

# Hábitat, paisaje y territorio del Tolima

Diez años de investigación de Rastro Urbano

Coordinador:  
César Augusto Velandia Silva

Ediciones  
Unibagué





Universidad de Ibagué  
Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales

**Hábitat, paisaje y territorio del Tolima**  
Diez años de investigación de Rastro Urbano

Beatriz Helena Alba Sanabria  
Juliana Cadavid Olarte  
Daniel Gerardo Caro Gutiérrez  
Jhony Carvajal Fernández  
Juan Carlos Espinosa Pasaje  
Luis Fernando González Escobar  
Catalina Montoya Arenas  
Olimpia Niglio Soriente  
Juan José Ospina Tascón  
Eduardo Peñaloza Kairuz  
César Augusto Velandia Silva (Coordinador)

Ibagué, Colombia 2019

711.4

H116 Hábitat, paisaje y territorio del Tolima. Diez años de investigación de Rastro Urbano / Beatriz Helena Alba Sanabria, Juliana Cadavid Olarte, Daniel Gerardo Caro Gutiérrez, Jhony Carvajal Fernández, Juan Carlos Espinosa Pasaje, Luis Fernando González Escobar, Catalina Montoya Arenas, Montoya Arenas, Olimpia Niglio Soriente, Juan José Ospina Tascón, Eduardo Peñaloza Kairuz, César Augusto Velandia Silva (Coordinador). Ibagué: Universidad de Ibagué, 2019.  
190 páginas. 23 x 17 centímetros

ISBN Impreso: 978-958-754-327-8

ISBN Digital: 978-958-754-328-5

Descriptorios: Ambalema - Paisaje cultural; Ambalema - arquitectura; Tolima - paisaje cultural; Mariquita - Arquitectura; Ibagué - Paisaje Cultural; Ibagué - Arquitectura.

Universidad de Ibagué  
Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales  
Octubre de 2019



© Universidad de Ibagué, 2019

Beatriz Helena Alba Sanabria, Juliana Cadavid Olarte, Daniel Gerardo Caro Gutiérrez, Jhony Carvajal Fernández, Juan Carlos Espinosa Pasaje, Luis Fernando González Escobar, Catalina Montoya Arenas, Olimpia Niglio Soriente, Juan José Ospina Tascón, Eduardo Peñaloza Kairuz, César Augusto Velandia Silva, 2019

Coordinador editorial: César Augusto Velandia Silva  
Joven investigador: Sergio Andrés Forero Machado

Recibido: Diciembre de 2018

Aceptado: Marzo de 2019

Publicado: Octubre de 2019

Cómo citar esta obra: Velandia Silva, C.A. (Coord.). (2019). *Hábitat, paisaje y territorio del Tolima*. Ibagué, Colombia. Ediciones Unibagué. doi: <https://doi.org/10.35707/9789587543285>

Dirección editorial: Ediciones Unibagué  
[ediciones.unibague.edu.co](http://ediciones.unibague.edu.co)  
[publicaciones@unibague.edu.co](mailto:publicaciones@unibague.edu.co)  
Universidad de Ibagué  
Carrera 22, calle 67. Barrio Ambalá  
Teléfono: +57 (8) 2760010  
Ibagué, Tolima, Colombia.  
[www.unibague.edu.co](http://www.unibague.edu.co)

Fotografía de portada: *Vista hacia el sur del paisaje del Tolima, desde la cima del nevado*.  
Autor: David Alfonso Bejarano Bonilla

Diseño de portada: Mauricio Álvarez Marín  
Comunicación Institucional de la Universidad de Ibagué

Diseño, diagramación e impresión  
CMYK Diseño e Impresos SAS.  
Tel: 311 5975 - 311 5982  
Calle 70 No. 28A-10

Esta obra no puede reproducirse sin la autorización expresa y por escrito de la Universidad de Ibagué.

# Contenido

<b>Carta de la Facultad</b> .....	13
<b>Introducción</b> .....	15
<b>1. Paisaje cultural y su gestión social en Ambalema, en el contexto de la subregión Norte del Tolima</b> .....	17
1.1. Paisaje cultural y gestión social .....	18
1.2. Reconstrucción del paisaje cultural del norte del Tolima con herramientas de lectura histórica.....	22
1.3. Los valores espaciales de la cartografía y la corografía.....	25
1.4. El papel del paisaje cultural: ¿Gestión solo para el turismo? .....	35
1.5. Turismo instrumentalizado para la gestión social del territorio .....	43
1.6. Consideraciones finales .....	47
Referencias .....	49
<b>2. Ambalema, monumento nacional de Colombia. Pueblo del tabaco</b> .....	53
2.1. Un viaje a través el río Magdalena.....	55
2.2. La ciudad colonial y el cultivo del tabaco.....	57
2.3. Ambalema y la construcción de la estación del ferrocarril.....	66
2.4. Investigaciones y obras de restauración promovidas con la Universidad de Ibagué.....	70
Referencias .....	78
<b>3. Actitudes de la apropiación social de los habitantes de Ambalema hacia su patrimonio cultural</b> .....	81
Introducción.....	82

3.1. Ambalema después de más de 30 años de ser declarado Bien de Interés Cultural.....	83
3.2. La apropiación desde la percepción de los habitantes del centro histórico .....	86
3.3. Entre la importancia y el deterioro, actitudes frente al patrimonio cultural .....	87
3.4. Reflexiones finales .....	90
Referencias .....	91
<b>4. El río Magdalena en el crecimiento histórico de Honda (Colombia). Un caso atípico de morfología urbana en América Latina .....</b>	<b>93</b>
Introducción. Agua y ciudad .....	94
4.1. El papel del río Magdalena y sus afluentes en el contexto urbano-histórico de Honda.....	96
4.2. El papel del agua y la topografía en la configuración urbana atípica de Honda .....	99
4.3. La higiene en la Villa de Honda.....	105
4.4. Conformación de barrios y usos del suelo en Honda. Siglos XVIII - XX.....	106
4.5. Conclusiones .....	111
Referencias .....	112
<b>5. Arqueología colonial en el Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario, Valle de San Juan, Tolima .....</b>	<b>117</b>
Antecedentes.....	118
5.1. Los reales de minas en México .....	119
5.2. Reales de minas en el Virreinato de la Nueva Granada.....	122
5.3. Los reales de minas del Tolima .....	122
5.4. El Dorado o la ruta de la conquista del territorio .....	124
5.5. La fundación de Ibagué .....	126
5.6. La actividad económica minera.....	126
5.7. La metalurgia de la plata.....	128
5.8. El Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario o “El Sapo” .....	129
5.9. Las crónicas del Real de Minas del Sapo .....	131
5.9.1. Sitio dos .....	142
5.9.2. Evidencias culturales.....	144
5.9.3. Formas cerámicas .....	144
5.9.4. Elementos metálicos .....	145
5.9.5. Otros elementos.....	145

5.9.6. Elementos líticos.....	146
5.9.7. La arquitectura del sitio de beneficio .....	146
5.10. Conclusiones.....	147
Referencias .....	153
<b>6. Redescubriendo la base del paisaje de Ibagué .....</b>	<b>159</b>
Introducción.....	159
6.1. Realidades geológicas y geomorfológicas.....	160
6.2. Transformaciones históricas del paisaje de Ibagué .....	167
6.2.1. Historia de la morfología urbana .....	167
6.3. Reflexiones finales .....	178
Referencias .....	180
<b>Los autores .....</b>	<b>183</b>



## Figuras

Figura 1.1.	Árbol de problemas .....	19
Figura 1.2.	Mapa conceptual.....	21
Figura 1.3.	Extensiones territoriales con arroz en Ambalema (2012).....	23
Figura 1.4.	Fragmento del Mapa de la zona comprendida entre el río Magdalena y el río Recio y las tierras de la antigua ciudad de Ambalema, e indicaciones donde debe construirse la nueva. 1826. AGN, Mapoteca 4 mapa 4ª .....	28
Figura 1.5.	Mapa topográfico del distrito de siembras de tabaco de la factoría de Ambalema año de 1845, AGN, Mapoteca 4 .....	31
Figura 1.6.	Casa Mutis en Mariquita.....	41
Figura 1.7.	Fotografías de Ambalema.....	42
Figura 1.8.	Relaciones territoriales: Provincia de Mariquita: Honda, Mariquita, Ibagué, La Palma (1825).....	46
Figura 2.1.	El paisaje tolimense. Llegada a Ambalema (2014) .....	54
Figura 2.2.	El Bajo Magdalena .....	56
Figura 2.3.	Vista de la ciudad de Ambalema. Provincia de Mariquita 146 Price Henry 1819-1863.....	58
Figura 2.4.	Traslación de la factoría de tabaco de Ambalema a Honda, Manuscrito de 1839 .....	60
Figura 2.5.	<i>Voyage dans la République de Colombia</i> .....	61
Figura 2.6.	Los trabajadores de tierra caliente.....	61
Figura 2.7.	Ambalema. La iglesia de Santa Lucía (2014).....	64
Figura 2.8.	Ambalema. La ‘Casa Inglesa’ (2010).....	65
Figura 2.9.	Ambalema. La ‘Factoría’ (2010).....	65
Figura 2.10.	Ambalema. La Estación del Ferrocarril de Ambalema (1936). Fotografía tomada en 2008, antes de su restauración terminada en 2014.....	69
Figura 2.11.	El paisaje único alrededor de Ambalema con el cultivo de arroz y de algodón (2015).....	71

Figura 2.12.	Ambalema. Casas en bahareque en el Centro Histórico (2014) ..	71
Figura 2.13.	Ambalema. Pórticos típicos de las casas coloniales del Centro Histórico (2014) .....	72
Figura 2.14.	Ambalema. Pórticos típicos de las casas coloniales del Centro Histórico (2014) .....	72
Figura 2.15.	Ambalema. Profesores y alumnos del curso de Restauración de la Arquitectura sobre la Estación del Ferrocarril. ....	73
Figura 2.16.	Ambalema. Estación del Ferrocarril. Levantamiento geométrico completo de la construcción.....	74
Figura 2.17.	Ambalema. Estación del Ferrocarril en la obra de restauración..	75
Figura 2.18.	Ambalema. Estación del Ferrocarril después de la obra de restauración (2016).....	75
Figura 2.19.	Ambalema. Pórticos del Centro Histórico y al fondo la antigua iglesia de Santa Lucía (2014) .....	76
Figura 2.20.	Ambalema. Casas en bahareque alrededor de la Estación del Ferrocarril.....	77
Figura 3.1.	Arquitectura del Centro Histórico de Ambalema (2014).....	82
Figura 3.2.	Plano del municipio de Ambalema .....	84
Figura 3.3.	Fotografía del deterioro de una de las viviendas del Centro Histórico del municipio de Ambalema (2014) .....	85
Figura 3.4.	Río Magdalena en Ambalema, Tolima (2015) .....	87
Figura 3.5.	Áreas beneficiadas con la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) (2015) .....	88
Figura 3.6.	La “Casa Inglesa” en Ambalema, Tolima.....	89
Figura 3.7.	Fotografía que evidencia la construcción de viviendas de estilo arquitectónico contemporáneo en el Centro Histórico del municipio de Ambalema contraviniendo la normativa de Bien de Interés Cultural (2014).....	90
Figura 4.1.	Localización de Honda respecto al río Magdalena. Mapa de Colombia y del departamento del Tolima. ....	96
Figura 4.2.	Perfil esquemático del río Magdalena. (Eje de las coordenadas: Altitud, msnm y eje de las abscisas: Longitud: km) .....	97
Figura 4.3.	Dameros en Latinoamérica: 1. Caracas en 1578, 2. Santiago de Chile en 1541. 3. Santa Fe de Bogotá en 1791, 4. Quito en 1914. ....	99
Figura 4.4.	Plano de acceso a la Villa de Honda. Año 1776.....	102
Figura 4.5.(1)	Crecimiento urbano de Honda durante el siglo XVII .....	104
Figura 4.5.(2)	Crecimiento urbano de Honda durante el siglo XVIII .....	105

Figura 4.6.(1) La geomorfología, el río grande de la Magdalena y sus vertientes como configuradores del crecimiento urbano de Honda. Siglo XIX .....	108
Figura 4.6.(2) La geomorfología, el río grande de la Magdalena y sus vertientes como configuradores del crecimiento urbano de Honda. Siglo XX .....	109
Figura 4.7. Morfología actual de Honda y su vinculación al río Magdalena, la geomorfología y la vía férrea.....	110
Figura 5.1. Panorámica del sitio de beneficio cerro del Sapo .....	132
Figura 5.2. Labores de limpieza del sitio. Se observan las columnas del canal elevado .....	134
Figura 5.3. Evidencia de obras hidráulicas de canal bifurcado .....	135
Figura 5.4. Edificación del cárcamo. ....	136
Figura 5.5. Escalonamiento de sustentación de las albercas.....	137
Figura 5.6. Albercas y vivienda (administración).....	138
Figura 5.7. Detalle de la edificación de vivienda o administración.....	139
Figura 5.8. Panorámica de la Unidad de Excavación 1, sitio 1 (piso empedrado).....	140
Figura 5.9. Panorámica de la Unidad de Excavación 3, sitio 1. (Obsérvese en la fachada un arco sellado) .....	141
Figura 5.10. Unidad de Excavación 3, sitio 1 .....	142
Figura 5.11. Unidad de Excavación 4, Sitio 1 (desarenador).....	143
Figura 5.12. Panorámica parcial de basamentos de construcciones.....	143
Figura 5.13. Panorámica general del Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario .....	147
Figura 5.14. Vistas del conjunto de las instalaciones del Real de Minas .....	150
Figura 5.15. Vistas del conjunto de las instalaciones del Real de Minas .....	151
Figura 5.16. Vistas del conjunto de las instalaciones del Real de Minas .....	152
Figura 6.1. Ruta de flujos piroclásticos y lahares entre el nevado del Tolima y el piedemonte de Doima .....	162
Figura 6.2. Eras Geológicas .....	163
Figura 6.3. Planicies de Ibagué .....	166
Figura 6.4. Similitudes de conformación geográfica en asentamientos de las vertientes opuestas de la cordillera.....	167
Figura 6.5. Guerra de los pijaos.....	169
Figura 6.6. Los quimbayas.....	169
Figura 6.7. Ibagué, ciudad de 'silleros', viajes de Alexander Von Humboldt..	171
Figura 6.8. Plano de Ibagué desde 1830 hasta 1931.....	172
Figura 6.9. Plaza de Bolívar 1912 (Izquierda); Plaza de Bolívar 1918 (Derecha).....	173

Figura 6.10. Estación del Ferrocarril 1928 – Cerro La Martinica al fondo....	173
Figura 6.11. Parque de Belén actual (2012).....	174
Figura 6.12. Parque Murillo Toro (1928).....	174
Figura 6.13. Plano 23 del informe de SIDEICO (1935).....	175
Figura 6.14. Paisaje del Sillón planeado en 1935.....	176
Figura 6.15. Cambios demográficos de Ibagué.....	178

## Tablas

Tabla 1.1.	Etapas de revisión para el proyecto de investigación.....	24
Tabla 6.1.	Fenómenos que modelan el relieve .....	161

## Carta de la Facultad

Los resultados de un proceso investigativo culminan cuando estos son dados a conocer a la comunidad académica para ser analizados, discutidos y apropiados. De esta manera, los hallazgos científicos harán su contribución en la generación de un nuevo conocimiento y en la solución de problemas prácticos de la humanidad. En ese sentido, la Universidad de Ibagué tiene como propósito producir nuevo conocimiento, desde proyectos que buscan la solución a problemáticas específicas disciplinares e interdisciplinares, tanto desde la investigación básica como desde la investigación aplicada.

Los proyectos deberán generar saldos pedagógicos y académicos: los primeros se evidenciarán en el fortalecimiento de los procesos de enseñanza y de aprendizaje, mientras que los segundos deberán contribuir en el incremento del capital científico de la Universidad.

En la vida académica escribir y publicar significan trascender. Por lo tanto, en la Universidad de Ibagué respaldamos la edición de publicaciones divulgativas, que fortalezcan nuestra función social de promover y circular el conocimiento en la sociedad. Para ello, la Institución ha establecido condiciones necesarias para la creación de publicaciones de calidad producto de la indagación y la reflexión académica de nuestros profesores.

Las publicaciones académicas son la viva representación de la generación del conocimiento al servicio del entorno al cual pertenecemos. Para la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales la investigación y la divulgación son un reto permanente, y por lo mismo es un orgullo presentar el libro *Hábitat, paisaje y territorio del Tolima. Diez años de investigación de Rastro Urbano*. Este texto es producto del estudio de

profesores e investigadores adscritos a este grupo interdisciplinario, el cual aborda diversas formas de apropiación y transformación permanente del territorio alrededor de procesos de configuración de ciudadanía. El grupo investiga a partir de tres líneas: hábitat y patrimonio cultural; territorio y ciudadanía para la paz; representación, virtualidad e innovación. En esta oportunidad, los resultados presentados se enfocan en paisaje y patrimonio cultural, específicamente desde Ambalema y Valle de San Juan y el norte del Departamento.

Finalmente, felicito al director del grupo, doctor César Velandia, por llevar a cabo esta importante iniciativa, así como a los investigadores que publican en este texto. De igual forma, agradezco a Ediciones Unibagué por el importante apoyo para la concreción editorial de este proyecto.

Fadhia Sánchez Marroquín  
Decana de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales  
fadhia.sanchez@unibague.edu.co

## Introducción

Desde 2009, el Grupo de Investigación Rastro Urbano ha promovido el territorio del Tolima como su ámbito de investigación. Próximos a celebrar 10 años, con el objetivo de contribuir a la producción investigativa de la Universidad de Ibagué, este libro representa el trasegar ante la construcción de un conocimiento sobre el paisaje y el patrimonio cultural.

Tradicionalmente, el Grupo ha trabajado en dos líneas de investigación: “Hábitat y Patrimonio Cultural” y “Territorio y Ciudadanía para la Paz”. La primera, indaga sobre la relación naturaleza-cultura, en términos de habitabilidad, valoración histórica, patrimonio cultural y desarrollo. La segunda, reflexiona sobre las interacciones humanas y las manifestaciones socioculturales en el territorio, desde la configuración de ciudadanía y la construcción de la Paz.

Recientemente, una nueva línea de investigación denominada “Representación, virtualidad e innovación”, explora los procesos de representación y producción digital y material, la adaptación tecnológica a las condiciones del entorno y su sostenibilidad; y la virtualidad de las ciudades inteligentes.

Durante diez años, Rastro Urbano ha actuado como un generador de investigación interdisciplinaria que aborda las formas de apropiación y transformación permanente del territorio, en torno a los procesos sociales en el departamento del Tolima.

Una de las particularidades de la producción del Grupo se ha caracterizado por ser el resultado de un consenso de una visión transdisciplinaria y de un conocimiento articulado, entre los investigadores de los programas de Arquitectura, Comunicación Social y Psicología. Este proceso ha resultado vital para la pertinencia de la reflexión investigativa



y la aplicación en la docencia formativa en investigación de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales.

En estos términos, la producción científica se ha dirigido, por tanto, al desarrollo de la creación e innovación a partir de la gestión social y la participación ciudadana, tanto de las narrativas de la comunicación, el desarrollo de comunidades, y la apropiación y gestión del patrimonio de las ciudades y del paisaje cultural del Tolima.

Lo anterior se ha logrado mediante la coordinación de los esfuerzos de los docentes investigadores, jóvenes investigadores y estudiantes de los semilleros de investigación, en torno a la formulación y la participación en los proyectos de investigación científica.

Algunos de los productos aquí presentados son resultados de trabajos de grado de maestría e informes finales de los proyectos financiados por la Dirección de Investigaciones de la Universidad de Ibagué. Otros, realizados en colaboración con grupos de investigación de la Universidad Pontificia Bolivariana y la Universidad del Tolima.

César Augusto Velandia Silva  
Director del Grupo de Investigación Rastro Urbano

---

# 1

---

## Paisaje cultural y su gestión social en Ambalema, en el contexto de la subregión Norte del Tolima<sup>1</sup>

Catalina Montoya Arenas\*

Juliana Cadavid Olarte\*\*

Luis Fernando González Escobar\*\*\*

**Resumen.** El *paisaje cultural* representa un valor y recurso para la *gestión social* cuando se plantean iniciativas tendientes a la implementación del turismo como estrategia para el desarrollo. Estos conceptos definen características dinámicas del territorio y su simbiosis está hilada por la identidad construida históricamente. En el caso de Ambalema —extendiendo lo territorial a la relación histórica configurada con parte de la subregión Norte del Tolima, especialmente con Honda y Mariquita—, con importantes valores patrimoniales, paisajísticos y culturales, una revisión territorial exige plantear el estudio de esas dos categorías a través de las señas de la historia en el espacio para definir y conceptualizar su singularidad.

---

<sup>1</sup> El presente texto retoma contenidos de la ponencia “Gestión social del territorio en el norte del Tolima (Colombia) a partir del paisaje cultural”, presentada por los autores en el Tercer Coloquio Internacional RIGPAC (Red Internacional de Pensamiento Crítico sobre Globalización y Patrimonio construido), Mesa 2: Turismo, Paisaje y Territorio, celebrado en Santo Domingo en 2014.

\* Arquitecta e investigadora. Universidad Pontificia Bolivariana. ORCID: 0000-0002-1872-4643. catalina.montoyaarenas@upb.edu.co

\*\* Arquitecta y consultora independiente. ORCID: 0000-0003-4202-6543. juliana.cadavid@outlook.com

\*\*\* Profesor Asociado. Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. ORCID: 0000-0001-7532-2002. lfgonzal@unal.edu.co

Esta aproximación busca integrar en el análisis tres ejes que se relacionan permanentemente: el patrimonio cultural (insumo–capital), el territorio (lugar físico habitado–ámbito político, económico, patrimonial) y el turismo (instrumentalizado para la gestión social); a través del rastreo histórico con el uso de diversas herramientas, en el que la comprensión de la superposición y evolución a través del tiempo de estos elementos en el paisaje, permite revelar contenidos velados de la identidad del lugar en interacción con la cultura y la sociedad, es decir, su Paisaje Cultural. Este es indispensable para adelantar procesos de gestión social en un contexto donde la estructura territorial es evidencia de un proceso histórico del paisaje.

**Palabras claves:** Paisaje cultural, territorio, turismo, perspectiva histórica, gestión social.

### **1.1. Paisaje cultural y gestión social**

Cuando se asume como reto comprender un paisaje cultural es imprescindible revisar su construcción temporal. Pues, como se reconoce, los paisajes culturales son resultados de la interacción humana con el espacio geográfico, tanto en las alteraciones o modificaciones espaciales, como en sus significados y arraigos; por lo tanto, están profundamente definidos desde su temporalidad.

Una parte de la subregión Norte del Departamento del Tolima (Colombia), en específico los municipios de Ambalema, Honda y Mariquita, conforman un triángulo territorial con alta significación histórica para el país, de la que hoy se subvalora su relevancia en la configuración de una identidad singular. El soporte económico de esta región es principalmente la producción agroindustrial y, en los últimos años, se viene planteando en sus políticas el impulso del turismo recreativo como estrategia para el desarrollo (ver Figura 1.1).

Sin embargo, no ha logrado poner en diálogo armónico el significado histórico y la identidad espacial en las dinámicas territoriales previas, como fundamento o, al menos, prerrequisito de esta iniciativa. Condición fundamental para reconocer el aporte que le haría al propósito de un turismo sustentable basado en la gestión social del territorio; por lo tanto, obliga asumir la tarea de emprender la revisión histórica a manera de *re-descubrimiento*, pues “el tiempo histórico es “su cuarta dimensión”, “contribuyendo de manera decisiva a su entendimiento” (Mata, 2010, p. 47).

Figura 1.1. Árbol de problemas



Fuente: Los autores

En coherencia con el objeto macro de la investigación: *Promoción de la gestión social del territorio. Una propuesta vinculada al paisaje cultural de Honda, Mariquita y Ambalema. Fase 1<sup>2</sup>*, el paisaje cultural pone de relieve el valor del proceso de conformación histórica del territorio a partir de su caracterización física y los efectos en su transformación y significación, identificándolo reiteradamente como un hecho cultural.

Por principio todos los paisajes serían culturales, pero nombrarlo "cultural" no es solo un artilugio de moda para sumar a la vaguedad del término del que se abusa institucionalmente para declaratorias. Por el contrario, como afirma Rivera Blanco, citando a Pierce Lewis:

<sup>2</sup> El proyecto de investigación interinstitucional fue financiado por la Dirección de Investigaciones de la Universidad de Ibagué en el año 2012-2013 y tenía como objetivo general "fundamentar la formulación de una estrategia de gestión social y estructuración del territorio fundamentada en el paisaje como elemento común y preliminar a cualquier política de corte turístico en los municipios de Honda, Mariquita y Ambalema, que fomente vínculos a partir de la caracterización de las relaciones espaciales". Contó con la participación de los tres autores de este capítulo.

[...] a veces se entiende lo cultural radicado en la existencia de determinados valores culturales o estéticos de un acontecimiento o actividad histórica, persona o grupo que se presentan asociados al paisaje. Sin embargo, parece más atractivo considerar que las ideas de paisajes culturales no deben aplicarse tanto a un especial tipo de paisajes —ya que todos lo son— sino a una especial manera de ver los paisajes que enfatiza la interacción entre el hombre y la naturaleza a lo largo del tiempo. (Rivera, 2010, p. 16-17)

En cuanto a la gestión social, su carácter relacional y complejo, exige que la exploración, conceptualización y comprensión del territorio establezca diálogos con el paisaje como hecho cultural, integrado a su carácter físico y articulador a través del tiempo entre el lugar, la política, la economía y el patrimonio. Este énfasis tiene como pretensión proponer orientaciones para lecturas territoriales en pro de un hábitat sustentable apoyado en el turismo, en un diálogo permanente con la sociedad en su conjunto. Adicionalmente, la necesidad de gestionarle lo introduce en la política, una vez que se estima conveniente adelantar acciones para salvaguardar, valorar, mejorar, articular, entre otras acciones. Pero la acción que acá nos atañe se inserta en introducir el paisaje (cultural) como objeto-insumo del consumo en la industria turística, y en este caso:

[...] aparece generalmente como un servicio complementario de otros productos o servicios [...] que organiza y estructura la adquisición de otros bienes y servicios económicamente más inmediatos y materiales, que son los que verdaderamente garantizan el negocio [...] el paisaje se presenta ante el consumo como un producto muy flexible y maleable, a causa de su naturaleza esencialmente semiótica. (Cruz & Español, 2009, p. 68)

Ahora bien, si retomamos la idea originara del paisaje, en el que este es un *valor colectivo*, las decisiones políticas sobre el mismo revisten en primer lugar su conocimiento para que exista significación. Desde este punto de vista, es lógico pensar que la gestión del paisaje debe introducir un desarrollo sostenible, sea cual sea la acción política que se priorice; por lo tanto, debe reflexionar el cambio escalar, las dinámicas temporales, las señas de la historia en el paisaje y la diversidad de actores y roles, pues es el *valor* del paisaje el objeto central de su gestión (Cruz & Español, 2009).

Figura 1.2. Mapa conceptual



Fuente: Los autores

Los tres ejes reflexivos aquí revisados son parte de una misma esencia (ver Figura 1.2). En ese sentido, es importante aclarar que el patrimonio cultural, como concepto, ha ampliado su definición en la que, además de la monumentalidad, se incluye el paisaje como valor colectivo. Por lo tanto, el paisaje se incorpora indivisiblemente al patrimonio porque interactúa simbióticamente con él, en sus expresiones monumentales, edificatorias e inmateriales. Es decir:

En la actualidad se maneja un concepto de patrimonio más amplio y real, que incluye todos los aspectos que contribuyeron a su gestación y a su desarrollo en el transcurso del tiempo, y todos sus elementos integrantes, incluyendo el contexto en que se encuentra y su relación con el entorno. (Cruz & Español, 2009, p. 38)

Ahora bien: no hay paisaje sin territorio (Maderuelo, 2007), no hay paisaje sin percepción y valoración, pues es *un nivel cultural* (Martínez de Pisón, 2007) y el territorio es, además, su fisionomía (Español, 2007). En definitiva, el paisaje surge de la relación sensible, de la percepción del territorio (Mata, 2010).

En ese sentido, tanto el ordenamiento del territorio como las políticas turísticas para la competitividad regional, deberán propender por introducir las dinámicas constantes del paisaje como un bien común, identificar sus riesgos, fragilidad, carácter, tendencia de cambio, es decir, su valor patrimonial.

## **1.2. Reconstrucción del paisaje cultural del norte del Tolima con herramientas de lectura histórica**

Ambalema, Honda y Mariquita son reconocidos por sus valores históricos y patrimoniales, por su ubicación en lugares geográficos imponentes y de importancia regional innegable, y por la alta productividad de los suelos en las que se asientan. Tierras altamente rentables, con recursos naturales, geográficos, hidrológicos, agrícolas, paisajísticos y geoestratégicos.

Adicionalmente, el territorio donde se insertan estos tres municipios ha sido protagonista y gestor de importantes procesos políticos y económicos que consolidan una identidad cultural sólida, aún vívida, manifiesta como paisaje cultural, representada en el territorio y en la cotidianidad. En consecuencia, este paisaje de alta significación para Colombia, debe ser puesto en valor, considerado como capital y potencializado económicamente en beneficio de las comunidades.

Actualmente, las comunidades están escindidas de las prácticas económicas de producción principalmente latifundista, que si bien aportan no solo a la economía general y a la construcción de un entorno visual de gran impacto escénico, no benefician a la mayoría de los habitantes, quienes construyen desde su cotidianidad otras formas de supervivencia y, por tanto, otros valores primordiales, tangibles e intangibles. Estos últimos son invisibilizados o no emergen en ese paisaje macro-dominante que, incluso, ha afectado y amenaza valores patrimoniales que han sido parte fundamental en la configuración del paisaje histórico y cultural de la región (Ver Figura 1.3).

Igual que en otras regiones del país, los distintos procesos históricos son determinantes en la configuración y singularidad de la subregión Norte del Tolima que aparte de los ya referidos municipios de Ambalema, Honda y Mariquita, la conforman también en la actualidad los municipios de Armero, Palocabildo, Falan y Fresno. Sumatoria de hechos y huellas, a veces no evidenciadas en el espacio físico, pero sí definitivamente significativas en su caracterización; es decir, en su configuración identitaria, especialmente cuando nos centramos en los tres primeros.

Al registrar los hechos significativos y entenderlos en su contexto temporal y relacionándolos con el presente, este territorio ha desempeñado un rol fundamental en la construcción histórica del país, vínculo de procesos económicos, sociales y políticos que, por su ubicación sobre

el río Magdalena, fungió como articulador de la capital virreinal —Santa Fe— y el interior minero y comercial de la Provincia de Antioquia —y décadas después la región cafetera— y Cartagena y la costa Caribe y, a través del Caribe, los mercados de ultramar. Un puente multicultural con esas otras regiones culturales determinantes en la diversidad colombiana.

Figura 1.3. Extensiones territoriales con arroz en Ambalema (2012)



Fuente: Los autores

Este territorio fue clave entonces en los procesos de configuración del país, allí se determinaron mercados y polos de desarrollo en su interior; adicionalmente, el intercambio que hoy sigue activo, aunque ya no por el río sino por la estructura de transporte vial, determinan dinámicas culturales cargadas de significación en un entorno con un contenido simbólico tal que, a pesar de las problemáticas, sigue en evolución, en cohesión y consolida un paisaje cultural único con un potencial significativo.

Al respecto, William Ospina (2013), en su ponencia “Presencia de la cultura”, destaca el papel preponderante de la región en la construcción del país al plantear la definición: “El Tolima fue desde el comienzo una región de paso, un camino” (s. p.). Allí relata las rutas de conquista, la fundación de las nuevas ciudades y la colonización; avanza históricamente por las



rutas trazadas por Humboldt y Mutis, la economía minera agrícola que convergía de diversas regiones hacia el río Magdalena y las guerras independentistas.

Todo lo anterior ratifica la tesis de existencia de valores singulares. Por lo tanto, y en vista de que cada paisaje cultural es único y particular, el proyecto de investigación analizó diversos momentos con una metodología descriptiva que incluyó una revisión histórica de la triangulación de los municipios desde una aproximación conceptual, definida por variables que fueron revisadas a través de diversos momentos históricos, coincidentes con una dinámica territorial de gran calado en el paisaje, basados en técnicas de consulta a fuentes secundarias y con el uso de herramientas de lectura.

Esta perspectiva con cambios de escala, permite identificar cómo los límites del territorio han ido mutando por las relaciones de los elementos físicos, sociales e históricos que lo han estructurado (ver Tabla 1.1).

La tendencia a suponer que el valor cultural se sustenta solo en el patrimonio construido, asociado a contextos monumentales, desconoce el valor de la evolución del paisaje cultural que mantiene vivo el contexto monumental, le otorga funcionalidad, integra la representatividad histórica con las prácticas cotidianas, y relaciona de manera dinámica actividades propias del potencial patrimonial construido, como el turismo.

Tabla 1.1. Etapas de revisión para el proyecto de investigación

<b>Etapa</b>	<b>Objetivo que persigue</b>	<b>Técnica de lectura (fuentes)</b>	<b>Dinámica territorial</b>
<b>1</b>	Caracterización del territorio	Análisis relacional desde la cartografía, corografía y literatura a través de la construcción de línea temporal.	Colonia Conflicto político (1950-60)
<b>2</b>	Revisión del marco normativo común	Análisis matricial, construcción de indicadores para la inserción de turismo sostenible.	Avalancha de Armero (1985) Ley 388 (1998) Conflicto armado (1980-90)
<b>3</b>	Paisaje cultural como capital	Lineamientos para política pública	Planeamiento estratégico

Fuente: Los autores

Las señales de estos imponderables pueden ser leídas a través de la objetivación pictórica de textos, valorados y vueltos a incorporar en la gestión social, desde un ejercicio de revisión de cartografías, corografías y literatura. De este modo, se devuelve y acompaña el tránsito de lo vivencial hasta ingresar en la esfera del Paisaje Cultural.

Es por ello que cada momento implica una escala diferente, en un tiempo determinado, en el que el territorio se expande o se encoje o se amalgama con otros en iguales condiciones o en relaciones de interdependencia, dejando marcas y huellas que además son evidencia de memoria e identidad. En ese sentido, el uso de las herramientas para interpretar el territorio permite reconstruir una imagen del mismo desde un análisis relacional de escalas y momentos.

### **1.3. Los valores espaciales de la cartografía y la corografía**

El estudio de los territorios y los paisajes tienen en los conocimientos geográficos una larga trayectoria expresada principalmente mediante textos y mapas; descripciones (en los dos sentidos antes atribuidos a este término) y representaciones cartográficas [...] partiendo de ello puede reforzarse la existencia de un acercamiento humanístico al paisaje y al territorio que busca no solo entender los detalles o circunstancias particulares y también las relaciones establecidas hasta entenderlo como un sistema sino, especialmente, su máximo sentido que reúne lo natural y lo cultural. (Zoido, 2012, s. p.)

Si bien la anterior cita enmarca la herramienta de la lectura geográfica del paisaje apoyada en textos y mapas, los mapas y corografías trascienden la simple orientación para dibujar los elementos compositivos del territorio. En el primer objetivo para la caracterización del territorio se apela a dicha lectura, pues detrás de cada obra pictórica, cartográfica o literaria, puede leerse el significado temporal del territorio, representado a través de elementos de la composición gráfica y los aspectos descriptivos incluidos en la misma.

Las corografías son entendidas desde la acepción que le diera Ptolomeo en la antigüedad, como la observación puntual sobre las localidades; es decir, “una descripción detallada y muy particular de un cierto lugar” (Kagan, 1993, p. 48). Estas, contrario a la cartografía, no necesariamente tienen el rigor matemático o la precisión topográfica, sino que nos ambientan, dan una imagen situacional y aportan una descripción general,

que la emparentan muchas veces con la pintura paisajística, la que también, más allá de la intención estética de la obra, aporta elementos para la lectura e interpretación de la intervención antrópica en una geografía y una temporalidad determinada. El lenguaje visual de estas representaciones, muchas veces intuitivo, en ningún caso debe confundirse con falta de exactitud, porque obedece a la necesidad y el valor implícito de caracterizar también el territorio desde unos imaginarios que perciben la materialización del espacio habitado.

La cartografía, entre tanto, la más tradicional de todas, propone una racionalidad del territorio a partir de su ubicación georreferenciada. Un espacio dentro de coordenadas, pero a la vez relacionado con escalas mayores, que lo ubica en una geografía física, aunque dentro de la cual se destacan otros aspectos que van desde sus características topográficas o jerarquizaciones territoriales, hasta las dinámicas antrópicas expresadas en las toponimias, para señalar algunos aspectos cada vez más relevantes, pues como señaló Brian Harley, ubicar “acciones humanas en el espacio siguen siendo el mayor logro intelectual de los mapas como forma de conocimiento” (Harley, 2005, p. 61); por lo tanto, más allá del positivismo cartográfico, y siguiendo al mismo Harley, están los imaginarios, los silencios de los espacios vacíos, los contextos, el poder o, en general, esa idea de “construcción social del mundo” (Harley, 2005, p. 61).

Por su parte, la cartografía literaria entraña una creación discursiva por la forma de escribir y describir el paisaje, tal y como lo podemos percibir en los propios trabajos geográficos que acompañaron las corografías, o en las descripciones realizadas por viajeros nacionales y extranjeros en la Nueva Granada, ilustrados, comerciantes o militares, entre el conocimiento científico, el prejuicio, el sesgo y el asombro; lo cual también puede ser extensivo a la novela, el cuento y, en general, a la narrativa producida desde el siglo XIX, como se ha demostrado en obras paradigmáticas de la literatura colombiana, entre ellas los casos de *María* de Jorge Isaacs, *Manuela* de Eugenio Díaz Castro, *La Vorágine* de José Eustasio Rivera, entre otras obras representativas o no del canon literario que abordan el viaje, la descripción de costumbre, el paisaje, en algunos casos como telón de fondo, y en otros como verdadera “experiencia corográfica, es decir, que dan cuenta de una región”, tal y como lo demuestra María Eugenia Osorio en *Manuela*, quien además destaca, aparte del viaje en un sentido amplio:

Algunas formas de desplazamientos mediante las cuales se escenifican los diversos ambientes y personajes característicos de la región y del país. Al mismo tiempo que son un medio para referir los discursos relacionados con la geografía, pero también con otros procesos sociales y políticos del siglo XIX, como lo sería la construcción de la nación. (Osorio, 2011, p. 73)

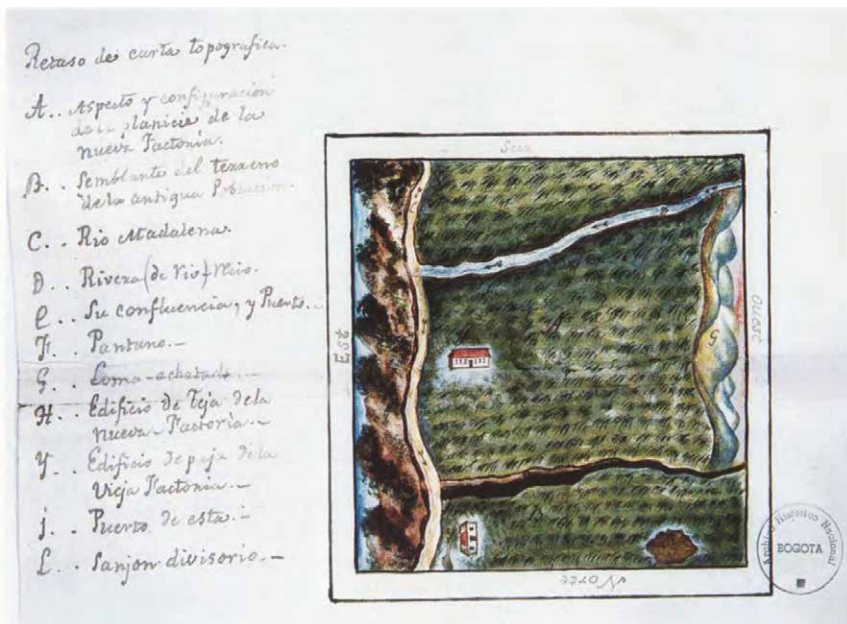
Un buen ejemplo de esa combinación entre cartografía, corografía y narrativa literaria, se encuentra en la variada producción derivada de los trabajos adelantados por la Comisión Corográfica que encabezó Agustín Codazzi entre 1850 y 1859, pero cuyos resultados se publicaron en los años posteriores, al menos hasta 1890 cuando se publicó el mapa que había levantado Codazzi de la antigua Nueva Granada, que para ese momento era la República de Colombia. Precisamente, la Comisión en su tercera expedición, rumbo a las provincias de Córdova, Medellín y Antioquia, hizo el levantamiento y descripción de la Provincia de Mariquita entre la segunda quincena de enero y la primera de febrero de 1852, incluidas las acuarelas del inglés Henry Price, de aspectos como las minas y el sitio de Santa Ana, la elaboración del trabajo dentro de un caney, los habitantes de los llanos de Mariquita, una vista de la ciudad de Ambalema con su puerto y navegación fluvial, todo esto en el contexto de una geografía exuberante desde el río de la Magdalena hasta el nevado del Ruiz o la Mesa de Herveo, como también se le conoció (Londoño Vega, 2007).

Cada uno de estos registros por sí mismos o combinados, contienen un acopio de información que trasciende una acción descriptiva simple. Van alternadamente entre el lenguaje y la representación visual. Existe una imbricada relación de detalles que constituyen una narrativa particular. Los textos son imágenes narradas del paisaje visual, mientras que las corografías en su representación más focalizada son a su vez narrativas visuales, que se traslucen desde la abstracción de la geografía, la vegetación, los elementos construidos, hasta las relaciones culturales en el espacio, entre otros. Genera una síntesis que asocia la retórica al dibujo, por lo cual es una metáfora de cualidades abstractas del paisaje que fueron registradas de forma visual o en palabras, descritos a tal detalle que permiten la construcción visual en la imaginación.

En la Figura 1.4 se interpreta una aproximación a la comprensión del territorio en un momento histórico específico de la producción del

mapa a principios del siglo XIX, determinado a su vez por la información incluida desde las toponimias, los referentes hídricos, las condiciones de los suelos y las obras realizadas para la actividad productiva. Una escala que va desde las orillas del río Magdalena (c) hasta las montañas al Oeste, señalada como “Loma Achatada” (G), que la pone en relación lejana con las montañas de los nevados. Una vieja factoría con su casa de techo de paja que se va a abandonar, junto con el puerto, abajo del zanjón divisorio, con las tierras donde se implanta la nueva factoría para la producción de tabaco, entre el Zanjón y el río Recio, con una arquitectura más duradera que incluye la cubierta en teja de barro. El mapa fechado en 1826, muestra el nuevo sitio para implantar la nueva factoría dejando la vieja factoría, cuya población se había incendiado el año anterior, arrasando con las casas de arquitectura vegetal y su carácter precario.

Figura 1.4. Fragmento del mapa de la zona comprendida entre el río Magdalena y el río Recio y las tierras de la antigua ciudad de Ambalema, e indicaciones donde debe construirse la nueva. 1826. AGN, Mapoteca 4 mapa 4ª



Fuente: reproducción tomada de Pilar Moreno de Ángel y Jorge Orlando Melo (Directores del proyecto), Caminos Reales de Colombia, Bogotá, Fondo FEN-Colombia, 1995, p. 51

El historiador Hermes Tovar Pinzón anota que desde el siglo XVII en el valle del Magdalena las tierras comenzaron a ser escrituradas “a los hacendados como consecuencia de la guerra de exterminio contra la nación pijao” (Guzmán, 1996, p. 124). Como se ha dicho, la ubicación estratégica de la región en las rutas comerciales hizo que las actividades agrícolas se incentivaran desde las tempranas aperturas latifundistas ganaderas hasta las fundamentales haciendas esclavistas de trapiche, para la producción de mieles de caña para los estancos de Honda y Santa Fe. Incluso en el distrito de Mariquita, los ciclos de auge y decadencia minera condujeron a que, en la fase decreciente del siglo XVIII, las tierras también se dedicarían a las actividades agrícolas de la caña de azúcar, el cacao o el maíz (Guzmán, 1996, p. 146). El tabaco también comenzó a tener importancia desde este siglo XVIII, cuando se generalizó su cultivo en el distrito de Ambalema, al punto que cuando se hizo en 1774 el primer intento de establecer la renta estancada bajo administración directa, la primera experiencia se “llevó a cabo en la villa de Honda, donde se estableció una factoría que compraba los tabacos del distrito de Ambalema para ser distribuidos en las provincias de Antioquia y Santa Marta” (Acevedo & Torres, 2016, p. 286). Entretanto, el historiador Hernán Clavijo Ocampo ha señalado la configuración de las nuevas estructuras y dinámicas sociales aportadas por esas economías del tabaco, la caña, la miel y el aguardiente; pero, también, ese proceso del siglo XVIII en el cual fueron construidas las “bases materiales del estatus y el poder de las nuevas elites de la región” (Clavijo, 2006, p. 160) que, incluso, en parte se proyectan hasta el presente.

Para la época del “Retaso de carta topográfica”, como se le denomina, el tabaco había superado la guerra de Independencia ampliando la actividad productiva, debido a la ampliación del comercio hacia los mercados antioqueño y cundiboyacense, siendo en este último caso el principal producto que se llevaba de estas tierras calientes hacia el altiplano, aprovechando la falta de control y vigilancia del Gobierno (Molina, 2003); pero aun así el control monopolístico del Estado continuaba en la factoría de Ambalema que se había trasladado de Honda desde 1778 y en donde el “personal y hasta los libros de contabilidad siguieron sin variación desde la Colonia” (Molina, 2003, p. 264).

La producción de Ambalema llegó a ser tan importante luego de la instalación de la nueva factoría que, para el año 1839, se calculó que un

60 % de la hoja de tabaco de la producción nacional salía de estas tierras. En 1836 se suscribió el contrato del Proyecto de Especulaciones de Tabaco, mediante el cual se constituyó una sociedad exportadora de Tabaco a Londres, para comprar el tabaco de la factoría de Ambalema y exportarlo a Londres, uno de cuyos artífices principales fue Francisco Montoya de la Casa Montoya y Sáenz que se había constituido en Rionegro (Antioquia); esta sociedad, junto a la inglesa Powles, Illinwsworth y Cía., que desde 1832 también hacía ensayos de exportación, aprovecharon las nuevas expectativas de ese mercado europeo y, por lo mismo, la mejora del precio del tabaco en la década de 1840, para cambiar las prácticas de producción y comercio, con sus consecuentes efectos paisajísticos territoriales y urbanos; así, al presionar al Gobierno nacional, este decidió en 1845 el traslado:

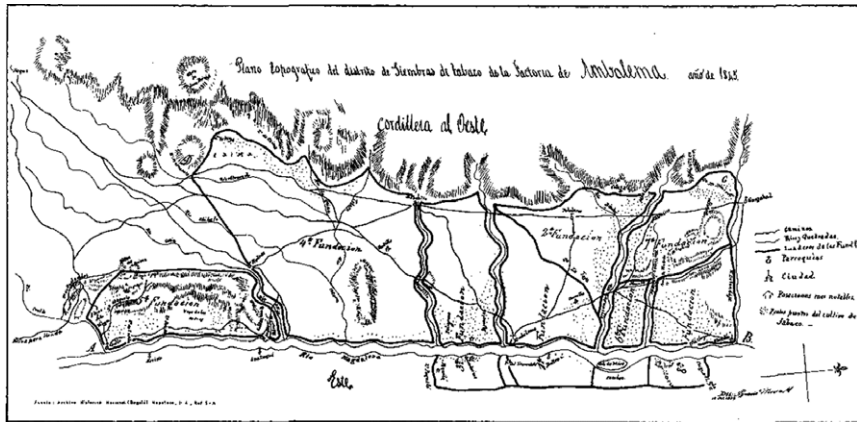
A particulares la administración del monopolio del tabaco. La beneficiada con Ambalema fue para la ya entonces poderosa casa comercial conocida como Compañía de Montoya Sáenz; Francisco Caicedo fue beneficiado con la factoría de Neiva, y Fernando Nieto, en 1847, con la recién creada factoría de Mariquita. (Molina, 2003, p. 280)

El impacto fue más allá de aquel “Retaso de carta topográfica”, en tanto se extendió a lo largo del río Magdalena, desde las orillas del río Coello más al sur hasta las orillas del río Gualí, al norte de Mariquita y al frente de Honda, un territorio captado por otras cartografías. Una parte de esa nueva estructura territorial, pero centrada en los alrededores de la factoría de Ambalema, se muestra en la Figura 1.5: Mapa topográfico del distrito de siembras de tabaco de la factoría de Ambalema, año de 1845.

Por lo mismo, aquel mapa es la imagen previa a la explosión de la actividad productiva aprovechando la tradición cultural en la producción y procesamiento ya establecida para ese momento, fundamentalmente en manos de cosecheros, sobre esos suelos dibujados, cuyos tipos y calidades derivaban de ser suelos aluviales, regados por aguas como las del río Re-cio, receptores de las erupciones volcánicas de esas montañas del Oeste, es decir de los nevados (Molina, 2003). Con la ruptura del monopolio estatal y la entrada de las empresas privadas, el auge de la producción en la década de 1840, cambia las relaciones de producción e impacta ese paisaje. Se fortalece y cambia arquitectónicamente la factoría que, además, pasará de estar en medio de ese paisaje rural de cierta manera bucólica

del mapa a uno donde se insertara a una estructura urbana a su alrededor para dar cabida a una población que pasó de los 6134 habitantes en 1843 a 9731 en 1857; así se configura ese paisaje urbano de calles con soportales y corredores que caracterizaría a Ambalema por decenios y configura su imagen aun en la actualidad.

Figura 1.5. Mapa topográfico del distrito de siembras de tabaco de la factoría de Ambalema año de 1845, AGN, Mapoteca 4



Fuente: De la Pedraja Román (1979, p. 42)

Esta síntesis es apenas un esbozo de un momento en la transformación del territorio, y deberá ser complementada con otros cortes temporales a partir de los recursos gráficos y literarios disponibles para entender el significado histórico del mismo que, como lo plantea el escritor William Ospina, lo marca fuertemente:

El Tolima fue desde el comienzo una región de paso, un camino [...] Caminos de la política, de la guerra, de la exploración, de la investigación, caminos del conocimiento, del arte, de la economía. Caminos de oro, caminos de sangre, caminos de humo, caminos de hierro. Nos dejaron un rastro de descubrimientos, de teorías, fundaciones, obras de arte, instituciones políticas, procesos económicos. Y desde antes de que el Tolima fuera el Tolima, ya marcaban profundamente la historia del país. (Ospina, 2013, s. p.)

Para definir el carácter de un territorio, la revisión histórica obliga a ignorar límites político-administrativos y tener la visión relacional entre



patrimonio cultural, territorio y turismo, ya que a partir de la visión ampliada del territorio y su significación, la identidad adquiere sentido como unidad, con su carácter dualista, como lo enseñó Marina Waisman, entre “la indivisibilidad (el concepto de ser) y la distinción de todo otro (experiencia de una diversidad). La identidad solo adquiere sentido si está en presencia de una multiplicidad que le es ajena” (Waisman, 1995, p. 33). Aquí, la unidad y su singularidad será la identidad del territorio.

Los autores mencionados corroboran el sentido de unidad del paisaje. Nuevamente, el espacio territorio, que alberga la infinidad de manifestaciones culturales, se asienta y reconoce por sus dinámicas intrínsecas y por el intercambio; esto significa que, si bien un entorno cultural construye un paisaje cultural singular en el territorio habitado, hay una serie de influencias externas a dicho espacio geográfico que origina, alimenta o cambia, a lo largo del tiempo, dicho paisaje cultural. De ello se traduce una afirmación en la cual, cuando hablamos de territorio en función del paisaje cultural, los límites político administrativos de los territorios, no aplican para delimitar un entorno cultural específico. El concepto de dualidad definido por Waisman se manifiesta concretamente en el territorio estudiado como aquella unidad que se compone por muchos elementos, algunos de ellos listados por William Ospina cuando se refiere al departamento del Tolima como una serie de caminos, de redes, de intercambios que en su construcción histórica y su confluencia, conforman una unidad; esta es, el paisaje cultural propio del territorio geográfico, el cual, además determina atmósferas, entornos a veces intangibles, pero que definitivamente se integran en un territorio específico.

Ante la aparente disyuntiva de si se puede delimitar el territorio de un paisaje cultural —de nuevo el carácter dual— retomamos la afirmación de los *silencios en los espacios vacíos* de Harley, para reclamar en el estudio de la singularidad la identificación de las condiciones en el encuentro de los elementos constitutivos del paisaje. Allí se presentan intercambios, no límites; así que, vinculando la idea de territorio, desde el punto de vista del paisaje cultural, aquellos espacios de intercambio entre comunidades y territorios singulares, son precisamente los que permiten la evolución de dichos paisajes culturales.

Así pues, aunque el espacio físico —territorio— puede ser determinado por la cartografía técnica, en instancias del paisaje cultural,

representaciones pictóricas, registros escritos y corografías, pueden ofrecer mayor información de la cultura que cualquier otro tipo de documentos de tipo técnico, ya que en ellos se presenta la concepción emocional y afectiva del territorio. Cuando se hace alusión a los elementos naturales y estos son identificados en la estructura del paisaje, son en realidad elementos integradores de cotidianidades entre la comunidad y el territorio, a pesar de que, paradójicamente, el ordenamiento territorial los interpreta como límites en lugar de articuladores del mismo.

Finalmente, para la lectura del proceso histórico del Norte del Tolima y la identificación temporal de las acciones que incidieron en los valores espaciales del paisaje, se propuso una especie de compartimentación del análisis con fundamento cartográfico en una línea temporal. En este proceso subyace la intención de explicar las huellas territoriales de las transformaciones actuales en una revisión relacional de las fuentes consultadas. Todas las variables están interrelacionadas; no obstante, la definición de las mismas difiere para cada caso de estudio.

En este contexto, son de singular importancia las huellas que la producción económica del territorio introduce e interpreta del lugar natural, y de cuyas decisiones e interacción con las comunidades, constituyen un patrimonio cultural que se evidencia en la transformación del hábitat construido. En este orden de ideas, se proponen las siguientes duplas conceptuales dispuestas sobre una línea temporal:

- a) Lugar y hábitat: reseña las transformaciones físicas del entorno, los equilibrios, las relaciones entre asentamiento y el contexto, y las relaciones del paisaje natural y el medio ambiente con las acciones antrópicas.
- b) Economía histórica: da cuenta de la transformación del territorio de acuerdo a los diálogos frente al uso, propiedad, vocación, productividad y favorabilidad física del suelo.
- c) Impulso político: revela acciones y decisiones sobre el territorio a nivel administrativo y social, y los cambios inducidos por la violencia, la política y los actores.
- d) Patrimonio cultural: construye la singularidad a través de una narrativa literaria, corográfica y pictórica que dan testimonio del paisaje y permiten realizar un rastreo histórico de las transformaciones.

Esta herramienta metodológica persigue dos propósitos: el primero es la ubicación gráfica y temporal de hechos históricos que transforman el Paisaje Cultural; el segundo, revela la interdependencia de dichos hechos, permitiendo ubicar marcas en el territorio, siempre discurriendo a lo largo del río Magdalena.

Por ejemplo, en el siglo xvii la prevalencia de Mariquita decae en relación a Honda cuando, por decisión política, de ella pasaron a depender Chaparral, Ibagué, Purificación y Ambalema, época que coincide con mayor mestizaje de las poblaciones y el río Magdalena, sobre el que ejercía control. No solo es ruta de salida de mercancías, sino que provee, gracias a sus afluentes hídricos como el río Gualí, condiciones óptimas para la ganadería, trapiches y tabaco, reestructurando los límites territoriales en una combinación de decisiones políticas, que aprovecha e interpreta, según el momento histórico, los recursos del lugar y el hábitat y lega en el paisaje marcas físicas que se integran a los cambios culturales.

Situaciones como esta permiten visualizar el paisaje cultural como enlace entre variables, y concepto complementario de construcción de sociedad. Es decir, la aproximación espacial exige una lectura del “medio natural que se considera como el asiento material sobre el que los grupos humanos han manifestado su legado cultural” (Santos y Ganges, 2003, p. 44).

La promoción de la gestión social a través del turismo, como bloque final, deberá también establecer la unicidad de cada territorio para comenzar un diálogo sobre qué debe ser conservado, valorado, asumido, interpretado e identificado, respondiendo a las necesidades vigentes, antes de aplicar imposturas de la industria turística:

Cada territorio es único, de ahí la necesidad de ‘reciclar’, de raspar una vez más (pero con el mayor cuidado si es posible) el viejo texto que los hombres han inscrito sobre el irremplazable material de los suelos, a fin de depositar uno nuevo que responda a las necesidades de hoy, antes de ser a su vez revocado. (Corboz, 2004, p. 34)

En consecuencia, abordar la lectura del territorio en el Norte del Tolima bajo esta serie de variables, constituye un método holístico para una revisión y propuesta, que desde la completitud del territorio pueda sintetizarse en un sentido comúnmente reconocido y aprehendido, insumo del Paisaje Cultural.

#### 1.4. El papel del paisaje cultural: ¿Gestión solo para el turismo?

El paisaje cultural es relacional. Suma hechos, acciones, imaginarios, comportamientos, afectos, significados, unos legibles en el espacio, otros dignos de ser descritos, otros que deberán ser sentidos. La mirada del paisaje cultural pone de relieve los valores que caracterizan la condición de la vida cotidiana de una o muchas comunidades que se asientan en un territorio específico.

Esta cotidianidad, en la mayoría de los casos, se asume como ordinaria en aquellos momentos en que las prácticas no son puestas en valor. Sin embargo, son precisamente estas prácticas diarias las que caracterizan el entorno cultural: susceptibles de ser valoradas y entendidas como capitales para el desarrollo humano.

Las cotidianidades, que no pueden ser entendidas sino *en y desde* la vida diaria de los habitantes, permiten hablar de la idea de externalidad que nos ocupa. Aquí podemos entenderla simplemente como posibilidad de ofrecer —u ofertar— la experiencia de esta cotidianidad a otros que, desde el atractivo turístico, buscan vivenciar otras formas de vida.

Esta experiencia será enriquecedora, siempre y cuando esos *otros* no invadan y menoscaben la intimidad de quienes los reciben. La cotidianidad, significada por la tradición, ha de ser uno de los matices en el que se vea reflejado la construcción cultural completa.

Es evidente que no todo es paisaje cultural, como no todo es patrimonio, o como no todo es tradición. El paisaje cultural es honesto en las prácticas diarias, es dinámico. Se ha construido con el paso del tiempo, dejando evidencias en los comportamientos, en la memoria de los habitantes y, singularmente, en el territorio habitado.

Para determinar que un paisaje es cultural hacen falta evidencias de su valor, registros que den fe de su presencia y, sobre todo, de su significado. Siempre ha de estar relacionado con el patrimonio y la tradición, como unas de las variables significativas.

El patrimonio, en relación con el paisaje cultural, trasciende por mucho la monumentalidad de lo edificado, de los hitos naturales o los inmateriales culturales (las festividades, las cocinas tradicionales, entre otros), pues estos son apenas algunos de tantos elementos que se inscriben en él: “Los patrimonios que son paisajes [...] deben ser reemplazados en la dinámica actual por paisajes que se convierten en patrimonio porque son

percibidos, vividos, caracterizados y transformados por las poblaciones” (Gómez-Mendoza, 2013, p. 16).

Además del reconocimiento del territorio, y de las expresiones cotidianas, es preciso estudiar toda la serie de relaciones que ponen en valor, o en riesgo, el paisaje cultural: la economía, la geografía, la riqueza natural, la política, los intereses sobre la explotación y uso de los recursos, las condiciones humanas de habitabilidad, el urbanismo en los centros poblados y los derechos civiles.

En este orden de ideas, la lectura del paisaje cultural debe ser completa. No basta exaltar una serie de cualidades evidentes y pensar en su aprovechamiento asociado con una sola intencionalidad como el turismo, para el caso de interés de esta investigación. El riesgo que implica la implementación de una economía nueva, que no tiene tradición, tanto en el territorio de la región Norte del Tolima, como en general en el país, supone una operación económica que ofrecerá una intención de capitalización de las cualidades culturales, mientras que en la implementación será reducida a la progresión de un turismo poco cualificado, extensión del que opera hoy en día, incrementado en oferta y al mismo tiempo en detrimento de la preservación de los valores culturales en tanto no opere con las comunidades.

El *deber ser* de estas relaciones, confirman que, en la amalgama de hechos en el tiempo y su realidad presente, debe traducirse en un sentido, una personalidad del paisaje que puede ser asumida como recurso-capital para la implementación de políticas que propendan, entre muchas otras posibilidades, por la implementación del turismo cultural.

Una lectura del Paisaje Cultural del Norte del Tolima y su importancia para el turismo, deberá simpatizar con el valor patrimonial e histórico en el que el agente exógeno —turismo y capitalismo globalizado— se restringe al consumo. Por lo tanto, este puede ser considerado un arma de doble filo que, definitivamente, debe ser estudiada y propuesta, antes que como temática de instauración, como estrategia de preservación y gestión de los valores del Paisaje Cultural.

Entender el Paisaje Cultural como temática y sustento del turismo, implica dos consideraciones: de un lado, la valoración de las cualidades culturales; de otro, la prospectiva de su implementación en relación con la conservación, ordenación y gestión del territorio, para evitar que dichas

cualidades culturales sean afectadas negativamente por las nuevas dinámicas que la implementación del turismo implica.

En cuanto a la conservación, ha de entenderse que, desde la mirada del paisaje cultural, se debe trascender lo patrimonial, que en el entorno del territorio estudiado hace referencia a lo urbano arquitectónico y, paradójicamente, débilmente a valores inmateriales. Es de rigor considerar, además, las condiciones relacionadas con la experiencia vivida de la cotidianidad, desde la lectura de los valores de la vida diaria y reflexionar cómo pueden ser conservados estos valores en función de la oferta de la vivencia en torno a la actividad turística.

De esto se traduce, en primera instancia, la necesidad de analizar el paisaje cultural con atención especial a la implementación de acciones que, desde lo político-administrativo, garanticen la operatividad económica en asocio con la gestión social, en pos del empoderamiento, de la toma de decisiones y en diálogo entre entes administrativos, comunidad y futuros inversores.

En esa línea de ideas, conviene reiterar la definición de Patrimonio Cultural de la Nación del Ministerio de Cultura de Colombia como: “Aquellos bienes y manifestaciones a los cuales las personas, los grupos, o las instituciones con competencias atribuidas legítimamente, mediante un proceso razonable, reflexivo, transparente, público incluso, les confieren valores o atribuciones de identidad”. Sin embargo, para el análisis que se sugiere, el objetivo último de la construcción política y social y del territorio no propende solamente declaratorias, sino “que las comunidades mantengan intactas sus múltiples potestades y derechos a fomentar lo que consideran patrimonio cultural” (Ministerio de Cultura, 2010, p. 23).

Por lo general, las políticas administrativas que se han propuesto hasta el momento, presentan al turismo como una oportunidad de desarrollo y crecimiento de la economía, basados en un tipo de turismo netamente recreativo, que no expresa relación clara con el significado del territorio donde se ofrece. Aunque algunas entidades ya hacen referencia a un concepto de turismo cultural, lo plantean sin evidencia de una clara comprensión del valor de la cultura y del paisaje cultural, y lo integran en los planes estratégicos de los municipios como turismo e industria cultural.

Frente a esta visión incompleta de la relación entre paisaje cultural y turismo, se pueden determinar dos posturas: la netamente

conservacionista, que bajo la acción de la declaración patrimonial, impone reglas y normas para que el entorno físico permanezca inalterado. La segunda, progresista, asume la importancia del desarrollo y el progreso, ambas, en su postura única, o mejor, unilateral, estorban o agreden, en orden respectivo.

Es necesario entender este tipo de entornos como paisajes vivos, en fluido diálogo entre los dos puntos de vista. Un paisaje vivo es aquel que mantiene sus tradiciones y sus prácticas culturales, en armonía con las dinámicas económicas y culturales. Es vivo en la medida que las actividades humanas que le dieron origen prevalecen. Así, al implementar el turismo, se asumen como capital que se preserva y se pone en valor. Por ello, la importancia de su vínculo en las apuestas políticas y las iniciativas de integración del turismo en entornos con valores significativos del paisaje cultural como la región a la que se hace referencia.

Específicamente, el departamento del Tolima tuvo como uno de los objetivos de su Plan de Desarrollo “posicionar el norte del Tolima como *destino cultural, histórico y arquitectónico*”. En el Plan de Desarrollo 2012-2015 del Departamento (eje 3), se presentó el título; “Ahora sí, oportunidades para el crecimiento y la competitividad”, introduciendo con él los planes y proyectos para la implementación del turismo como motor de desarrollo.

Más allá de las intenciones, el documento no presentó referencias directas al Paisaje Cultural, pues el objeto central es la relación entre turismo y desarrollo regional sin hacer mención a los atributos históricos o culturales, aunque reconoce cualidades de centros históricos patrimoniales como el del municipio de Honda y de algunas singularidades naturales. Aun así, se entiende un enfoque únicamente orientado hacia la promoción de destinos vacacionales y festivos.

El Gobierno departamental quiso impulsar el turismo como un verdadero dinamizador del desarrollo regional, dada la variedad de sus recursos y atractivos, hacer del Tolima un multidesestino nacional e internacional: “El Departamento del Tolima tiene una marcada tendencia turística en periodos de vacaciones y puentes festivos, especialmente en los municipios de Melgar, Ibagué, Prado, Mariquita y Honda” (Gobernación del Tolima, 2012, p. 261). En definitiva, es una muestra más de cómo el pensamiento estratégico suplanta al planificador y en el que la gestión

social, ya sea a escala departamental o municipal, se limita a la búsqueda de objetivos de “valor agregado y talla internacional”, en los que la gestión se circunscribe a empoderamiento, asociatividad y competitividad. Estos procesos deberán ser reevaluados, aunque esta política se valora como primer esfuerzo por fomentar lazos cooperativos, pero se mantienen ajenos a las consideraciones del paisaje cultural como categoría transversal al lugar, al hábitat, a la economía y a la sociedad en su conjunto.

Es obligada la crítica a la manera en que las instituciones gubernamentales ignoran el valor del paisaje cultural como soporte de iniciativas de desarrollo. Si bien el Plan de Desarrollo Departamental enlistó algunos elementos históricos con potencial turístico, como el caso del Parque Natural de los Nevados y la Ruta Mutis, que ostentan valores paisajísticos excepcionales, es evidente que el reconocimiento del territorio en su objeto identitario macro, no se ha comprendido.

Si bien este es un territorio que alberga una riqueza cultural, natural e histórica privilegiada, estos listados no logran traducir sus valores y relaciones en un planteamiento hacia la construcción de una identidad común, porque no la reconocen, y al no ser reconocida, identificada y valorada, no puede ser considerada como punto de partida de las acciones propuestas.

A pesar de que las orientaciones administrativas han reconocido la necesidad de vincular políticas públicas que consideren el paisaje cultural como capital para la implementación del turismo, prima la rigidez y el fetichismo de las cifras para leer el crecimiento. C. Hamilton (2006) en *El fetiche del crecimiento* apuesta, entre otras cuestiones del *eudonomismo*, por una función primaria del Gobierno que consistirá en “proteger, expandir y enriquecer nuestro capital social, cultural y natural” (p. 239) de la mano de una buena gestión económica que supere la concepción de los índices de crecimiento como los más importantes. Sobre esta última parte, el Gobierno departamental propone:

En materia de planificación se priorizan acciones como la revisión y adopción de una política de turismo acorde con las necesidades y potencialidades, el acompañamiento para la formulación e implementación del plan de desarrollo turístico, la vinculación de instrumentos básicos para la toma de decisiones como son un sistema de información turístico y un sistema de indicadores, el acompañamiento para la elaboración de los planes de desarrollo turístico



así como su inmersión en la actualización de los POT, y los instrumentos de planificación orientados especialmente a la permanente actualización del sistema de información y todos sus componentes. (Gobernación del Tolima, 2012, p. 264)

A causa de que la práctica política del turismo de Colombia es inmediatista y se traduce en instrumentos aplicados sin continuidad política y con objetivos netamente económicos, se explica por qué se ignoran en su formulación las prácticas sociales como el paisaje cultural, que discurren en una temporalidad opuesta. El paisaje cultural no es un producto. Es un concepto que se evidencia en la interrelación de dimensiones, de las cuales la económica es apenas una. Sin embargo, cuando las iniciativas no lo consideran, ignoran quizás el aspecto más significativo, que es el vínculo entre estas acciones de desarrollo económico y el hábitat que las recibirá.

Puede afirmarse que, en términos del turismo, el paisaje cultural es el valor que le da un sentido completo a las prácticas turísticas que se insertan el territorio, ya que define el ámbito, el sentido-interés para el turista. Los albergues, los balnearios, los edificios patrimoniales y las rutas, son elementos aislados que deben actuar en torno a un sistema, del cual, el paisaje cultural, entendido, nombrado y valorado, es el conector. Se trata, por tanto, de un sistema que mantiene una relación directa e innegable entre lo patrimonial y el contexto, que da fuerza a esa puesta en escena del patrimonio.

Un ejemplo ilustrador de este fenómeno es la residencia de José Celestino Mutis en el municipio de Mariquita (ver Figura 1.6), hoy un centro cultural desconectado de las dinámicas culturales del municipio y del territorio registrado por la Expedición Botánica, que debería ser por sí misma una importante construcción cultural. Adicionalmente, la edificación está distanciada de prácticas cotidianas actuales que impiden relacionar su existencia y valor histórico con la realidad presente y el contexto de sus habitantes.

Figura 1.6. Casa Mutis en Mariquita



A la izquierda, acuarela de José María Gutiérrez de Alba: “Ruinas de la casa y Jardín Botánico del Sabio Mutis” (1874) y a la derecha, imagen actual de la edificación y su entorno.  
Fuente: Gutiérrez. Diario ilustrado de viajes por Colombia. 1871-1873 (2012, p. 383).

El territorio de la región Norte del Tolima contiene elementos de gran valor histórico, patrimonial y cultural en franco deterioro, algunos de ellos olvidados o descontextualizados. Existen casos dramáticos como ciertas edificaciones solitarias. Por ejemplo, la denominada Casa Inglesa en el municipio de Ambalema, construcción producto de la economía tabacalera del siglo XIX, que tiene un alto valor por el momento histórico que representa, por la lectura de los recursos de la zona, su respuesta al clima y su articulación a la estructura de poder que definía el paisaje de la época, pero que evidencia problemas estructurales, arquitectónicos y la subvaloración de una técnica constructiva acorde con el lugar.

De hecho, el área urbana de Ambalema ostenta las mismas cualidades, pero sufre de los mismos problemas (ver Figura 1.7). Se le entiende (vive), atrapado en su ser *patrimonializado*, asentado al borde del río Magdalena, cuyo ecosistema es alterado en todas las regiones del país por las que discurre. El río perdió la navegabilidad y por tanto todos los municipios a su ribera vieron reducida su productividad económica, situación que se sumó al conflicto armado y la desconexión de las obras de infraestructura impulsoras del desarrollo regional.

Podría afirmarse que el paisaje cultural no se considera como un insumo capital, de tal manera que se deja de lado en la visión del desarrollo, la cual se fundamenta en una mirada mercantilizada del crecimiento económico. En su lugar, debería adoptarse una mirada más sensible hacia el desarrollo humano, que repercuta a su vez en un mejoramiento económico de la población.

Figura 1.7. Fotografías de Ambalema



De arriba hacia abajo: inserción en el territorio, vista típica del Centro Histórico, Casa Inglesa.  
Fuente: Los autores, trabajo de campo (mayo, 2013)

A diferencia de otras geografías donde la historia ha consolidado imágenes culturales tan significativas que perviven a pesar de los cambios, en nuestras latitudes es preciso tomarnos el tiempo de revisarnos, encontrar las razones del desuso y la pérdida de tantos valores históricos, para reconocerlos y poner en valor aquellos hechos de la cultura que fueron identidad y que, reincorporados a los imaginarios, le darán sentido a la actual y confusa idea de paisaje cultural.

Cabe reflexionar en términos de dos velocidades. La primera tiene que ver con el proceso de consolidación de los paisajes culturales que, como se ha afirmado, requiere de evolución histórica. La segunda, que pareciera seguir una vía distinta, entre el impulso del progreso, la economía y la globalización, sobrepasa la primera, e impone en ella acciones que en muchos casos van en detrimento de construcción cultural.

El turismo podría ser dinamizador de una nueva economía y potenciar otras formas de intercambio, siempre y cuando entienda que las dinámicas asociadas con él sean reflejo de los valores históricos de poblaciones como Honda y Ambalema. Reconocidos como centros históricos con valores patrimoniales, están insertos en un territorio que se tiene que ver como un todo natural, geográfico e histórico, en el cual estos bienes de interés cultural de la nación tienen un papel dinámico, en diálogo con ese entorno.

La concepción económica inherente al turismo debe considerar esta circunstancia en todas sus dimensiones. Es evidente que otorgar la carga patrimonial a un entorno construido sin involucrarlo a un sistema que lo mantenga vivo, trae como consecuencia una idea de conservación que, paradójicamente, aísla y pone en peligro la permanencia del bien patrimonial, ya que no da pie a nada más allá de preservar un resultado temporal que hace mucho perdió su vigencia.

### **1.5. Turismo instrumentalizado para la gestión social del territorio**

Para que el turismo cultural se convierta en oportunidad para el desarrollo del territorio, tendrá que pasar indiscutiblemente por la gestión social, especialmente en Colombia, caracterizado históricamente por marcadas brechas sociales. Debe reconocerse a la región Norte del Tolima como un enclave patrimonial con relevancia histórica nacional, también por los vínculos con el río Magdalena y por la importante actividad agroindustrial.

Previo a la propuesta de un enfoque para la gestión social del territorio del Norte del Tolima, es importante revisar ciertas cuestiones que guían esta reflexión. El primero de los temas consustanciales e irrenunciables en el caso que nos ocupa, es que la complejidad no exime de la responsabilidad de una aproximación que combine cambios de escalas territoriales, que una vez sea llevada a la gestión, tendrá que pasar por lo cotidiano, por las sutilezas del hábitat que obligan a una observación más aguda en términos relacionales.

Esta aclaración tiene valor para perfilar un análisis que, aunque se encaja en un territorio ampliado, destaca la obligatoriedad de un constante cambio de escala de relaciones, bien sean global-local, asentamiento-entorno, territorio-vivienda.

Hay un aspecto importante para considerar, que definitivamente se configura como una marca identitaria del Paisaje Cultural de esta región y que las políticas públicas para la implementación del turismo tampoco consideran: la tenencia de la tierra en latifundios, como fenómeno extendido en toda la región. Se trata de una herencia histórica, como ya se ha expuesto, derivada de los sistemas económicos impuestos en el centro del país desde la época de la Colonia y que hoy es el factor económico dominante del territorio.

Este fenómeno supone, tal vez, el mayor obstáculo para la gestión social. Al asumir la importancia de la variable económica como el principal aspecto del desarrollo turístico, el hecho de tener como punto de partida una economía productiva, rasgo singular del paisaje en beneficio de latifundistas, deja de lado a las comunidades empobrecidas que hoy dependen de esta actividad y de la cual, a pesar de ser mayoría, no juegan un papel decisorio en la política, en la economía o en la estructura territorial y cuyo espacio en la dimensión económica se restringe a su participación en la oferta de servicios turísticos.

La puesta en valor de las cualidades del paisaje cultural, representa la salvaguarda y la reivindicación de la importancia de las comunidades que, por esta vía, tendrán el peso decisorio en las transformaciones de las dinámicas territoriales. Así, el primer paso del empoderamiento es el reconocimiento del valor y el papel de cada actor.

Es importante hacer referencia a ello porque de implementarse el turismo como está formulado actualmente desde la política, se corre el riesgo de aumentar aún más la marcada inequidad social de la región,

que hoy es producto de la presencia de grandes latifundios con producción agroindustrial, principalmente de arroz y algodón, que constituye un paisaje visual dominante y la base económica de muchos de los municipios en propiedad de unos pocos particulares.

Si los dueños de la tierra son, al mismo tiempo, los dueños de la industria turística, seguirá imperando un modelo que no permite la inclusión social, el empoderamiento comunitario y por tanto la gestión social de un territorio sostenible. Queda otro llamado a las políticas públicas a integrar estrategias con instrumentos claros para el desarrollo sostenible de las regiones.

El caso de Ambalema es modélico. La declaratoria de su Centro Histórico como Monumento Nacional se dio mediante el Decreto 776 del 2 de abril de 1980, soportado en el artículo 6.º, de la Ley 163 de 1959, expedido por el Consejo de Monumentos Nacionales. Actualmente se evidencian modificaciones en el color de las fachadas, los materiales de los aleros, interiores, o presentan alto deterioro por las obligaciones que la declaratoria impone a sus propietarios.

La gestión social del territorio entendería que, en esta ocasión, no se limita al polígono objeto de declaratoria, sino a las relaciones socio-funcionales con el resto del territorio, que no son solo los límites municipales. Incluso con el último anillo de crecimiento del casco urbano en las últimas décadas, donde a pesar del aparente diálogo funcional con el Centro Histórico —que en ningún momento debe circunscribirse al mantenimiento gratuito del lenguaje arquitectónico singular, uno de los valores patrimoniales del municipio—, este solo puede ser entendido como la expansión de un poblado en un momento histórico ajeno a la bonanza tabacalera del siglo XIX y con una profunda desigualdad acumulada por décadas, característica de nuestros municipios.

Este último anillo de crecimiento es reflejo de la distribución y acceso a la tenencia de la tierra, donde cerca de un 65 % del municipio corresponde a tres grandes haciendas productivas, receptoras de poca mano de obra de la zona. Es esta estructura de construcción del lugar y del hábitat la que determina un paisaje, cuya mutación en el tiempo revela las formas de habitar.

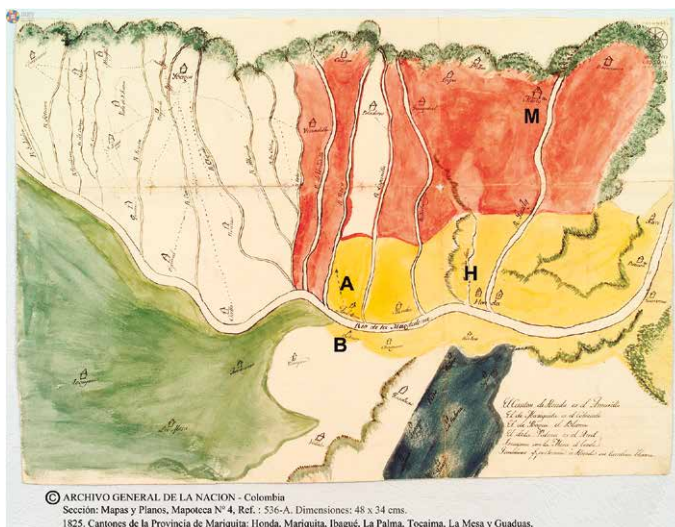
La idea del territorio es cambiante y mutable en el tiempo. Si bien las necesidades políticas y administrativas determinan límites precisos para la gobernabilidad, en la lectura del paisaje estos límites son apenas una circunstancia, más aún cuando hablamos de paisaje cultural. No obstante, y

lejos de ser cuestiones banales, en la gestión del paisaje cultural de este territorio no pueden obviarse tampoco las relaciones productivas y económicas.

Ambalema tiene una estrecha relación con los poblados de Gramalotal y Beltrán (ver Figura 1.8), pertenecientes al departamento de Cundinamarca en la ribera oriental del río Magdalena. Son vitales para la alimentación e intercambio económico del Municipio, dinámica que corrobora lo expuesto en la relevancia de las fuentes históricas, en las que se afirma que los límites territoriales, cuando se habla de paisaje, trascienden lo político-administrativo y definen condiciones del territorio más allá de ellos.

El carácter articulador entre regiones fue singular en el municipio de Ambalema, debido a su condición histórica de puerto sobre el río Magdalena, que la vinculó con otras regiones del país. Hasta allí llegaban las cargas de añil, caucho, quina, tabaco y cargas de café desde Antioquia. Estos productos que eran llevados hasta el puerto de Barranquilla mediante champanes, definidos como grandes canoas con cubierta de paja para el transporte de carga y pasajeros en el siglo XIX y principios del XX, en un principio de tracción humana y posteriormente con motor.

Figura 1.8. Relaciones territoriales: Provincia de Mariquita: Honda, Mariquita, Ibagué, La Palma (1825)



Mapa de los cuatro cantones de la Provincia de Mariquita: Honda, Mariquita, Ibagué, La Palma. Honda (Amarillo), Mariquita (Colorado), Ibagué (Blanco), Palma (Azul). Tocayma con la Mesa (verde). H: Honda, M: Mariquita, A: Ambalema, B: Beltrán. Fuente: Archivo General de la Nación (1825)

Si bien hoy el vínculo comercial más fuerte de Ambalema se reduce a dos municipios del departamento vecino, es de particular importancia destacar que, pese a ser un lugar histórico significativo del territorio en cuestión, cada vez se encuentra más apartado de las dinámicas con límites muy claros. Primero, la carretera con Honda, que dibuja un paisaje monotemático de grandes latifundios y que rememora los efectos de la historia económica de la zona. Segundo, el río Magdalena, que dejó de ser el elemento estructurante y fundacional de secuencia de puertos nacionales, para convertirse en un límite del Municipio, cuando en realidad fue la única conexión con el resto del territorio, no solo como elemento de comunicación sino como vínculo económico y de intercambio.

Ocurre el caso contrario entre Honda y Mariquita, en donde a lo largo de la carretera se refleja una constante tendencia de cambio en el uso del suelo y se lee claramente el carácter de territorio de paso, tránsito, cruce de caminos, de intercambio y de diálogo entre los dos municipios. Incluso, esta situación explica la idea difundida de que en esta interacción reside un polo de desarrollo para la región.

Este es, apenas, uno de los escenarios que ilustra las condiciones de este territorio y que justifica un análisis relacional de las transformaciones y las tendencias de cambio que deberán incluirse un cualquier proceso de promoción de gestión social. El hecho fundamental es que, en la aparente fragmentación de una significativa serie de hechos históricos, sociales, políticos y económicos, en esta región se conjuga una singularidad especial manifiesta en un entorno natural y geográfico potente, en unas prácticas cotidianas enriquecidas, en la supervivencia de atmósferas espaciales y temporales susceptibles de ser valoradas.

Al partir de un potencial reencuentro con ellas, en una economía nueva llamada turismo que, si es adecuadamente implementado, constituiría no solo un impulso económico con equidad, sino una garantía de prevalencia de las cualidades que hoy se petrifican en un patrimonio en buena parte inactivo y una economía netamente utilitaria de los recursos, y totalmente opuesta a la salvaguardia de la identidad.

## **1.6. Consideraciones finales**

Para que las políticas diseñadas y posteriormente implementadas en la inserción del turismo sean adecuadas, deberían tener como primer objetivo



adelantar acciones de valoración para la gestión social del paisaje cultural. No basta el reconocimiento y la fortuna de encontrar el sentido-marca del paisaje. Debe estar insertada y apropiada en la comunidad, reconocida desde adentro, antes de cualquier acción que ponga en marcha ofertas de recreación de estas experiencias para otros.

De no ser así, se corre el grave riesgo de banalizar y caricaturizar el paisaje cultural hasta la completa perversión de su sentido, a la vez con efectos tan negativos como la dilución de los lazos de cohesión comunitaria tradicionales y vínculos históricos, valores fundamentales en la construcción de la identidad.

La cotidianidad, como externalidad, es un valor que trasciende por mucho la monumentalidad de lo edificado, de los hitos naturales o los inmateriales culturales, pues estos son elementos que se inscriben en el patrimonio. Por lo tanto, las propuestas para la gestión deben ser tan diversas como los constitutivos del paisaje cultural. Para ello es necesario establecer procesos eficientes que dinamicen acciones en beneficio de los pobladores de estos municipios a partir del paisaje cultural, entendiéndolo como recurso y como capital del paisaje. De este modo, la promoción de la gestión social deberá identificar las señas espacio-temporales para el reconocimiento de la pluralidad del territorio, para comenzar un diálogo sobre qué debe ser identificado, valorado, conservado, interpretado y apropiado, que responda a las necesidades vigentes, antes de adelantar imposturas de la industria turística.

Por lo anteriormente expuesto, la lectura del paisaje cultural como proceso histórico permite poner en valor el territorio, en tanto puede propiciar procesos sustentables del hábitat desde el *reconocimiento* de la estructura territorial para proponer una gestión a la diversidad paisajística, la definición de roles de participación y su correlato en políticas que incluyan la especificidad del paisaje cultural del mejor modo posible. Al mismo tiempo, la gestión social del territorio deberá promover el incremento de la conciencia paisajística, que conduce a una demanda social del derecho al paisaje.

## Referencias

- Acevedo T. A. & Torres G., J. B. (2016, enero-junio). La renta de tabaco en la Nueva Granada, 1744-1850. Administración, comercio y monopolio. *Sociedad y economía* (30), 282-303. Recuperado de [http://revistapropectiva.univalle.edu.co/index.php/sociedad\\_y\\_economia/article/view/3909](http://revistapropectiva.univalle.edu.co/index.php/sociedad_y_economia/article/view/3909)
- Clavijo O. H. (2006). La relación estado colonial-élite criolla santafereña en el siglo borbónico: El caso de la familia Caicedo. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*. Vol. 11. n.º 1, Bucaramanga, Colombia: Universidad Industrial de Santander, p. 155-203. Recuperado de <https://docplayer.es/78760816-Anuario-de-historia-regional-y-de-las-fronteras-issn-universidad-industrial-de-santander-colombia.html>
- Corboz, A. (2004). El territorio como palimpsesto. En A. Martín Ramos. (Coord.), *Lo urbano 20 autores contemporáneos*. Barcelona, España: UPC, p. 25-34.
- Cruz Pérez, L. & Español Echaniz, I. (2009). *El paisaje. De la percepción a la gestión*. Madrid, España: Ediciones Liteam.
- De la Pedraja Román, R. (1979). Los cosecheros de Ambalema: Un esbozo preliminar. *Anuario Colombiano de Historia Social y Cultural*. n.º 9. Bogotá, Colombia: Facultad de Ciencias Humanas. Departamento de Historia. Universidad Nacional de Colombia, p. 39-61. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/36241/37777>.
- Español Echaniz, I. (2007). El paisaje como percepción de las dinámicas y ritmos del territorio. En J. Maderuelo. (Dir.), *Paisaje y Territorio*. Madrid, España: Abada, p. 203-225.
- Gobernación del Tolima (2012). *Plan de Desarrollo 2012-2015. Eje 3: Ahora sí oportunidades para el crecimiento y la competitividad*. Tolima, Colombia, p. 261-264.
- Gómez-Mendoza, J. (2013). Del patrimonio paisaje a los paisajes del patrimonio. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 59 (1), 5-20. Recuperado de <https://doi.org/10.5565/rev/dag.48>
- Gutiérrez de Alba, M. M. (2012). *Impresiones de un viaje a América. Diario ilustrado de viajes por Colombia 1871-1873*. Bogotá D. C., Colombia: Villegas Editores.
- Guzmán, A. I. (1996). *Poblamiento e historias urbanas del Alto Magdalena Tolima. Siglos VI, XVII y XVIII*. Santa Fe de Bogotá; Colombia: Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes del Departamento del Tolima-Universidad del Tolima.

- Hamilton, C. (2006). *El fetiche del crecimiento*. Madrid, España: Editorial Laetoli.
- Harley, J. B. (2005). *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre a historia de la cartografía*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Kagan, R. L. (1993). "La corografía en la Castilla moderna: Género, historia, nación". *Studia Áurea. Actas del III Congreso de la AISO*, III. Toulouse-Pamplona: Centro Virtual Cervantes, p. 79-91.
- Londoño Vega, P. (2007). *Acuarelas y dibujos de Henry Price para la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*. Bogotá, Colombia: Banco de la República.
- Maderuelo, J. (2007). Introducción: Paisaje y Territorio. En J. Maderuelo. (Dir.) *Paisaje y Territorio* Madrid, España: Abada, p. 5-9.
- Martínez de Pisón, E. (2007). Epílogo. Paisaje, cultura y territorio. En J. Nogué. (Dir.) *La construcción social del paisaje*. Madrid, España. Biblioteca Nueva, p. 326-337.
- Mata, R. (2010). La dimensión patrimonial del paisaje. Una mirada desde los paisajes rurales. En J. Maderuelo. (Dir.) *Paisaje y Territorio*. Madrid, España: Abada, p. 31-74.
- Ministerio de Cultura (2010). *Patrimonio cultural para todos. Una guía de fácil comprensión*. Recuperado de: <http://vigias.mincultura.gov.co/Documents/Cartilla-Patrimonio-Cultural-para-todos-pdf.pdf>
- Molina Londoño, L. F. (2003). *Francisco Montoya Zapata. Poder familiar, político y empresarial 1810-1862*. Medellín, Colombia: Nutifinanzas s. A.
- Moreno de Ángel, P. & Melo, J. O. (Directores del proyecto) (1995). *Caminos reales de Colombia*. Bogotá, Colombia: Fondo FEN-Colombia.
- Osorio Soto, M. E. (2011, enero-junio). Viaje y corografía en *Manuela* (1858) de Eugenio Díaz Castro. *Lingüística y Literatura* 59. Medellín, Colombia: Departamento de Lingüística y Literatura. Universidad de Antioquia, p. 71-93. Recuperado de <http://aprendeonline.udea.edu.co/revistas/index.php/lyl/article/view/12535/11329>
- Ospina, W. (2013, agosto 9) Presencia de la Cultura. En *Actualización de la Visión Tolima 2025, la importancia de la cultura en la mirada estratégica de desarrollo integral en nuestro Departamento*. Universidad de Ibagué. Recuperado de <http://econn.org/presencia-de-la-cultura.html>
- Rivera Blanco, J. (2010). Paisaje y Patrimonio. En J. Maderuelo. (Dir.) *Paisaje y Territorio*. Madrid, España: Abada, p. 11-30.

- Santos, M., & Ganges, L. (2003). Las nociones de paisaje y sus implicaciones en la ordenación. Dispersión territorial, paisaje y ciudad construida: Objetivos y retos de la planificación urbana. *Revista Ciudades* (7), 41-68. Recuperado de <https://doi.org/10.24197/ciudades.07.2002.41-68>
- Waisman, M. (1995). *La arquitectura descentrada*. Bogotá, Colombia: Escala.
- Zoido, F. (2012). El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XVI, núm. 407. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-407.htm>



---

# 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.º 264 del 1963, después convertida en Ley Nacional de Cultura (n.º 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<sup>1</sup>, se aprende que:

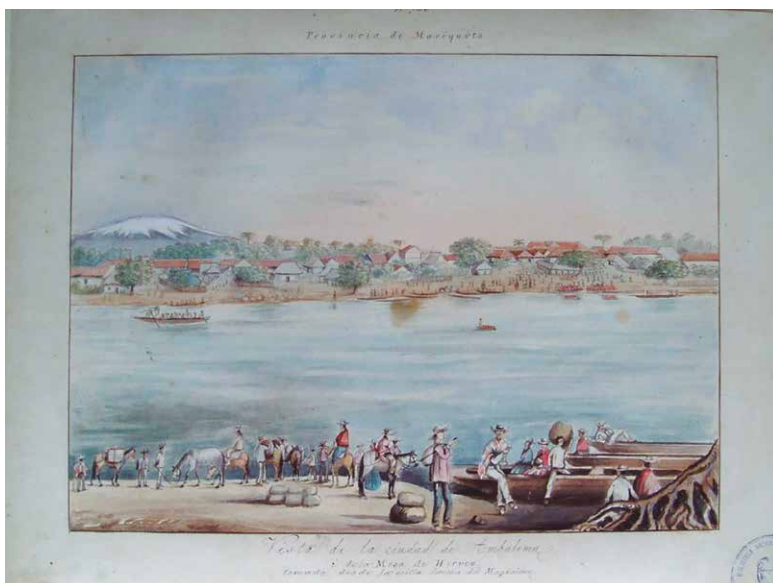
[...] en toda esta tierra no ha hallado sitio más acomodado que este de Ambalema por tener como tiene la parte y lugar donde está la iglesia, un llano grande y capaz para poblarse buena cantidad de indios hasta las heras de dicho río Grande y estar como está en parte alta descombrada de Arcabucos, desahogada 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

---

<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> (Barbieri, 1831, p. 514)

---

<sup>2</sup> 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.

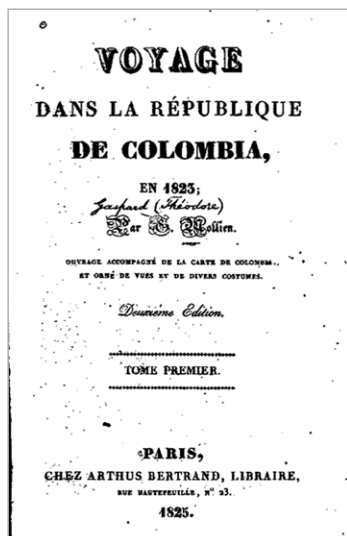
Después del gran incendio de 1825, que destruyó la mayoría de las casas de Ambalema, todo fue vendido a la sociedad inglesa Fruhling & Goschen, que participó también en las obras de reconstrucción del pueblo con el estilo de casas de pórticos, la cual permaneció en un estado de conservación muy crítico 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



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

Figura 2.5. *Voyage dans la République de Colombia*



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

Figura 2.6. Los trabajadores de tierra caliente



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 cigarrillos (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, contruidos 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*<sup>3</sup>. 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*<sup>4</sup> 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.

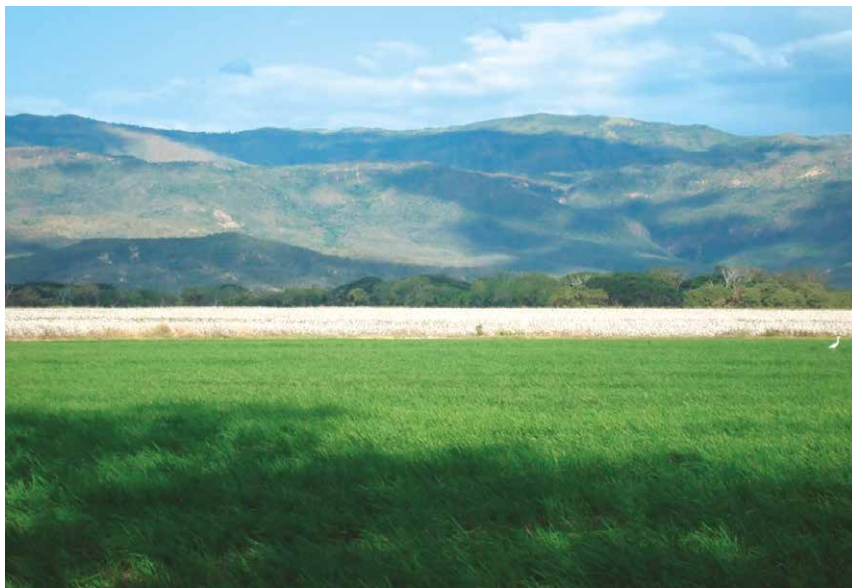
F. Engel (1970), investigador de la UNESCO, en realidad no entendió cómo un pueblo así de importante y de alto valor cultural no encontró —y desafortunadamente sigue así— la misma atención de ciudades como Cartagena y Santa Marta, que habían reconstruido muchos de sus elementos, mientras Ambalema era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

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

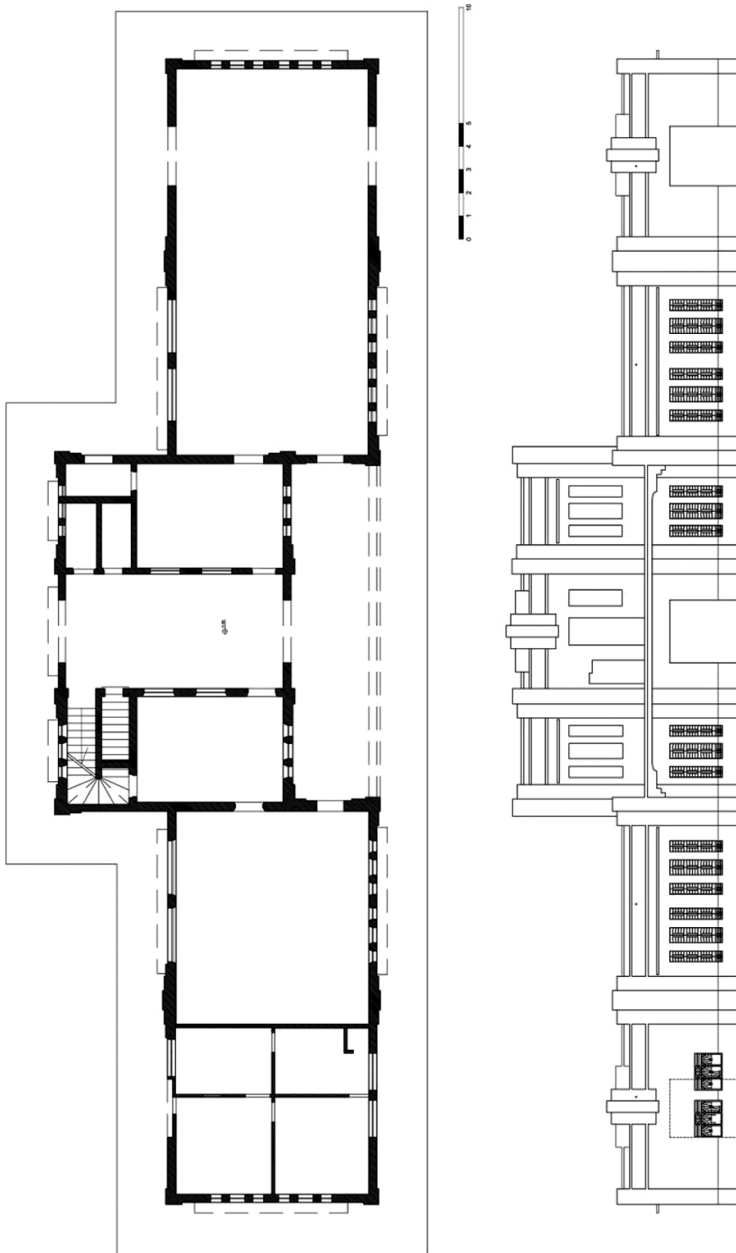
Lo anterior ha permitido realizar una propuesta compatible y sostenible con los recursos disponibles, con la finalidad de lograr el estado original con espacios y funciones útiles a la comunidad y a los niños (Niglio, 2012). Este tipo de trabajo ha sido realizado gracias a una constructiva colaboración 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.banrepultural.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: Volume 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](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\\_](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\\_5qLgn8TaMKYNdQVYdCZDRqjMCN3pUUDPa-QVpNEps.pdf](http://www.esempidiarchitettura.it/ebcms2_uploads/oggetti_articolo_160_ITA_5qLgn8TaMKYNdQVYdCZDRqjMCN3pUUDPa-QVpNEps.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.

---

# 3

---

## Actitudes de la apropiación social de los habitantes de Ambalema hacia su patrimonio cultural

Juan Carlos Espinosa Pasaje\*  
Beatriz Helena Alba Sanabria\*\*

**Resumen.** Se evidencian algunos resultados de la investigación *Apropiación social del Patrimonio Urbano Arquitectónico del Centro Histórico de Ambalema*, que tuvo como objetivo conocer las relaciones e interacciones de los habitantes con su patrimonio declarado. En el documento se aborda el desarrollo, metodología y resultados de la investigación, a partir de una de las categorías de análisis estudiadas: la actitud de los habitantes de Ambalema frente a su patrimonio urbano arquitectónico. La investigación fue desarrollada por Juan Carlos Espinosa y Juan Carlos Bonilla en los años 2014-2016, con recursos del Programa de Fortalecimiento de la Investigación en Ciencias Sociales (PROFIN) de la Universidad de Ibagué.

**Palabras claves:** Patrimonio cultural, apropiación social.

---

\* Universidad Católica de Pereira. ORCID: 0000-0002-2533-7422. juan1.espinosa@ucp.edu.co

\*\* Universidad de Ibagué. ORCID: 0000-0002-3812-5074. beatriz.sanabria@unibague.edu.co

Figura 3.1. Arquitectura del Centro Histórico de Ambalema (2014)



Fuente: Rastro Urbano

## Introducción

El municipio de Ambalema, declarado desde 1980 Monumento Nacional (en la actualidad denominado como Bien de Interés Cultural), se configura como uno de los municipios del departamento del Tolima con mayor importancia patrimonial. Esta es evidente en la arquitectura, así como el fuerte trasegar histórico que reconoció al Municipio como una de las economías más fuertes del país en los años 50, como centro exportador de tabaco y destacado puerto fluvial de Colombia (Viloria, 1999).

En la actualidad, y pese a que la declaratoria continúa, el Municipio se encuentra ante un evidente deterioro de su patrimonio cultural y unos índices de pobreza que superan el 80 % de la población (Secretaría de Planeación y TIC, 2014). Este hecho llevó al Grupo de Investigación Rastro Urbano a realizar el proyecto de investigación *Apropiación social*

*del Patrimonio Urbano arquitectónico del Centro Histórico de Ambalema* con el objetivo de determinar si la falta de apropiación de los habitantes a su patrimonio cultural es una de las causas de deterioro.

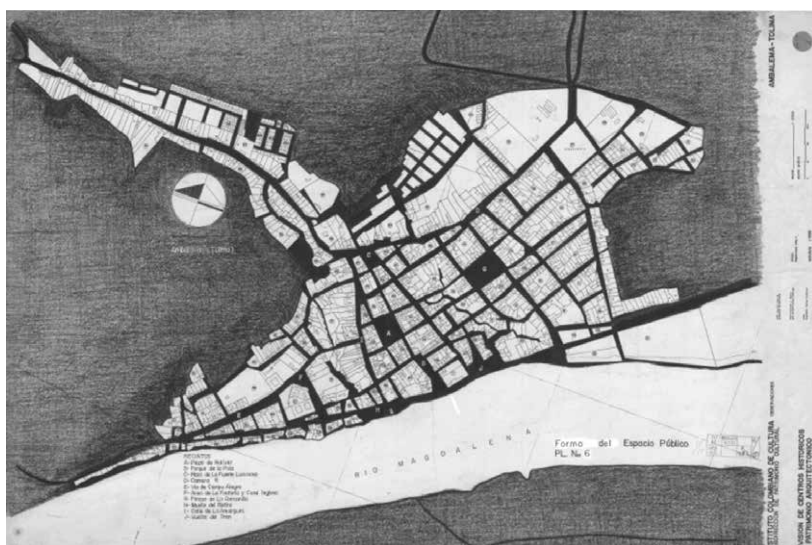
### **3.1. Ambalema después de más de 30 años de ser declarado Bien de Interés Cultural**

El municipio de Ambalema se encuentra ubicado al nororiente del departamento del Tolima a orillas de uno de los más importantes afluentes hídricos de Colombia: el río Magdalena. Dicha ubicación geográfica le concedió desde el siglo XVIII y hasta la primera mitad del XX, una importancia económica de grandes magnitudes al ser puerto fluvial internacional, que le permitió ser el principal exportador de tabaco (Briceño y Mesa, 2010) y receptor de arquitectura inglesa que se evidencia en las estructuras y viviendas actuales de la población y que le otorgan el título de Centro Histórico (Niglio y Morcate, 2013).

Inicialmente, mediante el Decreto 776 de 1980, el Ministerio de Educación Nacional declaró a Ambalema Monumento Nacional por su destacada arquitectura. En razón de su conjunto urbano y homogeneidad, “la sumatoria de unidades arquitectónicas ‘en un solo edificio’ cubierto por un mismo tejado, y la unión entre espacios público y privado a través de las estantillerías que definen características coloniales en la arquitectura colombiana que hasta hoy se conservan” (Alcaldía de Ambalema, 2018, s. p.) y que en la actualidad ese título se conoce con el nombre de Bien de Interés Cultural (BIC).

Dichos procesos de declaratoria se desarrollaron de manera inconulta con la comunidad; fueron instituciones externas quienes legitimaron dicho calificativo patrimonial, por esto los investigadores del grupo Rastro Urbano se cuestionaron si esta falta de participación de la comunidad en estos procesos, derivó en el actual deterioro de las estructuras y la posible falta de apropiación por el patrimonio.

Figura 3.2. Plano del municipio de Ambalema



Fuente: Instituto Colombiano de Cultura (1992, p. 6)

La apropiación es definida desde la Psicología “como ‘interiorización’ de la praxis humana, a través de sus significados” y se resume en un modelo dual, la acción-transformación y la identificación simbólica (Vidal y Urrútia, 2005, p. 283). La investigación enfocada en los habitantes de Ambalema determinó estas dos categorías evidenciadas en las prácticas que permiten entender qué tanto se apropian de su patrimonio. El término ‘apropiación social’ empieza a hacer parte del entramado de los estudios de patrimonio a partir de la Carta de Cracovia, en la que se determina que:

Cada comunidad, teniendo en cuenta su memoria colectiva y consciente de su pasado, es responsable de la identificación, así como de la gestión de su patrimonio. Los elementos individuales de este patrimonio son portadores de muchos valores, los cuales pueden cambiar en el tiempo. Esta variabilidad de valores específicos en los elementos define la particularidad de cada patrimonio. A causa de este proceso de cambio, cada comunidad desarrolla una conciencia y un conocimiento de la necesidad de cuidar los valores propios de su patrimonio. (UNESCO, 2000, p.1)

A partir de allí, el patrimonio se verá relacionado con el desarrollo del lugar y la identidad cultural que los habitantes del sector patrimonial desarro-

llen por su espacio. Así fue como la investigación definió su ruta de trabajo. Esta contempló tres variables de estudio: conocimiento, actitudes y prácticas.

El presente capítulo aborda la variable de actitudes, definida como la forma en que los habitantes se piensan dentro del contexto del patrimonio; en tanto valoración afectiva, en los aspectos que tienen que ver con sus sentimientos. Esto supone revelar cuáles son los pensamientos que provienen de su convivencia con un elemento patrimonial como el Centro Histórico y lo que implica tenerlo, mantenerlo y proyectarlo hacia el futuro.

Lo anterior, se refiere a las actitudes que forman parte de la vida y los comportamientos dependiendo de las posiciones individuales y colectivas (a favor o en contra), que frecuentemente se asimilan por aspectos que vienen ligados a los valores, creencias, sentimientos, opiniones, motivaciones, prejuicios, ideologías, etc. (Ortego, López & Álvarez, 2002).

A partir de Vidal Moranta y Pol Urrútia (2005), se permite una aproximación a las actitudes desde el apego y los actores, también visto desde la acción-transformación, en la que se apropia el lugar, los afectos, generados desde dimensiones del comportamiento que van más allá de lo funcional.

Figura 3.3. Fotografía del deterioro de una de las viviendas del Centro Histórico del municipio de Ambalema (2014)



Fuente: Rastro Urbano

Por lo tanto, se pretendió dilucidar mediante la pregunta de investigación: ¿Qué piensan los habitantes de ese entorno patrimonial treinta y cuatro años después de haber sido declarado Monumento Nacional?, así como cuál es su actitud frente al estado físico, los aspectos patrimoniales (lo que la norma consideró patrimonio y fue declarado y aquello que la gente valora y reivindica como patrimonio dentro de eso que está declarado actualmente como Bien de Interés Cultural), la norma, las autoridades (local, departamental y nacional), de Ambalema y del turismo que genera el Centro Histórico.

### **3.2. La apropiación desde la percepción de los habitantes del centro histórico**

La investigación, de tipo descriptivo, involucró instrumentos de tipo cualitativo y cuantitativo (Lukas y Santiago, 2004), con el fin de conocer el grado de apropiación de los habitantes a su patrimonio cultural. El proceso investigativo inició con acercamientos a la población para evidenciar el estado de los bienes patrimoniales, así como observar la cotidianidad de los habitantes del Centro Histórico.

Con estos insumos, se definió una muestra representativa por conveniencia de quienes estaban ligados con las actividades del sector urbano: habitantes y comerciantes, sectorizados según lugares emblemáticos de lo declarado como Bien de Interés Cultural. Se definieron así veinte sectores del Centro Histórico como subáreas de estudio.

Las estrategias utilizadas para la recolección de la información fueron las encuestas, las entrevistas a profundidad, los grupos focales y el análisis documental a las políticas públicas. Se aplicaron en su totalidad 131 encuestas, en las que se abordaban las tres categorías de análisis que propuso la investigación.

La categoría de actitudes se analizó a partir de 13 de las 23 preguntas de la encuesta. Las encuestas se aplicaron a personas entre rangos de edades de 19 a 29, entre 30 y 59 y de 60 años en adelante, incluido el más cercano número de igualdad entre hombres y mujeres en cada uno de los rangos. Las preguntas de la encuesta comprendían tanto preguntas cerradas, como abiertas, que garantizaran la opinión de los encuestados.

Las encuestas permitieron identificar las personas para configurar los grupos focales que tenían representación de los subgrupos comunales previamente identificados (habitantes, comerciantes, autoridades locales, entre otros).

Figura 3.4. Río Magdalena en Ambalema, Tolima (2015)



Fuente: Beatriz Helena Alba

### **3.3. Entre la importancia y el deterioro, actitudes frente al patrimonio cultural**

El punto de partida de la investigación se relaciona con la necesidad de una comprensión del grado de apropiación que tenían los habitantes de Ambalema por su patrimonio cultural. Por tanto, la primera actitud indagada fue la ciudadana frente a las problemáticas más evidentes del Municipio, y coincidieron en la necesidad de un empoderamiento social que conlleve a la mejora de sus condiciones de vida. Es decir, que de manera colectiva se busquen las soluciones y la construcción de horizontes futuros.

De acuerdo con los grupos focales y las entrevistas, se logró determinar que la actitud de los habitantes de Ambalema sobre las normas que rigen el Centro Histórico del Municipio, es que no son adecuadas para el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas. A esto se suma su actitud frente a las autoridades, ya que opinan que atienden los beneficios particulares y no el bien común.

Consideran de forma crítica cómo la politiquería se toma las elecciones locales. Según los habitantes de Ambalema, los malos gobiernos



son los grandes responsables por el deterioro patrimonial, ante la poca incidencia en el tema, lo cual los lleva a sugerir que podrían ser las autoridades departamentales o nacionales quienes pudieran colaborar en la solución de las problemáticas patrimoniales.

El 90% de los encuestados subrayó la importancia de que gran parte de su municipio se encuentre declarado como Bien de Interés Cultural, incluyendo como razones para esta importancia el turismo que genera (36%), la trascendencia histórica (21%), la identidad (10%) y por ser el entorno que habitan (11%).

Figura 3.5. Áreas beneficiadas con la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) (2015)



Fuente: Los autores

A partir de ello, también manifestaron en un 98% que es necesario conservar el Centro Histórico, porque este le da un entorno muy propio al municipio (30%), porque allí radica el potencial turístico (26%) o porque así lo exige la declaración patrimonial (18%), entre otras razones. Dentro de las edificaciones del Centro Histórico que los habitantes de Ambalema consideraron más emblemáticas, se refirieron la Casa Inglesa, la Factoría, el Templo Antiguo, la Casona, la Alcaldía y el Malecón.

Figura 3.6. La “Casa Inglesa” en Ambalema, Tolima



En la construcción se evidencia acelerado deterioro (2014).  
Fuente: Rastro Urbano

La actitud sobre la vinculación de los habitantes de Ambalema a los eventos notables de su memoria histórica tuvo relevancia en la exportación de tabaco, el puerto fluvial a través del río Magdalena y la primera estación del ferrocarril, todas estas derivadas de actividades ya extintas en la actualidad del Municipio.

Uno de los temas importantes era entender el deterioro de las construcciones en el Centro Histórico, y determinar si tenían relación alguna con la apropiación de la comunidad frente a estas. La investigación logró determinar que los habitantes de Ambalema consideran posible la construcción de edificaciones que no correspondan con el estilo arquitectónico del área patrimonial, ya que expresan que este tipo de viviendas requieren mucho más cuidado y dinero para su conservación.

Argumentan que deben ser restauradas, nunca intervenidas con técnicas de construcción contemporáneas, lo cual hace mucho más difícil y costoso su mantenimiento. Acaece la responsabilidad del deterioro de

varias viviendas, en el desconocimiento en la aplicación de técnicas de restauración.

Figura 3.7. Fotografía que evidencia la construcción de viviendas de estilo arquitectónico contemporáneo en el Centro Histórico del municipio de Ambalema contraviniendo la normativa de Bien de Interés Cultural (2014)



Fuente: Rastro Urbano

### 3.4. Reflexiones finales

En general, la actitud frente al patrimonio por parte de los habitantes de Ambalema pasa por la transversalidad que este ocupa sobre los campos de la política, de la planeación, de la ciudadanía, del turismo, sobre el actuar del gobierno local, etc., siendo para estos habitantes una actitud desalentadora, que genera: 1) La patrimonialización en beneficio propio que realizan las élites de Ambalema, como con el turismo, que reporta beneficios solo a unos pocos. 2) La débil planificación de los gobiernos locales de turno hacia una gestión del patrimonio seria y responsable que tuviese en cuenta al grueso de la población. 3) El desinterés por parte de sectores como comerciantes y propietarios al cuidado y protección de los bienes patrimoniales. 4) Los pocos o nulos beneficios que representa para

su diario vivir el titulado de patrimonio cultural que tiene el Centro Histórico del Municipio.

Por último, las preguntas formuladas a los propietarios en términos de prácticas de conservación en los bienes del área afectada, evidenciaron en los habitantes de Ambalema falta de compromiso frente a la actuación responsable tanto de los habitantes como del Gobierno.

En las visitas de campo realizadas a Ambalema es notorio que en algunos sectores del Centro Histórico, especialmente en zonas donde se realizan actividades de comercio, algunas de las adecuaciones de los inmuebles contravienen la Ley, causando daños tipológicos. Otra práctica evidente es el abandono, en áreas en las cuales las casas deshabitadas son la primera causa del deterioro constructivo de las viviendas.

## Referencias

- Alcaldía Municipal de Ambalema Tolima (2018) *Nuestro Municipio. Historia. Tolima*: Recuperado de <http://www.ambalema-tolima.gov.co/municipio/nuestro-municipio>
- Briceño, L. & Mesa, M. A. (2010) El efecto de la mortalidad ocupacional sobre la economía. Las Fiebres del Magdalena y la siembra de tabaco en Colombia en el siglo XIX. *Revista Ciencias de la Salud*, 7 (3), p. 45-51. Recuperado de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/revsalud/article/viewFile/890/797>
- Instituto Colombiano de Cultura (1992). *Inventario físico centro histórico Ambalema*. Bogotá, Colombia: Colcultura.
- Lukas, J. & Santiago, K. (2004). *Investigación educativa*. Madrid, España: Alianza Editorial s.A.
- Niglio, O. & Morcate, F. (2013). Ambalema, Honda, Mariquita, una ruta cultural sobre el río Magdalena. *Revista Hito*, 1 (7), p. 14-22. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4750129.pdf>.
- Ortego, M., López, S. & Álvarez, M. L., (s.f.) *Las actitudes*. Recuperado de [https://ocw.unican.es/pluginfile.php/1420/course/section/1836/tema\\_04.pdf](https://ocw.unican.es/pluginfile.php/1420/course/section/1836/tema_04.pdf)
- Presidencia de la República de Colombia (1980, abril 2). Decreto 776 de 1980. [Consejo de Monumentos Nacionales] Por el cual se declara Monumento Nacional el Centro Histórico de la ciudad de Ambalema en el departamento del Tolima. Bogotá D.C.: Presidencia de la República de Colombia.

- Secretaría de Planeación y TIC (2014). *Estadísticas 2011-2014. Gobernación del Tolima*. Recuperado de [https://www.tolima.gov.co/publicaciones/13054/estadisticas\\_tolima\\_dosmiloncedosmilatorce\\_](https://www.tolima.gov.co/publicaciones/13054/estadisticas_tolima_dosmiloncedosmilatorce/)
- UNESCO (2000). *Carta de Cracovia. Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido*. París, Francia: Centro de Patrimonio Mundial.
- Vidal Moranta, T., & Urrútia, E. P. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Revista Anuario de Psicología*, 36 (3), p. 381-297. Recuperado de <https://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/view/61819/81003>
- Viloria, J. (1999). Tabaco del Carmen: Producción y exportación de tabaco de los Montes de María, 1849-1893. *En Cuadernos de historia económica y empresarial n.º 3*. Cartagena de Indias, Colombia: Banco de la República, p. 1-47. Recuperado de [http://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/1991/che\\_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/1991/che_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

## El río Magdalena en el crecimiento histórico de Honda (Colombia). Un caso atípico de morfología urbana en América Latina<sup>1</sup>

Juan José Ospina-Tascón\*

Eduardo Peñaloza Kairuz\*\*

César Augusto Velandia Silva\*\*\*

**Resumen.** El municipio de Honda (Tolima - Colombia) se sitúa en la convergencia del río Grande de la Magdalena, Gualí y La Quebrada Seca. Su localización geográfica constituye un nodo estructurante clave para el desarrollo regional en el contexto histórico colombiano. Honda, desde su conformación, se ha configurado de manera atípica a las demás ciudades latinoamericanas trazadas con la impronta del damero.

El objetivo del estudio es reconocer la relevancia del río Grande de la Magdalena, sus afluentes y las condiciones geomorfológicas del lugar

<sup>1</sup> Capítulo resultado del proyecto de investigación 18-558-INT: “Estudio del Reúso de los Espacios Urbano-Arquitectónicos de Ambalema, Tolima, de acuerdo con el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP)”, financiado por la Convocatoria Interna de Investigación 2018, Dirección de Investigaciones, Universidad de Ibagué. Publicado como ponencia por Juan José Ospina-Tascón (co-investigador del proyecto) en el X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, en junio de 2018 por el *Departament d’Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya* Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba, en la siguiente dirección web: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/132071/11BCN\\_Ospina\\_JuanJose.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/132071/11BCN_Ospina_JuanJose.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

\* Docente e investigador. Universidad del Tolima. ORCID: 0000-0002-4431-8446. [jospina@ut.edu.co](mailto:jospina@ut.edu.co)

\*\* Docente e investigador. Universidad de Ibagué. ORCID: 0000-0002-3016-4095. [eduardo.penalosa@unibague.edu.co](mailto:eduardo.penalosa@unibague.edu.co)

\*\*\* Profesor Asociado e Investigador. Universidad de Ibagué. ORCID: 0000-0003-0187-6488. [cesar.velandia@unibague.edu.co](mailto:cesar.velandia@unibague.edu.co)

como elementos relevantes en su transformación urbana relacionada de manera estrecha con el entorno. Se indagan fuentes primarias, de archivo histórico, literatura y planimetría referentes a procesos de poblamiento y colonización, que luego se contrastan con cartografía actual y fotografías satelitales que permiten aportar material gráfico y teórico nuevo que amplía la explicación de la actividad fluvial en el contexto histórico de Honda y su repercusión nacional.

**Palabras claves:** Patrimonio urbanístico, centro histórico, conservación.

### **Introducción. Agua y ciudad**

El agua constituye un elemento geográfico que condiciona la organización espacial, el crecimiento y la actividad productiva de las ciudades (Whitehead, Smith y Wade, 2011; Kostof, 2005). En este sentido, una constante universal en el desarrollo de las civilizaciones ha sido el permanente vínculo con un río principal, entendido como un elemento natural que hace posible la vida, contribuye a optimizar ámbitos tanto económico como urbano, cultural, social y por supuesto el hidrográfico.

Los ríos son elementos de gran interés paisajístico; por ello, como explica Luis Camacho, profesor del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad de los Andes, “sanear e invertir en los cuerpos de agua y sus entornos les da valor a las ciudades, aumentan la calidad de vida y proporcionan ambientes sanos” (El Tiempo, 2014, noviembre 22). Es tal el vínculo que se establece entre el río con la ciudad, que este resulta convirtiéndose en testigo de su historia urbana. El río se destaca como un elemento del paisaje que contribuye a generar identidad y apego a quienes habitan cerca de este (Duffo, 2013).

En Colombia el río Magdalena, con una longitud de 1500 km, se constituye como el principal eje hídrico navegable desde Honda (Tolima) hasta su desembocadura en Bocas de Ceniza (Atlántico) en el mar Caribe. El río Magdalena ha sido desde el inicio de la Conquista española en 1536 hasta la actualidad, un elemento natural forjador de dinámicas que han contribuido a potenciar el desarrollo nacional.

El hombre, como ser social, interactúa con sus semejantes en el medio natural y lo transforma para habitarlo, dominarlo y explotar sus

recursos. Se ha evidenciado que desde la antigüedad, grandes civilizaciones como la griega y sumeria establecieron sus ciudades frente a bordes fluviales como estrategia militar, comercial, de intercambio y también de comunicación con otras comunidades o sitios de abastecimiento.

Esta reflexión lleva a deducir que la importancia del lugar que recorre el río Magdalena radica en su posición geográfica donde coinciden diversas rutas terrestres con el eje fluvial, lo cual permitió la explotación e intercambio de productos, la conformación del inicial asentamiento y la consolidación del Municipio como nodo relevante en la red de intercambios desde el periodo colonial, dado que hacia el oriente del puerto se encontraba el altiplano y la población más numerosa del país; hacia el occidente se hallaban las provincias mineras de Cauca y Antioquia; todas estas, importantes destinos para las mercancías que llegaban de España. Es por ello que Honda se convierte en el principal puerto del interior del país. Desde allí se distribuían los productos importados de España y los productos minerales y vegetales que se exportaban desde el interior del país y el norte del Tolima.

El presente estudio se realiza con el propósito de aportar material gráfico que complemente la literatura histórica de Honda, puesto que tras una amplia consulta en fuentes literarias y en archivos documentales, los hallazgos describen de manera anecdótica sus puertos, edificaciones y personajes que intervinieron durante su transformación y consolidación urbana, pero no existe una planimetría exacta que complemente la teoría.

La metodología propuesta para el desarrollo de la investigación se fundamenta en la reconstrucción gráfica de cada uno de los momentos que han acontecido en Honda desde su conformación inicial hasta la actualidad, con el propósito de identificar el papel que ha tenido el río Magdalena, además de la repercusión en el comercio y la historia de Colombia.

Este proceso se desarrolla mediante el redibujo urbano de Honda (con la ayuda de una plataforma digital), durante cada uno de los momentos importantes en el crecimiento urbano. A partir del cual se compara la planimetría urbana histórica y actual, con la correlación de fotografías aéreas, satelitales y la reinterpretación del lugar durante diversas visitas de campo.

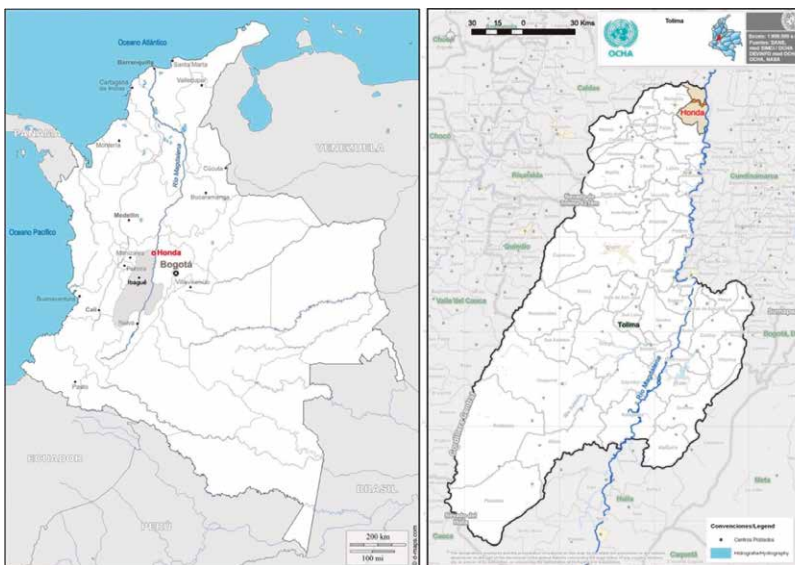


#### 4.1. El papel del río Magdalena y sus afluentes en el contexto urbano-histórico de Honda

En la zona norte del departamento del Tolima (Colombia) se ubica el municipio de Honda, un lugar escarpado donde convergen las estribaciones de las cordilleras Oriental y Central. Se constituye geográficamente como una península, debido a que está acompañado por ríos en tres de sus lados. El principal es el Magdalena, que forma una curva pronunciada donde convergen los ríos Gualí y Quebrada Seca. Dicho escenario geográfico, que tiene unas características topográficas singulares, acogió a los primeros habitantes de un territorio donde se desarrolló una transformación urbana particular durante su primer asentamiento, la conformación como Villa y luego como ciudad.

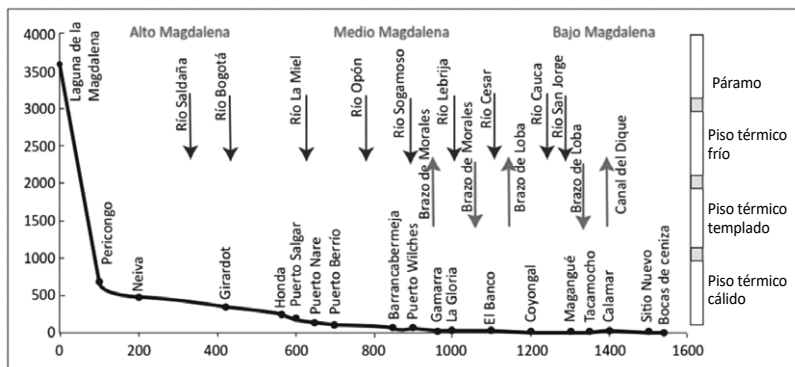
En Colombia, el río Magdalena constituye una referencia vertebral de las manifestaciones culturales de las ciudades fundadas en sus orillas (Honda, Ambalema, Mariquita, en el caso del departamento del Tolima), y de los habitantes de sus riberas, de acuerdo con una relación simbiótica con el río y el resultado de la adaptación al medio (ver Figura 4.1).

Figura 4.1. Localización de Honda respecto al río Magdalena. Mapa de Colombia y del departamento del Tolima



Fuente: Elaboración propia a partir de planimetría obtenida del Instituto Cartográfico Agustín Codazzi y OCHA

Figura 4.2. Perfil esquemático del río Magdalena. (Eje de las ordenadas: Altitud, m.s.n.m. y eje de las abscisas: Longitud: km)



Fuente: Atlas Cuenca del Río Grande de la Magdalena.  
CORMAGDALENA (2007, p.18)

La geografía de la ciudad es inseparable de su historia y sin ambas no podemos comprender su arquitectura, la huella concreta de esa “cosa humana” (Rossi, 2015). La topografía accidentada del lugar donde se emplaza el municipio de Honda ha repercutido de manera significativa en la actual configuración urbana. Esto se puede deducir al analizar su surgimiento espontáneo sin acto fundacional y el crecimiento urbano que debió adaptarse a la topografía escarpada que existe entre las cuencas del río Gualí y la Quebrada Seca, en contraste con la planicie que constituye el territorio de Mariquita.

La cercanía de Honda al río Magdalena y su localización geográfica en el centro del país, contribuyeron a que se convirtiera en un enclave económico para Colombia. En la ribera occidental del río Magdalena existe un corte de terreno vertical de unos treinta metros de altura sobre el nivel del río, que hace posible el dominio visual para controlar el paso de oriente a occidente por tierra mediante el uso de puentes que permitieran el intercambio fluvial de mercancías, de norte a sur. Allí se encuentran dos importantes ejes hídricos que han condicionado la morfología urbana de Honda: primero, el Gualí, que nace en el páramo de Herveo en la cordillera Central, un río con abundantes piedras, angosto y corrientoso que desemboca en el Magdalena. Segundo, la Quebrada Seca.

Como lo explica Zambrano (2002) en el prólogo del libro: *La ciudad del río Honda*:

La historia de este lugar se desarrolla de manera simultánea a los usos que el hombre le ha dado al río Magdalena desde la conformación espontánea como embarcadero hasta el momento en que pasó a convertirse en el puerto fluvial más importante para las provincias andinas a lo largo de cuatro siglos hasta cuando la navegación fluvial fue sustituida por otros medios de transporte terrestre. (Zambrano, 2002, p. 17)

El río Magdalena se constituyó como la ruta principal para la navegación en el Nuevo Reino de Granada y por lo tanto, el eje estructurante del intercambio y comunicaciones en el Nuevo Reino mediante la utilización de canoas de origen indígena. Sin embargo, en repetidas ocasiones la Corona prohibió este sistema ante la notable disminución de la población causada por ese duro trabajo (Fajardo Barragán, 2013). Desde 1590 se introdujo la mano de obra esclava para reemplazar a los indios (Guzmán, 1987). El tramo navegable desde Honda hasta Mompox vinculaba el centro y norte del país a otras partes del territorio y Honda fue el nodo donde convergían caminos y vías importantes para el funcionamiento del Nuevo Reino. Esto permitió el abasto de las ciudades y explotación de las minas, generándose nuevos procesos de poblamiento y usos del suelo.

El origen de la villa, además del Magdalena involucró al río Gualí, donde se ubicó el puente de San Francisco y otro construido en la segunda mitad del siglo XVIII. Fueron prolongaciones de las calles que unieron los dos sectores de la villa y que facilitaron la relación de distribución del puerto con las ciudades de Mariquita, Ibagué y más allá, con el occidente del territorio. La historia urbana de Honda, durante este siglo, está impregnada de daños en los puentes por causa de las diferentes crecientes del río Gualí a lo largo del siglo XVIII (1710, 1744, 1750, 1757, 1762, 1771), que evidenciaron la existencia de talleres y oficios especializados como carpinteros, alarifes y herreros (Guzmán, 1996).

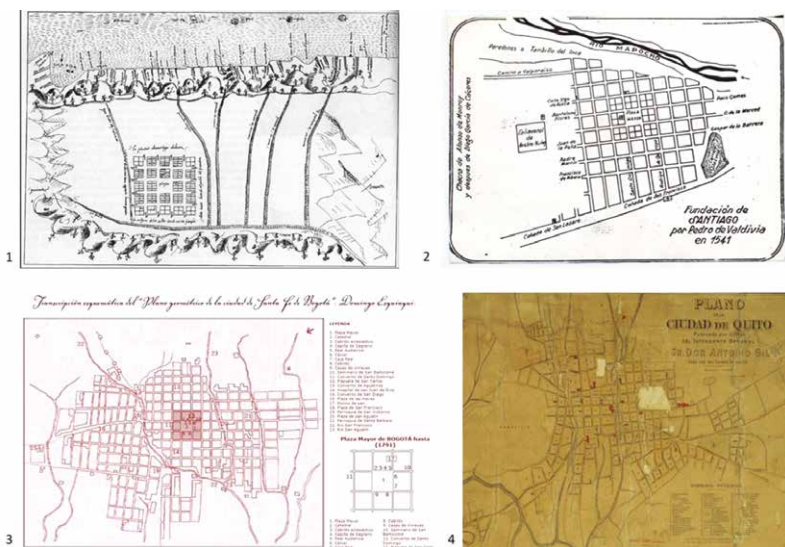
El río Gualí y la Quebrada Seca, aunque menor en longitud y caudal, también fueron y continúan siendo elementos fundamentales en la configuración urbana de Honda. En esta convergencia de ríos, la geomorfología del lugar es particular, pues se precipita sobre peñascos pedregosos que convierten sus aguas en cursos torrentosos. Este nodo en la actualidad recibe el nombre del Salto de Honda (Banco de la República, 1999).

## 4.2. El papel del agua y la topografía en la configuración urbana atípica de Honda

Desde de la conquista de América a finales del siglo xv, numerosas ciudades fundadas por los españoles se gestaron mediante la implementación del damero. Un diseño espacial común que propone una traza urbana reticular de calles y manzanas en las que se replicaba el modelo tipológico propio de ciudades europeas bajo el dominio cristiano (Morris, 2011). Este patrón se desarrolló alrededor de una plaza donde se ubican edificios de índole gubernamental, eclesiástica, civil y económica, propia de otros centros históricos que existen en numerosas ciudades latinoamericanas, tales como, Tunja, Popayán, Lima y Quito.

Como lo explica Guzmán (1987), este modelo, además de garantizar orden y control en las nuevas ciudades, posibilitaba a los españoles protegerse de un medio desconocido y hostil. El damero fue propuesto en la antigüedad por el imperio romano como estrategia defensiva y de control, pero además como elemento de diseño que contribuiría a la organización territorial de las nuevas ciudades y la vinculación de los diversos usos del suelo, destacándose además la perspectiva y la escala monumental.

Figura 4.3. Damerros en Latinoamérica: 1. Caracas en 1578, 2. Santiago de Chile en 1541. 3. Santa Fe de Bogotá en 1791, 4. Quito en 1914



Fuente: 1. De Sola (1967). 2. Biblioteca Nacional de Biblioteca Nacional de Chile (1908).  
 3. <http://cartografia.bogotaendocumentos.com/mapa>  
 4. <http://repositorio.casadelacultura.gob.ec/bitstream/34000/17626/1/C097.jpg>

En Colombia, el río Magdalena, como eje navegable por su caudal y longitud, garantiza la fertilidad del suelo a lo largo de la accidentada cordillera Central. Este río fue elemento fundamental en la toma de decisiones por parte de los conquistadores respecto a la selección del lugar para nuevas fundaciones (Zambrano y Bernard, 1993). Sin embargo, desarrollar el modelo del damero en las condiciones irregulares del terreno en donde se hoy sitúa Honda fue complicado.

Al indagar en la conformación del primer asentamiento, se encuentra la referencia de Honda como un puerto descubierto en el año 1539 por tres reconocidos expedicionarios españoles. Entre ellos, Gonzalo Jiménez de Quesada, Sebastián de Belalcázar y Nicolás de Federmann. En su recorrido por el Magdalena descubrieron un poblado de numerosos bohíos habitados por indígenas Ondamas, que pertenecían a la gran tribu Panche, justo en la convergencia con el río Gualí (Arciniegas, 1979; Banco de la República, 1999; Guzmán, 1987).

La ocupación del Nuevo Reino, como lo señala Colmenares (1972), se basa en los accidentes geográficos como elementos que permiten constituir nuevas fronteras territoriales. La conquista del territorio obedece también a la necesidad de controlar espacios vacíos, todavía no incorporados al dominio español, por medio del proceso de poblamiento (Guzmán, 1987). Como era común en el territorio colombiano, la localización de asentamientos fue determinada por la de los recursos naturales. La presencia de metales preciosos también dio lugar a dos diferentes formas de ocupación del territorio. En este sentido, con la extracción del oro del río se formaron campamentos que dieron origen a los conocidos “Reales de Minas”.

El origen espontáneo del nuevo asentamiento dio como resultado una formación urbana atípica. En este caso, la configuración carecía de un lugar central compuesto por la plaza mayor y enmarcado por iglesia, conventos y cabildo, elementos comunes del modelo ortogonal. La topografía y los accidentes geográficos, constituyeron barreras naturales que dieron como resultado calles ceñidas a las curvas de nivel, semejantes a las ciudades medievales. La vinculación al río en un territorio escarpado sirvió también como estrategia militar en cuanto a la protección del lugar durante la época de la Conquista y dieron origen a la conformación

de calles sinuosas y cuestas que aún se evidencian, siendo la Calle de las Trampas la más reconocida.

Al finalizar el siglo XVI, el proceso de poblamiento de la región continuó desarrollándose de forma precaria debido a la fuerte resistencia indígena. La población urbana no aumentó en forma considerable, inclusive, existe un relativo despoblamiento. La sociedad colonial se asentaba y comenzaba a modelar el espacio dependiente de cada una de las ciudades, no solo desde el punto de vista del poblamiento aglomerado, sino en lo referente a la economía de carácter agrario y de grandes propiedades (Guzmán, 1987).

La ruta por el río Magdalena empieza a consolidarse rápidamente como vía natural para el intercambio entre el altiplano y el resto de las regiones. Con el inicio de la explotación minera de la región de Mariquita, Honda se convirtió en el desembarcadero de esta ciudad. Luego de su descubrimiento fue dada como tierra de encomiendas a Gonzalo Jiménez de Quesada, debido a la conectividad que existe con San Sebastián de Mariquita, que ya era una población importante, pero Honda estaba estratégicamente ubicada debido a la cercanía al río.

En el año de 1560, aproximadamente, la vinculación del inicial asentamiento con el río Magdalena continuaba siendo directa. En este periodo, pasó a ser parroquia de blancos cuando se da el proceso de fundación, aunque no existe un documento que lo evidencie. Honda obtiene el título de Villa de San Bartolomé de Honda, certificado mediante Real Cédula el 4 de marzo de 1643 (Ocampo, 1984), que se reconocía como un poblado de categoría inferior a la de ciudad. En este periodo se conformó el hospicio de San Francisco (Actual plaza de mercado), y residencia de la Compañía de Jesús (Flórez de Ocariz, 1674). A pesar de su escala urbana, el papel de Honda en el crecimiento económico del país fue relevante, ya que se consolidó como un hito nacional y fue la villa más importante del Virreinato, considerado además como el puerto interno de la ciudad de Cartagena, debido a la relación directa con el río Magdalena y los caminos reales.

En el periodo de la República (1835-1853), Honda fue centro de aprovisionamiento del norte del país y de intercambio internacional, principalmente con Inglaterra. Como puerto, fue escala obligada y se constituyó

como el principal nodo fluvial mediante el uso de navegación a vapor en el río Magdalena, en donde se intercambiaba y comerciaba añil, café, plata, quina, tabaco, y fue punto estratégico durante las guerras civiles.

Durante la Colonia fue considerada la “Garganta del Virreinato” (Velandia, 1989), es decir, su principal puerto interior y llave de las comunicaciones. Su crecimiento urbano y económico era el resultado de la vinculación directa con el río Magdalena, pero su trazado urbano difería de las típicas ciudades latinoamericanas, pues no correspondía al modelo colonial, ya que se ubicaba en un terreno escarpado y subdividido por el río Gualí, que converge de manera perpendicular al Magdalena y aunque posee menor caudal, pasó a convertirse en un elemento urbano relevante, donde fue necesario construir puentes que dieran continuidad a las sendas terrestres denominadas Caminos Reales, que comunicaban el resto del país.

Figura 4.4. Plano de acceso a la Villa de Honda. Año 1776



Incluye el puente caído sobre el río Gualí y más arriba el utilizable, entre el convento de San Francisco y la Fábrica de Aguardiente. Determina el sitio donde principia el Salto, pocos metros antes de la confluencia de Quebrada Seca y el punto donde termina. Fuente: Elaborado por los autores a partir de Velandia (1989)

Honda se consolidó en el siglo xvii como un centro importante de intercambio debido a la conectividad directa con Santafé, Ibagué, Cartago, Popayán y Quito, por lo que su carácter comercial conllevó la construcción de nuevos equipamientos especializados como bodegas, tiendas y hospedajes, por lo cual fue preciso adecuar el terreno y proteger el sitio de las crecientes del río. Fueron puestas en servicio al finalizar el año (Archivo General de la Nación, 1741).

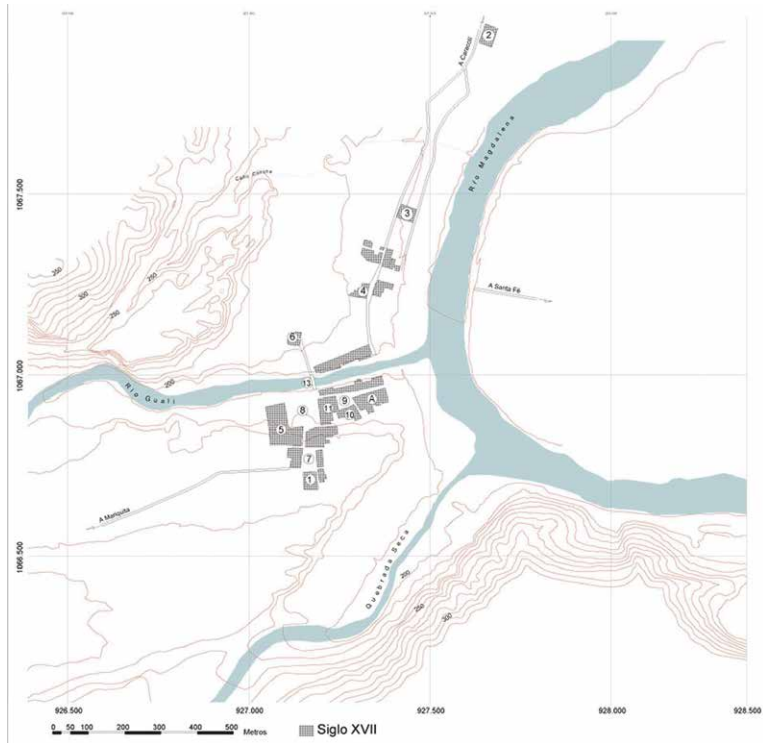
El crecimiento y la dinámica de construcción del espacio urbano de la Villa estuvieron directamente relacionados con el uso comercial. Las viviendas, a menudo de dos pisos, tenían sus respectivas tiendas. Ciertas calles como la Real, la del Comercio, la plazoleta del convento de San Francisco y en forma tardía, los sectores del Alto del Rosario, se especializaron para el comercio.

La población mestiza representa una proporción considerable del total. Sin embargo, la población española era la que poseía el poder económico y político como en el resto de ciudades y villas. También se ha constatado que para esta época, al consolidarse como villa, era necesario el nombramiento de un alcalde ordinario, un cabildo establecido, sede administrativa (ubicada en donde hoy existe la Alcaldía), la casa consistorial, además de horca, picota pública y cárcel (Velandia, 1989).

Durante el siglo xvii se localiza en la ciudad la orden religiosa de los Agustinos en los extramuros de la ciudad, y la comunidad de Santo Domingo. Estos elementos religiosos se reforzaron con la presencia de la iglesia del Alto del Rosario y de la actual parroquia del Carmen. Para 1620, la Compañía de Jesús se estableció en el puerto y desde 1625 tuvo un reconocimiento eclesiástico al adjudicar la parroquia a los jesuitas (Guzmán, 1987; Enciclopedia Libre, 2018).



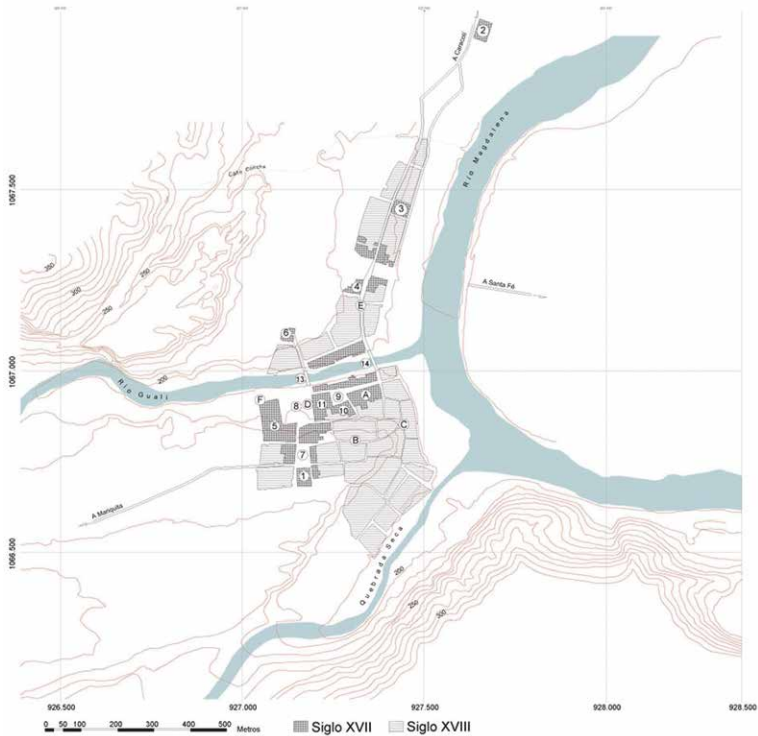
Figura 4.5.(1). Crecimiento urbano de Honda durante el siglo XVII



- |  |  |              |
|--|--|--------------|
| 1 Iglesia Alto del Rosario                           | 11 Cabildo • Cárcel                                      | A Calle Real |
| 2 Convento Agustinos                                 | 12 Comercio • Tiendas                                    |              |
| 3 Convento Dominicos                                 | 13 Puente San Francisco<br>(Actual Puente Alfonso Lopez) |              |
| 4 Iglesia del Carmen                                 | 14 Puente Calicanto<br>(Actual puente Agudelo)           |              |
| 5 Convento Franciscanos<br>(Actual Plaza de Mercado) |  |              |
| 6 Colegio Iglesia Jesuita                            |  |              |
| 7 Plaza del Rosario                                  |  |              |
| 8 Plaza de San Francisco                             |  |              |
| 9 Plaza Real   |  |              |
| 10 Hospital  |  |              |

Fuente: Elaborado por el autor a partir de (Guzmán, 2002), fotografías satelitales obtenidas de Google Earth y visitas de campo

Figura 4.5.(2). Crecimiento urbano de Honda durante el siglo XVIII



- |  |  |                          |
|--|--|--------------------------|
| 1 Iglesia Alto del Rosario                           | 11 Cabildo • Cárcel                            | A Calle Real             |
| 2 Convento Agustinos                                 | 12 Comercio • Tiendas                          | B Calle de las Trampas   |
| 3 Convento Dominicos                                 | 13 Puente San Francisco                        | C Calle del Retiro       |
| 4 Iglesia del Carmen                                 | (Actual Puente Alfonso López)                  | D Calle de San Francisco |
| 5 Convento Franciscanos<br>(Actual Plaza de Mercado) | 14 Puente Calicanto<br>(Actual Puente Agudelo) | E Calle del Remolino     |
| 6 Colegio Iglesia Jesuita                            |  | F Calle Carnicerías      |
| 7 Plaza del Rosario                                  |  |                          |
| 8 Plaza de San Francisco                             |  |                          |
| 9 Plaza Real   |  |                          |
| 10 Hospital  |  |                          |

Fuente: Elaborado por el autor a partir de (Guzmán, 2002), fotografías satelitales obtenidas de Google Earth y visitas de campo

### 4.3. La higiene en la Villa de Honda

La higiene urbana inicia en Latinoamérica en el siglo XVIII. Luego, con la influencia del Siglo de las Luces, el higienismo se hace importante en las colonias. Las ideas de la Ilustración tenían que ver con diferentes aspectos. Entre ellos estaba el interés por el estudio espacial del problema sanitario, produciéndose

entonces un incremento notable de las topografías médicas como metodología empleada para detectar los focos potencialmente malsanos y tratar con los medios disponibles para disminuir la morbilidad ciudadana causada por zonas urbanas que actúan como focos epidémicos, tomando desde entonces el espacio y el medio geográfico como objeto de estudio (Guzmán, 1987).

La gestión residual de la ciudad contemporánea o los conceptos de sociedad urbana limpia y decente ya eran utilizadas por el Barón de Haussmann, en París, y el estudio de Edwin Chadwick, en Londres (Urteaga, 1980; Ospina-Tascón, 2014). La Corona española consideraba que la riqueza de las naciones estaba basada en la abundancia de la población, por lo tanto las causas del despoblamiento serán una de las preocupaciones de los gobernantes. Las mejoras urbanas continúan y la Medicina conoce adelantos acompañados de la noción de higiene: la comida, el buen aire, el aseo (Guzmán, 1996).

Nace una concepción de ciudad con calles amplias y limpias en las que circule el aire y con lugares donde depositar las basuras: los muladares. El alcantarillado, que hasta ese momento era un caño abierto, se cubre. Hasta entonces, los muertos se enterraban en las iglesias o, en el mejor de los casos, en un solar inmediato. Carlos IV se ocupó de este problema por Real Cédula del 27 de marzo de 1789, ordenando la construcción de cementerios en la periferia de las poblaciones. Estas ideas se realizaron mediante las orientaciones de los virreyes (Guzmán, 1987).

#### **4.4. Conformación de barrios y usos del suelo en Honda. Siglos XVIII - XX**

La comercialización del tabaco y el establecimiento en Honda en 1778 de la administración de renta conllevó un incremento en el intercambio comercial con las ciudades de la costa Atlántica y las del Alto Magdalena, convirtiéndose el puerto de Honda en el principal distribuidor de productos en el país. La actividad comercial conllevó la consolidación de la ciudad y la zonificación de los usos del suelo. En el caso residencial, se reporta la existencia de tres barrios: el de la Santa Iglesia o del Remolino, el del Retiro y el del Alto del Rosario (Velandia, 1989).

En el siglo XIX el suelo destinado a equipamientos religiosos y educativos también se definió. Los conventos de la Orden de San Francisco, el Colegio de la Compañía de Jesús, el convento de la Popa y el de los Dominicos estaban en la Villa, algunos desde antes de su erección y otros casi

inmediatamente. Estos elementos se ampliaron e, inclusive, cambiaron de lugar, como el Colegio de la Compañía de Jesús, localizado a una cuadra del casco urbano y que fue comprado por el Cabildo de Honda en 1769. Dos años después comenzó a funcionar como hospital y el terreno contiguo, como cementerio<sup>2</sup>. El Colegio solo pudo ser trasladado a la nueva construcción en 1765, dos años antes de la expulsión de los jesuitas del territorio (Otero D'Costa, 1940).

Los primeros cinco años del siglo XIX mostraron síntomas de un relativo estancamiento del puerto. Nuevas rutas y puertos estaban en servicio. La importancia de Honda había menguado, los productos se distribuían a partir de otras rutas. El golpe fatal lo constituyó el terremoto de 1805, que arrasó con buena parte de su espacio urbano. Este período fatal duró hasta más o menos la mitad del siglo XIX, cuando la estabilización de la navegación por el río Magdalena impulsó un nuevo auge del puerto (Guzmán, 1996).

Con el terremoto de 1805, que derribó casi la totalidad de sus construcciones, la apertura de nuevos caminos y rutas comerciales y las guerras de Independencia, la ciudad no solo se arruina sino que pierde su importancia comercial (Duque, 1992). Después de la catástrofe, la ciudad inicia un lento proceso de recuperación hasta la segunda mitad del siglo XIX. Honda despega de su decadencia, convirtiéndose en el eje principal de la economía y comercio del país, con la introducción de la navegación a vapor por río Magdalena en 1847 y posteriormente en 1883, con la construcción del ferrocarril que uniera los dos puertos periféricos de la ciudad Caracolí y Arrancaplumas (Guzmán, 1996).

La Villa de San Bartolomé de Honda consolidó su importancia como puerto fluvial durante los periodos de la Independencia (1810) y la Gran Colombia (1819-1830). Como lo explica Guzmán (1987), lo fue igualmente como posición estratégica en el movimiento de los ejércitos patriotas y realistas, que desde un comienzo pugnaron por su posesión, pudiendo decirse que quien ocupara esta plaza se hacía al dominio de la capital, pues Honda fue cuartel de la Independencia; allí se formó uno de los batallones que combatieron en el Bajo Magdalena en 1812. Allí los ejércitos se aprovisionaban de comida y embarcaciones, que acondicionaban para la guerra, formando con ellos “flotas” de combate. En 1815 pasa a ser ciudad, cuatro años más adelante se desarrolla en Colombia el proceso de

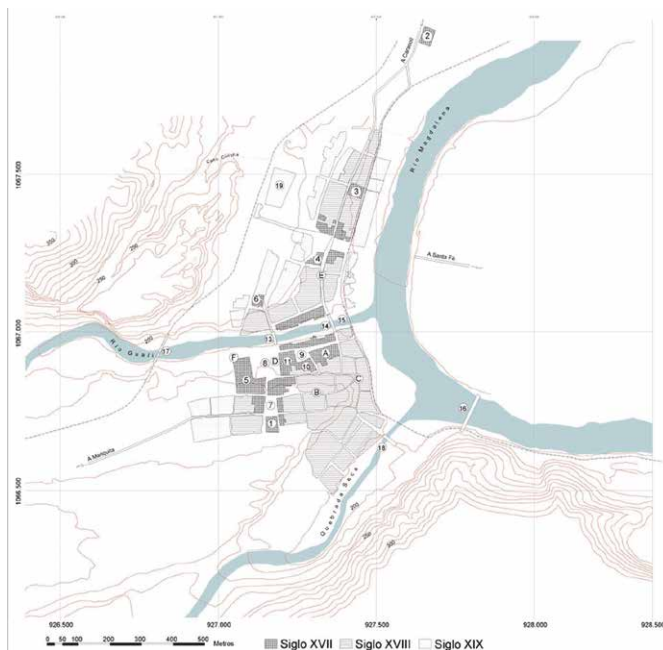
---

<sup>2</sup> AGN (s.f.). Fondo Hospitales y Cementerios, Tomo III, folios 55-58.

Independencia hasta 1819 y se potencia la economía por el auge del uso portuario del río Magdalena en los sitios denominados los Altos y los Bajos.

En el año de 1889 los dos márgenes del río Magdalena se unieron mediante la construcción del puente de hierro por el señor Bernardo Navarro, produciendo una importancia apreciable para el uso comercial de la ciudad. Años después se conforma la Plaza de Mercado, iniciada en 1917, declarada en la actualidad Monumento Nacional, como también lo son el puente Navarro, el Centro Histórico de la ciudad y su área de influencia (Moreno, 1996).

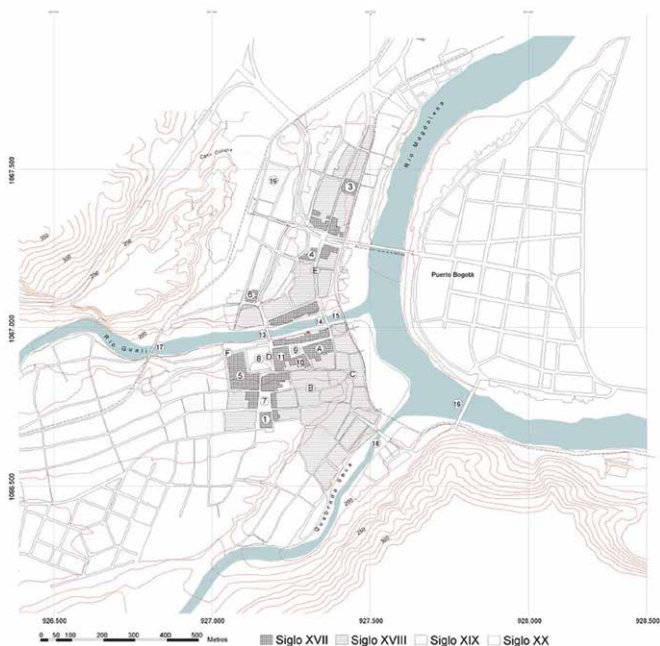
Figura 4.6 (1) La geomorfología, el río Grande de la Magdalena y sus vertientes como configuradores del crecimiento urbano de Honda. Siglo XIX



- |                            |                               |                          |
|----------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 1 Iglesia Alto del Rosario | 11 Cabildo • Cárcel           | A Calle Real             |
| 2 Convento Agustinos       | 12 Comercio • Tiendas         | B Calle de las Trampas   |
| 3 Convento Dominicicos     | 13 Puente San Francisco       | C Calle del Retiro       |
| 4 Iglesia del Carmen       | (Actual Puente Alfonso López) | D Calle de San Francisco |
| 5 Convento Franciscanos    | 14 Puente Calicanto           | E Calle del Remolino     |
| (Actual Plaza de Mercado)  | (Actual Puente Agudelo)       | F Calle Carnicerías      |
| 6 Colegio Iglesia Jesuita  | 15 Puente Negro               |                          |
| 7 Plaza del Rosario        | 16 Puente Navarro             |                          |
| 8 Plaza de San Francisco   | 17 Puente Pearson             |                          |
| 9 Plaza Real               | 18 Puente Quebrada Seca       |                          |
| 10 Hospital                | 19 Cementerio                 |                          |

Fuente: Elaborado por el autor a partir del Mapa del Archivo General de la Nación: Fondo, Miscelánea, Tomos CVIII y CXXIX; Hospitales y Cementerios, Tomo III; Mejoras Materiales, Tomo XXI., fotografías satelitales obtenidas de Google Earth y visitas de campo

Figura 4.6 (2) La geomorfología, el río Grande de la Magdalena y sus vertientes como configuradores del crecimiento urbano de Honda. Siglo xx



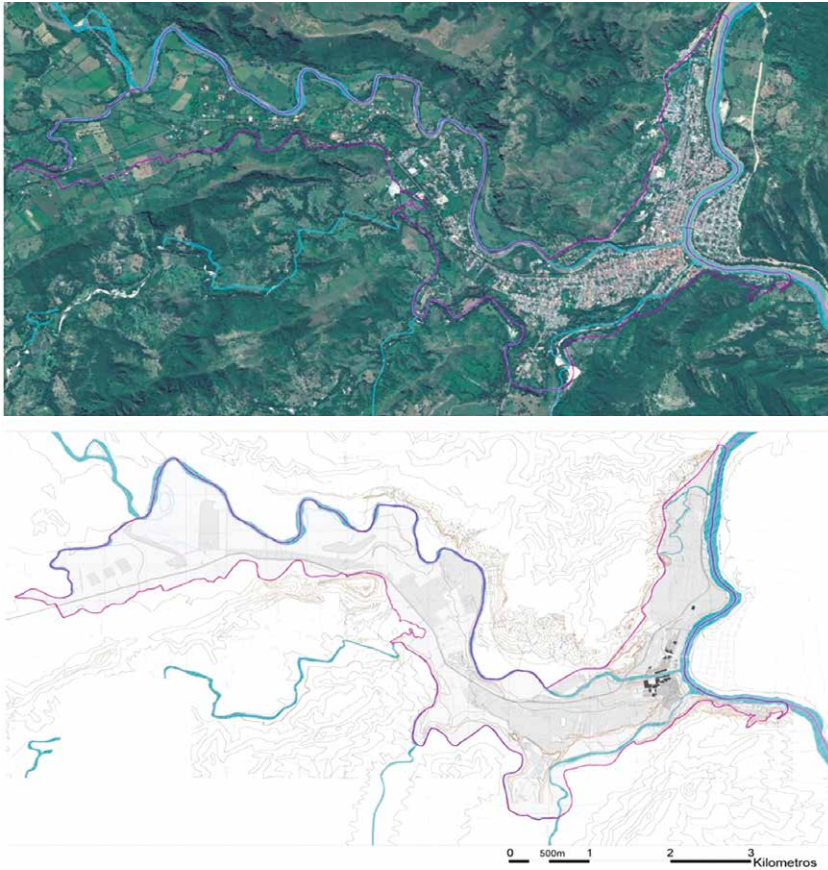
Elaborado por el autor a partir del Mapa del Archivo General de la Nación: Fondo, Miscelánea, Tomos CVIII y CXXIX; Hospitales y Cementerios, Tomo III; Mejoras Materiales, Tomo XXI., fotografías satelitales obtenidas de Google Earth y visitas de campo

El auge de Honda se relaciona en cada periodo histórico con la actividad portuaria y culmina con la incorporación del ferrocarril en Colombia, pues termina la navegación y Honda empieza a perder relevancia respecto a las ciudades que van creciendo y cobrando representación nacional. Este aspecto es seguramente un detonante en la evolución de la forma urbana tras aparecer nuevos usos del suelo, pues se evidencia que la inicial ciudad que antes radiaba respecto al río es ahora conocido como el Centro Histórico y es allí donde aún se mantiene la arquitectura tradicional colonial de Honda.

Es tal el grado de conservación de las calles y edificaciones en el Centro Histórico que en el año 2010 Honda, en general, es declarado como Pueblo Patrimonio de Colombia. Allí se conservan la catedral de Nuestra Señora del Rosario (1620), la Calle de las Trampas, el Puente Navarro

(declarado en 1994), la Casa del expresidente Alfonso López y la Plaza de Mercado (Partenón del Tolima, declarada en el año 1997) (Prieto, 2009; Guzmán, 1987). En la actualidad, la ciudad es bautizada como la Cartagena del interior, la Ciudad de los Puentes, Cuna de Grandes Hombres, Ciudad de la Paz y como ciudad de gente amable.

*Figura 4.7.* Morfología actual de Honda y su vinculación al río Magdalena, la geomorfología y la vía férrea



Fuente: Elaborado por los autores a partir de indagación teórica y planimétrica de archivo, comparado con planimetría actual en formato CAD

Sin embargo, se considera necesario continuar preservando el patrimonio del Municipio y sus bienes inmuebles e implementar estrategias que conlleven a conservar y preservar el Centro Histórico de Honda como un

bien colectivo, sostenible y competitivo, como lo plantea el actual Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de Honda (Ministerio de Cultura, 2017).

Honda, por su estrecho vínculo con el río Magdalena, continúa siendo reconocida por su papel en el crecimiento de Colombia, pues la navegación contribuyó al intercambio económico y cultural, hasta cuando se acabó la navegación. En la actualidad, es una ciudad donde se destaca su arquitectura y lenguaje de ciudad colonial como testimonio de su pasado, que se evidencia en las fachadas de casonas señoriales de estilo andaluz y castellano que refleja la influencia cultural de sus colonizadores y quienes la han habitado hasta la actualidad. Como se mencionó, Honda se reconoce como la *Ciudad de los Puentes*. Sin embargo, de los cuarenta construidos han desaparecido veintidós y tan solo se conservan dieciocho, contando los ubicados sobre los ríos y quebradas que hacen parte del sector urbano y rural del Municipio.

#### **4.5. Conclusiones**

El Municipio de Honda, por su historia vinculada al río Magdalena, continúa siendo un referente significativo en la historia nacional, como punto de intercambio comercial. Además, constituye para los tolimenses uno de sus legados culturales de interés. Honda participó en el proceso formativo de la nacionalidad y en la Independencia de Colombia.

La geomorfología del lugar donde se emplaza el municipio de Honda ha repercutido de manera significativa en la actual configuración urbana. Esto se puede deducir al analizar su surgimiento espontáneo sin acto fundacional y el crecimiento urbano que debió adaptarse a la topografía escarpada que existe entre las cuencas del río Gualí y la Quebrada Seca, en contraste con la planicie que constituye el territorio de Mariquita.

Se destaca su posición estratégica, respecto al cruce de caminos y el río Magdalena, principal senda de navegación. La Villa de San Bartolomé de Honda, como se la nombraba en el lenguaje señorial de esa época, fue la más importante del Virreinato y se tituló el pueblo del Puerto de Honda al ser erigido en tal calidad, nacida como embarcadero en la orilla del río Grande de la Magdalena y su confluencia con el Gualí, sitio que vino a ser el puente entre el Nuevo Reino y España.

Honda, por su historia y por la manera en que conserva su traza urbana adaptada a la convergencia de los ríos y la topografía propia del siglo XVII, periodo en que se consolidó como villa del Nuevo Reino de



Granada, es considerada como una expresión de hispanidad de la época de conquista y colonización del Nuevo Mundo.

Por Honda pasó y tuvo escala mayor el comercio de diversas materias primas. Por Honda salió la plata y el oro de las minas del Reino, allí tuvo una base la Expedición Botánica, pasaron las guerras civiles que dejaron su rastro de heroísmo, y casi todos los grandes hombres que llegaron al país durante la Gran Colombia y el siglo XIX, quienes algo tuvieron que haber dejado y algo se llevaron.

Con el propósito de conservar el valor patrimonial del Municipio, se hace necesaria la implementación de estrategias urbanas que contribuyan a vincular de nuevo la ciudad al río, espacios públicos que vinculen el entorno natural y articulen espacialmente las edificaciones vecinas, de las que un gran número por su edad, materialidad y estilo arquitectónico están catalogadas como bienes inmuebles de interés cultural, en consonancia con los demás propósitos plasmados en el actual Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT), pues la preservación del patrimonio contribuye en la apropiación y reconocimiento de su trascendencia. En este sentido, se considera necesario el desarrollo de estrategias que contribuyan a la vinculación de la ciudad al río Magdalena, además de la implementación de propuestas de renovación urbana en la ronda hídrica con el propósito de destacar su alto potencial paisajístico.

Como nuevo configurador de la forma urbana, se reconoce el papel que ha desempeñado hasta la actualidad la vía del tren. En este eje conviene adelantar intervenciones innovadoras en el espacio público como articulador de la masa edificada, para además contribuir a la protección, recuperación, conservación, revitalización de sus valores patrimoniales, ambientales, urbanos, arquitectónicos, simbólicos e inmateriales con el propósito de preservar el Centro Histórico de Honda como un bien colectivo, sostenible y competitivo.

## Referencias

- Arciniegas, J. (1979). *El Tolima. Geografía histórico socio-económica*. Bogotá, Colombia: Inter 2000 Impr.
- Archivo General de la Nación. (1741). *Fondo Miscelánea*, Tomo CVIII.

- Archivo General de la Nación (AGN). (s.f.). *Fondo Hospitales y Cementerios*, Tomo III, folios 55-58.
- Banco de la República; *Cartografía histórica del Alto Magdalena Honda, Girardot y Neiva*. Bogotá, Colombia: Cartoprint Ltda. Recuperado de <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll18/id/437>
- Biblioteca Nacional de Chile. (1908). *Plano esquemático, en el tiempo de la Fundación de Santiago por Pedro de Valdivia en 1541*. Sala Medina. Recuperado de Biblioteca Nacional Digital de Chile <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-314957.html> .
- Colmenares, G. (1972). *Historia económica y social de Colombia*. Cali, Colombia: Universidad del Valle - División de Humanidades.
- Colombia Turismo Web. (2018, mayo 20). *Honda*. Recuperado de: <http://www.colombiaturismoweb.com/DEPARTAMENTOS/TOLIMA/MUNICIPIOS/HONDA/HONDA.htm>
- Concejo Municipal de Honda. (2004, julio13). *Plan Básico de Ordenamiento Territorial*. Honda, Tolima, Colombia.
- CORMAGDALENA (2007). *Atlas Cuenca del Río Grande de la Magdalena*, Bogotá, D. C.: Imprenta Nacional de Colombia. Recuperado de [https://wiki.ead.pucv.cl/images/1/1b/Atlas\\_cuenca\\_del\\_rio\\_magdalena\\_version\\_final.pdf](https://wiki.ead.pucv.cl/images/1/1b/Atlas_cuenca_del_rio_magdalena_version_final.pdf)
- De Sola, I. (1967). *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Caracas, Venezuela: Ediciones del Cuatricentenario.
- Duffo, E. B. (2013, junio). El Río Magdalena: Escenario primordial de la patria. *Revista Credencial, colección: credencial Historia* N° 282. Red cultural del Banco de la República en Colombia Bogotá, Colombia. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-282/el-rio-magdalena-escenario-primordial-de-la-patria>.
- Duque, L. (1992). Origen y evolución del puerto de Honda. En *Pasado y presente del río Grande de la Magdalena* Ibagué, Colombia: FRM, p. 159-174.
- Enciclopedia Libre. (2018, junio 21). *Honda (Tolima)*. Recuperado de [http://enciclopedia.us.es/index.php/Honda\\_\(Tolima\)#Poblaci.C3.B3n](http://enciclopedia.us.es/index.php/Honda_(Tolima)#Poblaci.C3.B3n)
- Fajardo Barragán, A. (agosto de 2013). 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>
- Flórez de Ocariz, J. (1674). *Libro Primero de las Genealogías del Nuevo Reino de Granada*. Madrid, España: Real Capilla de su Majestad.

- Guzmán, A. (1987). *La ciudad del río. Honda*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Guzmán, A. (1996). *Poblamiento e historias urbanas del Alto Magdalena: Siglos XVI, XVII y XVIII*. Santafé de Bogotá. D.C., Colombia: Ecoe Ediciones.
- Kostof, S. (2005). *The city assembled: The elements of urban form through history*. Nueva York, Estados Unidos: Thames y Hudson.
- Las seis ciudades que planean su futuro con sus ríos. (2014, noviembre 22). *El Tiempo*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14870880>
- Ministerio de Cultura. (2017, febrero 3). Resolución número 0217 de 2017, por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del casco urbano (Centro Histórico) de Honda (Tolima) y su zona de influencia, declarado monumento nacional (hoy Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional. Bogotá, Colombia.
- Moreno, A. (1996). *Honda: Una historia urbana singular*. Ibagué, Colombia: Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes del departamento del Tolima.
- Morris, A. (2011). *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Ocampo, J. (1984). *Historia básica de Colombia*. Bogotá, Colombia: Plaza & Janés Editores de Colombia Ltda.
- Otero D'Costa, E. (1940). *Orígenes de la Villa de Honda* (Vol. xxvii). Bogotá, Colombia: Boletín de Historia y Antigüedades. Academia Colombiana de Historia.
- Ospina-Tascón, J. J. (2014). *Las Ramblas de Barcelona: Una aportación al estudio de ciudades mediterráneas* [Tesis doctoral] La Salle. Universitat Ramon Llull, Barcelona, España.
- 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>
- Rossi, A. (2015). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Urteaga, L. (1980). Miseria, miasmas y microbios. Las topografías médicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX. *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, 1 (29). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/geo29.htm>

- Velandia, R. (1989). *La Villa de San Bartolomé de Honda*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio.
- Whitehead, P., Smith, S., & Wade, A. (2011). *Water, Life and Civilisation. Climate, Environment and Society in the Jordan Valley*. Cambridge, Inglaterra: Cambridge University Press.
- Zambrano, F. (2002). La historia urbana de un puerto fluvial (prólogo). En Guzmán, A., *La ciudad del río Honda*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional, p. 17-20.
- Zambrano, F. & Bernard, O. (1993). *Ciudad y Territorio. Proceso de Poblamiento en Colombia*. Bogotá, Colombia: Academia de Historia de Bogotá-Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia-Instituto Francés de Estudios Andinos.



---

# 5

---

## Arqueología colonial en el Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario, Valle de San Juan, Tolima<sup>1</sup>

Jhony Carvajal Fernández\*  
César Augusto Velandia Silva\*\*

**Resumen.** El capítulo es el resultado de una investigación basada en la metodología de la arqueología histórica que permite develar, a medida que se descubren las diversas capas de la excavación en el sitio, los restos materiales descubiertos en el Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario. La investigación busca recuperar y vindicar la importancia de los reales de minas como modelo sistemático de expansión colonial desde el siglo XVI en el territorio del Tolima, las dificultades y problemas frente al desarrollo tecnológico y el impacto socioeconómico del método de explotación-beneficio de minerales valiosos en la región.

La investigación representa uno de los escasos trabajos en la materia, y que son fundamentales para la generación de conocimiento, para procurar la aplicación de la Ley por parte del Estado que permita conservar el sitio, difundir y construir este conocimiento con la comunidad y su apropiación para las generaciones futuras.

---

<sup>1</sup> Basado en el informe final del proyecto de investigación financiado por el Fondo de Investigaciones de la Universidad del Tolima, 2000.

\* Docente e investigador. Universidad del Tolima. ORCID: 0000-0002-4863-1042.  
jcarvajalf@ut.edu.co

\*\* Profesor Asociado e Investigador. Universidad de Ibagué. ORCID: 0000-0003-0187-6488.  
cesar.velandia@unibague.edu.co

**Palabras claves:** Arqueología histórica, patrimonio cultural, conservación, Real de Minas.

### **Antecedentes**

La historia de la configuración del territorio del Tolima, durante el proceso de conquista y colonización, estuvo marcada por los procesos de apropiación y repartición del suelo. En ellos, los recursos naturales no renovables fueron explotados en los abundantes depósitos auríferos y argentíferos de las cordilleras Central y Oriental de Colombia.

Durante los siglos xvii y xviii, la región del Tolima tuvo un gran auge minero, debido a las diferentes exploraciones emprendidas por los conquistadores y empresarios, quienes denunciaron numerosas minas sin poseer ningún conocimiento sobre los procesos de explotación y beneficio de metales. Como resultado de este proceso histórico, en la región se evidencia el testimonio en *in situ* de una serie de restos de la cultura material que confirman este episodio y que resulta representativo para la comprensión de los fenómenos sociales y económicos acaecidos por la Conquista.

Una de las dificultades, al realizar este tipo de investigaciones, son los escasos referentes metodológicos y, asimismo, la ausencia de proyectos de investigación destinados a la arqueología colonial sobre los Reales de Minas. Para su comprensión es fundamental reconstruir un contexto arqueológico que permita conocer con más detalle las relaciones sociales y de intercambio, que revelan los restos y pedazos dejados por las sociedades que nos han precedido.

Debe añadirse además, la carencia de un discurso que permita que las comunidades se apropien, valoren y cuiden su patrimonio desde los hechos, si bien reconstruidos desde el hallazgo arqueológico pueden tratarse como aportación para tal fin. En el caso de los Reales de Minas, puesto que las historias populares han contribuido a confundirlos con las minas de oro. Por su parte, al Real de Minas de Falan se le ha atribuido un imaginario de “ciudad perdida”, que según dice la leyenda, estaba conectada por túneles directamente con la Casa de la Moneda de la ciudad de Mariquita; o que aseguran que Bolívar firmó documentos importantes cediendo las “minas” a los ingleses, como pago a su apoyo financiero a la campaña libertadora, sin ningún respaldo historiográfico.

Con esta investigación, se pretende realizar un aporte metodológico que contribuya al conocimiento de los hechos arqueológicos de los Reales de Minas como patrimonio cultural. Debe advertirse que en el Tolima, estos se encuentran en riesgo de desaparición, lo que es inminente si no se toman las medidas pertinentes para su conservación, contempladas en la Ley colombiana, responsabilidad de los municipios, los gobiernos departamentales y la nación.

Ahora bien, para advertir el origen de los Reales de Minas, debe explicarse un proceso de penetración territorial de la Conquista española en el territorio colombiano, y el choque que representó la apropiación de los espacios indígenas y de los recursos naturales.

Posteriormente, se define el concepto del Real de Minas y su trascendencia en el sometimiento de Nuevo Mundo, tanto para la consolidación de la Colonia, en el Virreinato de la Nueva España en México y el Virreinato de la Nueva Granada en Colombia.

Asimismo, conviene destacar que esta investigación aborda la trascendencia de los procesos en el devenir histórico de los reales de minas en América. Relacionado con el caso del Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario en Colombia, este resulta excepcional por los hallazgos que representa en cuanto al desarrollo de un conocimiento tecnológico sobre la metalurgia y por ende los medios y los modos en los que procedió una transferencia de tecnología.

### **5.1. Los Reales de Minas en México**

Un Real de Minas es un distrito minero. Se trata de un *ingenio*, “del latín *ingenium*. Máquina o artificio mecánico” (RAE, s. f.) o de una “planta de concentración y beneficio de minerales” (Sumozas, 2007, p. 305), compuesto por instalaciones de procesamiento mediante métodos diversos, de minerales de oro y plata, ligadas con un complejo de minas dependientes y asentamientos de fuerza de trabajo. “El término reales de minas se acuña en este tiempo para designar los centros de metales preciosos solamente. Los demás metales no se explotaban aún o porque exigían más tecnología o porque no eran tan rentables en el momento” (Pérez-Sáenz 1985, p. 58).

El Real de Minas tiene un tamaño indeterminado y las minas que dependen de este se localizan en un radio entre cinco, diez e incluso quince millas. Este distrito generalmente era una entidad administrativa



(Mecham, 1927, p.45) que erróneamente, se confunden con minas o sitios de extracción. El Real de Minas es una demarcación territorial que contiene sitios de extracción, caminos, asentamientos, caídas de agua y la infraestructura para el beneficio de metales, obtenidos por tecnología metalúrgica.

Es importante recordar que en las Ordenanzas de 1612 se hace énfasis en la delimitación ‘...hasta una legua en contorno de todas las dichas minas...’ [...] es muy probable que se conservara como norma aplicada a las minas pertenecientes a este real. (Páez-Courreau, 2003, p. 8).

Esta demarcación depende de una institución política regional, liderada por la capital de la Provincia y su sistema de ciudades. En términos económicos, el Real de Minas hacía parte de una estructura jerarquizada de tributación ligada a las Reales ordenanzas para la dirección del régimen y gobierno del importante cuerpo de la minería de Nueva España y de su Real Tribunal General sobre minería del siglo xvi (Mecham, 1927; Pérez-Sáenz, 1985) y a la estructura de repartición del poder generado con base en la explotación capitalista del trabajo, y desplegado territorialmente por la Encomienda, una corporación de la Corona española.

El desarrollo histórico de los reales de minas en América comienza con el inicio de la segunda fase de la ocupación española. El primer período estuvo marcado por la búsqueda y despojo de reinos “semicivilizados” ricos en tesoros de oro (Mecham, 1927). Cuando pareció que no había más tesoros acumulados que aprovechar, los españoles comenzaron a desarrollar un modelo de manejo de los recursos minerales de América. Aunque se siguieron enviando expediciones en busca de las leyendas de El Dorado, Gran Quivira, la Isla del Amazonas y otros “señuelos fantásticos”, como les llama Mecham, la conspiración generalizada había pasado, y los invasores volvieron su atención al negocio más prosaico de desarrollar minas de oro y plata. El auge del real de minas fue una consecuencia natural e inmediata de la reducción de los minerales preciosos para fortalecer el valor de la economía basada en el acuñamiento de oro y plata.

La expansión de los reales de minas en México ocurre una vez consolidados los gobiernos civiles locales, la tenencia colonial de la tierra de la propiedad Real y el carácter de la legislación minera de la Corona y las concesiones mineras. Una vez establecidas, se dan las condiciones críticas

para el acuerdo minero. Con la expansión de la Nueva España, después de la caída de la Ciudad de México, se inauguró la gran era minera en este Virreinato. Primero, las tierras cercanas a México y al sur fueron prospectadas y colonizadas. “Desde 1540-1547 se llevó a cabo una explotación sistemática en la que las minas fueron la principal fuente del preciado metal” (Pérez-Sáenz, 1985, p. 57). A pesar de que las minas más ricas estaban más al norte y al oeste, no fueron descubiertas hasta mediados del siglo XVI y de forma posterior. Se trata de los sitios de Fresnillo, Guanajuato, San Martín, Santa Bárbara, San Luis Potosí, Sombrerete y Zacatecas. Los grandes reales de minas de Catorce y Bolaños permanecieron sin ser descubiertas hasta el siglo XVIII (Mecham, 1927).

En 1546, Tolosa estableció un campo en la base de la famosa Sierra de Bufo, ahora dentro de los límites de la ciudad de Zacatecas. Debido al trato generoso de Tolosa, los indígenas zacatecos lo dirigieron a unos depósitos de plata. De esta manera se descubrieron las minas de Zacatecas, destinadas a convertirse en una de las más ricas del mundo (Mecham, 1927). En 1562, ya existían en el Real de Zacatecas treinta y cinco áreas de reducción de plata en operación. El mineral era “molido” por arrastre y a partir del mineral en polvo, la plata era recolectada por la amalgamación en patio. Considerando el hecho de que el proceso de la amalgamación de la plata no fue introducido en Nueva España hasta 1556, hay evidencia aquí que su adopción fue inmediata y de forma generalizada (Mecham, 1927).

En la Nueva España se utilizaron dos métodos desde el siglo XVI hasta el siglo XIX, que sirvieron para el beneficio de los metales. El primero, el método de “beneficio por fundición” o por “copelación” (Sumozas, 2007, p. 303), se considera el punto de partida de la transformación metalúrgica, pues fue el método utilizado por muchas décadas atrás en Europa, y que después se vio sustituido por el método de “beneficio por amalgamación” (Monroy, 2015, p. 2), también llamado “de patio”.

Si bien el Real de Minas requiere ambientalmente de condiciones de fuentes de agua para sus procesos, en las descripciones de Mecham sobre un número mayor de sitios (que incluyen Guanajuato y Taxco), en el caso de México, el colapso de los sitios era inminente por el agotamiento de los recursos, por lo que las instalaciones eran abandonadas después de su insostenible explotación.

## **5.2. Reales de Minas en el Virreinato de la Nueva Granada**

Los Reales de Minas en la Nueva Granada operaron como una estrategia expansiva de la Conquista (Páez-Courreau, 2003; Colmenares, 1989; Bargalló, 1955). Los reales de minas se establecieron como “puestos de avanzada al interior de territorios poblados por grupos indígenas no sometidos y en los cuales también se encontraban minas” (Páez-Courreau, 2003, p. 4). El hallazgo de minerales de oro llegó a condicionar algunas fundaciones de ciudades:

En la región colombiana los yacimientos de oro se situaban en las cuencas del río Magdalena y sus afluentes, especialmente del Cauca y su subafluente el Nechí. Los explotadores van fundando ciudades en torno a los yacimientos, siendo recesionaria al perder importancia la explotación aurífera, como en el cerro aurífero de Pamplona, que duró un año [...] entre esas ciudades hay que señalar la de Santa Fe de Antioquia, en el valle medio del Cauca, [...] la de Barbacosas, la de Indupurdu,; la de Chocó [...]. Las minas de Buruticá [sic] se abrirán en 1550, cerca de Cartagena, que será su puerto exportador. (Pérez-Sáenz, 1985, p. 57)

También se realizó el rastreo de otros metales preciosos como el platino “descubierto por Antonio Ulloa en Chocó en 1735” y “minas de esmeraldas por los indios Muzos” (Pérez-Sáenz, 1985, p. 62).

## **5.3. Los Reales de Minas del Tolima**

El caso del municipio de Falan, Tolima, trata de uno de los más importantes en la época de la Colonia y es uno de los más desconocidos. El sitio, aunque posterior, data en sus primeros asentamientos de 1640, mientras existen crónicas de hallazgos de vetas de oro desde 1580 (Páez-Courreau, 2003). Debido al auge del amalgamamiento de oro y plata, hubo gran afluencia de los españoles hacia la explotación minera en la provincia de Mariquita y de la circulación de los materiales extraídos de las minas de la Provincia que confluían hacia el complejo. Inicialmente ubicado en la vereda Las Lajas, hacia 1745, se presume en el sitio el asentamiento de un caserío llamado Rosario de Lajas (Moreno Sandoval, 1998). A través del tiempo, el Real de Minas estuvo asociado a la fundación del poblado de Santa Ana, hechos que son distintos y que según las leyendas locales, preceden el asentamiento del actual poblado de Falan.

El sitio resultó estar estratégicamente ubicado, abastecido por una corriente de agua de la quebrada Morales, se localiza a una altitud de 900 m.s.n.m. en el piedemonte de la cordillera Central. Por su fisiografía, el sitio pudo aprovechar las pendientes y la fuerza de las caídas de agua para la conducción y movimiento de molinos y para el emplazamiento de las instalaciones conformadas por beneficiadero y albercas, hornos, terrazas, entunelamientos, caminos y bodegas.

Páez-Courreau (2003) es tal vez el único investigador que ha desarrollado un análisis profundo sobre la significancia política, social y económica del Real de Minas de Santa Ana. Según Páez-Courreau:

El Real de Minas de Santa Ana no cumplió con las expectativas ha girado en torno a tres premisas básicas: las dificultades para garantizar la mano de obra, la dificultad para garantizar los abastecimientos necesarios del azogue y la falta de conocimiento y tecnología para desarrollarlo. (Páez-Courreau, 2003, p. 42)

Como se verá más adelante, se coincide con el caso del Real de Santa Ana, puesto que este resulta ser una evidencia indiscutible de:

La inserción del pensamiento tecnológico y científico al interior de la Nueva Granada, pero contrario a lo dicho hasta ahora por la historia, estos aportes no provienen directamente de la corona española, sino de nuestros homólogos Peruanos y en menor medida los Novohispanos, el problema ha sido que los restos materiales aún existentes y los nombres que la memoria ha considerado guardar para el imaginario colectivo, hacen parte del acervo cultural con el que se escribió esa historia, y más aún, de sus últimas páginas, relegando al olvido una gran parte de la estructura cultural que los soporta. (Páez-Courreau, 2003, p. 42)

El sitio, incierto y carente de estudios suficientes para su valoración y conservación, no ha sido reconocido como un símbolo representativo para el Municipio y el Departamento, situación por la cual, a pesar de su potencial, no cuenta con garantías para su conservación. De igual forma, se debe partir de que el fortalecimiento de las potencialidades del sitio patrimonial del Real de Minas de Santa Ana, la población y sus visitantes pueden acceder a procesos de apropiación social-cultural, de participación en el desarrollo del turismo cultural y de educación.

La misma situación se presenta ante sitios desconocidos en el Tolima, y algunos indicios de los reales de minas de Las Lajas (en el cual está incluido el Real de Minas de Santa Ana, según Páez-Courreau, 2003), La Manta y Santa Águeda del Gualí. Por otra parte, y al igual que en el Tolima, se debe mencionar el caso de la dominación político-territorial del Chocó y el Cauca. En la cual también se observa la ocupación sistemática del modelo de los reales de minas. López (2007) relaciona la estrategia político-social de las comunidades afro-indígenas en esa región mediante la instauración del primer Real de Minas de San Francisco de Nóvita por parte de Melchor Velásquez en 1572 y, posteriormente, en el Real de Minas Sed de Cristo en 1640. Estos sitios de procedencia aluvial, están relacionados con las fundaciones de Sipí y Toro (1573) de la época en la Provincia de San Juan, garantizando la penetración del valle del río Cauca, los ríos Tamaná y San Juan hacia el Pacífico y los enlaces entre Cartago y Nóvita.

#### **5.4. El Dorado o la ruta de la conquista del territorio**

De acuerdo con Pérez-Sáenz (1985), “el oro determinará el carácter apresurado de la explotación y de la Conquista. Funcionará el mito de El Dorado, que servirá para conocer la región colombiana-venezolana y norte peruana [...] (p. 55)”. Sin embargo, cabe señalar que las rutas de la Conquista española se desplazaron por los caminos indígenas prehispánicos (Langebaek, 1995). La conquista del territorio colombiano no hubiese sido posible sin el conocimiento de esta vasta red de comunicación entre las regiones del nuevo territorio, especialmente dispuesta de forma perpendicular a los valles interandinos más importantes.

El afán de conquista fue ordenada a las nuevas capitanías, con incentivos tales como la repartición de territorios y la adjudicación en el reparto de indios así como el de instaurar la encomienda, el resguardo y la mita como nuevas instituciones económicas, derivadas de una economía mercantilista hacia Europa. El asalto a las tierras tuvo lugar en Colombia desde dos puntos geográficos. El primero, y relacionado con la conquista del Perú, estuvo al mando de Francisco Pizarro, quien encomendó a Sebastián de Belalcázar conquistar y fundar la ciudad de Quito, que lo motivó a continuar hacia el norte con nuevas exploraciones y fundar, sobre los asentamientos indígenas pre-existentes, en su secuencia, las ciudades de Pasto, Popayán, Cali, Anserma, Cartago y llegar hasta el Quindío.

El segundo puerto de salida de la Conquista fue Santa Marta. En 1536, Gonzalo Jiménez de Quesada dividió en dos el grupo de avanzada. Unos al mando suyo y los otros comandados por Pedro de Urbina, quien continuaría por el cauce del río Grande de la Magdalena, transportados aguas arriba en bergantines. Infortunadamente, para los conquistadores, Urbina no logró el objetivo propuesto (Friede, 1984).

Durante la incursión se realizaron observaciones referentes a las formas de comercio desarrollado entre las comunidades del valle del Magdalena y del altiplano. Este se daba por medio del trueque de productos como la sal, a cambio de ofrendas de orfebrería. La acumulación de las informaciones sobre poblaciones mayores dotadas con una organización centralizada en personajes llamados caciques, amplía las intenciones de los invasores en conquistar estos territorios e inician un rastreo de posibles fuentes de metal de oro. Lo anterior incidió en un cambio de curso de la infiltración española hacia la cordillera Oriental, dirigiéndose hacia el altiplano muisca, lo que conllevó con la fundación de Santafé de Bogotá (Friede, 1987).

Posteriormente, comenzaron las incursiones de descenso por Guataquí, aguas abajo hacia el valle del Magdalena, en dirección sur, entre la cordillera Oriental y la Central de los Andes colombianos.

Por el otro extremo, Belalcázar alcanzó el Valle de la Papas, continuando al Valle del Magdalena, donde alcanzó la región de Neiva. Allí envió a Pedro de Añasco a fundar Guacacayo (Timaná), en compañía de Hernán Pérez de Quezada, para continuar el viaje hacia Bogotá y dirimir el conflicto ocasionado por los derechos de conquista de los nuevos territorios. La inestabilidad de los pueblos fundados, sumado al maltrato y atropello a los grupos indígenas, generó levantamientos de los grupos étnicos del alto Magdalena, tales como paeces, piramas y yalcones guanacas, quienes se unieron para defender su territorialidad.

Desde el siglo XVI, el valle del Magdalena se había constituido en un área de frontera que debía ser incorporada para conectar las ciudades de Popayán y la capital del Nuevo Reino de Granada, Santa Fe de Bogotá. Fueron varios los intentos por la conquista de la región del Tolima: Tocaima, fundada por Vanegas al mando de Baltazar Maldonado, se convirtió en el primer lugar de frontera de los grupos Panches (Guzmán, 1996). Los términos de la territorialidad fueron muy amplios, lo que determinó posteriormente la

influencia regional de las fundaciones de San Bonifacio de Ibagué del Valle de las Lanzas (1550) y San Sebastián de Mariquita (1551).

### **5.5. La fundación de Ibagué**

Una década después de la fundación de Santa Fe, la avanzada militar de los españoles fue limitada por las continuas luchas con los grupos indígenas denominados peyorativamente como pijaos, quienes estaban ubicados en la región sur de la cordillera Central. Hacia 1550, los españoles emprendieron nuevamente la conquista sobre la región del valle del Magdalena, con la instalación de Real Audiencia en Santa Fe.

Dicha audiencia permitió reanudar el proceso de expansión y de exploración del nuevo territorio y encomendó esta misión a Andrés López de Galarza (Aguado, 1957), quien partió con destino a Tocaima y posteriormente a Guataquí. Al mando de 93 hombres e indios para la defensa, alcanzó el valle del río Combeima<sup>2</sup>, donde se adentró en territorio del Cacique de Ibagué, continuando en búsqueda del camino del Quindío.

El valle del Combeima se constituyó como la mejor fuente de mano de obra, gracias a la existencia de varias etnias que poseían un alto número de habitantes, tales como anaimas, combeimas, metaimas, nataimas y toches, ubicados en zona alta de la cordillera y piedemonte, y otros sobre la zona baja del valle, como biracaimas, caymas, doimas, chinatagaimas, chumbas, natagaimas, otabulos, quecuimas y toamos.

La repartición de encomiendas, y especialmente aquellas localizadas en el camino del Quindío, permitió a los españoles dirigir su explotación minera, agrícola y de venta de servidumbre, como cargueros del comercio y cobro de impuestos (peajes) a los viajeros, mediante la licencia para adecuación del camino real (Triana, 1992).

### **5.6. La actividad económica minera**

Es indudable que la mayor fuente económica proveniente de las colonias de América fue la actividad minera. Representado en materiales como el oro y la plata, provenientes en principio del saqueo de ajuares funerarios

---

<sup>2</sup> Entre muchas interpretaciones al respecto, existe una tesis de Cardona, F. (2012). *La ciudad de Ibagué. La otra versión de su fundación*, Ibagué: Litoimagen impresores; apoyada por Francel, A. (2017). *Historia y patrimonio de la periferia interior de Ibagué*, Ibagué: Caza de Libros Editores; según la cual la ruta sería por el río Magdalena, río Alvarado, Chipalo y la quebrada de los Piojos. El valle del río Combeima sería posterior, mediante el establecimiento del Pueblo Nuevo del Espíritu Santo del Combeyma en 1627, agregado como arrabal de Ibagué en 1637.

indígenas o del botín de conquista, piedras preciosas y pesca de perlas, que permitieron el pago de las incursiones y del comercio para el abastecimiento desde el puerto de Sevilla, mediante la casa de contratación que, a su vez, mantenía el monopolio de suministros y los elementos de consumo para el desarrollo de América.

Los principales elementos de mercadería fueron las herramientas de hierro, el acero y el mercurio o cinabrio para la amalgamación. Así como ornamentos suntuarios y de prestigio destinados a las nuevas élites (Stein & Stein, 1995; Ospina, 1955).

Por lo tanto, y como resultado de la repartición de encomiendas de Ibagué, los encomenderos se dieron a la tarea de buscar los recursos mineros inmediatos para subsanar los costos de la empresa de conquista. Dadas las condiciones geomorfológicas asociadas a los depósitos de material ígneo y metamórfico de la cordillera Central, sumados a los eventos geológicos intrusivos de la penetración magmática, se aprovecharon de los extensos batolitos atravesados por filones de cuarzo aurífero (West, 1972).

Otro recurso de la explotación se realizó en los valles de aluvión, debido a los depósitos de arrastre proporcionados por los ríos y las quebradas, que por socavamiento depositaron sobre la ribera aluvial, gran cantidad de materiales auríferos, los cuales justificaron la conformación de nuevos asentamientos.

Las zonas de laderas o de piedemonte, así como las partes altas de la cordillera e incluso en las de páramos, se constituyeron en sitios de extracción, donde las condiciones geológicas determinaron la explotación de veta.

Algunas rancherías de indígenas que conformaron las encomiendas, así como la de los grupos de los repartimientos y traslados de indios, fueron reubicadas alrededor de la casa de los encomenderos, quienes utilizaron la mano de obra disponible para trabajar en rancherías de minas. La explotación de oro en Ibagué se relacionó con las vertientes aluviales de los ríos Combeima y Chipalo, especialmente sobre las cuencas altas y medias, así como la del valle medio del río Luisa y los afluentes de los ríos Cucuana y Saldaña, quebradas de Ayco, Ortega y Tetuán, entre otros (Triana, 1992).

La minería de veta brindó un gran aporte no solo como recurso aurífero, sino como recurso argentífero. Alrededor de este tipo de extracción se pudo configurar toda una serie de emplazamientos económicos



relacionados a la sustentación y abastecimiento. Las encomiendas cercanas a estos sitios proporcionaron la mano de obra indígena, pues muchos de los encomenderos tuvieron parte en estas empresas.

Asimismo, la erección de las capillas doctrineras permitió configurar el modelo colonialista donde el poder secular tenía intervención en los asuntos del Estado y donde estos personajes no solo poseían el poder de someter a los hombres, sino también de sus almas, así como el poder de hecho. Cada una de estas comunidades religiosas fue dejando testimonio en cada región. Entre Dominicos, Jesuitas y Franciscanos se repartieron la doctrina de la evangelización y con ello más tarde la propiedad y la tenencia de la tierra.

### **5.7. La metalurgia de la plata**

Durante el siglo XVI fueron desarrollados en América varios métodos de beneficio para la obtención del mineral de plata. Muchos de estos a partir de los practicados principalmente de La Española (Santo Domingo), y otros del Perú, donde tuvieron conocimiento adquirido en las minas de Potosí (West, 1972).

La explotación argentífera se dispone de acuerdo al tipo de fuente: una corresponde a los placeres (sitios de depósito de origen aluvial), y otra corresponde a las vetas (enclaves geológicos ubicados principalmente sobre la vertiente oriental de la cordillera Central).

El primer método de beneficio que se conoció en América para la obtención de la plata, fue el de Bartolomé Medina, un minero de Pachuca, Nueva España (México). Inventor del método de amalgamación, el cual consistió en moler la mena (mineral extraído del filón), añadirle sal y posteriormente azogue, lo que a su vez produce una amalgama que puede durar en proceso entre veinte y cuarenta días, dependiendo de las características físico-químicas de los componentes. Al término del proceso, se separa el azogue por destilación. A este tipo de procedimiento se le denominó “en frío” (Hernández de Alba & Espinosa, 1991; Aceves, 1995). “Este procedimiento sufrió varias modificaciones a cargo de Barba (1640), así como el método de Cajones de Buitrón de Sánchez de Aconcha y el descrito por Ibn Hanna” (Paradela, 1993, p. 170).

Por su parte, Freiburg (Alemania) fue uno de los abastecimientos más importantes de plata para España. Este a su vez gozaba de gran importan-

cia y fama por sus procedimientos tecnológicos. En este reino, el príncipe otorgaba al subsuelo la categoría de regaliana para la explotación, a cambio de una tributación. Asimismo, intervenía en proceso de financiación y productivo. Para tal fin se contaba con un cuerpo de expertos egresados de la Escuela de Minas, cuya creación se remonta al año de 1766.

En esta escuela se formaron los más importantes ingenieros de minas. Algunos fueron incorporados a la comisión metalúrgica enviada por la Corona española en 1788. Con la misión de aportar sus conocimientos mineros en las explotaciones de América, incorporaron las nuevas técnicas de explotación y de beneficio mediante el método de Born o de barriles. Esta técnica fue mejorada a partir de la obra de Barba (Sánchez & Mira Delli, 1993).

### **5.8. El Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario o “El Sapo”**

Localizado en el cerro del Sapo, municipio de Valle de San Juan, Tolima (Hernández de Alba, 1983), tuvo un papel importante en la configuración del distrito minero de Ibagué. Con la llegada de José Celestino Mutis en el año de 1777, se inició en la región una etapa de comunicación comercial y tecnológica entre el Virreinato y Europa.

El municipio del Valle de San Juan se halla localizado en la vertiente oriental de la cordillera Central en la región sur occidente del departamento del Tolima, con coordenadas geográficas 04°12'08" de latitud Norte y 75° 07' 17" de longitud Oeste. Limita por el norte con el municipio de Rovira y San Luis, por el Este con la municipalidad de San Luis, por el Sur con San Luis y Ortega, y por el Oeste con Rovira. El sitio se encuentra en la jurisdicción de la vereda Tierras Blancas, ubicada en la región transicional del piedemonte entre el valle del Magdalena y la cordillera Central, vertiente oriental, en la región suroriente del Tolima.

En este sitio se encuentran las ruinas de una antigua fundición o reducción de mineral (Figura 5.2) ubicado a una altura promedio de 850 m.s.n.m., situada sobre una colina baja en dirección Este–Oeste, cuya ladera norte cae sobre las terrazas aluviales del río Luisa, a las que aporta material denudativo fluviogravitacional (material ígneo intrusivo, metamórfico, sedimentario y volcánico sobre las terrazas aluviales) (Villota, 1991).

La configuración fisiográfica del paisaje trata de un enclave montañoso de colinas onduladas, sobre la parte baja de ladera media a fuerte.

Se proyectan en basculamiento sobre el valle medio aluvial del río Luisa (Espinal & Montenegro, 1963), en el cerro denominado el Sapo. Está conformado por material intrusivo constituido por rocas sedimentarias del Jurásico-Triásico, representado por conglomerados, sales, mármol y calizas pertenecientes a las formaciones de pre-Payandé y Payandé. Se encuentran asociados minerales como el oro, plata, cobre, zinc y plomo. Las rocas de caliza afloran en la mina (Suescún, 1950), en diferentes informes geológico-mineros.

Asimismo, los procesos erosivos se manifiestan como consecuencia del escurrimiento difuso en camino de vaca, en surcos y deslizamientos masivos, más la actividad antrópica de explotación minera donde los materiales de desecho son arrojados a las microcuencas (Buitrago & Buena-ventura, 1975).

Los suelos varían de acuerdo a las características geomorfológicas del terreno y del relieve. El área de influencia está asociada a un relieve de quebrado a muy escarpado, perteneciente a la Consociación Chilirco (CH). Este conjunto presenta unos suelos bien drenados, superficiales, limitados por un horizonte endurecido, gravilla, cascajo y piedra, los cuales evolucionan a partir de areniscas con intrusiones de material calcáreo.

Dentro de los aspectos ambientales, la extensión considerada para este estudio corresponde con la asociada al bosque muy seco tropical. Holdridge (1977) clasifica la región en la parte media de las colinas o serranías en bosque húmedo premontano (transición al cálido). Solo en pequeños relictos, se aprecian cinturones de bosques o bosques de galería. Se presenta una temperatura media anual de 18° C–24° C y un promedio anual de lluvias de 1000 a 2000 mm.

En la zona existen dos fuentes hídricas permanentes que se afectan por la incidencia bimodal estacional (quebrada Agua Fría y quebrada El Sapo), las cuales circundan el cerro de San Antón o del Sapo (Ordoñez, 1950) y abastecen a las fincas vecinas. Hacia mediados del siglo XVIII se aprovechó parte del caudal de la quebrada El Sapo para surtir las canales (rastras) que transportan el mineral y por medio del refregamiento y arrastre del agua se produce el desprendimiento de las partículas ajenas a la mena para la fundición.

## 5.9. Las crónicas del Real de Minas del Sapo

La primera información etnohistórica sobre el sitio corresponde a los relatos efectuados por Fray Pedro Simón en el siglo XVI, el cual refiere que algunos vecinos de la ciudad “...siguieron las minas de plata que llaman de San Antón localizadas a cinco o seis leguas de la ciudad, tan fundadas que tuvieron mejor opinión que las de Mariquita...” (Simón 1981, p. 259). Vicente Restrepo (1952) confirma que el Cerro del Sapo es el mismo Cerro de San Antón, donde se benefició mineral de plata en el siglo XVIII. Otro Fraile que aporta sobre la existencia del lugar es Fray de Santa Gertrudis (1970), el cual relata en 1756 en el Tomo I, Cap. IV “[...] que a dos leguas del pueblo de San Luis, está el pueblo del Valle, donde hay un pueblo que llaman la Mina, allí hay muchas minas de bronce” (p.103). En el Tomo II Cap. V relata: “Lo que le sucedió en el camino de Paicol hasta llegar al pueblo de la Mina” (p. 418), en el cual el sitio corresponde a un lugar de difícil acceso topográfico en condiciones de sequedad y fundado sobre unos peñascos, en el que se encuentran unas cincuenta casas y en la región se paga el tributo al Rey en polvo de oro. Santa Gertrudis manda fundir una campana en este sitio, el cual corresponde hoy con la denominada inspección de Payandé y no con el sitio de referencia.

El capitán Alonso Ruiz de Saajosa, regidor y procurador de Ibagué, señalaba a comienzos de 1700, en un informe sobre las actividades mineras en Ibagué, la existencia del potencial minero de la región y en especial de plata en zonas como el Cerro de Natagaima, localizadas a cinco leguas de la ciudad, sobre la cordillera. Igualmente, sobre el río Coello, a una legua de la ciudad, en el cual se saca mucha granalla de plata. Asimismo, en la provincia de Cacataima del Cerro de Tuamo, y en el Cerro de San Antón, hay muchas vetas de plata. También hay en él muchas minas de cobre (Restrepo, 1952) y otras situadas en el cerro de San Bartolomé de los Cambia-La Plata Vieja (West, 1972).

Es posible que la guerra en contra de la federación de etnias pijao y las versiones mal intencionadas de los buscadores de minas generaron un papel de avance militar de estas fronteras, puesto que garantizaba la protección militar sobre estas. Al respecto, es probable que el sitio de San Antón o el Real de Minas del Sapo, fuera abandonada la exploración minera durante un periodo menor a cinco décadas.

El primer documento etnohistórico sobre el Real de Minas del Sapo, corresponde a Don Santiago Bonilla, fechado en el año de 1749, vecino de la ciudad de Ibagué, quien manifiesta que por más de veinte años ha buscado la mina y después de muchas exploraciones halló la mina del Sapo o del Capo, una de plata y otra de oro, la cual fue abandonada por los diferentes hostigamientos de los indios pijaos (AHI, s.f.).

Don Pedro de Ugarte, regidor y empresario minero, quien conoció a Mutis en Montuosa Baja, Norte de Santander, como director y mayordomo, le propuso emprender una empresa de minería en el Real de Minas del Sapo. A principios del mes de enero de 1772, se da comienzo a su nueva empresa en busca del Dorado (*auri sacra fames*) (Pérez Arbeláez, 1998), como quedó consignado en el Diario de Observaciones (Hernández de Alba, 1983); este laboró durante cinco años, a esta empresa le fue invertido más de veinte mil pesos de Don Pedro de Ugarte y los ahorros de Mutis estimados en diez mil pesos. Mutis tenía muy claro desde su partida de Madrid en el año de 1760, la realización del estudio de la flora y fauna (ver Figura 5.1).

Figura 5.1. Panorámica del sitio de beneficio cerro del Sapo



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

Mutis combinó el trabajo de director de la mina con la botánica. No está claro si fue citado en Ibagué en el año de 1782, o si fue visitado, en el sitio, por el arzobispo Virrey Caballero y Góngora, quien le propone ser el director de la Real Expedición Botánica, cuya sede fue en Mariquita. Al parecer la empresa quedó a la deriva. Don Pedro convenció a Mutis para que entrara una nueva persona con experiencia en el beneficio de metales, quien daría los frutos necesarios. Este fue Juan José Delhuyar (Caycedo, 1971).

A la muerte de Ugarte, los derechos de propiedad de la mina fueron repartidos entre su esposa Doña María Josefa Franqui y Lombana y sus sobrinos Nicolás y José Antonio Ugarte. Mutis reclamó sus derechos a la inversión, los que ascendían a unos diez mil pesos, dejando de lado su participación.

Pasada la guerra de 1885, nuevos intentos por conocer los potenciales mineros de la región del Tolima fueron iniciados por el general Casabianca, mediante Decreto del 18 de enero de 1886, con el cual creó la primera junta de minas y la comisión científica para el establecimiento de una casa de ensayos y fundición de minerales de oro y plata (Restrepo, 1952). Roberto B. White fue comisionado para visitar los sitios de minería, entre ellos Miraflores y la antigua mina del Sapo, señalando en esta las edificaciones y las reducciones construidas por los españoles. Randolph (1888) señala la imposibilidad de visitar dicha mina por el desconocimiento de su localización exacta.

En la prospección del sitio, se identificaron 3 espacios: los sitios 1 y 2 corresponden a la parte alta, en la que se localizaron las zonas de muros de sustentación, pocetas y canales, de repartición y control de presión de agua por medio de esclusas verticales.

El trabajo arquitectónico y de ingeniería civil estuvo basado en el manejo y control hidráulico, la construcción de rastras, así como de manejo de albercas para sedimentos, igualmente de molinos de maceración movidos por caída de agua (energía hidráulica). Este conjunto fue posible gracias a la existencia de la quebrada del Sapo, la cual, al parecer, ha mantenido un caudal constante.

Figura 5.2. Labores de limpieza del sitio. Se observan las columnas del canal elevado



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

El asentamiento de la obra fue muy bien estudiado, pues los recursos naturales para su construcción fueron recaudados en la zona y los materiales de desecho arrojados a las aguas de ambas quebradas. Se realizaron los levantamientos topográficos del sitio 1 y 2 con sus correspondientes estructuras arquitectónicas (ver Figuras 5.5, 5.6 y 5.7).

El manejo de los diferentes cortes permitió optimizar el manejo de la pendiente por gravedad. Los canales fueron revestidos en su interior con argamasa o calicanto, lo cual permitió su impermeabilización (ver Figura 5.3). Todos los muros que sustentan la obra están elaborados en piedra labrada o cortada según la exigencia en la obra.

La parte media está constituida por las albercas, columnas para el canal elevado, la construcción de un molino hidráulico (ver Figura 5.4), la administración o vivienda donde se pudieron instalar los hornos y la zona de beneficio por el método de patio.

Figura 5.3. Evidencia de obras hidráulicas de canal bifurcado



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)



Figura 5.4. Edificación del cárcamo



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

En el sitio 3, o parte baja, se hallan dos nuevas construcciones comunicadas por medio de un canal. La primera está a unos 100 metros y corresponde a la construcción de un tanque, posiblemente para el almacenamiento de agua, que podría imprimir o generar más presión por gravedad. Este canal continúa en un recorrido de 200 metros hasta un molino hidráulico localizado en el extremo inferior o parte más baja, el cual a la vez está conectado por otro canal que posiblemente tenía otro canal elevado que permitía mover un molino. Los materiales de lavado y de sedimentación vierten sus desechos a la quebrada La Tigra.

Hacia la parte baja del sitio 1, cerca de la construcción del molino, se halló una caja de inspección, la cual fue sondeada hasta una profundidad de 168 centímetros y por su estratigrafía se constató que corresponde a un área de sedimentación de materiales de desechos de molienda y sus aguas arrojadas a la quebrada La Fría.

El sector escalonado (ver Figuras 5.5 y 5.6) soporta, a manera de contención, como especie de trinchos, seis (6) albercas.

Figura 5.5. Escalonamiento de sustentación de las albercas



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

Las anteriores se encuentran conectadas con dos canales, que su vez permiten controlar su nivel de agua por medio de esclusas. Una de ellas puede ser drenada desde su nivel más bajo. El material sobrante del llenado se recogía sobre el canal inferior, el cual fue también descubierto, pues se hallaba relleno de sedimento de suelo y no era posible observarlo.

En la construcción de la vivienda (edificación construida sobre los cimientos y paredes de la Colonia que no tiene cubierta), se despejaron tres alcobas. Se constató que la antigua construcción fue utilizada y adecuada (pisos embaldosados, paredes pañetadas, estucadas y con pintura, acometidas sanitarias y estructuras metálicas, marcos en madera para la ventanearía). Esta vivienda fue acondicionada en el año de 1940 (ver Figura 5.7), por el padre del actual propietario Don Antonio Ordóñez. Al parecer estas dos ocupaciones fueron las más largas desde su construcción.

Figura 5.6. Albercas y vivienda (administración)



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

En los escalonamientos de soporte o contención de las seis albercas, se evidenció sobre el nivel más bajo de las gradas, un canal que se desplaza paralelo al nivel de piso, alimentado por las aguas sobrantes del llenado de las albercas, que a su vez mantienen un nivel fijo de agua. Esta se vierte sobre el canal, que posiblemente fue utilizado en el proceso de beneficio por el patio donde se agregaban las mezclas de materiales previamente molidas de plata, cal y sal mezclados en un sustrato acuoso por el método “húmedo”, para la separación por azogue y la obtención final de plata en hornos para fundición. El sobrante con desechos desciende a un canal mayor que va paralelo a la construcción arquitectónica del molino (construcción rectangular con bóveda y dos arcos de medio punto paralelos); este canal continúa al nivel tres del sitio 1 donde continúa su recorrido hacia el tanque desarenador, donde se encuentra otro molino con similares características (ver Figura 5.6).

Figura 5.7. Detalle de la edificación de vivienda o administración



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

La mayor parte de los canales se hallan sepultados, así como algunas zapatas y muros de contención. Es importante anotar el alto grado de deterioro y, en el caso extremo, extinto, en algunas partes del recorrido. La labor de construcción requirió de tres niveles topográficos o cortes de remoción de tierra (ver Figura 5.7).

En el sitio 2, localizado por fuera del área de beneficio, siguiendo en línea recta el lomo de la cuchilla a aproximadamente 500 metros, y en la parte más alta (Figuras 5.5 y 5.8), se hallaron los restos de un cerco de piedra el cual circunda de forma rectangular. Este encerramiento tiene un área de 500 metros cuadrados (100 m x 50 m). Los muros del lugar se hallan reforzados en su interior de forma achaflanada reforzando (0.80 m x 1 m) y en la zona interna se encontraron dos basamentos, muros de encierro posiblemente de viviendas o sitio de abasto o bodegaje. El primero de 10.8 m x 6.3 m, y el segundo de 8.2 m x 6.3 m. Asimismo, se dispuso el sondeo dentro de este sector, para lo cual se realizaron cuatro pozos de sondeo de 0.40 m x 0.40 m. Los dos primeros no penetran la capa superficial, pues no existe suelo y está el nivel parental en roca meteorizada (Figuras 5.8).

Figura 5.8. Panorámica de la Unidad de Excavación 1, sitio 1 (piso empedrado)



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

En 1880, en su informe sobre las minas del Sapo, Liborio Mejía describe la existencia de las minas, y el lugar denominado como “El patio” del beneficio y de otras obras en pie (Mejía, 1953). En este sitio se realizó un corte longitudinal en dirección norte de 1.5 metros x 7 metros, el cual se excavó en niveles convencionales de 10 centímetros hasta una profundidad máxima de 38 cm. En el extremo nororiental, sobre el nivel más profundo (a 25 cm), se halló un piso dispuesto en forma horizontal, constituido por rocas de origen sedimentario finamente estratificada (calcárea y de aspecto lajoso) y dispuestas por su cara plana para conformar y configurar una construcción (ver Figura 5.8), el cual a su vez estaba dividido en secciones por hiladas de ladrillo cocido y dispuesto en forma de pandereta,

lo cual permite inferir que, por su altura, sirven para contener mezclas o conducir agua para mezclas relacionadas con el método de beneficio.

Este material se obtenía a partir de rocas calizas obtenidas en la zona, las cuales eran trituradas y posteriormente sometidas a calcinación en un horno cerrado para lograr una alta temperatura y su deshidratación. El resultante fue de gran utilidad para obtener la argamasa o calicanto, y dentro del proceso de beneficio para la obtención de plata.

Esta unidad de excavación presenta problemas de alteración estratigráfica (perfil removido por procesos antrópicos de agricultura y de acumulación por material rodado de niveles superiores), lo cual se pudo apreciar en el proceso de excavación. Parte del material del piso (lajas) estaba en los niveles superiores, de los cuales se recuperaron 90 fragmentos sueltos. Esta unidad presentó las siguientes características estratigráficas:

Figura 5.9. Panorámica de la Unidad de Excavación 3, sitio1.  
(Obsérvese en la fachada un arco sellado)



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

La excavación parcial se realizó en niveles de capas a cada 20 centímetros, en los cuales se hallaron elementos relacionados con la construcción del nivel superior como: fragmentos de tejas de barro, madera del canal elevado, ladrillo y piedras.

Figura 5.10. Unidad de Excavación 3, sitio 1



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

### **5.9.1. Sitio dos**

Este sitio se halla en terrenos de la finca El Chambú, a 1000 metros del sitio 1, en dirección suroeste. Su forma fisiográfica corresponde a una loma baja de forma redondeada y aplanada en los extremos, en la cual se hallaron vestigios de dos tipos de muros. El primero corresponde al de encerramiento y el segundo circunscrito, posiblemente, a muros para vivienda o actividades de almacenamiento. Esta construcción edilítica corresponde a las formas tipológicas coloniales (ver Figura 5.12).

En este espacio se halló material cerámico indígena y colonial aproximadamente a dos metros del muro de encerramiento en dirección noroeste-este.

Se recolectaron muestras de material mineral. Se determinó posteriormente que se trataban de polisulfuros metálicos con minerales primarios como piritas de hierro, calcopirita, que corresponden a todos los niveles de la excavación.

Figura 5.11. Unidad de Excavación 4, Sitio 1 (desarenador)



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

Figura 5.12. Panorámica parcial de basamentos de construcciones



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)



### **5.9.2. Evidencias culturales**

Los materiales recolectados en los distintos procesos arqueológicos fueron denominados de acuerdo a su procedencia u origen. Para este proceso fueron muy importantes los criterios de investigadores que han realizado estudios en la región del Tolima (Salgado & Stemper, 1995, Salgado, 1998; Salgado & Gómez, 2000; Rodríguez, 1989, Rodríguez et al. 1992); además los trabajos de clasificación de Llanos (1983 y 1988), en la región de San Agustín, Huila; asimismo, los aportes informales realizados por Camilo Rodríguez (comunicación personal), en la cual se tuvo en cuenta los criterios y comentarios sobre el estudio del corredor Ortega-Rovira, en el plan de excavaciones y monitoreo para la construcción de la línea de transmisión Betania-Mirolindo construida por la empresa de Interconexión Eléctrica (ISA) en el año de 1998.

Se concluye que los elementos cerámicos hallados fueron, muy posiblemente, elaborados por los grupos indígenas provenientes de zonas aledañas a la cuenca del río Luisa. En la documentación etnohistórica y en los textos referidos ya sea a visitas de clérigos o diarios no se encontró información sobre desplazamientos de grupos ni del trabajo de grupos étnicos afrocolombianos, lo cual nos indica hasta el momento que estos son reclutados en haciendas aledañas y de pueblos de indios de quienes se desconoce su ubicación.

En el Sitio 1 se hallaron 32 fragmentos de bordes, 77 cuerpos, 2 asas y 4 fragmentos de hombros. En el Sitio 2 se hallaron 126 fragmentos de bordes, 3 fragmentos de bases y 682 cuerpos.

### **5.9.3. Formas cerámicas**

Respecto a la topología de elementos cerámicos formales de uso doméstico, asociados a la excavación arqueológica, a los sondeos y a la recolección superficial, de un total de 122 elementos diagnósticos, se hallaron 77 fragmentos de bordes de cuencos, de los cuales 59 pertenecen al sitio 2 y 18 al sitio 1. Otros fragmentos de vasijas como ollas, platos y vasos representan tan solo 35 elementos.

Adicionalmente, en el Real de Minas del Sapo se localizaron evidencias materiales que corresponden a elementos de origen europeo, los cuales fueron introducidos como parte su carga cultural, hallados tanto en el sitio 1 como en el sitio 2, con mayor cantidad de elementos. Corres-

pondieron a 9 fragmentos de cerámica vidriada de color verde y naranja (Deagan, 1987; Gogin, 1960). Estos elementos corresponden a vasijas (botijas), identificadas por su técnica de elaboración en torno, la cual se puede apreciar en la parte interior por los círculos en forma de espiral.

Se hallaron tan solo cuatro elementos correspondientes a loza europea. Estos fragmentos corresponden a figuras (estatuillas) y están elaborados en diversas técnicas como la denominada loza blanda, y la loza dura, de fondo blanco sobre azul cobalto #5.

Igualmente, se hallaron fragmentos de vidrio de color verde y uno translúcido. Los primeros corresponden a frascos en los cuales se depositaban sustancias aromatizantes (perfumería). Uno de ellos, corresponde a un fragmento de botella de vino, que fue reutilizada para guardar cinabrio o azogue (mercurio), lo cual se deduce por las huellas o trazas circulares halladas en el fondo. Los vidrios transparentes igualmente podrían contener sustancias o elementos de botica (bebidas).

#### **5.9.4. Elementos metálicos**

Se encontraron dos fragmentos metálicos. El primero corresponde a un cuchillo con cache, metálica, la cual fue hallada en el sitio 1 en la trinchera, a una profundidad de 40 centímetros. Asimismo, en el sitio 2 UE1 sobre el nivel 20-30 centímetros, se halló un fragmento metálico perteneciente a una barbeta.

#### **5.9.5. Otros elementos**

Para la realización y acabados en las obras civiles se introdujo la técnica del horno cerrado, la cual permitió la cocción del adobe (ladrillo en bizcocho), y se obtuvieron elevadas temperaturas. En el sitio de estudio se hallaron dos hornos, los cuales fueron utilizados en principio para la obtención de teja y ladrillos cocidos y luego para la calcinación de caliza (Deagan, 1987).

Dentro del proceso de excavación se hallaron materiales correspondientes a la construcción, entre ellos ladrillo cocido y tejas de barro. Se hallaron piezas de las siguientes dimensiones: 30 cm largo por 15.5 cm de ancho por 4.5 de espesor, 30 m de largo por 14.5 cm de ancho x 4.5 de espesor y 30 metros de largo por 14.5 centímetros de ancho, por 4 de espesor.

La teja hallada es de origen europeo, utilizada para la cubierta de la vivienda (administración). Es posible que en el área de patio, sitio1, donde se hallan los basamentos mutilados de cuatro columnas, también existiera una cubierta en teja, en la cual se realizaron los diferentes ensayos bajo el método de beneficio del Barón de Born (Hernández de Alba & Espinosa, 1991). Por las condiciones climatológicas extremas, se sugiere que las columnas debieron tener una altura mínima de 4 a 5 metros. Igualmente, se desconoce su ubicación, pues el mapa sin referencias obtenido para el sitio, no contiene toda la obra y sugiere que puede ser tomado de otro sitio, de acuerdo a la conversación personal con el señor Amador Cabrera.

Se recolectaron dos fragmentos de tejas. La primera y más completa presenta las siguientes medidas: 41 centímetros de largo por 22 centímetros de ancho máximo, por 15.5 como ancho mínimo o de empotre.

#### ***5.9.6. Elementos líticos***

Los materiales recolectados, tanto en el proceso de excavación como en los sondeos y recolección superficial, fueron lavados, marcados y posteriormente analizados en el laboratorio de arqueología del Museo Antropológico de la Universidad del Tolima. Se recolectaron un total de 97 elementos, discriminados de la siguiente forma: 19 cuchillos, 18 perforadores, 8 raspadores, 40 desechos de talla, 4 fragmentos de manos de moler, 4 fragmentos de metate, 1 golpeador que presenta en sus dos puntos distales huellas de uso, un posible golpeador sin uso, 2 pulidores y un fragmento de fósil sin identificar. (Figura 5.14). El material más utilizado para la elaboración de materiales líticos fue el cuarzo, con una cantidad de 79 elementos. Estos materiales se encuentran asociados a la geología de la zona objeto del presente estudio.

#### ***5.9.7. La arquitectura del sitio de beneficio***

Las obras civiles elaboradas en la construcción del beneficiadero de plata cumplían con los principios derivados de las construcciones ibéricas de la época, los conceptos estéticos de una arquitectura ortogonal, los arcos de medio punto y las juntas de piedra sobre rocas de sillares labradas con la técnica de percusión controlada, que permite observar una agradable textura (León, 1992). Asimismo, los niveles de aplome fueron controlados obteniendo ángulos verticales de 90° con notable control (Figura 5.9).

En el sitio 1 parte baja, cercano al molino 2, y sobre el muro de contención, se pudo observar un arco de medio punto que fue tapado en su interior, posiblemente para corregir fallas en el sistema. Las obras de corte en niveles sobre el talud, y la solidez de la misma, sumada a una sustentación y manejo hidráulico, permiten inferir una obra de beneficio en cadena, acorde con lo que se estaba gestando para aquel entonces en Europa sobre el naciente proceso de industrialización en serie (Figura 5.13).

Figura 5.13. Panorámica general del Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario



Fuente: Jhony Carvajal Fernández (2000)

## 5.10. Conclusiones

Los altos costos de insumos y su monopolio desde España, especialmente del mercurio; la lenta comunicación y la falta de garantías e incentivos de parte de la Corona, exigían onerosas inversiones a las empresas mineras. De la misma forma, la falta de medios tecnológicos y de personal práctico mineralogista, peritos facultativos de minas, beneficiadores de metales, expertos en geometría, arquitectura subterránea e hidráulica hacían difícil que la tarea fuera asumida por un solo hombre, pues tardaría décadas

entre ensayos y errores para mejorar las técnicas de producción. A ello debe sumarse la complejidad geológica de los sitios. Esto permite deducir los fracasos en los métodos de amalgamación por el sistema de patio y de barriles, efectuados por Mutis en el Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario, pues contenían blenda y sulfuro de antimonio, impropios para el proceso empleado.

Por otra parte, en cuanto a los hallazgos arqueológicos, los elementos cerámicos indígenas tardíos, recolectados en los procesos de excavación y prospección arqueológica, sugieren relaciones culturales con los elementos del Guamo, posiblemente pertenecientes al corredor del río Luisa. Esta cerámica presenta un grupo de color rojo, en el cual se destacan fragmentos de elementos relacionados con la actividad doméstica, e indica que este tipo de elementos de formas simples y sin decoración se hallan dispersos por el sur del Tolima (Coyaima-Guamo y Rovira), así como los elementos hispánicos introducidos como la cerámica vidriada de color verde, adicionalmente<sup>3</sup>.

Los materiales líticos recolectados en el sitio 1 reflejan la insipiente de recursos (instrumentos) dados a los indígenas para tener acceso a los elementos metálicos. Se podría decir que todavía estos grupos utilizaban prácticas para obtener instrumentos de corte y perforación en rocas con materiales de la zona.

Los distritos mineros como los Reales de Minas están por ser estudiados. Los aportes de los historiadores están dirigidos al norte del Tolima (Santa Ana en Falan, Las Lajas, La Manta y Santa Águeda, entre otras). Sin embargo, otros sectores de la región sur del Tolima solo se conocen de nombre, desconociéndose su ubicación y sus relaciones sociales y de intercambio.

La investigación científica a partir de la perspectiva de la arqueología colonial, contribuye a poner en valor el patrimonio inmueble excepcional construido en la arquitectura de los Reales de Minas. Esta investigación contribuye y aporta metodológicamente al estudio y conocimiento de la

---

<sup>3</sup> Relacionados en la región sur del Tolima por Cifuentes Toro, A. (1994). Tradición alfarera de La Chamba. *Boletín de arqueología*, 9 (3). (9). 5-78. y Rodríguez Ramírez, C. (1990). Asentamientos y alfarería prehispánica del alto río Saldaña (Cordillera Central-sur del Departamento del Tolima). *Boletín de Arqueología*, 5 (2). 45-59.

historia a través de la arqueología colonial, como la primera especializada en la arqueología de un Real de Minas en Colombia.

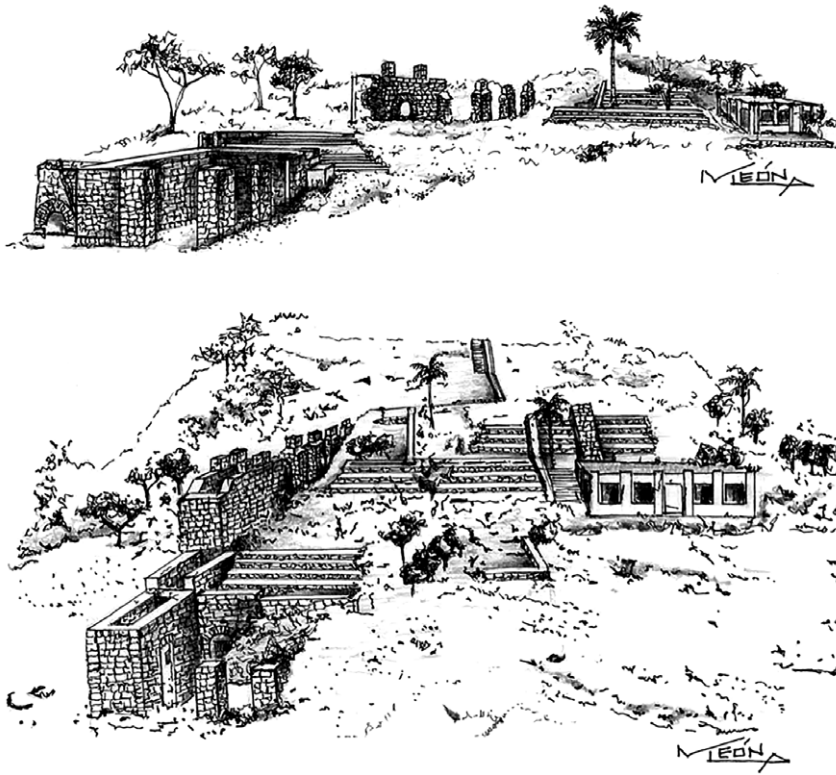
La continuidad con este tipo de estudios en la región permitirá conocer con más detalle los procesos de construcción como obra civil y arquitectónica, y las relaciones de comercio e intercambio tecnológico; generar procesos de difusión, enseñanza y conservación del patrimonio cultural y, en consecuencia, modificar el discurso que transmita la trascendencia de los hechos heredados de la cultura tolimense a las futuras generaciones.

Dado que los reales de minas sirvieron de campo de experimentación y adaptación de nuevos artefactos de transformación metalúrgica, el Real de Minas de Nuestra Señora del Rosario contiene evidencias del uso tecnológico avanzado para la época, pues de acuerdo con los vestigios del sitio, en algún momento tardío del beneficio se introdujeron ruedas hidráulicas o molinos, antecesores a la turbina Pelton, patentada en 1889 por Lester Allan Pelton.

Aún está por investigarse en la región del Tolima y en Colombia, el valor patrimonial que gira en torno a los complejos mineros. Los reales de minas representan un conocimiento vital para los procesos de desarrollo de técnicas de transformación metalúrgica y sus construcciones de calidad artesanal, las cuales mantuvieron la economía de las poblaciones, incluso de la nación entera y el crecimiento de su capital. Es necesario que, para la conservación de estas tecnologías, se comience por hacer estudios para dar a conocer el papel importante que tuvieron en el desarrollo de la nación.

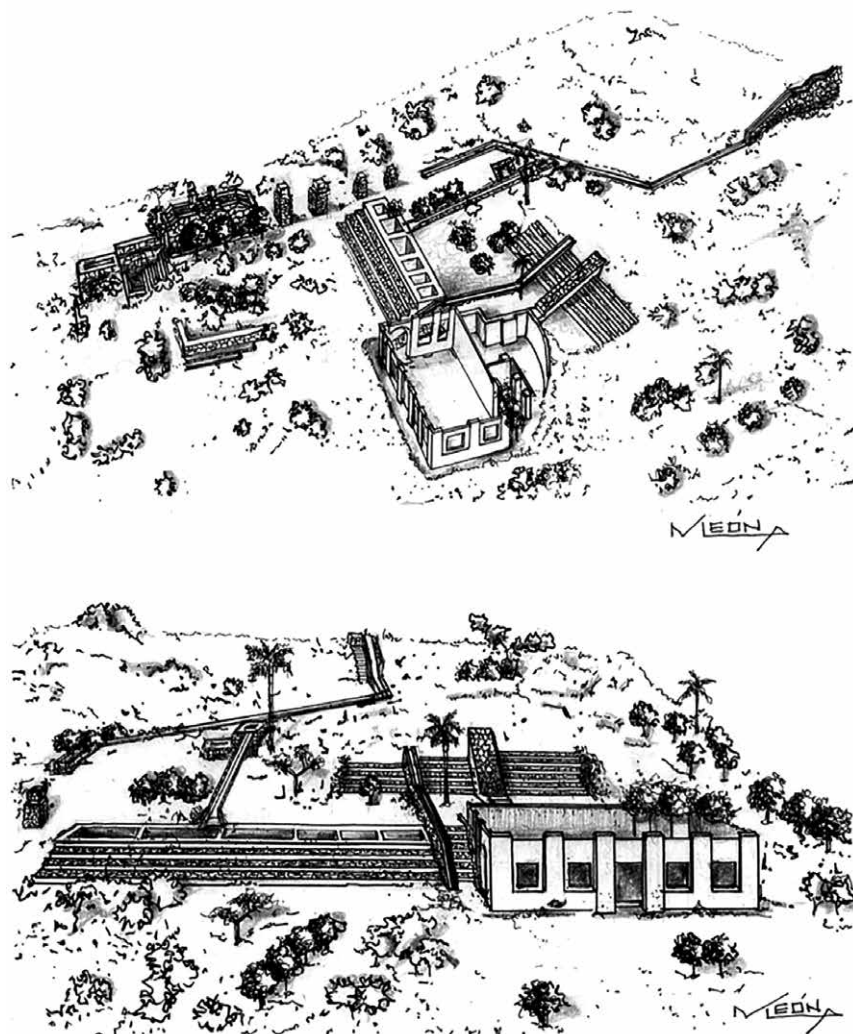
El más importante aporte de esta investigación es la cantidad de evidencias de procedimientos tecnológicos innovadores para la época, a pesar de los errores estratégicos en el manejo minero como industria, y en la profusión de material arqueológico lítico, cerámico, metálico y constructivo. Por último, la puesta en valor aquí indicada, debe motivar a las autoridades para que, en cumplimiento de la Ley colombiana, se proceda a emprender las tareas necesarias para la conservación del sitio y la interpretación-apropiación por parte de sus habitantes y visitantes.

Figura 5.14. Vistas del conjunto de las instalaciones del Real de Minas



Fuente: María Victoria León. Universidad de Ibagué (2019)

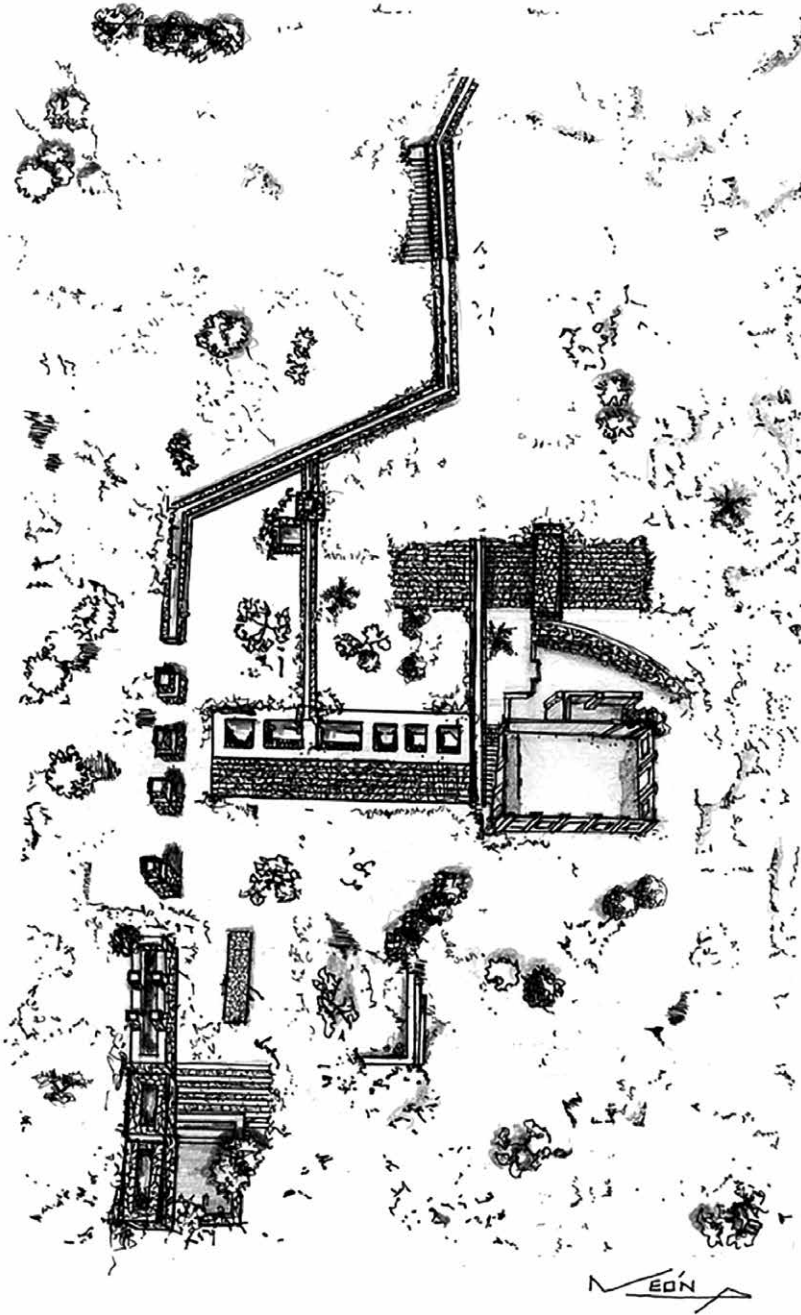
Figura 5.15. Vistas del conjunto de las instalaciones del Real de Minas



Fuente: María Victoria León. Universidad de Ibagué (2019)



Figura 5.16. Vistas del conjunto de las instalaciones del Real de Minas



Fuente: María Victoria León. Universidad de Ibagué (2019)

## Referencias

- Aceves, P. (1995). Intercambios científicos en la Nueva España: Una nueva lectura de la comisión minera. En A. R. Díez Torre & D. P. Fernández. (coords.), *De la ciencia ilustrada a la ciencia romántica: Actas de las II Jornadas sobre España y las expediciones científicas en América y Filipinas* Madrid, España: Ediciones Doce Calles, p. 359-376.
- Aguado, F. P. (1957). *Recopilación histórica de Colombia*. Bogotá, Colombia: Biblioteca de la Presidencia de la República.
- Archivo Histórico de Indias (s.f.). AHI, C3, L5, Doc. 3, Fol. 82-83.
- Barba, A. (1640). *Arte de los metales en que se enseña el verdadero beneficio de los de oro, y plata por azogue, el modo de fundirlos todos, y como se han de refinar, y apartar unos de otros*. Madrid, España. Imprenta del Reyno. Recuperado de <https://archive.org/details/artedelosmetales00barb/page/n5>
- Bargalló, M. (1955). *La minería y la metalurgia en la América española durante la época colonial*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Buitrago Reyes, C. & Buenaventura Arango, J. (1975). *Ocurrencias minerales en la región central del Departamento del Tolima*. Ibagué, Colombia: INGEO-MINAS.
- Cardona, F. (2012). *La ciudad de Ibagué. La otra versión de su fundación*, Ibagué, Colombia: Litoimagen impresores
- Caycedo, J. B. (1971). *D'elhuyar y el siglo XVIII neogranadino*. Bogotá, Colombia: Ediciones de la Revista Jiménez de Quesada.
- Cifuentes Toro, A. (1994). Tradición alfarera de La Chamba. *Boletín de arqueología*. 9 (3). (9). 5-78. Recuperado de <https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/fian/article/view/5486/5743>
- Colmenares, G. (1989). La economía y la sociedad coloniales 1550-1800. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I. Bogotá, Colombia: Planeta.
- De Santa Gertrudis, F. J. (1970) [1775]. *Maravillas de la Naturaleza*. Bogotá, Colombia: Banco de la República. Recuperado de <http://www.ellibrototal.com/ltotal/?t=1&d=6234>
- Deagan, K. (1987). *Artifacts of the Spanish colonies of Florida and the Caribbean 1500-1800*. Washington, D.C: Smithsonian Institution Press.
- Espinal, L. & Montenegro, E. (1963). *Formaciones vegetales de Colombia*. Bogotá, Colombia: Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Departamento Agrológico.

- Francel, A. (2017). *Historia y patrimonio de la periferia interior de Ibagué*, Ibagué, Colombia: Caza de Libros Editores. Recuperado de [https://www.academia.edu/35357626/Historia\\_y\\_patrimonio\\_de\\_la\\_periferia\\_interior\\_de\\_Ibagu%C3%A9](https://www.academia.edu/35357626/Historia_y_patrimonio_de_la_periferia_interior_de_Ibagu%C3%A9)
- Friede, J. (1984). La conquista del territorio y el poblamiento. En *Manual de historia de Colombia Tomo I*. Bogotá, Colombia: Instituto Colombianos de Cultura, p. 119–221).
- Friede, J. (1987). *Los quimbayas bajo la dominación española: Estudio documental, 1539-1810*. Bogotá, Colombia: Carlos Valencia Editores.
- Goggin, J. (1960). The Spanish Olive Jar. An Introductory Study Yale University Publications in Anthropology. *Papers in Caribbean Anthropology*, (62), p.3-37.
- Guzmán, A. I. (1996). *Poblamiento e historias urbanas del Alto Magdalena Tolima, siglos XVI, XVII, XVIII*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Hernández de Alba, G. & Espinosa Baquero, A. (1991). *Tratados de minería y estudios geológicos de la época colonial 1616-1803*. Bogotá, Colombia: Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.
- Hernández de Alba, G. (1983). *Archivo epistolar del sabio naturalista Don José Celestino Mutis, Tomo I, II, III y IV*. Bogotá, Colombia: Editorial Presencia.
- Holdridge, L. (1977). Life zone ecology. (H. Jiménez Saa, trad.). San José, Costa Rica: Tropical Science Center [Trabajo original publicado en 1967]. Recuperado de [http://reddcr.go.cr/sites/default/files/centro-de-documentacion/holdridge\\_1966\\_-\\_life\\_zone\\_ecology.pdf](http://reddcr.go.cr/sites/default/files/centro-de-documentacion/holdridge_1966_-_life_zone_ecology.pdf)
- Langebaek Rueda, C. H. (1997). Los caminos aborígenes. Caminos, mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española en Colombia. En M. Useche Losada. (Ed.), *Caminos reales de Colombia* Bogotá, Colombia: Fondo FEN Colombia, p. 34-45.
- León, M. (1992). Iconografía y arte rupestre en el sur del Tolima. *Revista de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad del Tolima*, 7 (13), p.91-101.
- Llanos Vargas, H. (1983). *Asentamientos prehispánicos de Quinchana, San Agustín*. Bogotá, Colombia: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales y Banco de la República.
- Llanos Vargas, H. (1988). *Arqueología de San Agustín: Pautas de asentamiento en el cañón del río Granates, Saladoblanco*. Bogotá, Colombia: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales y Banco de la República.

- López C., L. F. (2007). Los invisibles del Real de Minas. Reflexiones y propuestas en torno al sitio arqueológico de Nóvita Viejo, Alto San Juan-Chocó (Colombia). Siglos XVIII-XIX. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, São Paulo, 17, p.391-417. Recuperado de <https://www.revistas.usp.br/rev-mae/article/view/89808/92607>
- Mecham, J. L. (1927). The real de minas as a Political Institution. A. Study of a Frontier Institution in Spanish Colonial America. *The Hispanic American Historical Review*, 7 (1), p. 45-83.
- Mejía, R. (1953). *Informe sobre la mina El Sapo, municipio del Valle de San Juan, departamento del Tolima*. Bogotá, Colombia: INGEOMINAS.
- Monroy, A. (2015). Los hornos en el beneficio de los metales en la Nueva España siglo XVI-XVIII. *Revista Gremium*, Ciudad de México, 2 (3), Recuperado de <https://editorialrestauro.com.mx/los-hornos-en-el-beneficio-de-los-metales-en-la-nueva-espana-siglo-xvi-xviii/>
- Moreno Sandoval, A. (1998). *Aspectos sociales, institucionales y técnicos de la minería en los reales de las lajas y Santa Ana: 1543-1651*. Ms. Inédito.
- Ordóñez, A. (1950). *Memoria de la mina de El Sapo o San Antón*. Archivo de la Colonia. [Documento inédito]. Ibagué, Colombia: INGEOMINAS.
- Ospina Vásquez, L. (1955). *Industria y protección en Colombia, 1810-1930*. Medellín, Colombia: E.S.F.
- Páez-Courreau, O. (2003). *Tecnología minera y metalúrgica en la Nueva Granada, del siglo XVI al XIX*. Informe de investigación. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH). Recuperado de [https://www.academia.edu/2088893/TECNOLOG%C3%8DA\\_MINERA\\_Y\\_METAL%C3%9ARGICA\\_EN\\_LA\\_NUEVA\\_GRANADA\\_DEL\\_SIGLO\\_XVI\\_AL\\_XIX](https://www.academia.edu/2088893/TECNOLOG%C3%8DA_MINERA_Y_METAL%C3%9ARGICA_EN_LA_NUEVA_GRANADA_DEL_SIGLO_XVI_AL_XIX)
- Paradela Alonso, N. (1993). El nuevo mundo en las crónicas de los viajeros árabes. En A. Lafuente, A. Elena, & M. L. Ortega (Eds.), *Mundialización de la ciencia y la cultura nacional: Actas del Congreso Internacional Ciencia, Descubrimiento y Mundo Colonial*. Madrid, España: Ediciones Doce Calles, p. 161-172.
- Pérez-Sáenz, J. (1985). La minería colonial americana bajo la dominación española. *Boletín Millares Carlo*, 4 (7-8), p.53-119. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1448695.pdf>
- Pérez Arbeláez, E. (1998). *José Celestino Mutis y la Real Expedición botánica del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá, Colombia: Fondo FEN Colombia.

- Real Academia Española (RAE). (s.f.). Ingenio (definición n.º 6). Recuperado de <https://dle.rae.es/?id=LaAQJoU>
- Randolph, J. (1888). *Informes sobre las minas de metales preciosos en el departamento del Tolima*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Fomento. Recuperado de <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll10/id/2334>
- Restrepo, V. (1952). *Estudio sobre las minas de oro y plata en Colombia*. Bogotá, Colombia: Banco de la República.
- Rodríguez Ramírez, C. (1989). Patrones de asentamiento de los agricultores prehispánicos de El Limón (Chaparral, Tolima). *Boletín de Arqueología*, 4 (2). 41-50.
- Rodríguez Ramírez, C. (1990). Asentamientos y alfarería prehispánica del alto río Saldaña (Cordillera Central-Sur del Departamento del Tolima). *Boletín de Arqueología*, 5 (2), p.45-59.
- Rodríguez, C. A., Forero, E., Therrien, M., Rubio, G., Arango, R. & Alfonso, J. (1992, julio). Arqueología histórica de rescate, en la Ermita vieja del Señor de los Milagros de Buga, Valle, Colombia. Ponencia presentada al VI Congreso de Antropología en Colombia. Santa Fe de Bogotá. Recuperado de [http://repository.icesi.edu.co/biblioteca\\_digital/bitstream/10906/3627/2/Arqueologia\\_historica\\_rescate.pdf](http://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/3627/2/Arqueologia_historica_rescate.pdf).
- Salgado López, H. & Gómez García, A. N. (2000). *Pautas de asentamiento prehispánicas en Cajamarca-Tolima*. Bogotá, Colombia: FIAN, Universidad del Tolima.
- Salgado López, H. (1998). *Exploraciones arqueológicas en la cordillera Central Roncesvalles-Tolima*. Bogotá, Colombia: FIAN, Universidad del Tolima, Fondo Mixto de Cultura del Tolima. Recuperado de <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll5/id/16>
- Salgado López, H. & Stemper, D. M. (1995). *Cambios en la alfarería y agricultura en el centro del litoral pacífico colombiano durante los dos últimos milenios*. Bogotá, Colombia: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales.
- Sánchez Gómez, J. & Mira Delli Zotti, G. (1993). Minería americana y minería europea, 1750-1820: Una perspectiva comparada. En A. Elena, A. Lafuente & M. L. Ortega (Eds.), *Mundialización de la ciencia y la cultura nacional: Actas del Congreso Internacional Ciencia, Descubrimiento y Mundo Colonial*. Madrid, España: Editorial Doce Calles, p. 106-110.

- Simón, F. P. (1981). *Noticias históricas de las conquistas de tierra firme en las Indias Occidentales* (Tomo 7). Bogotá, Colombia: Biblioteca Banco Popular.
- Stein Stanley, J. & Stein, B. (1995). *La herencia colonial de América Latina*. México: Siglo XXI.
- Suescún Gómez, D. (1950). Calizas y mármoles en el Departamento del Tolima. *Revista Facultad Nacional de Agronomía Medellín*, 11 (38 y 39), p.140-150. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/refame/article/view/29167/29437>.
- Sumozas, R. (2007). *Arquitectura industrial en Almadén: Antecedentes, génesis y repercusión del modelo de la minería americana*. Sevilla, España: Ediciones de la Universidad de Castilla - La Mancha.
- Triana Antorveza, A. (1992). *La colonización española del Tolima: Siglos XVI y XVII*. Bogotá, Colombia: FUNCOL-Cuadernos del Jaguar.
- Villota, H. (1991). *Geomorfología aplicada a levantamientos edafológicos y zonificación física de tierras*. Bogotá, Colombia: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
- West, R. (1972). *La minería de aluvión en Colombia durante el periodo colonial*. Bogotá, Colombia: Dirección de Divulgación Cultural Universidad Nacional de Colombia.



---

# 6

---

## Redescubriendo la base del paisaje de Ibagué

Daniel Gerardo Caro Gutiérrez\*

**Resumen.** La investigación enfocada en el estudio del paisaje de la ciudad de Ibagué define los lineamientos para el establecimiento de un Observatorio de Paisaje que estudie los valores y potencialidades inherentes al territorio. Se elabora un rastreo a través de diversas fuentes que evidencian las constantes transformaciones por las que atraviesa la urbe estudiada desde su geomorfología y los motores que suscitan estos cambios a lo largo de los años, partiendo de entender los fenómenos naturales que consolidaron la corteza existente, hasta la acción antrópica que ha construido la trama actual.

**Palabras claves:** Geomorfología, paisaje, paisaje urbano.

### Introducción

El paisaje existe, siempre y cuando esté presente un perceptor que lo interprete de forma emocional, racional o sensible. Visitar un nuevo lugar implica sumergirse en su paisaje, reconocerlo, descubrirlo, a veces inconscientemente. Este siempre dejará una huella en la memoria de aquel visitante. Habitar un paisaje implica familiarizarse con él, en un intercambio tan cercano y cotidiano que a veces los rasgos sobresalientes se desdibujan en la mente del perceptor, de ahí que sea necesario recordar y redescubrir los fundamentos del paisaje que habitamos.

---

\* Docente e investigador. Universidad del Tolima. ORCID: 0000-0002-9117-9952. dgcarg@ut.edu.co



La mirada propuesta parte de identificar uno de los componentes fundamentales del paisaje, la realidad geofísica, un soporte para la vida en general y base sobre la cual funciona dicha interacción paisajística, donde los procesos ecológicos ocurridos están soportados en una superficie producto de eras de formación geológica y transformaciones geomorfológicas.

### **6.1. Realidades geológicas y geomorfológicas**

En términos pragmáticos, se pueden entender los fenómenos geológicos como la resultante de la interacción interna y externa de las capas concéntricas que componen la tierra: el núcleo, el manto y la corteza terrestre. La liberación de la energía propia de estos procesos, modela el territorio al decantar las capas sobre las cuales se soporta nuestra realidad inmediata. Dichos fenómenos intervienen en la resultante geomorfológica que permite la interacción entre múltiples factores que dan origen a la vida.

Por ende, el estudio de un territorio debe partir de entender los principios geológicos que escalan a temporalidades totalmente ajenas a las nuestras, al tratarse de periodos de millones de años, pero que ilustran la conformación de la base condicionante del lugar actual. Existen factores, eventos y fenómenos estudiados por la geomorfología que, de manera más explícita, definen, consolidan y condicionan el paisaje, ya que es esta la que estudia las formas de la corteza terrestre y acota términos geográficos que describen los relieves que percibimos (Departamento de Educación Universidades e Investigación del Gobierno Vasco, s.f.).

La importancia de esta referencia a los procesos geológicos y geomorfológicos, se debe a que representan un conjunto de eventos que propician nuestra percepción del paisaje. Eventos sísmicos, transporte masivo de materiales, procesos de erosión, entre otros, pueden alterar de forma radical y súbita, el paisaje habitado.

Existe un diálogo constante entre la corteza en sus diversas manifestaciones, resultante de los procesos geomorfológicos con la vegetación que a esta se asocia, los ciclos hidrológicos y climáticos y la fauna adscrita a cada territorio geográfico particular. De la interacción de estos elementos, surge la base natural que posteriormente llamaremos paisaje. Mientras no exista observador, será ecología.

Tabla 6.1. Fenómenos que modelan el relieve

Fenómenos que modelan el relieve	
Geológicos	Geomorfológicos
Terremotos Erupciones Volcánicas Subducción de placas Expansión de la corteza oceánica Colapso de superficies Orogénesis (creación de las montañas) Deriva continental (movimiento de la superficie terrestre)	Denudación Meteorización Transporte Erosión Sedimentación

Fuente: Elaboración propia a partir del Departamento de Educación Universidades e Investigación del Gobierno Vasco, s.f.

Se considera, entonces, que un estudio de territorio completo debe atender a la geografía como uno de sus ejes estructurantes. Al abarcar diferentes componentes del territorio, la lectura se hace integral, fortaleciendo su planificación, partiendo del entendimiento de la realidad geográfica.

En el caso de Ibagué, la sumatoria de eventos hasta ahora ocurridos en las estribaciones orientales de la cordillera Central de los Andes, propiciaron la consolidación de condiciones favorables para asentar la ciudad. El abanico de Ibagué, nombre que recibió de Etherington (1942) y Barrero (1969), de acuerdo con Mosquera, Núñez & Vesga, (1982 p.16) desde la geología (Núñez Tello & Lozano Quiroga, 2017), responde a una serie de procesos de sedimentación continua a causa de las erupciones producidas por el nevado del Tolima y el volcán Machín.

La forma plana encauzada entre los cerros, sumada a la presencia de las barreras naturales: formación rocosa de Gualanday y piedemonte de los cerros de Doima, adoptaron las características de un gran contenedor para los múltiples materiales que fueron transportados desde el nevado y el volcán siguiendo la antigua ruta trazada por el río Coello, tal como se muestra en la Figura 6.1, dando paso a la forma del territorio que hoy se conoce, con un área aproximada de 450 km<sup>2</sup> que se extiende hasta los municipios de Piedras y Alvarado (Núñez, Tello & Lozano Quiroga, 2017).

Figura 6.1. Ruta de flujos Piroclásticos y Lahares entre el Nevado del Tolima y el Piedemonte de Doima



Fuente: Elaboración propia-Google Earth (2018)

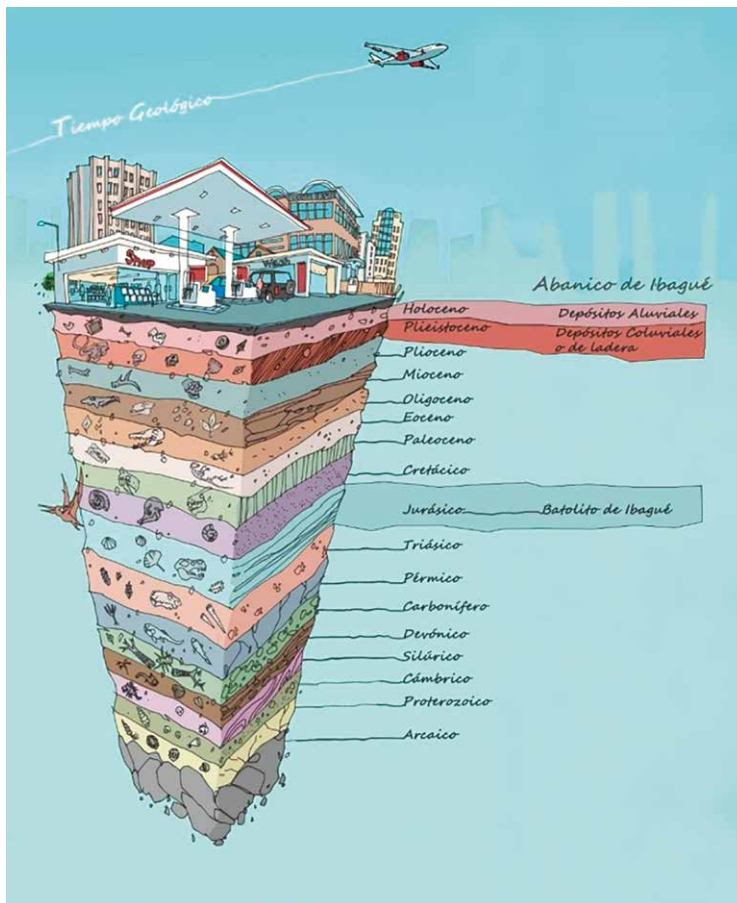
Esta forma cónica que define el paisaje llano de Ibagué, se atribuye a flujos de origen piroclástico y lahares depositados sobre las llanuras del río Magdalena. Sin embargo, la lectura de la formación geológica divide estratigráficamente unidades no consecutivas en las eras, que evidencian una corteza joven conformada en el periodo geológico vigente (cuaternario) durante el Holoceno y el Pleistoceno, soportada en una unidad geológica de mayor antigüedad que a su vez se conoce por ser un batolito, uno de los más grandes del territorio nacional y que soporta la realidad física del territorio urbano y rural.

La multiplicidad de eventos sucedidos en el territorio dibujó dos determinantes físicas fundamentales, las geoformas propias de las montañas pertenecientes al piedemonte de la cordillera Central, y la unidad geomorfológica plana con leve inclinación como transición con la llanura de la cuenca del río Magdalena (Barbosa, 2017).

Existen procesos geomorfológicos de escalas temporales más cercanas como las que suceden en los escarpes de altas pendientes de la cordillera, los cuales tienen una alta posibilidad de presentar procesos erosivos, que conforman cárcavas y surcos en el paisaje montañoso, además de fenómenos de remoción en masa de gran magnitud. No obstante, aunque la dinámica tectónica a la que la corteza es sometida sea constante y oca-

sione movimientos sísmicos y eventos volcánicos a través del tiempo, las alteraciones del paisaje percibido incrementan en cantidad y magnitud con la intervención antrópica en busca del aprovechamiento del terreno (Cortolima, 2015).

Figura 6.2. Eras geológicas



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Dylan Gibson (s.f.)

Sin embargo, no solo los procesos naturales dibujan el paisaje, también se moldea la geografía por la acción humana. La importancia de reconocer las características del suelo radica en que ofrecen una explicación del porqué se han desarrollado estas alteraciones al relieve original de forma antrópica, ya que la meteorización de la roca es aprovechada con

fines mineros por las formaciones de suelos arcillosos y arenosos usados en diferentes sectores industriales (Cortolima, 2015). Su aprovechamiento principal es la fabricación de ladrillo común, material para afirmado de vías, agregados finos y gruesos y en sectores con alto contenido de feldespato, para vidrio y cerámica.

En otros sectores, más alejados del casco urbano, se procesa la caliza extraída de las minas de Payandé, para la obtención de cemento y, al igual que los otros sectores de la economía, acarrear un impacto al paisaje en otra escala. La necesidad de transportar la producción resultante a los centros urbanos para su procesamiento y distribución, extiende carreteras y pone en circulación vehículos de gran porte y alto impacto al medio ambiente por la afectación de la huella de carbono producida por la logística requerida. El territorio se adecúa entonces a la necesidad de las industrias y su calidad perceptual disminuye en proporción a la envergadura de las empresas que en el momento tengan control sobre el lugar.

La relación entre la acción antrópica y la base natural no suele ser equilibrada, como se ha visto en diferentes intervenciones en el territorio nacional. Cuando se propician asentamientos en zonas de riesgo, suceden catástrofes que realmente son producto de ignorar las características de los terrenos. No leer las condiciones de un lugar pone en riesgo la vida de quienes realizan las extracciones, o incluso de aquellos que no tienen relación con la actividad minera.

Esta industria minera se atribuye a dos factores. El primero, de naturaleza geomorfológica, es el paso del río Coello que recorría la planicie tiempo atrás, arrastrando materiales volcánicos liberados por el Volcán Machín en forma de cantos, gravas y arenas. El segundo factor, de carácter geológico, tal como lo documenta Cortolima en el Plan de Ordenación y Manejo Ambiental de la Microcuenca de las Quebradas las Panelas y la Balsa (2015), es la base conocida como el Batolito de Ibagué que, por su conformación física, aporta materiales pétreos como arenas y gravas. El Batolito, conocido por su gran extensión, está presente desde el norte del Tolima en la población de Armero, hasta el norte del municipio de La Plata en el departamento del Huila, sobre el flanco y las estribaciones orientales de la cordillera Central (Gómez, 2002).

Por otra parte, los geólogos Alberto Núñez Tello y Hernando Lozano Quiroga (2017), describen la meseta como un espacio, producto de

los distintos procesos, que incentiva el desarrollo de actividades agrarias, pecuarias y mineras. El cultivo del arroz es la actividad económica más importante del sector agrario del Municipio, favorecida por su morfología plana con leve pendiente, que permite a su vez la presencia de la infraestructura necesaria para destinar su área a la siembra de algodón, caña panelera, pastos, sorgo, soya y algunos frutales.

De igual forma, ya que las dinámicas urbanas necesitan las rurales para su abastecimiento, suplir la demanda de la prestación de servicios ecosistémicos y públicos, entre otras, se genera una dependencia recíproca entre los dos ámbitos. Esta dependencia modifica el paisaje al alterar la base natural, ya que estos diálogos económicos modifican la percepción del territorio a raíz de la transformación de los mosaicos ecosistémicos por mosaicos productivos o alteraciones lineales para transporte de energías. Se dibuja una serie de cuadrículas perceptibles desde diferentes puntos que evidencian que no solo la agricultura y la industria pecuaria modifican el paisaje, también lo hace la minería presente en distintos puntos de la meseta.

Por otra parte, también sucedieron otros eventos que incidieron en la transformación del paisaje del casco urbano de Ibagué y su periferia. La ciudad fue receptora de procesos migratorios de gran escala a raíz de dos eventos modificadores del paisaje de gran magnitud en escenarios urbanos cercanos. El primero, sucedido en 1985 en el municipio de Armero, a raíz de la erupción del nevado del Ruiz, y el segundo, de orden geológico, el terremoto del Eje Cafetero en 1999. Ambos eventos causaron una alteración súbita en el paisaje urbano y rural. En el caso de Armero el impacto social, económico y paisajístico obligó a repensar la ubicación del casco urbano. En Armenia y Calarcá se implementaron mejoras en las tecnologías de construcción.

Incluso, al tener referentes cercanos y recientes, la ciudad en estudio sigue sin atender el llamado que la base natural emite para respetar sus dinámicas. Han sucedido eventos de remoción en masa y desbordamientos de quebradas registrados en diferentes lugares de la ciudad, que pronto son borrados de la conciencia de las personas, y esto se evidencia en la continua ocupación de las llanuras de inundación, las laderas de alta pendiente, y demás sitios no aptos para habitar.

Figura 6.3. Planicies de Ibagué

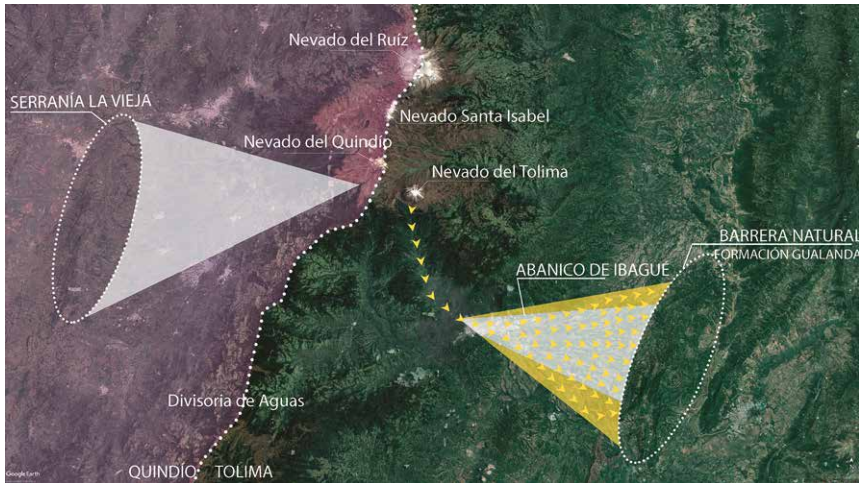


Fuente: Esteban Santos Sandoval (2017)

Adicionalmente a los eventos atribuidos a las fuentes hídricas, existe una condición particular desde la realidad geofísica del territorio. La similitud del marco tectónico con el del Quindío, sumado a la presencia

de la falla de Ibagué (semejante a las del departamento vecino), crean una alerta silenciosa de un riesgo alto en la ciudad, por lo cual se hace indispensable conocer en detalle la microzonificación sísmica atendiendo cada falla y lineamiento geológico que pueda alterar el paisaje afectando a la población civil (S. Barbosa, comunicación personal, diciembre de 2017).

Figura 6.4. Similitudes de conformación geográfica en asentamientos de las vertientes opuestas de la cordillera



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth (2018)

## 6.2. Transformaciones históricas del paisaje de Ibagué

### 6.2.1. Historia de la morfología urbana

Para entender las transformaciones del paisaje del Valle de las Lanzas, hospederio de la ciudad de Ibagué, se realiza un rastreo y estudio de cartografía, crónicas, fotografías históricas, noticias y otros medios que permitan interpretar la relación existente entre los distintos habitantes del valle y su paisaje inmediato. El análisis reveló diferentes momentos en la historia de Ibagué, que identifican los cambios de la percepción del paisaje, plasmados en la estructura urbana, su morfología e intervenciones.

La superposición de momentos que construyeron la malla urbana, hoy existente, se asocia con distintos motores de cambio o como los clasifica Barrera (2013), quien en el 2010 desarrolla la propuesta metodológica denominada Eventos Relacionales para el Análisis del Paisaje (MERAP).



Estos eventos, consecuentes con las realidades nacionales que de manera paralela sucedían en Colombia y que tuvieron directa injerencia en las políticas de orden municipal, comprometieron el paisaje de Ibagué al imponer modelos físicos de desarrollo foráneos como la traza de la línea del ferrocarril de 1921, o la expansión urbana derivada de eventos sociales como la violencia de mitad de siglo o la catástrofe de Armero de 1985, tal como lo describe Pardo (2009) en su reseña: “Ibagué: Ciudad Musical”, para la revista *Credencial Historia del Banco de la República*.

La relación de la ciudad con el paisaje ha tenido diferentes matices según el interés o la realidad inherente a cada momento de transformación del territorio. Se refuerza el postulado de *Latin American Landscape Initiative* (LALI) que define el paisaje “como un espacio/tiempo resultado de factores naturales y humanos [...]” (LALI, 2012, p.9), donde, por ejemplo, la interpretación del paisaje en el momento fundacional de 1550 (Simón, 1982; Vargas, 2012), insta la futura urbe de Ibagué en respuesta a las condiciones del territorio. La relación con los cursos hídricos era indiscutible, puesto que tanto las incursiones como los emplazamientos dependían del agua, por lo cual se ubica la ciudad entre la ribera del río Combeima y el río Chipalo (Francel, 2017).

Los trazados iniciales siguen directrices topográficas e hidrológicas que orientan el surgimiento de una ciudad que interactúa con la base natural sobre la cual se emplaza y, en un primer momento, la ciudad fundacional entiende la riqueza geográfica y biodiversa, como aquel eje estructurante en la apropiación del territorio. Hay una lectura de los valles y los ríos como aquellos lugares idóneos para habitar.

Se vive un periodo de transición, testigo de las constantes luchas por la región entre los delegados de la Real Audiencia contra las diferentes tribus indígenas naturales de la zona, entre las que destacaban los pijaos, de origen Caribe, que dominaban el sur del Departamento, y los quimbayas, primeros habitantes de la zona quienes, según cronistas españoles, sumaban aproximadamente 18 000 indios (Pardo, 2009).

Figura 6.5. Guerra de los pijaos



Mural al fresco ubicado en el edificio de la Alcaldía de Ibagué. Fuente: Fajardo Rubio (s.f.)

Figura 6.6. Los quimbayas



Fuente: Ricardo Saldarriaga Gaviria (2011)

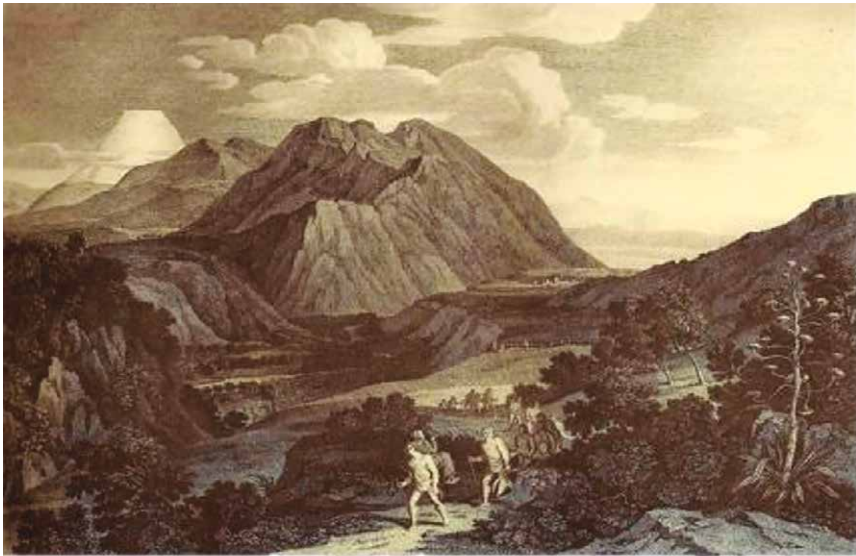
A lo largo de los años, gran parte de la sociedad ibaguereña fortaleció la idea de que la aldea establecida adoptaba en sus inicios un carácter de ‘lugar de paso’, idea que se mantiene en la actualidad; sin embargo, algunos estudios recientes desmienten dicha condición por la de puesto militar de control logístico. Con el transcurrir de los años, un lugar de muy bajo perfil, que no resaltaba en el escenario nacional, con un índice de prosperidad casi nulo y crecimiento paulatino de una aldea contigua a un cauce del río Cutucumay, que según Pardo (2009), sería el actualmente llamado río Combeima o (río del oro puro). Sin embargo, de acuerdo con las lógicas hidrográficas, el Cutucumay sería el actual río Alvarado (Cardona, 2008; 2012; Francel, 2017). Se registraron además fenómenos naturales e incendios provocados que, sumados a una población con muy baja producción agraria y dependiente de la mercancía de los viajeros en la ruta del Quindío, frenaban el crecimiento económico, social y urbanístico.

La biodiversidad que caracterizaba el entorno de aquella aldea, suscitó el encuentro, en 1801, entre José Celestino Mutis, Amadeo Bonpland y Alexander Von Humboldt, quien documenta:

Ibagué es una mísera aldea en la que probablemente el número de habitantes apenas alcanza a 1000 personas. [...] El clima es excelente, más suave que el de Fusagasugá; el suelo es magnífico y produce cuanto se cultive; el valle es extremadamente agradable y hermoso. (Cardona, 2016, octubre 14)

En el periodo comprendido entre 1820 y 1901, sucede una serie de eventos de carácter político y militar que destacan la Villa de San Bonifacio de Ibagué del Valle de las Lanzas, como cabecera del Departamento por su ubicación geopolítica. Se refuerza el carácter comercial y estratégico, y por un breve periodo de tiempo se designa como la capital de la República en 1854 a causa de un golpe de estado (Pardo, 2009). Se concibe una villa lineal, extendida de occidente a oriente, que busca la perpendicularidad a los dos ejes estructurantes y contenedores: al norte las estribaciones de la cadena montañosa que se destaca por el nevado del Tolima, y al sur, limitado por la cuenca del río Combeima.

Figura 6.7. Ibagué, ciudad de ‘silleros’, viajes de Alexander Von Humboldt



*Passage du Quindiu, dans la Cordillere des Andes*

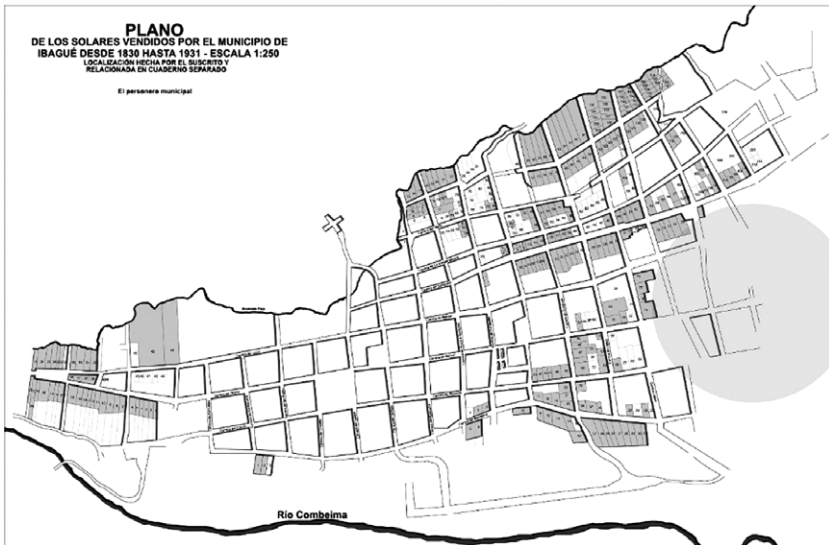
Fuente: Cardona, 2016, octubre 14, El Nuevo Día

Después de hacer un repaso por los diversos intereses de la segunda mitad del siglo XIX, se entrevén una serie de posturas y procesos que desligan el enfoque del desarrollo urbanístico, de los valores paisajísticos y biológicos inherentes al territorio. Únicamente destaca el valor geográfico por su ubicación en relación con las demás cabeceras establecidas en el país y como camino al Perú. Se impulsa el desarrollo económico de la ciudad por la llegada de la clase dirigente del país, pero ratifica la ausencia del paisaje.

Surge en este mismo momento un evento de aumento demográfico, producto del auge minero de la periferia montañosa y la colonización antioqueña. Ahora, como cabecera departamental, debe suministrar vivienda para la clase dirigente, el campesinado y la población minera, y la respuesta sigue siendo el intento de homogenización de las manzanas en una retícula heredada de eventos anteriores.

Los cambios de morfología en las manzanas son respuesta al hecho de haber descartado el valor de los cauces hídricos de la ciudad. Prescindir de esta realidad morfológica, se manifestó en la alteración del paisaje con propuestas que deterioran y modifican las condiciones paisajísticas del lugar. Los afluentes se pierden entre las manzanas y los cauces ven comprometido su valor paisajístico al quedar inmersos al interior de la retícula colonial tal como se percibe en la Figura 6.8.

Figura 6.8. Plano de Ibagué desde 1830 hasta 1931

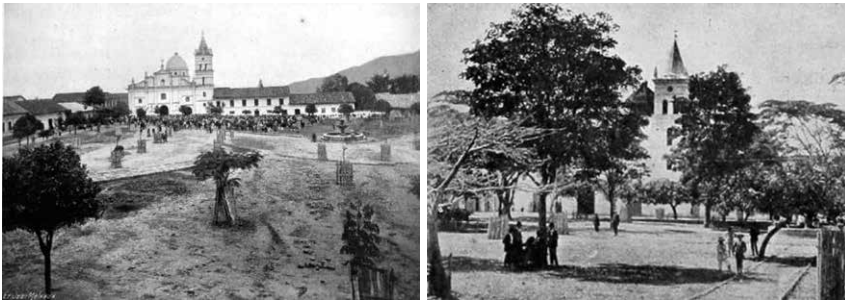


Digitalizado por Andrés Francel. Grupo de investigación e.arc. Facultad de Tecnologías. Universidad del Tolima, 2015.

Fuente: Francel, 2017, p. 298

De 1910 a 1918, surge un interés por parte de los habitantes de la ciudad por resaltar el valor estético y simbólico del paisaje en sus espacios públicos, y dichos valores se materializan al intervenir la identidad de la Plaza de Bolívar tras cambiar su uso de Plaza de Ferias a parque de recreo (Niño, 2017). La siembra de los árboles y el concebir el espacio para el disfrute, modifica la percepción del mismo y se intensifica la valoración del espacio público contenido bajo parámetros estéticos de la época (Francel, 2013; 2015).

Figura 6.9. Plaza de Bolívar 1912 (Izquierda); Plaza de Bolívar 1918 (Derecha)



Fuente: Germán Niño [Blog] (2017, febrero 26)

La década de 1920 modifica la trama y la interacción entre la ciudad y su paisaje disminuye al desconocer las condiciones inmediatas del territorio por la aparición de dos nuevos eventos o motores de cambio radicales. El primero, la llegada del ferrocarril, cuya directriz formal fue prevista desde la capital, trazando una vía férrea que rechaza la lectura de la topografía y los cursos hídricos (Francel, 2017). Incluso, se sobrepone a la malla urbana y fragmenta el territorio creando una división de la ciudad que impulsa el desarrollo no planificado hacia las laderas del norte y la cuenca del río Combeima al sur.

Figura 6.10. Estación del Ferrocarril 1928 – Cerro La Martinica al fondo



Fuente: Archivo fotográfico Santiago Vila, Germán Niño (2017)

El segundo motor de cambio sucede desde lo social. El reconocimiento de los derechos de la mujer, la llegada de la Universidad Libre en 1922, entre otros. Las manifestaciones del paisaje se atribuyen a rasgos de cambio cultural, adquieren relevancia los espacios abiertos, puesto que la relación de la comunidad ya no se da con la base natural sino con el espacio que le permite materializar su momento de cambio.

Figura 6.11. Parque de Belén actual (2012)



Fuente: Universidad del Tolima (s.f.) y autor

Figura 6.12. Parque Murillo Toro (1928)



Fuente: Germán Niño [Blog] febrero 26 de 2017

El proceso de urbanización comprendido entre 1930 y 1949 estaba dirigido por las dinámicas comerciales que primaban sobre la planificación del momento, surgiendo manzanas y desarrollos aleatorios en la periferia de la ciudad (Francel, 2015). El evento rector de dicha urbanización gira en torno a la especulación inmobiliaria, atendiendo el auge económico y urbanístico del sector aledaño a la Estación del Ferrocarril que rompió el paradigma de crecimiento urbano homogéneo e instaló como criterio urbanístico el libre mercado inmobiliario, debido a la urgencia de recaudo del Gobierno municipal para reinvertir en obras de infraestructura (Francel, 2016).

Figura 6.13. Plano 23 del informe de SIDEICO (1935)



Fuente: Francel, 2016; digitalizado por Zuled Clavijo, 2015

Puesto que la noción de desarrollo del momento era la resultante del crecimiento de la ciudad, siguiendo intereses de valorización, se acentúa su carácter desordenado e irrespetuoso con el lugar. Descarta por completo el diálogo entre la expansión hacia el oriente con la naturaleza del territorio y, al manejar lenguajes diferentes, la construcción y la retícula urbana omiten la inclusión del paisaje en su diseño.



Para controlar la desarticulación de la zona adyacente a la estación del ferrocarril (actual Terminal de Transportes de Ibagué) se formula: *El Plan Urbanístico Ibagué Futuro 1935* por la Sociedad Industrial de Ingeniería y Comercio (SIDEICO) (Francel, 2017). Este plan partía de las consideraciones de la realidad geomorfológica de la ciudad, su potencial paisajístico y la protección e inclusión de los afluentes presentes en el entramado urbano en la imagen de la ciudad.

El paisaje adopta un carácter estructurante en la directriz de diseño después de un letargo, de aproximadamente 120 años, cuando la constante no fue el territorio sino momentos sociales principalmente.

La síntesis de los proyectos propuestos demuestra el interés de los diseñadores por resaltar los valores paisajísticos inherentes al territorio proyectando las siguientes estrategias espacializadas en las inmediaciones del hoy Terminal de Transportes:

- Estabilización de terrenos.
- Desarrollo de parques y escenarios abiertos para el disfrute público.
- Cursos hídricos como ejes estructurantes y articuladores de la morfología urbana.
- Los jardines del Sillón, ubicados en la zona con menor inclinación de la ribera de la quebrada del mismo nombre.
- Generación de bosques para aprovechar las características del suelo y la topografía de la quebrada.
- Protección del curso natural de la quebrada El Sillón y propuesta de un nuevo modelo de desarrollo de ciudad en el que el trazado urbano correspondía con la topografía.

Figura 6.14. Paisaje del Sillón planeado en 1935



Fuente: Francel, 2017, p. 73

Puede afirmarse que en 1935 existió un cambio de paradigma que vuelve a vincular las dinámicas urbanas con la base natural. Sin embargo, la propuesta no se ejecuta y, en la segunda mitad del siglo xx, se presenta el segundo cambio demográfico significativo. Las migraciones de miles de desplazados a causa de la violencia de medio siglo, buscan un escenario que les brinde la posibilidad de satisfacer sus necesidades. La llegada de la nueva población plantea para Ibagué una nueva dinámica comercial, más compleja y variada, se da lugar a nuevas plazas de mercado, y barrios periféricos (Pardo, 2009).

En 1958 se formula un plan de calidad de vida que centra ahora el análisis socioespacial en la mirada de la economía humanista. Dicho plan representa, a través de gráficas y tablas asociadas a los planos de la ciudad existente, la calidad de vida de las personas que habitaban el territorio para proyectar modelos de desarrollo que mejorarían la economía y la educación de la población (Acevedo, 2009).

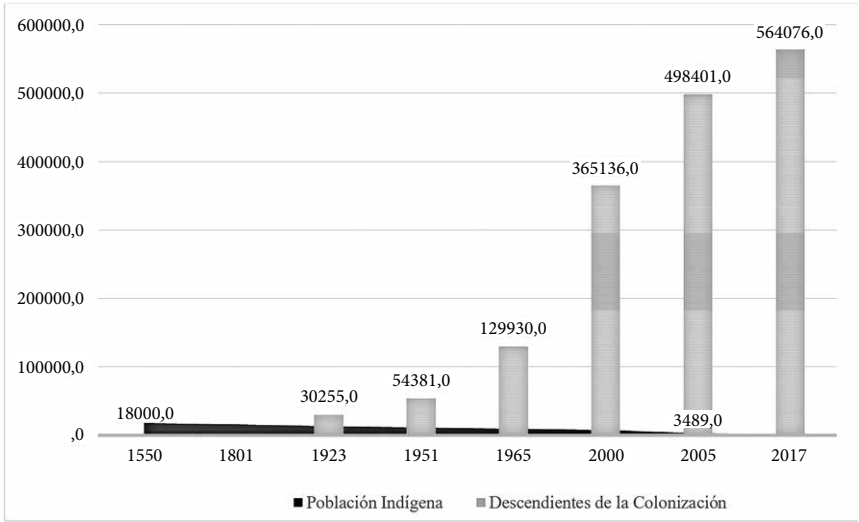
Entre 1960 y finales de los años 70 sucede un jalonamiento económico que impulsó el crecimiento de la ciudad, liderado por diferentes planes que partían de realizar lecturas del territorio y del impulso económico emergente, a raíz del incremento poblacional. Dicho aumento, y la gestión de la Alcaldía del momento, repercutieron en obras de infraestructura vial y alumbrado público, donde la inversión se enfocó en el mejoramiento funcional del espacio público y una lectura del territorio por planes como el de 1966. Francel explica que:

El plan de 1966 estuvo enfocado en la clasificación de 19 zonas de desarrollo que vinculaban las dinámicas geográficas (hídricas, forestales, orográficas), sociales (residenciales, recreativas) y las económicas (agronómicas, comerciales e industriales). Su soporte se encontraba en la estructura vial cuya meta fue la continuidad y potenciación de las conexiones históricas entre Ibagué y el resto de país. (Francel 2017, p.307)

Se presenta entonces un nuevo intento de reconocer componentes del paisaje para la intervención del territorio. Sin embargo, prima la orientación urbanística en torno a la movilidad, al interior de la ciudad y las conexiones con el resto del país. El progreso de la ciudad se atribuye a los Juegos Nacionales de 1970, cuando la ciudad estructura su crecimiento en relación al turismo derivado de dicho evento (El Olfato, 2015, marzo

29). Posteriormente, la expedición de incentivos tributarios para inversionistas detonaron en la segunda mitad de la década de los años 80 un auge económico acompañado de la llegada de más desplazados por el conflicto armado ahora entre guerrilleros y paramilitares.

Figura 6.15. Cambios demográficos de Ibagué



Fuente: Elaboración propia con recopilación de datos diversas fuentes: Pardo, 2009; Cardona, 2016

**6.3. Reflexiones finales**

La transformación del territorio, su paisaje e identidad han sido matizados según el momento social que redirecciona, impulsa y modifica la base natural. No siendo siempre el eje estructurante, se relega a un segundo plano y, la morfología urbana a modo de radiografía, permite realizar una lectura cronológica de cada evento relacional que interfirió en la configuración de ciudad.

La interpretación cultural del paisaje cotidiano ve vulnerada su complejidad y se aferra a aquellos elementos que mientras moldean el imaginario colectivo, intentan preservar su identidad. Por ejemplo, la valoración de las toponimias representadas en hechos urbanos y culturales, emite llamados a la comunidad para recordar su historia y tradición.

Como afirma Pardo (2009): “[...] no se trata tanto de los inmuebles que fueron arrasados sino de sus espacios abiertos plazas y plazoletas

públicas. Desafortunadamente de aquellos acontecimientos no queda siquiera una placa puesto que Ibagué es un museo de huellas invisibles...” (s. p.). El patrimonio urbano, cultural y paisajístico cimienta su memoria en la ausencia de los escenarios o valores que los configuraban.

Dicha memoria paisajista de Ibagué, debería no solo exhibir las actuaciones foráneas que moldearon el territorio. Debe procurar recordar también a los habitantes originales, enalteciendo personajes y grupos étnicos naturales del lugar, previos a la colonización que han dejado huellas cargadas de conocimiento y tradición (Ricaurte, 1949).

El rastreo de las huellas puede abordarse desde las lecturas del lenguaje que, por ejemplo, para el lingüista Oscar Iván Londoño, este moldea la realidad. Se asignan nombres, que desentrañan la identidad de escenarios naturales y urbanos y reconocen los pobladores que entendían el paisaje, y su huella amable inscrita en el lugar, casi imperceptible, el paisaje era su ordenador, musa y evento principal.

De tal forma, al transitar las huellas del significado presenciamos la apuesta por el sentido [...] Sabernos sujetos del lenguaje, esto es, pragmáticos y discursivos, implica también dimensionar que la palabra (re)construye la realidad y esta a su vez influye en la palabra. Con base en lo anterior, los estudios pragmáticos de los discursos que circulan en la sociedad apuestan por el desentrañamiento de los significados y los sentidos que se construyen en la interacción. (Londoño, 2017, febrero 27)

Finalmente, sobre el paisaje tenemos derechos y deberes que asumir, todos debemos ser responsables en su gestión, preservación y enriquecimiento y ser conscientes que su belleza es herencia de la madre naturaleza. La relación afectiva con nuestro entorno permite moldearlo de una forma más armoniosa. Los rastreos hechos desde la ciencia permiten entender, justificar y actuar responsablemente sobre el mismo.

Por último, debe entenderse que el paisaje no es solo un entorno natural presto para ser representado pictóricamente, es también el producto de la interrelación entre sus habitantes y visitantes. El paisaje es responsabilidad de todos y nuestras acciones perduran en la historia.

## Referencias

- Acevedo Vélez, J. J. (2009, julio-diciembre). La planeación nacional y los planes de gobierno: Una mirada al desarrollo social, político y económico de Colombia. *Revista Ciencias Estratégicas*, 17 (22), p. 291-298. Recuperado de <https://www.redalyc.org/html/1513/151313682010/>
- Barbosa, S. (2017, diciembre). *Geología de Ibagué*. (E. autor, Entrevistador).
- Barrero, D. (1969). Petrografía del Stock de Payandé y metamorfitas asociadas. Bogotá, Colombia: INGEOMINAS Informe 1551. *Boletín. Geol.* 17 (1 -3), p. 113-155.
- Barrera Lobatón, S. (2013). El análisis del paisaje como herramienta y puente teórico-metodológico para la gestión socio-ambiental del territorio. *Geograficando*, 9 (9). Recuperado de [https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/GEOv09n09a01/pdf\\_108](https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/GEOv09n09a01/pdf_108)
- Cardona, F. (2008, octubre 20). La mesa de Ibagué, el Valle de Las Lanzas y el mito de Alvarado. *El Nuevo Día*. Recuperado de <https://issuu.com/elnuevodia/docs/historiaibague>.
- Cardona, F. (2016, octubre 14). Ibagué, ciudad de 'silleros'. *El Nuevo Día*. Recuperado de <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/tolima/ibague/295635-ibague-ciudad-de-silleros>
- CORTOLIMA (2015). *Plan de Ordenación y Manejo Ambiental de la Microcuenca de las quebradas las Panelas y la Balsa*. Ibagué, Tolima. Recuperado de <http://www.cortolima.gov.co/cuenca-gual/gestion-integral-recurso-hidro>
- Departamento de Educación Universidades e Investigación del Gobierno Vasco. (s.f.). ¿Qué Es La Geomorfología? Recuperado de <http://www.hiru.eus/es/geologia/que-es-la-geomorfologia>
- Los Juegos Nacionales Tolima 1970: Un salto en la historia. (2015, marzo 29). *El Olfato*. Recuperado de: <https://www.elolfato.com/los-juegos-nacionales-tolima-1970-un-salto-en-la-historia/>.
- Etherington, Th. J. (1942). *Distribución geográfica de la Formación Gualí (Pleistoceno) en una parte del valle del Alto Magdalena*. Inst. Geol. Petr. Est. Técnico. T 4, p. 3-9.
- Fajardo Rubio, J. (s.f.). *La guerra de los pijaos*. [Fresco] Concejo de Ibagué, Ibagué, Tolima.
- Francel, A. (2017). Kintsugi Urbano en la avenida del ferrocarril. Ibagué, Colombia (1921-1970). *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo SIU. IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. (9).

- Francel, A. (2017). *Historia y patrimonio de la periferia interior de Ibagué*. Ibagué, Colombia: Caza de Libros Editores. Recuperado de [https://www.academia.edu/35357626/Historia\\_y\\_patrimonio\\_de\\_la\\_periferia\\_interior\\_de\\_Ibagu%C3%A9](https://www.academia.edu/35357626/Historia_y_patrimonio_de_la_periferia_interior_de_Ibagu%C3%A9)
- Francel, A. (2017). *El plan urbanístico Ibagué Futuro 1935*. Ibagué, Colombia: Universidad del Tolima. Recuperado de [https://www.academia.edu/37634350/El\\_plan\\_urban%C3%ADstico\\_Ibagu%C3%A9\\_Futuro\\_1935\\_-\\_Andr%C3%A9s\\_Francel.pdf](https://www.academia.edu/37634350/El_plan_urban%C3%ADstico_Ibagu%C3%A9_Futuro_1935_-_Andr%C3%A9s_Francel.pdf)
- Francel, A. (2017, mayo-agosto). La superposición de cartografía histórica como método de análisis morfológico y toma de decisiones urbanísticas. Ibagué, Colombia, 1935-2016. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana* [online]. 9 (2), p. 293-313. Recuperado de [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2175-33692017000200293&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692017000200293&lng=es&tlng=es)
- Francel, A. (2015). *Belén: Una mujer, un barrio, una historia. Ibagué, 1920-1925*. Ibagué, Colombia: Caza de Libros Editores. Recuperado de [https://issuu.com/andresfrancel/docs/bel\\_\\_n\\_una\\_mujer\\_un\\_barrio\\_una\\_hist](https://issuu.com/andresfrancel/docs/bel__n_una_mujer_un_barrio_una_hist)
- Francel, A. (2015, diciembre). La calle del Comercio de Ibagué (Colombia), 1893-1950. Un estudio de las transformaciones arquitectónicas y conceptuales derivadas del modelo industrial en el tránsito de la Colonia a la República y las primeras manifestaciones del Art Déco. *Dearq.* (17), p. 56-73. Recuperado de <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq17.2015.04>
- Francel, A. (2015, junio). Tensiones ideológicas y materializaciones de una ciudad intermedia a comienzos del siglo xx. Paradigmas y repercusiones en la ciudad contemporánea. Ibagué, Colombia (1910-1935). *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. “VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo”. (7). Recuperado de [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80271/72BCN\\_FrancelAndres.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80271/72BCN_FrancelAndres.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Francel, A. (2013). *Cuatro décadas de arquitectura ibaguereña (1904-1940)*. Ibagué, Colombia: Ediciones Unibagué. Recuperado de <http://repositorio.unibague.edu.co:80/jspui/handle/20.500.12313/279>.
- Francel, A. & Álvarez, M. (2018). Metodología y reflexiones para la reconstrucción de la historia urbana del barrio Belén de Ibagué (1921-1925). *História (São Paulo)*, (37), p.1-26. Recuperado de [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-90742018000100616&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742018000100616&lng=es&tlng=es)
- Gibson, D. (s. f.). *Advertising and editorial illustrations*. Dylan Gibson Illustration Freelance Illustrator. Recuperado de [www.dylangibsonillustration.co.uk/#/advertising-and-editorial-illustrations/](http://www.dylangibsonillustration.co.uk/#/advertising-and-editorial-illustrations/)

- Gómez Tapias, J. (2002). *Documento Técnico II, Geología-Geomorfología y Fisiografía. Esquema de Ordenamiento Territorial. Ataco - Tolima*: Alcaldía Municipal de Ataco.
- Latin American Landscape Initiative (LALI) (2012). *La iniciativa latinoamericana del paisaje*. Recuperado de: [https://laliniciativablog.files.wordpress.com/2013/04/lali\\_esp\\_reducida.pdf](https://laliniciativablog.files.wordpress.com/2013/04/lali_esp_reducida.pdf).
- Londoño Zapata, O. I. (2017, febrero 27). Los intersticios de las palabras en la publicidad. *Letralia, Tierra de Letras*. Recuperado de <https://letralia.com/sala-de-ensayo/2017/02/27/los-intersticios-de-las-palabras-en-la-publicidad/>
- Mosquera, D., Núñez A. & Vesga, C. J. (1982). *Reseña Explicativa del Mapa Geológico Preliminar Plancha 244 Ibagué Escala 1:100.000*. Bogotá, Colombia: INGEO-MINAS. Recuperado de <http://recordcenter.sgc.gov.co/B4/13010010024375/documento/pdf/0101243751102000.pdf>
- Niño, G. (2017, febrero 26). 100 años de historia de la Gobernación del Tolima [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://www.ghnino.com/2017/02/>.
- Núñez Tello, A. & Lozano Quiroga, H. (2017, junio 19). Origen y características geológicas de la meseta de Ibagué. *El Nuevo Día*. Recuperado de <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/especiales/generales/318948-origen-y-caracteristicas-geologicas-de-la-meseta-de-ibague>.
- Pardo, C. O. (2009, julio). Ibagué: Ciudad Musical. Banco de la República. *Revista Credencial Historia*, 235. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-235/ibague-ciudad-musical>.
- Ricaurte Ortega, E. (1949). *Los inconquistables. La guerra de los pijaos, 1602-1603*. Bogotá, Colombia: Archivo Nacional de Colombia.
- Saldarriaga Gaviria, R. (2011). *El paisa y sus orígenes: Lo que no se ha dicho del descubrimiento*. Red Nacional de Centros Municipales de Memoria. La Estrella, Antioquia, Colombia. Recuperado de <https://www.solopaisas.com.co/el-paisa-y-sus-origenes-2/>
- Simón Fray, P. (1982). *Noticias históricas de las conquistas de tierra firme en las indias occidentales*. Recuperado de <https://reclus.files.wordpress.com/2008/10/simon-fray-pedro-noticias-historiales-v-2.pdf>
- Vargas Celemin, L. (2012, enero 12). Ibagué fue fundada en otro sitio. *El Nuevo Día*. Recuperado de: <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/opinion/columnistas/vargas-celemin-libardo/128039-ibague-fue-fundado-en-otro-sitio>

## Los autores

- **Beatriz Helena Alba Sanabria.** Comunicadora Social-Periodista de la Universidad del Tolima, diplomada en Guion y Dirección de Cine Latinoamericano. Joven investigadora del Grupo de Investigación Rastro Urbano de la Universidad de Ibagué durante el periodo 2015-2018. Actualmente hace parte del Programa Ondas Tolima y es docente catedrática del Programa de Comunicación Social y Periodismo de la Universidad de Ibagué.
- **Juliana Cadavid Olarte.** Arquitecta de la Universidad Pontificia Bolivariana y magíster en Diseño del Paisaje de la misma universidad. Docente e Investigadora de la Facultad de Arquitectura y Universidad Santo Tomás entre los años 2003 y 2018. Tiene experiencia docente en áreas de investigación, urbanismo y paisaje. Cuenta con experiencia en administración académica, paisajismo, asesorías en paisaje, planificación y ordenamiento territorial y diseño de proyectos experimentales de vivienda de pequeña escala con técnicas tradicionales de autoconstrucción. Fue co-investigadora del Grupo del Investigación Rastro Urbano (2012-2013).
- **Daniel Gerardo Caro Gutiérrez.** Arquitecto de la Universidad de Ibagué (2014). Magíster en Diseño de Paisaje de la Universidad Pontificia Bolivariana (2019). Docente catedrático del programa de Arquitectura de la Facultad de Tecnologías de la Universidad del Tolima. Miembro del grupo de investigación Rastro Urbano desde 2017.
- **Jhony Carvajal Fernández.** Licenciado en Ciencias Sociales de la Universidad del Tolima. Especialista en Gestión y Evaluación de Impacto Ambiental de la misma institución y especialista en Gestión del Patrimonio Cultural de la Universidad de Santiago de Compostela, España.



Es candidato a magíster en Territorio, Conflicto y Cultura de la Universidad del Tolima. Además se desempeña como curador e investigador del Museo Antropológico de la Universidad del Tolima (1991 a la fecha). Es profesor catedrático del Instituto de Educación a Distancia (IDEAD), de la misma universidad. Ha participado como coordinador en diferentes proyectos de arqueología de campo y de construcción en la región del Tolima, a través del grupo de investigación Arqueo.región de la misma Universidad.

- **Juan Carlos Espinosa Pasaje.** Arquitecto con formación académica orientada hacia la investigación, la docencia y la materialización de proyectos de diseño arquitectónico y urbano. Egresado de la Universidad Nacional de Colombia sede Manizales, con tesis laureada en profundización en diseño arquitectónico. Especialista en docencia universitaria de la Universidad de Nariño. Magíster en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad de la Universidad Nacional de Colombia. Cuenta con quince años de experiencia docente en diferentes universidades. Fue director del Grupo de Investigación Rastro Urbano (2014-2017), y coordinador del semillero de jóvenes investigadores “Rastro Urbano”. Actualmente es docente de la Universidad Católica de Pereira.
- **Luis Fernando González Escobar.** Arquitecto y Profesor Asociado de la Escuela del Hábitat de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. Magíster en Estudios Urbano-Regionales y doctor en Historia en la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia. Fue Premio Nacional de Arquitectura, “Carlos Martínez Jiménez”, en el área de investigación en la XVI Bienal de Arquitectura, Bogotá, 1998. Mención de Honor en Crítica en la XVII Bienal Panamericana de Arquitectura 2010, Quito. Mención de Honor en la Categoría de Historia, teoría y crítica de la XXIV Bienal de Arquitectura, Bogotá, 2014. Mención Internacional en la Categoría Teoría, Historia y Crítica de la arquitectura, el urbanismo y el paisaje en la XIX BAQ, en Quito 2014. Investigador senior del Grupo de investigación Escuela del Hábitat. Fue co-investigador del Grupo del Investigación Rastro Urbano (2012-2013). En 2016, le fue otorgada la Orden Gerardo Molina, la máxima distinción a los profesores de la Universidad Nacional de Colombia.

- **Catalina Montoya Arenas.** Arquitecta de la Universidad Pontificia Bolivariana y candidata a doctora en Arquitectura, Edificación, Urbanística y Paisaje de la Universidad Politécnica de Valencia, con diploma de estudios avanzados en Urbanismo de la misma universidad. Coordinadora del Área de Investigación, docente del Área de Proyectos e Investigación y de la Maestría en Urbanismo y de la Maestría en Diseño del Paisaje de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Pontificia Bolivariana, donde también es investigadora del Grupo Arquitectura, Urbanismo y Paisaje. Fue miembro grupo de Investigación Rastro Urbano de la Universidad de Ibagué (2012-2013) y líder del proyecto de investigación interinstitucional: *Promoción de la gestión social del territorio. Una propuesta vinculada al Paisaje Cultural de Honda, Mariquita y Ambalema. Fase 1*, financiado por la Dirección de Investigaciones de la Universidad de Ibagué.
- **Olimpia Niglio Soriente.** Profesora de Historia de la Arquitectura Religiosa y Conservación de Monumentos en la *Pontificia Facoltà Teologica Marianum*, Roma, Italia. Ganadora en 2017 del premio Julio González Gómez (Colombia), con el libro *Ingenieros y arquitectos italianos en Colombia*. Colabora con las instituciones diplomáticas para proyectos culturales y exposiciones internacionales. Arquitecta, graduada en 1995; magíster en Restauración de la Arquitectura y doctorado en Investigación en Conservación de Bienes Arquitectónicos de la Universidad de Nápoles Federico II. Investigadora Post-Doctoral (2000-2001), y coordinadora del proyecto Nuevos instrumentos de diagnóstico en el campo de la restauración arquitectónica (Fondos M.U.R.S.T., Ministerio de la Educación, Italia). Desde 2014 es miembro académico en *The City Planning Institute of Japan*. Desde 2015 es miembro del *Executive Master Management of Arts and Cultural Heritage, Business School Sole24ore*, Roma, Italia. Profesora de Restauración de la Arquitectura en la Universidad de Kyoto, Japón (2011-2014) y profesora visitante en la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colombia (2014-2017). En 2015, es investigadora asociada del *Kunsthistorisches-Max Planck Institut* en Florencia, Italia y de la Fundación *Romualdo Del Bianco* (Italia). Es autora de monografías en el campo de la historia y de la restauración de la arquitectura. También es miembro experto de ICOMOS, ICOM y *Forum University Heritage* de UNESCO. En 2018, es curadora de

los proyectos culturales y de la conservación del patrimonio artístico y arquitectónico de la Fundación *Bianca Piccolomini Clementini* en Siena, Italia. Actualmente es Ministra de Cultura de Asgardia en Viena, Austria.

- **Juan José Ospina-Tascón.** Doctor y magíster en Proyecto de Arquitectura. Egresado de la Universidad de La Salle-Ramón Llull, Barcelona-España. Arquitecto egresado de la Universidad de Ibagué y Tecnólogo en Dibujo Arquitectónico y de Ingeniería en la Universidad del Tolima. Docente de tiempo completo de la Universidad del Tolima en el Programa de Arquitectura. Director de trabajos de grado y docente de la asignatura Urbanismo. Como investigador, sus proyectos se han centrado en la ciudad y el territorio. Entre estas se destacan su tesina de maestría y su tesis doctoral, desarrolladas en parques urbanos y las Ramblas de la ciudad de Barcelona. Ha publicado los resultados de sus investigaciones en congresos internacionales en Ciudad Juárez (México), Barcelona (España) y Montevideo (Uruguay). Perteneció al grupo de investigación E-ARC de la Universidad del Tolima y colabora como co-investigador con proyectos del grupo Rastro Urbano de la Universidad de Ibagué.
- **Eduardo Peñaloza Kairuz.** Arquitecto de la Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín, 2000. Magíster en Cálculo, Control y Ejecución en la Edificación de la Universidad Politécnica de Cataluña, 2006. Especialista en Paisaje, Centro de Estudios del Paisaje (CEPA) de Argentina, 2018. Entre 2001-2011 se desempeñó en compañías de arquitectura, estructuras y urbanismo: BOMA SL (<http://www.bomainpasa.com>) y Octavio Mestre Asociados (<http://www.octaviomestre.com>) en Barcelona, España. Es cofundador de SeisASiete Arquitectos de Medellín (<http://www.seisasete.com>). Docente de cátedra de proyectos arquitectónicos de la UPB y la Universidad San Buenaventura de Medellín. En el periodo 2016-2017, se desempeñó como director del Programa de Arquitectura de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales de la Universidad de Ibagué, donde continúa como investigador y docente de tiempo completo y encabeza el semillero de jóvenes investigadores “Estudios del Patrimonio Cultural del Tolima”.

- **César Augusto Velandia Silva.** Arquitecto de la Universidad Nacional de Colombia. Magíster en Desarrollo Urbano y Sistemas de Información Geográfica de la Universidad Iberoamericana, México y doctor *Cum Laude* en Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante, España. Consultor en vivienda, planificación del desarrollo urbano y ordenamiento territorial en los sectores público y privado. Desde 1997 tiene experiencia en el sector académico a nivel pregrado y posgrado, en universidades de México, Colombia y Perú. Coordinador del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, en el Ministerio de Cultura de Colombia (2012-2015); desde febrero 2017, es profesor de tiempo completo del programa de Arquitectura de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales de la Universidad de Ibagué y presidente del Comité Nacional de ICOMOS, Colombia. Es colaborador del Comité de Investigación del Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH). Desde 2018 pertenece al *International Scientific Committee of 20th Century Heritage (ISC20c)* y al *International Scientific Committee of Cultural Landscapes (ISCCL) –International Federation of Landscape Architects (IFLA)* de ICOMOS. En la actualidad dirige el Grupo de Investigación Rastro Urbano y lidera el semillero de jóvenes investigadores Paisajes Culturales del Tolima.