Ambalema, monumento nacional de Colombia. Pueblo del tabaco

Olimpia Niglio Soriente

Hábitat, paisaje y territorio del Tolima

¿Cómo citar este capítulo?

Niglio Soriente, O. (2019). Ambalema, monumento nacional de Colombia. Pueblo del tabaco. En C.A. Velandia Silva (Coord.), *Hábitat, paisaje y territorio del Tolima* (pp. 53–80). Ibagué, Colombia: Ediciones Unibagué. https://doi.org/10.35707/978958754328502

2

Ambalema, monumento nacional de Colombia. Pueblo del tabaco

Olimpia Niglio Soriente*

Resumen. Por medio de una historiografía arquitectónico-urbana de Ambalema, se destaca la importancia económica y social del desarrollo de la ciudad, sus infraestructuras y la relación con el río Magdalena, en el ámbito regional del Norte del Tolima. La investigación aporta conclusiones a partir de los hallazgos del proceso de la restauración de la Estación del Ferrocarril de Ambalema, bien cultural del ámbito nacional. A partir de este se rescatan los valores actuales de la conservación, las características constructivas y tipológicas, para la apropiación social y la construcción de un conocimiento colectivo; resultado de una colaboración académica, técnica y reflexiva con la Universidad de Ibagué y el Grupo de Investigación Rastro Urbano.

Palabras claves: Restauración, patrimonio cultural, conservación.

* Profesora e investigadora. *Pontificia Facoltà Teologica Marianum*. Vicenza, Italia. ORCID: 0000-0002-5451-0239. o.niglio@issrmonteberico.it, olimpia.niglio@gmail.com

Figura 2.1. El paisaje tolimense. Llegada a Ambalema (2014)



Fuente: La autora

2.1. Un viaje a través el río Magdalena

Josiah Conder publica en 1825 *The modern traveler: A popular description, geographical, historical and topographical of the various countries of the globe*, una descripción sobre Colombia, Panamá y Venezuela, países que eran parte de un conjunto administrativo denominado República de Colombia por el Congreso de Cúcuta de 1821.

En el volumen dedicado a Colombia, un capítulo narra al viaje emprendido desde la ciudad de Cartagena de Indias, a lo largo del río Magdalena, para alcanzar luego la ciudad de Bogotá, asentada sobre la meseta de la cordillera Oriental a más de 2600 metros de altitud sobre el nivel del mar. Los barcos que provenían del continente europeo llegaron cerca del puerto de Sabanilla, actual Puerto Colombia al norte del país, en el departamento del Atlántico. Los navegantes transbordaban a pequeñas embarcaciones que recorrían el río Magdalena, desde el norte hasta el suroeste.

La importancia histórica del río ha sido parte de los testimonios por la rica presencia de asentamientos habitacionales y productivos en el Bajo Magdalena. Desde los primeros años del siglo XVI, el río Magdalena ha representado la principal ruta de penetración de la Conquista, el proceso de colonización, y por esta misma salió todo el oro y la plata del territorio hacia Cartagena de Indias (el puerto más importante del Caribe durante el siglo XVII) y que posteriormente se embarcó a España.

Hacia la segunda mitad del siglo XVI, los conquistadores españoles crearon una red de ciudades a partir del sometimiento o desplazamiento de las poblaciones indígenas locales. Esta red se impulsó a partir de la fundación de Santa Cruz de Mompox, como enclave y puerto fluvial. Según Fajardo Barragán (2013), la ruta del Magdalena hacia el interior partía directamente desde Mompox hacia Honda; entre las poblaciones más importantes estaban Tamalameque y Tenerife, sitios indígenas que se sumaron al servicio de la boga indígena en el transporte de bienes para los encomenderos. "La boga se instituyó, entonces, como el tributo pagado por los indígenas a sus encomenderos […] Uno de los primeros encomenderos que utilizó a los indígenas en el trabajo de la boga (trayecto Rionegro-Honda) fue Don Gonzalo Jiménez de Quesada" (Guzmán, 1987, p.34).

Figura 2.2. El Bajo Magdalena



Fuente: Cortés, S. (1900, s. p.). *Historia Natural y Paisajes de La Guajira, Región del Catatumbo y del Páramo de Tamá*, Bogotá, Manuscrito, 1900. Banco de la República Cultural

Al internarse por esta vía de penetración en el territorio colombiano, en el departamento del Tolima, a orillas del río Magdalena, se encuentran importantes centros coloniales como Honda, Mariquita y Ambalema. En las Crónicas de Indias de Fray Pedro Aguado, Fray Pedro Simón, Lucas Fernández de Piedrahíta y Fray Alonso de Zamora (Prieto, 2009), se vislumbra la preeminencia histórica del puerto de San Bartolomé de Honda en el proceso de movilidad económica, el desplazamiento de los grupos indígenas y en el posicionamiento de la institución militar.

La consolidación de Honda como embarcadero determinó la aparición de las primeras construcciones en los asentamientos. Se trataba de bodegas para almacenaje de la carga proveniente de España, así como de los minerales para exportación a través de Cartagena, extraídos de los primeros Reales de Minas de la Provincia de Mariquita. Esto supuso el uso de embarcaciones de carga de mayor tamaño (Velandia, 1989).

Posteriormente, el puerto de Honda se convirtió en la parada obligada para los barcos de pasajeros que continuaban el viaje para alcanzar Bogotá. Una vez se llegaba al puerto, el viaje seguía a lomo de mula, trepando largos recorridos muy escarpados de la cordillera Oriental de los Andes, para llegar al altiplano.

Muy cerca de Honda, a principios del siglo XVII, fue fundado el pueblo de Ambalema, cuyo Centro Histórico fue declarado Monumento Nacional el 5 de marzo de 1980. Todas las obras de mantenimiento y de restauración de los edificios de su Centro Histórico deben respetar las normas definidas por el Acta n.° 264 del 1963, después convertida en Ley Nacional de Cultura (n.° 397 de 1997).

2.2. La ciudad colonial y el cultivo del tabaco

Según Rodríguez (1986), con la llegada a Bogotá de Gonzalo Jiménez de Quesada en 1537, se inició la exploración de territorios a largo del río Magdalena en avanzada hacia el sur del territorio. Con la fundación de la ciudad de San Bonifacio de Ibagué del Valle de las Lanzas, en octubre de 1550 (Guzmán, 1987), los españoles continuaron hacia el sur, siempre a través del río Magdalena y, por lo tanto, internándose en los sitios menos explorados del Nuevo Reino de Granada.

El dominio de la encomienda de Ambalema de Bocanegra agrupaba a los pequeños asentamientos rurales como Rioseco de Bocanegra, Ambalema de la Corona Real, Colombayma del Campo y Guataquí. "Beltrancito fue el sitio del primer emplazamiento. Al parecer, la encomienda de Tomás de Bocanegra era 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, citado por Páez, 2017 p. 144).

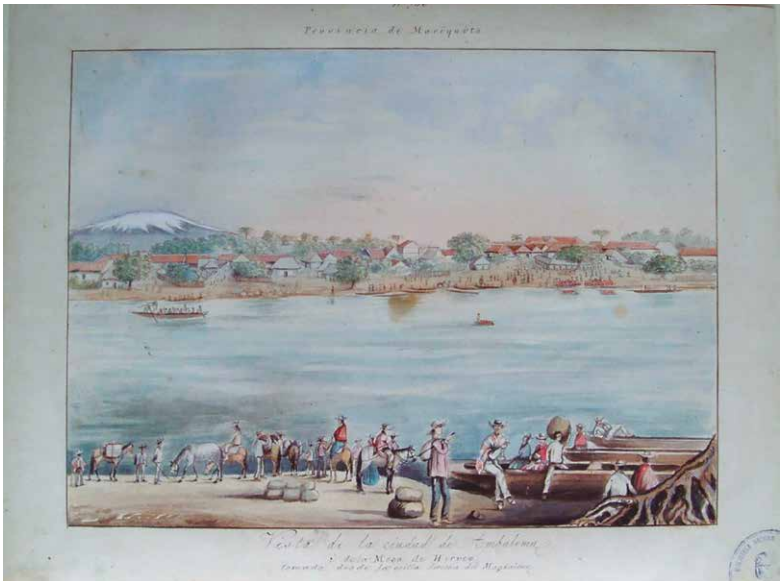
El 15 de agosto de 1627, el conquistador Lesmes de Espinoza Saravia fundó la ciudad de Ambalema de Tomás Bocanegra (Santamaría, 1986). En varios documentos del Fondo Bernardo J. Caycedo[1], se aprende que:

> […] en toda esta tierra no ha hallado sitio más acomodado que este de Ambalema por tener como tiene la parte y lugar donde está la iglesia, un llano grande y capaz para poblarse buena cantidad de indios hasta las heras de dicho río Grande y estar como está en parte alta descombrada de Arcabucos, desahogada de sierras y tener como tiene arcabucos de roca, de tierra muy fértil y muy acomodadas para platanares 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 además de la vista de los que Su Majestad ha hecho se ha informado de personas eclesiásticas y seculares y es el sitio más acomodado

[1] Visitas Tomo II. Archivo General de la Nación (s.f.) Caja 44. Reconstruido y citado por Guzmán (1996).

de todos y los que hay en dicho río para los indios y utilidades a todo lo cual mandaba y mandó que en dicho sitio donde está la iglesia se pueblen los indios de los repartimientos siguientes. (Guzmán, 1996, p. 73)

Figura 2.3. Vista de la ciudad de Ambalema. Provincia de Mariquita
146 Price Henry 1819-1863



Fuente: Archivo Biblioteca Nacional de Colombia. Biblioteca Digital Mundial (s.f.)

Por esa época, "el pueblo contaba entonces con 538 habitantes" (Guzmán, 1996, p. 73). El fundador Lesmes de Espinoza se preocupó por construir casas para la población indígena y capillas doctrineras para difundir el cristianismo. A partir de la segunda mitad del siglo XVI, la Corona española introdujo la obligación de "pagar tributos y construir iglesias" (Guzmán, 1987 p. 45). Tal suerte tocó también a los habitantes de Ambalema a partir de la segunda mitad del siglo XVII, cuyo territorio estuvo bajo la jurisdicción de los encomenderos, o sea de los aparceros o personas que se dedicaban a explotar un terreno agrícola o una instalación ganadera mediante un contrato de aparcería.

Como afirma Guzmán (1996), en 1670 el maestro español Ibáñez observó que el pueblo de Ambalema tenía una iglesia construida en "bahareque y paja, capaz con puertas y ventanas y pila de bautisterio" (p.104)

y también las casas eran construidas en tierra pero todas aisladas y que el pueblo no tenía una clara estructura urbana. Fue en esta época que se empezó a estructurar un plano para agregar la población.

Fue hasta 1738 que se construyó la iglesia de Santa Lucía. Para su construcción, llegaron recursos desde varios pueblos cercanos. La importancia de Ambalema tenía mucho que ver con la cercanía al río Magdalena y que era parte del Camino Real. Muchos habitantes indígenas ya desde esta época trabajaban en el río como bogas y este trabajo les permitía pagar los tributos y ver crecer sus familias.

Al final del siglo XVII, comenzaron las primeras grandes luchas en las tierras ocupadas en préstamo para su uso. En 1705, los habitantes reclamaron la invasión de los colonos en estas tierras. Esta situación claramente impuso a las autoridades más controles para limitar las revueltas.

Posteriormente, durante la segunda mitad del siglo XVIII, Ambalema tuvo cierta importancia regional como resultado de la política de desarrollo agrícola introducida por los gobernantes del rey. En esta región, el tabaco comenzó a crecer y esto claramente provocó una fuerte inmigración en la zona (Bejarano y Pulido, 1986).

Fue este el periodo más productivo e interesante para la economía local y para la ciudad de Ambalema, dado que en esta misma época se consolidó administrativamente. En este sentido, son válidas las descripciones del historiador francés Gaspard Théodore Mollien, quien en 1823 emprendió un viaje muy largo a Colombia. En su libro, *Viaggio alla Repubblica di Colombia eseguito nell'anno 1823 dal signor Mollien*, traducido en italiano por el profesor Geatano Barbieri y publicado en Nápoles en 1831, afirma que:

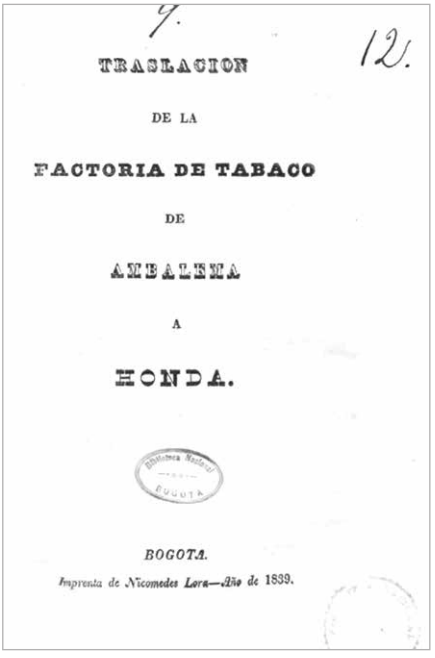
> […] Essendo universale l'uso del tabacco presso gli americani spagnuoli, ne è generalmente buona la qualità, perché il gusto più che l'interesse ha promosso la coltivazione di questa pianta. Il più vantato dei tabacchi è quello del Cauca: gli altri di Ambalema e di Varinas meno forti e men aspri, piacciono di più agli Europei.[2] (Barbieri, 1831, p. 514)

[2] Traducción: "Siendo universal el uso del tabaco en los españoles americanos, es este generalmente de buena calidad, porque el sabor más que el interés ha promovido el cultivo de esta planta. El más presumido de los tabacos es el del Cauca: los otros de Ambalema y Varinas, menos fuertes y menos duros, son más apreciados por los europeos".

También el historiador G. Mollien verificó que los holandeses compraban el tabaco, pagando muy poco por el producto y luego lo vendían en Holanda con el nombre de tabaco holandés (*Dutch Tobacco*). En 1826, el tabaco producido en estas tierras tenía una renta para el Estado colombiano aproximadamente del 34 % de los ingresos fiscales. En la zona había un monopolio real de producción y comercialización que también se confirmó oficialmente durante el Congreso de Soberano de Cúcuta en septiembre de 1821.

Después del gran incendio de 1825, que destruyó la mayoría de las casas de Ambalema, todo fue vendido a la sociedad inglesa Fruhling & Goschen, que participó también en las obras de reconstrucción del pueblo con el estilo de casas de pórticos, la cual permaneció en un estado de conservación muy crítico durante mucho tiempo, debido a muchos años de falta de una política cultural interesada por promover la valorización cultural del pueblo.

Figura 2.4. Traslación de la factoría de tabaco de Ambalema a Honda, Manuscrito de 1839


9.

12.

TRASLACION

DE LA

FACTORIA DE TABACO

DE

AMBALEMA

A

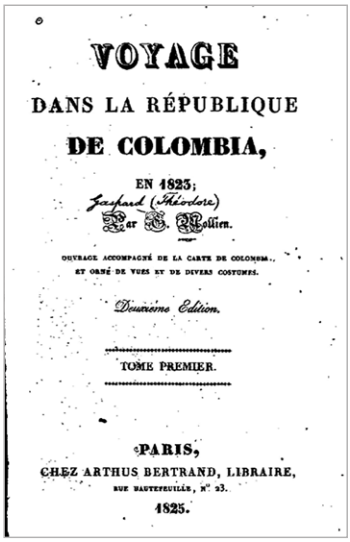
HONDA.

BOGOTA.

Imprenta de Nicomedes Lora—Año de 1839.

Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia (s.f.)

Figura 2.5. *Voyage dans la République de Colombia*



VOYAGE

DANS LA RÉPUBLIQUE

DE COLOMBIA,

EN 1823;

Par G. Mollien.

OUVRAGE ACCOMPAGNÉ DE LA CARTE DE COLOMBIE,
ET ORNÉ DE VUES ET DE DIVERS COSTUMES.

Deuxième Edition.

TOME PREMIER.

PARIS,
CHEZ ARTHUS BERTRAND, LIBRAIRE,
RUE HAUTEFEUILLE, N° 23.
1825.

Fuente: Gaspard Théodore Mollien, 1823. Biblioteca *Harvard University*

Figura 2.6. Los trabajadores de tierra caliente



Medardo Rivas

Los trabajadores de tierra caliente

BIBLIOTECA POPULAR DE CULTURA COLOMBIANA
BOGOTÁ

Fuente: Medardo Rivas (1899). Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia

La peculiaridad del lugar y la historia del cultivo del tabaco en Ambalema, han representado un tema de importantes reflexiones, incluso para estudios científicos y especializados. Por ejemplo, los estudios económicos realizados por Kalmanovitz (1986), sobre la aparcería y su relación con el crecimiento económico a partir de la producción tabacalera, tienen su base territorial en Ambalema.

Por su parte, Medardo Rivas, en su libro autobiográfico editado en 1899, *Los trabajadores de tierra caliente,* analiza la realidad de estas tierras donde los empresarios, los militares y los políticos habían encontrado un interesante sector productivo para desarrollar proyectos comerciales, aprovechándose de la pobreza de los campesinos que llegaban desde el altiplano para trabajar en el clima malsano e hirviente junto al río, sin algún contrato ni seguro laboral y con un salario muy bajo.

Los campesinos eran explotados, mal pagados y tenían pocas libertades, por lo que no podían vivir con su familia, y cuyos bajos ingresos eran suficientes solo para la supervivencia, pero no para la familia. Todo esto aseguró un ingreso anual muy alto para los dueños y, al mismo tiempo, delineó un proceso de control del cultivo y de comercialización solo dentro de ciertas áreas y canales privilegiados.

La liberalización del cultivo del tabaco fue decretada por la Ley del 23 de mayo de 1848 y se retiró el 1 de enero de 1850. El precio del producto claramente aumentó dramáticamente al igual que el valor de las tierras en Ambalema, que en el 1847 fue nombrada Concejo Municipal (Tirado, 1974; Santamaría, 1986).

Algunos años después, a partir de los años setenta del siglo XIX, tuvo origen una crisis lenta y constante del cultivo de tabaco en la región, de la que no se ha recuperado (Rivas, 1972; Kalmanovitz, 1986; Hanke, 1967). Según Rojas (2003), las grandes expectativas sobre el pueblo de Ambalema muy pronto se perdieron porque fue un territorio donde no se había invertido, pero sí explotado. Este aspecto es muy evidente aún hoy, en un país que vive de la memoria de este pasado y en el que nada parece haber cambiado desde la mitad del siglo XIX.

Sin embargo, en un período de colapso económico y social, Ambalema se convirtió en un lugar de interés para la Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada, encargado por la Corona española bajo la dirección del sacerdote, matemático y botánico José Celestino Mutis.

La expedición comenzó en 1783 y duró cerca de 30 años, dedicada a la documentación de las diferentes y ricas especies botánicas con fines principalmente medicinales (Frías, 1994; Mejía y Cárdenas, 2008). Fue precisamente la riqueza de la biodiversidad que aún caracteriza esta región del norte del Tolima la que llevó a Mutis a establecer su lugar de estudio entre Honda, Marquita y Ambalema. Mutis se dedicó al estudio de la corteza de la china, cuyas propiedades eran muy curativas. Este descubrimiento obviamente también fomentó intereses comerciales para la Corona.

Con referencia al patrimonio arquitectónico, un triste evento golpeó Ambalema al principio del siglo XIX. El 17 de septiembre de 1825, un incendio destruyó totalmente la ciudad, en un período muy próspero desde el punto de vista comercial, para la producción agrícola de tabaco y gracias también a la Real Expedición Botánica. La catástrofe motivó la reorganización urbana y la población se concentró más estrechamente alrededor de la fabricación del tabaco, con el fin de controlar mejor el procesamiento y, por lo tanto, beneficiar los intereses económicos de la República.

Resultado de lo anterior, el asentamiento se dispuso hacia el norte y al este del río Magdalena en un área topográficamente más elevada respecto al mismo río. Las casas que hoy se observan son el resultado de la reconstrucción después del incendio de 1825. La característica principal de estas construcciones es la estructura de muros en bahareque, es decir, en guadua y tierra, con cubierta en tejas de barro cocido.

La tipología tradicional se trataba de viviendas con un patio interior central y la fachada que daba a la calle principal, caracterizada por un pórtico que no solo era necesario para protegerse del sol, sino que constituía una extensión de la casa hacia la calle. Las hojas de tabaco se secaban bajo este mismo espacio.

La importancia comercial de Ambalema, vinculada al cultivo del tabaco, aún se conserva en lo que queda de algunos edificios importantes, construidos desde comienzos del siglo XIX por los colonos dedicados a esta actividad.

En esta época, se construyó la Casa Inglesa o Casa del Balcón, en la que se ubicaron las oficinas para la administración del cultivo del tabaco. Esta estructura administrativa era entonces la más importante del país. Cerca de este edificio se construyó la Factoría, que era la estructura donde se trabajaba el tabaco marca La Patria. El edificio se ha convertido en

escuela primaria. Una placa de piedra colocada en la entrada principal recuerda la fecha de fundación: 1809. Al interior, todavía se conserva la prensa para procesar las hojas de tabaco utilizadas para elaborar los cigarros (ver Figura 2.9).

Frente a la Factoría, se puede apreciar lo que queda de La Casona, donde se encontraba el primer Banco del Comercio del país. Esta institución era responsable de la comercialización del tabaco y su exportación.

Finalmente, se construyó la Casa de la Moneda, que fue la primera acuñadora en Colombia. Junto a las estructuras comerciales, cerca de la que ahora es la plaza principal de Ambalema, la iglesia de Santa Lucía estaba construida totalmente de mampostería en reemplazo a la iglesia anterior construida en bahareque. Esta estructura eclesiástica ha sido desacralizada, para darse en una iglesia más grande y moderna, construida sin valor arquitectónico. La antigua iglesia de Santa Lucía se ha usado como centro cultural de la Alcaldía. Recientes investigaciones realizadas por la Universidad de Ibagué han permitido conocer más sobre su estado de conservación.

Figura 2.7. Ambalema. La iglesia de Santa Lucía (2014)



Fuente: La autora

Figura 2.8. Ambalema. La 'Casa Inglesa' (2010)



Fuente: La autora

Figura 2.9. Ambalema. La 'Factoría' (2010)



Fuente: La autora

2.3. Ambalema y la construcción de la estación del ferrocarril

A partir de un entorno rural y puramente agrícola, la introducción del transporte por ferrocarril fue la primera señal importante de un cambio radical en la sociedad colombiana, que enfrentó la industrialización del país. Por un lado, la vía férrea había permitido la colonización de tierras aún no exploradas y explotadas. Por el otro, había sentado las bases para promover el desarrollo del país. Sobre el tema, Poveda afirma que:

> […] Los ferrocarriles fueron en Colombia uno de los factores más poderosos para el desarrollo de la ingeniería y como campo de trabajo de los ingenieros civiles y mecánicos colombianos. Su historia será pues uno de los principales capítulos en la historia de la Ingeniería y de la tecnología del país. (Poveda, 2002, p.61)

Durante los últimos veinte años del siglo XIX, con la Ley que estableció la navegación fluvial libre en todo el país y especialmente a lo largo del río Magdalena, las compañías fluviales comenzaron a sufrir un colapso económico importante. Pero pronto se equilibraron con los ingresos del transporte que provenía por la vía férrea que fomentó la revitalización económica y social del país.

La navegación era muy difícil por el río, especialmente en inmediaciones de Honda, en la formación geológica de raudales, que ocasiona una gran diferencia de altitud. Asimismo, las fuertes corrientes de agua no favorecían la continuidad de la navegación de los barcos mercantiles. Como afirma Arias de Greiff (1986), el transporte de mercancías entre Arrancaplumas hasta la llanura de Caracolí era muy inseguro y, al mismo tiempo, costoso. De ahí la idea de construir una vía férrea, concebida por el presidente Pedro Alcántara, para pasar Honda y así permitir una comunicación fluida entre Neiva y Barranquilla.

En Colombia, es evidente que el negocio de construir una línea ferroviaria no era simple, especialmente por la fisiografía de la cordillera Andina y las diferentes altitudes a las que se tenía que ascender cada vez, para conectar el ferrocarril entre diferentes ciudades. Por medio de la Ley 108 de 1873 se oficializó el:

> Contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y Nicolás Pereira Gamba, en 6 de noviembre de 1872, sobre concesión de la garantía del siete por ciento a

> los capitales que se inviertan en la construcción de una vía férrea que ponga en comunicación el Alto con el Bajo Magdalena, y en la de un puente colgante sobre el río de este nombre. (Diario Oficial 2887. Año IX, 24 de junio de 1873, p. 2)

Durante treinta años, Pereira resultó ser el único concesionario para la construcción de la línea ferrocarril dentro del Tolima.

La idea de los gobernadores tolimenses era reconocer el ferrocarril como una continuidad directa del transporte fluvial. De hecho, el Decreto establecía que las estaciones de ferrocarril tenían que ser cercanas a los puertos fluviales y viceversa, y debían construirse para garantizar la continuidad de las comunicaciones en las zonas más irregulares por razones orográficas. Una vez transcurridos los treinta años de concesión, el Estado se arrogaba el derecho de adquirir la línea ferrocarril y sus accesorios, incluidas las estaciones y los medios de transporte.

Como explica Petre (1906), la línea ferrocarril de la región del Tolima presentaba varias ramas que permitían unir, aún hoy en día, realidades rurales particularmente productivas. En 1893, la Gobernación del Tolima contrató a Carlos Tanco para la construcción de una primera línea ferrocarril que conectaba la ciudad de Ibagué con la ciudad de Girardot, en dirección a Bogotá, cuyas obras duraron muchos años, hasta el 7 de enero de 1921, cuando esta línea fue inaugurada.

Dos años antes, en 1919, la Gobernación convino con Pedro A. López, la construcción del ramal del ferrocarril que conectaba a Espinal con Caquetá y nuevamente para la construcción de la línea ferrocarril entre la ciudad de Ambalema e Ibagué, cuyo trabajo comenzó en 1921, pero ya había sido ordenado por la Ley 57 de 1917 (Santamaría, 1986).

A lo largo de este tramo del ferrocarril se construyeron varias estaciones, y las principales fueron Ambalema e Ibagué. La estación de ferrocarril de Ibagué fue terminada en 1926 y demolida en 1982. En el mismo lugar, hoy se encuentra la Terminal de Transporte Terrestre y una locomotora recuerda que un día fue la Estación de Ibagué.

La línea principal se llamó La Dorada del Tolima, cuya construcción comenzó en 1881, bajo el diseño y la dirección del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros. Años después (Niglio, 2017), en la mitad de los años 50 del siglo XX, el ingeniero italiano Angiolo Mazzoni, se ocupó de un proyecto para realizar una línea ferrocarril entre Ibagué y Armenia.

Por su parte, Torres y Salazar (2002) explican que la estación ferrocarril de Ambalema tuvo origen en esta época cuando empezaron las obras para construir la conexión con la ciudad de Ibagué.

La primera estructura se ubicó no muy lejos del sitio actual, en un lugar llamado Juana Moya y se construyó en bahareque. Por razones obvias, se deterioró muy pronto. En 1936, se decidió la reconstrucción, cuyo estilo tenía que ser atractivo y, sobre todo, atraer visitantes y empresarios a Ambalema para comerciar tabaco y facilitar la exportación a Europa.

La nueva estación ferrocarril se concibió respetando las formas y los estilos arquitectónicos del viejo continente, adoptando el lenguaje secesionista de final del siglo XIX y el principio del siglo XX en Europa. El estilo *Art Decó*, en estos años en Colombia, fue el símbolo del movimiento revolucionario antitradicionalista y la referencia a las formas de la naturaleza, que era muy adecuada para la búsqueda de un nuevo lenguaje arquitectónico en el Tolima. Estaba dotada de una estructura portante en mampostería y vigas horizontales (para pisos) en concreto armado. El diseñador no es conocido, pero generalmente se trataba de proyectos realizados por los mismos ingenieros involucrados en el proyecto de la vía férrea y que encontraron clara inspiración en las formas arquitectónicas de principios de 1900, sugeridas por técnicos emigrados desde el viejo continente.

La decadencia y el declive irreversible que experimentó Ambalema desde mediados del siglo XX no justificaron el funcionamiento del ferrocarril, que luego fue completamente abandonado en 1985, luego de la erupción del Nevado del Ruiz que había destruido en parte el pueblo (Niglio, 2012).

De acuerdo con el Decreto nacional del 3 de junio del 1872, la Estación de Ambalema tuvo que levantarse cerca del puerto de la ciudad y permitir una conexión directa con el río Magdalena. Así, se construyó fuera del contexto urbano y a lo largo de las orillas del río cerca del puerto. La posición ciertamente respetó las condiciones para las cuales tenía que estar perfectamente conectada con el transporte fluvial y al mismo tiempo con el centro urbano donde pronto surgieron hoteles y pequeñas posadas.

En la Alcaldía de Ambalema se conserva una imagen fotográfica que data de la mitad del siglo XX, donde hay vendedores ambulantes a lo largo de la vía férrea a la llegada del tren. Entre 1974 y 1975, la Estación se sometió reformas para convertirla en almacenes comerciales.

A partir de algunas imágenes fotográficas de los años 90 del siglo xx, ha sido posible conocer las características estructurales de los techos de la Estación, construidos con cerchas de madera y luego terminadas con enrejados en guadua. El elemento más representativo de la Estación no era solo el estilo arquitectónico, sino la atención para las elecciones colorimétricas tanto internas como externas.

Como se puede constatar en una fotografía de agosto de 2008, con especial referencia al exterior, la Estación era caracterizada por colores que iban desde el verde hasta el ocre. En detalle, se observa el uso diferente de ocre a imitación de la piedra "bogotana" de color amarillo claro y con efectos de cuadrados geométricos. La base presentaba un color verde. Estos colores también se encontraban al interior y en la decoración del piso (solo parcialmente existente). Otros detalles interesantes eran las rejillas de hierro de las ventanas y de las puertas en la planta baja.

Figura 2.10. Ambalema. La Estación del Ferrocarril de Ambalema (1936). Fotografía tomada en 2008, antes de su restauración terminada en 2014



Fuente: La autora

2.4. Investigaciones y obras de restauración promovidas con la Universidad de Ibagué

Desde el 2006, la autora inició una colaboración con la Universidad de Ibagué para impartir los cursos sobre del Patrimonio Cultural. En 2009, cuando nació la Escuela Internacional de Verano de la Universidad, se promovió el primer curso sobre Ambalema, con el fin de investigar sobre la antigua Estación Ferrocarril, y lograr un proyecto de restauración.

En agosto de 2009, inició el curso *Restauración de la Arquitectura*[3]. Con objeto de efectuar una primera investigación histórica, se realizó un levantamiento completo de las principales casas de interés patrimonial, reconstruidas después el incendio de 1825. Se elaboraron fichas técnicas y detalles constructivos, como insumos para armar un documento útil a la comunidad y comprender el patrimonio cultural de Ambalema.

El alto valor patrimonial de Ambalema ya fue reconocido en un documento de la UNESCO de 1969, con el título: *Colombia: Desarrollo turístico e valorización del patrimonio artístico e histórico*[4] que explicó cómo, al final de los años 60 del siglo XX, el territorio de Ambalema, a pesar de sus cualidades ambientales, paisajísticas e históricas, no era un lugar de interés económico, y mucho menos turístico-cultural.

F. Engel (1970), investigador de la UNESCO, en realidad no entendió cómo un pueblo así de importante y de alto valor cultural no encontró —y desafortunadamente sigue así— la misma atención de ciudades como Cartagena y Santa Marta, que habían reconstruido muchos de sus elementos, mientras Ambalema era auténtica.

[3] Universidad de Ibagué, Escuela Internacional de Verano. Curso de especialización en Restauración Arquitectónica. *Las vías de hierro y de tabaco en Colombia. La estación del ferrocarril de Ambalema*, Ambalema, agosto 2009. Titular del curso: Olimpia Niglio, profesora visitante, 2006.

[4] F. Engel, *Colombia Desarrollo turístico e valorización del patrimonio artístico e histórico*, UNESCO, serie 1712 BMS-RD/CLT, enero 1970.

Figura 2.11. El paisaje único alrededor de Ambalema
con el cultivo de arroz y de algodón (2015)



Fuente: La autora

Figura 2.12. Ambalema. Casas en bahareque en el Centro Histórico (2014)



Fuente: La autora

Figura 2.13. Ambalema. Pórticos típicos de las casas coloniales del Centro Histórico (2014)



Fuente: La autora

Figura 2.14. Ambalema. Pórticos típicos de las casas coloniales del Centro Histórico (2014)



Fuente: La autora

Dentro de esta realidad, el curso de *Restauración de la arquitectura* ha dedicado varios años a investigar la Estación Ferrocarril construida después de 1921. La importancia, del artefacto arquitectónico, ha favorecido la implementación de un proceso de conocimiento dirigido a identificar los criterios más adecuados para una correcta acción de conservación, con el fin de realizar un proyecto de restauración de un bien de alto valor cultural.

En este sentido, se han realizado los levantamientos geométricos fundamentales para un correcto y detallado conocimiento de la estructura y del estado de deterioro de la mampostería, del hormigón armado, así como los acabados y las partes metálicas. Toda la documentación ha creado un enorme archivo de información útil para la preparación de un plan de restauración.

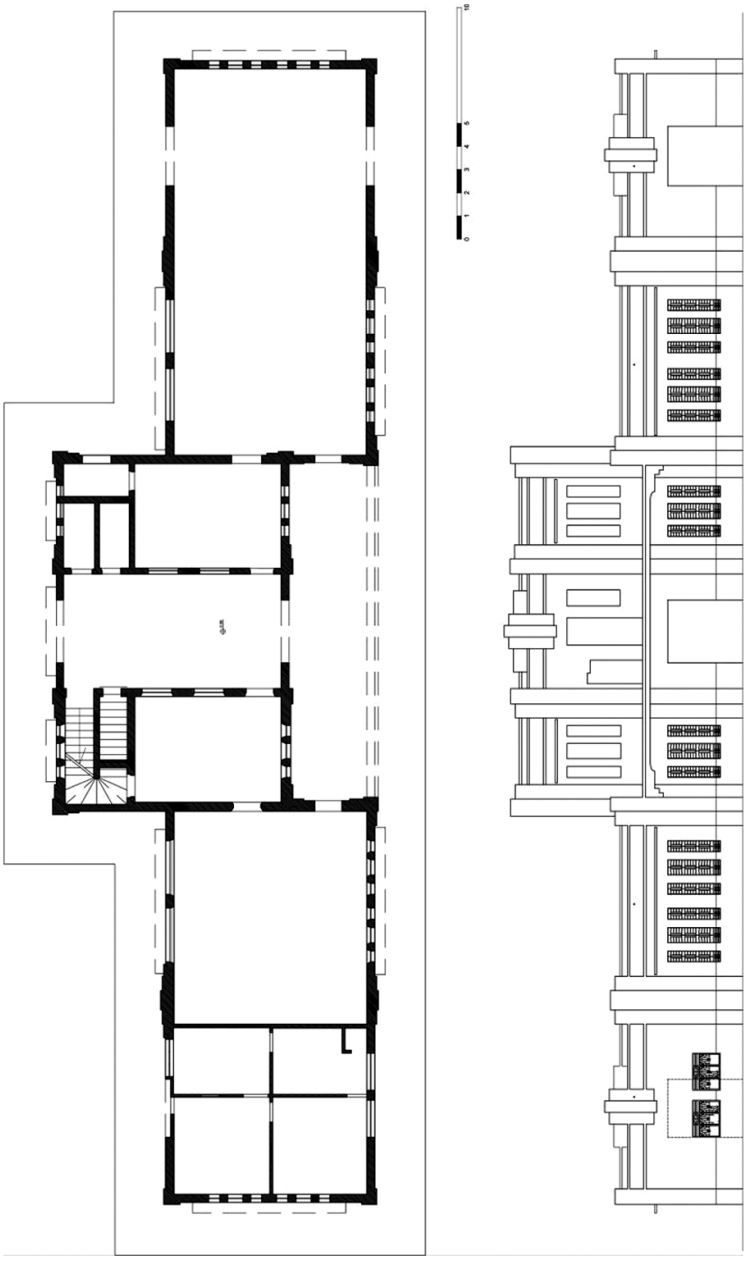
Lo anterior ha permitido realizar una propuesta compatible y sostenible con los recursos disponibles, con la finalidad de lograr el estado original con espacios y funciones útiles a la comunidad y a los niños (Niglio, 2012). Este tipo de trabajo ha sido realizado gracias a una constructiva colaboración entre la Alcaldía de Ambalema y la Universidad de Ibagué y a las investigaciones realizadas en el periodo 2009-2014 por el Grupo de Investigación Rastro Urbano, coordinado por la autora, con la colaboración de profesores, alumnos colombianos y extranjeros.

Figura 2.15. Ambalema. Profesores y alumnos del curso de Restauración de la Arquitectura sobre la Estación del Ferrocarril



Fuente: Escuela Internacional de Verano. Universidad de Ibagué (2009)

Figura 2.16. Ambalema. Estación del Ferrocarril. Levantamiento geométrico completo de la construcción



Fuente: realizado por los alumnos del curso de Restauración de la Arquitectura, Escuela Internacional de Verano. Universidad de Ibagué (2009)

Figura 2.17. Ambalema. Estación del Ferrocarril en la obra de restauración



Fuente: A. Caro Greiffenstein, 2013

Figura 2.18. Ambalema. Estación del Ferrocarril después la obra restauración (2016)



Fuente: La autora

La importancia histórica de la ciudad de Ambalema, su valor actual de conservación y las características constructivas y tipológicas específicas que todavía se conservan, en comparación con otras realidades urbanas de Colombia, han favorecido estudios e investigaciones dirigidas a reactivar un interés cultural y económico en todo el Tolima, y lograr un desarrollo del sector turístico y cultural. Puede afirmarse que se está al comienzo de un largo proceso, que sin embargo se espera continuar en esta importante ruta y presentar otros importantes logros en los próximos años.

Figura 2.19. Ambalema. Pórticos del Centro Histórico y al fondo la antigua iglesia de Santa Lucía (2014)



Fuente: La autora

Figura 2.20. Ambalema. Casas en bahareque alrededor de la Estación del Ferrocarril



En la actualidad este bien ya no existe (2009). Fuente: La autora

Referencias

Archivo General de la Nación, (1825) Figura 1.9. Mapoteca 4, ref. 536A. Fondo: Enrique Ortega Ricaurte, Serie: Poblaciones, Caja 186, Carpeta 4 (Antigua signatura Caja 331). Recuperado de http://consulta.archivogeneral.gov.co/ConsultaWeb/descripcion.jsp?id=3254800&images=true

Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro.* Bogotá, Colombia: Carlos Valencia Editores.

Bejarano, J. A. & Pulido, O. (1986). *El tabaco en una economía regional. Ambalema siglos XVIII y XIX*. Bogotá, Colombia: Centro de Investigaciones para el Desarrollo: Universidad Nacional.

Biblioteca Nacional de Colombia (s.f.). Figura 2.3. Vista de la ciudad de Ambalema. Provincia de Mariquita 146. Price Henry 1819-1863. Recuperado de https://www.wdl.org/es/item/9135/#contributors=Price%2C+Henry%2C+1819-1863

Conder, J. (1825). *The modern traveler: A popular description, geographical, historical and topographical of the various countries of the globe.* London: Duncan J.

Cortés, S. (1900). Figura 2.2. "El Bajo Magdalena" en *Historia Natural y Paisajes de La Guajira, Región del Catatumbo y del Páramo de Tamá*, [Manuscrito]. Bogotá, Colombia: Recuperado de http://www.banrepcultural.org/historia/galeria/599.htm

Diario Oficial 2887. Año IX, 24 de junio de 1873

Engel, F. (1970, enero). *Colombia: Desarrollo turístico e valorización del patrimonio artístico e histórico*, UNESCO, serie 1712 BMS-RD/CLT, Recuperado de https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000007539

Fajardo Barragán, A. (2013, agosto). Los inicios de la navegación por el río Magdalena en el período colonial: La boga indígena de los siglos XVI y XVII. *Credencial Historia*. Recuperado de http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/los-inicios-de-la-navegacion-por-el-rio-magdalena-en-el-periodo-colonial-la-boga

Frías, M. (1994). *Tras el dorado vegetal. José Celestino Mutis y la Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada (1783-1808).* Sevilla, España: Diputación Provincial de Sevilla

Guzmán, Á. (1987). *La ciudad del río. Honda.* Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

Guzmán, Á. (1996). *Poblamiento e historias urbanas del alto Magdalena Tolima. Siglos XVI, XVII Y XVIII*, Bogotá, Colombia: Universidad del Tolima.

Hanke, L. (1967). *History of Latin American civilization: Vo1ume 1 Sources and interpretations*. Londres, Inglaterra: Little, Brown and Company

Kalmanovitz, S. (1986). *Economía y nación. Una breve historia de Colombia.* Bogotá, Colombia: Grupo Editorial Norma.

Mejía, G. & Cárdenas, F. (2008). *Historia y patrimonio en la ruta Mutis*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Cultura.

Mollien, T. (1831). *Viaggio alla Repubblica di Colombia eseguito nell'anno 1823 dal signor Mollien* (traducida por Gaetano Barbieri), Tomo I, Nápoles, Italia.

Niglio, O. (2012). *Restauración arquitectónica en el Tolima. Experiencias académicas*, monografía. Ibagué, Colombia: Universidad de Ibagué. Recuperado de https://www.academia.edu/3684806/La_Restauraci%C3%B3n_Arquitect%C3%B3nica_en_el_Tolima._Experiencias_Acad%C3%A9micas

Niglio, O. (2017). Angiolo Mazzoni. Ingegnere e architetto italiano in Colombia (1948-1963). *Quaderni di Architettura.* 7. Rovereto, Italia: Museo MART. Recuperado de https://www.academia.edu/33085536/Angiolo_Mazzoni_ingegnere_e_architetto_italiano_in_Colombia_1948-1963_

Páez Trujillo, D. (2017). Evolución geohistórica de la morfología urbana de Ambalema, Tolima, Colombia. *Perspectiva Geográfica, 22*(2), 137-158. Recuperado de https://doi.org/10.19053/01233769.7606

Petre Loraine, F (1906). *The republic of Colombia: An account of the country, its people, its institutions and its resources.* Londres, England: E. Stanford.

Poveda, G. (2002). El primer ferrocarril en Colombia. *Dyna*, *69* (137), p. 61-73. Recuperado de: http://www.redalyc.org/pdf/496/49613707.pdf

Prieto, E. (2009). Centro Histórico de Honda: Puesta en valor e inserción en el siglo XXI refuncionalización, centro de manzana como propuesta de actuación para su revitalización [Tesis de maestría]. Bogotá, Colombia: Pontificia Universidad Javeriana. Recuperado de https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/207

Rivas, M. (1946 editado). *Los trabajadores de tierra caliente*. Bogotá, Colombia: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana. 1899.

Rodríguez, J. (1986). *Conquista y descubrimiento del Nuevo Reino de Granada.* Madrid, España: Editorial: Historia 16

Rojas, M. (2003). *Configuración histórica regional del Tolima: Ambalema, siglos xviii y xix*. Ibagué, Colombia: Centro de Estudios Regionales ceres, Corporación Universitaria de Ibagué.

Santamaría, G. (1986). *Ambalema*. Cali, Colombia: Compañía Agropecuaria e Industrial Pajonales s. a.

Tirado, Á. (1974). *Introducción a la historia económica de Colombia*. Bogotá, Colombia: La Carreta.

Torres, J. & Salazar, L. (2002). *Introducción a la historia de la ingeniería y de la educación en Colombia*, Bogotá, Colombia: Unibiblos.

Velandia, R. (1989). *La Villa de San Bartolomé de Honda. Épocas de la Conquista y la Colonia. Tomo 1*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Honda.

Bibliografía recomendada

Arias de Greiff, G. (2005). *Historia de los ferrocarriles de Colombia. Sociedad Colombiana de Ingenieros*, Bogotá, Colombia: Ministerio de Educación Nacional.

Bateman, A. (1977). *Desarrollo Global de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, Bogotá, Colombia: Imprenta Nacional.

Nieto, C. (2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes*, *24* (1), p. 62-75. Recuperado de: http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8888.

Niglio, O. (2011). Eventi catastrofici lungo le pendici andine della cordigliera centrale in Colombia. *Esempi di architettura online*. *7* (1), p. 65-70. Recuperado de: http://www.esempidiarchitettura.it/ebcms2_uploads/oggetti_articolo_160_ITA_5qLgn8TaMKYNdQVYdCZDRqjMCN3pUUdPaQVpNEps.pdf.

Olmedo, J., Niglio, O. & Romero, K. (2017). Evaluation of the Structural Stability of an Octagonal Dome with Meridional Cracks. Case Study: Temple of Santa Lucia, Ambalema, Colombia. *Vitruvio, International Journal of Architectural Technology and Sustainability*. *2* (2), p. 25-33. doi: 10.4995/vitruvio-ijats.2017.8629.

Título	Ambalema, monumento nacional de Colombia. Pueblo del tabaco
ISBN digital	978-958-754-328-5
Extensión	28 páginas
doi	https://doi.org/10.35707/978958754328502
Para citar este capítulo	Niglio Soriente, O. (2019). Ambalema, monumento nacional de Colombia. Pueblo del tabaco. En C.A. Velandia Silva (Coord.), *Hábitat, Paisaje y Territorio del Tolima* (pp. 53 – 80). Ibagué, Colombia: Ediciones Unibagué. https://doi.org/10.35707/978958754328502
Recurso	Este capítulo hace parte del libro Hábitat, Paisaje y Territorio del Tolima. Diez años de investigación de Rastro Urbano.