururbanos en la corona regional de la ciudad de México. “[L]o “urbano” ya no se circunscribe a núcleos y periferias suburbanas, sino

a una yuxtaposición de elementos urbanos y rurales” (Torres, 2000, citado por Galindo y Delgado, 2006:190); “Nunca antes como ahora, lo urbano se vincula con lo rural. Campo y ciudad no son polos opuestos, sino que coexisten en tiempo y espacio” (Galindo y Delgado, 2006:214).

Lo anterior no significa que lo urbano y lo rural hayan perdido su especificidad o que sea imposible reconocerlos, identificarlos, señala sí la interdependencia cada vez más fuerte entre ámbitos que anteriormente se consideraban no sólo opuestos sino excluyentes. En el caso anteriormente señalado de la corona Regional de la ciudad de México, los autores expresan que el resultado más relevante de su ejercicio “es que ambas mediciones ---el de la difusión urbana y el de la nueva ruralidad de los espacios periurbanos--- *coexisten funcionalmente en tiempo y espacio*” (Galindo y Delgado, 2006:198). Por su parte, Martínez (2001), señala que, la diferenciación de las áreas urbanas y rurales sigue siendo muy importante, sobre todo, en los países en vías de desarrollo, razón por la cual habría que hacer esfuerzos mayores que conduzcan a la obtención de “clasificaciones adecuadas de dichas áreas en sus censos de población”. Para este autor, la primera dificultad que surge para el mantenimiento y afinación de clasificaciones de este tipo en los censos consiste en “la determinación de las características y el grado que confieren la calidad de urbano o rural a un espacio dado, calificación que depende de circunstancias tales como el nivel de desarrollo de cada país y de elementos culturales, entre otros”. A manera de ejemplo, “núcleos densamente poblados de países atrasados mantienen condiciones de vida de su población difícilmente asimilables a condiciones urbanas”, en tanto que en el primer mundo por “la generalizada disponibilidad de infraestructura de comunicaciones y de transporte, incluso la población que reside en áreas distantes y de escasa concentración, obtiene acceso a todo tipo de bienes y servicios” diferenciándose escasamente de la población que reside en las ciudades (Martínez, 2001: 3, el subrayado es mío).

En la anterior cita se pone de manifiesto como la denominación o calificación que se dé a una localidad de urbana o rural es un asunto que trasciende la densidad poblacional e incorpora diferentes aspectos: desarrollo, elementos culturales, viario, cercanía a centros de mayor jerarquía (en donde se pueden satisfacer necesidades con el acceso a bienes y servicios, sin tener que residir de manera permanente en estos centros). Lo que ratifica la obsolescencia de la tradicional dicotomía rural-urbano y hace palpable el reconocimiento de continuos en donde lo urbano se mantiene

presente pero su intensidad varía en función de la distancia¹¹. Distancia que, vale la pena decir, podrá disminuirse conforme se cuente con vías de comunicación adecuadas.

Luego de estas consideraciones en torno de lo urbano, en las que se reconoce lo complejo de la definición de este tema y en donde se vislumbran diferentes aproximaciones, que ponen de manifiesto, por la intervención de variados elementos, lo dinámico del concepto y la imposibilidad de mantener verdades absolutas o definiciones rígidas, ya que conforme las sociedades se transforman lo urbano también lo hace, precisamente porque los cambios que se van presentando modifican también su definición. Lo urbano no es una representación teórica que una vez establecida se mantiene inalterable, esta representación, como correlato de la expresión real del fenómeno urbano, se va modificando conforme las características concretas, reales, de lo urbano, lo van haciendo. Por eso, resulta pertinente añadir la acertada recomendación de Beaujeu-Garnier y Chabot (1970: 35) sobre la conveniencia de “situar a las ciudades en su medio, agrupándolas según las civilizaciones a las que pertenecen” y teniendo en cuenta su complejidad y concepción actual (pues, por supuesto, la concepción de ciudad también varía según la época) como algo dinámico e interdependiente, más no opuesto, con lo rural, es necesario identificar, de manera general, cómo ha sido el proceso de urbanización en el mundo en la época contemporánea¹².

¹¹ “La dificultad de establecer límites y la creciente aparición de múltiples formas transicionales entre lo rural y lo urbano lleva a proponer el análisis de un continuo donde los componentes urbanos varían en función de la distancia, más que una clasificación dicotómica como es lo usual” (Precedo, 1988:13, citado por Martínez, 2001:3).

¹² En el aparte siguiente se hará una referencia general al proceso de urbanización contemporáneo, asociado al modo de producción capitalista. Para visiones completas del fenómeno urbano en diferentes periodos de la historia de la humanidad y en diferentes contextos socio-económicos, políticos y culturales o civilizaciones, que abarquen la diversidad del fenómeno urbano en el mundo se pueden consultar, entre otras obras: Tratado de Geografía Urbana (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970) en especial, la introducción y el libro primero; Geografía Urbana (Johnsossn, 1974), capítulos 1 y 2; La Morfología de las ciudades Tomo I. Sociedad, cultura y pasaje urbano (Capel, 2002).

3.2 LA URBANIZACIÓN EN LA ÉPOCA CONTEMPORÁNEA: OCCIDENTE Y SU ÁREA DE INFLUENCIA

El proceso de urbanización en el mundo es un proceso antiguo que se remonta al proceso mismo de sedentarización de las primeras sociedades¹³. Sin embargo, la denominada Revolución Industrial que fue un proceso de transformación social, económica y tecnológica, con el cual se produce la consolidación del capitalismo como modo de producción dominante, es el hecho a partir del cual empieza la aceleración de la urbanización en el mundo, especialmente en occidente y su área de influencia, y es también el proceso más influyente para el fenómeno urbano en la época contemporánea. Ambos procesos: Revolución Industrial y consolidación del capitalismo, afectaron profundamente la urbanización y hoy no cabe duda de que han sido los motores que no sólo generaron la expansión de la urbanización, sino que son los responsables de las transformaciones urbanas que se siguen presentando, pues la ciudad es el espacio por excelencia de reproducción del capital.

Siguiendo a Llanos (2007:16) en la evolución de la ciudad capitalista pueden identificarse tres etapas: “la ciudad de la Revolución Industrial, la ciudad de la etapa monopolista del capitalismo y la ciudad de la globalización”.

En la primera etapa: “La ciudad pasó de ser fundamentalmente un centro artesanal y comercial, a ser un centro industrial”, de esta manera, “la aparición de numerosas fábricas, supuso su expansión territorial, al incorporar a la producción territorios que anteriormente no tenían esta función” (Llanos, 2007: 16), es decir, se produjo un cambio en el uso del suelo, donde la actividad industrial se concentró en las ciudades y estas vieron ampliar sus tamaños, al expandirse sobre suelos con otras vocaciones. Esto, acompañado del aumento de la población y del surgimiento de la clase obrera (Llanos, 2007:15-16), clase obrera que trabajaba y vivía en condiciones particularmente difíciles.

¹³La Revolución agrícola es generalmente aceptada como el hecho clave en la historia de la humanidad que desencadenó la formación de ciudades; sin embargo, Edward Soja considera que la formación de ciudades fue posible “como consecuencia del impacto del sinecismo (el impulso al desarrollo que se deriva de hábitats densamente poblados y del estímulo de la aglomeración urbana) las primeras ciudades incubaron el desarrollo de la agricultura a gran escala y organizaron la cría de animales, invirtiendo lo que había sido concebido convencionalmente como una secuencia histórica en la cual la así denominada Revolución Agrícola precedía al desarrollo de las primeras ciudades verdaderas” (Soja, 2008:31).

La segunda etapa, que se origina por el acelerado dinamismo capitalista, se caracteriza por el surgimiento del petróleo como nueva fuente de energía, la organización de la producción a través del fordismo y el control monopolista tanto de la producción como de capitales, todo lo cual repercutió en cambios para la ciudad. Cambios que para el mundo desarrollado se reflejaron en la ampliación de concentraciones urbanas de obreros alrededor de las concentraciones industriales y para el mundo subdesarrollado también en un acelerado proceso de urbanización que, no obstante, obedeció a razones diferentes: poca tecnificación de las actividades agrícolas, monopolización de la tierra y difíciles condiciones de vida (Llanos, 2007:16).

La tercera etapa corresponde a la Globalización. Esta etapa tiene una periodización que no es unánime sino que varía con respecto a los criterios empleados por los autores. En este trabajo se acepta que “la primera globalización capitalista que absorbiera las exportaciones de materias primas sólo se desataría con fuerza entre 1850 y 1914” (Portafolio, 2009), luego de esta fase, según Kalmanovitz, a partir de la periodización hecha por los historiadores, vendría “un período de desintegración de los flujos de capital, comercio y personas, atravesados por dos guerras mundiales y la Gran Depresión de 1930”. La segunda Globalización abarca “de 1950 al presente, con un enorme crecimiento del comercio y de la inversión de capital, pero carente de flujos legales de personas entre países” (Kalmanovitz, 2007a). Cuando en la década de los años setenta del siglo XX, el modelo fordista entra en crisis, evidenciada en “bajo crecimiento económico, alta inflación, inestabilidad monetaria internacional, crisis energética, incremento de movimientos sociales e inestabilidad política y aumento de la deuda externa, en muchos países subdesarrollados” (Llanos, 2007:16)¹⁴, el capitalismo para asegurar su vitalidad responde instaurando un modelo más flexible: el posfordismo, así como una nueva adaptación del espacio a las necesidades del capital: la globalización, en su versión más reciente. Estos dos elementos de la respuesta capitalista ante la crisis, surgieron gracias a los cambios científico-tecnológicos iniciados en la década de los sesentas (Llanos, 2007:17).

Con la globalización y la expansión del modelo económico neoliberal, en donde instituciones como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y la Organización Internacional del Comercio “desempeñan un papel estratégico en la

¹⁴ Para Cuervo, 2006:32, entre las diferentes razones que explican la crisis económica de los 1970 se encuentran: agotamiento del patrón productivo fordista: rigidez de la línea productiva, límites humanos a la tensión e intensidad del trabajo, cambios culturales en los patrones de consumo y demanda; ruptura de los acuerdos de Bretton Woods y abandono del patrón de cambios fijos; emergencia de nuevos países industriales con patrones técnicos, productivos y organizacionales también novedosos”.

creación de condiciones para la integración económica mundial, para la difusión de las doctrinas y las políticas que han hecho posible la liberalización de los mercados” (Cuervo, 2006:38), el capitalismo, al igual que lo hizo en sus fases anteriores, no sólo se revitaliza, sino que continúa ampliando la brecha entre el norte y el sur, pese a la masificación de la imitación de estilos de vida y de morfologías de ciudades --posible por el influjo mediático que, no obstante, también puede emplearse como herramienta reivindicativa y de solidaridad ante causas sociales a escala mundial, tal como lo reconoce Cuervo (2006: 37)-- que en regiones como América Latina (y, en general, en el tercer mundo) contribuyen a exacerbar la desigualdad socio-espacial no sólo con respecto a los centros dominantes, sino al interior de sus países, lo que ha sido la constante, dada su connotación periférica dentro del capitalismo mundial.

Para Llanos (2007:17), la Globalización genera:

[Primero,] la desindustrialización de muchas de las ciudades y regiones urbanas de Europa y Norteamérica; segundo, la descentralización del empleo manufacturero y de servicios en las regiones metropolitanas; tercero, la transformación de algunas de las más grandes ciudades, en Ciudades Mundiales, especializadas en la producción, procesamiento y comercialización de información especializada, y cuarto, la recentralización de los más altos empleos de producción y servicio.

Estos cambios afectan a la ciudad, “la cual ha variado de manera rápida, no sólo su configuración física, sino también gran parte de su configuración social; en este sentido, la globalización y la revolución técnico–científica ejercen una fuerte influencia en la dinámica de la ciudad” (Llanos, 2007: 17). Influencia que se expresa en “la aparición de las megaciudades, los modelos de ciudad dispersa y articulación entre nuevas y viejas formas de urbanización” (Castells y Borja, 1997 y Aguilar, 2002, citados por Llanos, 2007: 17). Surgen las ciudades globales (Sassen 1991 y Hall, 1995, citados por Llanos, 2007:17), pero también las ciudades nacionales y regionales y otras de menor nivel. “En términos generales, se puede decir que las ciudades se constituyen en una red mundial en la cual se integra lo global y lo local” (Llanos, 2007: 18).

La fase de la Globalización con la cual se relaciona directamente Ambalema es con la denominada primera globalización, esto por la vinculación al mercado externo a través del tabaco. Esta etapa se caracterizó porque “la navegación a vapor, el aprovechamiento de canales y el ferrocarril redujeron radicalmente los fletes por movilizar personas y mercancías” (Kalmanovitz, 2007b). En Ambalema, tanto la

navegación a vapor como el ferrocarril fueron aspectos que se presentaron y contribuyeron a la inserción de la ciudad en el mercado mundial y nacional.

3.3 LA ESPECÍFIDAD DE LA URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA

Diferentes autores han reflexionado en torno a las características de la urbanización en el tercer mundo y en América Latina como parte del mismo. En este proceso han encontrado que esta urbanización adquiere características propias que permiten hablar de una urbanización específica, de una urbanización propiamente tercermundista y latinoamericana.

Montoya (2006) es uno de los autores que defiende la especificidad de la urbanización en el tercer mundo y, en especial, la de América Latina. Para él, la especificidad no radica tanto en las manifestaciones de formas específicas de urbanización, lo que se puede evidenciar, por ejemplo, en la constatación de formas y elementos de la urbanización compartidos tanto por ciudades del primer mundo como por las de los países subdesarrollados, sino en la particularidad de las causas que las hacen posible (Montoya, 2006:14). Estas particularidades, según diferentes autores, provendrían:

[De] su condición periférica en la economía internacional (Smith 1996), de la función asignada en la división internacional de trabajo (Castells 1974), del legado técnico e ideológico de la colonización (Massiah y Tribillon 1988), de la debilidad institucional impuesta por unas élites, a su vez adosadas a los intereses de los países desarrollados e incapaces de desarrollar una representación democrática mínima en las ciudades (Roberts 1995). Es a partir de estas causalidades que se puede hacer una lectura particular de la urbanización latinoamericana y del Tercer Mundo (Montoya, 2006:14, el subrayado es mío).

Chávez (1981: 144 -145), partiendo de la clasificación que hace V. Bambirra (1976) con respecto a las características que adquieren los países latinoamericanos en el proceso de integración al capitalismo hegemónico, principalmente al de Estados Unidos, en la posguerra, propone, integrando tanto el proceso de urbanización como el de la industrialización, una tipología que agrupa a los países en tres grandes grupos, A, B y C, subdivididos los dos primeros en A1, A2, B1 y B2, dependiendo del grado y las características de industrialización y urbanización que presenten, al igual que el momento histórico en el cual se producen estos procesos.

El proceso de Urbanización en América Latina, según Chávez se da en tres etapas: 1. De 1880 a 1929. 2. De 1929 a 1945 y 3. De 1945 en adelante. En las diferentes etapas, tanto la industrialización como los procesos de urbanización se dan en diferentes grados y con características propias en los países ubicados en cada uno de los tres grandes grupos, por ejemplo, la industrialización por sustitución de importaciones iniciará en algunos países en la segunda etapa, mientras que en otros será sólo hasta la tercera etapa, cuando se da la integración capitalista mundial (Chávez, 1981: 145). No obstante, tanto industrialización como urbanización responden al proceso de integración al capitalismo, primero subordinado al capital europeo (inglés, especialmente) en el periodo agroexportador¹⁵ y luego al estadounidense, conforme este país se consolidaba como potencia mundial y aumentaba su influencia sobre el subcontinente.

De la anterior referencia a Chávez, se puede concluir que, tal como lo expresa también Montoya (2006), la urbanización en América Latina es un proceso particular tanto por sus causas como por las características propias que adquiere el proceso, entre las que se destacan, según Chávez, (1981:146) con referencia a la tercera etapa (1945 hasta hoy): marginalidad, “acentuación de las contradicciones campo-ciudad, lo que acelera el éxodo campesino”, la macrocefalia urbana, contradicción centro-periferia y aceleración del crecimiento urbano de manera brutal y explosiva en algunos países sin industrialización previa, que partiendo de niveles bajos de urbanización en 1945 alcanzan niveles similares a los países que habían iniciado más tempranamente tanto la industrialización como la urbanización.

La urbanización pues varía en los diferentes países. Al interior de los mismos también se reproducen desigualdades socio-espaciales. Los teóricos de la dependencia serán quienes reconocerán el carácter subordinado de América Latina en el marco del capitalismo mundial. Así, A. Gunder Frank (1970:35, citado por Chávez, 1981: 146) señala que las metrópolis nacionales de los países periféricos por su estatus de satélites tienen un carácter subordinado, “a diferencia de las metrópolis de los países centrales, que no son satélites de nadie”. Sunkel, también plantea el problema pero no se limita a las metrópolis nacionales sino a todos “los focos

¹⁵ Lo que es palpable en el caso de Ambalema, cuya época de mayor esplendor se dio en el periodo agroexportador, a través del cultivo del tabaco, del cual fue epicentro. Este proceso contó con fuerte presencia del capital inglés.

geográficos, económicos, sociales, políticos y culturales de polarización de lo moderno y desarrollado” (1972:26, citado por Chávez, 1981: 147) en las áreas de producción así como en los centros en donde el Estado redistribuye el ingreso producto de la exportación (Chávez, 1981: 147). En el funcionamiento nacional interno, aparecen también conceptos que reconceptualizan el papel centro-periferia y evidencian el papel subordinado de América Latina, reproducido también al interior de los países, es el denominado *colonialismo interno*, propuesto por González Casanova hacia 1969 y que “trata de explicar el surgimiento de centros y periferias en base al análisis de los mecanismos que contribuyen a la descapitalización progresiva de las regiones periféricas y a la transferencia de recursos a las regiones centrales” (Stavenhagen, 1975: 34-35, citado por Chávez, 1981: 147).

Con base en las referencias anteriores es posible hablar de una urbanización específicamente latinoamericana, como concluye Montoya: “los procesos urbanos experimentados por las ciudades europeas y norteamericanas y el impacto de las nuevas tecnologías, un discurso de moda para interpretar múltiples realidades urbanas, no se expresan ni cualitativa ni cuantitativamente de la misma manera en éstas ciudades” (Montoya, 2006:79).

La urbanización de América Latina es entonces propia y acelerada, pues el subcontinente se constituye en la región del mundo con mayor velocidad de urbanización en el siglo XX: “En el año 2000, tres cuartas partes de la población vivía en áreas urbanas y había alcanzado el nivel de urbanización de las más desarrolladas”. Proceso “alimentado por el rápido crecimiento poblacional y por la migración de población rural a áreas urbanas” (Ruiz, Rubiano, González, Lulle, Bodnar, Velásquez, Cuervo & Castellanos, 2007:14). Colombia, como parte del subcontinente, también presenta un proceso de urbanización que, en general, responde a las características esenciales del proceso latinoamericano; sin embargo, éste también tiene sus particularidades, tal como se mostrará, de manera general, a continuación.

3.4 LA URBANIZACIÓN EN COLOMBIA

Colombia comparte con América Latina el haber presentado un crecimiento urbano rápido en la segunda mitad del siglo XX. (Ruiz, et al., 2007:15). Sin embargo, el proceso de urbanización en Colombia adquiere características propias que se deben a múltiples causas (destacándose las migraciones internas) y que convergen en la segunda mitad del siglo XX, momento a partir del cual empieza la transición demográfica que, por supuesto, se da en diferentes niveles o grados de intensidad en el territorio nacional, y que permite la caracterización del país no ya como rural sino urbano¹⁶.

Al observar la actual distribución urbano-rural de la población, se constata que el crecimiento no ha sido uniforme y general, presentándose disparidades tanto territoriales como demográficas¹⁷. Colombia es pues un país urbano en el sentido de que presenta alta concentración en sus principales ciudades y en el hecho de que el proceso de urbanización se estaría extendiendo. No obstante, la gran mayoría de

¹⁶ “Diversos autores coinciden en afirmar que la acelerada acumulación urbana que se produjo en Colombia a mediados del siglo XX tuvo que ver parcialmente con un rápido crecimiento demográfico producto de las altas tasas de fecundidad y el descenso de las tasas de mortalidad en las zonas urbanas, pero principalmente con una fuerte movilidad poblacional traducida en las migraciones internas del campo a la ciudad. Los cambios económicos, sociales y políticos desarrollados en el país desde finales del siglo XIX, relacionados con la economía cafetera, la modernización de la agricultura, del transporte y de la infraestructura de servicios, la naciente industrialización, los conflictos por tierras en el campo, la polarización política, entre otros, tuvieron que ver con los fenómenos migratorios” (Sánchez, 2008:61, el subrayado es mío).

¹⁷ “La población se ha concentrado en el área andina y en las zonas costeras, mientras que la Orinoquía y la Amazonía, que representan prácticamente la mitad del territorio, contienen menos de 2% de la población. Allí los municipios son muy extensos –pueden tener una superficie siete veces mayor que departamentos del eje cafetero– y la escasa población vive a lo largo de las riberas de los ríos o en pequeños centros poblados.

En cuanto al nivel de urbanización se encuentra una amplia gama de situaciones dentro del país. Sin tomar en cuenta a Bogotá que es eminentemente urbano[...], los departamentos del país oscilan entre 96% de población urbana en Atlántico seguido de Valle del Cauca y Quindío (87%) y sólo 36% en Guainía. En general, en la zona de la Orinoquía y de la Amazonía (Amazonas, Guainía, Guaviare, Vaupés y Vichada) se encuentran los menores niveles de urbanización[...]. Sin embargo, son los que presentaron mayor tasa de crecimiento urbano en el último período intercensal lo que indica que el proceso de urbanización colombiano también se está ampliando en el territorio nacional.

En buena medida, es la concentración de población en las ciudades de mayor tamaño la que eleva el promedio nacional de los índices de urbanización. Casi dos tercios de la población reside en 47 municipios de alta urbanización (más del 90% de población en la cabecera) lo que llevaría a reconocer al país como eminentemente urbano[...]. Pero al mismo tiempo, 414 municipios pequeños (el 37%) que tienen menos de 30% de población urbana, apenas albergan al 2,64% de la población. Así, en el extenso territorio nacional predominan aún las pequeñas localidades de carácter rural. Es decir que el país distribuye su población entre una gran cantidad de municipios pequeños de base rural y agropecuaria y unas cuantas ciudades importantes con alta concentración de población urbana” (Ruiz, et al., 2007:15, los subrayado son míos).

municipios está muy lejos de presentar concentraciones como las de las grandes ciudades o las de ciudades intermedias. Lo que caracteriza al proceso de urbanización como dispar y en gran medida desequilibrado, pues la concentración en unas zonas implica la disminución de la población en otras y a su vez genera mayor presión sobre los recursos naturales de las zonas más pobladas; sin embargo, esa concentración también ha podido contribuir a la conservación (o por lo menos menor degradación) de otras áreas con ecosistemas estratégicos como es el caso de la Amazonía¹⁸. El crecimiento urbano en Colombia se explica por “la dinámica demográfica, que resulta del balance entre el crecimiento vegetativo y los movimientos migratorios y de la incorporación de nuevas áreas a los perímetros urbanos” (Ruiz, et al., 2007:26).

En el pasado muchas de las áreas urbanas de Colombia crecían, principalmente, por las migraciones rurales-urbanas. En la actualidad, los efectos de las migraciones en el crecimiento urbano son menores (por “disminución de los efectivos poblacionales rurales” y por el “cambio en las estructuras demográficas”), debido a esto el crecimiento de las áreas urbanas se debe, básicamente, “al crecimiento vegetativo”. El aumento poblacional de las áreas urbanas corresponde, casi por completo, “al aumento vegetativo”, a su vez, en las áreas rurales, la migración juega un papel relevante, pues “contrarresta el crecimiento vegetativo y genera un balance negativo en su población” (Ruiz, et al., 2007:26).

La atracción que ejercen las ciudades, con el consecuente despoblamiento de las zonas denominadas genéricamente como rurales, se explica, en gran parte, por el mayor dinamismo económico presente en las mismas. Esa atracción, que en la actualidad se centra más en las ciudades intermedias que en las grandes ciudades colombianas (las cuales por el crecimiento vegetativo siguen siendo las de mayor crecimiento), es la que ha hecho que estas ciudades adquieran importancia y las proyecta a corto plazo como los centros que liderarán procesos de desarrollo regional y “deberán asumir fuertes presiones derivadas de la concentración en ellas de poblaciones inmigrantes precarizadas, desplazados al tiempo con altas tasas de inseguridad social y riesgo ambiental” (Ruiz, et al., 2007:24).

¹⁸ Una distribución más equilibrada de la población colombiana debe hacer parte de un modelo de desarrollo sustentable que no generalice la ampliación de la presión antrópica sobre los recursos naturales, ni que traslade de un lugar a otro las consecuencias negativas de la depredación de la naturaleza en pro del crecimiento económico. El componente ambiental es pues clave en el logro de un país más equilibrado en términos urbanos y demográficos.

Atrás se hacía referencia al despoblamiento de las áreas rurales y se señalaba la atracción que ejercen las ciudades, pues bien, otro de los factores que ha influido enormemente en el crecimiento urbano tiene que ver con el conflicto armado y el consecuente desplazamiento de poblaciones que contribuye a la reconfiguración de la distribución poblacional y que representa un drama humanitario para el cual las ciudades no están preparadas (Ruiz, et al., 2007: 48).

La magnitud de la problemática del desplazamiento en Colombia es muy grande. Sin embargo, tal como lo señala Sánchez (2008: 71), hace falta abordarla de manera estructural, a largo plazo e involucrar al Estado en cada uno de sus niveles territoriales. El desplazamiento forzado reconfigura la distribución poblacional urbano-rural tanto en las grandes ciudades como en las pequeñas y al poner de manifiesto la interdependencia rural-urbana, en especial en los municipios pequeños, puede contribuir a la conformación de un modelo de desarrollo urbano-rural¹⁹.

La otra causa del crecimiento urbano se debe a “la incorporación de suelo rural y de núcleos urbanos pequeños a los cascos urbanos principales (Ruiz, et al., 2007: 29). Esta incorporación, que se da, principalmente a través del cambio en la clasificación del suelo, es decir, pasarlo de rural a urbano con la consiguiente dotación de servicios, es un asunto que, en términos generales, se da por vía legal a través de la acción de los concejos municipales o, de hecho, y afecta claramente las relaciones entre las ciudades principales y sus periferias, dando lugar a una amplia gama de procesos de metropolización y suburbanización, que, desde luego, influyen en el aumento de los flujos de transporte, la configuración de los empleos (posible por la flexibilización laboral con sus consecuencias de precarización), la

¹⁹ En Colombia se ha percibido el reciente desplazamiento forzado como un fenómeno temporal y como un problema solamente de orden nacional y no local o regional.

Los municipios evitan incluir políticas de largo plazo que integren u ofrezcan soluciones alternativas a los inmigrantes, sin tener en cuenta la ya longevidad del fenómeno, lo que genera sentido de pertenencia en los migrantes en las ciudades que, ante las bajas posibilidades de retorno, buscan alcanzar un establecimiento permanente.

Pero no solo las grandes ciudades colombianas experimentan tales procesos; también pequeñas ciudades ubicadas en zonas de agudo conflicto sufren cambios en su configuración urbano-rural. Por tratarse de centros cercanos a su lugar de origen y relativamente seguros, los campesinos desplazados los escogen como destino en su intento por no alejarse completamente de sus referentes culturales y territoriales. La presión y especulación sobre el suelo urbano se siente menos en las pequeñas ciudades, por lo que ciertos asentamientos en zonas de transición urbano-rural mantienen aún patrones rurales fuertes no solo en lo espacial sino también en lo productivo ligado a la supervivencia y a la actividad económica, particularidades que no necesariamente entran en conflicto con el ámbito urbano y, por el contrario, pueden constituirse en una alternativa de desarrollo de carácter híbrido (Sánchez, 2008:71, el subrayado es mío).

configuración de ciudades dormitorio, el cambio en los lugares de residencia, etc. (Ruiz, et al., 2007).

En general, se evidencia “cómo las ciudades de más de 50.000 habitantes han ido concentrando población y las de menos de 50.000 han perdido peso relativo” (Ruiz, et al., 2007: 26).

Para concluir este apartado, en el que se hizo referencia sólo a algunos de los principales aspectos de la urbanización en Colombia, se hará referencia a un rasgo de la misma que por mucho tiempo se ha considerado como uno de los elementos identificatorios-diferenciadores (en el contexto latinoamericano) de la urbanización colombiana, este elemento es el de la Cuadricefalia urbana.

La Macrocefalia urbana tan característica de América Latina en Colombia ha estado por mucho tiempo contrarrestada por el dinamismo de tres ciudades más, aparte de Bogotá, estas ciudades son: Medellín, Cali y Barranquilla, lo que establece un modelo diferente que es conocido como cuadricefalia urbana. No obstante, sobretodo, a partir de las cifras del último censo de población, el efecto concentrador de Bogotá se amplía²⁰. La cuadricefalia se mantiene pero el efecto concentrador de Bogotá, al aumentarse, empieza a vislumbrar la posibilidad de que en este aspecto Colombia se parezca más a la mayoría de países latinoamericanos.

3.5 TRANSFORMACIONES URBANAS: LA ACTUAL REVALORIZACIÓN DE LAS CIUDADES MEDIAS Y PEQUEÑAS

Horacio Capel, en un escrito denominado *Las pequeñas ciudades en la urbanización generalizada y ante la crisis global* (2009), plantea la importancia de las ciudades para la humanidad a lo largo de la historia como centros dinamizadores de los territorios bajo su influencia y como los lugares donde se concentra la cultura y las condiciones económicas son más favorables, en especial, en lo que tiene que ver con la calidad y cantidad del empleo, lo que se da, sobretodo, en las grandes ciudades.

²⁰ [D]esde 1951 ha observado una lenta pero sostenida concentración de la población en Bogotá que incluso parece acelerarse en el último censo; el porcentaje de la población nacional que vive en la capital viene creciendo hasta alcanzar el 16% en 2005. [...] Por su parte, las ciudades de segundo orden, Medellín, Cali y Barranquilla parecen haber perdido dinamismo entre los dos últimos censos, en parte debido a que experimentaron problemas de violencia que además afectaron su actividad económica (Ruiz, et al., 2007: 21).

Sin embargo, en el contexto de universalización del fenómeno urbano, cuando las crisis del capitalismo surgen, cuando se cuestionan las consecuencias del modelo de desarrollo imperante (es decir, cuando se pasa de la creencia, en crecimiento, de que mayor no es necesariamente mejor, sino que incluso, en muchos casos lo deseable es lo menor), tal como pasó con la crisis de los 70 y tal como ocurre en la actualidad aún más, las ciudades medianas y pequeñas adquieren importancia²¹, en el sentido de que ellas pueden actuar como centros de equilibrio territorial, como puente entre las ventajas del mundo actual de la globalización y los escalones inferiores en las jerarquías urbanas y el mundo rural, como opciones diferentes a las grandes ciudades en donde se puede conciliar calidad de vida con el disfrute de las ventajas urbanas, tanto por lo que allí se ofrezca como por lo que se pueda acceder a través del cada vez mayor desarrollo de las vías de comunicación, que posibilita el acceso a bienes y servicios, de manera puntual, ofrecidos en ciudades grandes.

Las ciudades tanto grandes como medianas y pequeñas ofrecen ventajas y desventajas, asociadas con aspectos como la aglomeración, la accesibilidad rápida, la descongestión, la calidad de vida, la dotación de servicios (que debido a la lógica del mercado que la orienta tiende a ser mayor y mejor en las grandes ciudades), etc. La importancia de las ciudades medianas y pequeñas, según el autor citado, es un hecho cada vez más reconocido. Este reconocimiento se da de múltiples formas: políticas regionales (caso de la Unión Europea), políticas asociadas a procesos de descentralización (Francia), surgimiento de iniciativas como las ciudades lentas (Italia, Francia y otros países), descentralización industrial (Estados Unidos y varios países europeos), etc. Los indicadores cuantitativos para definir una ciudad como mediana o como pequeña varían en los diferentes países del mundo, lo que se debe tanto a los contextos particulares como a los diferentes criterios empleados en la catalogación de ciudades. No obstante, lo que se concluye de la lectura del texto citado, es la importancia de tener en cuenta diferentes aspectos a la hora de catalogar como mediana o pequeña a una ciudad, por supuesto, estos aspectos no son sólo cuantitativos y no hay que olvidar que lo urbano se inserta en un marco más amplio, por lo que a la vez que se mira la ciudad, también hay que tener en cuenta “al conjunto de la red urbana de la que forma parte (ciudades pequeñas, medias,

²¹ Méndez, Michelini, Romeiro y Sánchez en el documento *ciudades intermedias y desarrollo territorial en Castilla-La Mancha*, también reconocen la importancia de estas ciudades englobadas bajo la denominación de intermedias: “La construcción de territorios capaces de avanzar en su camino hacia el desarrollo incluye entre las estrategias adecuadas en esa dirección la promoción de ciudades intermedias capaces de actuar como factores de reequilibrio y dinamizadoras de su entorno” (2006:90-91).

grandes...). Es preciso considerar todos los niveles de forma integrada para estimular el desarrollo regional” (Capel, 2009: 27).

Citando a Ganau y Vilagrasa (2003) en un estudio sobre las estrategias de promoción y las políticas urbanas de las ciudades medias españolas (entre 50.000 y 300.000 habitantes), Capel destaca algunos rasgos de este tipo de ciudades. Con referencia a las localizaciones, señala que hay “ciudades medias aisladas, localizadas en entornos metropolitanos, en corredores de transporte, en región urbana propia”; con respecto a la interlocución entre ciudades afirma que, gracias a los medios de comunicación, en el presente no son “los centros jerárquicos superiores y las ciudades próximas” los que desempeñan este papel, “sino ciudades de dimensiones y características similares situadas a centenares o miles de kilómetros”; además, destaca “la conveniencia de valorar las posibilidades y de adaptar a ellas los instrumentos de planeamiento y de desarrollo que se han puesto a punto y aplicado a las grandes ciudades” (Capel, 2009: 12).

Con referencia a las ciudades pequeñas, que son las que más interesan en el desarrollo de este trabajo, Capel afirma que “son de menor tamaño que las medias y, a veces, se encuentran cerca del umbral de la urbanización” (Capel, 2009:12). Con respecto al establecimiento de la cifra superior e inferior se encuentran diferencias en los guarismos, algunos ejemplos: Francia entre 3.000 y 20.000 habitantes (Capel, 2009: 21), algunos estudios realizados en España las ubican entre los 10.000 y 250.000 habitantes y entre 20.000 y 250.000 habitantes (Méndez 2008a, Méndez, 2008b, citado por Capel, 2009:13); Argentina entre 20.000 y 49.999 habitantes, mientras que los pueblos grandes son aquellos con población entre los 2.000 y 19.999 habitantes y los pueblos pequeños hasta los 1.999 habitantes (Vapnarsky y Gorojovsky (1.990, citado y adaptado por Rodríguez, 2013: 15); Chile, aldeas, entre 300 y 1.000 habitantes, pueblos, entre 1.000 y 5.000 habitantes, ciudades, más de 5.000 habitantes (González, Villagrán y Figueroa, 1989, citado por Rodríguez, 2013:15) y Colombia, a partir de la ley 617 de 2000²², establece una fórmula de categorización de los municipios que incluye población e ingresos anuales, ubicándolos en las categorías de: especial, primera, segunda, tercera, cuarta, quinta y

²² Una propuesta diferente de clasificación de los municipios colombianos, en donde se tienen en cuenta “las características diferenciadoras de los municipios con respecto a la población total, índice de porcentaje urbano (IPU), tasa global de participación (TGP), razón de dependencia, actividad económica principal, nivel de intervención, configuración urbana y cobertura de servicios de energía, alcantarillado y acueducto”, se encuentra en Posada, 2010).

sexta, siendo esta última la que corresponde a: “Todos aquellos distritos o municipios con población igual o inferior a diez mil (10.000) habitantes y con ingresos corrientes de libre destinación anuales no superiores a quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales”²³.

Teniendo en cuenta que los criterios cuantitativos no son los únicos, los aspectos a partir de los cuales se pueden subdividir las ciudades pequeñas, según Capel, son: estructura económica (altamente especializadas, centros mineros o comerciales, por ejemplo) y funciones económicas (múltiples, dependiendo del papel que desempeñen en el espacio circundante), evolución demográfica (ciudades dinámicas, estancadas y regresivas) y características morfológicas (ciudades que mantienen sus centros históricos o que, por el contrario los han transformado intensamente; ciudades con escaso o fuerte crecimiento y que presentan “ensanches, barrios de ciudad jardín, polígonos de viviendas, áreas de barraquismo, entre otras”). Así mismo, la localización de las ciudades pequeñas, como ocurre con las medias, permite la clasificación en dos tipos principales: las ciudades aisladas, que se constituyen en centros de áreas de influencia (auténticas capitales subregionales) y las que se encuentran integradas a espacios metropolitanos, en donde una ciudad grande ejerce la coordinación. “Finalmente, se pueden considerar las que están integradas en áreas urbanas organizadas a lo largo de un eje de comunicación, configurando un área urbana polinuclear (Capel, 2009: 13).

3.6 LA GEHISTORIA

La Geohistoria es un campo en el cual se presenta un diálogo permanente que posibilita la interdisciplinariedad y la transdisciplinariedad entre la Geografía y la Historia (Ramírez y Puerta, 2013: 77), principalmente. Según Orella (2010), las tradiciones nacionales – regionales donde más se ha desarrollado este campo han sido Gran Bretaña, Francia, Alemania, Estados Unidos, los países escandinavos y Sudamérica. La Geohistoria tiene su origen en los planteamientos del historiador francés Fernand Braudel para quien ésta se encargaría de estudiar dinámicamente la relación “entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta. Es decir, la geografía como estructura que sostiene a las sociedades en diferentes momentos históricos influye en las sociedades pero no determinándolas”, pues a

²³ En esta última categoría se ubica el municipio de Ambalema-Tolima.

través de la cultura y la tecnología, éstas pueden ampliar sus posibilidades e incluso modificar su geografía (Sánchez, 2013: 639).

Según Orella, la Geohistoria va más allá del estudio de la relación entre geografía e historia ya que, “la geografía forma parte del proceso histórico y necesita de la historia para ser explicada socialmente”. El objeto específico de la Geohistoria, es decir, su ocupación puntual, es el estudio de “la relación entre una sociedad y la geografía en la que se desarrolló”, esto por la interdependencia entre la sociedad y la geografía, que hace que se afecten recíprocamente. Además, agrega el autor, “la Geohistoria explica los comportamientos sociales de larga duración en los ámbitos de la economía, demografía y comportamientos sociales” (2010: 240).

En el contexto Sudamericano, Venezuela es, tal vez, el país en donde más se ha avanzado en el abordaje de problemas sociales a partir del empleo de la Geohistoria, en lo cual la propuesta del denominado enfoque geohistórico, por parte del profesor Ramón Tovar ha sido fundamental, tanto por el desarrollo de su propia obra, así como por la influencia de la misma en sus discípulos de Venezuela y demás seguidores en otros países, en especial, del subcontinente. Para este autor es necesario pensar nuestras problemáticas a partir de teoría propia, así, ya en la década de los sesenta del siglo XX exclamaba “basta ya de ciencia prestada”, por lo que su método geohistórico se presenta como “...un planteamiento sólido, epistemológicamente rico... metodológicamente en expansión”... (Rojas, A. 1995: 1, citado por Aponte, 2006).

Para Tovar, el enfoque geohistórico surge o “se desprende de la propia concepción geográfica que entiende al espacio como producto concreto o síntesis de la acción de los grupos humanos sobre su medio ambiente para su necesaria conservación y reproducción sujeto a condiciones históricas determinadas (Tovar, 1984, citado por Ramírez y Puerta, 2013: 76). En términos epistemológicos, la Geohistoria es para Tovar “una representación de la realidad a la cual tratamos de dar respuesta...donde se integran, por una parte el espacio y por la otra el tiempo: las dos grandes variables del conocimiento científico social” (Tovar, 1995: 63, citado por Aponte, 2006).

Para Aponte (2006), el objeto de la Geohistoria es el “estudio los fenómenos sociales en su dimensión temporo-espacial”, empleando para ello “la unidad dialéctica tiempo-espacio”. Desde esta perspectiva, la Historia, el tiempo (lo diacrónico), tiene como función “seguir la pista a las relaciones y contribuye a descubrir cómo se produce el fenómeno”, mientras que la Geografía, el espacio (lo sincrónico), se ocuparía de demostrar la actuación de la sociedad sobre su medio”. Concebida así, “la Geohistoria conforma el análisis y a la vez la síntesis de la organización y de la estructura del espacio”. La metodología que la autora señala congruente con el análisis geohistórico parte del presente para llegar al pasado, pues se considera al presente como síntesis del proceso histórico. Además, con el estudio del espacio, a partir de este enfoque, se avanza en el “análisis objetivo, estableciendo correlaciones en las diferentes escalas: local, regional, nacional, internacional y/o mundial”.

Peñalver (2012:4) identifica varios componentes que debe incluir una visión geohistórica, entre estos componentes, por su importancia para el presente trabajo, se destacan los siguientes: “Afianzamiento de la unidad tiempo/espacio”; el interés por “entender lo que ha pasado a partir del tiempo (periodización) y en un espacio definido” más allá de simplemente contar lo que pasó; y la “[o]rientación metodológica que parte del presente al pasado, (visión retrospectiva), donde el presente se constituye como el resultado de una sucesión integrada de presentes”.

El Análisis geohistórico, por lo expresado anteriormente, se constituye en la orientación metodológica de este trabajo, a partir de su implementación se busca conocer cómo se fue configurando, a lo largo del tiempo, la estructura socio-espacial de Ambalema-Tolima, de cuya comprensión global hace parte también el análisis de algunos elementos de la Morfología Urbana que se comenta a continuación.

3.7 MORFOLOGÍA URBANA

Como se indicó anteriormente, los cambios en la Morfología urbana de Ambalema hacen parte del objeto de esta investigación, pero ¿qué es la Morfología Urbana?

Con una larga y fecunda historia en donde las tradiciones nacionales más destacadas han sido la alemana, la francesa, la británica, la española y la norteamericana (Vilagrasa, 1991, Capel, 2002), la Morfología urbana o el espacio construido, según Horacio Capel (2002:20) “refleja la organización económica, la organización social, las estructuras políticas, los objetivos de los grupos sociales dominantes”. Para Capel, el paisaje es como un texto y hay que saber leerlo:

El paisaje es una especie de palimpsesto, es decir que, como en un manuscrito que conserva huellas de una escritura anterior, hay en él partes que se borran y se reescriben o se reutilizan pero de las que siempre quedan huellas. Y es un espacio tejido cuya trama y urdimbre hay que saber reconocer²⁴. Es misión del geógrafo y de otros especialistas descubrir y reinterpretar dichas huellas del pasado, que aparecen siempre a la mirada atenta del observador. Si el espacio y el paisaje son un producto social, será posible partir de las formas espaciales que produce la sociedad para llegar desde ellas a los grupos sociales que las han construido (Capel, 2002:20, el subrayado es mío).

Las formas espaciales están presentes y representan diferentes procesos sociales que las han hecho posibles. El geógrafo debe partir de ellas pero no quedarse solamente en su reconocimiento, sino avanzar en la comprensión de la acción social que las ha posibilitado. Esta idea es similar a la expresada por Milton Santos cuando dice: “La sociedad, es decir el hombre anima las formas espaciales, atribuyéndoles un contenido, una vida” (2000:91).

La concepción de Morfología Urbana adoptada en este trabajo, se inserta en la denominada tradición clásica, la cual se basa “en el estudio de la génesis y evolución de las ciudades a partir de factores como la localización, las condiciones

²⁴ Idea que Capel cree fue expresada originalmente en el coloquio del Urban History Group (1966) concretamente por G.H. Martin (1968) y Dyos (1968), siendo repetida posteriormente múltiples veces.

físico-naturales donde se encuentran asentadas y las funciones que cumplen (para las cuales las ciudades disponen su estructura urbana” (Taylor, 1954, citado por Ochoa, 2009:145)²⁵, fundamentalmente, pero también recoge algunos elementos de la tradición que surge a mediados del siglo XX. Esta tradición se interesa, especialmente, por:

[L]a relación entre cultura y morfología urbana, problemas sociales como la segregación y su relación con esta, la relación de la morfología urbana con los problemas ambientales, el patrimonio cultural y la aplicación de nuevos métodos y tecnologías a partir de la implementación de teorías geométricas, de fractales, el uso de sensores remotos y los sistemas interurbanos y los sistemas de información geográfica (Ochoa, 2009: 145).

El elemento fundamental que se toma de esta “nueva” tradición es el interés por el patrimonio cultural, debido a la importancia histórica y arquitectónica del centro histórico de Ambalema, por lo cual en 1980 obtuvo la declaratoria de Monumento Histórico Nacional.

Se busca llegar al reconocimiento de las formas espaciales, a la explicación de los cambios en las mismas (es decir, de los procesos que hicieron posible las transformaciones) y a la par de esto a la comprensión y entendimiento de la acción de los grupos sociales que han generado tanto los procesos como las formas. Es pues una concepción espacial, que aspira, como lo plantea Capel (2002: 20) partir de las formas espaciales para llegar a los grupos sociales que las han producido, que es lo que también señala Santos: “El simple hecho de existir como formas, es decir, como paisaje, no basta. La forma ya utilizada es algo diferente, pues su contenido es social. Se vuelve espacio porque es forma contenido” (2000: 91). Ambos autores coinciden pues en que el interés por las formas no debe ser *per se*. Las formas son

²⁵Una selección diferente (aunque muy relacionada) de factores, dentro de la denominada Tradición Clásica, a la planteada por Taylor, es la de Johnson (1974: 42), para quien los principales elementos de la Morfología Urbana o del paisaje urbano son: 1. El plano (en donde el entramado de las calles es la característica más sobresaliente), 2. Los edificios y 3. las funciones de los edificios y las calles. “Estos tres factores intervienen en el dibujo del tejido urbano. Los tres evolucionan a un ritmo diferente y, aunque se hallan estrechamente relacionados entre sí, a veces la naturaleza de uno de los tres componentes sufre alteraciones independientemente de los otros dos. Las fuerzas que dan su forma originaria a calles, edificios y funciones, así como los cambios a que estos elementos se hallan expuestos, son aún más variados e incluyen una amplia gama de factores, desde la tecnología hasta los caprichos de la moda” (el subrayado es mío). De lo planteado por Johnson, el reconocimiento de la estrecha relación de los elementos de la morfología urbana, los cambios (comunes o independientes) en los elementos y los factores que los provocan, son aspectos que se retoman y se tienen en cuenta para el estudio de Ambalema.

representaciones materiales, que se van transformando en el tiempo (conservando a la vez elementos de diferentes épocas, huellas) de complejos procesos: sociales, económicos, políticos, demográficos y culturales, y es aquí en donde radica la importancia de su estudio.

Para Horacio Capel, el estudio de la Morfología urbana implica una aproximación dual, es decir, estructural e histórica, en donde se aborden tanto los elementos componentes y sus interrelaciones, así como las transformaciones. La Morfología Urbana es entonces:

Un campo que supone, por un lado conocer la configuración física del espacio, con sus construcciones y vacíos, con sus infraestructuras y usos del suelo, con sus elementos identificadores y su carga simbólica. Se trata de elementos que están profundamente imbricados e interrelacionados, aunque con diferentes grados de estabilidad. Y conduce a una reflexión sobre las fuerzas sociales, económicas, culturales y políticas que influyen en su configuración y transformación (Capel, 2002:20).

Llegar a una aproximación como la que propone Capel, que implica exigencias metodológicas en donde se concilien la atención a lo estructural, la evolución histórica y la reflexión crítica, requiere del empleo de conceptos propios de la Morfología Urbana. Estos son fundamentales para entender cómo se han configurado las formas espaciales en el área urbana del municipio, cómo los elementos morfológicos se han interrelacionado y cuáles procesos sociales, políticos, económicos y culturales los han generado. La concepción morfológica adoptada en este trabajo se preocupa por las formas, pero ante todo, por los procesos que las han posibilitado. En este orden de ideas, los conceptos²⁶ con los que se aborda el estudio de los cambios en la morfología urbana de Ambalema son:

²⁶ Que, como se ha dicho, no son los únicos y varían también dependiendo del autor, se emplearon porque permiten, por un lado, la realización adecuada del estudio y, por otro, la operatividad de la investigación.

3.7.1 EMPLAZAMIENTO

Se define como el “espacio concreto y material sobre el que la ciudad se asienta; es la topografía, el soporte físico” que condicionará, en gran parte, a lo largo del tiempo, “su paisaje urbano y su desarrollo espacial”. (Zárate, 1992:11).

Por su parte, Carter, luego de citar a Arousseau: “Cuando examinamos la idea de posición de forma abstracta es evidente, al momento, que la función es la fuerza motriz en la vida de las ciudades” (Arousseau, 1921: 569, citado por Carter, 1974: 79), considera que el emplazamiento sólo puede ser comprendido a la luz de la función. “Un emplazamiento es por sí solo insuficiente y, como sucede con todos los recursos, sólo adquiere significado mediante el uso” (1974:79), idea que también comparten: Zárate (1991: 74) al señalar que: “Las características del emplazamiento guardan relación con su adecuación a las necesidades que justificaron su adecuación (defensa, comercio, control de una ruta)” y Bejaout-Garnier y Chabot (1970:239), cuando indican que la función es la que determina la situación de la ciudad. En ocasiones la instalación se hace en condiciones poco confortables, pero el hombre respondiendo a la función, es decir, respetando la situación, intenta encontrar el mejor sitio para vivir. Este sitio es lo que se denomina emplazamiento; “allí es donde el hombre instala su vivienda”.

Como lo señala Zárate, el valor de los emplazamientos es contingente, tiene sentido en un contexto histórico determinado, pues varía conforme se producen cambios en las circunstancias económicas, políticas, sociales y tecnológicas. De esta manera, al cambiar las funciones a las cuales respondía el emplazamiento inicial, es necesario adaptarlo a las nuevas funciones de la ciudad. Esto se hace por medio de la búsqueda de nuevos asentamientos para los ensanches, generándose el desdoblamiento entre la ciudad antigua y la ciudad moderna y también recurriendo al empleo de la tecnología para superar los límites naturales; sin embargo, debido a su fuerte carga emocional, los emplazamientos primitivos juegan un papel simbólico-identitario fundamental en los habitantes. Por otra parte, el emplazamiento originario dirige el crecimiento de la ciudad, pues impide el crecimiento en unas direcciones y lo permite sólo en otras (1991:75-76).

Los dos factores que influyen en la elección de los lugares de emplazamiento son: la función que se va a desempeñar y las características del medio físico (Zárate, 1992:12). De esta manera, entre los asentamientos preferidos, según Zárate (1992:12-14), se encuentran: colinas (que responden a la función militar --Edad Media y Antigua--, pero también al disfrute de mejores condiciones climatológicas, la prevención de inundaciones y el alejamiento de la insalubridad propia de algunas zonas); ríos (los cuales, se constituyen en los emplazamientos más difundidos en el mundo, relacionados con los ámbitos comercial, militar y de desplazamiento de los pueblos, clasificados en vados, estuarios, islas fluviales y confluencia de ríos) y relieves costeros (que al igual que en los diferentes emplazamientos asociados con los ríos, responden a funciones militares, defensivas, comerciales o de control de rutas estratégicas).

El Emplazamiento es un elemento clave en la configuración urbana de las ciudades. Representa el sitio más adecuado, por sus características, para la creación, construcción, de los centros urbanos. Está íntimamente ligado con las funciones urbanas que dicho centro desempeñe, o tenga proyectado desempeñar, y su dinamismo también se asocia a la Situación que tenga la ciudad en un contexto más amplio e históricamente cambiante. Actualmente, tanto por los ensanches que han presentado las ciudades como por la irrupción de diferentes elementos, derivados en especial, del desarrollo científico-tecnológico, el Emplazamiento presenta una concepción más dinámica, en donde, en muchas ocasiones, a través de la superación de límites o barreras naturales, como por la disminución de la dependencia a factores físicos de desarrollo, se han podido superar las condiciones negativas que han tenido algunos emplazamientos, al quedar al margen de espacios de gran dinamismo económico. En Ambalema, como se verá en el capítulo correspondiente, el Emplazamiento ha tenido una caracterización cambiante, pero el aislamiento que actualmente se observa no ha podido superarse, entre otras, porque no ha habido acciones encaminadas a este mejoramiento, de ahí la importancia de evidenciar esta evolución, para llamar la atención sobre la urgencia de revalorizar este elemento.

3.7.2 SITUACIÓN

Es “el entorno geográfico más amplio en el que la ciudad se enmarca y con relación al cual se organiza”. Se refiere a “las condiciones generales que rodean a la ciudad: ríos, montañas, naturaleza del suelo y, sobre todo, vías de circulación, de intercambio y elementos de producción” (Zárate, 1992: 11).

Zárate (1992:15) establece una diferenciación entre este factor geográfico en el pasado y en el presente. Esto debido a los cambios en la relación de las ciudades con el entorno geográfico. Hasta el siglo XX lo que caracterizaba a la situación era “el deseo de dominar, por razones de tipo político, económico y estratégico-militar”, las rutas principales con respecto a “los desplazamiento de hombres y mercancías”. Además, estaba “el anhelo de beneficiarse de la relación entre áreas de economía distinta y del contacto de sistemas de circulación diferentes”. La tipología de Situación en el pasado establecida por el autor citado es la siguiente:

Situación de encrucijada: Lugares de confluencia de varias vías de circulación (ríos, rutas terrestres, carreteras, líneas de ferrocarril), que llegan desde diferentes zonas y convergen en estos puntos; *Situación en un eje de comunicaciones:* “Son ciudades que se benefician de su posición en una línea de comunicaciones”; *Situación en zona de contacto de áreas geográficas diferentes:* “Ciudades donde la vida de relación, tiene un significado especialmente importante, puesto que acuden gentes y productos desde zonas geográficas distintas”. La ciudad se convierte en el centro de las comunicaciones y en el mercado de su entorno; *Situación de fachada marítima:* En este tipo de ciudades coinciden varias de las ventajas de las situaciones anteriores: “el contacto entre sistemas de circulación diferentes (marítimo y terrestre), la relación entre zonas de economías distintas y los beneficios comerciales y estratégicos”, derivados “del acceso y control de las rutas marítimas”. Esta situación general se subdivide en: *De estuario y de delta:* Ambas situaciones de desembocadura de ríos, “facilitan o aseguran las relaciones con el interior, con su hinterland”. También se encuentran aquellas ciudades que se sitúan en fachadas marítimas “para permitir las relaciones con el interior o como puntos de contacto con las grandes vías de comunicación”.

Con respecto a la Situación en el presente, debido a los progresos en los sistemas de transporte, así como por el desarrollo de las nuevas tecnologías en la construcción de ciudades, estas se han liberado, por lo menos parcialmente, de la dependencia a las vías de comunicación. Así mismo, los objetivos que guían hoy la fundación de ciudades son diferentes a los del pasado. Entre los principales objetivos

se encuentran: *Puesta en explotación de áreas geográficas y deprimidas; Explotación de recursos energéticos y mineros; Intereses políticos* (como el traslado de una capital nacional, por ejemplo); *Nuevas tecnologías*, las cuales, “basadas en la utilización de la energía atómica, el aprovechamiento de los mares o en las radiaciones del sol, abren inmensas posibilidades para aprovechar y colonizar regiones del anecúmene y situar en ellas ciudades” (Zárate: 1992: 15-17).

La Situación tiene que ver con el espacio más amplio en el cual se inserta la ciudad. Expresa claramente la importancia o decadencia de los centros urbanos, teniendo entre sus principales criterios, la inclusión de estos en los sistemas viarios de mayor relevancia en los niveles regional y nacional. La Situación puede verse favorecida por la localización en espacios con una oferta ambiental favorable, pero los factores político-administrativos y, en especial, el dinamismo económico, son los que más afectan su caracterización como favorable o desfavorable, entre otras, porque a través del empleo de la tecnología, por ejemplo, una oferta ambiental insuficiente, puede verse compensada. En la evolución histórica de la Situación de Ambalema este aspecto es particularmente palpable, pues pese a contar con una oferta ambiental amplia, en especial, la relacionada con el recurso hídrico (destacándose la presencia del río Magdalena), la Situación se ha visto mejor posicionada cuando la ciudad ha tenido un notable desarrollo de la actividad económica o cuando su posición en la organización político-administrativa ha sido destacada.

3.7.3 FUNCIÓN URBANA

“La función, es en cierto modo la profesión ejercida por la ciudad, constituye su razón de ser: bajo esta forma es como aparece al exterior” (Bejaout-Garnier y Chabot 1970:119). Para poder hablar de función de una ciudad, según estos autores debe hacerse referencia a las actividades dirigidas al exterior, pues ellas son las que “justifican su existencia y desarrollo, [las] que aportan los recursos necesarios a su vida”. Los recursos pueden provenir de la región que rodea a la ciudad, de esta manera se habla de una función regional, destacándose con ello el papel que cumple la ciudad dentro de su región (Bejaout-Garnier y Chabot 1970:119 -120).

El establecimiento de las funciones que desempeñan y que caracteriza, identifica, a las ciudades tiene que ver con la realización de actividades, que según Bejaout-Garnier y Chabot (1970:122), buscan “la satisfacción de las necesidades exteriores a la ciudad”. Para comprender la especialización de una ciudad o lo que es lo mismo la función urbana que desempeña es necesario determinar la función dominante, es decir la que más realizan los habitantes y que está dirigida hacia la obtención de ingresos provenientes de otras áreas. En ocasiones se trata de una sola gran función dominante, pero en otros casos se presentan múltiples funciones y se da una especie de equilibrio entre la función principal y las funciones auxiliares (Bejaout-Garnier y Chabot, 1970:127).

Entre las principales funciones urbanas identificadas por los autores citados se encuentran: la función comercial, la función industrial, la función cultural, la función de acogida, la función administrativa y política. Cada una de estas funciones generales se subdivide en funciones más específicas, por ejemplo, al interior de las denominadas ciudades culturales se encuentran, entre otras, ciudades religiosas y ciudades universitarias. Igualmente, la función que desempeñe una ciudad está también relacionada con otros elementos de la Morfología Urbana como lo son el Emplazamiento y la Situación, ya se había hecho referencia a que el Emplazamiento responde a la función urbana que la ciudad va a desempeñar, así mismo, la Situación de una ciudad puede favorecer o no el predominio de cierto tipo de funciones, es por ello que Bejaout-Garnier y Chabot (1970:128), consideran que la situación está ligada a la función, por ello al estudiar a la función hay que tener en cuenta la situación geográfica correspondiente. Una ciudad emplazada en un río, puede responder a una función comercial predeterminada, la cual estaría reforzada por una situación en zona de contacto de áreas geográficas diferentes, de encrucijada o de eje de comunicaciones. A la lista de funciones urbanas presentada por Bejaout-Garnier y Chabot se le pueden adicionar muchas más conforme respondan a la especialización de la ciudad y a la satisfacción externa de necesidades, aspectos relacionados con la obtención de ingresos por parte de los habitantes. A todo ello habría que agregar que en el mundo actual los ingresos que reciben las ciudades producto de las diferentes funciones que desempeñan, no se limitan sólo a los contactos físicos tradicionales (articulación a mercados por medio de vías de comunicación) que se puedan establecer, al interior de regiones o países, sino a los contactos virtuales, propiciados por las TIC, que también generan ingresos a la ciudad y no están determinados por las condiciones físicas.

3.7.4 PLANO

“Es el resultado de la combinación sobre el espacio de la ciudad, a través del tiempo, de superficies libres (calles, parques y jardines, plazas, lugares de aparcamiento, etc.) y de superficies construidas” (Zárate, 1992:38).

Para Horacio Capel (2002:72), “[e]l estudio del plano debe conducir al reconocimiento y la comprensión de la estructura de conjunto de la ciudad”. Debe contribuir a la formación de una imagen general en un momento preciso, pero expresando a la vez la trayectoria de procesos pasados que hicieron posible la configuración presente.

Según Antonio Zárate (1992: 39), existen dos tipos de análisis del plano, él los denomina tradicionales e innovadores. Los primeros se centran en la forma y en los componentes históricos. Existen diferentes tipologías con respecto a la forma de los planos, las hay desde las sencillas hasta las más complejas como la de Tricart, “que intenta recoger todas las formas posibles”. Aquí se retoma una clasificación bastante sencilla, que se mantiene vigente y que aporta elementos necesarios para el análisis del plano de Ambalema, es la establecida por R.E. Dickinson (1950, citado por Zárate, 1992: 39) que incluye tres formas básicas: Plano en cuadrícula o de damero, plano radiocéntrico y plano irregular.

Plano en cuadrícula o de damero: Es el más difundido de los planos en el mundo. Se ha empleado en diferentes épocas y culturas desde la antigüedad hasta hoy. “Es un plano ortogonal donde las calles concurrentes se cortan perpendicularmente en ángulo recto”. Su utilización se ha dado en lugares muy distintos y se ha empleado, en especial, en la fundación de ciudades coloniales”. Sus principales ventajas son: sencillez de trazado; facilidad para el reparto de tierras; el establecimiento de condiciones de igualdad para todo el suelo y la posibilidad de continuar el crecimiento en el trazado, cuando así se requiera. Sus principales desventajas son: “la creación de numerosas intersecciones que dificultan la fluidez del tráfico rodado”, “el alargamiento de los desplazamientos al cortarse las calles en ángulo recto”, lo cual puede solucionarse con la incorporación de vías diagonales en

el trazado, un ejemplo de la implementación de esta solución es la ciudad de Barcelona (Zárate, 1992: 39-41).

Plano radiocéntrico: “Se origina a base de calles que parten del centro, vías radiales, y otras que se disponen de manera concéntrica”. Aunque se remonta a la antigüedad en oriente, su empleo se dio, sobre todo, en la Edad Media, “a menudo como resultado de calles que se trazaban siguiendo las curvas de nivel al pie de un castillo”. Su principal ventaja consiste en la rapidez de acceso al centro desde la periferia por las arterias radiales, este hecho refuerza la atracción del centro o corazón urbano sobre toda la ciudad. Sus principales inconvenientes son: “la irregularidad de las parcelas con el consiguiente perjuicio para la edificación y el alargamiento de las distancias” debido a los trazados circulares y no rectos. Para Dickinson este plano es más el resultado de un crecimiento natural que de procesos de planificación (Zárate, 1992: 42).

Plano Irregular: Su aparición no es resultado de un trazado preconcebido, sino consecuencia de un “crecimiento espontáneo y orgánico”. Se presenta en diferentes áreas culturales, por ejemplo, en las ciudades del norte de África y ciudades españolas de origen musulmán (Zárate, 1992: 42).

Por otra parte, los enfoques que se centran en el análisis del plano a través de la historia de la ciudad. “Parten de la idea de que el plano actual es fruto de un proceso de expansión a lo largo del tiempo”, en donde las etapas de crecimiento y estancamiento se suceden y a las cuales les corresponde un modelo de ordenación espacial. “Cada distribución del suelo de una ciudad puede ser valorada como una consecuencia del período en el que se ha formado”. Los planos responden a ciertas épocas y reproducirían los elementos u organización propia de cada una de estas (Zárate, 1.992:44-45).

Con respecto a los análisis innovadores del plano se encuentran:

Los intentos de interpretar el plano en términos de análisis de red: Parten del principio de que, en esencia, el plano es una red lineal, por lo tanto, se puede estudiar

con el empleo de técnicas de análisis dimensional de redes. Así, las áreas que componen el plano pueden individualizarse empleando medidas como: “la de densidad de las calles, la de agrupación lineal causal lineal y no causal y la del ángulo común en el que se cortan las calles”. La medición de más simple aplicación es la de densidad de red de calles, la cual “resulta de dividir su longitud total por la superficie del área urbana dentro del plano” considerado. Con esta medida se pueden establecer comparaciones útiles entre las diferentes partes que componen el plano. Las principales críticas a estos intentos consisten en la afirmación de que el plano no es solamente una red y también en que estos intentos se han limitado a la descripción sin aportar a la comprensión (Zárate, 1992: 45).

El plano como producto de la influencia de una multitud de variables: Se basa en la consideración de que “[E]l plano y los elementos que lo integran son el resultado de diversas variables o factores que actúan conjuntamente, aunque a veces, pueden ser consecuencia de sólo una o dos variables”. Este enfoque busca superar el enfoque historicista y surge con el estudio de Stanislawski (1946, citado por Zárate, 1992: 45) acerca del origen y difusión del plano en damero, en donde él afirmó que es posible estudiar los componentes de los planos al margen de los periodos históricos y que el análisis de estos componentes es “la clave para la interpretación del plano” (Zárate, 1992: 45).

En esta investigación los enfoques tradicionales (los centrados en la forma y la evolución histórica), son los que se privilegian en el análisis del plano y su evolución, ya que permiten la descripción de los cambios con referencia a los factores de diversa índole²⁷ que los posibilitaron y que generaron formas particulares, que expresan tipos de distribución del terreno, posibilidades de crecimiento, relación entre el centro y la periferia favorecida por el trazado de las vías, así como la comprensión de los sentidos dados, a lo largo del tiempo, al direccionamiento del crecimiento urbano.

²⁷ Zárate identifica los siguientes factores modeladores del plano: Materiales (relieve, frente marítimo, ríos, muralla, carretera), políticos, religiosos-cosmológicos y económicos (1992: 46-52).

3.8 PERTINENCIA DEL ESTUDIO DE AMBALEMA A PARTIR DE UN ANÁLISIS GEOHISTÓRICO, CON LA INCLUSIÓN DE ALGUNOS ELEMENTOS DE LA MORFOLOGÍA URBANA

El municipio de Ambalema-Tolima cuenta, según censo de 2005 (Gobernación del Tolima, s.f.: 19), con una población total de 7.674 habitantes, de los cuales, 5.810 viven en el área urbana y 1.864 en el área rural. De esta manera, Ambalema se constituye en un municipio urbano y hace parte de los 349 municipios colombianos (31%) en donde la población urbana supera a la rural (Posada, 2010:27). No obstante, pese a su caracterización como municipio urbano, Ambalema en la actualidad, tanto por las funciones urbanas que desempeña (agrícola y como centro de servicios básicos, principalmente) como por su escaso dinamismo económico, se constituye en un municipio expulsor de población que está escasamente articulado a los circuitos de desarrollo económico del país, circuitos de los que otrora fuera epicentro (bonanza tabacalera de mediados del siglo XIX).

La anterior es, *grosso modo*, la realidad actual de Ambalema, para llegar a esta caracterización, a lo largo de su historia, diferentes procesos convergieron, se sucedieron y dejaron su huella en el espacio, esa realidad actual es la síntesis del proceso histórico y es a partir de ella, de la búsqueda retrospectiva para comprender cómo Ambalema se convirtió en el espacio que es hoy en día, que se hace plenamente pertinente el empleo del análisis o enfoque geohistórico en esta investigación.

El análisis Geohistórico ha demostrado su importancia en el abordaje o estudio de las transformaciones espaciales a través del tiempo. En este trabajo, este análisis es fundamental para conocer cómo se fue configurando la estructura espacial de Ambalema a lo largo de su historia. La larga duración y la consecuente subdivisión en periodos a partir de hechos significativos que generaron rupturas, el análisis multiescalar objetivo y el vínculo estrecho entre la historia y la geografía, son los principales aspectos de esta aproximación teórico-metodológica que permiten comprender los diferentes procesos que han convergido en el tiempo y el espacio y han ido conformado la estructura socio-espacial de Ambalema.

Con respecto a la Morfología Urbana, en un interesante trabajo denominado *Cambios en la morfología urbana de Yolombó, un pequeño asentamiento en las montañas de Antioquia, Colombia*, que aborda el estudio de: la situación, el emplazamiento, la función urbana y la tipología arquitectónica del municipio antioqueño, Ochoa (2009), llama la atención sobre la importancia del estudio de la morfología urbana de los pueblos, los cuales “evocan nostalgias, otros ritmos y tiempos de vida, espacios reducidos y cercanos, terruños recordados”. El abordaje de éstos debe superar las monografías locales, y al constituirse en “un interesante campo de investigación” deben analizarse “desde la mirada transversal de un ejercicio de morfología urbana”, en donde se busque responder la pregunta: “¿cómo crecen estos pueblos?” (2009:144).

La pregunta acerca del crecimiento de estos pueblos, de cómo se van produciendo cambios en su morfología urbana y de cuáles factores los generan, es también la base de esta investigación que, acogiendo el llamado de Ochoa, aspira a aportar en el estudio de los pueblos colombianos, desde la mirada transversal de morfología urbana (que el autor citado señala), con el caso concreto de Ambalema. La catalogación de Ambalema como pueblo, sin desconocer lo complejo que resulta delimitar lo urbano y teniendo presente que lo urbano se encuentra (en diferentes grados o niveles de intensidad) en los diferentes asentamientos humanos, se debe fundamentalmente al predominio de la actividad agraria (base económica); a la escasa diversificación de los empleos; a su modesto desarrollo económico; al total de su población urbana; a la tipología de sus edificios; a la ausencia de sistemas masivos de transporte, de universidades y de una amplia oferta cultural y de ocio; a su tamaño y a su ubicación en la sexta categoría dentro de la clasificación de los municipios colombianos, principalmente.

Sin embargo, no se desconoce la existencia de criterios tanto objetivos como subjetivos (como se indicó anteriormente) con respecto a la clasificación de un asentamiento humano como ciudad y dentro de esta clasificación como ciudad pequeña (hecho en el que no hay unanimidad en términos del establecimiento de cifras de población (umbrales) en el mundo), criterios en los que en algunos casos Ambalema podría enmarcarse como una ciudad pequeña o muy pequeña, umbral de población similar al establecido en otros países, aunque no obstante, los contextos administrativo-territoriales, políticos, culturales y de desarrollo sean diferentes. En este punto resulta necesario citar a Zárate, quien señala que “la ciudad se define por el

predominio de las actividades secundarias, terciarias y cuaternarias, dependiendo el peso de unas y otras del grado y naturaleza de su especialización funcional” (1991:39), con lo expresado en esta definición se reafirma lo adecuado de la catalogación de Ambalema como pueblo. De todas maneras, el estudio de Ambalema a partir de los cambios en su morfología urbana, en el marco más amplio de un análisis geohistórico, es un ejercicio pertinente y en el mismo tiene total validez el uso de elementos teóricos que se han empleado para las denominadas ciudades medias y pequeñas e incluso para la grandes, porque, finalmente, se trata de ver cómo ha evolucionado el área urbana en su morfología a lo largo del tiempo y en esta evolución, por supuesto, son necesarios y muy oportunos diferentes aportes de autores y tradiciones en el campo de la morfología urbana. También es relevante destacar que a lo largo de este trabajo en varias ocasiones se alude a Ambalema como ciudad, esto porque en algunas fuentes así se le denomina (y en algunos momentos de su historia, en efecto, se aproximó más a esta definición-catalogación) y también para hacer referencia a su área urbana, diferenciándola de la rural.

La geografía urbana se encarga (así como lo hacen otras disciplinas) del estudio del fenómeno urbano²⁸. Como se señaló atrás, a través de la referencia a diferentes autores, lo urbano aparece en distintos niveles (gradientes), hace parte de sistemas amplios (sistemas urbano regionales), cada vez se interrelaciona más con lo rural y no sólo se expande sino que las ciudades pequeñas están llamados a jugar un papel relevante (que de hecho ya juegan) en el equilibrio territorial. Por lo tanto, se reafirma que el estudio de los cambios en la morfología urbana de Ambalema, como parte de un análisis geohistórico más amplio, es un ejercicio totalmente pertinente.

Como se vio, lo urbano es un asunto complejo. El dinamismo que presenta desde hace ya varias décadas hace imposible mantener la tradicional y rígida dicotomía rural -urbano, pues cada vez son más evidentes las relaciones recíprocas entre los dos fenómenos. La evolución urbana está estrechamente vinculada con el desarrollo del modo de producción dominante en diferentes momentos históricos. En

²⁸ Carter (1974:19) plantea esta cuestión en los siguientes términos: “[...] pero si ahora ha de hacerse hincapié en la manera que el geógrafo tiene de examinar las cosas y no en el material estudiado, es muy posible transformar todo el argumento que ha sido expuesto hasta aquí, de modo que el tema principal sea el fenómeno del urbanismo y el proceso de urbanización, y el enfoque sea geográfico hasta el punto de analizar los aspectos de distribución espacial; lo que distingue al geógrafo es la manera particular de cómo él ve o considera al urbanismo, no una sección fragmentada de él” (el subrayado es mío).

la actualidad el capitalismo es el que impera y la ciudad es expresión del mismo, no sólo es su lugar de realización por excelencia, sino que es el reflejo material de las relaciones sociales y económicas que le son propias, de esta manera se entiende que conforme evoluciona el modo, esta evolución necesariamente afecta la configuración de la ciudad, tanto en los países del capitalismo central como en los de la periferia, con las respectivas diferenciaciones internas, establecidas por la reproducción de esta lógica al interior de los países dependientes, en lo que se ha denominado colonialismo interno. Lo urbano es, así mismo, una realidad que tiende a expandirse cada vez más, esta expansión se da en la actualidad de diferentes formas: metropolización, rururbanización, suburbanización, etc. Lo urbano se expande progresivamente, pero esta expansión no se da ni de la misma manera ni con la misma intensidad, se da en diferentes formas y grados, niveles. Las ciudades medias y pequeñas son las llamadas a jugar un papel crucial en el equilibrio territorial en medio de la expansión generalizada, a escala planetaria, de lo urbano.

Ante tanta complejidad, gradualidad y expansión de lo urbano, existen diferentes formas de abordarlo y desde diferentes disciplinas. El análisis o enfoque Geohistórico es una de ellas y es el que estructura la presente investigación, dentro del mismo, es decir, desde una mirada amplia, la Morfología Urbana, otra forma de abordar lo urbano, hace parte del presente estudio geohistórico. Este campo de la geografía urbana es rico en estudios sobre ciudades: grandes, pequeñas y medianas. Sin embargo, en las áreas urbanas de municipios pequeños o pueblos, su estudio, aunque no tan generalizado también se torna pertinente, pues ahí, y, aunque de manera distinta y con menor intensidad, también se presenta lo urbano y es necesario mostrar cómo se presentan los cambios así como entender cuáles son sus ritmos, cuáles factores los originan, qué es lo que reflejan las formas.

Con el estudio de diferentes aspectos de la morfología urbana del área urbana de Ambalema-Tolima se busca conocer cómo ha evolucionado la forma urbana y cuáles han sido los procesos y factores sociales, políticos, económicos, culturales y demográficos que se han generado, y, que se reflejan también, en sus concreciones, cambios y permanencias. Los conceptos de Emplazamiento, Situación, Función Urbana y Plano son los ejes orientadores en el proceso de descripción y explicación de los cambios morfológicos. El estudio de los mismos, y de sus interrelaciones, es el que permite la comprensión general de la evolución urbana en Ambalema a lo largo del tiempo, en el marco amplio de una aproximación Geohistórica.

4. EL EMPLAZAMIENTO DE AMBALEMA

4.1 Ambalema y sus orígenes Panche

Los orígenes de Ambalema se remontan a la época prehispánica. Según Bejarano y Pulido (1981:10), a partir del análisis realizado a diferentes fuentes, es muy posible que la localización de lo que hoy es Ambalema hiciera parte de los dominios Panche y no de los dominios Pijao, no obstante la cercanía y la filiación caribe de ambos pueblos. Al aceptar la localización de Ambalema en los dominios Panche, hay que destacar que este pueblo, tal como lo afirma Alejandro Carranza (1934: 336-337, citado por Bejarano y Pulido, 1981:11), estaba constituido por grupos nómadas, sometidos no a un poder centralizado sino a la autoridad de su respectivo cacique. Los panches cambiaban constantemente, según su conveniencia, de sitios para su establecimiento, abandonaban sembrados y habitaciones, para ir en busca de otros o para pescar en el río Grande de la Magdalena. Así pues, a la llegada de los españoles, los panches “se encontraban en una etapa de desarrollo anterior a la de la federación de tribus” (Santamaría, 1986:35).

En efecto, eran un pueblo que se confederaba de manera ocasional para el enfrentamiento con los españoles (Bejarano y Pulido, 1981:12²⁹) ya en la época de la conquista.

Según Blanca Ochoa de Sierra:

²⁹ Con base en José Manuel Groot, *Historia eclesiástica y civil de Nueva Granada*, Tomo 1, 1.956: 218-219.

En tiempos de la conquista el pueblo panche ocupaba la región comprendida entre Guarinó y el río Negro al norte hasta el Fusagasugá y el Coello al sur, desde el territorio chibcha al este, hasta la cordillera central al oeste. Estaban asentados pues en ambas riberas del río Magdalena ocupando parte de la región occidental y de la oriental de los departamentos de Cundinamarca y Tolima (1983, citada por Leiva, 2005:16).

A partir de la descripción anterior, resulta clara la localización de Ambalema dentro del territorio panche. El carácter transitorio de sus asentamientos, sumado a la ausencia de evidencia arqueológica impiden la identificación de un sitio que se pueda considerar como el emplazamiento originario prehispánico, no obstante, dada la gran movilidad espacial de los grupos panches, áreas de lo que hoy es Ambalema, necesariamente tuvieron que haber sido empleadas por los panches como sitios de establecimiento temporal, sobretodo, por la presencia de fuentes hídricas, indispensables para la supervivencia: ríos, en especial el Magdalena y lagunas, de hecho, German Santamaría (1980, citado por Bejarano y Pulido, 1981:6), se refiere a Ambalema como *ciudad de las lagunas*, denominación, probablemente recogida de la tradición oral, y que se presenta como poco precisa, ya que no se ha encontrado documentación que permita el esclarecimiento del término; no obstante, la terminación ma, antecedida de la e, aunque atípica es propia de la familia lingüística caribe (Bejarano y Pulido, 1981: 5-6).

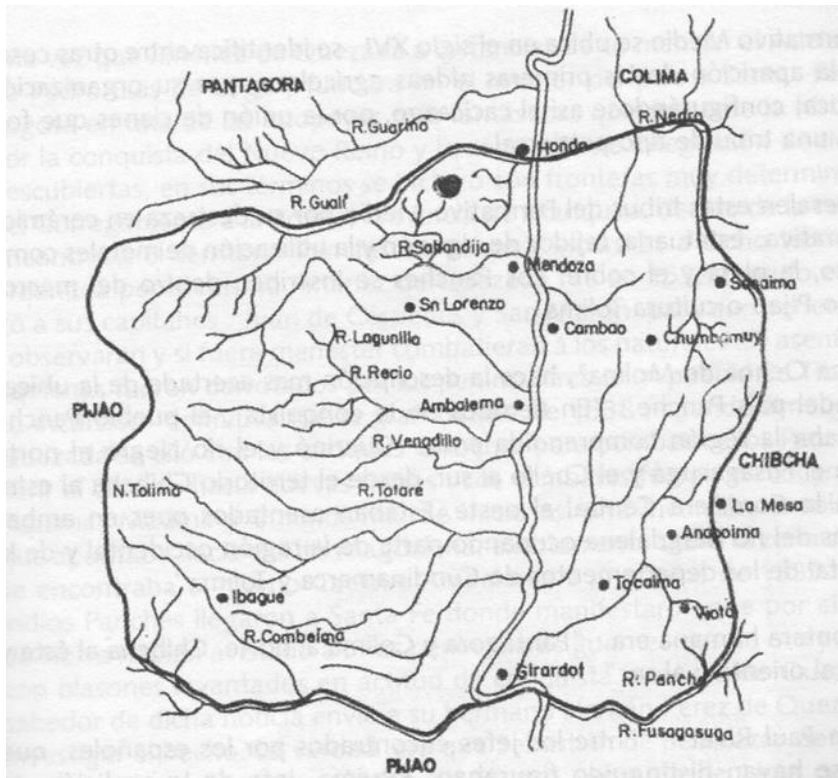


Figura No.1. Localización de los Panche.

Fuente: Blanca Ochoa de Sierra. *Los Panche, lecciones para primeros conocimientos*, citada por Leiva (2005).

4.2 El pueblo de indios de Ambalema: El Emplazamiento inicial

A partir de lo planteado por Bejarano y Pulido (1981), Germán Santamaría (1986), Ángela Inés Guzmán (1996) y Jorge Ernesto Leiva (2005), puede señalarse, de manera general, que el proceso de ocupación y poblamiento de lo que hoy es el Alto Magdalena tolimese, en el marco de la conquista española, está determinado por el proceso de pacificación (sometimiento de Panches y exterminio de Pijaos) como condición necesaria para el control efectivo de los nuevos territorios. Para la corona este control era necesario pues sólo así se podían explotar económicamente las nuevas adquisiciones, en especial, se hacía posible la explotación de los metales preciosos (oro y plata), dada la importante presencia de minas en la región. La creación y la posterior ampliación de los núcleos urbanos es la respuesta de la corona a su necesidad de ejercer control sobre los nuevos territorios y facilitar la administración. La actividad económica se encuentra estrechamente relacionada con

el surgimiento de los núcleos urbanos, lo que es particularmente evidente en el caso de la explotación de las minas, al respecto, Santamaría (1986:42) señala:

La explotación de los yacimientos obligaba, a su vez, a la fundación de una ciudad en un punto intermedio entre la capital y la ubicación de las mismas, y esto exigía, simultáneamente, la presencia del primitivo en el nuevo orden, como soporte social del mismo.

De manera similar, Leiva (2005:21) indica que: “Para la exploración de las minas era menester fundar una ciudad que sirviera de punto de apoyo hacia nuevas incursiones a esas y a otras regiones mineras” y Zambrano y Bernard (1993: 26-27), señalan que: “Un nuevo núcleo urbano significaba la posesión de tierras y la sujeción de los pueblos que las habitaban. Desde las ciudades se organizaba la explotación de las regiones conquistadas y se administraban las unidades económicas”.

Las fundaciones iniciales de Tocaima (1544), Ibagué (1550) y Mariquita (1551) se dan en el marco del enfrentamiento españoles-indígenas por el control territorial (apropiación, usurpación, por parte de los españoles, defensa por parte de los indígenas). En efecto, estas ciudades se constituyen en los puntos a partir de los cuales se producirán nuevas avanzadas hacia otras zonas y a partir de las mismas se da paso a otras fundaciones. Al ser amplia la resistencia nativa aparecen los fuertes militares y las ciudades efímeras como expresión de la respuesta española ante las dificultades para ejercer la dominación (Guzmán, 1996).

Conforme avanza la conquista y el control del territorio por parte de los españoles, a través del afianzamiento de las instituciones, la dominación se va consolidando. La resistencia indígena ha sido doblegada y es posible la imposición de un orden social, económico, político, cultural y religioso en donde la diezmada población nativa no sólo trabajará en las minas y en las encomiendas (trasladada y agrupada para ser más eficiente su trabajo), beneficiando así a los encomenderos, que como bien lo expresa Guzmán (1996) mantienen una parasitaria existencia³⁰, sino

³⁰ Con referencia a las consecuencias de que en España no se hubiera desarrollado el capitalismo en la época de la colonia y de que, persistieran tendencias feudales, Álvaro Tirado Mejía señala que: “Los españoles sometieron a los indígenas y les impusieron el trabajo y la tributación, lo que les permitió

que, además, será reunida en sitios para su mantenimiento (es decir, para mantener su mano de obra), será relevada en parte por los esclavos negros (con quienes compartirá la estigmatización social de una rígida y racista organización social, que coloca en la cúspide de la pirámide social al blanco español); será evangelizada en capillas doctrineras... en fin, será relegada a lugares restringidos dentro de los territorios de los que fueran sus habitantes originarios. Todo esto trae como corolario la ampliación de la red urbana. La jerarquía urbana que se establece incluye, según Bejarano y Pulido (1981:39) en orden ascendente, Aldeas, sitios y lugares; pueblos y parroquias; villas y ciudades.

Para Ángela Inés Guzmán (1996:83) durante las tres primeras décadas del siglo XVII se produce un cambio en la ocupación del territorio con respecto a lo acontecido en el siglo anterior:

En efecto, no se trata ya de un proceso precario en un territorio cuyo sometimiento no es aún definitivo. Se trata más bien de la consolidación de las fundaciones del siglo XVI, de la ocupación del espacio agrario por los españoles e inclusive por mestizos, de nuevos procesos fundacionales mediante la agregación de indígenas de diferentes encomiendas en pueblos de indios, de la construcción de capillas doctrineras – embriones de poblamiento- y de los Reales de Minas.

Es, precisamente, en el segundo escalón de la jerarquía urbana señalada por Bejarano y Pulido (pueblos y parroquias), en uno de los nuevos procesos fundacionales identificados por Guzmán, en el de la agregación de indígenas de diferentes encomiendas, como surge Ambalema, el pueblo de indios de Ambalema, base del asentamiento que se mantiene hasta nuestros días y en donde se realiza el primer emplazamiento.

La fundación de los pueblos de indios responde a los siguientes objetivos: la aglomeración de la mano de obra nativa, para tenerla a disposición y la aculturación de los indígenas, por medio de la evangelización: presencia permanente de un cura y de la capilla doctrinera, así como la imposición del estilo de vida español, expresado

conservar sus hábitos de desprecio a las labores materiales y el ocio propio de quienes no trabajan porque otros lo hacen por ellos” (1983:25)

en el hábitat impuesto. Todo lo cual representa una ruptura cultural para los indígenas, a quienes se les impone un hábitat que ya no se relaciona con su cosmogonía ni con el estrecho vínculo con el medio ambiente. La aculturación, en el ámbito urbano de los pueblos de indios, reproducirá la denominada *República* de los blancos, siendo expresión de un urbanismo étnico- segregacionista: ciudades para los españoles y pueblos para los nativos, urbanismo que no duró mucho tiempo, pues debido al mestizaje (mezcla de las etnias principales) surge la *ciudad indiana* (Guzmán, 1996: 63).

En su visita de 1627, Lesmes de Espinosa Saravia, da cumplimiento a la política de la corona, que no estuvo exenta de acciones de rechazo por parte de algunos cabildos³¹, de evangelizar y controlar a la población indígena por medio de la fundación de los pueblos de indios. Él es el encargado de fundar a: Ambalema, Piedras, Coloya, Santísima Trinidad de las Bocas del río Coello, Pueblo Nuevo del Espíritu Santo del Combeyma y Guayabal, principales pueblos de la región (Guzmán, 1996: 64).

La fundación del pueblo de indios de Ambalema, de *Santa Lucía de Ambalema*, se efectúa en donde funcionaba la encomienda de Tomás de Bocanegra y es ordenaba por Espinosa Saravia, según documento del Archivo General de la Nación³², de la siguiente manera:

En el pueblo de Ambalema, repartimiento de Tomás de Bocanegra ribera del Río grande de la Magdalena, en quince días del mes de agosto de mil seiscientos veintisiete años, el señor doctor Lesmes de Espinosa Saravia, oidor más antiguo de la real audiencia del Nuevo Reino de Granada, visitador general de los partidos de tierra caliente, dijo que por cuanto su merced ha visto por vista de ojos desde el paso del río del capitán Juan de Ortega hasta este sitio de Ambalema navegando por el río de la tierra que hay de una parte y otra y asimismo ha visto, andado y visitado por la tierra toda la que hay desde Venadillo hasta el río de las piedras y la que hay en el sitio donde están poblados los indios de dicho Capitán Juan de Ortega y en toda esta tierra

³¹ Como el de Ibagué, que en 1576 envió una memoria al capitán Diego de Espinoza, vecino de Mariquita, en donde señalaba la inconveniencia de agrupar a los indígenas aduciendo la supuesta antropofagia de y entre los indios, la cual se vería facilitada al tenerlos agrupados (Friede, 1976: 130, citado por Guzmán, 1996: 63).

³² AGN, Archivo Bernardo Caicedo, Visitas, volumen III, caja 44, folios: 302-305.

no ha hallado sitio más acomodado que este de Ambalema por tener como tiene en la parte y lugar donde está la iglesia un llano grande capaz para poblarse. Buena cantidad de indios, hasta las heras del dicho Río Grande y estar como está en parte alta descombrada de arcabucos desahogada de sierras y tener como tiene muchos arcabucos de roca, de tierra muy fértiles y muy acomodadas para platanales y frutales, y estar como está en el paso de la canoa, del Camino Real para la ciudad de Mariquita, Minas de las Lajas y Santana y demás de la vista de los que su Majestad ha hecho sea informado de personas Eclesiásticas y Seculares que es el sitio más acomodado en el dicho Río Grande y de mayores comodidades para cual los indios y utilidades para el bien común a todo lo cual Mandaba y Mando que en dicho sitio donde está la dicha iglesia, se pueblen los indios de los repartimientos siguientes:

Ambalema de Bocanegra: 115 nativos de los cuales 22 eran tributarios; Rioseco de Bocanegra: 37 nativos, 1 tributario; Ambalema de la Corona Real: 42 indígenas, 6 tributarios; Colombayma del Campo: 38 indígenas, 12 tributarios; Ambalema del Prado: 53 indígenas, 12 tributarios; el de Juan Jaramillo: 34 nativos, 9 tributarios; Guataquí, del capitán Ortega: 79 indígenas; Payma, también del capitán Ortega: 61 indígenas, 19 tributarios; Venadillo de don Gerónimo de Tafur: 110 indígenas, 28 tributarios; Niteyma de Francisco de Cárdenas: 68 indígenas, 10 tributarios (Guzmán, 1996: 73). De esta manera:

Ambalema se formó con 538 personas: 6 caciques, 148 indios útiles, 33 reservados, 44 ausentes y 407 familiares. Se nombró a Pedro de Cardona corregidor de los indios panches de Tocaima e Ibagué para que se encargara de la población. Se delimitó por *Resguardos a todos los dichos indios, todas las tierras que actualmente tienen y poseen, todos sus platanares y frutales y huertas así las que tienen de comunidad como por particulares, títulos y amparos y por ejecutorios de la Real Audiencia de los cuales manda no sean despojados ni perturbados*³³. El visitador agregó el nuevo pueblo de hatos de ganado circunvecinos, 900 personas entre mestizos, indios y mulatos, y otras 120 personas más (Guzmán, 1996: 73 -74).

El pueblo de indios de Ambalema tuvo su asentamiento inicial, como se dijo anteriormente, en la encomienda de Tomás de Bocanegra, “el pueblo fundado por

³³ AGN, Archivo Bernardo Caicedo, Visitas, Volumen III, caja 44, folio 304, citado por Guzmán, 1996: 75-76.

Lesmes de Espinosa Saravia estaba localizado frente al actual pueblo de Beltrán donde existía un “paso de canoas”” (Bejarano y Pulido, 1981: 55), Beltrancito fue pues el sitio del primer emplazamiento. “Los numerosos emplazamientos junto a ríos” responden a las “ventajas para los flujos de personas y mercancías, por lo tanto para el comercio y la función militar en el pasado, y para el conjunto de las actividades productivas en el presente” (Zárate: 1991:74), la elección del emplazamiento inicial de Ambalema respondió, en alguna medida, al primer aspecto señalado por Zárate, es decir, a las ventajas para los flujos de personas y mercancías, como lo señalan Bejarano y Pulido:

La comunicación entre la capital de la Nueva Granada y la zona minera de Mariquita se establecía, preferencialmente por el camino de Honda, establecido por Jiménez de Quesada y considerado como el más importante acceso al río Magdalena. Es cierto que durante algún tiempo se utilizó un camino secundario que comunicaba a Santafé con la zona minera de Mariquita pasando por Tocaima y Ambalema, donde existía un “paso de canoas”, pero también lo es que con el agotamiento de las minas, ya en el siglo XVII este camino había perdido su importancia (1981: 74, el subrayado es mío).

Este camino secundario, en una época en donde las ciudades de Tocaima, Ibagué y Mariquita eran los principales centros urbanos de la región, junto con Honda y, por supuesto, Santafé, la capital virreinal, pudo haber influido en algo en la elección del sitio, pero, teniendo en cuenta que Ambalema no era más que un pequeño poblado, ubicado en el área de influencia de las ciudades mencionadas, por las cuales sí pasaba el camino real del Perú, que en su recorrido de más de 3200 km unía a Lima con Caracas, pasando por Santafé, y no sólo las rodeaba como sí ocurría con Ambalema (Bejarano y Pulido, 1981: 73-74³⁴), parece que la solidez de la encomienda de Tomás de Bocanegra, la más numerosa de cuantas hacían parte del pueblo de indios de Ambalema, con 115 indígenas, de los cuales 22 eran tributarios, fue la razón que más pesó en la determinación del sitio para el emplazamiento, máxime si se tiene en cuenta que uno de los objetivos que perseguían las agregaciones de los indígenas en pueblos, como se había señalado anteriormente, era de carácter eminentemente económico: “disponer de la mano de obra indígena aglomerada en un sitio” (Guzmán, 1996:63). Además, la cercanía al río Magdalena, que se constituía en la fuente hídrica necesaria para para el abastecimiento de la población y para el riego de los cultivos cercanos al emplazamiento, tuvo que haber

³⁴ Con base en información de Manuel Lucena Salmoral, *Historia Extensa de Colombia* (1965).

reforzado la elección de este sitio. De este modo, se evidencia, con respecto a lo señalado por Zárate, que el emplazamiento inicial de Ambalema, respondió más a las necesidades productivas³⁵, lo cual se haría más notorio con el nuevo emplazamiento y el auge del tabaco. Así mismo, la presencia de la iglesia también contribuyó a la elección, dadas las necesidades de aculturación de la población nativa a través de la evangelización.

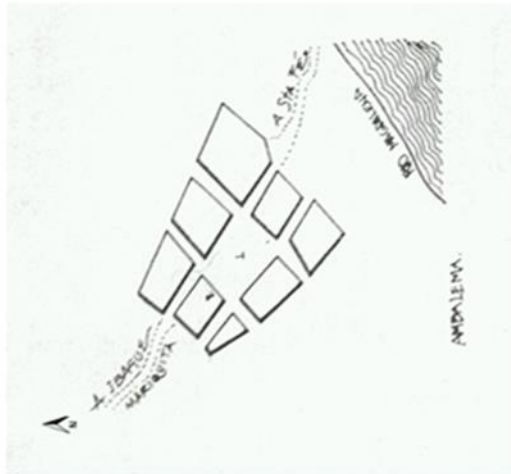


Figura No. 2. Pueblo de Indios de Ambalema (siglo XVII).

Fuente: Guzmán (1994:102).

4.3 El nuevo Emplazamiento

El tabaco es, sin duda alguna, uno de los referentes principales de Ambalema. Gracias a él la población vivió su época de mayor esplendor. Con el tabaco el poblado adquirió importancia, pero con el fin del cultivo también llegó la decadencia. La producción de tabaco en Ambalema no sólo abarca los años de la gran bonanza (1845-1858), años del efímero esplendor, y de la bonanza menor de principios del siglo XX. El desarrollo de la producción tabacalera en Ambalema, siguiendo lo establecido por Bejarano y Pulido (1981), abarca cinco periodos, los principales aspectos de esta periodización se muestran en el capítulo correspondiente a las funciones urbanas, aquí, con respecto al establecimiento del nuevo Emplazamiento, basta señalar que: “El 17 de septiembre de 1825, la población de Ambalema, un caserío formado por edificaciones de techo de paja y fundada en un paraje de

³⁵ Aunque no con respecto al presente, como lo señala Zárate en la cita, sino al pasado del poblado, al periodo de la formación del pueblo de indios.

barrancos, se incendió” (Bejarano y Pulido, 1981: 56). Este incendio llevaría al traslado de la población un año después. La propuesta de traslado de algunos vecinos, que adujeron ventajas de localización y “mayor contacto y vigilancia con los intereses y tabacos de la República” contó con defensores y detractores. El gobernador la sometió a votación de vecinos y pese a que la reconstrucción obtuvo 279 votos (e incluso algunos ya habían iniciado la reconstrucción de sus casa en el sitio del incendio) frente a 6 que apoyaban el cambio de localización, al año siguiente, 1826, el gobernador provincial ordenó el traslado al sitio en donde se encontraba la nueva factoría. Allí se construyeron los edificios públicos: alcaldía, cárcel, etc. Finalmente, los pobladores tuvieron que trasladarse (Bejarano y Pulido, 1981: 56³⁶).

De esta manera, surge el nuevo Emplazamiento, más hacia el Este (Bejarano y Pulido, 1981:56) [y el sur], alrededor de la nueva factoría, hecha de cal y canto, con techo de teja y a partir del plano de los ingenieros Falledo y Anillo, cuya construcción costó más de cuarenta mil pesos (Bejarano y Pulido, 1981: 56).



Figura No. 3. Carta topográfica donde se muestra la antigua factoría y el lugar donde se construiría la nueva (1826). **Fuente:** AGN, Mapoteca SMP4, referencia 4ª.

³⁶ A partir del documento del ANC: *Ensayo polígrafo sobre la reedificación de Ambalema*, Secretaría del interior y relaciones interiores, T. 153, folios: 45-99, 1826.



Figura No. 4. La nueva factoría del tabaco. Construida en 1809 es el edificio a partir del cual se formó el nuevo Emplazamiento.

4.4 Descripción del Emplazamiento actual y relación de éste con las necesidades de la nueva localización

El Emplazamiento actual de Ambalema, como se mencionó en el aparte anterior, surge en 1826 a partir del traslado de la población, a raíz del incendio de 1825, unos pocos kilómetros más al Sur y más al Este, más cerca al río Magdalena, alrededor de la nueva factoría. “La nueva población se ubicó en una zona definida” así: “al norte y sur por dos pequeñas corrientes de agua (hoy los zanjones de Los Muertos y de La Esperanza), hacia el oriente por el río Magdalena, y hacia el occidente por una pequeña elevación topográfica”, hoy barrio *El Alto* (Instituto Colombiano de Cultura, Colcultura, 1997, citado por Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, La Ciencia y la Cultura, OEI, 2002).

El Emplazamiento, como se había señalado en el marco teórico-conceptual, es, según Zárate, “el espacio concreto y material sobre el que la ciudad se asienta; es el conjunto de hechos físicos (geología, relieve, clima, hidrología, suelos y vegetación) que constituyen el marco y soporte de la ciudad” (1991: 74). El Emplazamiento, según este mismo autor, condiciona, en gran parte, “el paisaje y el crecimiento espacial”, proporciona “elementos de vida material y posibilidades de expansión: abastecimiento de agua, naturaleza del suelo, materiales de construcción”. Además, “[l]as características del Emplazamiento guardan relación con su adecuación a las necesidades que justificaron su fundación” (Zárate, 1991: 74).

Teniendo en cuenta lo anteriormente señalado, se presenta a continuación, primero, la descripción de las características del Emplazamiento de Ambalema, para luego continuar con una breve referencia con respecto a la relación entre el mismo y las necesidades de la nueva localización.

A partir de la información obtenida del trabajo *Patrones geomorfológicos de los asentamientos urbanos en Colombia*, se tiene que: la cabecera municipal de Ambalema-Tolima tiene una altitud de 250 m, pertenece a la macrounidad denominada depresión interandina y lateral, su sistema morfogénico es el de acumulaciones aluviales, la geoforma sobre la cual se estableció el emplazamiento es una terraza aluvial/lacustre con amplios valles aluviales (Ceballos, 2006:177). “El

volcanismo activo de la cordillera central le aporta importantes cantidades de materiales fluviovolcánicos” al valle del Magdalena, en el departamento del Tolima (IGAC, 1984:31). La terraza aluvial en donde se encuentra el Emplazamiento de Ambalema es una formación de rocas y sedimentos no consolidados del cuaternario (Ingeominas, 1976 citado por IGAC, 1984: 28 y 31).

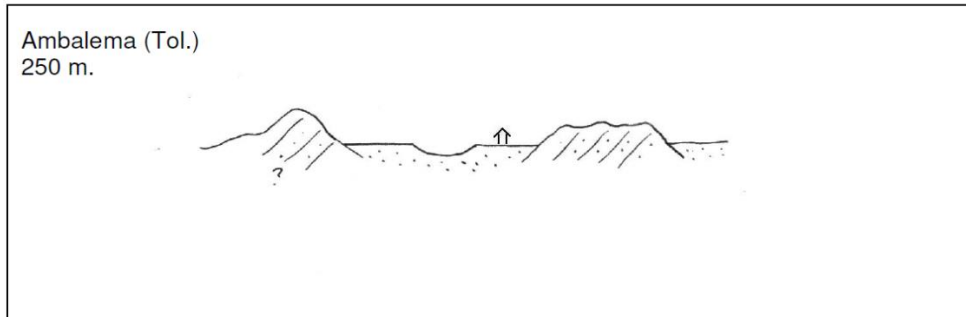


Figura No. 5. Perfil de la geoforma, terraza aluvial, sobre la cual se localiza el Emplazamiento de Ambalema.

Fuente: Ceballos (2006).

Con una altitud de 250 metros, Ambalema hace parte de los Emplazamientos localizados en las partes bajas del relieve de Colombia, estas partes han tenido preferencia a lo largo de la historia de la ocupación y el poblamiento del territorio colombiano (Ceballos, 2006: 102). Pese a que el rango altitudinal óptimo, por la oferta ambiental que representa³⁷, se ubica entre los 1000 o 1500 metros de altitud hasta los 2000 o 2500 metros, en el país existen unas 395 cabeceras municipales (36%) emplazadas entre los 0 y 500 metros de altitud. La preferencia por estos emplazamientos se relaciona con la primacía de la geoforma específica sobre la búsqueda de “óptimos ambientales” (Ceballos, 2006: 211-212) y con razones históricas, pues durante la Conquista y la Colonia la fundación de ciudades en las partes bajas se relacionó “con la localización de los valles interandinos (puertos y caminos donde se llevó a cabo los primeros poblamientos y luego el control del territorio) y los piedemontes”, que estaban “asociados a fuentes de agua, topografía y fertilidad de suelos” (Ceballos, 2006: 102). De esta manera, “[l]a alta temperatura ambiental parecería ser un factor secundario en la elección del lugar” (Ceballos, 2006:238).

³⁷ La oferta ambiental varía según la altitud: “El cambio de altitud presenta así mismo cambios ambientales como la temperatura, la cobertura vegetal, y algunas de las propiedades de los suelos entre otros, lo cual representa diferentes opciones de aprovechamiento del medio para los grupos humanos” (Ceballos, 2006:211, el subrayado es mío).

Continuando con Ceballos, “en las depresiones interandinas, valles medios de los ríos Magdalena, Cauca, Patía, Sinú, San Jorge, Cesar y Atrato, se localizan un buen número de poblaciones localizadas en terrazas aluviales bien desarrolladas”. Ambalema es uno de los ejemplos que tipifican estos casos. Las características generales que, según el autor citado, tienen las terrazas aluviales de los grandes ríos son: su gran extensión, la “poca elevación respecto al río principal y a la población que alojan” de “gran importancia regional no solo por la facilidad de expansión urbana sino porque están asociadas a sistemas de agricultura intensiva como los valles de los ríos Magdalena, Cauca, Sinú, César y San Jorge” (2006: 83). Al localizarse su Emplazamiento en una terraza aluvial bien desarrollada, en el río Magdalena, Ambalema presenta claramente los aspectos señalados por Ceballos, destacándose, en especial la facilidad de expansión urbana que posee (por la presencia de valles aluviales amplios) y los sistemas de agricultura intensiva que rodean el Emplazamiento y que se han sucedido a lo largo de la historia: tabaco, caña de azúcar y en la actualidad algodón y arroz, principalmente. El Emplazamiento, así como todo el municipio se encuentra localizado en la gran cuenca del río Magdalena, en el denominado Alto Magdalena. El río Magdalena y el Río Recio (muy cercano al Emplazamiento y que se constituye en un límite natural para el crecimiento del poblado hacia el sur-oriente) necesariamente tuvieron que haber influido en la determinación del sitio en donde se emplazó la ciudad, debido a la facilidad para el aprovisionamiento de agua que representaban, esto tanto para la Encomienda inicial de Tomás de Bocanegra, que como se dijo anteriormente, fue en donde se estableció el primer Emplazamiento, como para la elección del sitio de la nueva factoría, el edificio fundacional del nuevo Emplazamiento.

La vegetación potencial, es decir, la vegetación, que por las características del suelo y las condiciones climáticas (IGAC, 1984:43), es la propia del Emplazamiento y que ha sido modificada y disminuida debido a la variación de los usos del suelo, es la correspondiente al denominado Bosque Ecuatorial, que se encuentra entre los 0-1000 msnm y en el departamento del Tolima, en el valle del Magdalena, se presenta bajo la forma tropófila:

En este tipo de bosque los árboles generalmente no sobrepasan los 15 metros, con capas en forma de parasol, presenta una proporción de arbustos, de algunos cactus y plantas espinosas. Predominan las acacias, el guásimo, el boldo, el dinde, etc. (IGAC, 1984: 44).

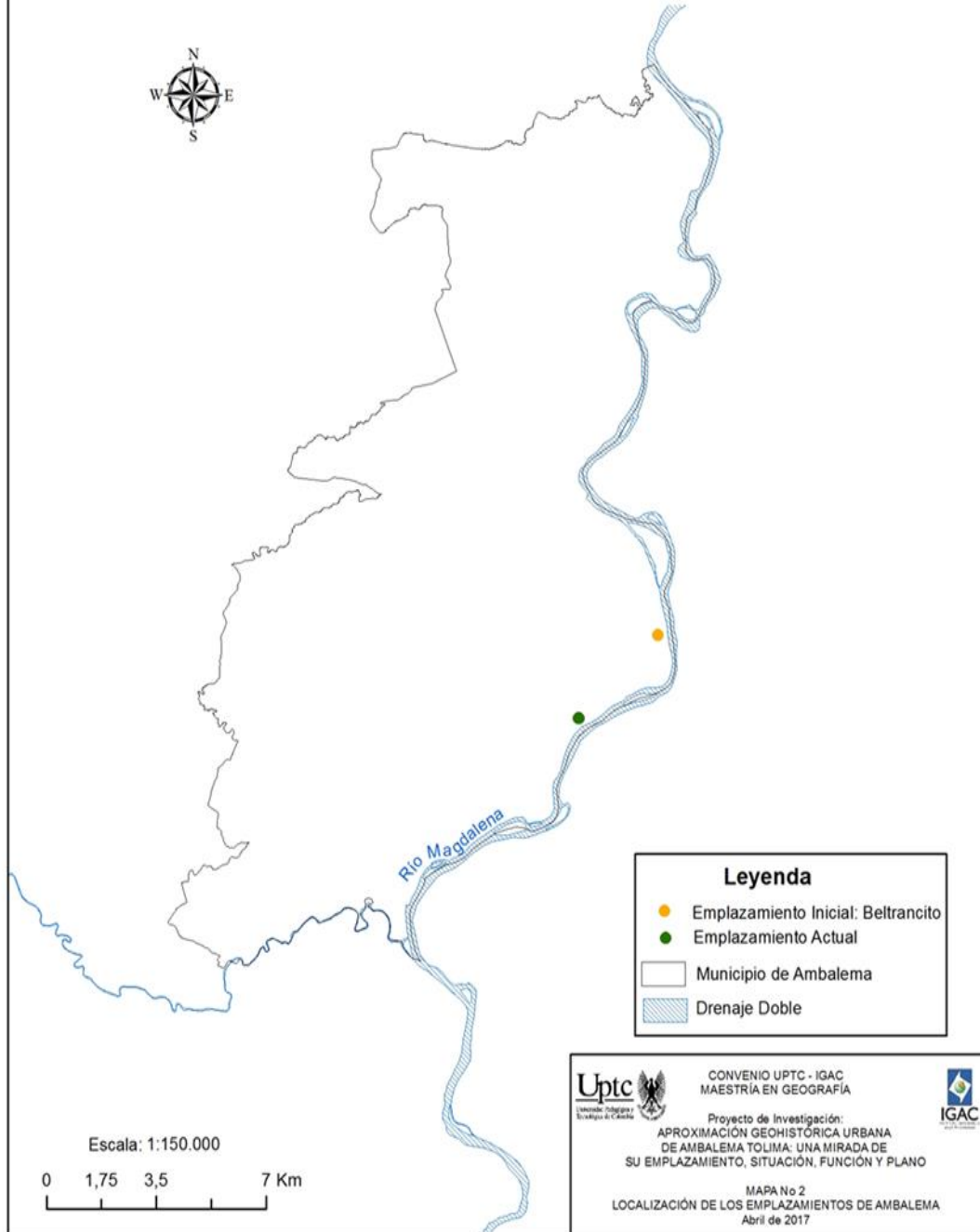
Los suelos del Valle del Magdalena y del Saldaña, en el departamento del Tolima, se caracterizan, en general, por ser de origen aluvial con influencia de cenizas volcánicas (IGAC, 1984: 46). Ambalema, al encontrarse en el valle del Magdalena comparte estas características, reforzadas, como se señaló atrás, por el activo volcanismo de la cordillera central.

El clima del emplazamiento de Ambalema (y de todo el municipio), siguiendo la clasificación climática por pisos térmicos y provincias de humedad es el clima cálido seco con precipitación pluvial anual de 1200 mm, correspondiente al bosque muy seco tropical, con una temperatura anual promedio entre los 26 y los 28°C. Entre las especies arbóreas del clima cálido seco se encuentran: peralejo (*Byrsonima sp*), pelá (*Acacia Famesiana*), caracolí (*Anacardium excelsum*), carrito (*Aspidospenna Dugandii*), indio desnudo (*Bursera Simaruba*), olivo (*Capparis Indica*), cedro (*Cedrela sp*), ceiba (*Ceiba Pentandra*), totumo (*Cresecentra Cujete*), caucho (*Ficus sp*), cardo (*Lemaireocereus sp*), balso (*Ochroma Pyramiramidalis*), cují (*Prosopis Juliflora*), hobo (*Spondias mombin*), tachuelo (*Zanthoxylum sp*), guásimo (*Guazuma ulmifolia*) (IGAC, 2004: 24-26).

La anterior fue la descripción de las características del Emplazamiento, veamos ahora cuál es la relación entre las necesidades de la nueva localización con el establecimiento del nuevo Emplazamiento, del Emplazamiento que se mantiene hasta la actualidad. Partiendo de lo planteado por Bejarano y Pulido (1981) puede decirse que las razones económicas, al igual que ocurrió con la elección del sitio para el primer Emplazamiento, son las que predominaron. Pese al azar que pudo haber significado el incendio de la antigua factoría, la localización junto a la nueva factoría de tabaco relaciona directamente al nuevo Emplazamiento con las necesidades de la actividad económica asociada a la producción de tabaco, en pleno monopolio español, instaurado en 1778, como parte de la implementación de las medidas borbónicas, que buscaban sacar al erario español de la crisis en la que se encontraba. La nueva factoría de cal y canto y con techo de teja de barro, se mostraba más acorde con el papel que vendría a desempeñar Ambalema en la nueva reorganización de la producción tabacalera en todo el virreinato, pues junto con Palmira, Zapatoca y Pore, Ambalema hace parte de las cuatro nuevas factorías que se establecen, siendo, precisamente las de Ambalema y Palmira, las más importantes, atendiendo la primera, prácticamente, a todo el norte y centro del país, mientras que la segunda se ocupaba de gran parte del occidente y sur del mismo. Construida en 1809, treinta y un

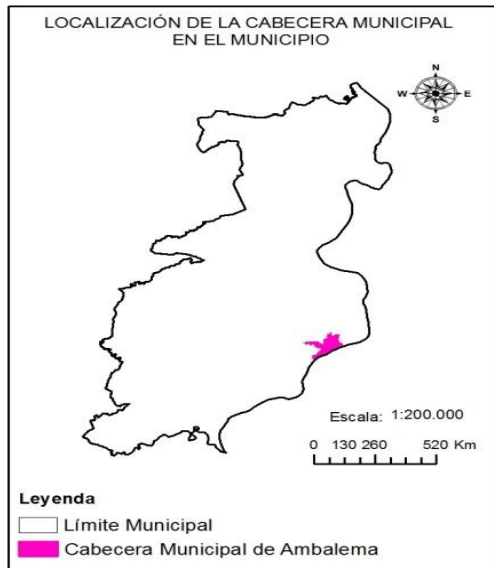
años después de la instauración del monopolio español, la nueva factoría, construida con materiales duraderos, a diferencia de su antecesora, es el edificio a partir del cual se establece el nuevo Emplazamiento, generado por el traslado de los edificios y población del anterior Emplazamiento a su alrededor, pero también por el dinamismo que le imprime la actividad tabacalera, dinamismo que se verá ampliado al máximo en el periodo del gran auge y que desde 1852, con el establecimiento de la navegación libre por los ríos de la república, consolidará el papel del Emplazamiento como importante puerto fluvial que facilitará el transporte del tabaco hacia Honda, pero también el comercio de diferentes artículos.

LOCALIZACIÓN DE LOS EMPLAZAMIENTOS DE AMBALEMA



4.5 El Emplazamiento y el direccionamiento del crecimiento urbano

La terraza aluvial con amplios valles en donde se emplaza Ambalema presenta características idóneas para el crecimiento urbano. El direccionamiento que le ha dado el Emplazamiento al crecimiento urbano de la ciudad no ha seguido exclusivamente el curso del río Magdalena, si bien no se desconoce que se ha dado un crecimiento paralelo al río, lo que ha primado ha sido el crecimiento adentrándose en los amplios valles. De esta manera, se ha planteado que la trama y la formación urbana actual le han dado, prácticamente, la espalda al río (Escovar, 2010). La economía tabacalera es, inicialmente, la responsable, en gran parte, de la conformación de esta trama, debido a que posibilitó la transformación del espacio “en áreas con grandes haciendas tabacaleras” (Escovar, 2010), lo que necesariamente produjo un crecimiento hacía las mismas, facilitando la comunicación entre la reducida área urbana y la amplia área rural. Sin embargo, no hay que olvidar que la economía tabacalera permitió el contacto con el río, el cual posibilitaba la salida del tabaco desde los puertos de Ambalema. Con el transcurrir del tiempo, y conforme, tanto el río como, luego, el ferrocarril (que tenía un trazado en parte paralelo al río y que lo buscaba) perdían importancia, el crecimiento de espaldas al río se consolida, sin que desaparezca por completo el crecimiento paralelo a la arteria fluvial.



CONVENIO UPTC - IGAC
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA
DE AMBALEMA TOLIMA:
UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 3
EXPANSIÓN URBANA A PARTIR DEL NUEVO EMPLAZAMIENTO

Fuente: Elaboración Propia con empleo de
cartografía básica IGAC, cartografía DANE.

Abril de 2017



5. LA SITUACIÓN DE AMBALEMA

La situación es definida por Zárate como: “la posición de la ciudad con relación a los grandes conjuntos geográficos, físicos y económicos, en un contexto regional, cuya importancia es cambiante en función de las circunstancias históricas, vicisitudes económicas y azar” (1991: 76). A través del tiempo, por los aspectos señalados por Zárate, en especial por las circunstancias históricas y las vicisitudes económicas, la situación de Ambalema ha variado, mostrándose en ocasiones favorable para el crecimiento y dinamismo urbano y en otras como factor de aislamiento, decadencia, estancamiento, olvido y marginación, siendo esta última caracterización, como se verá a continuación, la que más ha estado presente en la historia del poblado.

5.1 La Situación de Ambalema durante la Conquista y la Colonia

El proceso de Conquista de los territorios tolimenses por parte de los españoles, comparte con los demás territorios del Nuevo Reino de Granada y Latinoamérica la imposición de la misma lógica de ordenamiento territorial, basada en la premisa de controlar para gobernar. El acto inicial de este proceso lo constituía la ubicación “en tierras que permitieran el control de un territorio muy amplio, o, ir ocupando los distintos poblados indígenas para *someterlos y controlarlos*”. La conquista del Tolima abarca desde la segunda mitad del siglo XVI hasta mediados del siglo XVII. La relación que establecieron los españoles con el territorio en la conquista fue, fundamentalmente, de subsistencia y se basaba en la alteración “del espacio natural a partir de los trazados viarios para comunicar el *nuevo mundo*” y el aprovechamiento “de la explotación agrícola de productos de primera necesidad, cosechados por los indígenas” (González, 2006:33-34).

La Colonia, por su parte, es el “periodo en el cual el territorio es dominado y administrado”. La preocupación de los españoles se dirige, inicialmente, a la explotación de los recursos mineros y a la organización espacial, que permita la explotación y organización regional. La administración del territorio por parte de los españoles se dio con la imposición de instituciones de gobierno y, ante todo, de formas de explotación de los recursos naturales: encomiendas, resguardos y mitas, inicialmente, que derivarían luego en otras formas de explotación de la tierra: minería y hacienda (González, 2006:34).

Por su localización al interior del área de influencia de las ciudades de Tocaima, Mariquita e Ibagué y de la villa de Honda, Ambalema no tuvo una situación favorable durante la Conquista y gran parte de la Colonia. En efecto, se limitaba a ser un *paso de canoas* en un camino secundario (alterno al camino de Honda, el principal) y “que comunicaba a Santafé con la zona minera de Mariquita pasando por Tocaima”. Este camino no sólo tenía un carácter secundario, sino que ya en el siglo XVII había perdido la importancia que había alcanzado debido al agotamiento de las minas (Bejarano y Pulido, 1981: 72 y 74). La minería en Mariquita fue importante a finales del siglo XVI y durante el siglo XVII en los ciclos que se sucedieron. En el siglo XVIII pese al intento por incentivar esta actividad y el logro de la reactivación de la producción, “no se alcanzó el impacto económico esperado” (Guzmán, 1996:194).

La fundación de Ambalema en 1627, como ya se había mencionado, se debe al proceso de control territorial a partir del agrupamiento de la población indígena. Ese carácter fundacional como pueblo de indios y no como villa o ciudad condicionó también el carácter de la Situación, al no hacer necesaria, dada su posición en la jerarquía urbana en el Nuevo Reino de Granada, una mayor articulación a las vías de comunicación importantes para la época, pese a las ventajas que la topografía plana pudiera representar, pero también, y, ante todo, por la misma localización del Emplazamiento, al margen del camino real principal³⁸ que de Ibagué conduce a

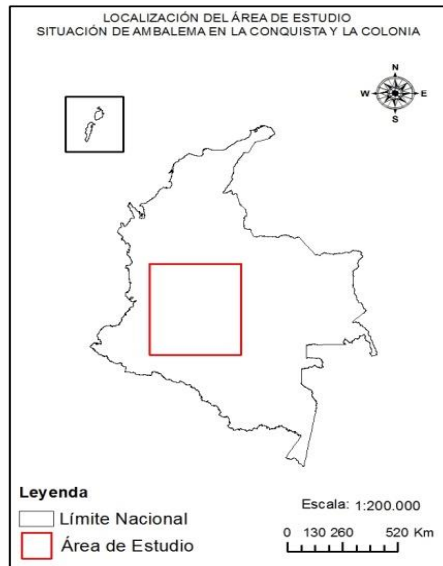
³⁸Los diferentes caminos reales del país, incluido este, se convirtieron en la base de las vías actuales, así como en su momento los caminos reales se establecieron sobre los caminos prehispánicos: “La posta y el camino real no fueron novedad en los imperios precolombinos. El imperio español se montó sobre el esquema indígena”. “Con los españoles va a llegar también la rueda, pero el camino real no va a ser carretable sino mucho tiempo después, en el altiplano y ya en la república. Será un camino real republicano” (Arciniegas, 2010).

Mariquita, al cual se accedía por una vía secundaria³⁹, que partiendo de Tocaima llegaba al paso de Canoas y desde el Emplazamiento comunicaba con Coloya, esta sí ubicada en el mencionado camino principal. Dicha localización, al margen de la vía principal entre Ibagué y Mariquita-Honda, al mantenerse en la actualidad explica la perpetuación del aislamiento de Ambalema, es decir, de su Situación desfavorable, afectada sólo por el auge del tabaco, la navegación a vapor y el ferrocarril.

La localización, a orillas del principal río del Nuevo Reino de Granada, el *Río Grande de la Magdalena* tampoco aportó ventajas a la Situación del pueblo, fundamentalmente porque la navegación no sólo era muy precaria⁴⁰, sino porque buscaba, fundamentalmente, la comunicación entre Cartagena y Santafé y al llegar a Honda se continuaba a Santafé, por tierra, a través del camino real.

³⁹ Esta vía secundaria también era un camino real (Guzmán, 1996:157), era, en efecto, el camino alternativo que de Santa Fe comunicaba con la zona minera de Mariquita.

⁴⁰ Lejos de ser un cómodo recorrido, la navegación del río Magdalena presentaba serios peligros, motivados por corrientes e inundaciones, por la maleza y los troncos que arrastraba y por los ataques de los indios hostiles. En total solía consumir unos cuarenta días la travesía de Cartagena a Santa Fe (Bejarano y Pulido, 1981: 75).



Uptc
 Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

IGAC
 INSTITUTO GEOGRÁFICO DE COLOMBIA

CONVENIO UPTC - IGAC
 MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
 APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA
 DE AMBALEMA TOLIMA:
 UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
 FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 4
 SITUACIÓN DE AMBALEMA DURANTE LA CONQUISTA Y LA COLONIA
 (FINALES DEL SIGLO XVI, SIGLO XVII Y GRAN PARTE DEL SIGLO XVIII)

Fuente: Elaboración Propia a partir de Samoral
 (citado por Bejarano y Pulido 1981) y Guzmán (1996),
 con cartografía básica IGAC y cartografía DANE.

Abril de 2017



5.2 La Situación de Ambalema durante la producción tabacalera y la navegación a vapor por el río Magdalena

La producción del tabaco se establece de manera tardía en el país y aún más en Ambalema. A comienzos del siglo XVII se encuentran pequeñas plantaciones: cerca a los ríos Lebrija y Suárez, las cuales se introdujeron desde Barinas, Venezuela; en Santa Fe de Antioquia (para el consumo de los negros de las minas de Buriticá); en el Valle del Cauca (Puerto Tejada y Cartago) y en los valles del Alto Magdalena, en magnitudes mucho más reducidas, generalizándose el cultivo sólo hasta el siglo XVIII (Bejarano y Pulido, 1981: 94).

Según Harrison (Bejarano, 1978:61, citado en Bejarano y Pulido, 1981: 94) “menos de una década antes de establecerse el monopolio no se cultivaba allí [en Ambalema] tabaco”. Los inicios del cultivo se ubican alrededor de 1760, cuando, según Oviedo (1930:257 y siguientes, citado por Bejarano y Pulido, 1981: 94), se dieron “las migraciones de los cultivadores precipitadas por los excelentes rendimientos de las cosechas de las primeras plantaciones” (Bejarano y Pulido, 1981: 94).

La prosperidad de la producción de tabaco en el valle del Alto Magdalena abarca desde mediados del siglo XVIII hasta la década del sesenta del siglo XIX y tiene como epicentro de la actividad productiva a Ambalema y como eje de la actividad comercial a Honda (Bejarano y Pulido, 1981: 101-102). En este amplio periodo, que cubre, aproximadamente, cien años, la Situación de Ambalema se ve favorecida, pues de ser un pueblo con escasa importancia se convierte en la cabeza del distrito productor de tabaco, beneficiándose del establecimiento del librecambio (Zambrano y Bernard, 1993:181). La localización a orillas del río Magdalena y su carácter de puerto le dan a la Situación la importancia que no tuvo durante la Conquista y gran parte de la Colonia.

La navegación a vapor adquiere relevancia desde mediados del siglo XIX, en gran parte por el impulso del tabaco y el café. “[P]uertos como Honda logran reactivarse gracias a la gran afluencia de barcos con estos productos y las mercancías

europas que estos traían a su regreso”. Desde los años cincuenta del siglo XIX, toma fuerza la idea de extender la navegación hasta Neiva, para así integrar, de manera amplia, al Alto Magdalena al desarrollo que en torno al río se generaba (González, 2006:124-125).

El río Magdalena se constituía en “la gran arteria de comunicación nacional” alrededor de la cual giraría “gran parte de la estructura vial del país en los años venideros”. Con la navegación a vapor se logra mayor tráfico de mercancías y pasajeros, lo que la convierte en el reemplazo del champán y la canoa, que, desde la Conquista, eran los medios de transporte empleados en la navegación por el río (González, 2006:126-127). Sin embargo, la navegación organizada en el Alto Magdalena, sólo se dio hasta Purificación, a partir de allí hasta Neiva, continuaron los champanes. La estadística de 1915 registra un total de 11 viajes de champanes y 50 viajes de vapores entre Ambalema y Purificación, mientras que entre Purificación y Neiva los viajes sólo fueron de champanes. Así mismo, para este trayecto los champanes eran de 12,5 toneladas, a diferencia de los del Bajo Magdalena, de 20 o 25 (Pardo, 1972: 352-353, citado por González, 2006: 127).

Pese a la proyección que se tenía de la navegación a vapor, ésta no logró una articulación completa. Las vicisitudes políticas y económicas la afectaron reiteradamente⁴¹ y las características fisiográficas del río Magdalena se constituyeron en obstáculos importantes, en especial la alta sedimentación⁴². Que la navegación a vapor no se haya extendido hasta Neiva y que en Honda hubiese que transbordar, son sólo dos hechos que confirman su incompleta articulación.

En lo que respecta a Ambalema la navegación a vapor sí se presentó, en dirección norte hasta Honda y en dirección sur hasta Purificación. El río Magdalena es la vía de comunicación que permite la salida del tabaco hacia Honda, en donde se

⁴¹ Por ejemplo, “La guerra de los mil días afectó directamente a las empresas y empresarios de la navegación de vapor, no solo por la destrucción de muchas embarcaciones, sino por la arbitrariedad con que los militares y empleados del gobierno especulaban con el transporte de mercancías por el Magdalena” (Viloria, 2014).

⁴² “...pero los sedimentos ya eran un limitante para la navegación en 1823 cuando comenzó la navegación a vapor en Colombia. Tanto es así, que los barcos a vapor que tenía el señor Juan Bernardo Elbers tuvieron que ser devueltos porque encallaban frecuentemente” (Navarrete, 2014).

requiere un transbordo, para evitar los peligrosos “saltos de Honda”, “obstáculo natural que impidió también el curso regular de la navegación durante el siglo XIX, cuando ya se había generalizado el uso de los vapores” (Bejarano y Pulido, 1981:76) a partir de “los ingentes y pioneros esfuerzos de Juan Bernardo Elbers” y del impulso definitivo que dio la promulgación de la ley de 7 de abril de 1852, que estableció la libertad de navegación por los ríos de la República (Bejarano y Pulido, 1981:232).

Desde la década de los sesenta del siglo XIX, con el viaje de Alejandro Wechbecker (1860-1861), quien “navegó los caños de Ciénaga y forzó el salto de Honda llegando hasta Ambalema en un buque bautizado con su nombre” (Bejarano y Pulido, 1981: 233) empieza para Ambalema y Beltrán una época de intensa actividad comercial que se prolonga hasta bien entrado el siglo XX. Por la poca profundidad del río frente a Ambalema, lo que imposibilitaba que atracaran los vapores, éste se construyó en Beltrán, pero al localizarse la factoría en Ambalema, se centralizó en ella la actividad económica. La máxima prosperidad de la navegación a vapor en Ambalema se ubica hacia 1925, “cuando las compañías de todo el país atracaban sus barcos en el puerto de Beltrán”, para los ambalemunos que alcanzaron a navegar en los vapores allí se reunían hasta 25 barcos (Bejarano y Pulido, 1981: 233-234).

El apogeo de la navegación a vapor, coincide con el resurgimiento de la actividad tabacalera a través de las fábricas de cigarros. Aunque la construcción de carreteras y, en especial, el renovado impulso gubernamental hacia la construcción de ferrocarriles en los años veinte, tendiente a ampliar la red ferroviaria nacional (Meisel, Ramírez y Jaramillo, 2014:2) se constituyeron en factores relevantes para la desaparición de la navegación a vapor y pese a que el enfoque que se tuvo fue el de la de la competencia de medios⁴³ y no la complementariedad, los trazados ferroviarios buscaban llegar al río Magdalena⁴⁴, porque el río era la arteria principal

⁴³ En el caso de Ambalema, por ejemplo: “Las compañías de vapores, en especial, le han negado totalmente, su concurso a esta empresa [la del transporte de la madera], sin duda pretendiendo obstaculizar los trabajos porque ven en ella una futura rival en los transportes, a tal punto que no han querido subir ni una sola traviesa de puntos más abajo de Ambalema y me he visto obligada a conseguirlas casi en su totalidad de productores de la parte alta, quienes pueden movilizarlas en balsas, sin contar para nada con los buques” (Informe del Ingeniero Director Alberto Dupuy en Concejo Municipal de Ibagué, 1925:23)

⁴⁴ “La mayoría de los ferrocarriles en Colombia fueron construidos principalmente para transportar materias primas, especialmente café, de las regiones productoras al Río Magdalena y a los puertos marítimos (es decir, los ferrocarriles de Antioquia, Cúcuta, La Dorada, Girardot y Pacifico)” (Meisel, et al., 2014:11).

que permitía la salida de los productos con los que Colombia ingresó al mercado mundial. Con las ferrovías aparece la complementariedad: “Ferrocarril-barco a vapor” que “fue la nueva modalidad de transporte interno que nos vinculó con las metrópolis capitalistas” (Muriel, 2009: 33). Se trató de una complementariedad necesaria, forzada, de un lado, por las condiciones de la navegación por el río, pero también porque los ferrocarriles al buscar a la arteria fluvial, hacían inevitable la articulación de los medios.

Como ocurrió en otras ciudades, en Ambalema también se presentó la complementariedad entre navegación a vapor y ferrocarril. Complementariedad que generó un dinamismo significativo para el poblado, a lo que se hará referencia en el siguiente acápite.



Figura No. 6. Navegación a vapor en Ambalema.

Fuente: Fotografías antiguas y personajes del Tolima⁴⁵.

La navegación a vapor por el río Magdalena, que desde mediados del siglo XIX y hasta principios del siglo XX había concentrado el transporte en Colombia, alcanzando cifras como la de 600.000 toneladas transportadas por su cauce, en el año de 1913 (Salamanca, 2011) y que, desde principios del siglo XX, en especial, entre 1920 y 1960 favoreció el turismo tanto entre aquellos que recorrían el país como

45

<https://www.facebook.com/FotografiasAntiguasYPersonajesDelTolima/photos/a.151891855013294.1073741856.144599565742523/423129607889516/?type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

entre quienes se dirigían al extranjero (Ministerio de cultura, 2008), profundiza su decadencia a partir de la década de los años sesenta⁴⁶ del siglo XX.

Esta decadencia se debe, por un lado, a las características del río, que, por ejemplo, en épocas de sequía y en algunos trayectos en particular, dificultan aún más las posibilidades de navegación y no son contrarrestadas con obras de infraestructura adecuadas, las que de llevarse a cabo serían un pilar importante para la recuperación de la navegabilidad (Castaño, 2003); la contaminación y el deterioro del río por la presión y uso que de sus recursos se hace en la cuenca y por el desarrollo económico de zonas, que aunque se benefician del río, no se localizan en sus riberas. Aquí es importante recordar que es a partir de los años sesenta del siglo XX cuando empieza la denominada *Revolución Demográfica* en Colombia, que generó un aumento considerable de población, al igual que el aumento de la urbanización, esta población empezó a presionar los recursos naturales, entre ellos el hídrico, y es entonces cuando el deterioro ambiental del río Magdalena, empieza a acelerarse, porque entre otras razones, las cuatro principales ciudades del país se ubican en su cuenca, así como la mayor parte de la población colombiana. “En la actualidad, la cuenca está habitada por más de 34 millones de personas —el 80% de la población del país—.” (Castaño, 2003). En respuesta al aceleramiento del deterioro ambiental del río, expresado, principalmente, en: contaminación de sus aguas (por los vertimientos tanto de aguas negras como de residuos agroquímicos y los provenientes de actividades mineras) y disminución de recursos ictiológicos y forestales, empiezan a surgir por esa época los primeros y poco fructíferos esfuerzos estatales por frenar el deterioro.

Pero la pérdida de navegabilidad no sólo se debió a las razones anteriormente señaladas, otros aspectos como la imposición de fuertes gravámenes a esta actividad⁴⁷ y el impulso a la construcción de, primero ferrocarriles y luego carreteras, contribuyeron también a disminuir la navegación por el Magdalena.

⁴⁶ Pues ya “[d]esde los años 30 el transporte fluvial comenzó a declinar, afectado por el auge de ferrocarriles y carreteras” (Salamanca, 2011).

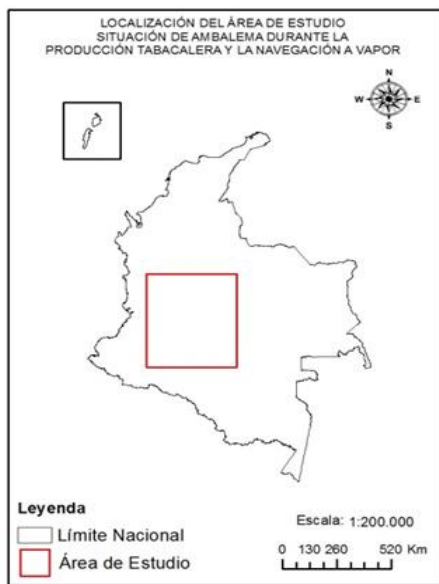
⁴⁷ Con referencia a este aspecto, es muy significativa la siguiente noticia, publicada, inicialmente, el 3 de agosto de 1961 y titulada *Paralizada la navegación por el río Magdalena*: “La Naviera Fluvial Colombiana paralizará la navegación de expresos por el río Magdalena debido a los altos gravámenes impositivos decretados recientemente por el gobierno nacional. La Naviera desarrolla la industria del turismo por el río con sus barcos de pasajeros, los cuales tendrá que suspender” (El Colombiano, 1961).

En lo que se refiere al impulso a la construcción de ferrocarriles y luego a la construcción de carreteras, éste contribuye también a la pérdida de la navegabilidad y, de manera general, a la pérdida de importancia del río, como se mencionó anteriormente, porque su construcción significó la no incentivación del uso del río como vía de comunicación, ni siquiera en términos complementarios⁴⁸ (Duque, 2009) y aunque esta lógica se impuso en todo el territorio nacional (con las desigualdades regionales propias), respondía a intereses externos que ayudan a ubicar la pérdida de centralidad del río en una escala no sólo nacional sino global. Así, se entiende que el sistema ferroviario construido entre 1869 y 1995, y que fue desmontado para darle paso a la construcción de carreteras, respondiera a las políticas del Banco Mundial y las multinacionales petroleras (Hoyos, 2011).

El impulso que se le da a los ferrocarriles y luego a las carreteras, termina de debilitar la navegación a vapor, que en el siglo XX “estaba supeditada a los vaivenes de la economía”. Honda y [sobretudo] Girardot, “se articulan a los nuevos sistemas viales”, logrando así mantener su dinamismo, “pero muchos puertos quedan marginados como centros de regulación de transporte y entran a convertirse en poblados sin ninguna relevancia dentro del desarrollo regional” (González, 2006: 127). Entre esos puertos marginados se encuentra Ambalema.

Mientras dura la producción de tabaco y se mantiene la navegación a vapor, impulsada, en gran medida, por el tabaco y el café, mientras el río Magdalena es la gran arteria que articula la estructura vial del país, con todas las ventajas que trae localizarse en la misma, entre las que se destaca la articulación al mercado interno existente en ese periodo, la Situación de Ambalema se ve beneficiada. La Navegación a vapor complementó el gran auge tabacalero de mediados del siglo XIX en la localidad y también el resurgimiento de esta actividad, asociado a las fábricas de cigarrillos, a principios del siglo XX y, en gran parte, logró mantener integrada a Ambalema al dinamismo económico regional, cuando se presentaron los declives correspondientes a los dos auges tabacaleros señalados.

⁴⁸ Aunque como se mostró atrás, las necesidades económicas sí llevaron a la complementariedad entre el ferrocarril y los barcos de vapor, lo cierto es que la competencia, expresada en el desplazamiento de medios, es lo que ha primado en Colombia. La primacía de las carreteras en la actualidad es la expresión más clara de la competencia que desemboca en sustitución.



Uptc
 Universidad Pedagógica y
 Tecnológica de Colombia

IGAC
 Instituto Geográfico Agustín Codazzi

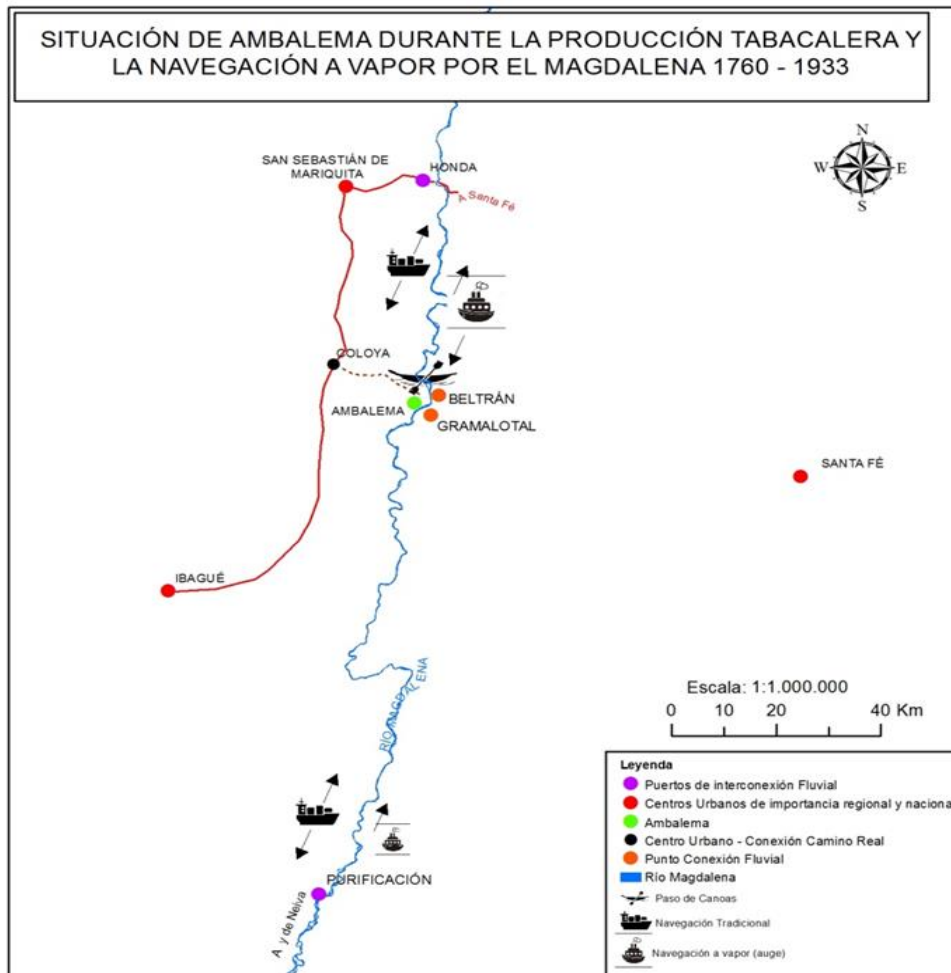
CONVENIO UPTC - IGAC
 MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
 APROXIMACIÓN GEHISTÓRICA URBANA
 DE AMBALEMA TOLIMA:
 UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
 FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 5
 SITUACIÓN DE AMBALEMA DURANTE LA PRODUCCIÓN TABACALERA
 Y LA NAVEGACIÓN A VAPOR POR EL MAGDALENA (1760 - 1933)

Fuente: Elaboración Propia a partir de Samoral
 (citado por Bejarano y Pulido 1981) y Guzmán (1996),
 con cartografía básica IGAC y cartografía DANE.

Abril de 2017



5.3 La Situación de Ambalema con el ferrocarril y el Ingenio Central del Tolima

5.3.1 Contexto general de los ferrocarriles en Colombia

En Colombia, los inicios de la construcción de ferrocarriles se ubican a mediados del siglo XIX (Bejarano y Pulido, 1981: 234). Los ferrocarriles se constituyeron en la principal innovación tecnológica de ese siglo en aras de alcanzar el mejoramiento del transporte terrestre, pero su construcción fue tardía, “y sólo unas pocas e inconexas líneas se construyeron, porque el país era pobre y la topografía montañosa hizo que los costos de construcción fueran extremadamente altos” (Meisel, et al., 2014:1).

La lentitud e interrupción fueron los rasgos característicos de este proceso, en especial, por la falta de recursos, tanto económicos como técnicos y aún humanos (ausencia de personal cualificado). “A comienzos de 1915, había en Colombia unas 700 millas de líneas ferroviarias, las cuales no hubieran podido construirse sin la financiación y asistencia técnica de los extranjeros”. Dichos ferrocarriles “fueron el resultado de la colaboración internacional” (Rippy, 1977:234). En el país no se producían los materiales necesarios para la construcción de las líneas férreas y las locomotoras, por lo cual, inicialmente, había que importarlos en su totalidad⁴⁹. “Tanto la asistencia técnica como el capital, hubieron de ser traídos de Europa y los Estados Unidos” (Rippy, 1977: 233).

Junto con los materiales, llegaban al país, procedentes de naciones con un avance tecnológico notablemente superior al colombiano, ingenieros, encargados de dirigir las obras. Entre los ingenieros que arribaron se encuentra, el inglés Paul C. Dewhurst, quien es destacado aquí, a manera de ejemplo, porque su estadía en Colombia, refleja no sólo la necesidad de asesoría técnica externa (ante la imposibilidad de encontrarla en el país), sino también la presencia de algunas prácticas que afectaron el desarrollo de la construcción de los ferrocarriles. En efecto, el inglés firmó contrato con el gobierno colombiano el 23 de mayo de 1923 y

⁴⁹ Pues con el paso del tiempo, empezaron a producirse materiales necesarios en el país, en este sentido, es de destacar la pionera iniciativa del americano Evans, quien “construyó un alto horno en la meseta de Cundinamarca, en la década de 1889 para uso de los colombianos que esperaban resolver el problema de las líneas ferroviarias, al menos en parte, haciendo rieles de acero (Rippy, 1977: 237 con base en el *House Executive Document*, N° 22, serial 2304, 48, Cong., 2 Sess., pp. 221-222).

“asumió el cargo de ingeniero mecánico del Ministerio de Obras Públicas”, desempeñando una importante y silenciosa función (con un bajo perfil), no exenta de obstáculos, por el choque con diferentes intereses⁵⁰, con los intereses económicos de quienes buscaban beneficiarse con el negocio de los ferrocarriles (Arias, 2011).

Pero en Colombia también había ingenieros que participaron de la construcción de ferrocarriles, aunque “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” (Arias, 2011).

El auge del tabaco, hacía mediados del siglo XIX, así como la necesidad de exportar otros productos como el café, se constituyeron en los impulsores del inicio de la red ferroviaria. Según, Tirado (1985:279) al observar los trazados de los ferrocarriles en Colombia, se entiende que “no había el propósito de integrar el mercado nacional. Todos estaban trazados hacia el mar o hacia el Magdalena, pero no entre ciudades importantes del interior para unir al país económicamente”⁵¹. Con el ferrocarril, bajo la lógica capitalista, el país profundiza su ubicación en la división internacional del trabajo como proveedor de materias primas. Esta determinación del modo de producción capitalista no es la única que explica las dificultades de articulación ferroviaria, a ella debe agregarse todo lo que se ha venido mencionando:

⁵⁰ “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 dineros 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”. Agrega Arias: “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 estorbo señor y lo olvidó para así continuar en su ignorancia” (Arias, 2011).

⁵¹ Rafael Muriel también comparte este análisis: “Durante el siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX, la función de las vías de comunicación, en especial los ferrocarriles, había sido exclusivamente la de vincular las economías regionales con el mercado mundial capitalista; el carácter centrífugo de nuestra red vial evidencia la tendencia a construir medios de transporte que vincularan las provincias, no entre sí, sino con el mercado externo” (Muriel, 2009:37, el subrayado es mío).

dificultades económicas, técnicas, condiciones topográficas...sin embargo, la articulación al mercado global, fue relevante, pues estructuró y direccionó la red, y, además, contribuye a comprender cómo el ferrocarril fue un medio que, respondiendo a las características de la economía en la que se produjo su efímera existencia, fortaleció directamente al mercado externo y de manera indirecta, al reducido y precario mercado interno.

Pese a las buenas intenciones e incluso ante la innegable posibilidad de conseguir rentables ganancias, por parte de las iniciativas pública nacional, privada nacional y privada internacional, la construcción de ferrocarriles en el siglo XX, aunque avanzó, no logró nunca sus objetivos iniciales (una amplia red nacional) y hacia mediados del mismo, había sólo algunos ferrocarriles en las dos costas y en la región andina. El lento avance en la construcción de ferrocarriles se debió, principalmente, a: “las condiciones topográficas y geográficas del país, la falta de recursos económicos, la deficiencia de las instituciones” sumadas a “la incapacidad del gobierno para establecer las prioridades en el desarrollo de la infraestructura de transporte” (Meisel, et al., 2014:11).

Pese a lo anteriormente señalado, en su tardío e interrumpido paso, los ferrocarriles, como lo demuestran Meisel, et al. (2014), fueron claramente rentables, en especial, los denominados ferrocarriles cafeteros, con mayores tasas de retorno durante los años veinte. Para los años 1924, 1930 y 1943, por ejemplo, las tasas de retorno para el total de ferrocarriles existentes en carga fueron de: 7,7%, 3,0% y 4,6%, respectivamente y para pasajeros fueron de: 2,9%, 0,9% y 2,6% respectivamente. Esta rentabilidad se vio favorecida, por el hecho de que Colombia terminó pagando sólo una parte de los créditos obtenidos en los años veinte, como consecuencia de la Gran Depresión y la suspensión de pagos de la deuda externa, la que al renegociarse en los años cuarenta, significó una disminución en el pago del 15%⁵². La debacle vendría después de 1943, “debido a que los ferrocarriles tuvieron que enfrentar la competencia de las carreteras paralelas y los efectos negativos de la II Guerra Mundial en la economía colombiana” (Meisel, et al., 2014:37). La política en infraestructura de transporte se orientó a las carreteras, fue en ellas donde se hicieron las grandes inversiones en detrimento de los ferrocarriles, que tuvieron que competir tanto por tráfico de mercancías como por tráfico de pasajeros con aquellas,

⁵² Meisel, et al. (2014: 37) sostienen que este porcentaje debe restarse para calcular las tasas de retorno de la inversión en ferrocarriles.

que representaban mayor rapidez y flexibilidad para el transporte, además de la rentabilidad que suponía el manejo privado (Meisel, et al., 2014: 36-37, 46, 48).

La lógica de la competencia fue la que primó y ésta llevó a la quiebra a los ferrocarriles, pese a las grandes inversiones que su puesta en marcha implicó. No se abordó el tema desde una óptica de complementariedad, como sí ocurrió y ocurre en otras partes del mundo.

En este contexto general, complejo y afectado por diferentes factores e intereses, es en el cual Ambalema ingresa a la órbita de las vías férreas en Colombia, veamos ahora sus particularidades.



Figura No. 7. Ferrocarriles en Colombia (1905).

Fuente: Bateman (1984), Bases para un programa de fomento para Colombia (1951), Latorre (1986), Memorias del Ministerio de Transporte (varios años), Ortega, 1932, citados por Meisel, et al. (2014).



Figura No. 9. Ferrocarriles en Colombia (1925).

Fuente: Bateman (1984), Bases para un programa de fomento para Colombia (1951), Latorre (1986), Memorias del Ministerio de Transporte (varios años), Ortega, 1932, citados por Meisel, et al. (2014).

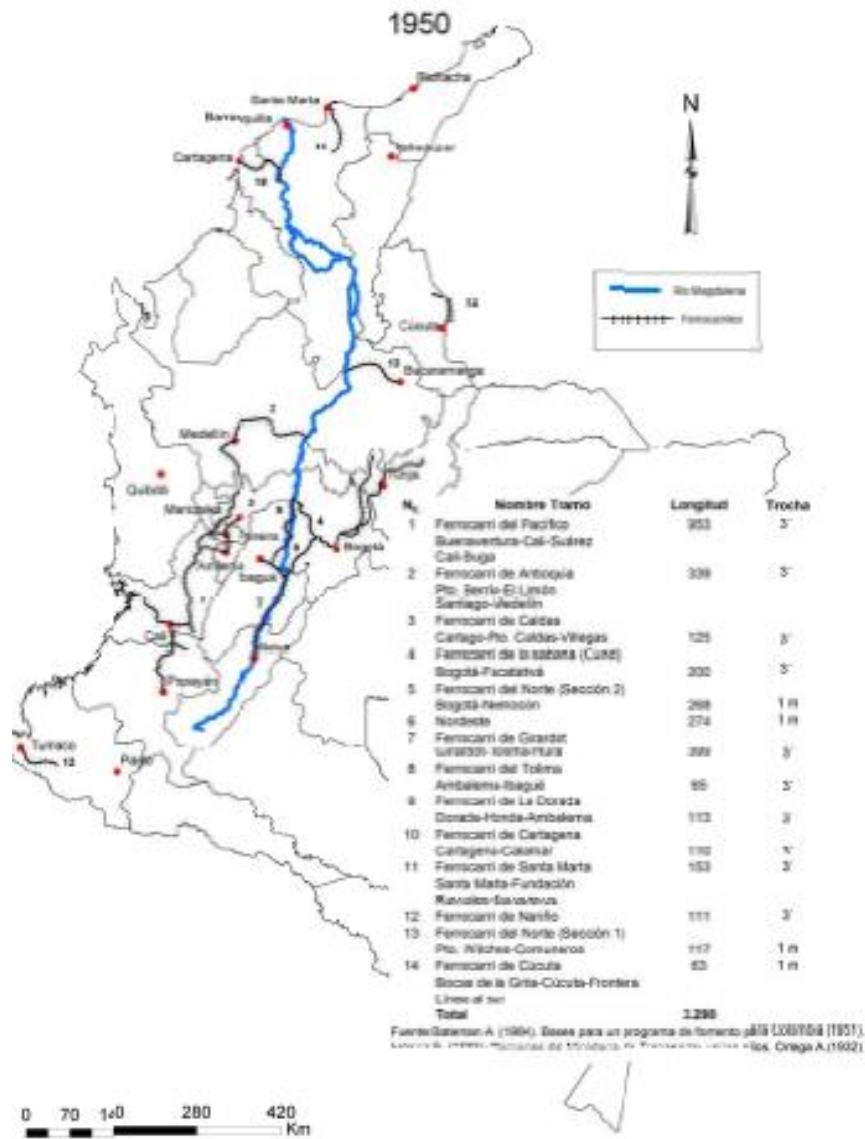


Figura No. 10. Ferrocarriles en Colombia (1950).

Fuente: Bateman (1984), Bases para un programa de fomento para Colombia (1951), Latorre (1986), Memorias del Ministerio de Transporte (varios años), Ortega, 1932, citados por Meisel, et al. (2014).

5.3.2 Ambalema y el Ferrocarril

Ambalema hizo parte de la red ferroviaria nacional con dos líneas. La del ferrocarril de La Dorada (La Dorada-Ambalema) y la del ferrocarril Ibagué-Ambalema.

5.3.3 La Situación de Ambalema con el ferrocarril de La Dorada-Ambalema

La importancia del ferrocarril de La Dorada consistió en que fue concebido para bordear los “rápidos y remolinos del río Magdalena” (Rippy, 1977:225), es decir, para superar un obstáculo natural que siempre había afectado la navegación continua en esta parte de la gran arteria nacional y por ende, en gran medida, la configuración vial del país. Su evolución, de manera sintética, es la siguiente:

El contrato primitivo para la construcción de este ferrocarril y del puente sobre el río Magdalena en la ciudad de Honda, fue celebrado por el Gobierno Nacional con el señor Nicolás Pereira Gamba el 6 de noviembre de 1872. Tras de varias modificaciones a este contrato, que al fin no tuvo realización, fue caducado. Luego el gobierno contrató la obra con el señor Cisneros, según convenio firmado el 14 de junio de 1881. El 15 de diciembre de 1881 se dio al servicio público el primer trayecto de una milla, comprendido entre Caracolí y Honda.

Para poder atender a otros compromisos, y luego de haber construido 9 millas más, Cisneros traspasó su contrato a The Dorada Railway Company Limited, la cual terminó el trayecto hasta el puerto de La María (hoy La Dorada) el 16 de noviembre de 1897.

El gobierno por otra parte había contratado con la casa inglesa S. Pearson & son la construcción del ferrocarril Honda a Ambalema. Dicha compañía cedió el contrato a The Dorada Railway Extesnsion Company Limited y la obra quedó terminada y dada al servicio público en septiembre de 1907.

En el año de 1948 la Nación adquirió este ferrocarril para que forme parte de la red férrea nacional (Asociación colombiana de ingenieros contratistas, ACIC, 1969.:71-72, el subrayado es mío).

En 1907, llega pues el ferrocarril a Ambalema, a Beltrancito, alcanzando entonces el ferrocarril La Dorada-Ambalema una longitud de 111 kilómetros (Rippy, 1977: 225). El contexto local en el cual se presenta la aparición del ferrocarril, es el

del resurgimiento de la actividad tabacalera a partir de las fábricas de cigarros y el auge de la navegación a vapor. La Situación en este periodo se ve fortalecida, tal como se desprende de lo expresado por don José María Chacón:

Beltrancito fue un corregimiento sobre la margen izquierda del río Magdalena, frente al municipio de Beltrán, en Cundinamarca, y con la llegada a este lugar del ferrocarril de La Dorada, se volvió un laberinto ferroviario, miles de pasajeros, barcos atestados de carga, centenares de acarreadores cargando y descargando los barcos y el ferrocarril.

Congestionado Beltrancito por el enorme movimiento de barcos, carga y pasajeros de distintas clases, dio lugar a la formación de una ciudad completa con bastantes hoteles de toda categoría, cantidad de restaurantes, cantinas y billares, puesto de salud, dos escuelas, puesto de policía y almacén de víveres. También llegaban champanes y enormes balsas llamadas “chaparrales” con cinco tripulantes y dos toneladas de carga. Congestionados los hoteles de Beltrancito, los pasajeros viajaban a Ambalema donde encontraban hospedaje y algunas diversiones.

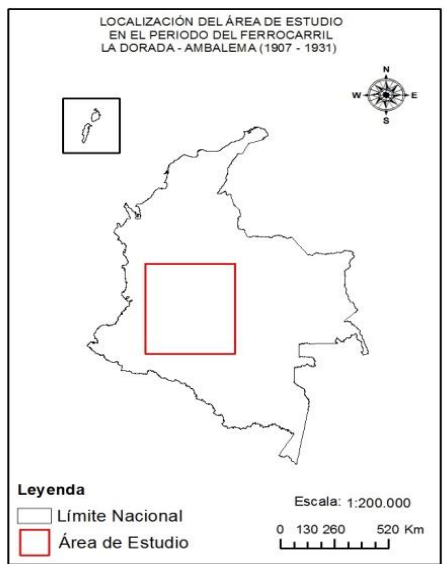
Los barcos que debían regresar a Girardot con carga y pasajeros, demoraban en puerto de seis a ocho días en el descargue y cargue (1980: 57-59, citado por Bejarano y Pulido, 1981: 236-237).

Con la llegada del ferrocarril, la Situación de Ambalema se vio afectada de manera favorable. Al dinamismo que le imprimió el hecho de ser terminal (sitio de llegada) de una línea férrea nacional, hay que agregarle la complementariedad entre los medios de transporte. Además, la navegación a vapor, se encontraba en un momento de apogeo y la industria del tabaco había resurgido, ahora por medio de las fábricas de cigarros. Ambalema, y también Beltrán, disfrutaban de la localización a orillas del Magdalena. El río a través de la navegación a vapor consolidaba su importancia histórica. El ferrocarril necesariamente implicaba una articulación de los medios y reforzaba la Situación del poblado, que ahora sí salía del aislamiento al que la primacía de los caminos reales, en especial, el de Ibagué a Honda, lo había relegado, dado su Emplazamiento al margen de éste.

La navegación a vapor significó un avance en la regularización del tráfico por el río, volvió más eficiente y eficaz la circulación de personas y mercancías, en comparación con el tráfico de champanes y canoas (que de todas maneras no desapareció) y, por ello, revalorizó el hecho de que Ambalema se localizara justo al lado del río. Esta revalorización se ve fortalecida con la llegada del ferrocarril.

Ambalema se convierte en el punto en el cual se articulan los dos medios y su carácter de puerto que había sido explotado ya con el auge del tabaco a mediados del siglo XIX, adquiere una connotación mucho más relevante, con un alcance más amplio. Ambalema se constituye en el puerto intermedio entre Honda y Girardot, siendo un punto clave en el transporte de personas y mercancías en la principal arteria vial del país. No sólo se convierte en el lugar de acogida de los transeúntes que necesitan descanso (sitio de paso), sino en el lugar en donde se hacen los transbordos de la carga y de los pasajeros, así mismo esta óptima localización le permitirá mantenerse integrada al mercado nacional por medio de sus cigarros y a su vez acceder a las mercancías que ingresan desde el exterior.

Tanto la navegación a vapor como el ferrocarril dinamizan a Beltrancito y a la ciudad de Ambalema, es decir, con estos dos medios tanto el Emplazamiento originario (Beltrancito) como el Emplazamiento que lo reemplazó adquieren relevancia. En este punto, se puede plantear, a manera de hipótesis, que si las características de este periodo, que va desde 1907 hasta 1931 y que es denominado por Bejarano y Pulido (1981: 239) como una *segunda edad dorada*, se hubieran mantenido por más tiempo, se hubiera logrado un crecimiento urbano tal que hubiera hecho posible la unión de los dos Emplazamientos, dada la cercanía de los mismos (menos de 5 kms los separan), ampliándose de esta manera el área urbana del municipio. ¿Por qué no aconteció esto?, los cambios en la Situación tienen mucho que ver, continuemos.



Uptc
 Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

IGAC
 INSTITUTO GEOGRÁFICO AGROPECUARIO Y CATASTRAL

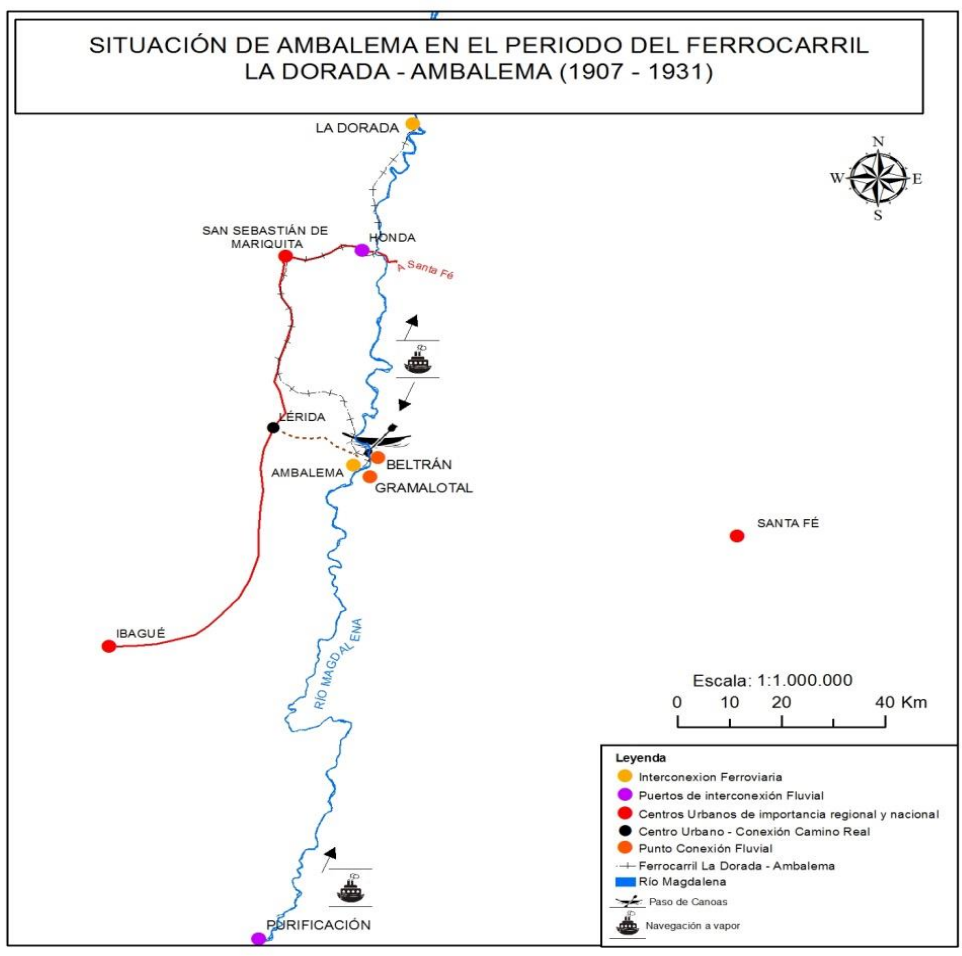
CONVENIO UPTC - IGAC
 MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
 APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA
 DE AMBALEMA TOLIMA:
 UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
 FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 6
 SITUACIÓN DE AMBALEMA EN EL PERIODO DEL FERROCARRIL
 LA DORADA - AMBALEMA (1907 - 1931)

Fuente: Elaboración Propia con empleo de
 cartografía básica IGAC y cartografía DANE.

Abril de 2017



5.3.4 La Situación de Ambalema con el ferrocarril Ibagué-Ambalema

La construcción de este ferrocarril, buscaba evitar la navegación por el Alto Magdalena, la cual presentaba muchas dificultades (ACIC, s.f.:79). La evolución general de este ferrocarril fue la siguiente:

...[S]e ordenó la construcción de este ferrocarril con base en dos proyectos elaborados por el ingeniero Alvarez Salas uno y otro por el señor R.E. Sexton, habiéndose acogido el primero.

El contrato se celebró con la casa Pedro A. López & Cía. y los trazados definitivos fueron hechos por una comisión formada por los ingenieros Pedro Uribe Gauguin como jefe y los ayudantes ingenieros Laureano Gómez, Carlos Arteaga y Jesús Matallana.

Aprobados los planos la obra se inició inmediatamente a partir de Ambalema y el 21 de septiembre de 1921 se recibió el primer trayecto de 10 kilómetros. Como la casa contratista no pudiera continuar la obra, el Departamento la tomó a su cargo hasta el 23 de abril de 1927 en que la contrató la casa El Promotor, que designó al ingeniero Carlos Cock como director de los trabajos. El empalme con la línea del Tolima, en el sitio denominado Buenos Aires, se terminó en enero de 1931 (ACIC, 1969.: 79).

En 1931 Ambalema (Beltrancito) deja de ser terminal del ferrocarril de La Dorada y, al construirse el ferrocarril de Ambalema a Ibagué, se produce el empalme de éste con el ferrocarril del Tolima, tal como se mostraba en la cita anterior y también como lo señala Germán Santamaría: “Cuando el tren por primera vez en 1931 pudo apenas detenerse en Ambalema y seguir hacia Ibagué...” (1986:132). Con la construcción del ferrocarril Ambalema-Ibagué y la consecuente unión de los dos ferrocarriles, Ambalema va a ampliar su articulación al mercado interno nacional y, además, el ferrocarril será clave para localizar en la década de los cuarenta el Ingenio Central del Tolima, sin embargo, las ventajas asociadas a su carácter de terminal o sitio de llegada del ferrocarril de La Dorada se reducirán, como lo expresa don José María Chacón:

...[P]ero cuando vino la conexión de los trenes Doradafer y Ambafer todo se acabó porque los barcos ya no tenían que hacer turno para descargar y esperar otro turno ya que todo pasaba de largo, Girardot-Honda y viceversa, Ibagué-Dorada y viceversa.

Con este motivo todo cambió en Ambalema y Beltrancito, el oro ya no brilló más en las mesas de las cantinas, hoteles y restaurantes, los contratistas de gallinas, víveres y carnes que debían mantener todo listo para el zarpe de los barcos aunque fuera de noche, suspendieron actividades y los pobladores de Beltrancito emigraron con sus negocios terminados y todas las entidades oficiales fueron suspendidas para dejar el caserío como estaba antes. También los champanes y chaparrales suspendieron viajes. Anteriormente los numerosos balseros, después de cargar sus balsas en Beltrancito, se reunían en Ambalema hospedados en las fondas del puerto del Retiro para madrugar a pasar el río Magdalena y viajar a su lugar de procedencia formando hileras. Evitaban así el ataque de algún tigre al pasar por la montaña de Tautao, donde abundan estas fieras, era ésta la vía obligada para los balseros que con sus canaletes y su morral lleno de regalos para los familiares la atravesaban. Pero todo se acabó (1980: 57-59, citado por Bejarano y Pulido, 1981:237-238).

Con base en el testimonio anterior y teniendo en cuenta que la conexión de las dos líneas se produce justo en el momento del declive del segundo auge del tabaco, el de las fábricas de cigarros, cuyo episodio cumbre fue el incendio de la fábrica de tabacos *La Patria*, el 18 de agosto de 1928 (Santamaría, 1986: 131), la Situación de Ambalema se ve afectada negativamente, pues la navegación se desestimula y en 1933 la que se hace a vapor, en el Alto Magdalena, desaparece definitivamente: “El final de la navegación de vapor por el Alto Magdalena vino con la guerra del Perú (1932-1933), cuando los mejores buques fueron llevados a las aguas del Caquetá y el Putumayo” (Portafolio, 2006), aunque, en efecto, la navegación a vapor se siguió presentando en el Alto Magdalena (incluida, Ambalema, por supuesto), su importancia se había disminuido considerablemente, asociada al auge de los ferrocarriles y las carreteras, no obstante, el golpe definitivo a la navegación a vapor en el río Magdalena lo propinó el desarrollo de remolcadores Diesel entre 1950 y 1960 (Silva, 2009: 56)⁵³. De esta manera, la ciudad consolida su connotación de sitio de paso, concebido este como aquel espacio que se caracteriza “por facilitar la

⁵³ En la década de los setenta se presentarán retornos esporádicos de la navegación por el Alto Magdalena, con fines turísticos, tal como se muestra en el apartado correspondiente a la Función Turística.

conexión entre distintas zonas o regiones” (Thomas, 1996, citado por Ochoa, 2009:146). Ambalema se convierte en un espacio por donde hay que transitar, pero ya no se hace necesario permanecer por mucho tiempo, como sí ocurría cuando no se había establecido la conexión. Posibilita el enlace entre los dos ferrocarriles y entre el de La Dorada y el del Tolima, no obstante, este medio de transporte no generó un gran dinamismo económico en el poblado, es decir, no comparable al del periodo que lo antecedió, lo que ayuda a explicar por qué no se produjo un crecimiento urbano que hubiera permitido la unión de los dos Emplazamientos. Con todo, las ventajas que se pierden se contrarrestan con una mayor articulación al mercado nacional, el aumento de flujo de carga y pasajeros que tenían que pasar por Ambalema y la dotación de una infraestructura de transporte que hará viable la elección de Ambalema (Pajonales) como la sede del Ingenio Central del Tolima, que se constituye en un efímero renacer económico para Ambalema. Los trenes conectados y, de manera especial, la presencia del Ingenio, le inyectan dinamismo económico al poblado y contribuyen a que, por dos décadas, vuelve a tener importancia regional y nacional, de la cual, el siguiente dato resulta muy revelador: al iniciar la molienda, el ingenio “empezó a moler 800 toneladas de caña lo que representaba una producción de 200 mil quintales de azúcar, en una época en que el país consumía un millón de quintales de azúcar” (Santamaría, 1986: 133).



Figura No. 11. El ferrocarril en Ambalema.

Fuente: Fotografías históricas y personajes del Tolima⁵⁴.

54

<https://www.facebook.com/FotografiasAntiguasYPersonajesDelTolima/photos/a.151891855013294.1073741856.144599565742523/423129627889514/?type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.



Figura No.12. Estación del ferrocarril de Ambalema (estado actual).

5.3.5 La Situación de Ambalema durante el Ingenio Central del Tolima

Según Ramos, en 1938 conforme se consolidaba la producción azucarera en el Valle del Cauca, favorecida por las condiciones climáticas, la mecanización y la organización empresarial, las factorías de azúcar localizadas en otras zonas del país: Antioquia, Santander, Nariño y Cundinamarca, iban desapareciendo. Sin embargo, ante el gran mercado que representaba la región cundiboyacense tanto para el azúcar como para las mieles necesarias para la elaboración de chicha y aguardiente, Roberto Wills vislumbró la posibilidad de establecer el cultivo de la caña en sus tierras de Pajonales. Al probar con éxito que la caña se daba en buenas condiciones inició conversaciones con la Compañía Distribuidora de Azúcares, entidad privada que en 1937 se había organizado con los ingenios azucareros de Colombia. Los accionistas más fuertes “eran los ingenios Manuelita y Sincerín, pero también lo eran Sautatá, San Antonio y Riopaila que declinaron la invitación a participar en la empresa sacarífera del Tolima” (2000: 235-236).

El gran argumento que se adujo a favor de la formación del Ingenio fue la significativa disminución de los costos del transporte en comparación con los que representaba la circulación desde el Valle del Cauca por carreteras hacía el Tolima, el Huila y la sabana de Bogotá. Así mismo, el otro gran punto a favor que tenía Pajonales era su localización “en el kilómetro 60 del ferrocarril que de Ibagué bajaba hasta La Dorada y que subía hasta Neiva, vía que permitiría la comercialización por

el bacín magdalenense” (Ramos, 2000: 236). En efecto, Tautau era una de las estaciones y, por tanto, se encontraba en la nomenclatura del ferrocarril Ambalema-Ibagué. “Dos locomotoras Diesel: una importada y otra construida en Colombia, se encargarían de arrastrar los vagones que finalmente ascenderían a 200 al empezar la producción del azúcar centrifugado” (Ramos, 2000: 245).

El Ingenio Central del Tolima s.a. se constituye el 1° de julio de 1940, a través de la escritura 1.697 de la Notaría Primera de Bogotá. El Ingenio fue constituido por: Harold Eder (representante de Manuelita s.a.); Jorge Arturo Andrade (apoderado de la Colombia Sugar Company o Ingenio Sincerín) y Roberto Wills, Eduardo Wills y Juan Uribe Holguín (Ramos, 2000: 236).

La inauguración del Ingenio Central del Tolima, ICT, se realizó el 16 de diciembre de 1943 en jurisdicción del municipio de Ambalema y a ella asistieron tanto sus directivos: Harold Eder y Alfonso López Michelsen, como importantes funcionarios y personalidades de los órdenes nacional, departamental y local (Leiva, 2005: 112). Siguiendo con lo expresado por Leiva:

Eder no solo entró al negocio del Ingenio Central sino que compró así mismo la hacienda El Triunfo. De esta manera el industrial vallecaucano inició una nueva etapa prometedora que apuntaba hacia un nuevo florecimiento de una industria distinta a la del tabaco. En la hacienda El Triunfo, Eder construyó un ingenio panelero, se iniciaron las obras de adecuación de tierras y lo más importante se dio comienzo en el país al sistema de riego para el cultivo de la caña, obra del ingeniero, Espíritu Santo Potes quien utilizó el agua de los ríos Venadillo y Riorecio no solo para el riego sino también para llenar la laguna artificial La Violanta inaugurada en 1941 con un extensión de 41 hectáreas, obras que revolucionaron la ingeniería colombiana y merecieron el premio nacional de esa especialidad.

La presencia de los nuevos inversionistas en la región, coincidió con el gran desarrollo agrícola del Tolima, los sistemas de riego, la mecanización del campo, la cercanía a los principales centros de consumo del país, las nuevas vías del ferrocarril que conectaba al Tolima con Bogotá, la costa Atlántica y el Huila, desarrollo que se evidenció en la terraza de Ibagué con la producción de buenas calidades de arroz, las cosechas de café, en las zonas altas de influencia antioqueña, los cultivos

diversificados en las vegas del Lagunilla y el inicio de Armero como el gran centro productor de algodón, allí se inauguró la estación experimental, base científica para el mejoramiento de semillas e introducción de nuevas especies.

Entre tanto Pajonales jalonaba un gran desarrollo que vitalizó de nuevo la esperanza de un pueblo con muchas expectativas acumuladas. Este centro agrícola e industrial era tan importante que tenía todos los recursos de una ciudad: residencias, hospital, teatro, telecomunicaciones, etc. A pesar de su importancia, fue efímera su existencia.

La huelga desatada en 1959 por los trabajadores, el incremento de la producción de azúcar en el Valle del Cauca y la modernización del transporte en este departamento a otros lugares de consumo y hasta la terquedad del Alcalde de Ambalema, Senen Aponte de no permitir la construcción del tren cañero desde el triunfo hasta Pajonales, dieron argumentos al señor Eder para desmontar definitivamente al Ingenio Central de Pajonales en 1961, cuando se molió la última caña. Existen muchas versiones, entre ellas la que señala a Eder como propiciatorio de la huelga para la consiguiente declaración de cierre de la fábrica, coadyuvada por sus amigos Lleras Restrepo, como presidente de la República y Echandía como Gobernador del Tolima. Pero lo cierto fue que influyeron muchos factores⁵⁵ como los señalados anteriormente, lo que frustró de nuevo las aspiraciones de una región azotada por la mala suerte (Leiva, 2005:114).

A partir de la extensa e ilustrativa cita anterior y retomando el concepto que propone Zárate de Situación, según el cual ésta se refiere “a las condiciones generales del entorno más amplio de la ciudad: ríos, montañas, núcleos de población, vías de

⁵⁵ Por su parte, Germán Santamaría, señala entre los factores de la decadencia del ICT los siguientes: “Tal vez el principio del fin del Ingenio Central del Tolima empieza en los inicios de la década de los años cincuenta, cuando entran en decadencia y extinción los ingenios de la Costa y el San Antonio, de Apulo. Al mismo tiempo, la industria azucarera del Valle del Cauca se ensancha aún más y a medida que pasan los años de esa década se mejoran las vías entre el Valle del Cauca y la capital del país, de tal manera que se reducen los costos del transporte, que era la razón fundamental que justificaba la presencia del Ingenio del Tolima. De igual manera, al reducirse los costos del transporte empieza ya a jugar factor importante la concentración de sacarosa en la caña cultivada en el Tolima, que era aproximadamente un diez por ciento menos que en los cañaduzales del Cauca. “Es que en el Tolima la caña es menos dulce que en el Cauca”, recordó don Oliverio Bocanegra, y destaca que en la llanura del Tolima durante la noche la temperatura no se reduce de manera considerable, mientras que en el Valle hay una apreciable diferencia entre las temperaturas del día y de la noche” (1986: 134, el subrayado es mío). Entonces a los factores económicos, sociales (laborales), políticos, geográficos, hay que agregar también los ambientales y aquellos que tienen que ver con las características del tipo de caña que se producía, todo lo cual converge para que en 1961 el Ingenio llegué a su fin.

comunicación y espacios económicos”, definiéndose como “la posición de la ciudad con relación a los grandes conjuntos geográficos, físicos y económicos, en un contexto regional, cuya importancia es cambiante en función de las circunstancias históricas, vicisitudes económicas y azar” (Zárate, 1991: 76), hay que decir que durante el periodo que cubre la presencia del Ingenio Central del Tolima la Situación de Ambalema se vio beneficiada.

Las grandes obras de ingeniería, el transporte, los sistemas de riego, la mecanización, los cambios en materia de producción agroindustrial que se iban produciendo en todo el departamento, en especial en el centro y norte, contribuyeron al desarrollo de cierto auge. En efecto, Pajonales (y con él la ciudad de Ambalema) se convirtió en un próspero centro de producción azucarera cuya influencia era regional y nacional. Mientras las condiciones para la producción y el transporte fueron satisfactorias la Situación se torna favorable. Con las cañas de Pajonales y las que venían de El Triunfo, a partir de 1951 se alcanza una molienda de 1.200 toneladas de caña. La producción monta entre 800 y 1.000 quintales. “El azúcar salía del almacén en camiones de 6,7 y 8 toneladas en la Compañía de Transportes Unidos y en el Ferrocarril de Ambalema” (Ramos, 2000: 252-253).



Figura No. 13. Ingenio Central del Tolima.

Fuente: Fotografías antiguas y personajes del Tolima⁵⁶.

56

<https://www.facebook.com/FotografiasAntiguasYPersonajesDelTolima/photos/a.1518918550>

No obstante, conforme empieza a declinar, por los diferentes factores señalados anteriormente, la gran empresa agroindustrial azucarera surgida en los llanos de Pajonales, a la par que se van produciendo los cambios en la estructuración vial a nivel nacional, por el desarrollo de las carreteras que compiten con los ferrocarriles, y que de hecho, los quiebra en su gran mayoría y que, a nivel local, por ejemplo, se da la negativa por parte del alcalde municipal a la realización de un tren que transporte caña del Triunfo a Pajonales, la Situación de Ambalema deja de ser positiva y empieza el largo periodo de Situación desfavorable que se prolonga hasta la actualidad.



Figura No. 14. Pajonales en 1959.

Fuente: Fotografías antiguas y personajes del Tolima⁵⁷.

[13294.1073741856.144599565742523/423129584556185/?type=3&theater.](https://www.facebook.com/FotografiasAntiguasYPersonajesDelTolima/photos/a.151891855013294.1073741856.144599565742523/423129584556185/?type=3&theater) Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

57

[https://www.facebook.com/FotografiasAntiguasYPersonajesDelTolima/photos/a.151891855013294.1073741856.144599565742523/423129567889520/?type=3&theater.](https://www.facebook.com/FotografiasAntiguasYPersonajesDelTolima/photos/a.151891855013294.1073741856.144599565742523/423129567889520/?type=3&theater) Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

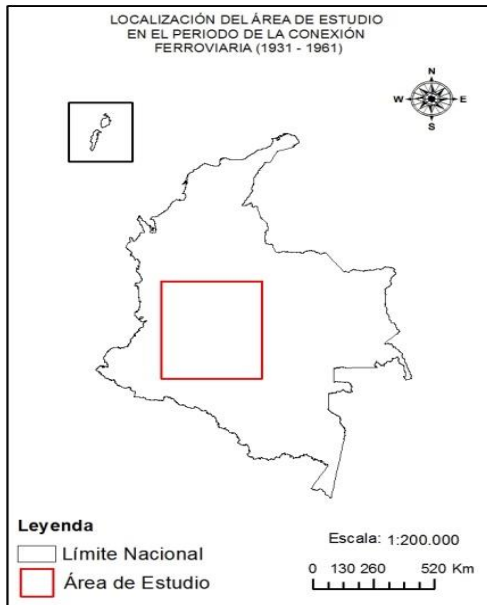
A todo lo anterior hay que sumar un hecho que se produce en este periodo y que en su momento, por el dinamismo que generó el ICT no impactó notoriamente a la ciudad de Ambalema, pero sí se hará sentir con mayor fuerza en el periodo siguiente, contribuyendo al aislamiento característico del periodo más reciente de la historia del municipio. Este hecho fue la construcción del puente de Cambao en el año de 1954⁵⁸, que si bien mejoró la comunicación entre Tolima y Cundinamarca y facilitó el tránsito desde y hacia Bogotá, aportó también, enormemente, a aislar al Emplazamiento de Ambalema, a la ciudad, ya que aunque el puente se localiza entre la inspección de Cambao (perteneciente al municipio de San Juan de Rio seco, Cundinamarca) y el extremo norte del municipio de Ambalema, en el confín nororiental de su zona rural, favorece los intercambios entre Bogotá y otras zonas del país, incluidos los realizados con Emplazamientos de municipios cercanos como Lérida, Armero (hoy en día, Armero Guayabal), Mariquita y Honda, pero, lógicamente, no los del Emplazamiento de Ambalema con la región.

Por todo lo anterior, es necesario decir que aunque la Situación de Ambalema empieza a perder relevancia y el poblado inicia su última etapa de aislamiento (pues es la que se mantiene), los cambios señalados atrás y relacionados con el establecimiento de las condiciones para la agroindustria en el departamento del Tolima configuran la nueva especialización económica del municipio, asociada fundamentalmente a los cultivos comerciales y en menor medida a la ganadería, que ha estado presente en diferentes periodos, como se verá cuando se hable de la función urbana.

Así pues, a partir de 1961 Ambalema se adentra en una etapa caracterizada por el predominio de la agricultura comercial y la prevalencia de una Situación desfavorable, aunque Pajonales se consolida como un complejo agroindustrial de importancia nacional, que supo realizar la transición de la caña a otros cultivos y al fortalecimiento de la ganadería, en gran parte como resultado de las obras de ingeniería (que implicaron no sólo alteraciones paisajísticas, sino verdaderos cambios en las relaciones espaciales) efectuadas para poner en marcha al Ingenio y por la fortaleza de su organización empresarial, con prevalencia de capital vallecaucano, lo que explica entonces por qué el impacto de tan importante complejo agroindustrial, que está a la vanguardia de las organizaciones del sector en Colombia, no haya sido mayor para el poblado. Lo que Leiva llama mala suerte, acá se concibe como los

⁵⁸ (J. Guzmán, comunicación personal, 18 de noviembre de 2016).

cambios en la producción y en la Situación que se prolongan hasta nuestros días y es lo que se abordará a continuación.



Uptc
Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

IGAC
Instituto Geográfico Agustín Codazzi

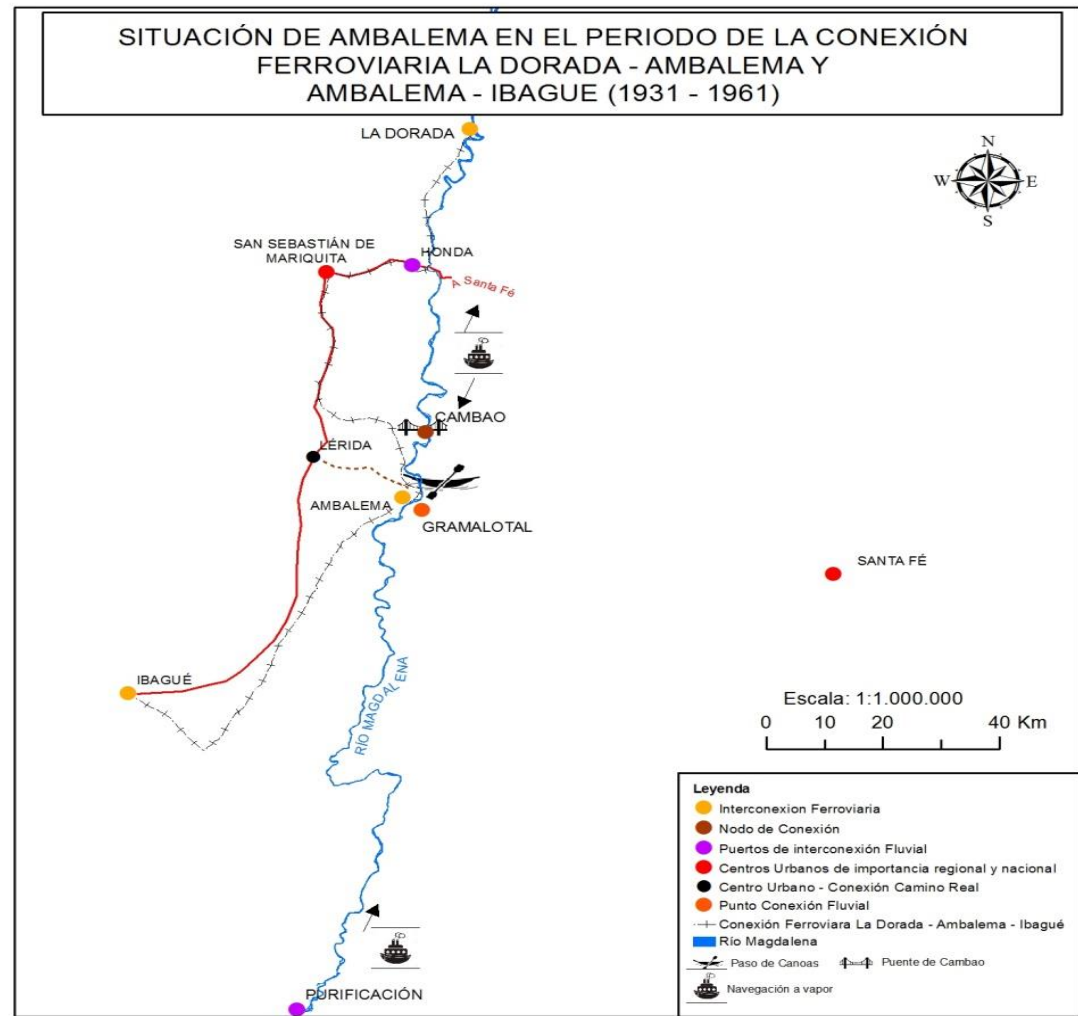
CONVENIO UPTC - IGAC
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA
DE AMBALEMA TOLIMA:
UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 7
SITUACIÓN DE AMBALEMA EN EL PERIODO DE LA CONEXIÓN
FERROVIARIA LA DORADA - AMBALEMA Y
AMBALEMA - IBAGUÉ (1931 - 1961)

Fuente: Elaboración Propia con empleo de
cartografía básica IGAC y cartografía DANE.

Abril de 2017



5.3.6 La Situación de Ambalema durante el predominio de la Agricultura Comercial o la Situación desde 1961 hasta la actualidad

Con el desmonte del Ingenio Central del Tolima, Ambalema empieza el periodo del predominio de la agricultura comercial. En el mismo año en que se produce este hecho, 1961, se termina una de las obras más importantes con respecto a la agricultura en el norte del departamento del Tolima, el distrito de riego del río Recio. Este distrito se localiza entre los municipios de Lériida y Ambalema. En Lériida, los trabajos se realizaron entre 1949 y 1951 y en Ambalema como ya se dijo, concluyeron en 1961 (Asorrecio, 2009). El proyecto del distrito, que fue concebido con el doble propósito de la generación “de energía eléctrica para los municipios de la región”, así como para el suministro “de agua para el riego de áreas localizadas en la margen izquierda del río Magdalena entre sus afluentes Río Recio y Lagunilla” (Asorrecio, 2009), va a ser fundamental para consolidar la vocación agrícola del municipio de Ambalema y, en gran parte, del nororiente tolimense, asociada a diferentes cultivos, en especial, a los de arroz y algodón. Santamaría resume el periodo que inicia a principios de los años sesenta del siglo XX, de la siguiente manera:

Empezaba el tiempo del algodón, del arroz, del sorgo y de otros cultivos de agricultura moderna y mecanizada. Empezaba el tiempo también de las avionetas fumigando los vastos cultivos, y también el tiempo de las combinadas recolectando las cosechas, y también el tiempo de dos a tres mil cosecheros vagabundos que llegan en cada julio para recolectar la blanca cosecha de algodón (1986: 135).

En el periodo de la consolidación de la agricultura comercial, por la convergencia de diferentes factores, la Situación de Ambalema sufre cambios que la afectan negativamente.

En primer lugar, coincidiendo y, en gran parte como resultado de la crisis de la navegación por el río Magdalena, la ciudad se va alejando del mismo, es lo que

algunos describen como darle la espalda al río⁵⁹. La construcción del distrito de riego del río Recio y la dependencia de Pajonales y de otras haciendas, así como de unidades productivas menores: fincas y parcelas, a diferentes fuentes de agua (ríos Vendadillo, Recio, Lagunilla y Magdalena y lagunas, como la Violanta y las demás existentes en el área rural), es decir, no sola ni principalmente al río Magdalena, hacen que se pierdan las ventajas que tiene el Emplazamiento de la ciudad al localizarse a orillas del gran río, es decir, la Situación, sufrirá un retroceso con respecto al periodo anterior, ya que la gran vía que representa el río Magdalena empieza a hacer abandonada, a no utilizarse o subutilizarse.

La subutilización del río Magdalena, es decir, el no aprovechamiento total que trae el hecho de que Ambalema esté localizada en su margen izquierda, como se ha mencionado varias veces, se debe a diferentes razones y se da a escala nacional, siendo más pronunciada la pérdida de navegabilidad en el Alto Magdalena, entre otras, porque aparte de las razones socio-económicas y el abandono estatal, las razones ambientales, la realización de obras hidráulicas (como represas, que afectan su caudal, en un segmento del río donde la tributación de afluentes, al ser ésta la parte inicial del río, es, lógicamente, menor que la del Medio y Bajo Magdalena) y las características fisiográficas del mismo aquí han pesado más⁶⁰. En la actualidad el río, que en otros tiempos fue la arteria vial más importante del país, se emplea como fuente de riego⁶¹ para algunos cultivos, para la pesca y, en términos de navegación, para permitir la comunicación entre Ambalema y Beltrán (Gramalotal), así como para el turismo (el cual requiere mayor organización y desarrollo). Según algunos habitantes, que a lo largo de sus vidas han residido entre Ambalema y Gramalotal, alrededor de 1960 empezaron los recorridos con canoas que incluían motor. Así mismo, señalan que antes estas embarcaciones eran de canaletes. Las primeras

⁵⁹ Por ejemplo, por muchos años el acueducto de Ambalema tuvo como fuente de abastecimiento las aguas del Magdalena, sin embargo, a raíz del agravamiento de la contaminación del mismo, la fuente de abastecimiento fue sustituida por aguas provenientes del río Recio, a partir de un acuerdo entre el distrito de riego del río Recio y el municipio de Ambalema (M. Zorro, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

⁶⁰ Entre otras porque: “Si bien la deforestación ha hecho que el Magdalena se sedimente más, pocos saben que la avalancha del nevado del Ruiz de 1985 también afectó al río. De acuerdo con varios estudios, a la corriente fueron a dar cientos de miles de toneladas de arena y piedras volcánicas que crearon grandes barreras o playones, y destruyeron y modificaron el cauce en otros sitios. Esto, unido a la caída de grandes cantidades de minerales como el azufre, afectó la vida de peces y plantas” (Semana, 2015).

⁶¹ El distrito de riego Buena vista, cuya fuente de agua es el río Magdalena y que cuenta con un área de 28 hectáreas, es el otro distrito de riego que opera en el municipio de Ambalema (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Fondo Nacional de Fomento Hortifrutícola, Asociación Hortifrutícola de Colombia, Sociedad de Agricultores y Ganaderos del Valle del Cauca, 2006:38).

embarcaciones con motor fueron: una de latón que tenía lámina encima y otra con madera e igualmente techo de este material (A. Herrera, F. Chinchilla y A. Chinchilla, comunicación personal, noviembre de 2016).

En la actualidad, los recorridos se hacen a diario en canoas (con techos de tela impermeable y con motor) y en el ferry. Las canoas empiezan a funcionar desde las 5 y 30 de la mañana y culminan labores entre las 6 y las 6 y 30 de la tarde. Entre semana, los recorridos lo realiza una canoa⁶² y los sábados y domingos todas prestan el servicio. Las canoas transportan personas, bicicletas y motos, llevan a los residentes de Ambalema que trabajan en Beltrán o a los habitantes de la localidad cundinamarquesa que pasan a vender sus productos: cerdos, ganado vacuno, arepas de mute, etc., vienen a hacer mercado, otro tipo de compras o a realizar diligencias (retirar dinero en el cajero electrónico, acudir al hospital, a la Registraduría, a la Notaría, etc.). Las canoas que prestan el servicio del paso diario también ofrecen el de eventuales y cortos recorridos turísticos, conforme surge la demanda de visitantes, a la que también se hace frente con una embarcación tipo *voladora*, que hace recorridos con fines exclusivamente recreativos y turísticos.



Figura No. 15. Transporte de personas y mercancías por el río Magdalena, a mediados del siglo XX (aproximadamente).

Fuente: Ambalema Tolima (Ambalema soy yo)⁶³.

⁶² A partir de 2016, los recorridos diarios los realizan tres canoas, la que le corresponde el turno, la que transporta a las y los estudiantes de Ambalema que estudian en Beltrán y la que transporta a los trabajadores de la Concesión del Alto Magdalena.

⁶³ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=306354106393464&set=a.101474016881475.1073741827.100010566301513&type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

Por su parte, el ferry funciona cuando es un vehículo automotor el que requiere pasar, aunque también transporta bicicletas y motos y personas, siempre que esté pasando a uno o varios vehículos automotores. El funcionamiento del ferry está sujeto a la profundidad del río, por lo cual cuando los niveles del mismo son muy bajos no se presta el servicio. El empleo del ferry para los carros supone un ahorro significativo de tiempo, tanto para aquellos que parten desde Ambalema, como para aquellos que salen desde Gramalotal, pues el puente de Cambao se encuentra a 17 kms de distancia de Gramalotal. Las canoas son mucho más rápidas, comunicando un puerto con el otro en menos de 3 minutos y en un recorrido recto, siempre que no haya palizadas, mientras el recorrido en el ferry, es diagonal y puede durar unos 10 minutos, aproximadamente.



Figura No. 16. Navegación fluvial entre el Puerto El Retiro de Ambalema y el puerto de Gramalotal en Beltrán, Cundinamarca.

En segundo lugar, la presencia del ferrocarril que comunica a La Dorada con Ibagué y que además empalma con el ferrocarril del Tolima en el sitio de Buenos Aires, transportando carga y pasajeros, consolida a Ambalema como un lugar de paso, que cumple una importante función de unión, de bisagra, entre diferentes puntos y aunque por estas características no juega un papel muy relevante en la dinamización

económica del municipio, es innegable, que mientras existe (de 1931⁶⁴ a 1975⁶⁵) mantiene integrado al municipio a la región. “El ferrocarril interculturizaba las regiones tolimenses” (Ramos, 2000: 253). No obstante, cuando el ferrocarril deja de funcionar en 1975, el aislamiento de la ciudad de Ambalema se acentúa y se produce, sin lugar a dudas, un regreso a una Situación similar a la de la Conquista y la Colonia, es decir, que el Emplazamiento vuelve a quedar aislado, no integrado a la red vial principal departamental, es a lo que Bejarano y Pulido se refieren cuando expresan que durante el tiempo en el que fue sitio de llegada del “ferrocarril vivió su segunda edad dorada. Pero con la reconexión hasta Ibagué y la construcción de las carreteras, que evitaron su entrada a la ciudad simplemente porque no necesitaban hacerlo, quedó como un punto clavado en el mapa” (1981:239, el subrayado es mío).

La carretera que une a Honda con Bogotá, pasando por Cambao y, sobre todo, la de Ibagué a Honda, que sí pasa por las áreas urbanas de los vecinos municipios de Venadillo, Alvarado, Armero (primero) y Armero-Guayabal (después), son las que evitaron a la ciudad de Ambalema⁶⁶ y representaron un cambio que las favoreció, al tiempo que la ciudad de Ambalema se vio negativa y profundamente afectada. Los papeles, ciertamente se cambiaron⁶⁷. Los tiempos en los que un bus llegaba de Venadillo a Palmarosa para tomar el tren que salía o iba para Ambalema (M.

⁶⁴ Fecha en la que se produce la interconexión entre el ferrocarril de La Dorada-Ambalema y el de Ambalema-Ibagué. La permanencia del ferrocarril en Ambalema es más amplia, pues, como ya se había señalado, el ferrocarril de La Dorada llegó a Ambalema en 1907.

⁶⁵ En 1975 el ferrocarril en Ambalema llegaría a su fin. “La estación entre 1974 y 1975 sufrió trabajos de transformación al interior con el fin de readaptar la estructura a espacios de depósito y actividades comerciales, teniendo en cuenta la poca rentabilidad que esta garantizaba a causa de la reducción siempre más fuerte del tráfico ferroviario el cual finalizó definitivamente en 1975” (Niglio, 2010: 7-8, el subrayado es mío). El primer tren en desaparecer fue el de pasajeros, seguido, muy poco tiempo después, por el de carga (R. Martínez, comunicación personal, noviembre de 2016). Hasta principios de los noventa, funcionaron los denominados *carromotores*, que eran vehículos (tipo mesas) con rieles y destapados, es decir, sin cubierta, que se accionaban manualmente con palancas y que servían para transportar por la ferrovía a las personas al interior del municipio, e incluso a las cuadrillas de trabajadores, que realizaban el mantenimiento de la carrilera (H. Trujillo y J. Avilés, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

⁶⁶ Según una habitante de la ciudad, quien durante mucho tiempo fue una importante lideresa social y política, miembro de una de las familias más representativas de Ambalema, la señorita Colombia 1965, Edna Margarita Rud Lucena, de origen ambalemuno (“hija de una de las Lucena que vivían donde hoy funciona el cuartel de la policía y del cubano René Rud, que trabajó en el Ingenio Central del Tolima”), aunque ella siempre se identificó más con Armero, influyó en el Congreso para que el trazado de esta vía, que originariamente incluía a Ambalema, fuese modificado, dejando, de esta manera, aislado al poblado. Si el trazado hubiese sido el original, reconoce esta habitante, el avance también sería para Ambalema (M. Chinchilla, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

⁶⁷ Venadillo y Lérida, fueron los más beneficiados con la carretera, ya que el trazado ferroviario no pasaba por sus Emplazamientos, por Armero sí.

Sánchez, comunicación personal, 4 de febrero de 2017), y que, expresaban la poca ventajosa Situación de Venadillo, quedaron en el pasado, hoy es Ambalema, la que está marginada de la vía principal y sus habitantes deben, como en otro tiempo lo hicieran los de su vecino, buscar la forma de llegar a la vía principal.

En tercer lugar, es preciso decir, que el regreso (retroceso) a una Situación anterior y desfavorable se expresa, como ya se dijo, en el abandono del río Magdalena, lo que se dio a escala nacional, pero también con la articulación a las vías departamentales y nacionales principales a partir de vías secundarias, es decir, vías que buscan paliar el aislamiento del Emplazamiento, buscando comunicar con Ibagué y con otros centros de importancia regional como lo fue Armero y como lo son ahora los municipios tolimeses cercanos, todos los cuales superan en población a Ambalema⁶⁸.

A través de estas vías los habitantes de la ciudad de Ambalema pueden desplazarse y adquirir los bienes y servicios urbanos que no se ofrecen en la localidad, principalmente, pero las mismas también han posibilitado la permanencia de una tímida e irregular actividad turística (pues podría desarrollarse más, entre otras, si se mejorara la Situación) motivada por la riqueza arquitectónica del centro histórico de la ciudad, que fue declarado Monumento Histórico Nacional por el decreto 776 del 2 de abril de 1980; las ruinas del ferrocarril, incluida la hermosa y recientemente restaurada estación, testigo fiel del paso de este medio de transporte

⁶⁸Los municipios tolimeses de Lérida, Armero Guayabal, Venadillo, Mariquita y Honda (vecinos los tres primeros y muy cercanos los dos últimos al municipio de Ambalema) comparten con Ambalema el hecho de ser municipios urbanos, es decir, con mayoría de población urbana, no obstante, sus poblaciones totales, urbanas y rurales son notablemente superiores a las de Ambalema. Aunque se reconoce que en esta composición demográfica han influido factores de diferente índole como, por ejemplo, las acciones de reubicación poblacional de los sobrevivientes de la tragedia de Armero, en especial en Armero Guayabal y Lérida, así como el estancamiento económico de Ambalema, etc. La situación del municipio, al margen del eje Ibagué-Honda debe necesariamente haber influido en el hecho de que la población de Ambalema sea menor que la de los municipios cercanos ubicados en este eje. Según datos del censo de 2005: Lérida cuenta con una población total de 19.489 habitantes, 15.218 en su área urbana; Armero Guayabal tiene 13.065 habitantes de los cuales 8.864 viven en el área urbana; en Venadillo la población total es de 18.769 habitantes y en el área urbana, 13.324; mientras que Mariquita cuenta con 32.933 habitantes y una población urbana de 23.529; y Honda cuenta con una población total de 27.310 habitantes, contando con 26.417 en su zona urbana (No obstante, Honda comparte con Ambalema el estancamiento que les produjo la pérdida de importancia del río Magdalena. Su población pasó de 30.136 habitantes en 1993 a los 27.310 de 2005; sin embargo, de los municipios mencionados es el segundo en población y el más urbano de estos) frente a los 7.674 habitantes de la población total y los 5.810 de la población urbana de Ambalema (Gobernación del Tolima, s.f.).

por el poblado; el puerto (con el respectivo paseo en ferry o en canoa y el almuerzo con pescado); así como de otros atractivos naturales y arquitectónicos (vestigios de otros tiempos de esplendor, como la Casa de la Moneda⁶⁹ de la vereda El Chorrillo) en la zona rural y, de manera especial, las festividades religiosas de Santa Lucía, que cada 13 de diciembre suponen el traslado de cientos de peregrinos que llegan al santuario nacional a hacer sus peticiones o pagar sus promesas⁷⁰.

Ambalema cuenta con cuatro tramos de vías secundarias, que están a cargo del departamento del Tolima: 1. Del casco urbano al kilómetro 96, con una longitud de 13 kilómetros con 400 metros; 2. Del kilómetro 96 al puente La Libertad, Cambao, con una distancia de 5 kilómetros; 3. Del kilómetro 96 a la vía Armero (Hacienda El Triunfo), con una longitud de 4 kilómetros; 4. Ambalema-Puente sobre el río Venadillo-Palobayo, que tiene una extensión total de 24 kilómetros, pero la jurisdicción de Ambalema llega hasta el puente del río Venadillo, es decir, hasta el kilómetro 12.2. Esta vía cuenta con estudios y diseños para rehabilitarla (Alcaldía de Ambalema, 2016: 32).

A partir de la comprobación empírica y tal como lo expresa el Plan de Desarrollo *Entre todos mejoramos y construimos paz*, para el periodo 2016-2019, hay que decir que “estas vías se encuentran en regular estado” (Alcaldía de Ambalema, 2016: 32).

Las vías 2 y 3, es decir, las que parten del kilómetro 96 permiten la comunicación con: Cambao, para de allí continuar hacia San Juan de Rio seco y Bogotá⁷¹ o a Girardot, pasando por los municipios de Beltrán, Guataquí y Nariño; no obstante, para la comunicación con Beltrán y con Girardot la vía más corta es atravesando el río en ferry o en canoas con motor, desde el puerto de El Retiro hasta el puerto de Gramalotal en Beltrán, de lo cual se hablará más adelante; y hacia el denominado cruce de Armero, para de allí avanzar hacia otra zonas de la región:

⁶⁹ “Se llama así porque un lejano dueño bautizaba a sus hijos sobre bandejas de oro para celebrar las fiestas de San Roque (16 de agosto), patrono del caserío que siempre se invocará contra las enfermedades contagiosas” (Castaño, 1997).

⁷⁰ El 13 de diciembre es el día en que más peregrinos llega, pero en los fines de semana de todo el año suele observarse también la presencia de los mismos.

⁷¹ Flota Santa Fé Ltda. es la empresa que cubre, principalmente, el transporte entre Bogotá y Ambalema, Rápido Tolima s.a., también cubre esta ruta pero de manera eventual.

Armero-Guayabal, Mariquita, Honda, Lérica, Líbano e Ibagué y del país, respectivamente.

La vía 2, la que conduce a Cambao, tiene un total de 18.4 kilómetros si se suman la distancia desde la ciudad de Ambalema hasta el kilómetro 96 y la existente de este punto hasta el puente de Cambao, por su parte, la vía 3, la que comunica con Armero tiene una distancia total de 17.4 kilómetros, 13.4 hasta el kilómetro 96 y 4 de ahí hasta Armero.

Con las cifras anteriores, se muestra el aislamiento, en términos de distancia física del Emplazamiento de Ambalema con respecto a la vía principal Ibagué-Honda, pero también de la vía Cambao-Bogotá, lo que se agrava por el hecho de que las vías no se mantienen en las mejores condiciones.

Antes de la tragedia de Armero, la vía que de Ambalema comunica con la desaparecida ciudad era muy transitada⁷², tanto que la empresa de Transporte *Rápido Tolima*, tenía una línea que cubría el trayecto Ibagué-Ambalema-Armero y viceversa, línea que era muy concurrida y en la cual se presentaba sobrecupo (El Cronista, 1971d), esto por la importancia regional de la denominada ciudad blanca⁷³, que se constituía en un centro económico y cultural, que posibilitaba el intercambio propio de la actividad agrícola entre los dos municipios y otros de la zona, especialmente en lo relacionado con el arroz y el algodón. En la actualidad, líneas de taxis parten desde Ambalema hacia Lérica por esta ruta. Ante la desaparición de Armero, Ramos (2000:312) señala que el arroz tuvo que llevarse para su trilla a otras ciudades: Ibagué y Venadillo, lo mismo aconteció con el algodón, que para su desmote se trasladaba a El Espinal. Igualmente, menciona el autor citado:

Estaba entre manos el proyecto de abrir el molino de arroz en Ambalema, pero pudo más el sentido social que el empresarial y por ello se decidió que se localizara en Lérica. Primó la voluntad de gestar una empresa productiva para una región en ese

⁷² Según lo consultado, al parecer, esta vía se remonta a 1873 cuando la municipalidad de Ambalema le reconoce al alemán Nicolás Krohne la construcción un puente sobre el río Lagunilla (Clavijo, 1993:100-101), el cual, sin duda alguna, es fundamental para ella continuidad de la misma.

⁷³ “Armero, o la ‘Ciudad Blanca’ como era conocida por las grandes extensiones de algodón que se producía en su zona rural era un emporio económico al norte del departamento de Tolima, pues fueron muchos los forasteros que llegaban a éste municipio para hacer negocios basados no sólo en la agricultura sino también en diversión para sus habitantes” (Orjuela, 2015).

momento desvalida y necesitada de inversiones que aliviaran el desempleo que allí cundía y ayudaran a la recuperación económica de la zona. Con el mismo espíritu, demostrado, por lo demás, mediante múltiples ejecutorias, se determinó el establecimiento de la desmotadora de algodón (Ramos, 2000: 312-313).

De esta manera, surge en 1986 el Molino Pajonales y en 1988 Desmotolima⁷⁴ (El Tiempo, 2000b), que funciona en Ambalema, hechos que contribuirán al mantenimiento de la vocación agrícola y agroindustrial de los dos municipios.

Por su parte, la vía 4, la que conduce hacia Palobayo, sitio a partir, del cual empalma con la vía principal Ibagué-Honda y que corre paralela al trazado del ferrocarril Ambalema-Ibagué, tiene una extensión total de 24 kms. Acorta en 15 kilómetros la distancia y fue realizada por la Secretaría de Obras Públicas y Caminos Vecinales y se inauguró en 1971 con motivo del cumpleaños 315 de la ciudad⁷⁵ (El Cronista, 1971g), pero fue sólo hasta la década de los noventa cuando se pavimentó:

Entre 1992 y 1995 Luis Fernando Murgueitio, Leopoldo Guevara Sepúlveda y Rodrigo Conde Aparicio, lideraron el movimiento cívico para la pavimentación de la carretera Ambalema-Palobayo. Para poder adelantar la obra hubo de nacionalizarse el tramo Pajonales-Palobayo que era departamental, mientras el tramo Pajonales-Ambalema era nacional. La obra contó con un presupuesto de \$3.400 millones siendo el mayor aportante el Ministerio de Obras Públicas con el 60% y el 40% restante se acopió por valorización (Ramos, 2000: 316).

⁷⁴ Según Ramos, 2000: 313, "...al amparo de la ley 44 de 1988, se promovieron dos sociedad Molino Pajonales S.A y Desmotolima S.A., Desmotadora del Norte del Tolima...".

⁷⁵ Partiendo de que la fundación oficial data de marzo de 1656, cuando se establecen los límites, según lo expresa el periódico citado; sin embargo, en este trabajo se acepta como fecha de fundación, tal como lo hacen Bejarano y Pulido y otros autores, basados en la consulta del Archivo General de la Nación, el 15 de agosto de 1627, cuando "después de cumplida la comisión de Rodrigo Zapata, el doctor Lesmes de Espinosa Sarabia ordenó la fundación de un poblado en el sitio de Ambalema de Tomás Bocanegra" (Bejarano y Pulido, 1981). Así pues, una cosa es la fundación y otra la determinación de los límites, no obstante, la confusión mencionada ha llevado a equívocos con respecto a la edad del municipio, equívocos que, como lo demuestran Bejarano y Pulido, también se han producido con el nombre, pues se ha creído que la denominación San Juan de Lagunilla fue un nombre del municipio, cuando lo era de la residencia campestre del encomendero Tomás de Bocanegra (Bejarano y Pulido, 1981: 55).

La vía es muy importante, ya que permite la comunicación con Venadillo, Alvarado e Ibagué. No obstante, es muy estrecha, presenta baches y al no tener un trazado siempre recto sino, en gran parte, curvo el tiempo del recorrido, a una velocidad prudente, es de 30 minutos. La vía es, sin duda alguna, la más transitada, no sólo por el tráfico desde y hacia Pajonales, sino por los vehículos particulares que se dirigen a Ibagué y, sobretodo, por las 8 líneas de *Rápido Tolima* que desde Ambalema parten a Ibagué y viceversa, todos los días de la semana, lo que es muy significativo acerca de la influencia que ejerce Ibagué sobre Ambalema.

Otra vía de importancia, aunque no aparece referenciada en el Plan de Desarrollo⁷⁶ actual ni como vía secundaria ni como vía terciaria, es la que, desde Ambalema conduce a la vereda El Chorrillo y de allí conduce a Lérída⁷⁷. Esta vía tiene su origen en el Camino Real (Guzmán, 1994: 157) alterno que de Bogotá conducía a las minas de Mariquita pasando por el paso de canoas de Ambalema (Bejarano y Pulido, 1981: 74). La vía no se encuentra en su totalidad asfaltada y cuenta con muchos baches, sin embargo, es transitada por vehículos particulares, ya que disminuye notoriamente la distancia con la cabecera municipal de Lérída. Es de destacar que la vía se encuentra en un muy mal estado, en especial, en la jurisdicción correspondiente a Ambalema. Debería entonces mejorarse el estado de la misma para favorecer mejores intercambios entre los dos municipios.

Con respecto a las vías terciarias, el Plan de Desarrollo señala que existen 8 vías que comunican con las veredas y centros poblados, teniendo siete de ellas una terminación afirmada y una (Cruce Vía Armero-Vereda Chorrillo) terminación de base granular. Cuatro de estas vías presentan un estado regular y las cuatro restantes un estado malo (Alcaldía de Ambalema, 2016: 33), en lo que también se debe avanzar para mejorar la comunicación del Emplazamiento con la periferia rural, lo que contribuirá al mejoramiento económico del municipio.

⁷⁶ Aunque sí en el EOT vigente.

⁷⁷ En el Plan de Desarrollo aparece parte del trayecto de esta vía: Cruce vía Armero -Vereda chorrillo, con una extensión de 8 kilómetros, con base granular y un estado malo (Alcaldía de Ambalema, 2016:33).

Finalmente, el cuarto factor que afecta y que, sobretodo, afectará en un futuro cercano la Situación de Ambalema, es el corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar:

Con el proyecto Girardot - Honda - Puerto Salgar se desarrollará una vía primaria de altas especificaciones para garantizar la conexión sur - norte de la Troncal Central, mediante una vía paralela al margen derecho del río Magdalena, que unirá los departamentos del centro-sur del país, empezando en el municipio de Flandes, con el norte del país, finalizando en el Municipio de Puerto Salgar, conectando así con la concesión de Ruta del Sol Sector 2.

El proyecto prevé la construcción de dos grandes puentes sobre el río Magdalena, uno entre Girardot y Flandes y otro entre La Dorada y Puerto Salgar. Además contempla la construcción de 190 kilómetros de longitud total de vías, de los cuales 22 kilómetros corresponden a construcción de vías nuevas (incluyendo 5 kilómetros en doble calzada); 135 kilómetros de obras de ampliación de vías existentes y 33 kilómetros de pavimentación de vías actuales (El Tiempo, 2014).

La vía, de indudable importancia regional y nacional, pasará justo al frente de Ambalema, sin tener ningún contacto con ella, lo cual contribuiría a perpetuar el aislamiento de la ciudad. Permitirá más y mejores desplazamientos entre los municipios por donde pase y, sobretodo, beneficiará a la ciudad de Girardot, que ejerce gran influencia sobre los mismos, esta vía, también podría desestimular los importantes intercambios económicos que se realizan entre Ambalema y Beltrán, ya que este último municipio, al contar con una vía ampliada y mejorada, y, por ende, con mayor y constante tráfico, podría fortalecer los vínculos con Girardot u otro municipio cercano, en detrimento de los que históricamente ha tenido con Ambalema.

En tiempos de construcción, la vía le ha significado a Ambalema beneficios económicos, representados en la contratación de mano de obra de habitantes del municipio y también en la demanda de servicios urbanos (alojamiento, alimentación, diversión, servicios bancarios, principalmente) que ha ofrecido al personal foráneo que ha venido a trabajar en la obra, ante la escasa oferta que de éstos tiene el municipio de Beltrán. No obstante, una vez culminada la misma, los efectos de la

*mini bonanza*⁷⁸ se esfumarán, tal y como en su momento ocurriera con el tabaco o con la caña de azúcar. La construcción de un puente entre Ambalema y Gramalotal o entre Ambalema y Beltrán (cabecera municipal)⁷⁹ debería estar entre las gestiones de la administración municipal, pues de esta manera se integraría la ciudad a la vía con las ventajas que esto le traería y también como una opción para disminuir los tiempos de traslado desde y hacia el corredor, así mismo, es urgente el trabajo conjunto con CORMAGDALENA para realizar obras de dragado que permitan el uso permanente del ferry, así como ampliar el horario del mismo y de las canoas, los cuales deben emplearse para ofrecer recorridos que hagan parte de paquetes turísticos más amplios. Se entiende que por la relativa cercanía del puente de Cambao, existe un impedimento para la realización de un puente que comunique a la ciudad de Ambalema con el corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar, sin embargo, este aspecto debería reconsiderarse y tomar las acciones correspondientes, ya que este tipo de medidas, al propender por el mejoramiento de la Situación de la ciudad, contribuirían, lógicamente, al mejoramiento económico de la ciudad. No hay entonces que esperar a que las condiciones económicas se tornen favorables (lo que, entre otras, no se ve factible) para emprender la realización de obras de infraestructura vial que mejoren la Situación, ésta debe empezar a mejorarse lo más pronto posible en aras de que la ciudad se integre de mejor manera al dinamismo vial y económico del país.

En general, la Situación de Ambalema, a partir de 1961, es una Situación caracterizada por el aislamiento de la ciudad y la pérdida de competitividad del municipio con respecto a sus vecinos tolimenses, que tienen a sus Emplazamientos mejor localizados. Desde la segunda mitad del siglo XX hasta la actualidad Ambalema ha fortalecido su vocación agrícola, pecuaria y agroindustrial, sectores que han generado el grueso de los empleos e ingresos que le han permitido mantenerse como municipio. La gran influencia que en su momento ejerció Armero y que hoy ejerce Ibagué, expresan, en gran medida, la dependencia de Ambalema a otros centros urbanos con una oferta de servicios superior y, por ende el

⁷⁸ Que se percibe en el renovado dinamismo de la ciudad, debido al aumento del empleo, a los nuevos habitantes y, en general, a la reactivación económica evidenciada, por ejemplo, en la aparición de varios y diferentes negocios (heladerías, restaurantes, etc.)

⁷⁹ Se considera que la opción del puente entre Ambalema (Beltrancito) y la cabecera municipal de Beltrán sería la más indicada, por un lado, contribuiría a darle dinamismo al antiguo Emplazamiento de Ambalema (pudiendo incluso generar procesos de ampliación urbana), al igual que a la cabecera del municipio cundinamarqués y, por otro, no afectaría tan directamente los intereses de los *canoeros* y del ferry, los cuales no obstante, deberían re direccionar su oferta de servicios, enfocándola hacia el turismo, aprovechando, de esta manera el importante y constante tráfico vial que se avecina.

estancamiento que se ha perpetuado en la localidad. Por otra parte, las obras de reubicación y reconstrucción tras la tragedia de Armero, se centraron en Armero Guayabal y Lérída, en Ambalema su impacto fue menor. El río ya no tiene la importancia de otros tiempos y eso ha afectado profundamente a Ambalema. El ferrocarril deja de funcionar a mediados de los setenta y a principios de los noventa desaparece por completo, ya que su uso como medio de transporte interno, a través de las “mesas”, también finaliza. Además, la construcción de una vía nacional justo al frente, sin necesidad de entrar en contacto con la ciudad amenaza con aumentar aún más su aislamiento.

Por todo lo anterior, la Situación en el periodo más reciente de la historia del municipio ha sido desfavorable y a corto plazo no se vislumbran posibilidades de cambio, al contrario, se tiende a la profundización de las condiciones adversas. La recuperación de la navegabilidad por el río Magdalena y una relación más directa, cercana, con el mismo, aprovechando todo su potencial, por ejemplo, ecoturístico; el resurgimiento del tren (proyecto que de cuando en cuando se escucha y que revive las ilusiones de sus habitantes), el mejoramiento y ampliación de las vías secundarias que comunican con las principales de la región y la articulación al corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar son algunas de las acciones que podrían emprenderse para mejorar la Situación de la localidad. Además, se debería mejorar la señalización vial con el objetivo de promocionar la entrada a Ambalema, tanto en la vía que de Ibagué conduce a Honda como en el corredor Girardot-Honda-Puerto Salgar, tal como lo propone un concejal municipal (M. Zorro, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).



Figura No. 17. Vestigios del paso del ferrocarril por Ambalema.



Uptc
Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

IGAC
Instituto Geográfico Agustín Codazzi

CONVENIO UPTC - IGAC
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA
DE AMBALEMA TOLIMA:
UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 8
SITUACIÓN DE AMBALEMA DURANTE EL PERIODO DEL
PREDOMINIO DE LA AGRICULTURA COMERCIAL
DE 1961 A LA ACTUALIDAD

Fuente: Elaboración Propia con empleo de
cartografía básica IGAC y cartografía DANE.

Abril de 2017

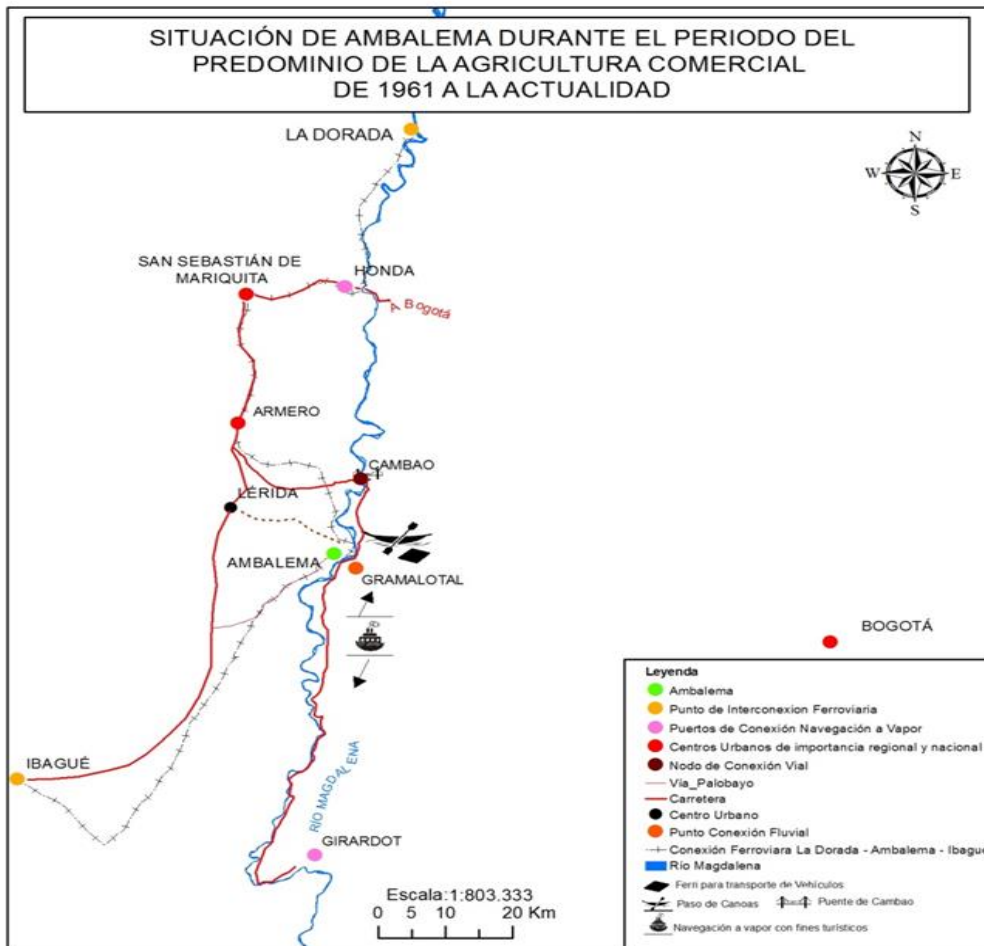


Tabla No. 1. Síntesis de la Evolución de la Situación de Ambalema.

<p>Conquista y Colonia (Finales del siglo XVI, siglo XVII y gran parte del siglo XVIII)</p>	<p>Producción tabacalera y Navegación a vapor por el Magdalena 1760-1933</p>	<p>Ferrocarril La Dorada-Ambalema 1907-1931</p>	<p>Ferrocarril Ambalema-Ibagué--conexión Doradafer-Ambafer— (incluye el periodo del Ingenio Central del Tolima 1940-1961) 1931-1961</p>	<p>Predominio de la agricultura comercial, 1961-actualidad</p>
<p>-Paso de canoas, -Camino Real alterno de Santafé a la zona minera de Mariquita (por Tocaima).</p> <p>Situación Desfavorable.</p>	<p>-Paso de canoas, -Camino Real, -Navegación tradicional (con bogas) -Auge de la navegación a vapor Ambalema-Honda, Honda-Ambalema, Ambalema-Purificación, Purificación-Ambalema.</p> <p>Situación Favorable.</p>	<p>-Paso de canoas, -Navegación a vapor. Ambalema-Honda, Honda-Ambalema, Ambalema-Purificación, Purificación-Ambalema. -Terminal del Ferrocarril La Dorada-Ambalema.</p> <p>Situación Favorable.</p>	<p>-Paso de canoas, -Navegación a vapor Ambalema-Honda, Honda-Ambalema, Ambalema-Purificación, Purificación-Ambalema. -Conexión Ferrocarril La Dorada-Ambalema-Ibagué-Ambalema.</p> <p>Situación Favorable.</p>	<p>-Paso de canoas -Ferrocarril (hasta su desaparición definitiva en 1975) -Desaparición de la navegación a vapor, retornos esporádicos con fines turísticos, en especial hacia y desde Honda y, sobre todo, Girardot, en la década de los 70. -Paso en Ferry. -Vías secundarias a: Palobayo, Armero y Lérica.</p> <p>Situación Desfavorable.</p>

Fuente: Elaboración propia.

6 FUNCIÓN URBANA

Según Beaujeu-Garnier y Chabot, las funciones de la ciudad son “las actividades que justifican su existencia y desarrollo, que aportan los recursos a su vida”. Se suele hablar de función regional pues muchos de los recursos provienen de la región circundante. “En efecto, apenas se concibe ninguna ciudad sin cierta extensión de tierras que faciliten su desarrollo y que a cambio ella abastece y vigoriza”. La influencia de la ciudad se da a través de los productos que compra o vende, “de la administración que ejerce”, a través de “algunas actividades dirigidas al exterior”, las que se constituyen, en efecto, en sus funciones (1970: 120).

Por su parte, Horacio Capel considera que las ciudades pequeñas pueden subdividirse teniendo en cuenta diferentes aspectos: la estructura económica y las funciones económicas; la evolución demográfica y las características morfológicas. Desde la estructura y funciones económicas, existen ciudades “con funciones económicas diversas. Algunas pueden estar altamente especializadas, como centros industriales, comerciales, mineros, de transportes o de servicios, pero otras poseen funciones múltiples en relación con su papel en el espacio circundante” (2009:13).

Con base en los aportes de las definiciones anteriores, es decir, en el reconocimiento de que las Funciones Urbanas –económicas– de las ciudades no sólo varían sino que se constituyen en él o los rasgos que las caracterizan e identifican, al asociarlas con la realización de cierto tipo de actividades, en especial dirigidas hacia el exterior de la mismas y que son manifestación de la interdependencia entre estas y sus espacios circundantes y teniendo en cuenta también que éstas evolucionan conforme se presentan cambios que las afectan, se procede a continuación a señalar y a analizar las Funciones Urbanas que ha desempeñado la ciudad de Ambalema a lo largo de su historia. Por motivos de organización del escrito, las Funciones se muestran por separado, pero no siempre se han dado de esta manera, en varios momentos se han presentado simultáneamente.

6.1 Función Urbana de Encomienda

Desde antes de su fundación como pueblo de indios, Ambalema fue escenario del desarrollo de varias encomiendas, de hecho, la fundación de los pueblos de indios buscaba “la reunión de la población nativa de varias encomiendas” (Guzmán, 1996: 63) y eso fue lo que aconteció con Ambalema.

Según Tirado (1985:25) como resultado del no desarrollo del capitalismo, con el consecuente mantenimiento de tendencias feudales, en España, instituciones como la Encomienda tuvieron en América un campo fecundo para su desarrollo, pues el sometimiento implicaba la imposición del trabajo y la tributación, “lo que les permitió conservar sus hábitos de desprecio a las labores materiales y el ocio propio de quienes no trabajan porque otros lo hacen por ellos”. La Encomienda consistió en:

[U]n núcleo de indígenas, por lo general un clan o una tribu, que era obligado como grupo primero y más tarde per cápita a pagar temporalmente a un español meritorio un tributo que fijaban los oficiales de la Corona, como cesión de la carga fiscal debida al rey y con obligación para el beneficiario, entre otros deberes, de ocuparse de la catequización y adoctrinamiento de los indios quienes seguían dentro de la administración y jurisdicción de la Corona (Hernández, 1949:179, citado por Tirado, 1985: 25).

Por su parte, Arteta (1975, citado por Leiva, 2005: 22) señala:

Es evidente el sentido feudal de la encomienda. Esta es una institución en la cual el encomendero disfruta realmente del ejercicio del poder político, dentro del territorio de la respectiva Encomienda. En tal virtud el encomendero percibe los tributos de los indios a él sujetos, y entrega o entera, como decíase en el lenguaje de la época, en las arcas reales del virreynato, una determinada cantidad. Es pues, la Encomienda una unión del poder político y la propiedad territorial y por ende, puede afirmarse sin temor a errar, que es una institución feudal.

Producto de las transformaciones políticas y económicas, a lo largo de su historia, la jurisdicción de Ambalema varió frecuentemente. Estuvo sujeta a la autoridad central de las ciudades de Tocaima, Ibagué y Mariquita, sin poderse establecer con precisión el límite temporal de estas jurisdicciones. Igualmente, parece, ocurrió con Honda, aunque con relaciones político-administrativas menos fuertes que con las ciudades anteriormente mencionadas. De la misma manera, la jurisdicción de Ambalema con respecto a las localidades cercanas también cambió a lo largo del tiempo. Rioseco, Colombayma⁸⁰, Venadillo y Guataquí, fueron, desde su fundación, considerados como sus “*agregados*”. “Posteriormente, se segregaron unos y se agregaron otros, como ocurrió con Venadillo y Piedras, respectivamente”. A modo de ejemplo, en 1797, Pajonales se segregó de Venadillo y se agregó a Ambalema (Bejarano y Pulido, 1981: 57).

Teniendo en cuenta estos cambios tanto en la pertenencia de Ambalema a las denominadas ciudades fundadoras o a la villa de Honda, así como los relacionados con los agregados y las segregaciones de Ambalema, veamos ahora, de manera sintética, las Encomiendas que allí se desarrollaron:

En 1627, año de la fundación, “los indios de Ambalema estaban ya repartidos en Encomiendas sencillas⁸¹ adjudicadas a Tomás de Bocanegra, Jacinto de Prado y la Corona Real, sin contar con Ambalema de Beltrán encomendada a Félix Beltrán de Caicedo, todavía existente en 1670. En 1685 se menciona la de Luis Cerdeño y Monzón y en 1690 la de Alonso Beltrán de Caicedo. Luego se consolidaron e integraron las encomiendas más representativas frente a la fundación de Ambalema a mediados del siglo XVII, cuando aún gobernaba en España la casa de Austria, que puso su sello característico a esta clase de instituciones, a saber: Ambalema de Tomás de Bocanegra, Ambalema de Beltrán, Ambalema de la Corona Real y Ambalema de Prado (Leiva, 2005: 22).

⁸⁰ Colombayma y Paquiló fueron dos resguardos indígenas de Ambalema, que fueron disueltos conforme se producía el crecimiento de las haciendas tabacaleras en el siglo XIX. La apropiación de estas tierras la hizo inicialmente Montoya Sáenz y cia. para luego terminar en manos de Fruhling and Goschen, por haber incumplido la primera firma un contrato con la segunda (Castro, 1999:35, *La Extinción de los Resguardos Indígenas de Colombayma y Paquiló en Ambalema en el siglo XIX*, Consejo Regional Indígena del Tolima, CRIT, Notaría de Ambalema).

⁸¹ “La encomienda sencilla consistía en la asignación de un pueblo entero, de una capitania o de un cacicazgo a un encomendero, siempre y cuando en la encomienda no entraran indios de otros pueblos. La múltiple, por el contrario, consistía en la asignación de capitánías o cacicazgos de pueblos distintos a un encomendero” (Bejarano y Pulido, 1981:42, con base en Ruiz Rivera).

Como se observa, en el territorio correspondiente a Ambalema durante el siglo XVII, se establecieron diferentes encomiendas. Las mismas, se constituyen en la actividad que caracteriza la Función Urbana de Ambalema en ese periodo. En efecto, al localizarse al interior del área de influencia de las ciudades de Tocaima, Ibagué y Mariquita, Ambalema quedó subordinada a las mismas. Esta subordinación se expresó tanto en su posición secundaria como, ante todo, en el establecimiento de encomiendas, por medio de las cuales los encomenderos de estas ciudades obtenían los tributos de los indígenas.

La Función Urbana de Ambalema en este periodo consistió entonces en la organización del trabajo indígena con miras a la obtención de tributos para los encomenderos. Esta organización buscaba la rentabilidad y ello es lo que justifica la fundación, ya que ésta respondió al agrupamiento de encomiendas en un pueblo de indios. Se habla de Función Urbana en tanto que se produce una especialización económica. Las actividades realizadas están dirigidas hacia el exterior, sin embargo, más que la obtención de ingresos de las áreas circundantes, se trata del aprovechamiento, explotación, de los recursos y del trabajo indígena con miras a la tributación que va dirigida al encomendero que vivía en una ciudad, así como hacia las arcas del virreinato.

En 1627, el oidor Lesmes de Espinosa Saravia realizó una visita de la cual surgieron varios pueblos de indios, entre ellos Ambalema. A partir del análisis del expediente de esa visita Hernán Clavijo señala que:

Los encomenderos de Tocaima y Mariquita, según dicha visita, solían ocupar a sus indios en el cultivo de dos rozas anuales de maíz en sus propias tierras dándoles para ello herramientas pero sin pagarles salario. Dicho maíz era llevado al mercado de Mariquita o de Honda y vendido en la despensa a los obligados del abasto de las minas de las Lajas. Además de la labranza, un sector era utilizado como bogas en las canoas y en “pesquerías de pescado” el cual era llevado en abundante cantidad a las casas de los encomenderos. Por todo ello no recibían los indios pagas de su trabajo en dinero. Tal vez en compensación los indios criaban y cazaban cerdos que vendían en Honda a precios que oscilaban entre tres y ocho patacones (Clavijo, 1993: 88).

Con la cita anterior, no sólo se confirma el carácter feudal de la Encomienda sino que también se evidencia cómo la misma fomentaba una relación con el exterior del sitio en donde esta institución se establecía. Esta relación se da con la venta de maíz o con el pescado que se lleva en abundancia a los encomenderos, con la provisión (venta) de alimentos para las minas, pero también con el trabajo como boga y con la venta de los cerdos, con la cual los indígenas buscaban compensar la ausencia de salario en dinero.

De todas maneras, este régimen duró poco y debido a la escasa población indígena no representó para los encomenderos del Alto Magdalena los beneficios que supuso para los encomenderos de otras partes del país, como concluye Clavijo: “La baja densidad demográfica, la poca cohesión de la organización social de las poblaciones indígenas y las continuas rebeliones⁸² contra la dominación colonial hicieron efímero y parcial el régimen de la encomienda en todo el valle del Alto Magdalena” (1993: 94).

Con el fin de la Encomienda y el inicio del cultivo del tabaco inicia para Ambalema una nueva etapa en donde aparece una nueva⁸³ Función Urbana.

6.2 Función Urbana Agrícola

Aunque a lo largo de su historia, la agricultura ha sido la actividad económica más representativa de Ambalema, su desarrollo se ha dado en la zona rural del municipio. Sin embargo, en este trabajo se concibe como Función Urbana no sólo porque representa, ciertamente, una especialización económica, sino porque de ella han provenido la mayoría de ingresos así como de empleos que han permitido la permanencia del poblado. Por otra parte, el desarrollo de la misma necesariamente implica relaciones entre la ciudad de Ambalema y su área rural, lo que ha significado el fortalecimiento de cierto desarrollo urbano, asociado no sólo con la presencia de una base económica, sino con nexos entre lo rural y lo urbano, expresados, por ejemplo, en el caso del tabaco, con el cultivo en el área rural y la transformación del

⁸² En especial, la resistencia Pijao.

⁸³ Si bien en la Encomienda la agricultura era importante, con el cultivo del tabaco la agricultura se consolida como actividad económica propia en Ambalema.

mismo en el área urbana, en la factoría y en las fábricas, o en el caso del arroz, con el cultivo en el área rural y la trilla en un molino urbano o el suministro de insumos para dicho cultivo en un almacén también del área urbana. En fin, se considera como Función Urbana pues expresa la relación tanto del área urbana como del área rural de Ambalema con el exterior de las mismas, en diferentes momentos de su historia, ya que está dirigida hacia los mercados regionales, nacionales e internacionales.

Aunque en Ambalema a lo largo del tiempo, se han establecido diferentes cultivos, a continuación se hará referencia a los más representativos y que han marcado más profundamente el desarrollo económico del municipio en diferentes periodos de su historia: el tabaco (especialmente), la caña de azúcar, el arroz y el algodón, sin desconocer que también se hayan cultivado o se cultiven: añil, sorgo, ajonjolí, maíz, plátano, frutales, pastos, entre otros.

6.2.1 El Tabaco

A partir de la síntesis de lo expresado en *Notas sobre la historia de Ambalema* (Bejarano y Pulido, 1981), principalmente, se muestra a continuación la evolución de este cultivo en Ambalema, para luego analizar cómo se expresó la Función Urbana agrícola en los cinco periodos en que se divide dicha evolución:

6.2.1.1 Primer periodo. Desde 1744 hasta 1778:

“Desde 1744 el gobierno “arrendaba” el privilegio de comercio y compra-venta del tabaco a particulares, sistema que se mantendrá vigente hasta 1778, fecha del establecimiento del monopolio”. En las más de tres décadas que dura este periodo, “Ambalema será el sitio de acopio del tabaco producido en la región y Honda será el sitio de expendio” (Bejarano y Pulido, 1981:102⁸⁴).

En este periodo inicial del establecimiento de la economía tabacalera existen pocos sembrados, empiezan a llegar personas de otros sitios del virreinato motivados

⁸⁴ Con base en Margarita González, 1975. El estanco colonial del Tabaco. Revista Cuadernos Colombianos # 8, Bogotá.

por la adecuación de nuevas tierras para el cultivo⁸⁵. Los cosecheros tienen muchas dificultades para transportar el tabaco hasta Honda, quedando a merced de los comerciantes, quienes virtualmente tenían el monopolio del transporte y comercialización⁸⁶. Algunos pequeños propietarios se dedicaron al cultivo del tabaco, mientras que peones libres o arrendatarios trabajaban en las haciendas:

Así, si bien se formó una pequeña franja de pequeños propietarios que se dedicaron al cultivo tabacalero, estimulado además por las concesiones de tierras baldías por parte de la corona para quienes se dedicasen al cultivo, la apropiación de tierras en grandes extensiones y las haciendas allí asentadas, debieron dar lugar, no a la creación de una población de pequeños propietarios, sino de peones libres o arrendatarios que debieron ocuparse en las actividades de las haciendas ganaderas o cañeras de la región (Bejarano y Pulido, 1981: 105).

El desplazamiento hacia las haciendas ganaderas tanto al interior como por fuera de los distritos tabacaleros, se pudo haber dado por la no disponibilidad de tierras para quienes habían llegado desde mediados del siglo XVIII (atraídos por las expectativas de la producción de tabaco) o por restricciones que se habían impuesto a las siembras aún antes del monopolio. Este desplazamiento se acentuará aún más cuando se establezca el monopolio (Bejarano y Pulido, 1981: 107).

6.2.1.2 Segundo periodo. Desde 1778 hasta los primeros años de la República o periodo del monopolio español:

Este periodo se caracterizó por la implantación de medidas Borbónicas, que tenían como fin sacar al erario español de la crisis en la cual estaba sumido, debido, entre otras, a la situación de España con respecto al resto de Europa –guerras de expansión-, la creciente autonomía de los blancos y mestizos en actividades

⁸⁵ Pues en el país ya existían otras zonas donde el cultivo se había iniciado antes que en Ambalema, como Santander, por ejemplo.

⁸⁶ “El control del sistema de transportes, y la imposibilidad de los agricultores para los traslados del tabaco al centro de acopio establecido en Honda, las urgencias de efectivo de los cosecheros y por supuesto el privilegio comercial del asentista, obligaban a aceptar los términos impuestos por los comerciantes” (Bejarano y Pulido, 1981: 116).

La factoría, que en el periodo anterior se encontraba en Honda, en este pasó a Ambalema. Este periodo tiene como destino de la producción del tabaco, el mercado nacional. Se caracteriza también por el mejoramiento de las condiciones de los cosecheros tanto en términos de precios como de ahorro en el transporte (debido a la nueva localización de la factoría) y, en general, de mejores condiciones, no obstante, no todos los cosecheros que existían antes de 1778 fueron matriculados (aunque luego se dedicaron a actividades como la ganadería y así solventaron dicha exclusión). Además, aparte del limitado acceso a la tierra (aunque coexistían pequeños, medianos y grandes propietarios), los controles de calidad y las rondas anti contrabando, en aquel distrito se obligaba a pagar a los cosecheros, aparte de los tres impuestos generales en la Nueva Granada (Diezmo, Alcabala y Santa Cruzada), un tributo muy elevado por el cultivo del tabaco, el cual se efectuaba el mismo día del pago de la cosecha.

Como se ve, las reglamentaciones, el control y suspensión de cosechas y la reorganización territorial, entre otras, respondían a políticas económicas emprendidas por la corona, buscando: frenar su crisis fiscal; mejorar la calidad, en aras de una mayor expansión comercial (con respecto a las investigaciones realizadas por el gobierno español en Cuba) y contrarrestar la amenaza contrabandista local e inglesa, principalmente.

6.2.1.3 Tercer Periodo. Desde los primeros años de la República hasta principios de la década de los cuarenta del S. XIX o Periodo del Monopolio Republicano:

Este periodo se caracteriza por la continuación de la producción bajo el sistema del Estanco o Monopolio, pese al derrocamiento del régimen colonial y los múltiples reclamos de acabar con los vestigios coloniales, debido, principalmente, a que el tabaco era fundamental en la organización fiscal⁸⁸.

⁸⁸ “Pero además, los ingresos del monopolio reflejaban sólo parte de su importancia en la organización fiscal de la República. La falta de fondos obligó siempre al gobierno al remate de vales de deuda pública, pagaderos en tabaco, al préstamo en metálico pagadero en tabaco y a la contratación y pago de la deuda exterior enajenando las rentas del tabaco.

...Así, el tabaco no era solamente una fuente directa de ingresos sino la garantía de ingresos presentes y futuros por la vía de la deuda pública; su importancia se refuerza más aún si se piensa que no había

Para Harrison, la continuidad en el monopolio desde 1778 hasta 1850 no se ve alterada ni siquiera por la guerra de la independencia. En el caso de Ambalema, Bejarano y Pulido (1981: 138) señalan que Harrison expresa: “la guerra no fue un inconveniente mayor en las siembras del tabaco no obstante las dificultades para utilizar el río Magdalena como arteria comercial”. Durante la confrontación, el tabaco de Ambalema incluso llegó a nuevos mercados:

Aunque era el símbolo de la opresión colonial, el monopolio del tabaco operó continuamente, sin ningún cambio importante en su organización administrativa o en el sistema de producción desde su reorganización en 1778 hasta su evolución en 1850. Los levantamientos militares no hicieron más que obstaculizar la recolección eficiente de impuestos. Después de cada estallido, armado, la organización administrativa era idéntica a la que existía antes del rompimiento de las hostilidades. En la factoría de Ambalema, el personal clave siguió siendo el mismo... tan poco se perturbó la continuidad de las operaciones, que se utilizaron los mismo libros de contabilidad. El único indicio de cambio del manejo español al republicano, era que algunas de las entradas se escribían con una mano diferente... En la región de Ambalema la producción de tabaco no sólo continuó durante la revolución sino que adquirió nuevos mercados durante los años de la guerra. Antes de 1810, la población de la cordillera oriental nunca había aceptado el tabaco de Ambalema, pero en 1820 esta hoja fue el principal artículo de comercio aceptado entre el país cálido, cenagoso del alto Magdalena, y el país frío de la sabana de Bogotá... Parecería que en los días anteriores a los cercos electrizados, una vaca vagando era una amenaza más seria para el cultivo del tabaco, que un soldado con un revolver (Harrison 1977 en Bejarano (editor): 63-67, citado por Bejarano y Pulido, 1981: 138-139).

En este periodo aparece la factoría de Mariquita, que ayudaría, en parte, a la de Ambalema en su labor de acopio y control de la producción. Se establecen las firmas *Powels Ilingworth y cia* y *Montoya y Sáenz y cia* (quien firmaría contrato con el Estado en 1845), las cuales aceleraron y posibilitaron el proceso de exportación, iniciado por el gobierno ya en 1834:

Aparentemente el inicio de las exportaciones en 1834 no trajo modificación alguna: el estanco anunciaba en la Gaceta de la Nueva Granada la disponibilidad de una cantidad de tabaco para la exportación y entonces los comerciantes enviaban ofertas en sobre cerrado, llevándose el tabaco el mejor postor. Los comerciantes corrían con

otras fuentes de ingresos previsibles dada la poca importancia de la tributación directa y, que la posibilidad de una reforma fiscal estaba impedida, al menos hasta la década del cuarenta, por la falta de cohesión política del estado, aún por la pobreza de la economía” (Bejarano y Pulido, 1981: 137).

los riesgos y las ganancias de las exportaciones, y hasta ahí se limitaba su injerencia en el sector tabacalero; los cosecheros seguían aislados de todo contacto con los comerciantes, aunque ya al producir para la exportación [se] empezaba a sentir una ligera presión del mercado extranjero indirectamente a través del mismo estanco.

Los comerciantes descubrieron que la exportación de tabaco era una actividad rentable pero sujeta a las decisiones de la burocracia del estanco en cuanto al tabaco disponible para la exportación. Desde este primer contacto con el mercado extranjero los comerciantes iniciaron la larga campaña para conseguir el acceso libre y directo a las fuentes de tabaco, una campaña que lograría su primer triunfo con el contrato de Montoya y Sáenz en 1845 y que culminaría con la supresión definitiva del estanco en 1850. (De la Pedraja, citado por Bejarano y Pulido, 1981: 150).

Para exportar y poder competir se debía mejorar la calidad de la hoja. El tabaco producido en Puerto Rico se veía como el principal competidor, en términos de cualificación, Cuba también se constituía en una fuerte competencia. Además, el de Virginia, Estados Unidos, aunque de calidad mucho menor, se vendía a precios muy bajos, debido a la organización de la industria (no sólo tabacalera) en ese país.

En resumen, “antes de 1850 el tabaco dejaría de ser un cultivo de pequeños cultivadores, relativamente, para convertirse en un cultivo regido por el arrendamiento y la aparcería” (Bejarano y Pulido, 1981: 154). Es decir, debido a las exportaciones privadas empiezan a aparecer grandes terratenientes que irán desplazando o “limitando” a los pequeños propietarios y que querrán participar de una manera más directa en el proceso de exportación, que promete más utilidades que las relacionadas exclusivamente con el comercio local e incluso el contrabando.

6.2.1.4 Cuarto Periodo. Desde 1850 hasta la década de los 70 del S. XIX o Periodo de la Abolición del Monopolio, Primer Auge Exportador y Primer Gran Declive:

A partir de 1850 el cultivo del tabaco se declarará libre, es decir, el monopolio por parte del Estado se extinguirá. No obstante, se consolidan y nacen nuevos monopolios, ahora a cargo de los grandes terratenientes, hacendados y de las firmas como la de Montoya y Sáenz y cia.

En este periodo, los cosecheros se convierten en víctimas de lo que podría denominarse una contratación a destajo, pues el arriendo de una porción de tierra (parcela) es pagada a los terratenientes con su cosecha, recibiendo de ellos lo que arbitrariamente fijen pagar.

Por aquellos años las exportaciones se ven fuertemente motivadas por: la iniciativa privada, tanto nacional como internacional; la navegación a vapor por el río Magdalena --“mediante la Ley del 7 de abril de 1852, se estableció la libertad de navegación por los ríos de la república”-- (Bejarano y Pulido, 1981: 232) y por las circunstancias de la economía global que permitió que éstas pudieran darse. Una de ellas, de las más importantes, fue, el aumento de la demanda de la hoja, debido a dos razones principales: la guerra de secesión de Estados Unidos y la adopción generalizada en Europa del consumo de tabaco, el cual desplazaría, incluso, al rapé y a la pipa. Por lo anterior, se entiende que las exportaciones respondieron a múltiples factores, como los mencionados anteriormente, más la aplicación de medidas, reformas liberales, que si bien fueron relevantes, no fueron las únicas que permitieron exportar⁸⁹.

El periodo del auge exportador fue corto para Ambalema, 13 años y, en términos generales, para el país también. Lo que podría llamarse bonanza tabacalera de mediados y finales del siglo XIX en Colombia no fue más que la suma de pequeñas bonanzas en las diferentes regiones del país, las cuales se sucedieron unas a otras, por ejemplo, en las últimas décadas de esa centuria, el tabaco de Carmen de Bolívar vendría a asumir el papel desempeñado años atrás por el de Ambalema. El

⁸⁹ La hegemonía del partido liberal en el siglo XIX comienza con el inicio del gobierno de José Hilario López y culmina con La Regeneración iniciada por Rafael Núñez, es decir, abarca el periodo que va de 1849 hasta 1880 (Gutiérrez, s.f.:1, *La hegemonía liberal en Colombia 1850-1880: logros y desafíos*, Universidad Nacional de Colombia). Gerardo Molina (1970:26, citado por Tirado: 1996 en Melo (coordinador)) enumera las reformas liberales así: “Abolición de la esclavitud; libertad absoluta de imprenta y de palabra; libertad religiosa; libertad de enseñanza; libertad de industria y comercio, inclusive el de armamentos y municiones; desafuero eclesiástico; sufragio universal directo y secreto; supresión de la pena de muerte, y dulcificación de los castigos; abolición de la prisión por deuda; juicio por jurados; disminución de las funciones del ejecutivo; fortalecimiento de las provincias; abolición de los monopolios, de los diezmos y de los censos; libre cambio; impuesto único y directo; abolición del ejército; expulsión de los jesuitas” (Tirado, 1997).

auge del tabaco del Carmen no fue tan exitoso como el de Ambalema, pero sí se prolongó por más tiempo⁹⁰.

Los terratenientes se constituyen en este periodo en los principales productores y comerciantes de la hoja, lo que sumado al monopolio del transporte por el río Magdalena por parte de las compañías extranjeras antes de 1850 (las cuales, de todas maneras, seguirán influyendo, después de esta fecha, en gran medida), hacen que las firmas se quiebren, lo que, a su vez, afecta a los cosecheros, que recibían de estos, en términos generales, un trato mejor que el propinado por los terratenientes.

El tabaco de Ambalema experimenta pues un auge que se manifiesta en el aumento de la producción y de la cotización internacional del precio. Este auge no sólo fue importante para el distrito, sino para todo el país y se vio impulsado, fundamentalmente, por las importaciones realizadas desde la ciudad alemana de Bremen. Las siguientes cifras muestran claramente la importancia del auge: En 1848 Ambalema es responsable del 60% de la producción total del país y del 53% de exportaciones totales y en 1858 Ambalema da cuenta del 66.7% de la producción total del país y del 61.2% de exportaciones totales (Bejarano y Pulido, 1981: 175⁹¹).

Sin embargo, debido a: la nueva y fuerte competencia, Java y Sumatra (que por la apertura del canal del Suez empezó a hacerse sentir inmediata y fuertemente); las dificultades en el transporte o la aparición de enfermedades en los cultivos; la concentración de la producción en pocas manos; la disminución de los precios internacionales; los altos derechos impuestos al tabaco americano en Alemania; la no alternación de los cultivos; la no reparación de los suelos y la ausencia de lo que Salvador Camacho Roldán denomina instituciones de previsión y moralidad⁹² (Camacho, 1923: 180-185), este auge llega a su fin.

⁹⁰ “Carmen de Bolívar fue la principal región productora desde mediados de 1865 hasta su decadencia a comienzos de la década de 1880” (Sastoque, 2011).

⁹¹ A partir de las Memorias de Hacienda (1850: 96 y siguientes) y Luis Fernando Sierra.

⁹² “Cajas de ahorros, hospitales, sociedades de seguros, escuelas y principalmente escuelas rurales en que se enseñase prácticamente no sólo el cultivo de la planta, sino las industrias accesorias llamadas a dar empleo a los nuevos recursos que el alza de los jornales podía proporcionarles” (Camacho, 1923: 185).

La decadencia primero se dio con respecto al comercio internacional pero, luego, tras la decisión de algunos Estados soberanos de gravar con alto precio el tabaco ambalemuno, se produjo un retroceso tanto nacional como local. La magnitud del retroceso se puede constatar con los siguientes datos: “[h]acia 1869, la poca importancia exportadora de Ambalema se refleja en el hecho de que participaba sólo en el 14.4% de las exportaciones mientras El Carmen”, que reemplazaría a Ambalema, como principal productor para la exportación, “daba cuenta del 73.4% del total” (Bejarano y Pulido, 1981: 175) y “hacia 1890, la única tierra en la que se producía tabaco en Ambalema era en la hacienda El Santuario, de propiedad de W. Vaughn” (Bejarano y Pulido, 1981: 228, a partir de lo expresado por Harrison, 1952:230, el subrayado es de los autores)⁹³.

Para concluir este periodo, resulta pertinente decir que, al parecer, aunque la migración hacia el valle del alto Magdalena, producto del auge tabacalero, fue significativa no fue tan extensa como se ha mostrado muchas veces, lo que podría explicarse por la concentración de la tierra en pocas manos, lo efímero del auge, porque el proceso se inició en periodos anteriores e incluso por las famosas fiebres del Magdalena⁹⁴. Sin embargo, la “gran migración hacia las tierras cálidas que coincidió con el despoblamiento de los resguardos de tierra fría”, debido a la demanda de mano de obra para las labores tabacaleras hizo que “subier[a]n los salarios lo que indirectamente incidió desfavorablemente en contra de las manufacturas” e igualmente “se elevó el precio de la propiedad inmueble en las regiones destinadas al cultivo del tabaco” (Tirado, 1985: 224-225). Vale la pena decir que el control de los procesos de producción y comercialización del tabaco por parte no sólo de las firmas, sino, ante todo, de grandes terratenientes, hizo que, inicialmente y por mucho tiempo, la preocupación se centrara más en la cantidad que en la calidad, aunque luego y debido a las exigencias internacionales, tal preocupación se desplaza hacia la calidad. Calidad que a partir de los años 70 empieza a disminuir, factor que, como se vio, fue sólo uno de todos los que convergieron para que se produjera el declive.

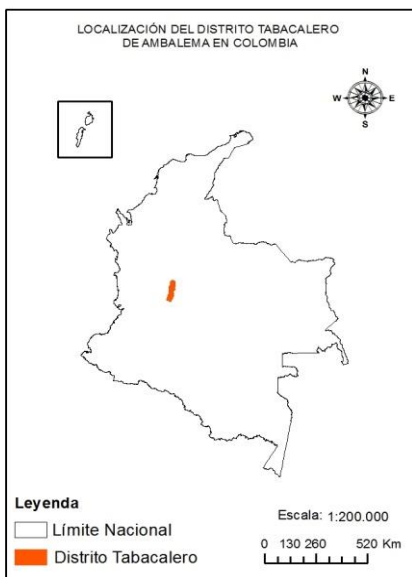
⁹³ Otros datos reveladores del gran declive del auge exportador son los siguientes: “Desde 1872 empezó a liquidarse Frühling y Goschen. Para 1880 la hoja madura adquiría un color plomizo, causado por la enfermedad del **amulamiento** y un sabor excesivamente amargoso. Solamente la de calidad mejor, siempre aprestigiada, abastecía mercados domésticos, y así siguió cultivándose, aunque ya en menor escala (Ramos, 2000:171, la negrilla es del autor).

⁹⁴ El médico Carlos Esguerra Gaitán, fundador de la clínica de Marly, estudió rigurosamente dichas fiebres en Honda y Ambalema y, de una manera temprana, comprobó que la fiebre amarilla no era exclusiva de las regiones costaneras y que, por tanto, en otros lugares como las poblaciones mencionadas también se presentaba (Serpa, 2001).

Tabla No. 2. Comparación de las exportaciones realizadas por las regiones colombianas productoras de tabaco a Bremen, Alemania, entre 1856 y 1871 (en zurrones*).

Año	Ambalema	Girón	Palmira	Carmen	Total anual
1856	42.655	1.174	312	2.714	46.855
1857	42.786	1.729	358	9.856	54.729
1858	24.422	3.341	462	11.258	39.483
1859	34.018	2.222	8.110	12.930	57.280
1860	31.144	621	2.204	19.681	53.650
1861	23.780	960	690	22.060	47.490
1862	40.420	2.019	0	35.747	78.186
1863	47.784	6.205	0	51.613	105.602
1864	35.370	10.275	224	41.340	87.209
1865	23.865	5.995	2.184	31.520	63.564
1866	31.858	5.894	3.733	42.025	83.510
1867	18.528	2.803	1.708	60.086	83.125
1868	32.687	4.751	4.796	45.699	87.933
1869	14.108	5.546	6.705	70.446	96.805
1870	18.166	1.817	3.567	50.431	73.981
1871	14.751	4.312	7.478	66.524	93.065
Total por zona	433.687	58.490	42.219	571.216	1.105.612

Fuente: Diario de Cundinamarca, Bogotá, febrero 29, 1872, Sierra, 1971: 116, citado por: Vilorio, 1999: 30. * Zurrones de 6 arrobas (150 libras o 68 kg).





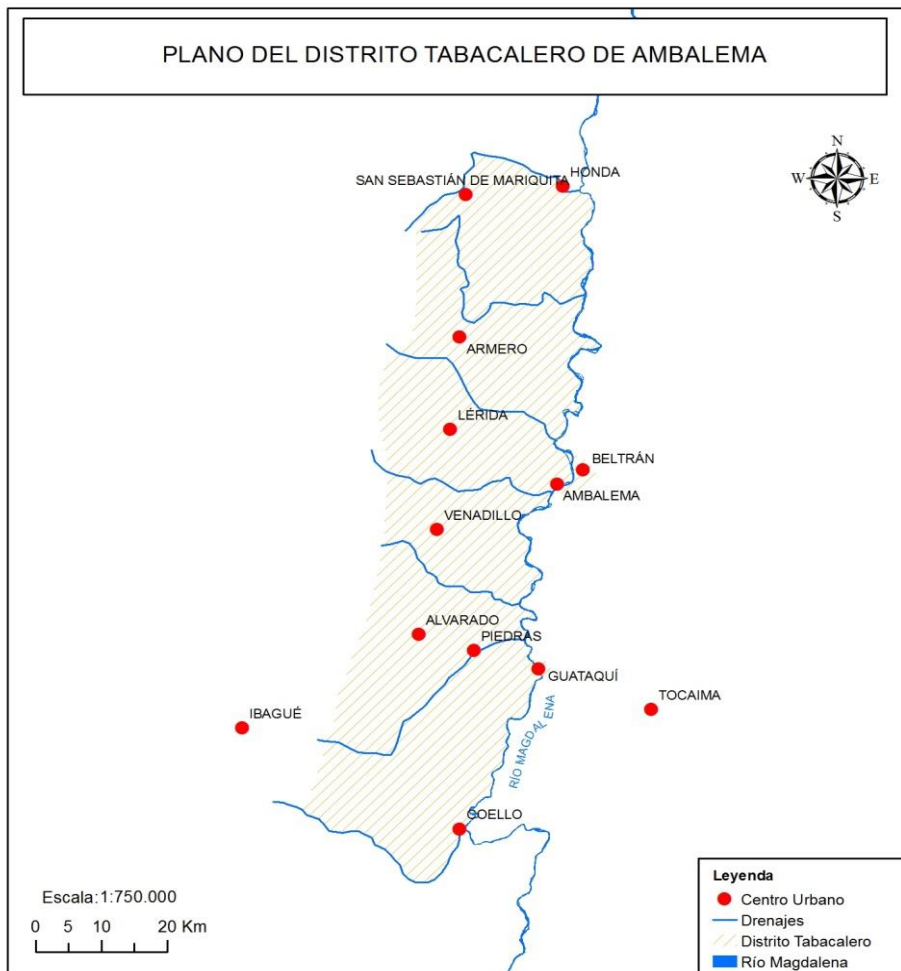

CONVENIO UPTC - IGAC
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
 APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA
 DE AMBALEMA TOLIMA:
 UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
 FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 9
 PLANO DEL DISTRITO TABACALERO DE AMBALEMA

Fuente: Fuente: Elaboración propia a partir de
 Harrison citado por Bejarano y Pulido (1986)
 con cartografía básica IGAC y cartografía DANE.

Abril de 2017



6.2.1.5 Quinto Periodo. Desde 1905 hasta finales de la década de los 30 del siglo XX o Último Auge Tabacalero y Declive definitivo:

Este periodo se caracteriza por un resurgir de la industria tabacalera, impulsado por las fábricas de cigarros, cuyo mercado abarcaba los ámbitos local, regional y nacional⁹⁵. Entre estas fábricas se destacó *La Patria*, que exportaba tabaco⁹⁶ en lujosas cajas de pino, importadas de Alemania por Mr. Vaughn y que llegaban a Ambalema a través de la navegación a vapor por el río Magdalena (Bejarano y Pulido, 1981: 230). *La Patria*, *La Habanera*, *La Tolimense*, *La Pinzón*, otras fábricas menores, los expendios locales y las múltiples fábricas caseras (Bejarano y Pulido: 1981: 230⁹⁷), generaron empleo por cerca de 35 años (Bejarano y Pulido, 1981:230⁹⁸) y, en cierta forma (aunque, por supuesto, a una escala menor), recordaron el éxito de mediados del siglo XIX:

Toda la región vivía del tabaco y de la industria de cigarros, los cultivadores, las alisadoras de la hoja, los recogedores que amontonaban el tabaco en pilas en las que permanecía en proceso de curación de seis a ocho meses, los despalilladores que retiraban la vena de la hoja y la dejaban lista para la fabricación del cigarro, en fin, todos los habitantes repartidos en múltiples actividades relacionadas con la industria (Bejarano y Pulido, 1981: 230).

En este momento de apogeo de la economía ambalemuna, según don José María Chacón (1980:55, citado por Bejarano y Pulido, 1981: 229), el corregimiento de Rastrojos amenazaba con convertirse en otra floreciente población, al estilo de Ambalema, pero el incendio de *La Patria* en 1928 truncaría esta posibilidad y se convertiría en el acontecimiento que marcaría el inicio del fin de la segunda bonanza del tabaco en Ambalema. En 1933 desaparece definitivamente *La Patria*, la cual “agonizó después del incendio que consumió sus mejores instalaciones”, pero aún se

⁹⁵ Pues a nivel nacional: “El ciclo de exportación del tabaco sólo duró 26 años, desde 1854 hasta 1880. A partir de ese momento las plantaciones sirvieron principalmente para abastecer la demanda interna y luego, durante la primera mitad del siglo XX, a las recién creadas industrias de cigarrillos” (Sastoque, 2011).

⁹⁶ Llevando tabaco ambalemuno de calidad a Inglaterra, Alemania, Chile y otros países (Bejarano y Pulido, 1981: 229).

⁹⁷ Con base en José María Chacón, *Ambalema: un pueblo detenido en el tiempo*, 1980.

⁹⁸ Con base en Germán Santamaría, *Ambalema: La grandeza que el tiempo se llevó*, 1980.

mantenían: *La Habanera, La Tolimense, El Triunfo, La Granada y La San Antonio* y pequeñas fábricas artesanales que empleaban a cerca de 400 obreras (Leiva, 2005:107).

Para concluir este periodo, resulta pertinente decir que aunque la producción industrial duró hasta principios de los años 30, la artesanal se prolonga mucho más en el tiempo, manteniéndose hasta los años 60 del siglo XX (Leiva, 2005: 107) e incluso hasta los primeros años de la década de los 80, según el testimonio de una habitante del poblado, descendiente de cigarreras (Y. Callejas, comunicación personal, 11 de noviembre de 2016).

La Función Urbana agrícola asociada al tabaco es, sin duda alguna, una de las más significativas en toda la historia del poblado. En efecto, con el desarrollo del cultivo la población empezó a adquirir una importancia paulatina incrementada con el grandioso auge de mediados del siglo XIX. En Ambalema no sólo se produjo la apreciada hoja, también se procesó y se vendió tabaco a otras regiones del país y del mundo. Ambalema fue el epicentro de la actividad tabacalera que se desarrolló en todo el valle del alto Magdalena.

Con el tabaco aparece la arquitectura de grandes casonas, con paredes de barro y tapia pisada, puertas, grandes ventanas y columnas (porticados) en madera y tejados de barro⁹⁹, por la cual es reconocida la ciudad, de hecho, y como ya se había mencionado en el primer capítulo de este trabajo, el nuevo Emplazamiento surge alrededor de la nueva factoría, tras el incendio que obligó al traslado; se establecen “ricas casas de comercio, extranjeras y nacionales” para la compra y exportación del tabaco (Rivas: 1946: 137-138); la navegación a vapor por el río Magdalena tiene un producto que exportar, el cual justifica su existencia e impulsa su desarrollo: “al encontrar los buques carga suficiente en el trayecto de bajada” ésta se estabiliza, “pues hasta esa época sólo la obtenían en la subida con las mercancías de importación” (Tirado, 1985:224); y, la actividad tabacalera, con epicentro en Ambalema, crea “las condiciones para que las grandes haciendas se transform[en] lentamente en haciendas capitalistas, inscribiéndose así en el tipo de desarrollo

⁹⁹ “Con aleros que se prolongan formando circulaciones totalmente techadas, que sirven para protegerse del sol y en épocas pasadas servían para secar hojas de tabaco, había sido una solución muy acertada” (Universidad Nacional de Manizales, 1983, citada por Leiva: 2005:130).

seguido por la agricultura en el resto del país” (Bejarano y Pulido, 1981:226), cuando decrece “la producción tabacalera queda[n] abiertas grandes extensiones de terreno que se dedican a la ganadería extensiva” (Tirado, 1985: 225). Además, con la efímera bonanza se gana experiencia tanto en la parte comercial como en el manejo de los mercados externos y, ante todo, se aprende a eludir a la especialización en las inversiones, lecciones que serán fundamentales para la formación de la nueva actitud empresarial, base de la posterior economía cafetera (Bejarano y Pulido, 1981: 210), que relevará a la actividad tabacalera en la función de obtener divisas y, en general, dinamizar la economía nacional. Otra importante consecuencia para la economía nacional asociada a la extensión del cultivo del tabaco fue: “la apreciable acumulación de capital de unos pocos”, mayoritariamente antioqueños, “que continuó el ciclo marcado a través del oro, y después del tabaco, por el café, hasta obtener el excedente que luego invirtieron en la industria” (Tirado, 1985: 225).

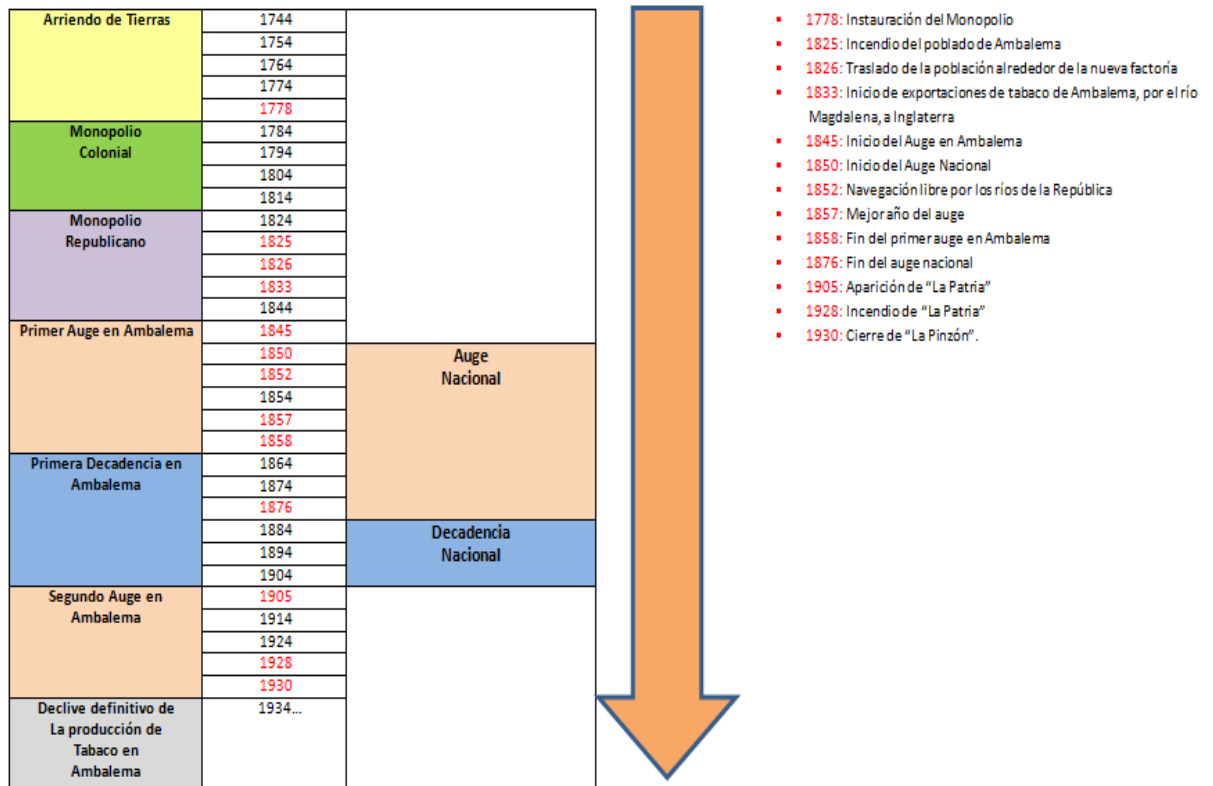


Figura No. 19. Síntesis de la dinámica histórica de la producción de tabaco en Ambalema.

Fuente: Elaboración propia a partir de Bejarano y Pulido (1981), Sastoque (2011) y *EL PUEBLO* (1930).

6.2.2 La caña de azúcar

Tras el declive definitivo de la producción industrial tabacalera y en un momento de la historia de Ambalema en donde el ferrocarril se constituye en el principal medio de transporte, --el cual reemplaza a la navegación a vapor por el río Magdalena y se convierte en un elemento clave de la Situación, que si bien con el empalme entre el ferrocarril de La Dorada-Ambalema y el de Ambalema-Ibagué no será tan favorable como cuando Ambalema (Beltrancito) era terminal del ferrocarril que venía de La Dorada, mantuvo integrada la ciudad a la dinámica económica departamental, asociada, principalmente, a la agroindustria¹⁰⁰--, la producción de caña de azúcar a través del establecimiento del Ingenio Central del Tolima se constituiría en la nueva base económica del municipio. Pajonales se convertirá en el centro de esta producción, pero los efectos de la reactivación económica producidos por el Ingenio se sentirán en todo el municipio, incluyendo, por supuesto a la ciudad de Ambalema, en donde se empezarán a realizar actividades motivadas por la Función Urbana Agrícola, que se mantiene, pero ahora con las plantaciones de caña orientadas a la producción y comercialización de azúcar, en donde la presencia del ferrocarril, como se había indicado en el capítulo 2 va a ser fundamental.

Hacia 1950, luego de diez años de labores, la producción del ingenio alcanza “su máxima producción”¹⁰¹, se diversifican “las actividades con ganaderías y con siembras de pancomer y con la destilería cuyo alcohol impotable se vende al departamento del Tolima” (Ramos, 2000: 252). En los primeros años de la década de los 50 “Pajonales vertía riqueza sobre Ambalema en salarios y comercio, además de irradiación social diversa. Era una población pujante de 12.000¹⁰² habitantes, con empedrado en las calles principales”, por donde, además, “subían muchos barcos desde Honda con destino a Girardot¹⁰³, algunos con orquestas de cuerda”, lo que se constituía en “el paseo predilecto para la luna de miel de los recién casados de la región” (Ramos, 2000: 253).

¹⁰⁰ A la cual sigue integrada, aunque la Situación actual no se torne favorable, en términos generales, ni para la ciudad ni, en consecuencia, para sus habitantes. Lo que indica que esa integración (ahora con los cultivos comerciales) no ha revertido lo suficiente como para compensar el aislamiento con respecto a las vías principales de la red departamental y regional.

¹⁰¹ Cuyas cifras se mostraron en el capítulo de la Situación.

¹⁰² Ciertamente la pujanza de Ambalema era mayor si comparamos la población de ese periodo con la actual, 12.000 habitantes frente a las 7,674 almas que registró el censo de 2005.

¹⁰³ Ya muy cerca a la extinción definitiva de la navegación a vapor por el Alto Magdalena.

Para Leiva, “Pajonales jalonaba también un gran desarrollo que vitalizó de nuevo la esperanza con muchas expectativas acumuladas”. La importancia de este centro agroindustrial se expresa en que “tenía todos los recursos de una ciudad: residencias, hospital, teatro, telecomunicaciones, etc.” (2005: 114).

A lo anterior hay que agregar que la producción de caña de azúcar fomentó vínculos entre la ciudad de Ambalema y Pajonales y entre el municipio de Ambalema y la región circundante y amplias zonas del país, que, necesariamente, debieron generar nuevas actividades asociadas a la gran Función Urbana agrícola, entre estas actividades se encuentran, por supuesto, los empleos generados en Pajonales, muchos de los cuales fueron desempeñados por habitantes que vivían en el poblado y que se desplazaban a diario al Ingenio (A. Trujillo y J. Martínez, comunicación personal, 3 de febrero de 2017), en un movimiento pendular; los empleos relacionados con el transporte tanto por el ferrocarril como por la Compañía de Transportes Unidos y, en general, todas aquellas actividades asociadas al comercio y al consumo promovidas por los ingresos provenientes de la actividad azucarera.

6.2.3 El Arroz

En Ambalema, la proyección de las siembras de arroz a escala comercial, se remonta a 1888, lideradas por Aparicio Rebolledo en La Unión y Tomás Castellanos en Pajonales, proyección estimulada por el que fuera gobernador del Tolima, general Manuel Casabianca (Clavijo 1993: 193 y 243, citado por Ramos, 2000: 222).

Pero es entre 1934 y 1950, especialmente, en la región del valle del Magdalena Medio¹⁰⁴, departamentos de Tolima y Huila, principalmente, cuando se aumenta su participación en la producción nacional de arroz. Lo cual se dio, fundamentalmente, gracias a la “construcción de una relativamente amplia infraestructura de irrigación a finales de los años cuarenta, la cual estimuló el desarrollo del cultivo con base exclusivamente en el sector de riego mecanizado”. A

¹⁰⁴ Esta es la denominación que le dan el Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas (IICA) y la Oficina de Investigaciones Socioeconómicas y Legales, OFISEL, a la región conformada por Huila, Tolima, Cundinamarca, Caldas, Quindío y Risaralda (Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas, IICA-Oficina de Investigaciones Socioeconómicas y Legales, OFISEL, 1980: II-9).

partir de 1945, esta es la región líder en la producción de arroz en el país, “no sólo desde el punto de vista de volumen de producción sino desde el punto de vista del proceso de cambio tecnológico”, ya que allí se encuentran “las fincas arroceras más tecnificadas y con mayores niveles de productividad. Actualmente [1980¹⁰⁵] aporta cerca del 40% de la producción nacional” (IICA-OFISEL, 1980: II-9).

Hacia 1950, precisamente, William McLeod Vaughan (miembro de la familia que desde 1875 se relacionó especialmente con la plantación y producción de arroz en el norte del Tolima), “compraría su primer molino a la firma inglesa “Lewis & Grant que sería instalado en la Hacienda el Santuario”, en el norte del municipio de Ambalema, luego, en Barranquilla adquiriría otro a la empresa colombiana Superbrix, que también iría a la hacienda; sin embargo, estos molinos, junto con el de San Lorenzo, de cuya sociedad hacían parte sus hijos John, Richard y Harry, funcionarían hasta 1985, cuando, por la tragedia de Armero, serían arrasados¹⁰⁶ .

En el periodo más reciente de la historia de Ambalema, en el del predominio de los cultivos comerciales, a partir de la segunda mitad del siglo XX --y como expresión del aumento de la producción de arroz en la región en la cual se encuentra localizada, del cambio tecnológico implementado y de la creación del distrito de riego del río Recio, cuyas obras se terminaron en 1951 en Lérida y en Ambalema en 1961 (Asorrecio, 2012)-- en concordancia con lo expresado en la cita anterior, el arroz se constituye, junto con el algodón, en el cultivo más representativo de la actividad agrícola del municipio y en una de las fuentes de empleo e ingresos más importantes y con mayor continuidad.

Según Leiva (2005:115), el agricultor Diego Uribe L. introdujo “el sistema chino o la siembra por fanguero sobre piscinas” en este sistema “se siembra a mano y previene de esta forma las plagas, desarrollando con más dinámica la semilla”. Con éste sistema se “incrementó en Ambalema el empleo masivo porque ocupaba gran cantidad de mano de obra durante todo el año”.

¹⁰⁵ Año de publicación del texto citado.

¹⁰⁶ Agroindustrias Santa Mónica sas. *Historia*. Recuperado de: <http://www.molinosantamonica.com/>. Consultado el 30 de noviembre de 2016.

Sin embargo, con la tecnificación, lo que se presenta en la actualidad es la disminución de empleos, Como se observa en los siguientes ejemplos, dados por un ex trabajador de Pajonales:

Antes cortaban el arroz en bulto cuatro zorreros sacándolos a los camiones, una combinada y dos ayudantes y un supervisor. Hoy en día es en tolva, ya no hay bulteros ni ayudantes en la cortadora. Se echa el arroz en la escafandra. La máquina que corta lo echa a la escafandra y de ahí, de la escafandra, pasa a los camiones. En épocas anteriores eran de diez a quince regadores por sección y hoy en día tres o cuatro por sección (R. Martínez, comunicación personal, 30 de noviembre de 2016).

Aparte de la disminución de empleos, también se presenta inestabilidad laboral, pues en la gran mayoría de haciendas los jornaleros trabajan un máximo de entre 2 y 6 semanas y luego deben esperar para ser contratados nuevamente¹⁰⁷. Así mismo, los salarios son bajos, pues por una semana laboral, un jornalero recibía en 2016, por ejemplo, un valor de, alrededor de \$161.000 en varias de las haciendas, por un trabajo en general de, aproximadamente, 44 horas semanales (J. Avilés, comunicación personal, 15 de enero de 2017). Todo esto, sumado al hecho de que muchas de las propiedades más extensas y, también más productivas, estén en manos de personas que no son del municipio, hace que, aunque varias familias vivan del arroz y éste, genere, efectivamente, ingresos para la ciudad y el municipio, el dinamismo que genera no sea tan intenso, como, por ejemplo, el del algodón, y ni que decir, del que se dio con el efímero auge del tabaco, a mediados del siglo XIX. No obstante, el arroz se ha mantenido como un cultivo constante a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XX y lo que va del siglo XXI, pese a las dificultades que han tenido que afrontar los productores en el ámbito no sólo local sino nacional, y que van desde las sequías, la introducción de arroz de contrabando, las fluctuaciones en los precios, hasta los efectos que el TLC pueda traer. Es esta permanencia su mayor fortaleza, pues buena parte de los empleos que se generan en Ambalema, así como los ingresos que se obtienen provienen de este cultivo.

La presencia de varios molinos (en diferentes momentos) como los de las haciendas *La Italia*, *La Alsacia* y *Gamba*; el de Álvaro Ramírez (que empaquetó *Arroz Carolina*) y el de Ernesto París, cuyas instalaciones fueron vendidas y hoy, acondicionadas, constituyen el *Santa Mónica* (R. Martínez y B. Moncaleano,

¹⁰⁷ Lo que estaría relacionado con el hecho de evitar continuidades que generen la obligación del pago de la seguridad social y liquidaciones por parte de los empleadores.

comunicación personal, 15 de enero de 2017), que está funcionado desde 2013¹⁰⁸; así como la de una oficina de Fedearroz, Federación Nacional de Arroceros, que agrupa y defiende los intereses del gremio de arroceros en todo el país, cuyo punto funciona en Ambalema desde finales de la década de los 80 y que ofrece los servicios de: venta de agroquímicos y semillas y el denominado servicio AMTEC, que consiste en el acompañamiento de ingenieros agrónomos en: preparación de suelos, siembra, fertilización, insumos y cosecha, a todos los agricultores afiliados a la federación y clientes del punto (D. Zona, comunicación personal, 15 de enero de 2017); la cooperativa Serviarroz, que desde 1997, al igual que en sus demás sedes en Ibagué, Venadillo, Lérída y Espinal, se encarga de la comercialización de “insumos agropecuarios, maquinarias, equipos y lubricantes con las mejores condiciones de precios en el mercado”, además de ofrecer “servicios de asesoría, financiación y orientación técnica y comercial” a “asociados y clientes¹⁰⁹; y de una de las sedes de Asorrecio, que es la asociación de usuarios que posee y maneja el distrito de Riego del Río Recio, cuyos aguas riegan cultivos, especialmente de arroz, y también sirven a producciones pecuarias en la región (Asorrecio, 2012), son expresión de la importancia del arroz para Ambalema, la cual se ratifica con el hecho de que este cereal representa el cultivo con mayor área de siembra, 10.000 hectáreas/año (Asorrecio, citada por Alcaldía de Ambalema, 2016: 31).

¹⁰⁸ Agroindustrias Santa Mónica sas. *Historia*. Recuperado de: <http://www.molinosantamonica.com/>. Consultado el 30 de noviembre de 2016.

¹⁰⁹ Cooperativa Serviarroz. *Quiénes somos*. Recuperado de: http://www.serviarroz.com.co/index/index.php?option=com_content&view=article&id=54&Itemid=47. Consultado el 30 de noviembre de 2016.



Figura No. 20. Cultivo de arroz. Desde la segunda mitad del siglo XX el arroz se ha constituido en el cultivo más importante de Ambalema.

Fuente: Marco Tulio Velásquez¹¹⁰.

6.2.4 El algodón

Pese a que la región del Alto Magdalena, en la cual se localiza Ambalema, cuenta con todas las características climáticas: clima cálido y húmedo (Ramos, 2000: 288), edafológicas e hidrológicas necesarias para la producción de algodón, su producción en esta zona del país no se desarrolló como lo expresa Ramos (2000: 290) “con mayor singularidad”, fortaleza, lo cual, según este autor, se debió a: “La

¹¹⁰ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1091332897603408&set=pb.100001801240018.-2207520000.1492656762.&type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

constante labor en los trapiches y el permanente cuidado de los hatos, así como más tarde a los ciclos exportadores del tabaco, la quina y el añil” (Ramos, 2000: 290).

No obstante, Mauricio Rizo, quien había diversificado sus plantaciones en Pajonales, “sembró algodón y lo exportó durante la guerra civil de los Estados Unidos (1861-1865), aprovechando el rápido aumento de los precios por esta coyuntura comercial”: ya que se pasó de 10 y 13 centavos de libra en 1850, a 31.5 en 1861, a 67.2 en 1862 y a 101.5 en 1863. “Ese precio descendería después cuando terminó el conflicto” (Clavijo, 1993:89¹¹¹, citado por Ramos, 2000:290). De todas maneras, la exportación de algodón colombiano continuó. En el siglo XIX, según Tirado, las exportaciones de algodón van desde el año 1834 hasta el de 1891 (1985: 232-233).

Pero en la región alto magdalenense es sólo hasta principios del siglo XX cuando se empieza a impulsar el cultivo del algodón con miras a su tecnificación. El hito fundacional de este impulso lo constituye, en virtud de la ley 75 de 1915, la creación del Centro Experimental de San Lorenzo de Armero en 1919, que influiría enormemente en la cultura del algodón (Ramos 2000: 292).

Otros hechos que favorecieron este impulso al algodón tanto en el Alto Magdalena como en otras regiones del país y no sólo en términos de producción, sino en el mejoramiento de la calidad y en la creación de una demanda interna de la fibra, fueron: El establecimiento “de las bases para programas de educación, demostración e investigación” y el comienzo del “aumento sistemático del presupuesto público para el desarrollo del agro”, a partir de la ley 74 de 1926; Inicio de labores del Ministerio de Agricultura en 1924 y del Ministerio de Agricultura e Industrias en 1926; Selección de “variedades de algodón superiores a las tradicionales” y “control del gusano rosado” en la Granja Experimental de Palmira; Inicio en 1932, por parte de Coltejer, del ensanche de hilados y tejidos y adquisición “en Checoslovaquia [de] la primera máquina de estampación que conoció el país”; Importantes avances “en aspectos genéticos y fitosanitarios y estimula[ción] [d]el cultivo regional” del algodón, por parte de la Granja Experimental de Armero, la que desde 1935 se centró en el algodón y el ajonjolí. Además, en 1938, la mitad de tractores que había en Colombia, 3.281, laboraba en los departamentos del Valle, Tolima y Cundinamarca.

¹¹¹ Quien cita a Frank Safford. Aspectos del siglo XIX en Colombia.

En 1929, la mecanización de las áreas cultivables en el Tolima alcanzaba el 28.9% (Ramos, 2000: 292).

Sin embargo, pese al impulso (con todos los avances registrados), el cual se constituyó en una respuesta del gobierno nacional, frente al encarecimiento del producto, el algodón, por la Segunda Guerra Mundial (El Espectador, 2015), la producción de algodón no alcanzaba para cubrir toda la demanda de la industria textil nacional: “la expansión textil que se daba a todo lo ancho de la nación desbordaba la oferta nacional del algodón en rama”, ante lo cual hubo que importar. “Hasta esos momentos la importancia del cultivo de algodón era relativamente escasa en el país”, pero desde 1951 se dio un cambio, debido al aumento tanto en el área cultivada como en la producción. Se empiezan a disminuir las importaciones, “a pesar del aumento vegetativo de la población” y desde 1959 se realizan algunas exportaciones (Ramos, 2000: 292-293).

A partir de la década de los 60 el país de importador pasó a ser exportador. La industria algodонера cubrió “desde 1960, prácticamente todos los requerimientos de las ramas textil y de grasas y aceites, con producciones de fibra y semilla hasta por un valor de 12.079 millones de pesos en un año” (Movimiento Obrero Independiente y Revolucionario, MOIR, 1982). El gran auge nacional del algodón se resume de la siguiente manera:

Regiones importantes del país vivieron el impacto del desarrollo de este cultivo que convirtió a Colombia, desde hace 20 años [principios de la década los 60s], de importadora en exportadora de algodón. Poblaciones y zonas como Becerril, Codazzi, Bosconia y Casacará, en el Cesar; San Juan, Villa Nueva y Fonseca, en la Guajira; Cereté y San Pedro, en Córdoba y Sucre; Puerto López y Granada, en el Meta; Espinal, Armero y Natagaima, en el Tolima, vieron sus calles colmadas de tractores y camiones. Miles de cosecheros atravesaron el país del interior a la Costa y de la Costa al interior para recolectar la blanca mota que luego, en caravanas interminables de vehículos, sería conducida a las plantas desmotadoras y después, en pacas, entregada a las compañías textiles o puesta en los barcos para su exportación. Miles de hectáreas fueron arrancadas a la selva o a las ciénagas y convertidas en productivas empresas agrícolas. El oro blanco llevó prosperidad a doce departamentos colombianos. Y hasta un enjambre de bares y cantinas abrió sus puertas al jolgorio en los diferentes municipios (MOIR, 1982).

En el caso de Ambalema, Edgar Acosta¹¹², sintetiza la dinámica de la producción algodonera así:

En el año 1953, los cultivadores crearon la Federación Nacional de Algodoneros, entidad que poco a poco fue tomando y perfeccionando las actividades del IFA¹¹³. Ambalema no fue ajena a ese despertar algodonero y conformó el comité seccional de Federalgodón en Ambalema con un grupo de agricultores, llegaron a sembrar hasta 10.000 hectáreas de algodón y desmotar hasta 22.000 toneladas de algodón semilla. Eran las épocas en que para los meses de marzo se iniciaba la siembra de algodones convencionales, fechas que han sido coordinadas por el ICA para tratar de manejar el cultivo de la mejor forma posible. Era un verdadero carnaval ver llegar a tantos trabajadores para hacer las siembras manuales, los raleos, los controles de plagas, luego para los meses de julio llegaba otro grupo de recolectores, que en las oscuras locomotoras con sus roncós pitos y el Tañir de la campana de la estación anunciaban el inicio de la temporada de recolección de algodón en las fincas.

Eran las épocas en que el pueblo se llenaba de jolgorios y parrandas, llegaban familias de diferentes sectores del país para conformar equipos de recolección manual, otra fiesta la conformaban los tractoristas y conductores de camiones que transportaban el algodón semilla a la planta desmotadora, propiedad del IDEMA, posteriormente de la federación nacional de algodoneros, hasta 1994, y desde esa época hasta hoy en día de la empresa algodonera Tolima Norte S.A (Emprenorte S.A).

El ferrocarril tampoco fue ajeno a ese despertar algodonero, en sus vagones se transportaban las pacas de algodón que eran despachadas a diferentes partes del país y del mundo. Estas fiestas de recolección y desmote duraban hasta el mes de septiembre, fecha límite también para recolectar algodón y destruir las socas, esta fecha era también fijada por el ICA, para implementar un periodo de veda (cuarentena) y así romper el ciclo de las plagas (Acosta, 2016).

Como se observa, el algodón, en el periodo del predominio de los cultivos comerciales en Ambalema, le imprimió gran dinamismo a la economía local. Hacia

¹¹² En su escrito *Una Historia que se resiste al Olvido* (2016). Edgar Acosta es el Administrador de Emprenorte.

¹¹³ Instituto de Fomento Algodonero, creado en 1947 (Acosta, 2016).

1970, por ejemplo, la producción del municipio fue de 5.865 toneladas “por un valor de \$25.335.065.76, producción que fue destinada para distribución nacional” (El Cronista, 1971f). Sin embargo, el gran auge nacional, del cual el municipio también hizo parte, como se mostró anteriormente, se ve interrumpido bruscamente en 1977, cuando:

Empieza la ruina. En 1977 se sembraron 115.000 hectáreas de algodón en el interior del país (Meta, Tolima, Huila, Valle del Cauca y Cundinamarca) y 283.015 en los departamentos de la Costa Atlántica, cifras no alcanzadas antes en Colombia. La espectacular marcha algodонера vino a estrellarse contra una serie de obstáculos y errores que marcó el comienzo de la crisis generada desde aquel año, y que hoy presenta una situación desoladora; cantidad de pequeños y medianos agricultores quebrados y sacados de sus fundos; multitud de asalariados cesantes entre tractoristas, choferes, raleadores, cosecheros, innumerables empresas de fumigación, de mecánica y de expendio de insumos, retiradas del mercado, y profesionales sin trabajo. Todos mirando cómo la bancarrota se propaga y cómo las medidas del gobierno lo único que hacen es prolongar la agonía y si acaso despertar un poco de esperanza en los más ilusos (MOIR, 1982, el subrayado es mío).

Las causas de la crisis que comenzaba en 1977 fueron:

1. La errática política oficial que, a través de una serie de resoluciones de los Ministerios de Agricultura, Salud y Hacienda y de la Junta Monetaria, afectó de diversas formas la industria algodонера.
2. La disminución de los precios internacionales del algodón desde 86 centavos de dólar por libra en puerto de Liverpool (promedio en marzo de 1977), a 59 centavos en diciembre del mismo año.
3. La escasez y la baja calidad de los agroquímicos, lo cual hizo necesario un número desmesuradamente alto de aplicaciones de insecticidas inadecuados que rompieron el equilibrio biológico y aumentaron la resistencia natural de las plagas.
4. El comportamiento climático anormal que afectó seriamente el cultivo.
5. Las constantes e inmoderadas alzas de los agroquímicos, de la maquinaria y los repuestos, del transporte y el combustible, cuyos suministros están, fundamentalmente, en manos de los monopolios imperialistas (MOIR, 1982).

Las consecuencias que trajo la convergencia de estos cinco factores fueron:

[L]a baja en la productividad, el aumento de los costos y las pérdidas cuantiosas que sufrieron los aldoneros. El rendimiento nacional disminuyó de 1.350 kilogramos por hectárea, promedio de las cosechas anteriores durante más de 20 años, a 924. Los costos del cultivo subieron a 36.866 pesos por hectárea, con un incremento del 34 por ciento. El precio pagado al agricultor colombiano descendió en cambio en un 14 por ciento. En 1977 todo ello causó, según la estimación de las agremiaciones, pérdidas para el país por un valor de 6.000 millones de pesos y para las asociaciones un déficit de cartera de 1.600 millones por la venta de insumos a los agricultores (MOIR, 1982).

A partir de 1978 y hasta la actualidad, la producción de algodón, luego de un periodo de consolidación y bonanza, 1950-1977, empieza su etapa de crisis y estancamiento¹¹⁴. En el departamento del Tolima, aparte de los factores señalados anteriormente, la tragedia de Armero, que era el principal productor y capital aldonera del departamento, conocida como la ciudad blanca, por sus extensos campos de algodón, se constituyó en otra de las causas que contribuyó a la notoria desaceleración y estancamiento de la producción de algodón en el departamento. Con la desaparición de Armero y, por ende, también de la desmotadora que funcionaba allí, se instaló, en 1988, en Ambalema, la Desmotadora del Norte del Tolima. “Desmotolima S.A. adquirió en Lubock, Texas, un equipo continental Murray de cinco cuerpos desmotadores con cilindros de 120 sierras para procesamiento de 100 toneladas de algodón semilla por día” (Ramos, 2000: 313). La instalación de la nueva desmotadora en Ambalema vendría a ser un aspecto clave en el fortalecimiento de la vocación agrícola del municipio y también, desde luego, en la generación de empleo y obtención de ingresos.

La producción aldonera tanto a nivel nacional como regional, pese a todas las dificultades, se mantiene (por supuesto no con el dinamismo de otros años); sin embargo, con la Apertura Económica, iniciada en 1990, bajo el gobierno de César Gaviria Trujillo, el algodón, cuando aún no se recuperaba de la crisis y el estancamiento recibe otro gran golpe:

¹¹⁴ Crisis en la industria aldonera en Colombia. Recuperado de: <http://www.martinamoda.com/textil/crisis-en-la-industria-aldonera-en-colombia>. Consultado el 17 de noviembre de 2016.

[E]l Gobierno de Colombia acababa de decretar la inclusión del sector agropecuario en el proceso de apertura económica, lo que les permitió a los textiles nacionales preferir el algodón extranjero a cambio del nacional, por cuanto su precio era mucho más bajo. Y es que ellos también tenían que reducir costos para poder competir con sus productos en los mercados nacional e internacional (El Tiempo, 2000a)¹¹⁵.

En Ambalema, en Pajonales específicamente, la Apertura Económica se sintió así:

Una mirada retrospectiva muestra que el algodón mantuvo importancia en la planicie norte del Tolima hasta comienzos de la década de los 90, cuando Colombia entró a competir sin subsidio alguno con la producción mundial. Los seis primeros años de esa década se caracterizaron por un permanente descenso de la superficie cosechada en Pajonales, pues de 2.000 hectáreas al principio del período se cayó a 1.300 (Ramos, 2000: 316-317).

Pese a los reveses que tuvo, la solidez de la organización Pajonales le permitió superar la crisis y en 1997 se determina “abandonar el cuadro costumbrista de cultivo y adelantar un seguimiento fisiológico de la planta, con el propósito de aumentar el rendimiento en el campo y disminuir los altos costos de producción” (Ramos, 2000: 317). Aunque la mediana y gran propiedad son las que predominan en Ambalema, también hay pequeña propiedad y minifundio (IGAC, Universidad de los Andes, Universidad de Antioquia y Gobernación de Antioquia, 2012:403), éstos últimos, no obstante, no debieron correr con la misma suerte de las grandes haciendas y organizaciones como Pajonales. El algodón, por lo arriesgado de su cultivo y porque los pequeños propietarios no podían responder de manera exitosa a las múltiples dificultades que se les presentaban (lo que significó o su quiebra o la redefinición de producción agrícola), agravadas por hechos como el fin de la Caja Agraria¹¹⁶, se concentraría entonces en las grandes propiedades.

¹¹⁵ A las consecuencias que trajo la Apertura Económica para los algodoneiros hay que agregar que: “la separación definitiva de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) hizo que el mercado internacional se inundara de fibra de algodón producida en varias de sus regiones y que hasta ese momento no se comercializaba en el resto del mundo sino que se consumía a nivel interno. Cuando estas cosechas salieron a oferta mundial, los precios se desplomaron (El Tiempo, 2000a).

¹¹⁶ Que estuvo “vinculada al mejoramiento de las condiciones de los campesinos; al suministro de un crédito barato y especializado; a la entrega de semillas y maquinarias para el trabajo; al reparto de abonos y fungicidas” (El Tiempo, 1996) y plaguicidas.

Hacia el año 2000, el cliente principal de la fibra del algodón de Pajonales lo constituía Fibratolima, mientras que la semilla de algodón expandía sus posibilidades de mercado hacia la alimentación animal (Ramos, 2000: 317). En la actualidad, Ambalema es uno de los pocos municipios del Tolima, junto con El Espinal y Natagaima (Acosta, 2016) donde se cultiva algodón. La empresa algodонера Tolima Norte S.A. (Emprenorte, S.A.) siembra 1.100 hectáreas, mientras que la organización Pajonales unas 200 aproximadamente (Acosta, 2016). Edgar Acosta, resume acertadamente, y no sin nostalgia, el panorama actual del algodón y, en general, del agro en Ambalema:

[H]oy a pesar de contar con semillas transgénicas que hacen fácil el cultivo, ya no contamos con aquellos agricultores que forjaron la historia agropecuaria, la mayoría ya han desaparecido, unos en forma natural y otros a manos de los violentos, solo quedan unos pequeños grupos de algodoneros y arroceros en los campos de la región, luchando para no desaparecer como sucedió con el sorgo, la caña de azúcar, el maíz y el tabaco (Acosta, 2016).

La Función Urbana Agrícola asociada al Algodón, muestra un gran dinamismo inicial, en donde Ambalema se vincula y vive el gran auge nacional. Este auge significó para Ambalema la realización de múltiples actividades que representaban un importante vínculo entre las áreas rural y urbana: el desplazamiento diario de los trabajadores del pueblo hacia los campos, tanto para la realización de actividades de siembra, como para la recolección de la mota; la presencia de la oficina de la Federación Nacional de Algodoneros, que significó la vinculación de Ambalema a la producción nacional y que prestaba servicios a los productores: venta de insumos, asesorías, desmote y comercialización; generación de empleos tanto en las unidades productivas como en la desmotadora y con respecto al traslado de la mota o de las pacas, es decir, relacionadas con el transporte, aprovechando también el ferrocarril mientras éste existió. Además, hay que decir, que gracias al algodón se generó crecimiento urbano, esto por la localización de la desmotadora de Desmotolima que amplió el perímetro urbano, y que, de alguna manera, influyó en el surgimiento de viviendas a su alrededor, por lo menos, al frente de sus instalaciones; el algodón en Ambalema, también atrajo a bastante población flotante, los denominados por los habitantes locales como *andariegos*, que así como obtenían ingresos por su trabajo, gastaban, revertían en el poblado, pues se alimentaban, hospedaban, bebían y divertían. A través de estas migraciones anuales y limitadas al

tiempo que duraba la recolección, se generaba también una importante cantidad de empleos indirectos que, sin duda alguna, contribuía a “mover” la economía del municipio. El algodón a lo largo de la historia de la producción en Ambalema le ha proporcionado ingresos provenientes de su venta en los mercados a los cuales ha llegado (a escala regional, nacional e internacional). No obstante, conforme la crisis se profundizaba, la producción disminuía. Hoy se mantiene una producción, altamente mecanizada y con aplicación de la biotecnología, que la hace muy eficiente pero que no genera ni muchos empleos ni, por lo tanto, el dinamismo de los tiempos del auge. La gran fiesta que suponía la llegada de la época de recolección ha pasado a ser uno de esos tantos momentos nostálgicos de la historia de Ambalema. No obstante, se avizoran nuevas posibilidades para la expansión del cultivo de algodón, con miras a atender a la demanda de un mercado más amplio, con lo cual se espera que la economía ambalemuna se vea beneficiada¹¹⁷.

¹¹⁷ “Al menos cuatro mil millones de pesos y cerca de 850 empleos directos e indirectos dejará la alianza comercial firmada entre Agrofortaleza, de Bolivia y Pajonales, Remolino S.A. y Emprenorte. La firma del convenio se llevó a cabo ayer en Ibagué, con la presencia de los gerentes de los complejos agroindustriales más importantes de la región.

El gerente operativo de Pajonales S.A., Jaime Eduardo Bravo, afirmó que esta es una oportunidad para fortalecer el sector pues no solo se reducen los gastos para el transporte de mercancía, sino que permitirá al sector estabilizar el precio a nivel interno.

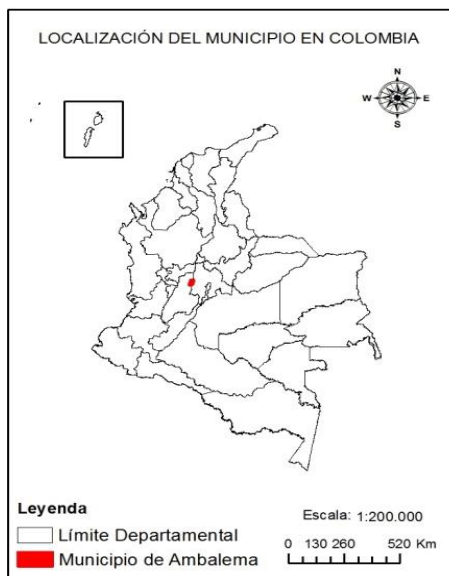
De acuerdo con Bravo, el primer cargamento con 200 toneladas de fibra y cuya entrega se espera se prolongue hasta octubre, partirá hoy por tierra de Ambalema a Buenaventura, toma la ruta Puerto Arica - Chile (barco) y por último con rumbo a La Paz, vía terrestre.

El representante de la firma boliviana, William de las Muñecas, resaltó que entre los beneficios de la alianza está el tratado firmado por el Grupo Andino de las Naciones al que pertenece Colombia y que permite el libre tránsito de mercancías entre ambas naciones.

“No hemos encontrado lugar en Suramérica que cuente con cosecha de agosto a octubre”, señaló Muñecas, quien además reconoció la calidad de la industria algodonera en Colombia. Por su parte, Bravo afirma que ya se está en negociaciones con Portugal y Perú para efectuar la venta de algodón” (El Nuevo Día, 2013, los subrayados son míos). Así mismo, “El mercado internacional del algodón reporta una disminución global en la producción del 17%, equivalente a 21,7 millones de toneladas, el cual es el volumen más bajo desde el 2004, como resultado de la disminución en las cosechas de la India, Pakistán y Vietnam, según reportes de la Secretaría del Comité Consultivo Internacional del Algodón (CCIA).

Teniendo en cuenta este panorama internacional, los algodoneros de Tolima, Huila y Valle del Cauca tienen una interesante oportunidad para poner en el mercado internacional la cosecha algodonera de sus departamentos, según un reciente informe de Bayer.

Conalgodón calcula una siembra de 17.600 hectáreas de algodón en Colombia en 2016, lo cual representa un descenso significativo desde que se comenzó a anunciar el corte de los subsidios al precio de este cultivo. Para el 2015 Colombia contó con 31.466 hectáreas en todo el territorio” (Dinero, 2016).





CONVENIO UPTC - IGAC
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA

Proyecto de Investigación:
APROXIMACIÓN GEOHISTÓRICA URBANA
DE AMBALEMA TOLIMA:
UNA MIRADA DE SU EMPLAZAMIENTO, SITUACIÓN,
FUNCIÓN Y PLANO

MAPA No 10
ÁREA DE CULTIVOS EN EL MUNICIPIO DE AMBALEMA

Fuente: Elaboración Propia con empleo de
 mapa de coberturas de la tierra IDEAM,
 cartografía básica IGAC, cartografía DANE.

Abril de 2017



6.3 Función urbana Ganadera

En diferentes momentos de su historia la ganadería ha hecho parte del desarrollo económico del municipio. A finales del siglo XIX, tras “la ruina de la industria del tabaco, muchas de las antiguas propiedades se convirtieron en tierras de pastos que favorecían la explotación ganadera...” (Bejarano y Pulido, 1981: 226). Más adelante, en la década de los 30, la hacienda Pajonales se consolida “como una vasta extensión de tierra dedicada fundamentalmente a la ganadería y a varios cultivos agrícolas a menor escala”. El paso de los años veinte a los treinta, es justo el momento en el cual el tabaco llega a su fin y nace la ganadería. Roberto Wills, “consolidaba a *Pajonales*”, mientras “la familia Nieto adquiere a *Peñalisa* y don Félix Salazar, que viene de Caldas, constituye la hacienda *El Triunfo*” (Santamaría, 1986: 132).

Según Leiva, “[d]esde 1940 se venían introduciendo a la región ganados de raza traídos por algunos hacendados desde el sur de Bolívar y posteriormente de Cereté y Corozal en Córdoba”, igualmente, “se fueron mejorando los pastos”, tratando así “de introducir la lechería, la ceba y el levante de los vacunos en las partes planas que ofrecían también abundante agua” (Leiva, 2005: 115). En tiempos del Ingenio Central del Tolima “pastaban unas 1.800 cabezas de cría” en Pajonales (Ramos, 2000: 320). Hacia el año 2.000 el hato de la organización Pajonales abarcaba cerca de 4.500 cabezas (Ramos, 2000: 322).

En los años 70 Camilo Karin¹¹⁸, introduce en la hacienda Tamalo “una lechería con vacas traídas de Estados Unidos, con una inversión de tal magnitud que el producto de la venta de la leche solo le daba para pagar unos pocos trabajadores” (Leiva, 2005: 115).

¹¹⁸ Quien fue un “hombre vinculado a Ambalema económica y sentimentalmente, pues fue el único alcalde ad honorem en toda la historia del puerto. Un día los maleantes se lo llevaron y Karin nunca más volvió a su amada Ambalema” (Leiva, 2005: 115).

Para Leiva el auge de la ganadería fue muy corto pues “la tierra comenzó a incrementar su valor por la calidad de las mismas¹¹⁹”, este factor, al elevar la productividad en la agricultura, la volvió más atractiva para esta actividad, limitando a la ganadería (Leiva, 2005: 115), la cual, en menor proporción, se seguiría presentando.

En la actualidad, con base en la información suministrada por el Plan de Desarrollo 2016-2019, en el municipio se estima un potencial de 3.500 hectáreas para el cultivo de pastos destinados a la alimentación del ganado y se registran unas 10.000 cabezas. Además, se calcula que la producción ganadera se vio afectada en un 8%, como resultado de “la elevada temperatura y el bajo régimen alimentario” (Alcaldía de Ambalema, 2016¹²⁰: 31-32).

La evolución de la ganadería en Ambalema abarca entonces desde finales del siglo XIX¹²¹, cuando se constituye en una alternativa ante la crisis del tabaco; se empieza a consolidar en la tercera década del siglo XX, tras el declive definitivo de la producción industrial de tabaco en el municipio; se realiza de manera simultánea al cultivo de la caña de azúcar en el periodo del Ingenio Central del Tolima y se sigue presentando, aunque en menor proporción que en periodos anteriores, a la par de los cultivos comerciales, que se han venido implementando a partir de la segunda mitad del siglo XX. Es una actividad que aunque se haga principalmente en la zona rural¹²², representa vínculos estrechos entre ésta zona y la urbana, expresados en: la realización de actividades como la cría, el ordeño y la vacunación, en el campo con suministro de insumos (complementos nutricionales, vacunas, medicinas, principalmente) provenientes del área urbana; el suministro de carne para los

¹¹⁹ Ya que “son tierras arcillosas alimentadas a través de los siglos por las masas volcánicas de repetidas erupciones” (Leiva, 2005: 11).

¹²⁰ A partir de UMATA Municipal e informes de vacunación en programas implementados por FEDEGAN, ICA y Alcaldía Municipal.

¹²¹ Remontándose incluso al siglo XVIII, como se mostró en el acápite relacionado con el primer periodo de la producción tabacalera.

¹²² Con respecto al ganado vacuno, pues otros tipos de ganado, como el porcino, fundamentalmente, también se crían en la zona urbana, en los patios de las viviendas y, sobretodo, en la granja *El Castillo*, dedicada a la porcicultura, en donde se calcula que hay una población de 5.000 cerdos, lo cual ha generado descontento social por los problemas de salubridad (principalmente asociados al olor) que se presentan en el barrio El Alto y en gran parte del área urbana del municipio (*Una marranera tiene en “jaque” a los habitantes de Ambalema*, El Nuevo Día, 2013).

frigoríficos (famas)¹²³ localizados en el área urbana; el traslado diario de habitantes de la zona urbana a la rural para trabajar en actividades relacionadas con la ganadería, cría, ordeño; y, en general, la obtención de ingresos por la venta tanto de los animales en pie como de la carne, venta que no sólo se hace al interior del municipio, sino que cubre demandas de un mercado más amplio, regional y nacional, en especial, a través de la oferta de la Organización Pajonales.

6.4 Función Urbana Agroindustrial

La función urbana agroindustrial se ha desarrollado en Ambalema en diferentes momentos. En la producciones: tabacalera, de caña de azúcar, arroceras y algodoneras, en tanto no sólo se ha cultivado y vendido lo que se obtiene, sino que se ha transformado la materia prima vegetal en productos destinados a satisfacer demandas asociadas, principalmente, a la industria alimenticia. Como al abordar la función agrícola relacionada con los cultivos anteriormente mencionados, ya se abordó también la función agroindustrial relacionada con los mismos en periodos anteriores, a continuación se abordará la función urbana agroindustrial en la actualidad con respecto al papel que desempeñan la Organización Pajonales, Emprenorte s.a. y Agroindustrias Santa Mónica s.a.s.

Pajonales es la organización que más promueve el desarrollo de la agroindustria en Ambalema. Su división agroindustrial y comercial se localiza en el área urbana del municipio, justo en el límite con el área rural, en donde se cuenta con terrenos para la experimentación, a un costado de la vía que de Ambalema conduce a Armero. La oferta de servicios y productos de la división agroindustrial de Pajonales incluye: Bioinsumos, “Esta división tiene como propósito, la producción y posterior formulación de microorganismos de uso agroindustrial en una moderna planta con equipos de última generación”; y Semillas, desde 1997, se establece esta división, la

¹²³ En la actualidad, en cumplimiento de Resolución del INVIMA, el sacrificio de reses no está autorizado en el *Matadero* de Ambalema, debido a que éste no cuenta con las condiciones técnicas y sanitarias exigidas para su funcionamiento, como lo expresa un concejal municipal (M. Zorro, comunicación personal, 17 de enero de 2017). Ya en 1964, el periódico *El Cronista*, hacía referencia a los Problemas sanitarios del Matadero de Ambalema. Se trataba de una petición de los habitantes del barrio La Esperanza dirigida al alcalde y al inspector sanitario para que impidiera el lavado del *mondongo* de las reses en este sitio. Así mismo, se pedía al personero y al inspector de higiene ordenar la construcción de sifones grandes que condujeran los residuos al alcantarillado (*El Cronista*, 1964).

“cual posee una de las plantas más modernas para el acondicionamiento de semillas de arroz”. “[L]as variedades que se producen se comercializan en el mercado nacional” llegando a “Tolima, Huila, Cundinamarca, Valle del Cauca, Santander, Norte de Santander y Llanos Orientales”, obteniéndose “buenos resultados en campo tanto en rendimientos de campo y calidad molineral”. En “todo el proceso se ejerce un estricto control de calidad, el cual es verificado y auditado de acuerdo a la norma ISO 9000 la cual fue otorgada por la firma Bureau Veritas”, a lo que hay que agregar la supervisión del Instituto Colombiano Agropecuario ICA. La tecnología, investigación y el mejoramiento constante están presentes en todas las divisiones de productos de la organización Pajonales y adicionalmente, en lo que respecta a la agroindustria, anualmente Pajonales realiza el agroShow Pajonales, que es, sin lugar a dudas, “una de las ferias más importantes del sector”, a la cual acuden “empresarios y compañías del sector agrícola y ganadero” los cuales exponen “las nuevas tendencias del sector, nuevos insumos y tecnologías, así como una de las más grandes muestras ganaderas del país”¹²⁴.



Figura No. 21. Instalaciones de la división agroindustrial y comercial de la Organización Pajonales.

Emprenorte, por su parte, funciona desde 1996. Sus principales actividades consisten en el desmote y la comercialización de algodón, así como de los subproductos de éste al mercado nacional, a través de *Diagonal*. Además, tiene ferretería y almacén, en donde vende insumos a los agricultores (A. Vega, comunicación personal, 15 de enero de 2017). Tanto sus oficinas como la planta de desmote se encuentran en el área urbana, aunque en edificios separados, no obstante, a muy corta distancia.

¹²⁴Organización Pajonales s.a.s. Disponible en <http://www.pajonales.com/>. Consultado el 30 de noviembre de 2017.



Figura No. 22. Instalaciones de EMPRENORTE S.A.

Finalmente, Agroindustrias Santa Mónica S.A.S, es el otro impulsor del sector agroindustrial en Ambalema. Al permitir la transformación del arroz Paddy y ofrecer sus servicios tanto a pequeños productores como a grandes empresas, contribuye a la generación de empleos y a la obtención de ingresos, todo lo cual repercute en la dinamización de la economía de Ambalema. Robert Vaughan en 2013 compra y adapta un molino en Ambalema, el cual, junto con “la organización que gira en torno a él” constituye Agroindustrias Santa Mónica S.A.S., “empresa dedicada a la transformación del arroz desde el procesamiento del Paddy a su empaque, desde el servicio que presta tanto a grandes empresas como a productores locales”¹²⁵.



Figura No. 23. Molino Santa Mónica.

¹²⁵ Agroindustrias Santa Mónica s.a.s. Disponible en <http://www.molinosantamonica.com/>. Consultado el 30 de noviembre de 2016.

6.5 Función Urbana Comercial

Para Beaujeu-Garnier y Chabot (1970: 139), la función comercial es tan importante que: “Apenas se concibe una ciudad que no ejerza ningún comercio con el exterior”. En el caso de Ambalema, el comercio ha estado presente en gran parte de su historia, pues las diferentes producciones ya sean agrícolas, pecuarias o agroindustriales se han vendido en mercados que van desde el local, pasando por el regional y nacional hasta el internacional. Además, en algunos momentos la actividad comercial no se limitó sólo a la venta, sino que también ha incluido la compra y el intercambio de productos. En los diferentes periodos de la evolución tabacalera, la actividad comercial ha sido particularmente relevante, como se mostró en el acápite de la función urbana agrícola asociada al tabaco, y no siempre de una manera legal, ya que el contrabando también se dio de manera frecuente; sin embargo, con la abolición del monopolio y con la estabilización de la navegación a vapor, el comercio se ve altamente beneficiado, no obstante, el vínculo comercial se da más con el exterior que a nivel interno: “Los ingresos recibidos por la producción y exportación de tabaco permiten crear una demanda de mercancías, fundamentalmente importadas, lo que dinamizó muy poco el mercado interno” (Muriel, 2009: 24). Por su parte, José María Samper (citado por González, 1990:43) hace referencia a la actividad comercial en la ciudad, producto del gran auge del tabaco, expresado de manera significativa en la presencia y dinamismo de sus dos puertos: “Los dos puertos de la ciudad sobre la margen izquierda del Magdalena estaban siempre cubiertos de embarcaciones (champanes, canoas y balsas) para el abasto de víveres y el tráfico mercantil”. De manera similar, Medardo Rivas señala que:

El puerto de Ambalema estaba siempre lleno de balsas, que de arriba traían tabaco o víveres y que cubrían la mitad del río, y de canoas y barquetas, listas para bajar el tabaco a Honda o a la Costa; y con todo esto la industria crecía, los capitales se aumentaban y el bienestar y la riqueza se difundían por todas partes (Rivas, 1946: 138).

Con la abolición del monopolio republicano del tabaco, se produce un desplazamiento de comerciantes hacia Ambalema con el objetivo de “vincularse a la comercialización interna y externa del tabaco” (Bejarano y Pulido, 1981: 211). Según Luis María Silvestre:

[S]e establecían en Ambalema abriendo una casa de compras de tabaco con una caja provista de fondos suficientes y se relacionan con agentes corresponsales en los principales puntos en donde se produce el artículo. Lo pagan, escogiéndolo, a precios convencionales y los negociantes en pequeñas cantidades los buscan de preferencia;

estos negociantes no se complican con avances, ni manejo de tierras; obtienen siempre buen tabaco. Hay casos en que efectúan compras por \$200.000.00 anuales; aprovechan las épocas de la baratería y los momentos de escasos fondos. El tabaco que obtienen así lo preparan para la exportación, lo remiten a Europa y reciben mercancías en retorno. Los capitales que emplean los miden de una manera suficiente para esperar el retorno, realizarlo y no detener la compra del tabaco (1868, citado por Bejarano y Pulido, 1981: 211-212, el subrayado es mío).

Como se puede observar, con el fin del monopolio, la actividad comercial será implementada por agentes que se establecen en Ambalema, los cuales buscan las mejores condiciones para obtener ganancias. No sólo compran tabaco de calidad a bajos precios sino que lo intercambian por mercancías del extranjero. La actividad de los comerciantes, como ya se había mostrado anteriormente, se torna rentable al aprovechar las necesidades de los cosecheros (transporte, compra de la cosecha, necesidad de efectivo) y, en general, la oscilación de precios, es decir, “las épocas de la baratería y los momentos de escasos fondos”, todo esto en el marco de una organización tan eficiente que no sólo establece corresponsales en los diferentes sitios de producción, sino que además mantiene un capital constante que asegura la compra permanente, sin las complicaciones que implicarían los avances y el manejo de las tierras. Por su parte, Medardo Rivas, con referencia a la importante función comercial desempeñada por Ambalema, a partir de la actividad tabacalera, en plena bonanza, señala que: “Las grandes haciendas se improvisaban; las poblaciones nacían o se desarrollaban rápidamente; y Ambalema salió como por encanto de las ondas del río, a ser una ciudad emporio de comercio y riqueza” (Rivas, 1946: 137, el subrayado es mío).

Con el mantenimiento de la navegación a vapor y el resurgimiento de la actividad tabacalera a través de las fábricas de cigarros desde principios del siglo XX hasta la década de los 30 de la misma centuria, el ferrocarril (que no sólo transportaba pasajeros sino carga) durante, aproximadamente, siete décadas en el siglo XX¹²⁶ y el desarrollo del Ingenio Central del Tolima, por cerca de 20 años (desde la década de los 40 hasta 1961), la actividad comercial contará con condiciones óptimas para su fortalecimiento en Ambalema. El hacer parte de las vías de comunicación e infraestructura de transporte más importantes del país, así como la obtención de ingresos producto de las exportaciones y las ventas a otras regiones de Colombia, se

¹²⁶ Partiendo de 1907 y culminando en 1975, cuando termina el transporte de carga y con él el ferrocarril en Ambalema.

constituyen, sin lugar a dudas, en factores que propician el mantenimiento de una actividad comercial permanente y relevante, que es posible por el renacer del tabaco, el cultivo de la caña de azúcar (a los cuales complementa) y, de manera especial, una Situación favorable. La Función Urbana Comercial surge y se mantiene como resultado de cierta prosperidad económica (más reducida que la del gran auge del tabaco de mediados del siglo XIX, pero en donde producción y transporte van a estar mejor articulados), la obtención de ingresos junto con la óptima localización y el transporte permitirán que florezca de manera simultánea y complementaria la función comercial.

A partir del predominio de los cultivos comerciales (desde la década de los 60 del siglo XX) y de la configuración de una Situación desfavorable, por la convergencia de diferentes factores, como se mostró en el capítulo correspondiente a la Situación, la actividad comercial pierde el dinamismo que tuvo en otros tiempos. Se siguen obteniendo ingresos y se generan empleos, pero la ciudad se va consolidando como centro de servicios básicos (como se verá más adelante), en donde la actividad comercial, concebida como la compra y venta de bienes se va a centrar a nivel interno, en la ciudad y entre ésta y el área rural, es decir, la ciudad reduce su *hinterland* y más que intercambiar, los habitantes tendrán que adquirir en ciudades cercanas, principalmente en Ibagué, los bienes y servicios que no se pueden obtener en la misma.

Sin embargo, con el municipio de Beltrán, se presenta una importante actividad comercial, de doble vía, estimulada por la cercanía de los dos municipios y el transporte permanente, ya sea a través de las canoas o por el ferry. A la cabecera municipal de Ambalema llegan, procedentes de Beltrán, diferentes productos como ganado vacuno y porcino, pescado, arepas, leche, panela, aguacates, principalmente, pero en Ambalema los habitantes de la cabecera del municipio cundinamarqués, así como de sus diferentes veredas, en especial del puerto de Gramalotal: hacen mercado (tanto el denominado de plaza¹²⁷ como el que realizan en los supermercados), efectúan transacciones bancarias, van al médico, se recrean, compran gasolina, pagan sus facturas, entre otras. Es pues una importante actividad comercial que refleja los estrechos vínculos entre los dos municipios, vínculos que son históricos, remontándose a la época en la que lo que hoy es Beltrán hizo parte de los términos

¹²⁷ En la plaza de mercado de Ambalema ha habido una presencia constante e importante de vendedores de Beltrán.

del pueblo de indios de Ambalema y, por supuesto, también geográficos, dada la cercanía y la Situación actual de ambos municipios, el contacto permanente de sus habitantes, la presencia de sus puertos y, desde luego, el transporte que posibilita cruzar el río de una orilla a otra.

6.6 Funciones Urbanas de Sitio de Paso y de *Sitio para Hacer Fortuna*

En diferentes momentos Ambalema ha desempeñado las funciones urbanas de sitio de paso y, lo que podría denominarse, *sitio para hacer fortuna*¹²⁸. Con ambas denominaciones se hace referencia a la permanencia temporal de personas en la ciudad. Para Thomas (1996, citado por Ochoa, 2009: 146), los sitios de paso se caracterizan por la facilidad de conexión que permiten entre distintas zonas y regiones. En estos sitios, las condiciones geomorfológicas son relevantes y posibilitan “su papel de puente o de bisagra entre dos lugares...”. Para llegar a diferentes destinos Ambalema ha sido un lugar por donde hay que *pasar* (generando fugaces estadías, que podían variar, implicando incluso el no tener que pernoctar en la ciudad o estadías un poco más prolongadas, con pernoctación por unos días). En el caso de la connotación de *sitio para hacer fortuna*, la estadía es más prolongada, implicaba y, aún lo hace, la residencia en la ciudad, pero siempre de una manera limitada, tomando esta permanencia como un medio para alcanzar recursos que permitieran futuros establecimientos, re establecimientos y radicaciones en otros lugares. Se considera que tanto la una como la otra constituyen Funciones Urbanas, en tanto que esta población temporal, ha aportado ingresos y trabajo, que han contribuido, en los momentos en los que se han presentado, al dinamismo de la economía de la ciudad de Ambalema.

La Función Urbana de Sitio de Paso está relacionada con la Situación de la ciudad, en especial, con su posicionamiento con respecto a las vías de comunicación, por su parte, la función de *Sitio para Hacer Fortuna*, se asocia con el aprovechamiento temporal de condiciones económicas favorables por personas que no son de la ciudad.

¹²⁸ No siempre en el entendido de alcanzar inmensas riquezas, sino también como sitio para trabajar y adquirir recursos económicos.

La Función Urbana de Sitio de Paso se ha dado desde la fundación de Ambalema e incluso desde antes, desde que en sus tierras se establecieran diferentes encomiendas y yendo más atrás, desde la época prehispánica, esto por la localización de Ambalema sobre la margen izquierda del río Magdalena. Como se ha mostrado, desde la Conquista, la Colonia y a lo largo de toda la vida republicana de Colombia, en Ambalema ha existido un paso de canoas que ha permitido la comunicación entre una y otra orilla del Magdalena. Primero, y durante mucho tiempo, el paso se estableció entre lo que se conoció como Beltrancito y lo que hoy es la cabecera municipal de Beltrán y, más recientemente, entre el denominado Puerto de *El Retiro* y el Puerto beltranense de Gramalotal. La función de Sitio de paso y no sólo de vía de comunicación se evidencia en el hecho de que por estos pasos, a lo largo de la historia, han transitado viajeros que de ahí han partido, continuado, a diferentes lugares: a las minas de Mariquita; a Tocaima, por un camino real alterno que comunicaba con Santafé...; o, recientemente, a Ibagué o a Girardot, buscando *acortar* camino.

En los tiempos del ferrocarril en Ambalema, esta Función se ve fortalecida, tal como se mostró en la parte de este trabajo relacionada con la Situación. La permanencia se prolongaba más cuando sólo existía el Ferrocarril La Dorada-Ambalema, durante la conexión que permitiría la comunicación con Ibagué, el tiempo de permanencia se disminuye, pero en cambio se aumenta el flujo de pasajeros que transitan por Ambalema, todo lo cual, necesariamente debió generar cierto florecimiento comercial en la ciudad, en especial, en la estación cercana al puerto. Esta función, también se vio potenciada con la navegación a vapor y la articulación entre ésta y el ferrocarril, por Ambalema había que pasar, parar, abastecer, en fin, había que establecer un vínculo, por efímero que fuera, entre el viajero y la ciudad.

Con el fortalecimiento de las carreteras y la consecuente desaparición tanto de la navegación a vapor como del ferrocarril, la Función Urbana de Sitio de Paso quedó limitada al cruce por el río, en una especie de atajo, para llegar a otros lugares, pues debido a la actual configuración vial del departamento, por carretera no se hace necesario pasar por la ciudad de Ambalema para llegar a otras ciudades.

Por su parte, la Función Urbana de *Sitio para Hacer Fortuna*, encierra una paradoja, pues aunque el establecimiento temporal genera ingresos, producto del

trabajo y la radicación en el poblado, también posibilita la salida de los mismos, ya que si bien éstos se obtienen en Ambalema, finalmente van a parar, se invierten, en otros lugares, con las respectivas consecuencias que para el desarrollo urbano local genera la salida de estos recursos. Los principales momentos en los cuales se ha presentado esta Función son los siguientes:

En el gran auge tabacalero de mediados del siglo XIX. Eugenio Díaz Castro, en su hermosa novela *Manuela*, ejemplifica esta realidad, que él conoció muy de cerca, pues vivió en Ambalema¹²⁹. De esta manera, la peona Rufina comenta que ha juntado, fruto de su trabajo y de lo que se ganó en una rifa, cien pesos “y no quiero gastar ni un solo cuartillo hasta ponerme en Llano-grande. ¡Ah, mi tierra! Que allá es donde se vive a gusto! (Díaz, 2008: 265).

Medardo Rivas, por su parte, señala que:

Las grandes propiedades de la casa de Montoya, Sáenz & Cía., vinieron a ser de la casa de Fruhling & Goschen, de Londres, casa sumamente rica y que envió capitales amplia y generosamente. Los señores C. Castello, Raimundo Santamaría y otros comerciantes de Bogotá, establecieron allí [en Ambalema] la casa de Croteshuayt & Cía., rival de la anterior y que creó la hacienda *La Unión*, y contribuyó poderosamente al desarrollo industrial de esas regiones. Los señores don Diego Uribe y don Joaquín Tamayo establecieron otra casa importante, lo mismo que los señores Posadas y Toros, y los señores Uribes, de Antioquia. Los campos se cultivaban, el comercio vivía, el crédito se aumentaba, y siete millones de pesos en oro entraban a la nación por el tabaco que se exportaba (Rivas, 1946: 138-139).

¹²⁹ “[C]uando estuve en Ambalema, morando entre un salón lleno de prensas de tabaco [...] Qué fidelidad la de mi pluma, que me hizo soportables mis penas, desde los montes fríos de la cordillera de Subia hasta los ardientes arenales del Magdalena, lo mismo entre la quina, que entre la caña, que entre el hostigoso y ardiente tabaco de los caneyes”.... (Mi pluma, citado por Patricia Torres, Eugenio Díaz Castro, disponible en <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/diazeuge.htm>). “Sin embargo, confesaba haberse alistado como soldado en la cuarta compañía del batallón Guardia Nacional de Ambalema, cuando el general ecuatoriano Juan José Flórez amenazó con invadir la Nueva Granada en 1848. En ese tiempo, don Eugenio dirigía un negocio de prensas de tabaco en Ambalema” (Torres P., Eugenio Díaz Castro. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/diazeuge.htm>. Consultado el 28 de diciembre de 2016).

Y más adelante, relata que José María Samper, fue otro de esos grandes hombres que también llegó a la ciudad y “se hizo primer agente de don Pastor Lezama (el más rico propietario de esas regiones), y fundó después una pequeña hacienda, a la que puso por nombre *La Fortuna*” (Rivas, 1946: 145).

Las citas anteriores son representativas de la Función de *Sitio para Hacer Fortuna* en el gran auge tabacalero, desde luego, la denominación incluye no sólo a grandes hacendados o representantes de casas comerciales, que, por supuesto, querían ampliar sus fortunas, sino a personas humildes, como la peona Rufina, que al trabajar un tiempo en Ambalema, ahorran para luego devolverse a sus lugares de origen.

Ya en tiempos del Ingenio Central del Tolima, como lo muestra Ramos, llegó a Pajonales personal tanto técnico como jornalero, procedente de otros lugares de Colombia e incluso con otras nacionalidades, para ejercer y orientar-enseñar funciones propias de la producción azucarera, por periodos de tiempo que variaban (Ramos, 2000: 248-249), este flujo, desde luego, cesó con el fin del Ingenio. Aunque Pajonales no hace parte del área urbana de Ambalema, la referencia a la llegada de personal foráneo para trabajar en el Ingenio se hace, en tanto que estos trabajadores también contribuyeron al dinamismo económico del municipio y la ciudad en el periodo señalado, además, mientras existió el Ingenio, “[e]ste centro agrícola e industrial [Pajonales] era tan importante que tenía todos los recursos de una ciudad: residencias, hospital, teatro, telecomunicaciones, etc. A pesar de su importancia, fue efímera su existencia” (Leiva, 2005: 114).

Finalmente, en la actualidad Ambalema vuelve a desempeñar la función de *Sitio para Hacer Fortuna*, pues cuenta con nuevos habitantes temporales, los cuales por la construcción del corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar y que laboran en el municipio de Beltrán, Cundinamarca, principalmente, se han instalado en la ciudad. Esta estadía abarca el tiempo que tome la realización de las obras.

6.7 Función Urbana Turística

La función turística se ha expresado en Ambalema, desde tres ámbitos fundamentales. Por un lado, asociada a la religión, por otro, a su historia-arquitectura, aspecto destacado a nivel nacional, a través de su declaratoria como Monumento Histórico Nacional en 1980 y también, relacionada con el descanso y la recreación.

Para Bejaout-Garnier y Chabot (1970: 193) “[l]as verdaderas ciudades de función religiosa son aquellas a las que acuden gentes del exterior para el ejercicio de su religión”. En Ambalema, esto se aplica a cabalidad, ya que tradicionalmente la romería hacia la ciudad con el objetivo de visitar y venerar la imagen de Santa Lucía¹³⁰ ha sido copiosa, atrayendo anualmente a cientos de peregrinos de todo el país, que vienen a pedir o a pagar sus promesas a la santa de los ojos, de la salud de la visión, patrona de Ambalema, a quien la tradición oral le atribuye evitar la desaparición del poblado¹³¹, en donde tiene su santuario nacional.

A continuación se presentan algunas referencias que muestran cómo a partir de las fiestas en honor a la santa, se produce anualmente, cada 13 de diciembre, un peregrinaje que, sin duda, aparte de las razones religiosas, le aporta ingresos y dinamismo a la ciudad, viéndose el parque central y la iglesia totalmente abarrotados de buses, carros, visitantes y de puestos de ventas de artículos religiosos.

Según Leiva, desde 1945, cuando ya había pasado el auge del tabaco, “las fincas se dedicaron a la ganadería e iniciaba labores el Ingenio Central del Tolima (Pajonales), así las gentes tenían ocupación y un poder adquisitivo para gozar la fiesta”. “En esta época las fiestas eran diferentes, más cosmopolitas y con diversos ingredientes”, entre los que este autor destaca: la introducción de las corralejas, por

¹³⁰ “Se afirma que la imagen de santa lucía fue traída desde España a finales del siglo XVII hacia el año de 1679”. Santa Lucía, Diócesis de Líbano-Honda. Recuperado de: http://www.diocesisdelibanohonda.com/site/index.php?option=com_contact&view=contact&id=28%3Asanta-lucia&catid=14%3Aparroquias&Itemid=27. Consultado el 23 de diciembre de 2016.

¹³¹ “Por antiquísima tradición oral se sabe que santa Lucía evitó la destrucción de Ambalema en tiempos de la guerra civil. El ejército invasor había enterrado dinamita y se esperaba la orden de atacar cuando santa Lucía se apareció al comandante en jefe para solicitarle desenterrar la dinamita y abandonar la región, peticiones que fueron atendidas por el sorprendido comandante que descubrió que la joven que le hablaba era la misma de la imagen que se veneraba en el Templo”. Santa Lucía, Diócesis de Líbano-Honda. Recuperado de:

http://www.diocesisdelibanohonda.com/site/index.php?option=com_contact&view=contact&id=28%3Asanta-lucia&catid=14%3Aparroquias&Itemid=27. Consultado el 23 de diciembre de 2016.

el vínculo comercial entre ganaderos ambalemunos y hacendados de Bolívar y Córdoba; la presencia de culebreros, “venidos del Amazonas y Putumayo”; los matachines que correteaban a los niños; los saltimbanquis y contorsionistas, que realizaban piruetas; “los pregoneros y vendedores de abalorios y baratijas”; los gitanos que “complementaban la fiesta con sus adivinaciones y conjuros” y los anunciadores de lotería, que acompañaban su función con proverbios, “casi siempre de doble sentido” (Leiva, 2005:121-122) .

Por estos mismos tiempos, o sea los del Ingenio Central del Tolima, Ramos señala que las “fiestas se celebraban con pompa y fervor en la vieja iglesia, que la nueva y con el mismo nombre, se construiría donde funcionaba la Plaza de Mercado”. Había corralejas en la Plaza Mayor, varas de premio, vacaloca, así como pelotas de fuego y bailes. Las festividades de San Pedro y San Juan también se celebraban con: carreras de caballos, cabalgatas, riñas de gallos y el sonar de los tambores por las calles (Ramos, 2000:253-254).

En 1970, según el relato del corresponsal J.M. en Ambalema, del periódico ibaguereño *El Cronista*, las fiestas en honor a Santa Lucía contaron con la concurrencia de muchos feligreses, presentándose lleno total en el amplio templo. Las fiestas reales también estuvieron bastante concurridas y “sin incidentes que lamentar” (El Cronista, 1971a).

Como se puede ver, el peregrinaje a Ambalema, con motivo de la veneración de la imagen de Santa Lucía se ha constituido en uno de los hechos que, a través de los años, más turismo ha generado, en la actualidad lo sigue haciendo. Aunque se concentra el 13 de diciembre, también se presenta todo el año, en mucha menor proporción, en especial, los fines de semana. Se trata, efectivamente, de un turismo religioso, pero a la par de él también se ha desarrollado otro tipo de turismo, asociado a las denominadas fiestas reales, en donde por los conciertos que se ofrecen y otro tipo de espectáculos, no sólo los lugareños sino personas de municipios cercanos también llegan a la ciudad, así como las y los ambalemunos residentes fuera, que para estas fechas, así como para la Semana Santa, las festividades de San Juan y San Pedro y para las de fin de año, regresan al terruño. El turismo religioso asociado a la festividad de Santa Lucía, así como el relacionado con las fiestas reales, genera ingresos para la ciudad y por uno o algunos días anima totalmente al poblado, tanto que la congestión que se produce en el sector del parque central, plaza mayor, difícilmente se puede observar en otras épocas del año.



Figura No. 24. Celebración religiosa en honor a Santa Lucía.
Fuente: Cultura & Turismo Ambalema-Tolima¹³².

Aunque las festividades de Santa Lucía son las que más han promovido y promueven el turismo religioso, la Semana Santa también atrae visitantes. Estos no sólo vienen a vivir la semana mayor en la ciudad, sino también a disfrutar del paisaje y de ciertas atracciones: “La ciudad estuvo bastante visitada con motivo de los días santos, habiéndose llenado el hotel Los Ríos y los hoteles restantes, en los cuales las reservaciones habían sido hechas con anticipación”. Los visitantes variaban sus programas entre “la visita de la iglesia” y “el paseo en lanchas por el río” (El Cronista, 1971h).

Con respecto al turismo motivado por la historia y la arquitectura, se tiene que, Ambalema es visitada anualmente por diferentes instituciones, universidades, fundamentalmente, pero también colegios de otros municipios, en donde profesores y estudiantes analizan diferentes aspectos de la historia y la arquitectura del poblado. La declaratoria de Ambalema como uno de los monumentos históricos nacionales y la catalogación de varios de sus inmuebles como patrimonio arquitectónico que hay que

¹³² <https://www.facebook.com/919600658155654/photos/t.100010566301513/1145679205547797/?type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

conservar, en lo cual, en la actualidad, se requiere actuar urgentemente, deben, necesariamente, haber influido para que diferentes programas universitarios, principalmente, se interesen en conocer la ciudad. Pero no sólo estas instituciones se ven atraídas por estos aspectos, particulares, provenientes de diferentes lugares, también vienen a conocer a la ciudad del tabaco y visitan las antiguas y espaciosas casonas, las calles adoquinadas y los puentes sobre los zanjones de *Los Muertos* y *La Esperanza*, así como los vestigios del ferrocarril, la recientemente restaurada estación del mismo y el malecón, principalmente.

Con referencia al turismo relacionado con el descanso y la recreación, gracias a su excelente clima, cercanía a la ciudad de Ibagué y a la presencia del río grande de la Magdalena, con el respectivo paseo en canoa o en ferry, la ciudad es visitada constantemente durante todo el año, en especial los fines de semana, festivos y en temporadas vacacionales como Semana Santa, junio (fiestas de San Juan y San Pedro), diciembre y enero.

Hacia 1971, el periódico El Cronista, con referencia al retorno de la navegación por el Magdalena con fines exclusivamente turísticos, señalaba que en menos de un año, habría recorridos entre Girardot y Honda, se trataría, efectivamente, de viajes de lujo y placer. En lo que toca a Ambalema, la nota indicaba que: “El “guayabo” lo despertará en Ambalema la mañana del sábado. En este puerto habrá desembarcado para realizar un recorrido por las calles históricas (la “calle de la Amargura”), la casa de la factoría (donde los ingleses procesaban el tabaco)”, en la tarde el crucero continuaría su rumbo hacia Honda (El Cronista, 1971j).

No era la primera vez que se planteaba el turismo por el río Magdalena integrando diferentes puertos del Magdalena, ya en los tiempos del Ingenio Central del Tolima, como se había reseñado previamente, entre Honda y Girardot existía un gran tráfico de barcos, algunos, incluso, con orquesta de cuerda, lo que se constituía en el paseo predilecto para la luna de miel de los recién casados. Sin embargo, conforme el río fue profundizando su problemática ambiental, terminó de perder su navegabilidad, ante la apatía de los gobiernos centrales y el triunfo de las carreteras sobre el transporte fluvial y férreo.

En otra noticia del corresponsal J.M. del periódico El Cronista, con referencia “a los paseos que llegaron de las distintas ciudades” y que estuvieron en las orillas de los ríos y lagunas “sin incidentes que lamentar”, se sugiere mejorar la organización hotelera, “cantinas especiales” y los lugares más visitados, todo lo cual convertiría a Ambalema “en centro turístico de fácil acceso y de conveniencias económicas para las clases menos favorecidas”. Igualmente, la noticia señala que, “los diez buses que envió la Rápido Tolima fueron insuficientes para transportar los pasajeros a Bogotá, Ibagué, Armero y Honda. En otra ocasión esta empresa debe aportar un número mayor de buses (El Cronista, 1971b, los subrayados son míos).

La cita anterior refleja, efectivamente, cierto auge del turismo, expresado en el flujo de visitantes que venían a disfrutar de los atractivos de la ciudad y el municipio; sin embargo, la cita también es valiosa porque muestra el certero análisis del corresponsal con respecto a los aspectos que había que mejorar para posicionar a Ambalema como un destino turístico realmente fuerte, si se observa el estado actual del turismo se tiene que aún no se han hecho los ajustes correspondientes, hace falta mayor intensidad y articulación de diferentes sectores.

En otra crónica de ese año, J. M. Chacón, el corresponsal del diario que se ha venido citando, continúa con su acertada crítica:

El turismo está surgiendo en esta ciudad en forma halagadora, pero hacen falta elementos para aprovechar todos los sitios especiales de modo que los turistas escojan los deportes y lugares de distracción. Entre los elementos que se necesitan pueden considerarse unas lanchas ojalá grandes para pasear en este trayecto tan bello del río Magdalena con sus aguas tranquilas en varios kilómetros de largo. Cada familia buscaría alguna diversión que no haya hecho y nada más emocionante que un paseito transportados suavemente en una lancha a motor. En la actualidad hay solo dos barcas que hacen el servicio de ‘paso’ entre este puerto y el de Gramalotal. Una empresa organizada para este fin, sería un buen negocio (El Cronista, 1971i).

Aunque al día de hoy, se han mejorado algunos aspectos como la ampliación del número de canoas y la operación del ferry, cuando la profundidad del río lo permite, siguen faltando más elementos, como bien lo indicaba Chacón, para ampliar la oferta turística en Ambalema, diversificarla y superar la sensación de

improvisación, pues la ciudad ni planea, ni direcciona su turismo, el turista es quien debe asumir los recorridos y las actividades que quiere realizar. Pese a todo, se han presentado y se siguen presentando iniciativas que buscan fomentar el desarrollo en Ambalema, reconociendo la importancia del turismo para el logro de este cometido, una de esas iniciativas fue la creación de la Corporación para el Desarrollo de Ambalema, conformada por Camilo Karin, Hugo Leiva Samper, María del Pilar Gutiérrez, Raúl Samper y Rafael Villamizar. Esta corporación tuvo entre sus principales logros el “hacer reconocer por parte del Estado a Ambalema como Patrimonio Histórico Nacional”, por medio del “Decreto No. 776 del 20 de abril de 1980, por el cual se declara Monumento Nacional al Centro Histórico de la ciudad de Ambalema”, con base “en el artículo 6° de la ley 163 de 1959” (Leiva, 2005: 128).

En el año 2000, Ambalema es promocionada en la prensa como “Su mejor Aventura Colonial¹³³”, señalando entre los atractivos, la arquitectura y la historia, principalmente y también, Puerto Amor, la desembocadura de los ríos Recio y Lagunilla en el Magdalena, la visita a balnearios como Casa Bonita y recorridos por el río Magdalena. Igualmente, se anunciaba la próxima realización de excursiones provenientes de Ibagué, “con paquetes diseñados especialmente para estudiantes y grupos de amigos que quieran disfrutar de el mejor turismo social” (El Tiempo, 2000c).

De igual manera, El Parque Nacional del Arroz-Hacienda la Guaira, localizado en Alvarado, ofrece paquetes a diferentes destinos de turismo histórico en el departamento, entre estos destinos se encuentra Ambalema y lo que se ofrece en su paquete, denominado *Ambalema Colonial*, incluye recorridos por la Iglesia Antigua, la Casa Inglesa, el Malecón, la Casona y un paseo por el río Magdalena (hasta la desembocadura del río Recio) así como la visita al antiguo Armero¹³⁴.

¹³³ La importancia de Ambalema se dio, en especial, en el gran auge tabacalero de mediados del siglo XIX, en plena época republicana, sin embargo, es muy común relacionar a Ambalema con la Colonia. Este equivoco se debe, en parte al desconocimiento de su historia y al tipo de arquitectura, en especial, por los materiales empleados, que identifican a la denominada *ciudad de las mil y una columnas*.

¹³⁴ Parque Nacional del Arroz. Recuperado de: <http://www.parquenacionaldelarroz.com/paquetes19-03-2014.pdf>. Consultado el 14 de noviembre de 2016.

En enero de 2017, el periódico El Tiempo publica la nota *El plan turístico de Ambalema*, en la que promociona el turismo en el municipio, señalando que lo que encontrará el turista será: “balnearios, quebradas con pozos para nadar y la posibilidad de tener un paseo en lancha por el río Magdalena”. Además, podrá disfrutar “caminando por sus calles” y conociendo “casonas antiguas” y “la iglesia, lugar de gran belleza arquitectónica”.

En la actualidad, en la administración municipal se ha visto el esfuerzo por promocionar a la ciudad como destino turístico a nivel nacional, así mismo, ha sido notable la acción del sacerdote Hernán Alonso Robledo y la fundación *Ambalema Viva*, esta última ha venido trabajando arduamente por fortalecer el turismo, buscando lo que atrás se echaba de menos, es decir, una mayor organización y diversificación de la oferta turística de la ciudad y el municipio.

Las anteriores referencias y aquellas relacionadas con los “toures” que de vez en cuando se observan en la ciudad, organizados, fundamentalmente, desde Ibagué, que corresponden a iniciativas turísticas recientes, son importantes en la medida en que promueven la llegada de visitantes, sin embargo, hace falta una mayor integración de este tipo de iniciativas con los habitantes y sectores de municipio. Desde Ambalema se podría y, debería, organizar una empresa con transporte propio que articulara recorridos y servicios, tal como ocurre en las diferentes ciudades del país en donde el turismo es, notoriamente, más sólido.

Con respecto a los hoteles con los que cuenta la población, se tiene que el Hotel *Los Ríos*, hoy en día *Ambalema Real*, que funciona desde 1969¹³⁵, es, sin duda alguna, uno de los hoteles más representativos de la ciudad, a él hay que agregar el *San Gabriel*, que desde 1994 ofrece servicios, siendo el de mayor categoría en la ciudad; el Hotel *Barcelona*, el Hotel *Los Rizos*, el hostel *Santafé* y *La posada de Luighi*; además, también existió hasta hace unos pocos años el Hotel *Magdalena*, actualmente, en sus instalaciones funciona un almacén. De estos hoteles los únicos que ofrecen servicio de piscina son El *Ambalema Real* (una), el *San Gabriel* (dos) y *Los Rizos* (una), si bien de tamaño muy reducido, comparada con las de los anteriores.

¹³⁵ “El 19 de marzo próximo cumple dos años de fundado el motel Los Ríos...” (El Cronista, 1971c).



Figura No. 25. Hoteles de Ambalema en la actualidad. De izquierda a derecha: Ambalema Real, San Gabriel, Barcelona, Los Rizos, La posada de Luigi y el hostel Santafé.

Las canoas a motor y la *voladora*, ofrecen hoy en día, recorridos turísticos que incluyen desplazamientos cortos por el río Magdalena, así como entre Ambalema y Gramalotal, y hasta la desembocadura del Río Recio y la isla *La Fantasía*.

En general, en la ciudad se tiene consciencia del carácter turístico de la misma, lo cual se expresa en la ampliación que se ha venido presentando de su infraestructura hotelera y restaurantera¹³⁶; sin embargo, se requieren una mayor articulación entre el sector público y el privado con miras a sacarle provecho efectivo a las potencialidades que ofrece la ciudad y también el área rural. Se requiere, además, crear circuitos turísticos con municipios vecinos y trabajar de manera conjunta para mejorar la oferta de servicios y atracciones para los turistas. Ambalema hace parte de la ruta histórica y cultural conocida como Ruta Mutis; sin embargo, se requiere promoción e inversión en la misma por parte de diferentes niveles del Estado, para que esta se constituya, en realidad, en una oportunidad de desarrollo, conciliando historia con esparcimiento. La región tiene todas las características para convertirse en un área turística, teniendo como núcleo a Ambalema, con un desarrollo

¹³⁶ Fortalecida, en especial, por la coyuntura actual de la construcción del corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar.

al estilo del que se presenta en la región que tiene como epicentro a Girardot y Melgar y, en menor proporción, a Honda y Mariquita al norte del Tolima. Se entiende que la Situación de la ciudad afecta enormemente un desarrollo adecuado del turismo; sin embargo, el florecimiento del mismo, puede contribuir a mejorar la Situación, en tanto que atraer muchos más visitantes, puede generar una mejor vinculación de Ambalema a las vías de comunicación, pues se haría necesario entrar al municipio y la ciudad. En Ambalema no se le ha sacado el provecho adecuado a la grandiosa historia del tabaco, se podrían crear recorridos que mostraran esta historia, contando para ello con guías preparados, esta sería una buena manera de superar la nostalgia y sacar partido de las bondades del territorio y de su historia, en aras de la consecución de desarrollo, lo que redundaría en mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de los habitantes y, al generar empleos, y contribuir a la diversificación y solidez de la economía, podría disminuir la constante expulsión de población, principalmente joven, que ante la ausencia de oportunidades debe emigrar (en un fenómeno que no es exclusivo de Ambalema¹³⁷, sino que se presenta a escala nacional) a las grandes ciudades del país, constituyéndose en una verdadera fuga de talentos, los cuales podrían aportar mucho sí, con las oportunidades y condiciones adecuadas, permanecieran en la ciudad y también en el municipio.

6.8 Función Urbana de Centro de Servicios Básicos

En la jerarquización urbana del país, según la caracterización del IGAC (1986¹³⁸) se presentan seis órdenes o niveles funcionales.

Estos órdenes son: Primer orden, correspondiente a la Metrópoli Nacional, Bogotá, que no sólo es la más grande de las ciudades colombianas, sino que “concentra buena parte del movimiento financiero, comercial, industrial, educativo, administrativo, político y de servicios de toda índole del país”, contando con “un área de influencia bastante extensa”; Segundo orden. Metrópolis Regionales, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, destacan en este nivel. Concentran la mayoría “de

¹³⁷ Sino de gran parte de las zonas del país, destacándose en especial, el departamento del Tolima, que es “el departamento con menor crecimiento poblacional en los últimos años” y, además, se constituye, en esencia, en un expulsor de población (Dulcey, 2009).

¹³⁸ Análisis Geográficos – Estructura Urbano Regional Colombiana, citado por Gobernación de Antioquia -DAP, 2006.

los servicios financieros, culturales, educativos, sociales y políticos” e “importantes empresas comerciales e industriales, constituyéndose así en los núcleos de cada región”; Tercer orden, Centros subregionales. Coinciden, en general, “con la denominación de ciudad intermedia”. Desempeñan “un papel importante como centro y un significativo volumen comercial”, cuentan con: “establecimientos de enseñanza media, universidades, hospitales, clínicas y son sedes de institutos descentralizados y gobernaciones”. Algunas de las ciudades de este orden son: Cartagena, Manizales, Cúcuta e Ibagué; Cuarto orden, Centros de Relevo Principal. Se constituyen en “los centros de apoyo a los centros subregionales o ciudades intermedias. Su función regional es predominantemente económica”. Cuentan con “servicios especializados, comercio variado y especializado, y servicios públicos y asistenciales amplios”. Girardot, Sogamoso, Tuluá, Cartago, son algunas de las ciudades que se encuentran en este nivel; Quinto Orden, Centros de Relevo Secundario. Son centros en donde “las actividades se generan básicamente para servir a otros de mayor proyección regional. Su función primaria de relevo se centra en el renglón agrícola”. Rionegro, Facatativá, Maicao, Santa Rosa de Cabal, Calarcá, Tumaco, Garzón, Chiquinquirá, son algunos de estos centros; Sexto orden, Centros Locales Principales, representan “la base que produce y sostiene la pirámide urbana del país. [...] más que conformar en torno de sí un área de influencia organizada y dinamizada por las actividades y servicios”, se constituyen en “sustitutos de centros de mayor jerarquía y tienden a tipificarse como ciudades dormitorio”. Mariquita, Barbosa (Santander), Vélez, Carmen de Bolívar y Mompoix hacen parte de este nivel. A partir de este orden, “los niveles de menor jerarquía no polarizan a su alrededor espacios funcionales. Sin embargo, se plantean otros niveles como los centros locales secundarios”, estos “se caracterizan por servir a las necesidades básicas inmediatas de su pequeño núcleo”. De igual manera, “están los núcleos urbanos básicos que escasamente poseen funciones de auto abastecimiento y de prestación de servicios elementales” (Gobernación de Antioquia-DAP, 2006: 19-20).

Con base en la caracterización anterior, Ambalema se configura en la actualidad, como un Centro Local Principal o, lo que es lo mismo, como un centro de servicios básicos; sin embargo, y teniendo en cuenta que la jerarquización urbana y los criterios que la han definido han cambiado a lo largo del tiempo, la ubicación de Ambalema en la jerarquía urbana del país también ha variado conforme ha transcurrido su historia, mostrando en algunas ocasiones mejores posicionamientos que el actual, que la ubica en los últimos niveles de la jerarquización urbana colombiana. A continuación, se hace referencia a diferentes aspectos que tienen que

ver con esta variación a lo largo del tiempo, para llegar luego a la configuración actual, que se constituye en otra de sus funciones urbanas.

Como ya se había indicado, hacia 1627, Ambalema es fundada como *pueblo de indios*, con el objetivo de agrupar a la población indígena, haciendo más efectivo y rentable el trabajo en las Encomiendas, en el marco del proceso de control territorial español en el Alto Magdalena. En la jerarquía urbana que se empieza articular en la Conquista y que se consolida y amplía durante la Colonia, Ambalema, a partir de la clasificación general establecida por Bejarano y Pulido (1981: 39) se ubica en el tercer nivel de la misma, en el correspondiente a pueblos y parroquias, antecedido, en importancia, por las ciudades y las villas (niveles 1 y 2), superando sólo a las aldeas, sitios y lugares, que conforman el cuarto nivel. Esta ubicación refleja la escasa importancia del poblado, la que es coherente con la Situación desfavorable del mismo durante la Conquista y gran parte de la Colonia, como se mostró en el capítulo 2 de este trabajo. Sin embargo, conforme la producción tabacalera empieza a establecerse, la importancia urbana de Ambalema comienza también a ampliarse. Es un proceso paulatino que verá su culmen en el gran auge exportador de mediados del siglo XIX, ya en el periodo republicano.

A finales del siglo XVIII, entre 1781 y 1782, se produce en Colombia la llamada Revuelta de los Comuneros, uno de los movimientos sociales más importantes de nuestra historia y uno de los antecedentes principales, junto con el inicial de Tupac Amaru en Perú, en 1780 y otros, en distintas regiones, de las luchas independentistas que se darían en el siglo XIX a lo largo de toda la América hispana. El movimiento, por diferentes motivos, entre los que se destacan la traición a la llamada causa comunera, no pudo avanzar y convertirse en una verdadera revolución, tal como lo concebía Galán. El líder comunero sabía de la importancia del Alto Magdalena para emprender una acción verdaderamente revolucionaria, por eso se dirigió hasta allí y en Ambalema realizó acciones significativas:

La revolución comunera¹³⁹ se hizo auténtica y rebelde cuando Galán se separó de los traidores, Berbeo, Salvador Plata, Molina y el Marqués de San Jorge, que eran el lastre que pesó sobre la insurrección hasta Zipaquirá. Por esta razón creo que fue más

¹³⁹ Así la denomina el autor citado, aunque al no producirse un cambio profundo en el orden social, económico y político es más pertinente hablar de Revuelta o Movimiento.

importante desde el punto de vista insurreccional lo que comenzó a suceder en el Tolima que lo iniciado en el Socorro y otras regiones sin desconocer su importancia precursora. Galán sabía que en el Alto Magdalena había un desarrollo precapitalista que se había iniciado desde hacía 100 años en Ambalema por razón de la industria tabacalera, la ampliación de la frontera agrícola, la navegación por el río Magdalena donde eran explotados en forma inmisericorde los esclavos, indios y negros, que ejercían como bogas. Indios, mestizos y mulatos en las minas de Mariquita, igualmente explotados. Sabía de la existencia de la lucha por la tierra de las comunidades indígenas de los resguardos y encomiendas. Todo un universo de lucha de clases. En Mariquita hizo una declaración liberando a los esclavos e intervino la mina de Vicente Diago, uno de los más grandes explotadores de la Provincia. Se rebelaron los negros, las minas se paralizaron, los depósitos fueron asaltados por los esclavos y capataces. Los propietarios pusieron pies en polvorosa.

En Ambalema Galán desarrolló actos de gobierno, suprimió los estancos (intervino el aguardiente), liberó a los cosecheros de los impuestos, Diezmos, alcabalas, Santa cruzada y otros, decomisó el tabaco embodegado, según consta en un recibo expedido por el revolucionario a Leonardo Santos. La población ambalemuna participó activamente en el proceso comunero, según lo testifica el asombrado factor de la época Vicente Bárcenas Bustamante.

(...) Desde Ambalema Galán dirigió sus consignas hacia otros lugares de la provincia, la rebelión siguió reviviendo la ilusión de los desposeídos, no solo en el norte sino entre los esclavos y jornaleros de las haciendas de Saldaña, Prado, San Luis, Valle de San Juan, Chaparral, Coello, Upito, Llano Grande. El sentimiento contra el explotador blanco representado en criollos latifundistas, españoles encomenderos y funcionarios, fue de tal magnitud insurreccional que muchos de estos se tuvieron que refugiar en las iglesias y capillas doctrineras de los pueblos y villas para protegerse. Los principales líderes de la insurrección comunera en el Tolima fueron entre otros: Jacinto Arteaga y Juan Felipe Caicedo en Llano Grande; Miguel Triana en Ibagué, los indios Simón Bernate y Andrés Parra en Chaparral, Domingo Plaza en Ambalema y Toribio Zapata en Guamo (Leiva, 2005:44-45, los subrayados son míos).

En la cita anterior se evidencia, por un lado, la importancia del movimiento comunero, que de haber avanzado en sus aspiraciones habría transformado radicalmente el curso de la historia, pudiendo incluso adelantar el proceso independentista, por lo menos en el virreinato de la Nueva Granada y, por otro, y es el que más se relaciona con este trabajo, la relevancia que para la organización económica precapitalista del país tiene la región del Alto Magdalena (con la explotación en las minas de Mariquita de indios, mestizos, negros y mulatos y la

lucha indígena por la tierra) y, específicamente, Ambalema, sirviendo lo expresado en la cita como una referencia fundamental para mostrar que a finales del siglo XVIII, como resultado del desarrollo de la actividad tabacalera, de la navegación por el Magdalena (con la consecuente explotación inmisericorde de los bogas, indios y negros) y de la ampliación de la frontera agrícola, el poblado aumenta su importancia urbana, y es clave, para desde allí, pensar, con el apoyo popular, en cambios estructurales que pudieran alterar las relaciones de producción concebidas como injustas, basadas en la explotación de los estamentos base de la pirámide social de la época.

Posteriormente, hacia 1823, es decir, dos años antes del incendio y tres años antes del cambio de la localización del Emplazamiento, a su paso por Ambalema el viajero francés Mollien escribió:

Este pueblo disfruta de un cierto bienestar; hay mucha animación y la gente padece menos enfermedades que en los pueblos vecinos, debido a que se alimenta más y mejor. Las casas son bastante malas, y la iglesia, caso excepcional en Colombia, no merecería atención de ningún género a no ser por la música que toca una orquesta de violines y de instrumentos de viento que se puede comparar con lo mejor que en este estilo haya en el resto de la república. Además, el tabaco que se cosecha en Ambalema se estima en unas 2 0 3000 cargas. Su estanco sería muy conveniente para el Gobierno si el contrabando activísimo que se hace, a pesar de los 20 guardias a los que pagan 20 piastras por mes, no viniese a privarle de la mayor parte de los ingresos. La tolerancia culpable de los vigilantes no basta para ponerles al abrigo del odio del pueblo. Por lo visto, en todas las partes del mundo esta clase de gente es objeto de la pública animadversión (Mollien, 1944, citado por González, 1990: 40).

La cita anterior expresa, a través de la percepción del viajero extranjero, cierto avance del pueblo. La descripción de Mollien hace referencia al Emplazamiento inicial, de ahí la mención sobre la calidad de las casas, pues aún no se ha producido el traslado, y, por tanto, no se han iniciado las construcciones en cal y canto, a partir de la factoría de 1809, que será el núcleo de la nueva población. La mención de la música de la iglesia, aspecto que según el francés es lo único digno de destacar de ésta, da una idea de un cierto dinamismo económico, el cual proviene de la actividad tabacalera, la misma que el autor destaca, señalando, de paso, el alto grado de contrabando que evita que los ingresos por la actividad tabacalera sean mayores.

En el auge exportador, cuando Ambalema adquiere un importante (aunque efímero) rol para la economía nacional, varias son las referencias acerca de cómo la actividad tabacalera va dinamizando al poblado. Empecemos con la de Medardo Rivas:

El desarrollo industrial en toda la tierra caliente, y principalmente en las orillas del alto Magdalena, y la prosperidad de Ambalema, en aquella época, parecerían hoy fabulosos, y no volverán a repetirse; y para honra del carácter colombiano y exhibición de sus distinguidas cualidades, nos bastará decir que apenas el trabajo se manifestó fecundo y remunerador en Ambalema, de todos los puntos de la República afluyeron allí hombres de diversas condiciones sociales y de todas las profesiones en busca de trabajo y ayudaron a civilizar esas regiones.

Los que eran desiertos o bosques impenetrables, vinieron a ser haciendas importantes y de un valor apenas proporcional con las inmensas rentas que producían; y no eran pocos los hombres que, como don José L. Viana o don Pastor Lezama, tenían de renta por sus propiedades más de cien mil pesos anuales, y a consecuencia del gran movimiento de Ambalema por todas partes se extendía el cultivo y se aumentaba la riqueza pública.

Los campos estaban todos cultivados con el esmero y cuidado con que un alemán cultiva su huerta de hortalizas en Europa. Cualquiera vía que se tomase era una alameda llena de *caneyes*, de tiendas de expendio, de toldos para el consumo de licores y de *tendales* de mercancía para vender a los cosecheros; y a uno y otro lado del camino se veía a los cultivadores con sus familias, compuestas de hombres, mujeres y niños, regando las *eras* o despulgando los inmensos tabacales (Rivas, 1946: 136-137).

En la extensa cita anterior, el autor expresa claramente la relevancia que adquiere Ambalema gracias a la producción tabacalera. Esta producción amplía el área de influencia del poblado a una escala nacional y es la que hace posible la formación de grandes fortunas y también la que modifica las relaciones espaciales, alterando el paisaje y trayendo consigo efectos ambientales considerables como la desaparición de los *bosques impenetrables*, eso sí, todo por llevar a cabo la civilización de esas regiones a cargo de los adalides del progreso. José María Samper, por su parte, muestra el gran auge de la siguiente manera:

De todas partes iban a establecerse allí comerciantes de todo linaje (cuyo propósito era enriquecerse de algún modo, sin escrúpulo alguno)...En todas las calles se construían nuevas casas sólidas, espaciosas y casi a prueba de fuego; nuevas casas comerciales emprendían negocios y hacían circular grandes caudales; las tierras duplicaban, triplicaban y quintuplicaban rápidamente de valor, y las que habían permanecido incultas eran desmontadas y convertidas en terrenos de labor o en prados artificiales; los dos puertos de la ciudad sobre la margen izquierda del Magdalena estaban siempre cubiertos de embarcaciones (champanes, canoas y balsas) para el abasto de víveres y el tráfico mercantil (Samper, 1971, citado por González, 1990: 43).

De la cita de Samper, diferentes aspectos reflejan el auge del que Ambalema fue protagonista, sin embargo, se destaca en especial, el que tiene que ver con la construcción de viviendas espaciosas en materiales durables, casi inmunes a los incendios (tan frecuentes en el poblado por aquellos tiempos), en general, de una mejor calidad. Lo mencionado por este autor sirve para mostrar cómo por el tabaco se produce en Ambalema desarrollo urbano, expresado en más y mejores construcciones materiales, viviendas. Este aspecto, muestra, sin duda alguna, un mejoramiento del estatus urbano de Ambalema. La arquitectura, que aún se conserva y es la que en la actualidad permite identificar al poblado, estuvo a tono con el momento de grandeza que se vivía y, efectivamente, se amplió el espacio físico, construido, de la ciudad. Esta es la época en la cual Ambalema se hace famosa, el siguiente fragmento de la novela *Manuela* así lo ratifica:

Caminaron todo el día y a las cinco y media aparecieron a la vista de Manuela los tejados de la famosa ciudad de Ambalema. Parecían que habían quedado encendidos con los ardores del sol, y Manuela se condolió de una población que no gozaba como su parroquia de la vista de tres o cuatro aldeas, porque no había meditado que por la margen de Ambalema pasaban las gentes de cien pueblos, y que las colinas pintorescas estaban aquí compensadas con las canoas, los champanes y las balsas y ese gran tráfico de exportación, único que da movimiento y vida a los pueblos circunvecinos de Ambalema (Díaz, 2008: 237-238, los subrayados son míos).

En la narración de Díaz, Ambalema es considerada ciudad y además es famosa, sus tejados de barro sirven para identificarla y aunque no tenga aldeas que la circunden, como sí las tenía la parroquia de la protagonista de la novela costumbrista, la intensa actividad portuaria le imprime el dinamismo a la ciudad y a *los pueblos*

circunvecinos. Otro aspecto que refleja la importancia que adquiere Ambalema a mediados del siglo XIX es el que tiene que ver con su carácter de ciudad masónica. En efecto:

En 1858 se fundó en Ambalema la “Logia Masónica”, bajo el nombre de “Luz del Tolima” con hombres eminentes que vivían bajo su jurisdicción, más adelante Tomás Cipriano de Mosquera, masón grado 33, fundó en 1862 el CONSEJO SUPERIOR DE LA ORDEN REDENTORA Y GLORIOSA DE COLOMBIA. Esta sociedad tenía como propósito principal, iniciar desde Ambalema un estrecho vínculo entre los países otrora comprendidos dentro de la Gran Colombia, como un homenaje al libertador en razón de su gran sueño. Nuestra ciudad fue erigida como la segunda ciudad masónica del país (Leiva, 2005: 81, el subrayado es mío).

En este momento de gloria para la historia de Ambalema, su estatus urbano se ve notablemente mejorado, convirtiéndose en un lugar en donde tanto la remuneración como las condiciones laborales son notoriamente superiores a las de otras zonas del país: “... Ambalema,... operó a comienzos de la década de 1850 como un verdadero “polo de desarrollo”, y ofreció condiciones de remuneración al trabajo y niveles de vida a los trabajadores” que jamás se habían visto en Colombia (Ocampo, 1982: 69 citado por Muriel, 2009: 24). En similar sentido, en un diálogo entre Manuela y su paisana Matea, Díaz expresa:

Manuela- ¡Oh! ¡qué calor! ¡Cómo pueden ustedes vivir aquí [en Ambalema]?

Matea- Eso es mientras que una se hace a la tierra.

Manuela- ¡Qué desgracia tener que vivir aquí!

Matea- Ahí verá que no-dijo Matea. Yo me hallo muy amañada, porque gano todos los días mi peso en el trabajo de los aliños del tabaco, como a mi gusto, me baño dos veces al día, a las nueve y a la oración; bailo todos los domingos y una que otra vez en medio de la semana. No dependo de nadie, porque para eso tengo plata; conmigo no se mete la justicia, y teniendo gratos a los empleados de la casa, no hay quien oprima mi voluntad ni quién me haga sufrir (Díaz, 2008:261-262).

Las condiciones laborales de la peona Matea, quien además llevaba oro fino en sus dedos, orejas, garganta y cabeza y el resto de una indumentaria que en otro lugar que no fuera Ambalema difícilmente podría lucir (Díaz, 2008: 260), son, en general, superiores a las de otros sitios como la de los trapiches, por ejemplo, referenciadas en la misma obra. De igual manera, Medardo Rivas afirma que: “Es preciso decir también que mientras el jornal de los artesanos en Ambalema, Honda y todas las regiones productoras de tabaco, era hasta de seis pesos diarios, para los de Bogotá apenas mejoraba...” (Rivas, 1946: 140-141).

Sin embargo, no todo era *color de rosa* y aunque en el periodo del auge exportador de mediados del siglo XIX, Ambalema se constituía en el lugar que muchos elegían para hacer fortuna, o simplemente vivir mejor, y su importancia urbana era mayor a la que hasta entonces había tenido, diferentes factores influían para que las condiciones laborales y de vida, en general, no fueran, precisamente, de ensueño.

Por un lado, las peonas gozaban de ciertas condiciones que, comparadas con las de otros lugares, eran mejores, sin embargo, no podían entrar “ni por chanza a las casas de los empleados de las otras casas, ni comprar nada sino en la tienda o almacén de la casa”, así se encontrasen en otros establecimientos artículos más baratos, lo cual debía cumplirse, en un Ambalema en donde todo se sabía (Díaz, 2008: 262). Así mismo, aunque los salarios de Ambalema, Honda y las regiones productoras de tabaco eran superiores, tanto “las dificultades del transporte como las pérdidas ocurridas en el camino”, elevaban hasta diez veces el valor de artículos en otras regiones, siendo en Bogotá “muy baratos” (Rivas, 1946: 141), lo que afectaba directamente el costo de vida.

A lo anterior hay que agregar, como ya se había citado antes, parcialmente, la oportuna crítica de Salvador Camacho Roldán, quien señala que el gran pecado cometido en las regiones productoras de tabaco, tanto en el alto Magdalena como en las llanuras del Carmen y Corozal en Bolívar, consistió en no establecer instituciones de previsión y de moralidad¹⁴⁰.

¹⁴⁰ “[C]ajas de ahorros, hospitales, sociedades de seguros, escuelas y principalmente escuelas rurales en que se enseñase prácticamente no sólo el cultivo de la planta, sino las industrias accesorias llamadas

El gran auge tabacalero de mediados del siglo XIX aunque significó para Ambalema cierto crecimiento material y mejoramiento de su estatus urbano, comparándolo con periodos anteriores, no llegó a tener consecuencias más profundas, es decir, no llegó a generar una mayor ampliación de la connotación urbana del poblado, entendiendo, desde luego, esta ampliación con respecto a los estándares urbanos de la época, pues aunque se presentaron avances, las carencias de, por ejemplo, un hospital, hacían que Ambalema distara mucho de centros con una caracterización notablemente más urbana, en los cuales la convergencia de diferentes factores tanto económicos como políticos y culturales y el direccionamiento activo de las élites fueron fundamentales. Entre las diferentes razones por las cuales el fenómeno urbano no se profundizó en un mayor grado en Ambalema se encuentran: por un lado, las que menciona Salvador Camacho Roldán, es decir, el depender exclusivamente de la industria tabacalera, sin ampliar las inversiones en otros ramos, diversificando la economía y creando instituciones que no sólo significasen una efectiva presencia del Estado, sino que propendieran por el bienestar social y prolongaran la prosperidad, que fue lo que no ocurrió cuando vino la debacle; por otro lado, la connotación de Ambalema como *sitio para hacer fortuna*, que suponía la no formación de vínculos fuertes entre quienes llegaban (desde los grandes hacendados que querían crear y aumentar sus fortunas hasta las peonas que querían ahorrar algo para devolverse a sus lugares de origen, como se había mencionado anteriormente) y el poblado, expresado esto en la ausencia de un sentido de pertenencia mayor que se hubiera podido reflejar en el aumento de viviendas y, en general, en la mayor construcción de mobiliario urbano. Si Ambalema era un lugar para estar por poco tiempo o mientras las condiciones favorables generaran riqueza para qué invertir en más obras urbanas, para qué estrechar relaciones si allí no se pensaba echar raíces?; Igualmente, el accionar de los grandes propietarios y de las

a dar empleo a los nuevos recursos que el alza de los jornales podía proporcionarles. En vez de estas medidas de previsión, lo que vino en pos fueron tiendas de licores, mesas de juego, casas de prostitución, industrias inmorales que tenían por objeto desarrollar instintos salvajes, pasiones embrutecedoras, a favor de las cuales se sacase del bolsillo de los pobres cosecheros el fruto de sus sudores y la flor de sus esperanzas. El espectáculo de las calles de Ambalema en los sábados y los domingos después de repartidos cuarenta o cincuenta mil pesos en pago de tabaco, no tenía igual: eran verdaderas saturnales repetidas cien veces en el año. Cuando la fiebre amarilla se presentó en diciembre de 1856, no había un hospital ni el más mínimo asilo para los enfermos que morían en las calles sin el más débil consuelo, sin quien pusiese una gota de agua en sus labios resecos como el nolí. Los infelices traficantes en víveres de las tierras altas fueron las primeras y principales víctimas de la epidemia: los cadáveres eran arrojados al río a servir de pasto a los caimanes y a los peces. Nada podía dar idea de la ausencia de espíritu de solidaridad, del vacío absoluto de la idea religiosa, de la falta completa de nociones del servicio municipal. España no había dejado en sus colonias nada que representase semillas de civilización, nada que afirmase o despertase siquiera la idea de que el gobierno tiene por objeto servir, proteger, mejorar la condición de los gobernados” (Camacho, 1923: 185-186, los subrayados son míos).

casas comerciales, pues aunque se le pagase bien a los cosecheros, realmente lo que les importaba era el enriquecimiento personal y este se obtenía con el trabajo asalariado, para el cual nunca se pensó, por ejemplo, en la creación de un hospital, aunque sí hubiese cárcel. Al parecer, era más importante mantener segura la producción y buscar atacar el contrabando que preocuparse por la salud de los trabajadores:

-¿Qué significa esto?- dijo Manuela.

-Es un peón enfermo que no tiene casa.

-¿Y el hospital?

-No hay.

-¿Y con tantas cosas, y tantos dueños de tierras, y tanto comercio, no haber un hospital para los peones inválidos? ¿y por otra parte, tabaco libre y contrabando? Explíqueme don Aniceto. ¿Esta es la protección y la libertad que usted me ponderaba? (Díaz, 2008: 268).

Luego de la crisis del tabaco, Ambalema quedó relegada. La gran bonanza abarcó los trece años que van desde 1845 hasta 1853. Ya las grandes fortunas no se amasaban en sus tierras, ni de otros lugares del país se producían desplazamientos de trabajadores hacia sus enormes plantaciones. Sin embargo, aunque pierde relevancia económica, Ambalema adquiere, efímeramente, importancia político-administrativa, ya que se convierte en la capital del departamento que lleva su mismo nombre, dentro del Estado Soberano del Tolima:

Instalado Mosquera en el poder, creó dentro del Estado Soberano del Tolima un departamento que tuvo como capital a Ambalema, dentro del cual estaban comprendidos los municipios de Ibagué, Piedras, Ambalema, Venadillo, el Valle de San Juan y sus anexos distritos que se agregaron a los departamentos de Honda y Purificación. El departamento llamado Ambalema fue creado por decreto expedido en Chapinero el 15 de julio de 1861 cuando iniciaba su nuevo gobierno el General Mosquera. Su primer prefecto fue el Sr. Rafael Buenaventura y secretario de gobierno Andrés Cerón (Leiva, 2005: 86).

Vendrían luego las reestructuraciones político-administrativas, asociadas a las nuevas constituciones y al paso del federalismo al centralismo, el departamento desaparecería así como, desde luego, el carácter de capital de la ciudad de Ambalema. No obstante, conforme llegaba el nuevo siglo y con éste el ferrocarril, que complementaba la navegación a vapor por el río Magdalena, Ambalema, en otro de sus momentos de esplendor, aunque no tan famoso ni comentado como el del gran auge, con una Situación favorable, como se mostró en el capítulo 2, adquiere una importancia urbana que se refleja en los siguientes datos.

Según la *Guía Territorial, Administrativa, Política y Judicial de Colombia de 1917*, Ambalema era uno de los municipios colombianos en donde había oficinas de telégrafos, correos y giros postales, lo cual es muy significativo pues muchos de los municipios y lugares del territorio nacional no contaban con estos tres servicios de manera simultánea. Así mismo, Ambalema era uno de los Circuitos Judiciales del Tolima y pertenecía al Distrito Judicial de Ibagué. Era, igualmente, uno de los Circuitos de Notaría y Registro del departamento y a él pertenecían los municipios vecinos de Lérica, Venadillo, San Lorenzo (Armero) y Caldas (Alvarado), todos los cuales, a diferencia de Ambalema, contaban sólo con oficinas de telégrafo y correo (Angulo y Aristizábal, 1917). Con respecto al telégrafo, su aparición en Ambalema se remonta al siglo XIX, según Leiva, hacia 1866, “en la presidencia de Murillo Toro funcionó el primer telégrafo que se instaló en el Estado entre Bogotá y Ambalema”, el mensaje que le envió el presidente Murillo Toro a los ambalemunos en esa primera ocasión fue: “Gloria a Dios en las alturas y paz en la tierra a los obreros del progreso”. El inglés Guillermo Lee Stile, fue el primer administrador del telégrafo en Ambalema (Leiva, 2005: 88).

En tiempos del Ingenio Central del Tolima, como se había mencionado atrás, Pajonales, con la producción azucarera, impulsó la economía y la vida social en Ambalema. La presencia de diferentes cafés: *Buenos Aires*, *San Marino*, *Blanco y Negro*, *Nutibara* y *Moderno*, así como de prostíbulos en *La Plazuela* y la existencia de dos teatros: El *Estrella* (ubicado donde hoy funciona el Hotel *San Gabriel*), de propiedad de Tibares Díaz, cuya entrada valía 3 centavos y el *Colombo* (enseguida de donde se ubica actualmente el hotel *Barcelona*), cuyo propietario era Antonio Chinchilla, que proyectaban películas de vaqueros y de romance (Ramos, 2000: 254), expresan, ciertamente, dinamismo urbano, el cual coincide con una Situación favorable, tal como se mostró en el capítulo 2.

Sin embargo, con el fin del Ingenio Central del Tolima, empieza para Ambalema, desde 1961 (hasta la actualidad), no sólo el periodo del predominio de los cultivos comerciales, sino la prevalencia de una Situación desfavorable (como se mostró anteriormente), que necesariamente ha afectado el carácter urbano de Ambalema, la que, en este periodo, se ha configurado como un Centro Local Principal o Centro de Servicios Básicos. Un Centro con esta denominación realiza: “Funciones económicas y comerciales de apoyo a centros de nivel superior; y ofrece “servicios básicos en lo público y social local” (Gobernación de Antioquia-DAP, 2006: 60). Este tipo de centros se caracterizan porque:

Presentan un carácter más urbano que los centros locales secundarios; Sus equipamientos permiten servir a comunidades vecinas de centros menores; No polarizan a su alrededor otros asentamientos; su producción surte los centros de relevo que se encuentran en sus proximidades; Están dotados de los servicios mínimos necesarios para atender a la población residente en su núcleo o proximidades inmediatas; Poseen los equipamientos básicos necesarios para su categoría urbana, y algunos esporádicos que incrementan su importancia; Aunque sus servicios tienen una marcada función para sus habitantes locales, tienen la tendencia a servir fuera de su jurisdicción (Gobernación de Antioquia-DAP, 2006: 60¹⁴¹).

Los diferentes aspectos que se señalan a continuación muestran cómo la función urbana de centro de servicios básicos se ha ido consolidando conforme Ambalema se ubica y mantiene en el último nivel de la jerarquía urbana del país, nivel que supera sólo a los Centros Locales Secundarios y a los Centros Básicos, los cuales “no polarizan a su alrededor espacios funcionales” (Gobernación de Antioquia-DAP, 2006: 20).

En 1847, en el gobierno del General Tomás Cipriano de Mosquera, “por decreto de 29 de abril”, “emanado y sancionado por el presidente se creó el circuito Judicial de Ambalema (Leiva, 2005:66). En 1946, según lo establecido por la Ley 3 del mismo año, se segrega del circuito judicial y de registro de Ambalema, el municipio de Alvarado, el cual se agrega al de Ibagué. Hacia 1964, según lo expresado en el Decreto 1356 del Ministerio de Justicia, de ese año, en Armero se localizaba el juzgado superior y tenía jurisdicción sobre Armero, Lérica, Líbano y Ambalema, este circuito pertenecía al Distrito Judicial de Honda. En Ambalema funcionaba un juzgado civil y uno penal clase “C”¹⁴². Para 1970, a través de lo estipulado por el Decreto 900, de Presidencia de la República, del 11 de junio de ese

¹⁴¹ Ligeramente modificado.

¹⁴² Que era el correspondiente a las ciudades que contaran con menos de 15.000 habitantes para la fecha de publicación del decreto.

año, el departamento del Tolima constituye un solo distrito judicial, con Tribunal Superior de Distrito en Ibagué y jurisdicción en todo el departamento, con los siguientes circuitos: Armero, Chaparral, Espinal, Fresno, Guamo, Honda, Ibagué, Líbano, Melgar, Purificación. Con respecto a los circuitos civiles y penales, Ambalema se incluye en el de Armero, junto con Anzoátegui, Lérica, Armero, Santa Isabel y Venadillo. Finalmente, con el Decreto 2272 del 7 de octubre de 1989 de Presidencia de la República, a raíz de la desaparición de Armero, se radica en Lérica el antiguo circuito que tenía como cabecera a Armero y bajo su jurisdicción se encuentran los Municipios de Lérica, Ambalema, Anzoátegui, Guayabal, Santa Isabel y Venadillo.

Con la información anterior se comprueba la pérdida de importancia que tiene Ambalema, con relación a su ubicación en la división y jerarquización judicial del país. De la creación en la primera mitad del siglo XIX de su circuito judicial, se pasa en 1946, a la segregación de Alvarado¹⁴³, que se incluye al circuito de Ibagué y desde 1964 (según la normativa consultada) Ambalema se integra al circuito de Armero, para, luego, desde 1989, hacer parte del circuito judicial de Lérica, al que sigue perteneciendo en la actualidad. Estos cambios expresan cómo conforme Ambalema fue decayendo, socio-económicamente hablando, al tiempo que su Situación se tornó y se prolongó como desfavorable, dejó de representar un papel regional importante, en este caso la merma de importancia se manifiesta en la pérdida del carácter de cabecera de circuito judicial. Por otra parte, en 1917 Ambalema era Circuito Notarial y de Registro y, como ya se había indicado, bajo su jurisdicción se encontraban los municipios de Lérica, Caldas (Alvarado), Venadillo y San Lorenzo (Armero), en la actualidad, la seccional de Ambalema de la oficina de Registro de Instrumentos Públicos, atiende trámites correspondientes a la vida jurídica de inmuebles sólo de los municipios de Ambalema, Piedras y Venadillo, lo que según el Registrador de Instrumentos Públicos de Ambalema, Lisimaco Cortés Herrera, responde, por una parte, a la pérdida de importancia socio-económica del municipio y, por otra, a los criterios de la Superintendencia de Notariado y Registro, que busca acercar, en la medida de lo posible, las oficinas al lugar de residencia de los ciudadanos, lo que explica la incorporación de Alvarado a la oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Ibagué (Cortés, comunicación personal, enero 10 de 2017). Por otra parte, en 1994, en Venadillo empieza a funcionar su propia Notaría, con lo cual deja de depender del Circuito Notarial de Ambalema (El Tiempo: 1994).

¹⁴³ Si bien esta segregación no necesariamente respondió a la pérdida de importancia de Ambalema, sino más bien a otro tipo de criterios como la cercanía de Alvarado a Ibagué, pues hacia 1946 Ambalema vivía un momento de dinamismo económico debido al Ingenio Central del Tolima y al ferrocarril, fundamentalmente.

En lo concerniente al hospital de Ambalema, este centro de salud se ubica en el nivel más bajo de la jerarquía de centros médicos establecida en el país, según la Resolución No. 5261 de 1994, es decir, en el Nivel I, correspondiente a “Médico General y/o personal auxiliar, y otros profesionales de la salud”¹⁴⁴.

Así que cuando requieran procedimientos más complejos, especializados, los habitantes del municipio deben dirigirse a centros médicos catalogados en los restantes tres niveles ubicados en otras ciudades, todo lo cual, desde la prestación del derecho y servicio de salud, contribuye a consolidar a Ambalema como un centro de servicios básicos.



Figura No. 26. Hospital San Antonio de Ambalema.

En lo relativo a la educación superior, las personas que en Ambalema, luego de concluir el bachillerato, quieran continuar sus estudios, deben o radicarse en la ciudad que tenga la oferta educativa que se desea, Ibagué o Bogotá, principalmente o estudiar a distancia en Lérida o Ibagué, fundamentalmente, y desplazarse una vez por semana o según la frecuencia que se establezca. En Ambalema no hay presencia de centros de educación superior, universidades, aunque en el pasado, fruto de convenios entre la administración municipal y las instituciones se hayan ofrecido algunos

¹⁴⁴ Un hospital Nivel I ofrece los servicios de: “Atención Ambulatoria: Consulta Médica General; Atención Inicial, estabilización, resolución o remisión del paciente en urgencias; Atención Odontológica; Laboratorio Clínico Básico; Radiología Básica; Medicamentos Esenciales; Citología; Acciones intra y extramurales de Promoción, Prevención y Control. Servicios con internación: Atención obstétrica: Atención no quirúrgica u obstétrica; Laboratorio clínico; Radiología; Medicamentos esenciales” (Ministerio de Salud, 1994).

programas universitarios, especialmente con la Universidad del Tolima, en la modalidad a distancia. Más profusos han sido los programas de formación con el SENA, los cuales se siguen dando de una manera, relativamente constante. Esta institución, posee, incluso, una sede en la ciudad, en el barrio *Santa Lucía*, que empezó a funcionar desde finales de los años 80, aproximadamente, según testimonio de algunos habitantes. Las instalaciones de esta sede se emplean en la actualidad por parte de personal preparado por el SENA en la realización de actividades propias de su formación, asociada, principalmente a la ornamentación, y también hacen las veces de salón comunal y sitio para la realización de reuniones. Los habitantes manifiestan un abandono progresivo de la sede. Además, las formaciones, aunque se mantienen, son esporádicas. Tanto la administración municipal como el SENA deberían reactivar la sede, ya que en el pasado, jugó un papel relevante en la formación para el trabajo y, por ejemplo, ahí se elaboraron ventanas y puertas para los barrios *La Victoria* y *La Balastrera*, hacia los años 90. Hoy en día sigue siendo importante, no obstante haya menguado su influencia. No debería pues, dejarse perder este centro de formación.

Otros datos que son muy significativos con respecto a la pérdida de importancia de Ambalema, lo cual la relega a ser un centro de servicios básicos son: que no cuenta con oficina de Secretaría de Tránsito, por lo cual para realizar trámites como la expedición de tarjetas de propiedad o licencias de conducción, por ejemplo, los habitantes deben dirigirse a las secretarías cercanas, Guayabal, Mariquita o Ibagué, principalmente; La disminución de la presencia del sector bancario, en la actualidad Ambalema sólo cuenta con Bancolombia, que funciona desde principios de los años 60, teniendo una presencia en la ciudad de entre 55 y 57 años, aproximadamente, según lo manifiestan algunos empleados. En el pasado hubo hasta tres entidades bancarias¹⁴⁵, teniendo además de Bancolombia a: la Caja Agraria, que funcionó desde 1946 (El Cronista, 1971e), hasta principios de los 90 y la Caja Cooperativa de Ahorro y Crédito Social Limitada COOPERAMOS, que funcionó desde el sábado 27 de septiembre de 1997 (El Tiempo, 1997) y que, tras la liquidación forzosa de la misma en el año 2000 dejó de funcionar no sólo en Ambalema, sino en las demás sucursales del departamento. A partir de 2010, esta entidad bajo la denominación de Cooperativa Multiactiva de Aporte y Crédito, COOPERAMOS vuelve a funcionar, teniendo oficinas en: Ibagué (donde se localiza la sede central) y en Espinal, Mariquita, Saldaña y Purificación. La Caja Agraria, tras su conversión en Banco, es decir, el Banco Agrario, cuenta en el Tolima con varias oficinas, de las cuales las de Alvarado, Venadillo, Guayabal e Ibagué, son las más

¹⁴⁵ Entendiendo por estas no sólo a bancos, en el caso de Ambalema Bancolombia, antiguo Banco de Colombia, sino a entidades financieras con un carácter social como la Caja Agraria o enmarcadas dentro del denominado sector solidario como la cooperativa Cooperamos.

cercanas a Ambalema. En este orden de ideas, es conveniente decir que en Ambalema el Banco de Bogotá cuenta con un corresponsal bancario que funciona en la oficina principal de Seapto. Con respecto a la Fiscalía General de la Nación, Ambalema cuenta con unidad local y pertenece, junto con Santa Isabel, Venadillo, Lérica y Armero Guayabal, a la seccional de Lérica. Además, a diferencia de tiempos pasados Ambalema ya no cuenta ni con cárcel ni con batallón.

En los párrafos anteriores se mostró cómo a partir de la década de los 60 del siglo XX Ambalema empieza a perder relevancia regional, es lo que con respecto a los replanteamientos y organización del espacio en el siglo XX, en el Alto Magdalena, Zambrano y Bernard expresan de la siguiente manera: “En el norte se produjo la decadencia de Honda y Ambalema, que fueron reemplazadas por Girardot, el puerto que se benefició del transporte de café” (Zambrano y Bernard, 1993: 181). Además, “Armero se había convertido de hermanita menor en la pariente más importante, puesto que las transacciones comerciales se hacían a través de los bancos de la llamada “ciudad blanca”” y, como ya se había mostrado, “hasta judicial y notarialmente¹⁴⁶” Ambalema “dependía de Armero”, con el fin de esta ciudad, dados los enormes vínculos que las unían, Ambalema también se verá enormemente afectada, “Ambalema se deprimió hasta convertirse en lo que es hoy, una ciudad casi fantasmal y al margen de la dinámica comercial de otros tiempos” (Leiva, 2005:127-128). Pero no sólo la desaparición de Armero afectó a Ambalema, también lo hizo el hecho de que la reubicación poblacional de los sobrevivientes de tan triste tragedia recayera, en gran parte, en Guayabal y Lérica (no tanto en Ambalema¹⁴⁷, si bien se entiende la proximidad de Lérica y Guayabal (que desde ese momento se convertiría en Armero Guayabal) con respecto a la cabecera municipal arrasada, así como el hecho de que la reconstrucción de la ciudad se hiciera en territorio correspondiente al municipio de Armero). Así mismo, en algunos aspectos, Lérica empezaría a desempeñar el liderazgo regional¹⁴⁸ que otrora tuviese Armero, por ejemplo, al ser la nueva cabecera del circuito judicial que antes dependía de la desaparecida ciudad. Más recientemente, esta población vecina reafirma su rol protagónico en la región con hechos como ser seccional de la Fiscalía y poseer un hospital nivel II.

¹⁴⁶ Según lo expresa Leiva, pero como se mostró la dependencia era judicial y no notarial.

¹⁴⁷ Muchos de los sobrevivientes, aparte de Lérica, Armero Guayabal y Ambalema, se desplazaron a otras zonas del departamento y del país (Jiménez, G. 2010).

¹⁴⁸ “En el período 1985-1993, dolorosamente desaparece Armero, lo cual implica un muy rápido crecimiento de Lérica” (Dulcey, 2009).

De esta manera, Ambalema se va consolidando como un centro de servicios básicos que, en general, atiende las necesidades básicas, no especializadas, de los habitantes del área urbana y rural, así como del cercano municipio de Beltrán Cundinamarca, perdiendo la influencia que sobre los municipios vecinos tuvo en el pasado, todo esto en concordancia con la prolongación de una Situación desfavorable, que la mantiene aislada, y la prevalencia de los cultivos comerciales, en donde predomina la gran propiedad y cuyos dueños, en su gran mayoría, no son de la ciudad, sino que viven en otros municipios, como Ibagué, por ejemplo, y manejan sus producciones, “*a control remoto*”, como bien lo afirma un empleado público de la ciudad, llevándose la riqueza que producen las fértiles tierras, sin revertir de manera significativa esta riqueza en el municipio, la ciudad y sus habitantes, a través de la generación de empleos (más y mejor remunerados) o en la inversión en diferentes proyectos de desarrollo.

A todo lo anterior, hay que agregar el poco eficiente manejo administrativo en varias de las administraciones municipales elegidas por voto popular, que ha llevado incluso a que el municipio tenga que acogerse a la Ley 550 de 1999, en la cual estuvo desde 2004 hasta 2015, esta ley congela las deudas municipales con el fin de que no se aumenten los intereses y puedan pagarse en un tiempo determinado, además con la aplicación de la misma se prioriza el gasto público y se congela tanto la creación de nuevos cargos como la adquisición de créditos y empréstitos (M. Zorro, comunicación personal, 17 de enero de 2017), de no aprobarse el acogimiento a esta ley Ambalema podría haber sido anexada a otro municipio (El Tiempo, 2003).

La violencia por parte de grupos armados, como en otros lugares del país, también se ha manifestado en Ambalema, llegando a haber, en un pasado cercano, presencia tanto de la guerrilla como de grupos paramilitares, quienes han estado relacionados con acciones delictivas como asesinatos selectivos y extorsiones, principalmente¹⁴⁹. En Gramalotal, Beltrán-Cundinamarca, en el año 2002 es

¹⁴⁹ “Los hombres, encabezados por un arrocero, hablaron con 'Elías', el máximo comandante de la organización paramilitar de la época, con el ánimo de solicitar la presencia del bloque en Lérica, Líbano, Alvarado, Piedras, Venadillo y Ambalema.... Había gente que pagaba 10, 15 y 20 millones de pesos. Algunos lo hicieron por voluntad y otros presionados.” (El Tiempo, 2007); “La **Personería del municipio de Ambalema (Tolima)** denunció el asesinato, en similares condiciones, de **11 de 19 personas** que fueron amenazadas de muerte en un **panfleto que circuló** en junio de 2012... Entre las personas **amenazadas están personas con antecedentes judiciales y otras rechazadas por la comunidad**, por lo que creen que los autores del crimen pueden ser integrantes de bandas de microtráfico o desmovilizados del **Bloque Ramón Isaza**, que permanecieron en la región” (El Espectador 2015, las negrillas son del diario); “En el caso de Ibagué, Ambalema, Venadillo, Dolores y Ataco el dominio de las autodefensas se expresa en la zona plana, mientras que las Farc controlan la zona montañosa.” (Observatorio del programa presidencial de Derechos Humanos y DIH, s.f.,

asesinado, quien fuese alcalde de la población, Jesús Antonio Núñez, al parecer por el frente 42 de las FARC (El Tiempo, 2002), constituyéndose este en uno de los hechos más graves y que muestra que aunque Ambalema no ha sido azotada ni permanente ni sistemáticamente por los grupos armados como, desafortunadamente, sí ha ocurrido con otros municipios, también ha sido testigo de hechos de violencia, que sumados a todo lo que se ha mostrado necesariamente han afectado su desarrollo.

En general, el municipio, ubicado en la sexta categoría, la última de la jerarquización nacional por población e ingresos anuales, se encuentra en un aletargamiento en materia de desarrollo. La ciudad evidencia un retroceso constante que es percibido por los habitantes y que se expresa en frases como “*todo está cada vez peor*”. La evocación de épocas de esplendor con la consecuente nostalgia que genera se tornan inevitables; sin embargo, con la actuación conjunta entre autoridades locales, academia, sociedad civil y agentes económicos es posible y, desde luego, deseable, revertir la decadencia.

6.9 Demografía y Función Urbana

A continuación, con base en la información demográfica disponible, que en su presentación y criterios ha variado a lo largo del tiempo, para diferentes periodos de la historia de Ambalema, se hace una somera relación entre el comportamiento demográfico y las funciones urbanas de Ambalema. Se muestra la población total y no discriminada entre urbana y rural, ya que no todas las fuentes arrojan esta división. Se trata de establecer cómo los aumentos de población coinciden con los mejores momentos de la economía de la ciudad, tal como la solidez y amplitud de las funciones urbanas se encuentran en estrecha relación con las Situaciones favorables que ha tenido la ciudad.

Tabla No. 3. Evolución poblacional de Ambalema.

Año	Población Total	Fuentes
1778	1.182	A.H.N.C. Fondo Ortega Ricaurte. If 17, Caja N° 37 (Citado por Bejarano y Pulido, 1986).
1835	4.240	C.A.H.N.C. Censos de Población, República-1835 (Citado por Bejarano y Pulido, 1986).
1843	6.134	A.H.N.C. Censos de Población, República-1843 (Citado por Bejarano y Pulido, 1986).
1851	9.731	A.H.N.C. Censos de Población República -1851 (Citado por Bejarano y Pulido, 1986).
1870	6.039	Censo de 1.870 condensado en "Gaceta del Tolima". Neiva 9 de noviembre de 1.884. No. 624 (Citado por Clavijo, 1993; 279).
1884	5.786	Censo de 1.884 condensado en "Gaceta del Tolima". Neiva 9 de noviembre de 1.884. No. 624 (Citado por Clavijo, 1993; 279).
1912	6.285	Censo general de 1912 (Citado por Clavijo, 1993; 279).
1938	7.403	Condensado del censo general 1938 (Citado por Clavijo, 1993; 279).
1951	8.620	DANE, Censo de Población 1951, (citado por Gobernación del Tolima, s.f.).
1964	8.491	DANE, Censo de Población 1964, (citado por Gobernación del Tolima, s.f.).
1973	8.777	DANE, Censo de Población 1973, (citado por Gobernación del Tolima, s.f.).
1985	7.834	DANE, Censo de Población 1985, (citado por Gobernación del Tolima, s.f.).
1993	8.141	DANE, Censo de Población 1993, (citado por Gobernación del Tolima, s.f.).
2005	7.674	DANE, Censo de Población 2.005, (citado por Gobernación del Tolima, s.f.).

Fuente: Elaboración propia a partir de las fuentes consultadas.

Se observa cómo la población de Ambalema empieza a aumentar conforme se acerca el gran auge tabacalero, siendo la población registrada para 1851, en pleno auge, la más alta, 9.731 habitantes, no sólo para siglo XIX, sino para toda la historia del poblado, lo que confirma la importancia del auge. Después de éste, es decir en el declive de la producción tabacalera, la población, en concordancia con el mismo, disminuye, pero hacia 1912 empieza nuevamente a aumentar, lo que obedece, principalmente, a la convergencia del ferrocarril y la navegación a vapor, a cierta recuperación agrícola, al impulso a la ganadería y, de manera especial, a la existencia del Ingenio Central del Tolima, pues hacia 1951 se registra la población más alta de los tres censos que hasta ese momento se habían realizado en el siglo XX¹⁵⁰. En 1964

¹⁵⁰ Aunque se sabe que 1956 llegaron a la *Casa Inglesa* de Ambalema 1.200 desplazados de la violencia política (El Tiempo, 2007), no es clara la relación entre proceso y el comportamiento demográfico y el crecimiento urbano de la ciudad, según lo expresado por algunos habitantes, la población desplazada provenía de Villarrica y aunque en la ciudad aún viven descendientes de algunos de los integrantes de esta población, hace falta conocer más acerca sobre esta población y su impacto tanto en la demografía como en el crecimiento urbano. Observando las cifras de los censos de 1951 y 1964, se observa un descenso, lo que podría indicar que esta población no afectó positivamente el crecimiento, por el contrario entre los dos censos hubo una disminución de 129 habitantes, esto podría ser expresión de: por un lado, el desplazamiento posterior de gran parte de esta población tras haberse instalado en Ambalema y por otro, que la población puede que se haya mantenido (por lo menos en su gran mayoría), pero a la par se pudo haber originado expulsión de otra parte de la población, no desplazada, sino que vivía antes en Ambalema, lo que podría haberse motivado también por el fin del Ingenio Central del Tolima, no obstante, las anteriores no pasan de ser meras conjeturas y habría que estudiar con profundidad los aspectos señalados.

se produce un leve descenso (129 habitantes menos), que podría asociarse a la desaparición del Ingenio. En 1973 la población se recupera, e incluso supera a la de 1951, constituyéndose además en la más alta de los siglos XX y XXI, lo que puede deberse al dinamismo la agricultura comercial, cuando aún no estaba tan mecanizada¹⁵¹, destacándose, en especial, la producción algodonera que se encontraba en esa década en Colombia y en el municipio en pleno auge¹⁵². Para 1985, conforme se iba consolidando la caracterización de Ambalema como centro de servicios básicos, la población descende de manera considerable. En 1993 se produce una recuperación que podría estar asociada con la tragedia de Armero y la desaparición de esa ciudad. Finalmente, en 2005 la población vuelve a descender, respondiendo al aletargamiento que en materia de desarrollo tiene el municipio, el cual se caracteriza por la expulsión poblacional, la dependencia de la actividad agrícola, altamente mecanizada y en manos de la gran propiedad, lo que sumado a una Situación muy desfavorable, contribuyen a explicar por qué en pleno siglo XXI, por un lado la población de Ambalema permanece estancada y, por otro lado, tiende a la disminución, estando por debajo de la registrada en pleno auge tabacalero, lo que además responde a la lógica demográfica nacional que muestra el crecimiento vertiginoso de las ciudades, en especial de Bogotá y las principales urbes, así como de las demás capitales departamentales y ciudades intermedias, a costa del despoblamiento de los pueblos, lo que, por supuesto, responde, a su vez, a diferentes factores político-administrativos, económicos y geográficos.

CONSIDERACIONES FINALES CON RESPECTO A LA FUNCIÓN URBANA

Como se vio, las Funciones Urbanas de Ambalema han variado a lo largo del tiempo, se han presentado de manera simultánea y han permanecido. A la par que la Situación se tornó favorable y el Emplazamiento se veía altamente “valorizado”, estas se ampliaron y fueron muy sólidas, siendo expresión de la importancia económica en momentos tan representativos de la historia de la ciudad, como el del gran auge tabacalero, de igual forma, conforme la Situación desmejoraba y el Emplazamiento perdía “valor”, las funciones también perdían dinamismo y variedad.

¹⁵¹ “En el periodo 1964-1973 se destacan Ibagué, Rioblanco y Chaparral, lo mismo que Alvarado y hacia el norte los municipios ribereños del Magdalena hasta Honda, como resultado de la agricultura comercial” (Dulcey, 2009).

¹⁵² Este auge, no obstante empezaría a entrar en crisis, pues en el año de 1977, se presentaría una producción histórica en el país, a la par de que desde entonces empezaría la crisis nacional de este cultivo, tal como se había mencionado anteriormente.

Para terminar, con referencia al contexto económico actual, es importante destacar tres aspectos que complementan el panorama general que se ha mostrado. Estos aspectos son: La Pesca, la que a escala comercial, para un mercado nacional, es realizada por Pajonales, pero que también se presenta para un mercado local por parte de pescadores lugareños, aquí es necesario indicar que esta última, en especial, la realizada en el río Magdalena ha disminuido a medida que el río, ambiental y ecológicamente hablando, se va, deteriorando cada vez más; las *Remesas* o recursos que envían los habitantes que residen fuera del municipio a los miembros de sus familias que siguen viviendo en la localidad, los cuales se constituyen en una fuente importante de ingresos para un municipio en donde la carencia de empleos es una de sus características principales; y las ladrilleras, entre las que sobresale *La Minita*, que en la zona rural generan empleos y le aportan ingresos al municipio (G. Lozano, comunicación personal, 5 de febrero de 2017).



Figura No. 27. Ladrillera La Minita. Localizada en el área rural, km 8 vía a Armero, esta ladrillera es la más representativa del municipio.

Fuente: Ambalema Tolima (Ambalema soy yo)¹⁵³.

153

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=286418181720390&set=a.101474016881475.1073741827.100010566301513&type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

7 EL PLANO DE AMBALEMA

El Plano, según Zárate (1992: 38) “[e]s el resultado de la combinación sobre el espacio de la ciudad, a través del tiempo, de superficies libres (calles, parques y jardines, plazas, lugares de esparcimiento, etc.) y de superficies construidas”. Es también, “la expresión de una <<geometría constructiva>> que tiene por corolario dos nociones: la de fases sucesivas de realización y la de una organización de formas” (Zárate, 1991:77). Con base en lo anterior, en este trabajo se aborda el estudio del plano de Ambalema a partir de dos ítems o subcategorías. Por un lado, la identificación y descripción de la forma y por otro, el análisis de la evolución del mismo a través del tiempo, esto es, del crecimiento que ha presentado.

7.1 Forma

Por su forma y por cómo se ha dado su crecimiento urbano, el plano de Ambalema es irregular. Este tipo de plano se caracteriza por no obedecer “a un trazado preconcebido, sino” por ser el resultado “de un crecimiento espontáneo y orgánico” (Zárate, 1992:42). Para Capel, la irregularidad de la trama no significa que se encuentre desordenada, “ya que siempre existen algunos tipos de reglas sociales que se cumplen. Y ello sin contar que la misma realidad puede aparecer desordenada a una escala y ordenada en otra diferente”. Lo realmente importante en los planos irregulares para este autor es “que en los procesos de construcción dominan las iniciativas individuales y fragmentadas” (Capel, 2000:99).

En “[e]l plano de Ambalema la trama urbana es lineal y se ubica de manera paralela al río, a pesar de estar en un terreno bastante plano, su trazado es irregular”. La irregularidad del trazado se expresa en que “el patrón de sus manzanas suele ser alargado y algunas de ellas se ven interrumpidas por las dos quebradas que la atraviesan” (Universidad Nacional, s.f.: 66), pero también porque los tamaños, así como los sentidos de las calles varían mucho (siendo rectos, semirectos y curvos), lo que implica que el corte de las mismas en ángulo recto sea muy poco frecuente, lo que sí ocurriría si se tratase de un plano ortogonal. En general, la irregularidad del

trazado representa tanto la adaptación a las condiciones topográficas, como las diferentes épocas en las cuales se ha dado el crecimiento urbano.

Con respecto al entramado urbano, “o forma en que se ordenan y agrupan los edificios dentro de la ciudad: en orden cerrado o en orden abierto, según la época y las tendencias urbanísticas imperantes” (Zárate, 1991:88) se puede evidenciar en el Plano de Ambalema un entramado u orden cerrado, pues “los edificios se sitúan unos al lado de otros, de manera continua” (Zárate, 1991:88). Este tipo de edificación se caracteriza porque: “Las casas se organizan en torno a un gran patio central, de disposición más o menos regular, continuo o fragmentado, cuadrado o rectangular”, dependiendo de si frente a las manzanas el espacio es ocupado por edificios o si queda sin construir, se tratará de manzanas cerradas o abiertas, respectivamente (Zárate, 1991: 89). En Ambalema las manzanas son cerradas¹⁵⁴ y su tamaño tiende a ser mayor en las áreas con construcciones más antiguas.

Los patios grandes se mantienen en diferentes edificaciones, en especial, en las que datan del siglo XIX, pero también en otras correspondientes al siglo XX. Las viviendas construidas más recientemente se caracterizan (respondiendo a la lógica capitalista nacional y global, en donde la especulación inmobiliaria eleva considerablemente el valor del suelo) por poseer patios y, en general, tamaños más reducidos, lo que necesariamente afecta el tamaño de las manzanas.

Finalmente, con referencia a las tipologías de edificación, en Ambalema se encuentran básicamente: Edificación Tradicional, Edificación Unifamiliar y Edificación en Precario.

La Edificación Tradicional es definida por Zárate como aquella propia de “los centros históricos, donde se hacen presentes las huellas de los estilos y tendencias arquitectónicas del pasado, así como la influencia del contexto cultural y del medio natural a través de la forma y de los materiales” (Zárate, 1991:91-92).

La edificación tradicional es la que corresponde a los tres bienes de interés cultural declarados de Ambalema. Estos se propusieron por medio de la Resolución 013 de 1994 y se declararon en 1996, mediante el Decreto 746 de la Dirección de Patrimonio Cultural. Tales bienes son: El Centro Histórico, a través del Decreto 776

¹⁵⁴ Para Christian de Portzamparc, la manzana cerrada corresponde a la etapa I de la ciudad, este arquitecto, defensor de la manzana abierta, crítica a la cerrada pues esta “crea calles que son pasillos, en la que los edificios sólo reciben luz por dos de sus caras, y eso si los de enfrente no les hacen sombra”; en ella “reina el modelo” (Marti, 1996).

de 1980, del Ministerio de Educación Nacional; la Estación del Ferrocarril de Ambalema y la Estación del Ferrocarril de Beltrancito (Universidad de Ibagué, 2014:4). Estos bienes, con estilos arquitectónicos de tipo colonial y Art Decó, son representativos tanto para Ambalema como para Colombia de épocas particulares, que expresan por un lado, el auge del tabaco y por otro, la época en la que el ferrocarril se constituyó en el principal medio de transporte en Colombia.

La edificación unifamiliar, por su parte, es la que predomina en Ambalema, ya que muchas de las viviendas se caracterizan por alojar en su interior a una sola familia, este hecho se ve favorecido porque la gran mayoría de viviendas son de una planta, algunas de dos y, de manera más escasa, tres.



Figura No. 28. Ejemplos de viviendas de Ambalema según su altura (uno, dos y tres plantas).

Por su parte, la edificación en precario, caracterizada por la ilegalidad de los barrios y la inestabilidad de los alojamientos que se establecen “sobre emplazamientos marginales, a menudo peligrosos”, como pueden ser los cauces de los ríos (Zárate, 1991: 93), también se evidencia en el Plano de Ambalema. Estos asentamientos “reflejan la incapacidad de la economía de mercado y de las políticas del Estado para proporcionar alojamiento digno y servicios adecuados a los habitantes del Tercer Mundo” (Zárate, 1991: 92). En efecto, pese a que en los últimos años ha habido programas de vivienda de interés social, en diferentes zonas se observa el establecimiento en sitios propensos, por ejemplo, a inundaciones y sin todos los servicios públicos, lo que dificulta el logro de condiciones de vida dignas.



Figura No. 29. Edificación tradicional. Las edificaciones más antiguas de Ambalema, por las cuales es reconocida a nivel nacional, con una homogeneidad en sus elementos constitutivos, acentuada por los colores blanco y verde, fue fomentada, en gran medida, por la actividad tabacalera en el siglo XIX.
hhh



Figura No. 30. Edificación Unifamiliar (algunos ejemplos).



Figura No. 31. Edificación en precario (algunos ejemplos).

El plano de Ambalema presenta pues una trama lineal y un trazado irregular. La trama lineal corre paralela al río, no obstante, conforme la relación con el río Magdalena se ha debilitado, producto, principalmente, de la pérdida de navegabilidad del mismo, así como del fin del ferrocarril, se ha producido crecimiento urbano a espaldas del río, que se expresa en la intersección de calles, las que siguen la dirección del río sur-norte (es decir, que corren paralelas en este sentido) y las que siguen un sentido oriente-occidente y también, en la superación, en parte, de la *línea de fijación*¹⁵⁵, representada por los montículos que rodean y limitan el crecimiento en algunas zonas de la ciudad, esta superación se ha dado en los sectores de *El Alto* y *La Balustrera*. La irregularidad varía haciéndose más pronunciada en los sectores con desarrollo urbano más antiguo, pues al alejarse del centro urbano el trazado tiende a hacerse un poco más regular y preciso (Universidad Nacional, s.f.: 66).

7.2 El Crecimiento Urbano

La evolución del Plano de Ambalema, a partir de la información cartográfica consultada, que acá se retoma, establece cuatro fases de crecimiento que expresan la transformación urbana de la ciudad. A partir del trazado original de 1825, el crecimiento urbano presenta los siguientes periodos: 1825-1900, 1900-1950 y 1950-1996 (Niglio y Morcate, 2012, citado en Niglio y Morcate, 2013: 20). A estas fases hay que agregar una, que podría denominarse de crecimiento reciente, que abarcaría el periodo comprendido entre 1996 y 2017, para un total de cuatro fases. A continuación se muestran los cambios que se han presentado en el plano, para luego describirlos y analizarlos.

¹⁵⁵ Las líneas de fijación “se definen como elementos estructurales del plano que actúan como obstáculos y barreras a la expansión de la ciudad, o bien que han actuado en el pasado y cuya eliminación ha dado lugar a nuevas áreas o cinturones de expansión” (Sánchez, s.f.:2).

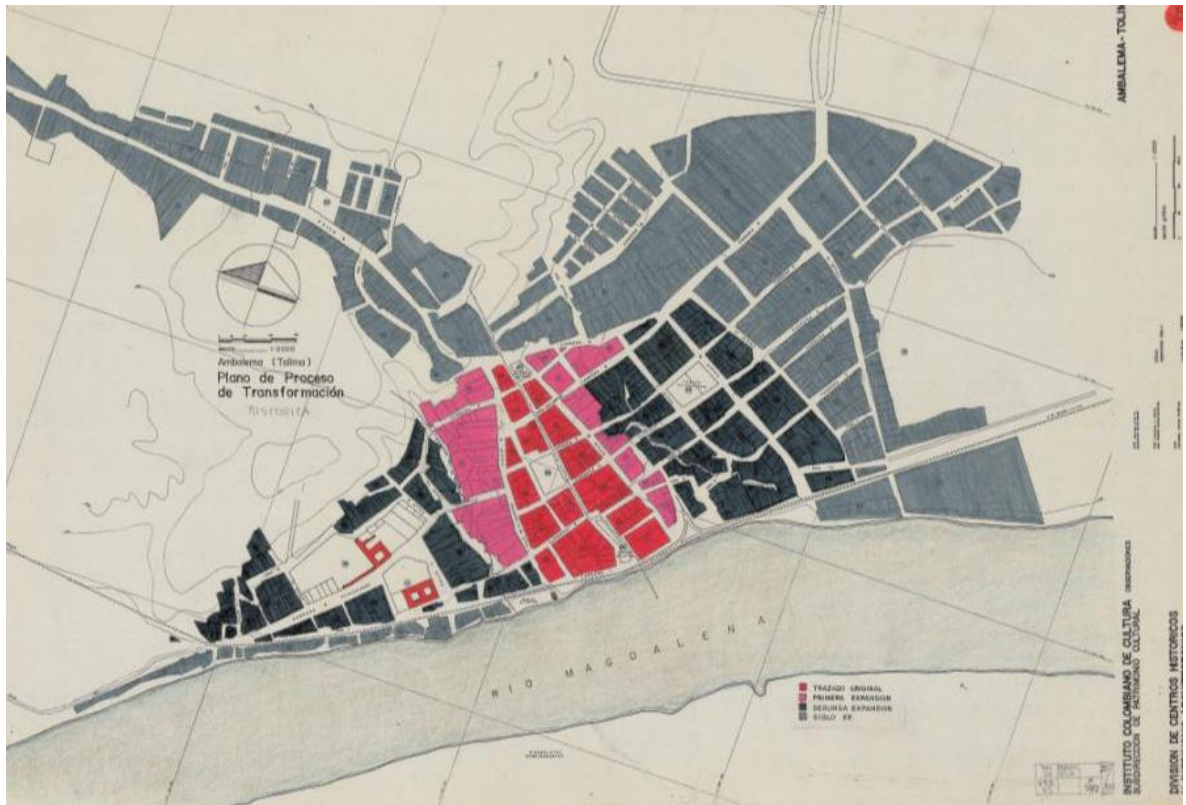


Figura No. 32. Plano del proceso de transformación de la cabecera municipal de Ambalema (1996).
Fuente: Instituto Colombiano de Cultura. *Subdirección de Patrimonio Cultural, División de Centros Históricos y Patrimonio Arquitectónico*, citado por Niglio y Morcate (2013).



Figura No. 33. Evolución de la transformación urbana de Ambalema entre 1825 y 1996. **Fuente:** Universidad de Ibagué (2012), citada por Niglio y Morcate (2)013. Curso Patrimonio Urbano y Cultural. Inventario urbano de Ambalema centro histórico – Malecón (dirigido por Olimpia Niglio y Flora Morcate Labrada).

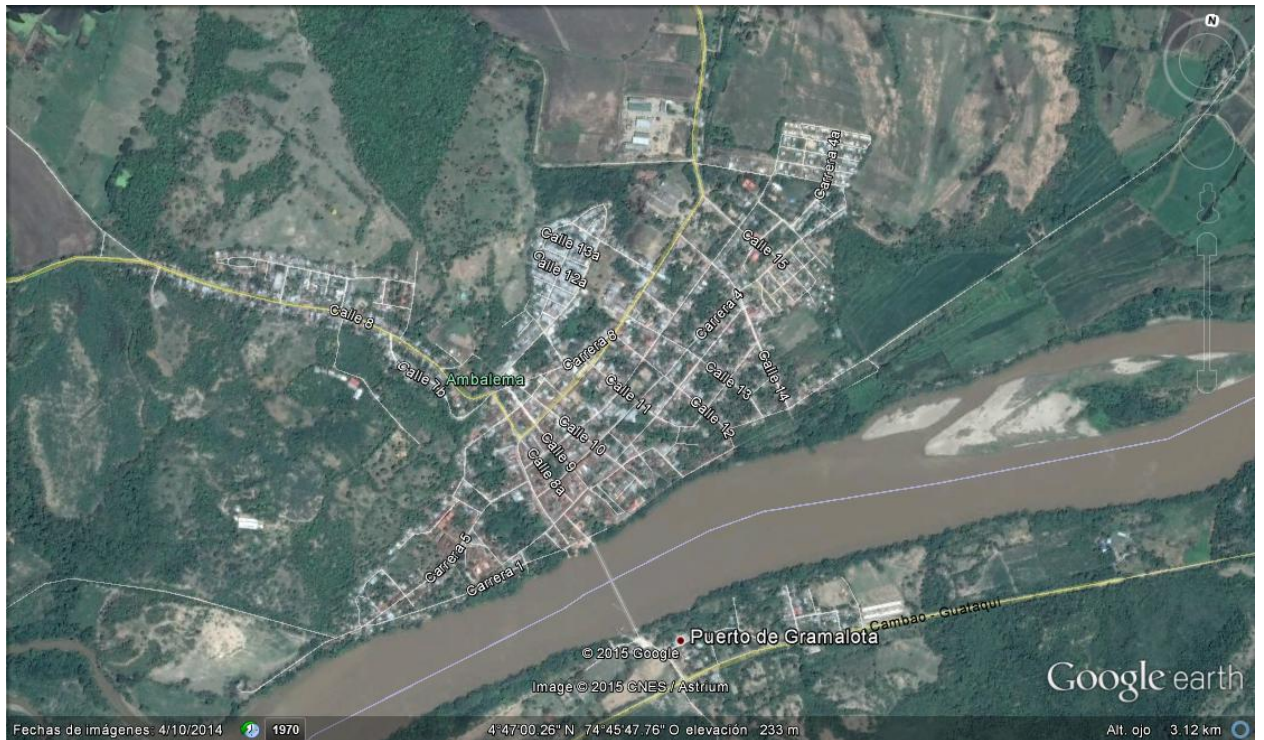


Figura No. 34. Área Urbana de Ambalema (2014).

Fuente: Google Earth.

1.825 o el Trazado Original

En 1825, al producirse el incendio, que finalmente tuvo como consecuencia el traslado de la población, es decir, el cambio del Emplazamiento en 1826, empieza para Ambalema una nueva era, que se mantiene hasta la actualidad, de crecimiento urbano, caracterizada en ese momento por: la directa relación de la ciudad con el río, que se expresa en el inicio de una trama lineal; la superación de una de las líneas de fijación, un zanjón, por medio del establecimiento de un puente para permitir la continuación de la vía; el establecimiento de tres vías, dos de ellas en el sentido del río y una, la que permite la comunicación con Pajonales, Venadillo, Alvarado e Ibagué, en sentido contrario a las dos anteriores, teniendo en gran parte una orientación en diagonal; la sinuosidad de las vías, en especial de la que conduce a Ibagué; el tamaño mediano de varias de las manzanas y la irregularidad de las mismas, con formas cercanas a rectángulos y cuadrados; la presencia de la plaza mayor, rodeada de manzanas y con calles que permiten el acceso por los cuatro costados.



Figura No. 35. Puente sobre el Zanjón *de los muertos*.

Primera fase de crecimiento urbano: 1825-1900

En estos 75 años de crecimiento urbano en Ambalema, ---en donde se produjo el gran auge tabacalero, así como el declive de esta producción y los inicios de cierta recuperación asociados al establecimiento de algunas producciones agropecuarias¹⁵⁶ y la navegación a vapor, fundamentalmente, además de cierta relevancia político-administrativa, al constituirse efímeramente Ambalema en capital del departamento de su nombre, el hecho de ser cabecera del circuito judicial, creado en 1847 y también, como bien lo señala Leiva, ser protagonista de varias de las guerras civiles entre liberales y conservadores a finales del siglo XIX y principios del XX, haciéndose patente desde esa época la filiación mayoritariamente liberal del pueblo (Leiva 91-100),--- se presentan, fundamentalmente, los siguientes cambios en el

¹⁵⁶ “La depreciación de la gran propiedad agraria en la zona de Ambalema por la decadencia de las exportaciones de su tabaco, favoreció la lucrativa inversión de capitales comerciales en su compra por precios irrisorios y su posterior fomento en la ganadería, principalmente....La recuperación de estas deterioradas propiedades exigió la inversión de un capital apreciable para restablecer en ella el cultivo e industria del tabaco, la cría y ceba de ganado, etc. A estas actividades agregó Castellanos el cultivo del maíz en cantidad importante” (Clavijo, 1993:191-192).

Plano: el crecimiento de la vía que atraviesa el *zanjón de los muertos*¹⁵⁷ que ya se había superado en el trazado original, con el aumento de las construcciones materiales a ambos costados y con más aproximación al río; aumento de las manzanas hacia el sur, hacia el norte y hacia el occidente, así como alrededor del río, esta ampliación de manzanas está acompañada también por el aumento en el tamaño de las mismas, en especial, en las correspondientes al barrio *Campoalegre*, en donde se localizaron las construcciones relacionadas con la actividad tabacalera y que hoy constituyen el núcleo del centro histórico de la ciudad; parte del *zanjón de los muertos* en donde se construyó el puente en el trazado original, sigue constituyéndose en límite para el crecimiento urbano, así como el otro zanjón, el de *La Esperanza*, que se localiza más al norte; se mantiene inalterada la organización de la plaza mayor; en concordancia con el aumento de las manzanas y las construcciones se amplía también el número de las calles; aunque la construcción material aumenta y el Plano refleja un entramado cerrado, se evidencian ciertos espacios al interior de todo el trazado.

Segunda Fase de crecimiento urbano: 1900-1950

En este periodo, de recuperación económica y de liderazgo regional de Ambalema, expresado, en especial en su carácter de cabecera de Circuito de Notaría y Registro, en donde la navegación a vapor y el surgimiento del ferrocarril son relevantes, así como el dinamismo generado por la actividad del Ingenio Central del Tolima, los cambios que se observan en el plano son, principalmente, los siguientes: Se registra un aumento considerable del espacio material de la ciudad, manzanas, calles, vías ferroviarias y edificaciones aparecen ampliando el tamaño de la misma; se llenan varios de los espacios vacíos dejados en el periodo anterior, con lo cual el entramado se vuelve más cerrado; el tamaño y la forma de las manzanas siguen reproduciendo la irregularidad y varias de las nuevas manzanas se caracterizan por su tamaño notablemente más reducido; los zanjones dejan de significar un obstáculo para el crecimiento urbano, el que está localizado en el sur se constituye en límite de manzanas, mientras que el que se encuentra hacia el norte es travesado por diferentes

¹⁵⁷157 Con respecto al nombre del zanjón se tiene que, en plena Guerra de los Mil Días, se llevó a cabo en la desembocadura del río Recio en el Magdalena un enfrentamiento fluvial entre las fuerzas del gobierno y los liberales. En el combate librado a principio de 1900, con barcos identificados con banderas azul y roja, respectivamente y que se extendió hasta las 9 de la noche: “Fueron más los muertos del gobierno, entre ellos el Capitán Henessy. Una vez tomada la ciudad por el gobierno fue enterrado en una de las calles que comenzó a llamarse “la calle de los muertos”, pues fueron muchos los muertos enterrados en este mismo lugar. Los que cayeron bajo las banderas liberales del “Venezuela”, fueron enterrados en Gramalotal, [el “Tovar” era el barco del gobierno]” (Leiva, 2005:97-98, el subrayado es mío).

manzanas y cruzado por dos vías a través del establecimiento de dos puentes; aparece otro espacio, *La Plazuela*, con funciones de plaza o parque; como se decía en el aparte de la forma, conforme el trazado se aleja más del centro urbano, se vuelve más regular y preciso, con calles más rectas.

Tercera fase de crecimiento urbano: 1950-1996

En la época, del inicio del predominio de los cultivos comerciales, el Plano de Ambalema presenta, básicamente, los siguientes cambios: se continúa el crecimiento del espacio material, siendo este periodo, junto al anterior uno de los de mayor crecimiento, lo que puede deberse al dinamismo que al poblado le seguía inyectando el Ingenio Central del Tolima y la permanencia hasta 1975 del ferrocarril, así mismo, por la construcción de los barrios, producto de la reubicación de damnificados de la tragedia de Armero y como resultado del traslado de personas con viviendas en zonas de riesgo. Estos barrios se localizan en la parte alta del poblado alrededor del barrio *El Alto* y son *Villa Teresa I y II* etapa y *Santa Lucía*. Según información suministrada por algunos de sus habitantes, las dos etapas de *Villa Teresa* fueron realizadas por medio del apoyo de Fedevivienda y Holanda, así como a través de la autoconstrucción llevada a cabo por quienes irían a ocupar las viviendas, quienes tuvieron entre sus labores iniciales la limpieza del terreno, que estaba lleno de *payandés*. Estos proyectos urbanísticos se desarrollan entre 1987 y 1990 y expresan también la continuación del proceso de superación de la línea de fijación que representa el montículo que bordea parte de la ciudad. En *Villa Teresa*, que inició con 43 viviendas, se reubicaron, principalmente, familias que vivían en zonas de riesgo. (A. Guerrero, M. Sánchez, R. Bocanegra, comunicación personal, 4 de febrero de 2017). *Santa Lucía*, surge para atender a damnificados de la tragedia de Armero. Este proyecto fue promovido por la Pastoral Social de Ibagué y contó con el apoyo de Resurgir, fue entregado con 60 casas y 8 apartamentos. Para su inauguración se contó con la presencia del obispo, personal de Pastoral social y del padre José María Cifuentes. Las casas fueron asignadas por medio de sorteo con balotas. No fue pues un proyecto de autoconstrucción como las dos etapas de *Villa Teresa*, pero la pavimentación de las vías corrió a cargo de los propietarios de las viviendas (T. Bocanegra, P. Díaz, C. Díaz, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).



Figura No. 36. Vista parcial del barrio Villa Teresa primera etapa.



Figura No. 37. Parque con material reciclado en el barrio Santa Lucía.

Además de lo anteriormente mostrado, se produce un crecimiento importante entre la carrera sexta (una de las más importantes de la ciudad y una de las tres vías principales presentes desde el trazado original, a partir de las cuales se ha producido crecimiento urbano) y los montículos que rodean la ciudad, los cuales continúan superándose, en parte, por medio de proyectos urbanístico como los mencionados anteriormente y también por los de La Balastrea y La Victoria. Según algunos de sus habitantes, el barrio *La Balastrea* se localiza donde antes se prolongaba el montículo que lo rodea y en el pasado fue el sitio en donde funcionó el basurero de la

ciudad, antes de su traslado a un sitio que en la actualidad hace parte del área rural¹⁵⁸. De *La Balastrea* se sacó material para la pavimentación de la vía al kilómetro 96, alrededor de los últimos años de la década de los 80, de ahí su denominación. Los primeros habitantes del barrio se asentaron hacia 1982. A principios de los 90, en la administración del alcalde Joaquin Rondón, se consolida el proyecto y fue entregado con alcantarillado, acueducto y electricidad. En el barrio hubo invasiones, las cuales se legalizaron, acogiéndose al programa de Ejidos del INURBE, así como a los de mejoramiento de vivienda, a los cuales también tuvieron acceso los demás habitantes. Producto de la excavación del balasto, en el barrio se crearon ciertos almacenamientos de agua o lagunas artificiales, de los cuales aún queda evidencia, llenándose algunos de estos depósitos cuando hay lluvias. Además, hasta 2016, el barrio sufrió problemas de inundaciones, que empezaron a solucionarse con acciones de la administración municipal (F. Urueña, S. Bernal, comunicación personal, 4 de febrero de 2017). El barrio *La Victoria*, por su parte, también surgió a partir de la nivelación previa del terreno y la consecuente deforestación de la flora existente (grandes ceibas). El proyecto fue promovido por la Iglesia Presbiteriana y su nombre a se debe a una hermana de esta iglesia (F. Urueña, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).



Figura No. 38. Barrio La Balastrea.

Igualmente, se produce crecimiento paralelo al río Magdalena hacia el suroccidente y hacia el noroccidente se observa un leve crecimiento urbano gracias a la instalación de la planta desmotadora de Desmotolima. En este periodo se produce la construcción de la Iglesia Nueva, en la década de los 60, en el sitio en donde se localizaba la plaza de mercado, la cual se reubica en el sitio donde actualmente se

¹⁵⁸ Y que no se encuentra habilitado, ya que no cumple con los estándares exigidos, por lo cual la basura que produce Ambalema es trasladada al botadero de Nariño-Cundinamarca (M. Zorro, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

localiza, para lo cual hubo que demoler “la hermosa casa donde vivió el general Gaitán Obeso” (Leiva, 2005: 129), concluyéndose su construcción, así como la del cuartel de la policía en la década de los setenta (H. Trujillo y M. Arias, comunicación personal, 18 de enero de 2017).

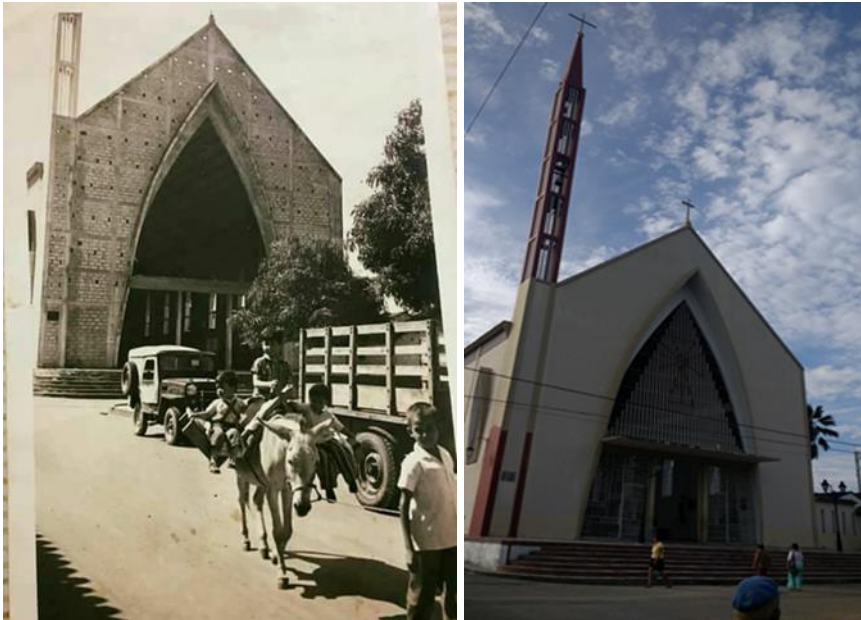


Figura No. 39. El templo nuevo de Ambalema. Izquierda, construcción en la década de los sesenta del siglo XX, derecha el edificio en la actualidad.

Fuente: Ambalema Tolima (Ambalema soy yo), fotografía izquierda¹⁵⁹.



Figura No. 40. Estación de Policía de Ambalema.

¹⁵⁹ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=398500347178839&set=pb.100010566301513.-2207520000.1492654278.&type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de enero de 2017.



Figura No. 41. Plaza de mercado de Ambalema.
Fuente: Ambalema Tolima (Ambalema soy yo)¹⁶⁰.

Cuarta fase de crecimiento urbano: 1996-2017

En el periodo más reciente de la historia de Ambalema, el crecimiento urbano se ha dado hacia el nororiente, por debajo de la carrera sexta, en parte paralelo al río Magdalena y como resultado de diferentes factores: nuevos programas de vivienda de interés social: *Playa Verde I y II*, *Villa Eduardo*, procesos de informalidad y autoconstrucción y nuevas obras públicas.

A partir de la información suministrada por un empleado de la administración municipal y por un concejal, se tiene que *Playa Verde* surge como un programa diseñado para personas con carencia de vivienda, no obstante, la mayoría de sus beneficiarios vendieron sus inmuebles. Hacia 1996 se inicia la venta de lotes. En 2010, en el gobierno de Justiniano Chacón¹⁶¹, se entrega la primera etapa del proyecto con alcantarillado, electricidad y acueducto. En esta misma administración se da acceso al servicio de gas. Muchos de los socios originarios del proyecto, vendieron aduciendo razones como problemas en el abastecimiento del agua, la no

¹⁶⁰ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=384722621889945&set=pb.100010566301513.-2207520000.1492868842.&type=3&theater>. Búsqueda realizada el 17 de abril de 2017.

¹⁶¹ “El sueño que por momentos parecía imposible comenzó a hacerse realidad a comienzos de este año cuando la Alcaldía Municipal entregó 63 soluciones de vivienda en la primera etapa de la urbanización *Playa Verde* a un costo de 600 millones de pesos”. (El Tiempo, 2010).

pavimentación de las vías y la amplia distancia al centro de la ciudad. Con respecto al problema de abastecimiento del agua, se tiene que este se debe a que el acueducto de la ciudad quedó obsoleto ante el crecimiento urbano que ha registrado la ciudad, ya que las tuberías no tienen la suficiente presión para llegar a las zonas más alejadas y para hacerlo se requiere cerrar los tubos madre que abastecen a otros barrios, todo lo cual redundaría en problemas de abastecimiento del preciado líquido para toda la ciudad. En la actualidad, el proyecto *Playa Verde II*, que se inició en 2010, se encuentra en ejecución y se tiene proyectada la construcción de *Playa verde III* (M. Zorro y A. Parra, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

Con referencia a *Villa Eduardo*, el proyecto fue realizado por el alcalde Eduardo Montealegre (1993-1994), cuya administración dotó a la urbanización de los servicios de agua, luz y alcantarillado. Se vendieron 200 lotes (E. Montealegre y M. Páez, comunicación personal, 4 de febrero de 2017). El municipio entregó inicialmente nueve resoluciones de adjudicación formal, las demás personas fueron llegando por invasión y debido a la ola invernal de 2010, en la administración de Justiniano Chacón se incluyó a más personas y se pasó el proyecto (A. Parra, comunicación personal, 4 de febrero de 2017). En el segundo gobierno de Hernán Bustos (2012-2015), con el respaldo del Gobernador del Tolima Luis Carlos Delgado, se construyeron 123 viviendas y los sardineles y andenes de la urbanización¹⁶². En 2016, en el gobierno actual de Juan Carlos Chavarro se entregaron también algunas casas.



Figura No. 42. Barrio Villa Eduardo.

¹⁶² Gobernación del Tolima. Recuperado de:
http://www.tolima.gov.co/publicaciones/imprimir/11673/gobierno_departamental_ha_realizado_obras_en_ambalema_que_superan_los_mil_millones_de_pesos

Con respecto a los procesos de informalidad, en este periodo se registran, principalmente, en cercanías al barrio *Juana Moya* y al río Magdalena y dentro de algunos barrios, en donde coexisten vivienda en precario (informal) y viviendas formales “legalizadas”. Las viviendas que en esta zona se encuentran son producto de la autoconstrucción y cuentan con servicios de acueducto y electricidad, además cuentan, la gran mayoría, con pozos sépticos (A. Parra, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

Las obras públicas ven su principal representación, en este periodo, en la construcción del Malecón Turístico. Esta obra se entregó en 2004 y aunque estaba proyectada para tres fases, sólo se han realizado las fases I y II, de realizarse la tercera fase, llegaría hasta la restaurada estación del ferrocarril, lo que sin duda alguna contribuiría al fortalecimiento del turismo y de la creación de espacios de esparcimiento en la ciudad (M. Zorro, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).



Figura No. 43. El puerto y el malecón de Ambalema.

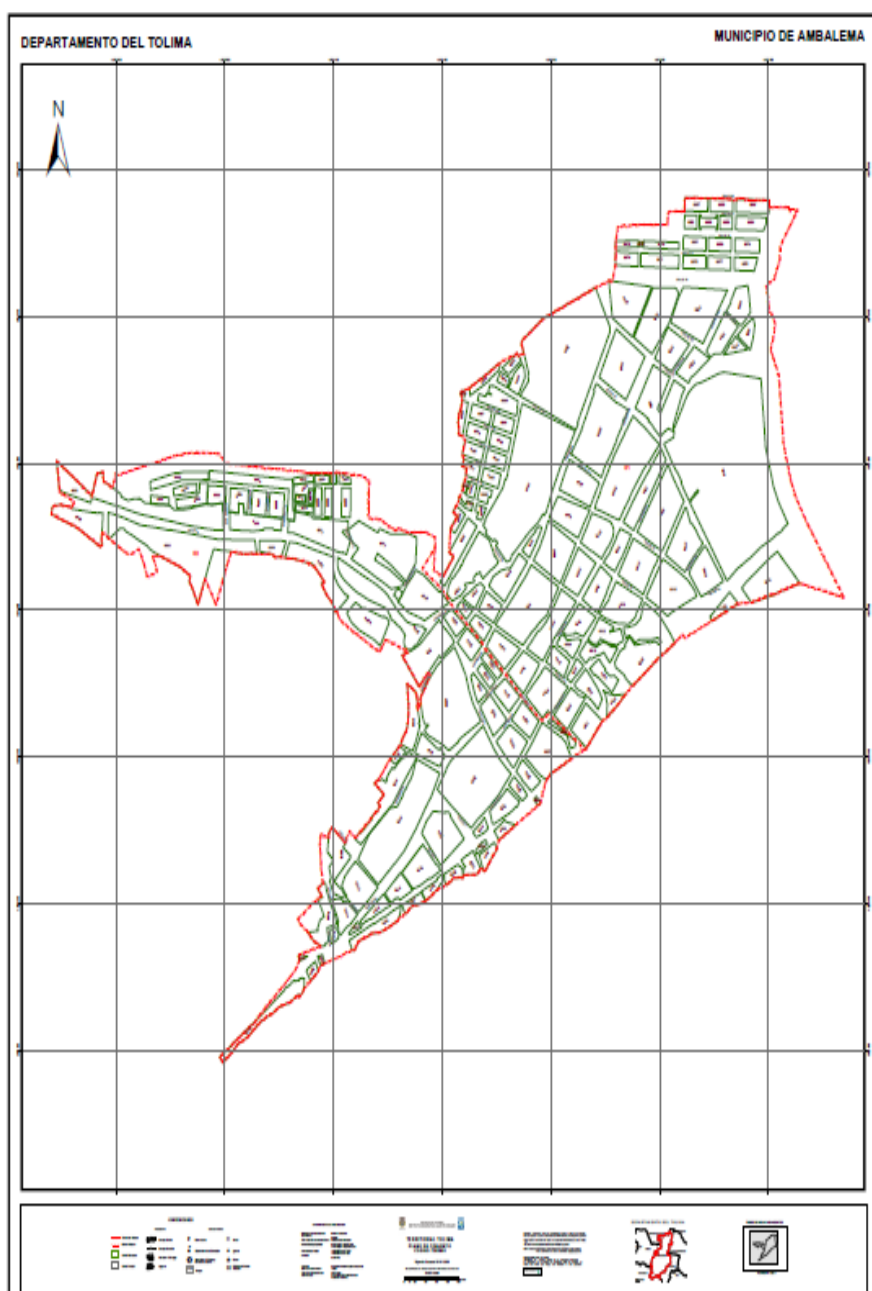


Figura No. 44. Plano de Conjunto del área urbana Ambalema (2000). Para el año 2000 Ambalema contaba con 161 manzanas y 2061 predios urbanos.

Fuente: IGAC.

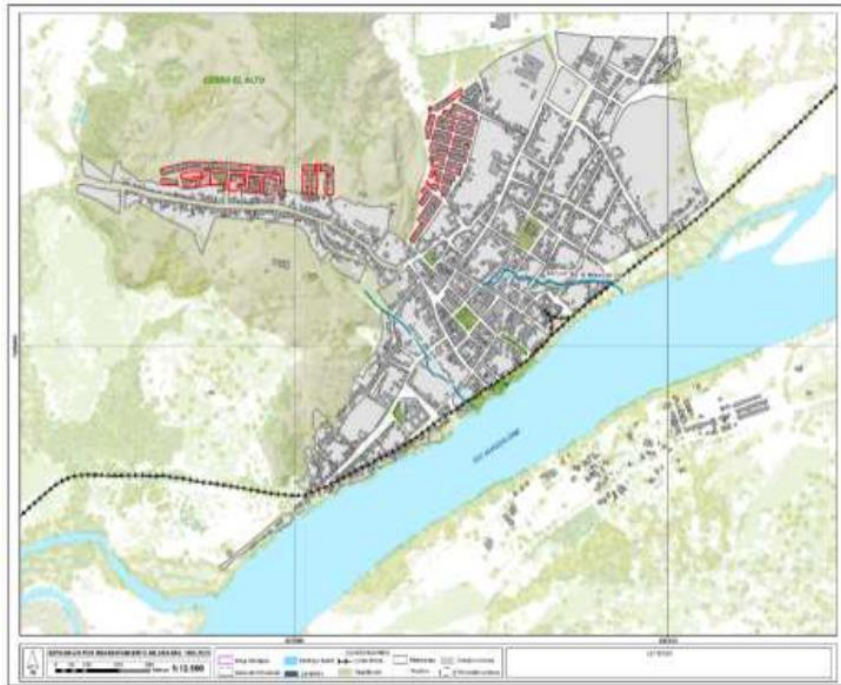


Figura No. 45. Crecimiento urbano de Ambalema entre 1985 y 2004.
Fuente: PEMP Ambalema, Tolima (2016).



Figura No. 46. Crecimiento urbano de Ambalema entre 2004 y 2016.
Fuente: PEMP Ambalema, Tolima (2016).

Para concluir este periodo hay que agregar que el crecimiento urbano se ha dado en la zona plana, lo que según un empleado municipal, se debe a la mayor facilidad que esta zona genera para la dotación de servicios públicos, en especial del acueducto (A. Parra, comunicación personal, 4 de febrero de 2017) y que el desplazamiento forzado ha sido otro factor, aparte de los socioeconómicos, que ha influido para que la balanza demográfica se incline a favor de la expulsión en detrimento de la retención poblacional, todo lo cual, necesariamente, debe haber afectado el ritmo de crecimiento urbano. “Entre los años 2000 y 2010 se contabilizaron en Ambalema 424 casos de desplazamiento forzoso, siendo el año 2008 el de mayor número de eventos: 111, lo que representa el 26.17% del total” (Gobernación del Tolima, s.f.: 27).



Figura No. 47. Ambalema (1846).

Fuente: Acuarelas de Mark¹⁶³.

¹⁶³ Recuperado de: <http://banrepcultural.org/coleccion-de-arte-banco-de-la-republica/obra/ambalema>. Consultado el 15 de febrero de 2017.

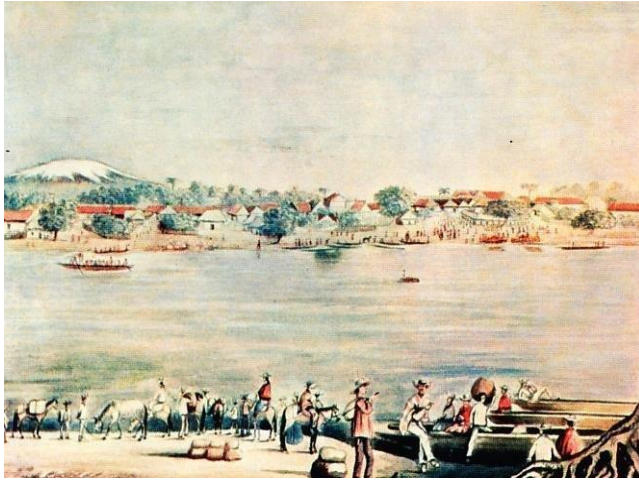


Figura No. 48. Vista de la ciudad de Ambalema (1850-1859).
Fuente: Comisión Corográfica¹⁶⁴.



Figura No. 49. Vista parcial de Ambalema (2015).
Fuente: World Planning (2015).

¹⁶⁴ Recuperado de: <http://www.colarte.com/colarte/foto.asp?idfoto=305820>. Consultado el 15 de febrero de 2017.

CONSIDERACIONES FINALES EN TORNO AL CRECIMIENTO URBANO EN LA ACTUALIDAD CON RELACIÓN A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

La ciudad de Ambalema cuenta en la actualidad con los servicios de energía eléctrica, acueducto, alcantarillado, teléfono, internet, televisión satelital y por cable (operador local), gas domiciliario y con cobertura de las empresas de telefonía celular claro y movistar. De esos servicios, los de energía eléctrica, acueducto y alcantarillado son los que presentan mayores dificultades.

En el caso de la energía eléctrica, Enertolima cumple con la ampliación de las redes, pero varias de las existentes requieren reparación, lo que de hacerse, no sólo redundaría en mejoramiento de la calidad del servicio prestado, sino de la seguridad en el municipio en términos de la iluminación nocturna, pero también por la disminución del riesgo de accidentes por la deteriorada infraestructura de las mismas, las cuales, además, deberían, en concordancia con lo que se está implementando en otras ciudades del país y del mundo, extenderse de manera subterránea y no en altura (A. Parra, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

El alcantarillado, si bien cumple su función de sacar las aguas negras producidas en las viviendas, presenta la gran dificultad de que se constituye en un factor que agrava el ya de por sí crítico estado del río Magdalena, ecológica y ambientalmente hablando, pues los residuos están llegando a esta importante fuente hídrica sin tratamiento alguno. Esto porque las lagunas de oxidación han llegado a su límite y porque la planta de tratamiento ubicado en el barrio *Juana Moya*, pese a la alta inversión que supuso su construcción no ha funcionado, lo que se debe a los altos consumos de energía, así como a los problemas de salubridad relacionados con la falta de previsión con respecto a su localización y al papel que podrían jugar los vientos, la brisa del Magdalena, en el desplazamiento de partículas (espuma) en tratamiento a las viviendas de este barrio. En la actualidad la obra se encuentra totalmente abandonada, pese a la importante función ambiental que podría haber desempeñado (M. Zorro, A. Parra, comunicación personal, 4 de febrero de 2017).

Finalmente, aunque en la administración del alcalde Ángel Avendaño se crea el proyecto para la construcción de un nuevo acueducto por gravedad y en la administración del alcalde Eduardo Montealegre se obtienen los recursos para la ejecución de esta obra fundamental, pues a través de ella se obtendría un nuevo sistema de acueducto (por gravedad y no por motobomba) y se reemplazaría la provisión de las contaminadas aguas del Magdalena, en la administración del alcalde Armando Lozada, 1995-1998, se ejecuta el proyecto, pero la captación de agua no se hace desde el sitio inicialmente proyectado (quebrada *La Garrapata*, salto de *La Mojarra*, a mayor altura, lo que le daría más presión al suministro y la posibilidad de abastecimiento con aguas de alto grado de pureza), sino desde el canal de Boquerón (E. Montealegre y M. Páez, comunicación personal, 5 de febrero de 2017). Este hecho, sumado a la obsolescencia actual que se presenta de este servicio público, como ya se había mencionado, debido al crecimiento urbano registrado, que, aunque lento, es innegable, lo cual es producto del crecimiento vegetativo de la población, pese a que ha sido más la población expulsada que la que ha llegado, se constituyen en aspectos que encarecen la calidad del servicio, con las respectivas consecuencias para la población que esto trae, por lo que es absolutamente necesario emprender obras para solucionar estructuralmente este problema, estas obras permitirían el abastecimiento de agua a toda la población.

8. CONCLUSIONES

El análisis Geohistórico se constituye en una herramienta teórico-metodológica muy pertinente para el estudio de las transformaciones espaciales. En esta investigación se constituyó en el soporte metodológico que permitió articular y direccionar la reflexión con miras a la comprensión, desde una perspectiva de larga duración histórica, de la configuración socio-espacial de Ambalema-Tolima. Este tipo de análisis posibilita la retrospectiva como camino para conocer cuáles procesos del pasado se desarrollaron y contribuyeron finalmente a construir la realidad actual. El análisis Geohistórico tiene entre sus principales fortalezas la necesidad de poner a interactuar los aportes de distintas disciplinas, en especial de la Geografía y la Historia, lo que es muy importante ya que la comprensión de la compleja realidad social requiere de la inter y la transdisciplinariedad, lo cual contribuye a una aproximación más completa de los fenómenos estudiados. En este trabajo, la Geohistoria contribuyó al entendimiento y comprensión de la estructura socio-espacial de Ambalema, concebida como una sucesión de transformaciones y permanencias, ese diálogo entre las aportaciones de las disciplinas, permitió una mirada más completa e integradora, guiada, no obstante desde una perspectiva geográfica, que no se limitó sólo a la síntesis de diferentes elementos, sino que, a partir del empleo, de categorías propias de este campo del saber, direccionó todo el ejercicio.

El análisis Geohistórico como herramienta para el desarrollo de trabajos geográficos, no sólo por la experiencia personal de quien escribe, sino, desde luego, por las consultadas, se constituye en una herramienta muy útil, ya que integra las dos grandes variables de las Ciencias Sociales, el tiempo y el espacio, tal como lo reconoce uno de los principales representantes de este enfoque, el profesor venezolano Ramón Tovar. Sin embargo, pese a su gran utilidad y a la enorme trascendencia que tiene en otros contextos nacionales, en diferentes ámbitos: investigativo, pedagógico y de formación ciudadana, principalmente, en Colombia su adopción y apropiación son procesos incipientes, por lo que se espera que este

análisis siga acogándose y enriqueciéndose a partir del desarrollo de ejercicios sobre nuestra realidad.

Con el análisis geohistórico de la configuración socio-espacial de Ambalema se avanzó, como se mostró, en la retrospectiva, que posibilitó la comprensión de lo que es hoy es Ambalema, ya que el presente es la síntesis de todo el proceso histórico. Sin embargo, al mismo tiempo, también se avanzó en el análisis prospectivo, pues al identificar los aspectos que han conformado la caracterización de la realidad actual de Ambalema y al reconocer tanto las causas como las consecuencias que esta caracterización trae, el estudio da luz sobre algunos aspectos que podrían presentarse (mantenerse o agravarse) y, sobre todo, pone de manifiesto la necesidad de realizar algunas acciones (intervenciones), las que de llevarse a cabo por los actores correspondientes, podrían mejorar la realidad socio-espacial diagnosticada, entre estas acciones, el mejoramiento de la Situación, así como el conocimiento del territorio para una adecuada intervención y la puesta en marcha de verdaderos procesos de planificación se constituyen, sin duda alguna, en las más urgentes y relevantes.

La evolución de la Morfología Urbana de Ambalema se ha mostrado muy dinámica a lo largo del tiempo. En cada una de las cuatro categorías analíticas que se consideraron en este trabajo fue posible evidenciar, explicar y comprender transformaciones e igualmente relaciones entre las categorías.

El Emplazamiento inicial de la ciudad se debió a la creación del pueblo de indios de Ambalema, que agrupó a varias Encomiendas, buscando hacerlas más rentables y respondiendo también a la evangelización de los nativos en un proceso de aculturación, que se vio favorecido por la presencia de la iglesia en la Encomienda donde finalmente se emplazó originariamente la ciudad, es decir en la Encomienda de Tomás de Bocanegra.

El segundo Emplazamiento está relacionado no sólo con el azar que pudo haber significado el incendio de 1825, sino, ante todo, con el fortalecimiento de la actividad tabacalera, no en vano es alrededor de la factoría de 1809 en donde se emplaza nuevamente la ciudad, Emplazamiento que se mantiene hasta nuestros días.

Los dos Emplazamientos tienen en común la localización en la margen izquierda del río Magdalena. Este hecho es el que conforme ha transcurrido la historia ha afectado positiva o negativamente a la ciudad, pues el valor de esta

localización ha dependido de la importancia que el río haya adquirido o, por el contrario, haya perdido.

La Situación de Ambalema, por su parte, en estrecha relación con el valor del Emplazamiento y las Funciones Urbanas que la ciudad ha desempeñado, presenta una evolución que permite establecer cinco periodos.

En el periodo comprendido entre finales del siglo XVI y varias décadas del siglo XVIII, es decir, durante la Conquista y gran parte de la Colonia, la Situación es desfavorable, en concordancia con la escasa importancia de, primero las Encomiendas allí establecidas y luego del pueblo de indios fundado por Lesmes de Espinosa Saravia. En este periodo, la articulación vial se dio sólo con el paso de canoas y un camino alterno, secundario y efímero, entre Santafé y las minas de Mariquita, pasando por Tocaima.

El segundo periodo, que va desde 1760 hasta 1933 y que abarca todo el desarrollo de la producción tabacalera (con el dinamismo que lo caracterizó y la importancia que adquirió la ciudad) y la navegación a vapor por el Magdalena, presenta una Situación favorable, la cual se expresa en: el paso de canoas; la navegación tradicional (con bogas); el auge de la navegación a vapor desde y hacia Honda y Purificación.

En el tercer periodo, que va desde 1907 hasta 1931 y que es el periodo del ferrocarril de La Dorada-Ambalema, la Situación también es favorable, esto, principalmente, por la sinergia que se da entre el ferrocarril y la navegación a vapor, lo que generó mucho dinamismo en el poblado. Ambalema es terminal (fin del trayecto) del ferrocarril de La Dorada; la navegación a vapor sigue siendo importante, aunque su auge se haya registrado en el periodo pasado y el paso de canoas se sigue manteniendo.

El cuarto periodo, desde 1931 hasta 1961 o periodo de la conexión del ferrocarril de La Dorada-Ambalema con el del ferrocarril Ibagué-Ambalema y que incluye, por supuesto, toda la permanencia del Ingenio Central del Tolima (1940-1961), se caracteriza por presentar una Situación Favorable, debida al gran dinamismo que le imprimió el Ingenio a la ciudad y al municipio, la amplia articulación al mercado interno, el mantenimiento de la navegación a vapor y el paso de canoas.

El quinto periodo que va desde 1961 hasta la actualidad o periodo del predominio de los cultivos comerciales, se caracteriza por presentar una Situación desfavorable asociada a la pérdida de navegabilidad del río Magdalena; el fin del ferrocarril en 1975; el aislamiento de la ciudad, debido a que una de las vías departamentales de mayor relevancia, la que de Ibagué conduce a Honda no la incluyó en su trazado y la que comunica a Bogotá también con Honda, a través del puente de Cambao, pasa por su área rural pero no por la ciudad, lo que sí ocurre con las áreas urbanas de municipios vecinos; la presencia de vías secundarias en mal estado; la limitación de la navegación por el Magdalena al paso de canoas (ahora con motor) y del ferry, que empieza a funcionar tras la tragedia de Armero.

Con respecto a las Funciones Urbanas que ha desempeñado Ambalema, éstas han abarcado una amplia gama de actividades, que se han ido sucediendo y en varios momentos de la historia de la ciudad se han presentado de manera simultánea. Una alta valoración del Emplazamiento, así como Situaciones favorables han permitido una mayor ampliación de las mismas, pero a la vez el desarrollo de diferentes Funciones ha servido tanto para dinamizar la economía como para darle valor al Emplazamiento y contribuir al mejoramiento de la Situación. Entre las diferentes funciones que ha desempeñado la ciudad, la agricultura se consolida, sin duda alguna, como la más relevante de todas, ya que se ha mantenido desde los tiempos de las Encomiendas hasta nuestros días, evidenciando fuertes vínculos entre las áreas rural y urbana, siendo la responsable de la mayor generación de ingresos y de fuentes de empleo. Otras Funciones que se han presentado y que, la gran mayoría, continúa presentándose son: la Función de Encomienda; la Ganadera; la Comercial, particularmente favorecida por el auge tabacalero, la navegación a vapor y el ferrocarril; la Turística (a la cual no se le ha explotado todo el potencial que tiene); la Agroindustrial (que en las últimas décadas ha alcanzado notable desarrollo); la de Sitio de Paso, muy diezmada en la actualidad ante la desfavorable Situación que se presenta; la de *Sitio para Hacer Fortuna*, que en el auge tabacalero de mediados del siglo XIX vio su época de mayor esplendor y, de manera especial, la de Centro de servicios Básicos, cuya consolidación se constituye en una especie de radiografía de la creciente decadencia y el aletargamiento que en materia de desarrollo ha sufrido la ciudad, desde la década de los 60 del siglo XX hasta la actualidad.

Así mismo, la evolución del Plano se divide en cuatro periodos de crecimiento urbano a partir del Trazado original. Estos han sido de 1825 a 1900, de 1900 a 1950, de 1950 a 1996 y de 1996 hasta el presente. Los cambios en el Plano de Ambalema expresan la historia que ha vivido el poblado, desde los auges económicos que los promovieron, pasando por las decisiones políticas que se tomaron, hasta los

topónimos, que, como el de calle o *zanjón de los Muertos*, le recuerda a la ciudad una de las muchas guerras, de las cuales fue protagonista desde finales del siglo XIX hasta principios del XX.

A lo largo del tiempo, Ambalema no sólo se ha mantenido (ya no como la famosa ciudad del tabaco, a la que muchos llegaron desde diferentes puntos del territorio nacional) sino que ha crecido, aunque lo haya hecho a un ritmo lento, ese crecimiento se evidencia en aspectos como: la ampliación de su espacio material; la irregularidad de su trazado, que conforme se aleja del centro se torna más regular y, de manera especial, en la obsolescencia de sus principales servicios públicos, que muestra de manera inequívoca que cuando se empezaron a organizar la ciudad tenía un tamaño diferente.

A estas conclusiones, propias de cada una de las cuatro categorías analíticas empleadas, se agregan las siguientes:

En Ambalema los habitantes son muy receptivos a participar en actividades que tengan que ver con el rescate de la historia de la ciudad. Aunque este trabajo es geográfico, es innegable el vínculo indisoluble entre geografía e historia y en esta investigación ese vínculo es muy evidente, pues se trata de una investigación geohistórica con una periodización de larga duración; sin embargo, es necesario que la población se sensibilice más de su papel como agente constructor, conservador y transmisor de esa historia, su papel es extremadamente importante, tienen mucho que decir, pero en muchos casos, pese a la buena intención de colaborar, la fragilidad de la memoria se hacía evidente. De todas maneras, hay muchos recuerdos que permanecen intactos y fueron de mucha ayuda, no obstante, escribir, guardar recortes, conservar fotografías y otras prácticas, deberían volverse más cotidianas en la población, incluyendo, por supuesto, a quien escribe.

Es imperativo mejorar la Situación, por medio de la realización obras de infraestructura vial; la búsqueda de la conexión con el corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar; el avance en señalización vial, promocionando a la ciudad; la ampliación de las rutas de buses, buscando que otras que hoy no pasan, tengan que pasar por la ciudad; la recuperación de la vía férrea y el río Magdalena, entre otras. Estas acciones deben ser compromisos del Estado en sus diferentes niveles, empezando por el local, pero, ante todo, deben ser impulsadas por los niveles superiores, esto, por lo mucho que Ambalema le aportó al desarrollo económico del país. La superación de la desfavorable Situación de Ambalema requiere empezar con prontitud obras que permitan sacarla de su aislamiento, esto, desde luego redundaría

en mejoramiento económico. Hay que superar la visión de que sólo épocas de auge podrían impulsar la salida de este aislamiento, se requiere avanzar en la concepción integral, complementaria, de los dos aspectos.

En la actualidad, sólo algunos sectores de la ciudad y del municipio se encuentran plenamente integrados y se benefician con la Globalización económica, estos son los grandes productores agrícolas y la agroindustria, especialmente la Organización Pajonales. Al no ofrecer la ciudad servicios relacionados con las TIC, como por ejemplo *call centers*, o servicios que puedan realizarse desde casa (teletrabajo), ésta continúa dependiendo enormemente de las vías de comunicación, por lo tanto no es posible que en Ambalema se pueda aplicar o cumplir lo que Zárte (1992:16) señala con respecto a la liberación parcial de las mismas, todo lo cual resalta aún más la necesidad de mejorar la Situación de la ciudad.

Ambalema es una de las *joyas de la corona* con respecto al patrimonio histórico y arquitectónico tanto para el departamento del Tolima como para Colombia; sin embargo, en gran medida, lo que ha primado en diferentes escenarios gubernamentales, ha sido un discurso demagógico, que hace referencia a su fascinante historia, sin conocerla realmente (o por lo menos intentar hacerlo), sin ofrecer el apoyo a la conservación y menos aún al empleo del patrimonio como oportunidad de desarrollo, todo esto avalado también por una ciudadanía, muchas veces pasiva, indiferente, en gran medida, pues, desde luego, hay excepciones, al deterioro patrimonial.

Se requiere actualizar importantes elementos de planificación y ordenamiento territorial como lo son el EOT y el Mapa Catastral, ya que estos instrumentos, así como los demás, contribuyen a mejorar las intervenciones urbanas en pro del desarrollo de la ciudad y su elaboración debe ser tan dinámica y vigente como el espacio al cual pretenden impactar. En el momento de culminar esta investigación el EOT no se había actualizado y el último levantamiento catastral (mapa) data del año 2000, por lo cual no existe información vigente que permita dar cuenta de los más recientes desarrollos urbanos y en esas condiciones es muy difícil avanzar y, menos aún, evaluar la ordenación del territorio. La actualización de estos instrumentos es fundamental no sólo para la promoción del desarrollo, sino también para la identificación de riesgos ambientales, con miras a la implementación de medidas pertinentes y así evitar que se presenten eventos trágicos. Esta prevención, a través de una ordenación adecuada del territorio, es un asunto prioritario para Ambalema (así como para gran parte del país), debido, principalmente, a la posibilidad de inundaciones y desbordamientos de fuentes hídricas, en especial del río Magdalena,

este riesgo se vuelve mayor conforme se presentan temporadas con alto incremento de lluvias (relacionadas directamente con el fenómeno de la niña) como la de 2010-2011 o la actual, por lo que habría que empezar a tomar las medidas estructurales correspondientes lo más pronto posible.

El Estado colombiano debe reformular su política de organización territorial, buscando el equilibrio, para evitar que tanto Ambalema como los demás pueblos de Colombia sigan expulsando cerebros y mano de obra calificada, sin retribución alguna, pues es en estos pueblos, por lo menos hasta la educación media, en donde se forma la población que tiene que partir. De permanecer, con las oportunidades que el Estado debería garantizar, estos habitantes podrían, desde luego, contribuir enormemente al desarrollo de Ambalema y de los diferentes pueblos, sin desconocer que residir en un lugar es o, debería ser, en gran parte, una decisión personal y no sólo una imposición del contexto. Esta reformulación de la política de organización territorial también beneficiaría a las ciudades (no obstante, se entiende que las ventajas de la aglomeración son un factor de peso no sólo para el dinamismo económico de las ciudades, en especial de las más grandes, sino, por lo mismo, para la atracción de nuevos habitantes a las mismas), pues al desestimular la entrada de nuevos habitantes, que preferirían o que por lo menos tendrían opciones de desarrollo en sus lugares de origen, también disminuiría la presión sobre sus recursos naturales.

Aunque se entiende la magnitud y costo de la obra, un trazado alternativo desde Honda a Flandes-Girardot, por la margen izquierda del río Magdalena, pasando por el Emplazamiento de Ambalema, podría contribuir enormemente a la superación de la desfavorable Situación actual. Por el avance del corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar, son escasas las posibilidades de hacer viable un proyecto de ese tipo, sin embargo, por lo mismo, es urgente empezar a implementar diferentes acciones que permitan la superación del aislamiento en el que desde hace décadas está sumida la ciudad.

Finalmente, el conocimiento de la configuración de la estructura socioespacial de Ambalema, puede ampliarse a través de la realización de trabajos que incluyan otras categorías, como lo son los Usos del Suelo y la Tipología Arquitectónica, desde la larga duración histórica, adoptando el enfoque geohistórico, para poder conocer, desde una óptica global, las transformaciones espaciales que en esos aspectos se han venido presentando a lo largo del tiempo, las cuales complementarían y enriquecerían los resultados alcanzados en este trabajo.

9. REFERENCIAS

- ACIC. (1969). *Desarrollo de las Obras Públicas en Colombia*. Bogotá: Asociación colombiana de ingenieros contratistas, Banco de Construcción y Desarrollo, Seguros Colombia.
- Acosta, E. (2016). Una historia que se resiste al olvido. Recuperado de: <http://www.serviarroz.com.co/index/images/pdf/doc20160906110913.pdf>
- Agroindustrias Santa Mónica s.a.s. *Historia*. Disponible en <http://www.molinosantamonica.com/>
- Alcaldía de Ambalema. (s.f.). *Esquema de Ordenamiento Territorial, EOT*. Recuperado de: http://www.ambalema-tolima.gov.co/apc-aa-files/62373066613838663838303137303666/FORMULACION_final_EOT.pdf
- Alcaldía de Ambalema-Tolima (s.f.). Nuestro Municipio, Información general. Recuperado de: http://ambalema-tolima.gov.co/informacion_general.shtml
- Alcaldía de Ambalema. (2016). *Plan de Desarrollo “Entre todos mejoramos y Construimos Paz” 2016-2019*. Recuperado de: http://ambalema-tolima.gov.co/apc-aa-files/64303831323431663631363939623661/plan_desarrollo_ambalema..m29_compressed.pdf
- Aponte, E. (2006). La Geohistoria, un enfoque para el estudio del espacio venezolano desde una perspectiva interdisciplinaria. *Scripta Nova, Revista electrónica de Ciencias Sociales*. Vol. X, núm. 218 (08). Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-08.htm>
- Aponte, W. (2011). *Análisis geográfico del crecimiento urbano y la conformación de la actual morfología urbana de la ciudad de Madrid (Cundinamarca)*. Tesis de Maestría en Geografía. Convenio UPTC-IGAC, Bogotá.

- Archivo General de la Nación, Archivo Bernardo Caicedo, Visitas, volumen III, caja 44, folios: 302-305.
- Arciniegas, G. (2010). Introducción, Caminos Reales: Caminos del Mar, Caminos en Tierra. En Useche M. (Ed.) *Caminos Reales de Colombia*. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/node/46226>
- Arias, J. (2011). Ferrocarriles en Colombia 1836-1930. *Credencial Historia*, 257. Recuperado de: <http://admin.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo2011/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>
- Asorrecio. (2009). *Asorrecio*. Recuperado de: <http://asorrecio.blogspot.com/>
- Beaujeu-Garnier, J. y Chabot, G. (1970). *Tratado de geografía urbana*. Barcelona: Editorial Vicens-Vives.
- Bejarano, J. y Pulido, O. (1981). *Notas sobre la historia de Ambalema*. Ibagué: Instituto Tolimense de Cultura.
- Bejarano, J. y Pulido, O. (1986). *El Tabaco en una Economía Regional: Ambalema Siglos XVIII y XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Camacho, S. (1923). *Memorias*. Bogotá: Editorial Bedout.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Scripta Vetera*. Reproducción de *Estudios geográficos*, (138-139), 265-301 265. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Capel, H. (2009). Las pequeñas ciudades en la urbanización generalizada y ante la crisis global. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*, 70, 7-32. Recuperado de: <http://www.ejournal.unam.mx/rig/RIG070/RIG000007002.pdf>
- Carter, H. (1974). *El estudio de la Geografía Urbana*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Castaño, C. (2003). *El Río Grande de la Magdalena*, Colección Banco de Occidente. Recuperado de <http://www.imeditores.com/banocc/rio/presentacion.htm>

- Castaño, J. (5 de junio de 1997). La Ciudad de las Mil Columnas Ambalema vive del recuerdo del tabaco que se fumó el olvido y de la herencia colonial que se escribió en sus calles. *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-580526>
- Castro, E. (1999). *La Extinción de los Resguardos Indígenas de Colombaima y Paquiló en Ambalema en el Siglo XIX*. Bogotá: Consejo Regional Indígena del Tolima, CRIT, y Notaría de Ambalema.
- Ceballos, L. (2006). Patrones geomorfológicos de los asentamientos urbanos en Colombia. Tesis de Maestría en Geografía. Convenio UPTC-IGAC, Bogotá.
- Chávez, L.F. (1981). Los sistemas urbanos y regionales en las condiciones de internacionalización del modo de producción capitalista. *Revista Geográfica Venezolana*, 22-23, 143-160.
- Clavijo, H. (1993). *Formación Histórica de las Élites en el Tolima, Tomos I 1600-1813*. Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular.
- Clavijo, H. (1993). *Formación Histórica de las Élites en el Tolima, Tomos II 1814-1930*. Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular.
- Concejo Municipal de Ibagué (1925). *Ferrocarril Ambalema-Ibagué. Informes de la Junta Directiva, del Ingeniero Director, del Interventor Fiscal y del Cajero Pagador de la Empresa*. Ibagué: Imprenta Departamental.
- Cooperativa Serviarroz. *Quiénes somos*. Recuperado de: http://www.serviarroz.com.co/index/index.php?option=com_content&view=article&id=54&Itemid=47
- CORTOLIMA. (2007). Plan de acción trienal 2007-2009. Recuperado de: http://www.cortolima.gov.co/sites/default/files/images/stories/nuestra/planes_proyectos/pat/pat_2007_2009.pdf
- Cuervo, L. (2006). Globalización y territorio. *Serie Gestión pública*, CEPAL, 56, 1-55. Recuperado de: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7315/S0600224_es.pdf
- Decreto N° 1356 de 1964. Diario Oficial No 31.409, de 9 de julio de 1964. Recuperado de: https://www.minjusticia.gov.co/portals/0/MJD/docs/pdf/decreto_1356_1964.pdf

Decreto N° 900 de 1970. Diario Oficial. Año CVII. No 33119. 6, agosto, 1970. Pág. 1. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1835861>

Decreto N° 776 DE 1980. Diario Oficial, 28 de abril de 1980.

Decreto N° 2272 de 1989. Diario Oficial No. 39.012, del 7 de octubre de 1989. Recuperado de: https://www.oas.org/dil/esp/Decreto_2272_de_1989_Colombia.pdf

Decreto N° 776 DE 1980. Diario Oficial, 28 de abril de 1980.

Díaz, E. (2008). *Manuela*. Bogotá: Panamericana.

Dinero. (2016). Por qué aprovechar el potencial algodonero de Tolima, Huila y Valle del Cauca. Recuperado de: <http://www.dinero.com/economia/articulo/la-siembra-y-cosecha-de-algodon-en-los-departamentos-colombianos-2016/234689>

Diócesis Líbano-Honda. *Santa Lucía*. Recuperado de: http://www.diocesisdelibanohonda.com/site/index.php?option=com_contact&view=contact&id=28%3Asanta-lucia&catid=14%3Aparroquias&Itemid=27

Dulcey, G. (2009). Dinámica poblacional de los municipios del Tolima 1951-2005. *Revista Mundo Económico y Empresarial*, 7. Recuperado de: <http://revistas.ut.edu.co/index.php/rmee/article/viewFile/529/432>

Duque, G. (8 de febrero de 2009). Frenado el transporte en Colombia. *Periódico UN*. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1697/2/gonzaloduqueescobar.200912.pdf>

Escovar, A. (2010). Ambalema. En Reyna, M. (Ed.), *Pueblos Ambalema*. Bogotá: Letrartes Editores.

El Colombiano. (3 de agosto de 1961). Paralizada la navegación por el río Magdalena. Recuperado de: <http://www.ecbloguer.com/casilleroedeletas/?p=6928>

El Cronista. (13 de febrero de 1964). Problemas sanitarios se presentan actualmente en el Matadero de Ambalema. P. 3.

El Cronista. (4 de enero de 1971a). De Ambalema, J.M. Corresponsal. P.2.

- El Cronista. (12 de enero de 1971b). De Ambalema. J.M. Corresponsal. P.5.
- El Cronista. (23 de febrero de 1971c). De Ambalema, Fiesta de cumpleaños, J.M. Corresponsal, P. 5.
- El Cronista. (25 de marzo de 1971d). De Ambalema, Flota Rápido Tolima. P.P. 1 y 5.
- El Cronista. (30 de marzo de 1971e). La Caja de Crédito Agrario, Su Fundación. P.5
- El Cronista. (30 de marzo de 1971f). Ambalema, Producción algodonera. P. 7.
- El Cronista. (31 de marzo de 1971g). Ambalema. P. 5.
- El Cronista (15 de abril de 1971h). De Ambalema. El Turismo en Acción, J.M. corresponsal. P.3.
- El Cronista. (27 de abril de 1971i). Afluencia de Turismo a Ambalema continúa. P. 1 y 2.
- El Cronista (3 de mayo de 1971j). Navegación Turística por el Río Magdalena. Páginas 1 y 2.
- El Espectador. (14 de mayo de 2015). Denuncian asesinatos selectivos en Ambalema, Tolima. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/denuncian-asesinatos-selectivos-ambalema-tolima-articulo-560508>
- El Nuevo Día (20 de agosto de 2013).Tolima exportará mil toneladas de algodón a Bolivia. Recuperado de: <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/tolima/ibague/192010-el-tolima-exportara-mil-toneladas-de-algodon-a-bolivia>
- El Tiempo. (24 de agosto de 1994). Notaría en Venadillo. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-201919>
- El Tiempo. (14 de septiembre de 1996). La Caja Agraria. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-500830>
- El Tiempo. (1de octubre de 1997). Ambalema: Cooperamos en Ambalema. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-718521>
- El Tiempo. (24 de enero de 2000a). Con Algodón Tolima da en el blanco. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1274122>

- El Tiempo. (8 de mayo de 2000b). La agricultura está atrasada 20 años. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1237316>
- El Tiempo. (20 de septiembre de 2000c). Su Mejor Aventura Colonial. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1304388>
- El Tiempo. (2 de diciembre de 2002). Asesinan Alcalde de Ambalema. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1344446>
- El Tiempo. (12 de septiembre de 2003). La Politiquería acabó con todo. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1035034>
- El Tiempo. (19 de febrero de 2007). La Casa inglesa de Ambalema, monumento nacional se está cayendo por causa del descuido. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3444755>
- El Tiempo (30 de julio de 2007). Paramilitares eran financiados por más de 4.000 personas del Tolima. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3659894>
- El Tiempo. (27 de agosto de 2010). Playa Verde I y II, casita para todos. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-4115944>
- El Tiempo. (27 de enero de 2017). El plan turístico de Ambalema, p. 2.
- Galindo, C. y Delgado, J. (2006). Los espacios emergentes de la dinámica rural-urbana. *Problemas del desarrollo, Revista latinoamericana de Economía*, 147, 187-216. Recuperado de: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/pde/article/view/7639/7128>
- Gobernación de Antioquia-DAP. (2006). *Análisis Funcional de Asentamientos Urbanos en el Departamento de Antioquia*. Recuperado de: sistemamid.com/download.php?a=84011
- Gobernación del Tolima (s.f.) Ambalema en cifras 2000-2010. Recuperado de <http://www.tolima.gov.co/municipios/muni/ambalema/movie.swf>
- Gobernación del Tolima-Universidad de Ibagué (s.f.). Estadísticas 2011-2014, Ambalema. Recuperado de: www.tolima.gov.co/descargar.php?idFile=2458
- Gobernación del Tolima. *Gobierno Departamental ha realizado obras en Ambalema que superan los 20 mil millones de pesos*. Recuperado de: http://www.tolima.gov.co/publicaciones/imprimir/11673/gobierno_departame

ntal ha realizado obras en ambalema que superan los mil millones de pesos

- González, H. (1990). *Un Viaje por el Tolima*. Ibagué: Fundación para el Desarrollo de la Democracia “Antonio García”.
- González, J. (2006). De la Ciudad al Territorio, La Configuración del Espacio Urbano en Ibagué 1886-1986. Ibagué: Ediciones Aquelarre, Centro Cultural Universidad del Tolima.
- Guzmán, A. (1996). *Poblamiento e Historias Urbanas del Alto Magdalena Tolima Siglos XVI, XVII y XVIII*. Bogotá: Ecoe ediciones.
- Hoyos, J. (23 de abril de 2011). Las carreteras de Colombia. *El Colombiano*. Recuperado de: http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/las_carreteras_de_colombia/las_carreteras_de_colombia.asp
- IGAC. (1984). *Tolima, Aspectos Geográficos*. Bogotá D.E.: Imprenta y Ediciones IGAC.
- IGAC. (2004). *Estudio General de Suelos y Zonificación de Tierras, Departamento del Tolima*. Bogotá: Subdirección de Agrología.
- IGAC, Universidad de los Andes, Universidad de Antioquia y Gobernación de Antioquia. (2012). Atlas de la Distribución de la Propiedad Rural en Colombia. Bogotá: IGAC.
- IICA-OFISEL. (1980). *Cambio Técnico en la Producción de Arroz en Colombia 1950-1979*. Bogotá: IICA.
- Jiménez, G. (13 de noviembre de 2010). Armero muere dos veces. *El Colombiano*. Recuperado de: http://www.elcolombiano.com/historico/armero_muere_dos_veces-EDEC_111894
- Johnson, J. (1974). *Geografía urbana*. Barcelona: Oikos-tau.
- Kalmanovitz, S. (20 de diciembre de 2007a). Dos Globalizaciones. *El Espectador*. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/opinion/dos-globalizaciones-columna-2370>

- Kalmanovitz, S. (2007b). Colombia en las dos fases de Globalización. *Revista de Economía Institucional*, Vol. 9, N° 17, 43-74. Recuperado de: <https://www.economiainstitutional.com/pdf/No17/skalmanovitz17.pdf>
- Leiva, J. (2005). *Santa Lucía de Ambalema: Historia de la Nostalgia*. Ibagué: León Gráficas Ltda.
- Ley N° 3 de 1946. Diario oficial. Año LXXII. N. 26238. 23, septiembre, 1946. Pág. 2. Recuperado de: [http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1557998?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1557998?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)
- Llanos, E. (2007). Proceso de transformación espacial de Barranquilla en el siglo XX. *Perspectiva Geográfica*, 12, 11-35. Recuperado de: http://virtual.uptc.edu.co/drupal/files/rpg_1.pdf
- Marti, O. (25 de marzo de 1996). Una manzana urbana para acabar con la discordia. *El País*. Recuperado de: http://elpais.com/diario/1996/03/25/cultura/827708419_850215.html
- Martina Moda. Crisis en la industria algodonera en Colombia. Recuperado de: <http://www.martinamoda.com/textil/crisis-en-la-industria-algodonera-en-colombia>
- Martínez, C. (2001). Variables de clasificación geográfica según los censos colombianos entre 1964 y 1993. Bogotá: Taller col-IPUMS, Homologación de los datos censales de Colombia.
- Meisel, A., Ramírez, M. y Jaramillo, J. (2014). Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 34, 1-51. Recuperado de: http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_34.pdf
- Méndez, R., Michelini, J., Romeiro, P., Sánchez, S. (2006). Ciudades intermedias y desarrollo territorial en Castilla-La Mancha. *Xeográfica, Revista de Xeografía, Territorio e Medio Ambiente*, 6, 69-93. Recuperado de: <http://age.ieg.csic.es/geconomica/Publicaciones/Mendez/Ciudades%20intermedias%202006.pdf>

- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Fondo Nacional de Fomento Hortifrutícola, Asociación Hortifrutícola de Colombia, Sociedad de Agricultores y Ganaderos del Valle del Cauca (2006). *Plan Frutícola Nacional, Desarrollo de la Fruticultura en el Tolima*. Recuperado de: http://www.asohofrucol.com.co/archivos/biblioteca/biblioteca_116_FRUTAL_ES%20TOLIMA.pdf
- Ministerio de Cultura, Dirección de Patrimonio (2016). Plan Especial de Manejo y Protección para el Centro Histórico de Ambalema-Tolima y su Área de Influencia, PEMP (Pendiente de la aprobación por parte de la Alcaldía de Ambalema). Bogotá D.C.
- MOIR. (Enero de 1982). Agoniza el algodón. *Tribuna Roja*. Recuperado de: <http://tribunaroja.moir.org.co/AGONIZA-EL-ALGODON.html>
- Montoya, J. (2006). *Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: de la dependencia a la globalización*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1243/>
- Muriel, R. (2009). *Colombia: Comercio y Transportes 1850-1929*. Medellín: Editorial Pi. Recuperado de: <http://editorialpi.net/obras/colombiacomercioytransportes.pdf>
- Navarrete, S. (27 de septiembre de 2014). 'Proyecto del río Magdalena no tiene viabilidad técnica', entrevista a Jaime Iván Ordoñez Ordoñez. *El Espectador*. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/proyecto-del-río-magdalena-no-tiene-viabilidad-tecnica-articulo-519143>
- Niglio, O. (Octubre de 2010). La Vía Férrea del Tabaco en Colombia la Estación de Ambalema: Una Experiencia Académica dirigida a Proyectar un “plan de restauración”. Coloquio Palabras Urgentes... Patrimonios en Riesgo Universidad Autónoma de la Ciudad de México Plantel Centro Histórico. Recuperado de: https://www.academia.edu/3732008/La_via_ferrea_del_tabaco_en_Colombia._La_estacion_de_Ambalema_una_experiencia_academica_dirigida_a_proyectar_un_plan_de_restauracion
- Niglio, O. y Morcate, F. (2013). *Ambalema, Honda, Mariquita, una Ruta Cultural sobre el Río Magdalena*. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4750129.pdf>

- Observatorio del programa presidencial de Derechos Humanos y DIH. (s.f.). *Dinámica Reciente de la Confrontación Armada*. Recuperado de: http://www.acnur.org/t3/uploads/media/867_2.pdf?view=1
- Ochoa, C. (2009). Cambios en la morfología urbana de Yolombó, un pequeño asentamiento en las montañas de Antioquia, Colombia. *Cuadernos de geografía, Revista colombiana de geografía*, 18, 143-162. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281822001012>
- OEI. (2002). *Informe del Sistema Nacional de Cultura-Colombia, Patrimonio Cultural*. Recuperado de: <http://www.oei.es/cultura2/colombia/07.htm>
- Orella, J. (2010). Geohistoria. *Lurralde: investigación y espacio*, 33, 233-310. Recuperado de: www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur33/33orellaateneo/33orelateneo.pdf
- Organización Pajonales s.a.s. Disponible en <http://www.pajonales.com/>
- Orjuela, M. (2015). *La 'Ciudad Blanca' era un emporio económico de los más importantes del país*, RTVC. Recuperado de: <http://www.radionacional.co/noticia/regiones/la-ciudad-blanca-era-un-emporio-economico-de-los-mas-importantes-del-pais>
- Parque Nacional del Arroz. Recuperado de: <http://www.parquenacionaldelarroz.com/paquetes19-03-2014.pdf>
- Peñalver, L. (2012). *Geohistoria: Teoría, Metodología y Discurso*. Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Recuperado de: <https://pnfhistoriamon.jimdo.com/.../GEOHISTORIA.+TEORÍA,+METODOLOGÍA+...>
- Portafolio (2 de agosto de 2006). Los caminos de Girardot. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/caminos-girardot-201352>
- Portafolio (17 de abril de 2009). La economía en el Siglo XIX. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/economia-siglo-xix-321988>
- Ramírez, A. y Puerta, C. (2013). Geohistoria. Propuesta metodológica pertinente en la enseñanza de la geografía e historia. *Revista Electrónica Diálogos Educativos* N° 25, vol. 13, 67-90. Recuperado de: <http://www.dialogoseducativos.cl/revistas/n25/ramirez/>

- Ramos, O. (2000). *Pajonales en la Historia de la Cultura Empresarial del Tolima*. Santiago de Cali: Organización Pajonales.
- Rangel, M. (2006). Ciudad y estructura espacial. Evolución morfológica de las ciudades del estado de Mérida-Venezuela. *Revista Geográfica Venezolana*, 47 (1), 57-84. Recuperado de: http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_pdf&pid=S1012-16172006000100004&lng=es&nrm=i&tlng=es
- Resolución N° 5261 de 1994. Ministerio de Salud. Agosto 5. Recuperado de: https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/RESOLUCI%C3%93N%205261%20DE%201994.pdf
- Rippy, F. (1977). Los comienzos de la era ferroviaria en Colombia. En Bejarano, J. (Comp.), *El Siglo XIX en Colombia Visto por Historiadores Norteamericanos*. Bogotá: Editorial La Carreta.
- Rivas, M. (1946). *Los trabajadores de tierra caliente*. Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana.
- Ruiz, M., Rubiano, N., González, A., Lulle, T., Bodnar, Y., Velásquez, S., Cuervo, S. & Castellanos, E. (2007). *Ciudad, Espacio y Población: El proceso de Urbanización en Colombia*. Bogotá: Centro de Investigación sobre Dinámica Social, CIDS, Universidad Externado de Colombia, UNFPA.
- Salamanca, J. (2011). Navegación fluvial, caminos, cable aéreo. La aventura extrema de los transportadores. *Credencial Historia*, 256. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/abril2011/navegacion-fluvial-caminos-transportadores>
- Sánchez, A. (2013). *La Geohistoria como corriente del pensamiento en las ciencias sociales en Venezuela y su impacto en la docencia, investigación y sociedad*. Recuperado de: www.cla.cu/simposio/descargar.php?d=1990
- Sánchez, J. (s.f.). Comentario de planos urbanos, Guion. Universidad de Salamanca. Recuperado de: <http://campus.usal.es/~geografia/PDFsgeografiayensenanzasmedias/Texto%20Taller%20Planos%20Urbanos.pdf>
- Sánchez, L. (2008). Éxodos rurales y urbanización en Colombia. Perspectiva histórica y aproximaciones teóricas. *Bitácora urbano/territorial*, 13 (2), 57-72.

- Recuperado de:
<http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18522/19432>
- Santamaría, G. (1986). *Ambalema*. Cali: Compañía Agropecuaria e Industrial Pajonales S.A.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio, Técnica y tiempo, Razón y emoción*. Barcelona: Editorial Ariel, S.A.
- Sastoque, E. (2011). Tabaco, quina y añil en el siglo XIX: Bonanzas efímeras. *Credencial Historia*, 255. Recuperado de:
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/marzo2011/tabaco-quina-anil-siglo-xix>
- Semana. (2015). El renacer del Magdalena. Recuperado de:
<http://www.semana.com/economia/articulo/especial-infraestructura-2015-se-podra-volver-navegar-en-el-rio-magdalena/447303-3>
- Serpa, F. (2001). La Academia Nacional de Medicina y la Clínica de Marly. *Revista Medicina*, 3 (57), 220-232. Recuperado de:
revistamedicina.net/ojsanm/index.php/revistamedicina/article/download/57-13/756
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños. Recuperado de:
<http://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Postmetr%C3%B3polis>
- Tirado, A. (1985). *Introducción a la Historia Económica de Colombia*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Tirado A. (1997). Colombia: siglo y medio de Bipartidismo. En Melo, J. (Coord.). *COLOMBIA HOY*. Recuperado de:
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/colhoy/colo6.htm>
- Torres, P. (s.f.). Díaz Castro, Eugenio (Biografía). Recuperado de:
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/diazeuge.htm>
- Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín (s.f.). Catálogo de Patrimonio Urbano en Colombia. Recuperado de:
https://issuu.com/cesardavidcarmonap/docs/catalogo_patrimonio_urbano

- Vilagrasa, J. (1991). El estudio de la Morfología Urbana: una Aproximación. *Geocrítica, Cuadernos críticos de Geografía Humana*, 92. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/geo92.htm>
- Viloria, J. (1999) Tabaco del Carmen: Producción y exportación de tabaco de los Montes de María, 1848-1893. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Banco de la República. No. 3., 1-46. Recuperado de: http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_3.pdf
- Viloria, J. (2014). Vapores del progreso: aproximación a las empresas de navegación a vapor por el río Magdalena, 1823-1914. *Credencial Historia*, 290. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/node/131894>
- World Planning. (2015). *La Grandeza del Tolima*. Bogotá: World Planning, División Editorial.
- Zambrano, F. y Bernard, O. (1993). *Ciudad y Territorio, el proceso de Poblamiento en Colombia*. Bogotá: Academia de Historia de Bogotá, Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia e Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Zárate, A. (1991). *El espacio interior de la ciudad*. Madrid: Editorial Síntesis, s.a.
- Zárate, A. (1992). *El mosaico urbano, organización y vida en las ciudades*. Madrid: Cíncel Kapelusz.