

# Evolución geohistórica de la morfología urbana de Ambalema, Tolima, Colombia



**GEOHISTORICAL EVOLUTION OF URBAN MORPHOLOGY OF AMBALEMA, TOLIMA, COLOMBIA**

**EVOLUÇÃO GEOHISTÓRICA DA MORFOLOGIA URBANA DE AMBALEMA, TOLIMA, COLÔMBIA**

DOUGLAS DAVID Páez Trujillo<sup>1</sup>

Para citar este artículo: Páez Trujillo, D. D. (2017). Evolución geohistórica de la morfología urbana de Ambalema, Tolima, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, 22(2),137-158. doi: 10.19053/01233769.5956

**Recepción:**

8 de marzo de 2017

**Evaluación:**

2 de octubre de 2017

**Aprobación:**

26 de octubre de 2017

## Resumen

El objetivo principal de la investigación consistió en analizar la configuración de la estructura socio-espacial de Ambalema, Tolima, a lo largo de su historia. La metodología empleada se basó en una operacionalización cualitativa, con un diseño descriptivo-explicativo y uso del método analítico. Los resultados alcanzados permiten establecer que el valor de la localización ha variado conforme lo ha hecho la importancia del río Magdalena, en cuya margen izquierda la ciudad ha sido emplazada dos veces; la situación presenta una sucesión alternada de posicionamientos regionales favorables y desfavorables, siendo los desfavorables los que han predominado en el tiempo; el valor del Emplazamiento y la favorabilidad de la Situación han afectado el desarrollo de las Funciones Urbanas, y estos, a su vez, se ven afectados por la ampliación o disminución de las funciones; la evolución del Plano evidencia la irregularidad de su trazado y el crecimiento lento pero continuado del espacio material.

<sup>1</sup> Profesional en Ciencias Sociales, Universidad del Tolima. Magíster en Geografía, Convenio UPTC-IGAC. Docente de la Secretaría de Educación de Cundinamarca. [aterciodouglas@gmail.com](mailto:aterciodouglas@gmail.com)

**Palabras clave:** *Ambalema, emplazamiento, evolución geohistórica, funciones urbanas, morfología urbana, plano, situación.*

## Abstract

The main objective of the research was to analyze the configuration of the socio-spatial structure of Ambalema-Tolima, throughout its history. The methodology used was based on a qualitative operationalization, with a descriptive-explanatory design and use of the analytical method. The results achieved allow us to establish that: the value of the location has varied as the importance of the Magdalena River has done, on whose left bank the city has been twice emplaced; The Situation presents an alternate succession of favorable and unfavorable regional positions, the unfavorable ones being those that have prevailed over time; the value of the location and the favorable nature of the situation have affected the development of urban functions, and these, in turn, are affected by the expansion or reduction of functions; the evolution of the Plan shows the irregularity of its layout and the slow but continuous growth of material space.

**Keywords:** *Ambalema, Emplacement, Geohistorical Evolution, Urban Morphology, Urban Function, Plan, Situation.*

## Resumo

O objetivo principal da pesquisa foi analisar a configuração da estrutura sócio espacial da população de Ambalema (Tolima), ao longo de sua história. A metodologia utilizada foi baseada numa operacionalização qualitativa, com um desenho descritivo e explicativo, além do uso do método analítico. Os resultados atingidos permitem estabelecer que o valor da localização tem variado de acordo à importância do rio Magdalena, em cuja margem esquerda a cidade tem sido estabelecido duas vezes; A situação apresenta uma sucessão alternada de posições regionais favoráveis e desfavoráveis, sendo as desfavoráveis as que tem prevalecido ao longo do tempo; o valor da localização e a favorabilidade da situação, tem afetado o desenvolvimento das funções urbanas, e estas, por sua vez, são afetados pela ampliação ou redução das funções; a evolução do Plano evidência a irregularidade do seu desenho e o crescimento lento mas contínuo do espaço material.

**Palavras chave:** *Ambalema, Emplacement, Evolução Geohistórica, Morfologia Urbana, Função Urbana, Plano, Situação.*

## 1. Introducción

Lo urbano y lo rural son fenómenos interdependientes, permeados mutuamente en diferente grado: “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, p. 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, p. 214). Los criterios propiamente geográficos que, según Capel (1975), permiten definir a un área como urbana son la densidad y la morfología, concebidos como “expresión de la concentración permanente de un cierto número de personas sobre un espacio reducido” y “reflejo de la densidad y de un tipo de utilización del suelo de carácter no rural (en el sentido amplio de agrosilvopastoril)”, respectivamente. La posibilidad de caracterizar a un área como urbana es la que justifica la existencia de la Geografía Urbana y las demás disciplinas encargadas del estudio de lo urbano. Con el reconocimiento del “tamaño y la estructura funcional”, se pueden “identificar posteriormente los distintos niveles de complejidad

creciente existentes” (Capel, 1975). La ciudad, como realidad y como concepto, ha variado a lo largo de la historia. En la segunda mitad del siglo XX y en lo que va del XXI, se han producido aceleradas e importantes transformaciones. De esta manera, tal como lo afirma Delgado (2016), la definición que en 1961 daba Mumford, la cual la concebía como “la forma de una relación social integrada con centro y límites, cuyas capas revelan la síntesis de sus diferentes épocas históricas” (p. 126), se torna hoy obsoleta<sup>2</sup>. Nuevos modelos de ciudad se han consolidado. “Así, los tipos de espacios urbanos emergentes, las aglomeraciones urbanas, tienen una nueva estructura física y una forma policéntrica a partir de numerosos núcleos interconectados” (Solà-Morales, 2003, citado por Delgado, 2016, p. 126), todo lo cual configura a la denominada ciudad flujo, compleja y desordenada, cuyo centro es el tiempo y no un lugar (García y Segado, 2015, citados por Delgado, 2016, p. 126).

Muchos de estos cambios son producto del desarrollo del modo de producción dominante. En la actualidad, el capitalismo es el que impera y la ciudad, en gran parte del mundo, es expresión de este, no solo es su lugar de realización por excelencia, sino que es el reflejo material de las relaciones sociales y económicas que le son propias, así, se entiende que conforme evoluciona el modo esta evolución necesariamente afecta la configuración de la ciudad. De esta manera, es posible distinguir “la ciudad de la Revolución Industrial, la ciudad de la etapa monopolista del capitalismo y la ciudad de la globalización” (Llanos, 2007, p. 16), tanto en los países del capitalismo central como en los de la

2 Aunque ello no implica la desaparición definitiva de este tipo de ciudad, indica más bien la irrupción de diferentes modelos, lo que supone que en el análisis de esta se le deba concebir como algo dinámico y complejo.

periferia, con las respectivas diferencias ontológicas que estas denominaciones implican.

La ciudad de la globalización surge 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, p. 16). 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. Estos dos elementos de la respuesta capitalista ante la crisis surgieron gracias a los cambios científico-tecnológicos iniciados en la década de los sesenta (Llanos, 2007, p. 17). Según Méndez (1997, citado por Llanos, 2007, p. 17), el capitalismo “encontró en la innovación tecnológica un medio eficaz para acelerar los procesos productivos, abaratar sus costes, ampliar los espacios de influencia, generar nuevas áreas de inversión rentable y eliminar algunas rigideces técnicas e institucionales en su funcionamiento”. Para Llanos (2007), 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 (p. 17).

La globalización y la revolución técnico-científica influyen enormemente en las dinámicas de las ciu-

dades, afectándolas física y socialmente. Diferentes autores han analizado esta influencia y las transformaciones urbanas que genera: megaciudades, modelos de ciudad dispersa y articulación entre formas de urbanización nuevas y viejas (Castells y Borja, 1997 y Aguilar, 2002, citados por Llanos, 2007, p. 17); ciudades globales (Sassen 1991 y Hall, 1995, citados por Llanos, 2007, p. 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, p. 18).

Por su parte, la urbanización en el tercer mundo y en América Latina, como parte de este, adquiere características propias que, como lo afirma Montoya (2006), provienen de múltiples causas, las cuales se relacionan con diferentes factores (cuya consideración depende y varía según el prisma analítico del abordaje) que expresan la influencia de procesos mundiales que la afectan, diferencian y subordinan, entre los que se encuentran, por ejemplo, la condición periférica en la economía internacional o la relación de las élites nacionales con los intereses de los países desarrollados. Según Montoya (2006), la particularidad de la urbanización tercermundista proviene de la convergencia de estas causalidades que configuran una urbanización única. 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<sup>3</sup> vivía[n] en áreas

3 En el año 2000 la población total de América Latina era de 507 932 000 habitantes, la urbana de 380 631 000 y la rural de 125 301 000. Los porcentajes de población urbana eran de 75% y rural de 25% (CEPAL, 1999). Se estima que para 2020, la población total del subcontinente sea de 660 442 000 habitantes, la urbana de 540 719 000 y la rural de 119 703 000 (CEPAL, 2005).

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 y Castellanos, 2007, p. 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, este también tiene sus particularidades.

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, las cuales fueron posibles por diferentes cambios económicos, sociales y políticos que empezaron a gestarse desde finales del siglo XIX: economía cafetera, modernización agrícola, transporte e infraestructura de servicios, naciente industrialización, conflictos por tierras, polarización política, entre otros (Sánchez, 2008, p. 61).

Actualmente, Colombia es caracterizada como un país urbano por la alta concentración poblacional en sus principales ciudades y por la expansión de la urbanización. No obstante, la gran mayoría de municipios está muy lejos de presentar grandes concentraciones urbanas (Ruiz et al., 2007). Entonces, el proceso de urbanización colombiano es dispar y en gran medida desequilibrado. El crecimiento urbano 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”, esta última expresada a través de diferentes procesos

de metropolización y suburbanización (Ruiz et al., 2007, p. 26).

Ante tanta complejidad, gradualidad y expansión de lo urbano, existen diferentes formas de abordarlo y desde diferentes disciplinas. Desde la Geografía, la Geohistoria y la Morfología Urbana son dos de estas aproximaciones. La Geohistoria, según Orella (2010), 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” (p. 240). 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” (p. 240). Así mismo, 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”.

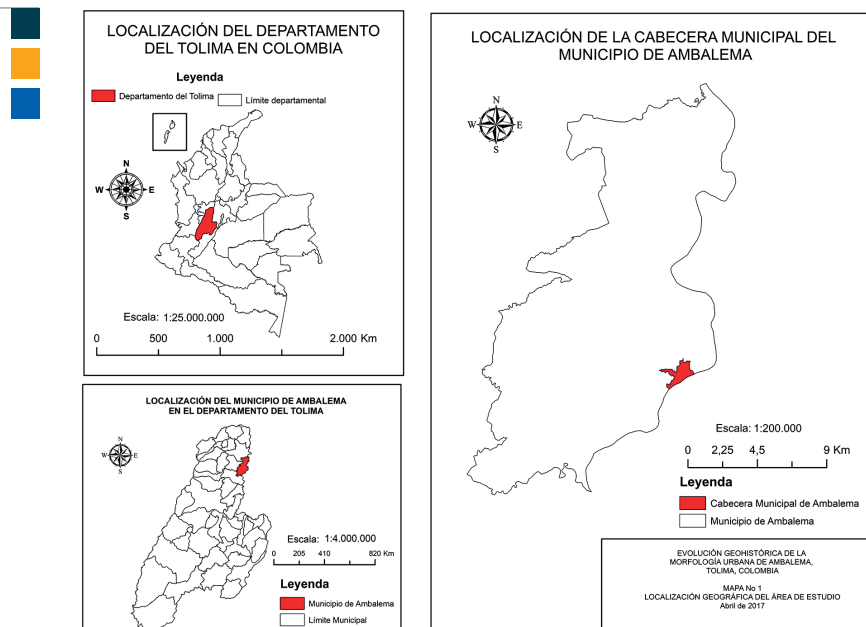
Por su parte, la Morfología Urbana se constituye en un campo que supone, por un lado, conocer la configuración física del espacio, con sus construcciones y vacíos, con sus infraestructuras y usos del suelo, con sus elementos identificadores y su carga simbólica. Se trata de elementos que están profundamente 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, p. 20).

Abordar lo urbano desde un enfoque geohistórico amplio, con el empleo de categorías propias de la Morfología Urbana, implica llegar al reconocimiento de las formas espaciales, a la explicación de los cambios en estas (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 las fuerzas sociales que han generado tanto los procesos como las formas.

La pregunta principal que orientó la realización de esta investigación, cuyos resultados se presentan en

este artículo, fue: ¿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? En otras palabras, el trabajo realizado analiza la evolución geohistórica de la morfología urbana de Ambalema, en el marco de una concepción espacial, que tal como lo plantea Capel (2002) parte de las formas espaciales para llegar a las fuerzas sociales que las han producido, que es lo que también señala Santos (2000), al afirmar que “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” (p. 91). Ambos autores coinciden en que el interés por las formas no debe ser *per se*. Las formas son representaciones materiales que se van transformando en el tiempo, conservando a la vez elementos de diferentes épocas, huellas, siendo una especie de palimpsesto, según lo expresa Capel (2002), de complejos procesos sociales, económicos, políticos, demográficos y culturales, y es aquí en donde radica la importancia de su estudio.

**FIGURA 1.**  
Localización del municipio de Ambalema, Tolima  
Fuente: *Elaboración propia.*



## 2. Metodología

La investigación fue de tipo cualitativo, con una periodización de larga duración histórica, y un manejo multiescalar, que posibilitó una comprensión amplia del problema. Su diseño fue descriptivo-explicativo, ya que no solo se muestra la evolución, sino que se da cuenta de los actores, procesos y factores que la han permitido. El método empleado es el analítico, en donde el análisis documental y cartográfico, así como el trabajo de campo (observación directa y entrevistas) fueron las técnicas más utilizadas.

Las categorías que se emplearon fueron: *Emplazamiento*, entendida como “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, p. 74); *Situación*, “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, p. 76); *Función Urbana*, referida 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, p. 120). Puede tratarse de una sola función dominante o varias funciones (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970, p. 121). Conforme avanza la evolución histórica y económica de la ciudad, las funciones se mantienen o se van sucediendo; y *Plano*, “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, p. 38). Sus elementos son las calles (“y su asociación mutua

en un sistema viario”), las manzanas, las parcelas y los edificios (Capel, 2002, p. 70).

## 3. Resultados y discusión

En Ambalema, la elección del sitio para levantar su Emplazamiento, así como los cambios en este, condicionaron su posterior crecimiento. La topografía plana (por encontrarse en un valle interandino) y la presencia de fuentes de agua, en especial del río Magdalena, fueron elementos clave para la expansión urbana.

El Emplazamiento inicial que se mantiene entre 1627 y 1825 (periodo que abarca la fundación del poblado y el incendio de este, que desembocó en la elección de un nuevo Emplazamiento) tiene que ver con la fundación de los denominados pueblos de indios, los cuales responden, según Guzmán, 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 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 (Guzmán, 1996, p. 63).

En su visita de 1627, Lesmes de Espinosa y Saravia da cumplimiento a la política de la corona de evangelizar y controlar a la población indígena por medio de la fundación de los pueblos de indios. Él es el encargado de fundar, entre otros pueblos, a Ambalema (Guzmán, 1996, p. 64). La encomienda de Tomás de Bocanegra fue el sitio del asentamiento inicial de este pueblo, “localizado frente al actual

pueblo de Beltrán donde existía un “paso de canoas” (Bejarano y Pulido, 1981, p. 55), Beltrancito fue el sitio del primer Emplazamiento. Al parecer, 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 (Guzmán, 1996, p. 73<sup>4</sup>), fue la razón que más pesó en la determinación del sitio para el Emplazamiento. Además, la cercanía al río Magdalena, que se constituía en la fuente hídrica necesaria para el abastecimiento de la población y para el riego de los cultivos cercanos, tuvo que haber reforzado la elección de ese sitio. De este modo, se evidencia, con respecto a lo señalado por Zárate (1991) acerca de que 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” (p. 74), que el Emplazamiento inicial de Ambalema respondió más a las necesidades productivas, 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, lo cual se haría más notorio con el nuevo Emplazamiento y el auge del tabaco. Igualmente, la presencia de la Iglesia en la encomienda de Tomás de Bocanegra también contribuyó a la elección, dadas las necesidades de aculturación de la población nativa a través de la evangelización.

Por su parte, el nuevo Emplazamiento de la ciudad se debe tanto al azar que significó el incendio que acabó con el poblado anterior, como, sobre todo, a la actividad tabacalera. “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 barrancos, se incendió” (Bejarano y Pulido, 1981, p. 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 casas 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, p. 56<sup>5</sup>).

De esta manera, surge el nuevo Emplazamiento, más hacia el Este (Bejarano y Pulido, 1981, p. 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, p. 56). A continuación, se muestra la localización de los dos Emplazamientos (Figura 2), que comparten la ubicación sobre la margen izquierda del río Magdalena. El segundo, origen de la actual ciudad, se encuentra próximo a la desembocadura del río Recio, el cual puede haber contribuido a limitar el crecimiento hacia el sureste, área de la ciudad que, ciertamente, presenta un menor crecimiento, como se observa más adelante en el mapa de la expansión urbana a partir del nuevo Emplazamiento (Figura 3).

4 A partir de Archivo General de la Nación, AGN, Archivo Bernardo Caicedo, Visitas, volumen III, caja 44, folios: 302-305.

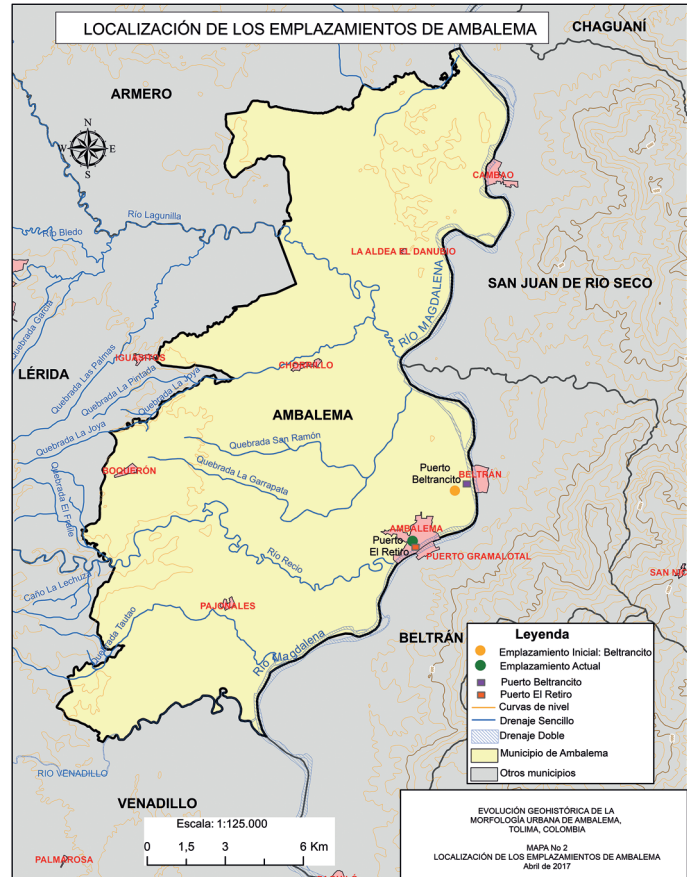
5 A partir del documento del ANC: *Ensayo polígrafo sobre la reedificación de Ambalema*, Secretaría del interior y relaciones interiores, T. 153, folios: 45-99, 1826.



**FIGURA 2.**

Localización de los emplazamientos de Ambalema, Tolima

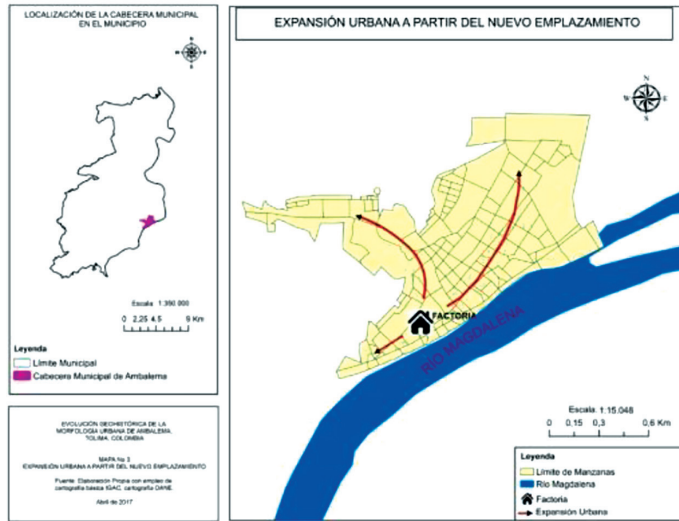
Fuente: *Elaboración propia.*



La terraza aluvial con amplios valles en donde se emplaza Ambalema (Ceballos, 2006) 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 hacia estas, 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. En la Figura 3 se muestran las diferentes orientaciones que ha tenido el crecimiento urbano, partiendo del edificio que impulsó la selección del nuevo Emplazamiento:

En lo que respecta a la Situación, esta ha variado dramáticamente a través del tiempo. En el primer periodo, correspondiente a la Conquista y gran parte de la Colonia, la Situación de Ambalema se



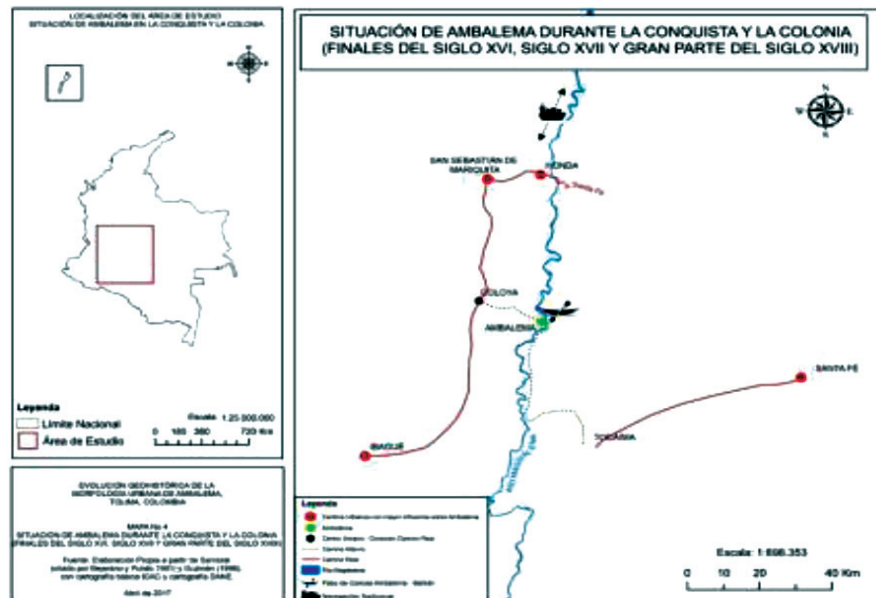
**FIGURA 3.**  
 Expansión urbana a partir del nuevo emplazamiento  
**Fuente:** *Elaboración propia.*

torna desfavorable, esto se debe a su localización al interior del área de influencia Ibagué-Tocaima-Honda-Mariquita (Bejarano y Pulido, 1981) y también al carácter de su fundación como pueblo de indios y no como villa o ciudad, lo que condicionó a 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 principal que de Ibagué conduce a Mariquita, al cual se accedía por una vía secundaria, que partiendo de Tocaima llegaba al paso de Canoas y desde el Emplazamiento comunicaba con Coloya, esta sí ubicada en el mencionado camino principal, como se puede ver en la Figura 4. La localización, a orillas del principal río del Nuevo Reino de Granada, el *Río Grande de la Magdalena* tampoco aportó ventajas a la Situación

**FIGURA 4.**  
 Situación de Ambalema durante la Conquista y la Colonia.

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



del pueblo, fundamentalmente porque la navegación no solo era muy precaria<sup>6</sup>, 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.

En el siguiente periodo, el de la producción tabacalera y la navegación a vapor por el Magdalena 1760-1933, la Situación es favorable. 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, pp. 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). 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. Producto también del gran auge tabacalero de mediados del siglo XIX, son varias las construcciones que han hecho fama a Ambalema: “En todas las calles se construían nuevas casas sólidas, espaciosas y casi a prueba de fuego” (Samper, 1971, citado por González, 1990, p. 43), con el tiempo, gracias a la homogeneidad que representa este tipo de arquitectura, relacionada con un estilo colonial, el poblado adquirió el apelativo de *ciudad de las mil y una columnas*. Estas construcciones, parte fundamental del centro histórico,

declarado Monumento Histórico Nacional en 1980 (Decreto 776 del 2 de abril de 1980, del Ministerio de Educación Nacional), requieren en la actualidad intervención urgente para su conservación.

La navegación a vapor adquiere relevancia desde mediados del siglo XIX, en gran parte por el impulso del tabaco y el café. 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” (González, 2006, p. 124). 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, pp. 126-127). Sin embargo, la navegación organizada en el Alto Magdalena solo se dio hasta Purificación, a partir de allí hasta Neiva, continuaron los champanes<sup>7</sup>. En la Figura 5 se muestra, a través de su localización, las relaciones con otros territorios y la orientación de los diferentes tipos de navegación, la situación favorable que tuvo Ambalema en este periodo.

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), se constituyeron en factores relevantes para la desaparición de la navegación a vapor y pese a

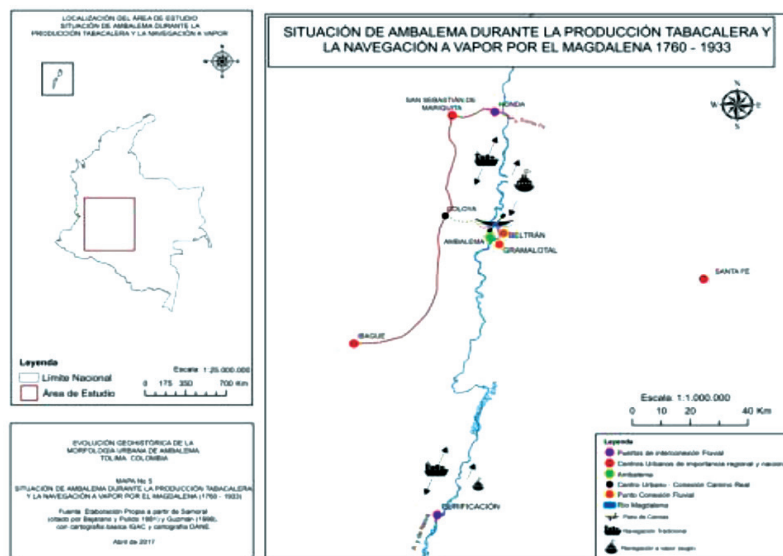
6 Lejos de ser un cómodo recorrido, la navegación del río Magdalena presentaba serios peligros, motivados por corrientes e inundaciones, por la maleza y los troncos que arrastraba y por los ataques de los indios hostiles. En total, solía consumir unos cuarenta días la travesía de Cartagena a Santa Fe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

7 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 solo 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, pp. 352-353, citado por González, 2006, p. 127).

**FIGURA 5.**

Situación de Ambalema durante la producción tabacalera y la navegación a vapor por el Magdalena (1760-1993)

**Fuente:** Elaboración propia a partir de Salmoral (citado por Bejarano y Pulido, 1961) y Guzmán (1996) con cartografía básica IGAC y cartografía DANE.



que el enfoque que se tuvo fue el de la de la competencia de medios y no la complementariedad, los trazados ferroviarios buscaban llegar al río Magdalena (Meisel, Ramírez y Jaramillo, 2014), porque el río era la arteria principal 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, p. 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, hasta principios de los años treinta, cuando se produce la desaparición, si bien no definitiva, por lo menos sí muy significativa de la navegación a vapor en el Alto Magdalena, relacionada con la guerra del Perú, “cuando los mejores buques fueron llevados a las aguas del Caquetá y el Putumayo” (Portafolio, 2006).

En el tercer periodo, o sea el del Ferrocarril La Dorada-Ambalema, tanto la navegación a vapor como el ferrocarril dinamizan a Beltrancito y a la ciudad de Ambalema. El periodo abarca desde 1907, cuando llega a Ambalema el ferrocarril de La Dorada (Asociación Colombiana de Ingenieros Contratistas, ACIC, 1969, p. 72) hasta 1931, cuando se produce la conexión con el ferrocarril Ibagué-Ambalema (Santamaría, 1986), este periodo es denominado por Bejarano y Pulido (1981, p. 239) como una *segunda edad dorada* (ver Figura 8). Al dinamismo generado por la complementariedad de los dos medios se suma el resurgir de la actividad tabacalera, asociada a las fábricas de cigarros.

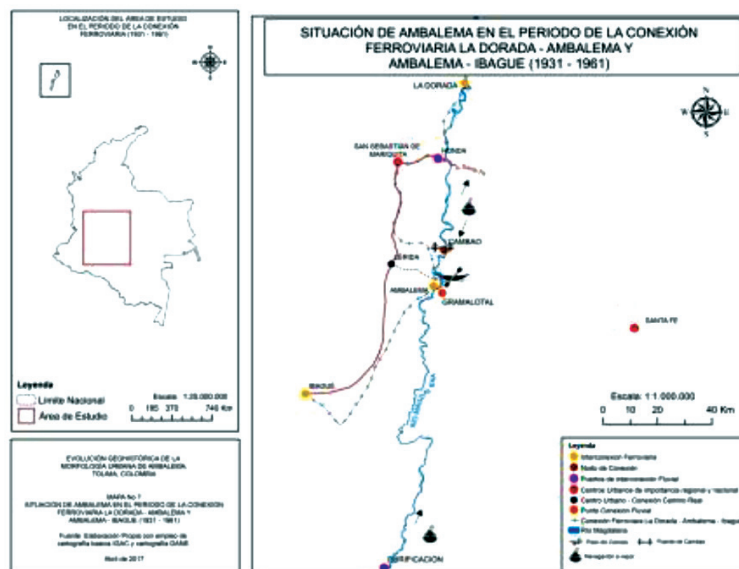
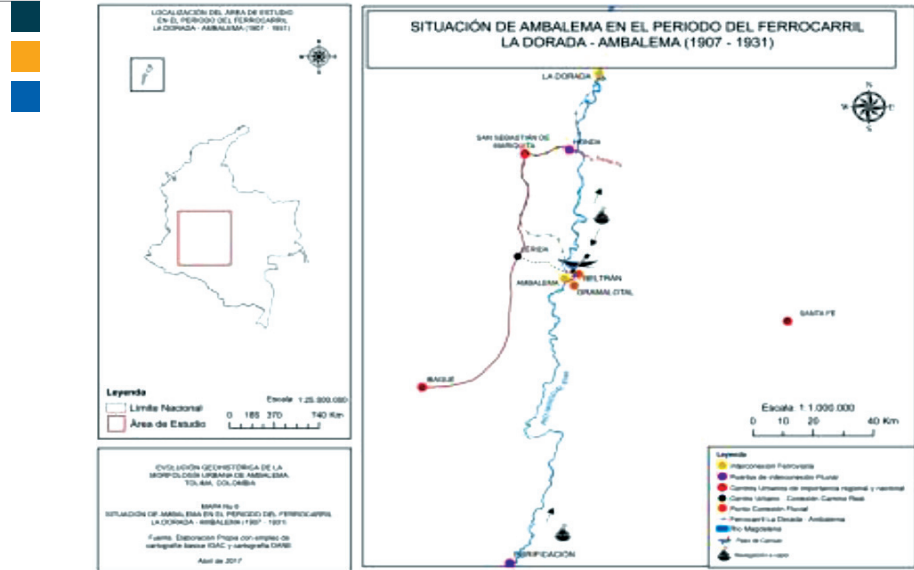
En el cuarto periodo, el de la conexión ferroviaria (ver Figura 7), 1931-1975, cuando el tráfico ferroviario desaparece definitivamente (Niglio, 2010, p. 8), el dinamismo producido por la complementariedad entre navegación a vapor y ferrocarril se disminuye notoriamente (Bejarano y Pulido, 1981, p. 239<sup>8</sup>), además, la conexión coincide con el fin de las fábricas de cigarros, cuyo episodio cumbre fue

8 A partir de José María Chacón, citado ampliamente por los autores (1980, pp. 57-59).

**FIGURA 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.*

**FIGURA 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.*

el incendio de la fábrica de tabacos *La Patria*, el 18 de agosto de 1928 (Santamaría, 1986, p. 25). Sin embargo, estas desventajas se compensan con una mayor articulación al mercado nacional y, ante todo, con el dinamismo que generó no solo en Pajonales, sino en la ciudad y el municipio de Ambalema el Ingenio Central del Tolima, 1940-1961 (Ramos, 2000, p. 253). 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 hacia 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, p. 236).

El último periodo en la evolución de la Situación de Ambalema abarca desde 1961 hasta la actualidad. Comprende la desaparición definitiva tanto

de la navegación a vapor, la que se retoma solo de manera esporádica, en muy pocas ocasiones, con fines exclusivamente turísticos (El Cronista, 1971), como del ferrocarril. A la par que el río Magdalena pierde importancia y profundiza su degradación ambiental, la ciudad también va perdiendo relevancia y su Situación se torna desfavorable. Al fin del ferrocarril y de la navegación a vapor hay que sumarle el aislamiento de las carreteras que evitaron la ciudad, “simplemente porque no necesitaban hacerlo” (Bejarano y Pulido, 1981, p. 239). La situación que en el siglo XIX y gran parte del XX había resultado privilegiada, en el más reciente periodo de su historia se presenta particularmente desventajosa y trae como consecuencias la ralentización de su crecimiento tanto urbano como económico, por encontrarse al margen del dinamismo que producen los ejes viales ampliamente transitados, como se puede ver en la Figura 8.

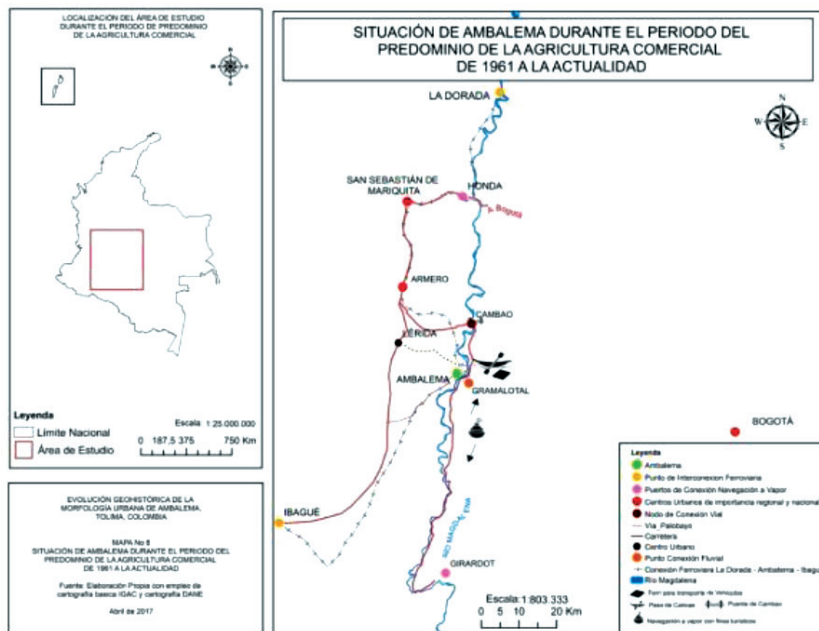
Las Funciones que históricamente se han desarrollado, se han sucedido y se han presentado de manera simultánea (en varias ocasiones) en Ambalema, son,

en general: de Encomienda, pues fue sede de varias de estas instituciones (Leiva, 2005); Agrícola, con diferentes producciones, destacándose las de tabaco, cuya producción, aunque inicia en el siglo XVIII y se extiende de manera industrial hacia los años treinta del siglo XX, vio su máximo esplendor con la gran bonanza de 1845-1858 y el resurgir de la actividad a través de las fábricas de cigarros a principios del siglo XX (Bejarano y Pulido, 1981); algodón, cultivo que dinamizó ampliamente a la ciudad y al municipio (Acosta, 2016), siendo parte Ambalema del gran auge nacional, que se ve interrumpido bruscamente hacia 1977, cuando comienza la crisis nacional (Movimiento Obrero Independiente y Revolucionario–MOIR, 1982) y el arroz, que ha sido el cultivo más permanente desde la segunda mitad del siglo XX y es el responsable de la mayoría de empleos y de ingresos que se generan en la ciudad y el municipio, pese a que las tierras más extensas y productivas pertenecen a hacendados de otras ciudades, que se llevan el grueso de la riqueza producida por esta función.

**FIGURA 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.



La Ganadera, que, desde finales del siglo XIX, ha servido como actividad de recuperación económica (Clavijo, 1993, p. 191) y a lo largo del XX, de complemento a los cultivos, presentando un auge muy corto pues “la tierra comenzó a incrementar su valor por la calidad de las mismas” (Leiva, 2005, p. 115), este factor, al elevar la productividad en la agricultura, la volvió más atractiva para esta actividad, limitando a la ganadería, la cual, en menor proporción, se seguiría presentando; la de Sitio de Paso y *Sitio para Hacer Fortuna*, en diferentes periodos y como expresión de la necesidad de “pasar” por Ambalema o de residir en la ciudad para trabajar y obtener recursos económicos. La Función Urbana de Sitio de Paso está relacionada con la Situación de la ciudad, en especial, en lo que respecta a 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. La Función de Sitio de Paso se presentó durante la Conquista y la Colonia a través del *paso de canoas*, pues con la vía alterna hacia Honda y Santafé había que pasar por Ambalema y durante los tiempos del ferrocarril y el auge de la navegación a vapor se vio altamente beneficiada. En la actualidad, en coherencia con la desfavorable Situación de la ciudad esta función se encuentra notablemente disminuida. La función de *Sitio para Hacer Fortuna* implica, con respecto a la función de Sitio de Paso, estadías más prolongadas en la ciudad, significaba 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, reestablecimientos y radicaciones en otros lugares. El gran auge tabacalero de mediados del siglo XVIII, con testimonios como los de Eugenio Díaz Castro, en su novela *Manuela* (2008) y de Medardo Rivas

(1946), *Los trabajadores de Tierra Caliente*, entre otros, son expresión de esta función, que también se dio durante la permanencia del Ingenio Central del Tolima (Ramos, 2000) y se presenta actualmente con referencia a la construcción del corredor vial Girardot-Honda-Puerto Salgar, ya que gracias a este a la ciudad han llegado nuevos habitantes temporales; la Comercial, que refleja el aprovechamiento de épocas de esplendor y Situaciones ventajosas, lo que explica por qué en la actualidad se ha visto disminuida y se mantiene de manera intensa solo con el municipio de Beltrán; la Turística, asociada a la religión, la historia-arquitectura, así como al descanso y la recreación; la Agroindustrial, representada en actividades como el desmote y aprovechamiento de los subproductos del algodón, los Bioinsumos, el desarrollo de semillas, y el procesamiento del arroz; y la de Centro de Servicios Básicos, la cual expresa la pérdida de importancia regional que ha tenido la ciudad, a partir de la segunda mitad del siglo XX, estrechamente relacionada con los cambios en su Situación y la pérdida de valor del Emplazamiento como consecuencia del abandono y la pérdida de importancia del río Magdalena.

La expresión de los diferentes procesos que han convergido en la evolución urbana de Ambalema se observa también, por supuesto, en la evolución de su plano. 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, p. 42). En el mismo se observa cómo a lo largo del tiempo se han ido superando líneas de fijación o barreras para el crecimiento, como lo fueron, en su momento, los zanjones de *Los Muertos* y de *La Esperanza* y los montículos que rodeaban la ciudad, estos últimos, al ser supe-

rados, parcialmente, dieron paso a los barrios de *El Alto, Villa Teresa, Santa Lucía, La Balastreira* y *La Victoria*. La trama de Ambalema es en parte lineal, corriendo paralela al río, pero también expresa lo que autores como Escovar (2010) señalan como darle la espalda a este, es decir, crecer hacia los amplios valles, lo que por la geoforma en que se localiza (terrazza aluvial), se ve facilitado y es expresión de la relación con el río, pues conforme este ha perdido relevancia, el Emplazamiento de la ciudad también ha perdido valor.

En las cuatro fases que abarca el crecimiento urbano de Ambalema, desde el trazado original de 1825, es decir, desde 1825 hasta 1900, de 1900 a 1950, de 1950 a 1996 (Niglio y Morcate, 2012, citado en Niglio y Morcate, 2013, p. 20) y de 1996 hasta la actualidad, se observa, de manera general, efectivamente, crecimiento. En la Tabla 1 se muestra la

dinámica demográfica de la ciudad a lo largo de su historia.

El crecimiento de la ciudad se ha caracterizado por prolongar la irregularidad del trazado y ha estado relacionado directamente con los aspectos morfológicos anteriormente señalados y, por supuesto, con la dinámica económica local, regional y nacional, la que conforme ha avanzado el tiempo ha ido consolidando a Ambalema como un centro urbano expulsor de población, en un contexto nacional y mundial generalizado, donde las ciudades, en especial las medianas y grandes, ofrecen más oportunidades en el ámbito de la mejora de las condiciones y la calidad de vida, lo que es particularmente evidente en la población joven que termina los estudios secundarios, ante las escasas posibilidades de movilidad social, todo lo cual ha contribuido a la generación de un crecimiento urbano lento. De ahí que la expansión

TABLA 1. EVOLUCIÓN POBLACIONAL DE AMBALEMA

AÑO	POBLACIÓN TOTAL	FUENTES
1778	1.182	A.H.N.C. Fondo Ortega Ricaurte. If 17, Caja N.º 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 1870 condensado en "Gaceta del Tolima". Neiva 9 de noviembre de 1884. N.o 624 (citado por Clavijo, 1993, p. 279).
1884	5.786	Censo de 1884 condensado en "Gaceta del Tolima". Neiva 9 de noviembre de 1884. N.o 624 (citado por Clavijo, 1993, p. 279).
1912	6.285	Censo general de 1912 (citado por Clavijo, 1993, p. 279).
1938	7.403	Condensado del censo general 1938 (citado por Clavijo, 1993, p. 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 2005 (citado por Gobernación del Tolima, s.f.).

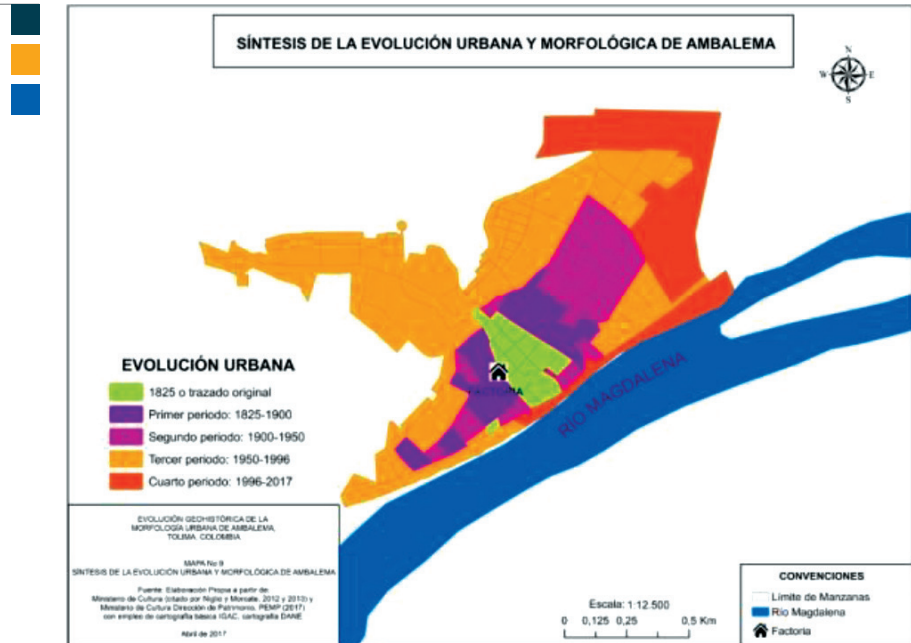
Fuente: Elaboración propia a partir de las fuentes consultadas.



**FIGURA 9.**

Síntesis de la evolución urbana y morfológica de Ambalema.

**Fuente:** *Elaboración propia con empleo de cartografía básica IGAC, cartografía DANE y cartografía Ministerio de Cultura.*



de viviendas sea mínima y se demore mucho en producirse, pues la ciudad expulsa más población<sup>9</sup> de la que atrae, siendo el crecimiento resultante producto del crecimiento vegetativo de la población que permanece. De todas maneras, por lento que haya sido, el crecimiento sí se ha presentado y pruebas de ello son tanto la expansión material, como la obsolescencia de sus servicios básicos principales, los cuales fueron diseñados para una ciudad de otro tamaño. En la Figura 9 se muestra la evolución del crecimiento y la morfología urbana en los diferentes periodos, confirmándose tanto la expansión material como su ritmo lento.

#### 4. Conclusiones

El análisis geohistórico se constituye en una herramienta teórico-metodológica muy pertinente

9 En diferentes momentos de su historia, Ambalema ha expulsado población; sin embargo, este proceso es particularmente notorio en el periodo intercensal comprendido entre 1993 y 2005, donde el municipio perdió 467 habitantes.

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. Entre sus ventajas se encuentran el posibilitar la retrospectión como camino para conocer los diferentes procesos del pasado que hicieron posible la realidad actual y también la prospección, relacionada, fundamentalmente, con la Situación.

Los dos Emplazamientos que ha tenido Ambalema han respondido a las funciones que vendría a desempeñar la ciudad. Conforme han evolucionado los factores asociados a tales funciones, así como la respuesta de la ciudad frente a los cambios en estos, la importancia de la localización ha variado, mostrándose en ocasiones muy valorizada y en otras, totalmente marginal. En las variaciones del valor del Emplazamiento, la integración vial ha sido fundamental, destacándose en especial la

relación con el río Magdalena, pues, en efecto, la dinámica del río (importancia o decadencia) ha estado directamente relacionada con la evolución del Emplazamiento.

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, predominando en la mayor cantidad de tiempo las situaciones desfavorables. El periodo actual, precisamente, es expresión de esta localización regional desventajosa, por lo cual es imperativo mejorar la Situación, por medio de la realización de 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.

Con respecto a las Funciones Urbanas que ha desempeñado Ambalema, estas 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 estas, 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 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 sesenta del siglo XX hasta la actualidad.

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 solo 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.

Finalmente, la investigación busca aportar, acogiendo el llamado de Ochoa (2009), al campo de la morfología urbana de los pueblos colombianos, así mismo, sus resultados pueden complementarse a través de la realización de trabajos que incluyan otras categorías, como los Usos del Suelo y la Tipología Arquitectónica.



## 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>
- Aponte, E. (2006). La Geohistoria, un enfoque para el estudio del espacio venezolano desde una perspectiva interdisciplinaria. *Scripta Nova, Revista electrónica de Ciencias Sociales*, X(218). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-08.htm>
- 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.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Scripta Vetera*. Reproducción de *Estudios geográficos*, (138-139), 265-301. 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.
- Ceballos, L. (2006). Patrones geomorfológicos de los asentamientos urbanos en Colombia. Tesis de Maestría en Geografía. Convenio UPTC-IGAC, Bogotá.
- CEPAL (1999). Boletín Demográfico N.º 63. Recuperado de <http://www.cepal.org/celade/publica/bol63/BD6311.html>
- CEPAL (2005). Boletín Demográfico América Latina: proyecciones de población urbana y rural 1970-2025. Recuperado de <https://www.cepal.org/publicaciones/xml/8/22688/BD76.pdf>
- Clavijo, H. (1993). *Formación histórica de las élites en el Tolima, Tomo II 1814-1930*. Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular.
- Decreto N.º 776 DE 1980. Diario Oficial, 28 de abril de 1980.
- Delgado, C. (2016). Miradas sobre la ciudad desde la geografía, la historia y el urbanismo. El estado de la cuestión a comienzos del siglo XXI. *Ciudades*, 19, 117-142. Recuperado de <http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades%2019/Ciudades%2019%20117-142%20DELGADO%20VINAS.pdf>
- Díaz, E. (2008). *Manuela*. Bogotá: Panamericana.
- El Cronista (3 de mayo de 1971). Navegación Turística por el Río Magdalena (pp. 1-2).
- Escovar, A. (2010). Ambalema. En Reyna, M. (Ed.), *Pueblos Ambalema*. Bogotá: Letrartes Editores.
- 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>

- 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.
- Leiva, J. (2005). *Santa Lucía de Ambalema: historia de la Nostalgia*. Ibagué: León Gráficas Ltda.
- 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](http://virtual.uptc.edu.co/drupal/files/rpg_1.pdf)
- 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](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_34.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. 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>
- 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](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>
- 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>
- Orella, J. (2010). Geohistoria. *Lurralde: investigación y espacio*, 33, 233-310. Recuperado de [www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur33/33orellaateneo/33orellateneo.pdf](http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur33/33orellaateneo/33orellateneo.pdf)

- Portafolio (2 de agosto de 2006). Los caminos de Girardot. Recuperado de <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/caminos-girardot-201352>
- Ramos, O. (2000). *Pajonales en la historia de la cultura empresarial del Tolima*. Santiago de Cali: Organización Pajonales.
- 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. y 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.
- 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: Ariel.
- 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: Cincel Kapelusz.

