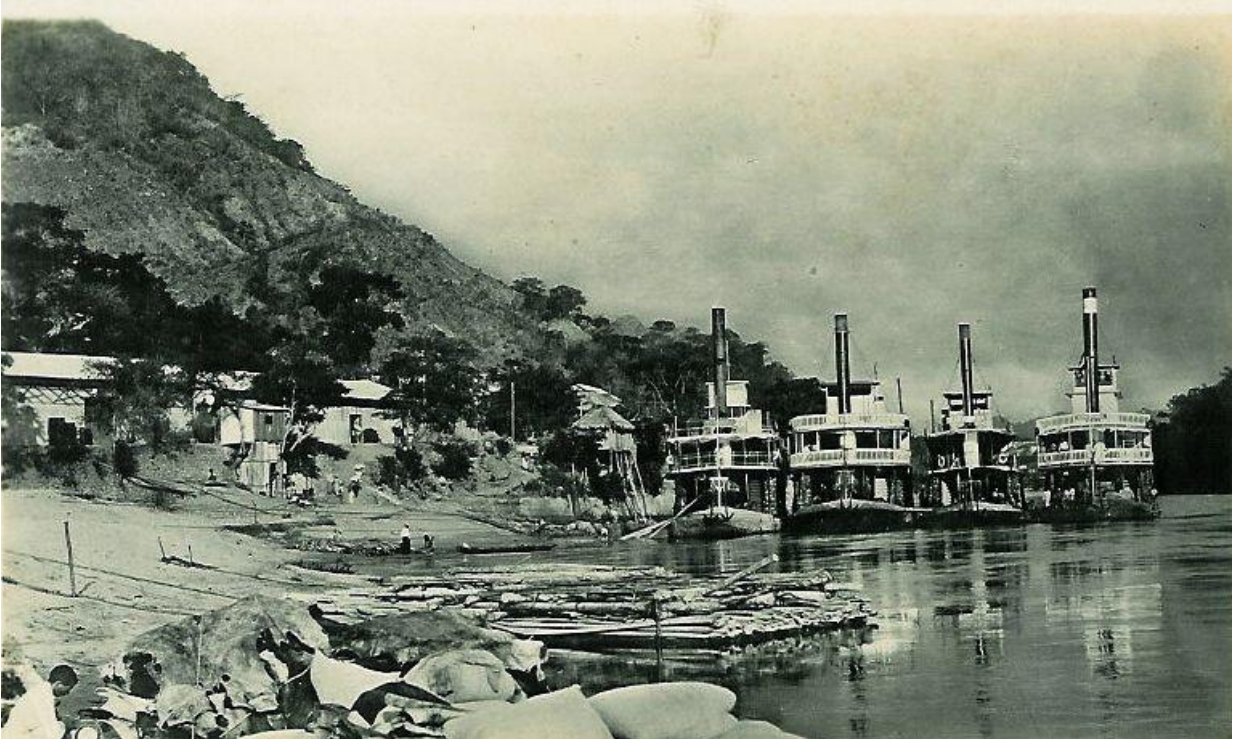


## Honda, frente a los devenires del desarrollo



### Gonzalo Duque-Escobar \*

Ubicada en el Magdalena Centro, en territorio de aborígenes Ondaimas sobre el punto de quiebre entre el valle alto y medio del río mayor de la patria, vecino a un raudal y en la confluencia del río Gualí, aparece “la ciudad de puentes y subiendas”, un puerto fluvial de 1560 ubicado a 220 msnm, que se erige Villa en 1643 y Municipio en 1863, lugar donde pequeñas embarcaciones como champanes y canoas pudieron remontar con riesgo la corriente, pues el Salto de Honda puso límites a la navegación a vapor: modo de transporte que intentó implantar Santander desde 1823, se establece desde finales de la década de 1840 y se regulariza a finales del siglo XIX.

En la Colonia, viajeros y mercancías llegadas al Caribe con destino a Santa Fe (1538), tomaban la ruta por tierra desde Cartagena (1533) hasta Barranca Vieja, cerca de Mompós (1537), donde se embarcaban en canoa para remontar el río en un viaje de 3 a 4 semanas, hasta detenerse en Honda, puerto vecino a la próspera Mariquita (1551). De ahí la construcción del Canal del Dique en el siglo XVI, una bifurcación artificial de 113 km del río Magdalena construida para facilitar la navegación entre Calamar y la bahía de Cartagena.

El Salto de Honda, no solo dividió en dos la navegación del Magdalena entre Neiva y Calamar, sino que también ha definido la suerte del hermoso puerto tolimense, al convertirlo en nodo del sistema intermodal de transporte gracias a la convergencia de las vías terrestres, a pesar de los avatares del comercio interior y exterior de Colombia. El ingeniero militar y geógrafo Agustín Codazzi, en el marco de la Comisión Corográfica, estudia la posibilidad de allanar el raudal asociado a un desnivel de 69 m, para resolver el mayor escollo para la navegación del Magdalena.

Aunque los vapores remontaron el meandro de la Curva Conejo en La María (La Dorada), accediendo con relativa seguridad hasta el meandro Vuelta de la Madre de Dios, lugar donde carga y pasajeros

transbordaban a canoas o tomaban cabalgaduras con destino al poblado localizado 25 kilómetros aguas arriba, también más adelante surgen dos puertos: Caracolí una milla aguas abajo de Honda para la navegación de 1000 km hasta el Caribe, y Arrancaplumas, aguas arriba de la desembocadura del Gualí para navegar 400 km hasta Neiva.

Ahora, gracias a las copiosas riquezas que circulaban por el histórico poblado, al surgimiento del café de las grades haciendas de Cundinamarca y al incremento de la población en el Tolima Grande consecuencia del auge de la explotación del tabaco, Francisco Cisneros inicia la construcción del ferrocarril entre Honda y la Dorada poniendo en servicio el primer tramo entre Honda y Caracolí en 1881 y 15 kilómetros adicionales en 1885; diez años después extienden la línea 23 km entre Arrancaplumas y la quebrada Yegua, y en 1897, finalmente, 35 km adicionales para alcanzar el puerto de La María (La Dorada).

Con el fin de las guerras civiles del siglo XIX y la bonanza cafetera de principios del siglo XX, en 1907 el ferrocarril Honda - La Dorada se extiende hasta Ambalema, en 1908 llega el tren de Bogotá a Girardot, entre 1921 y 1936 se construye el de Facativá a Salgar, y en 1922 se inaugura el cable aéreo Manizales - Mariquita. Actualmente, mientras Caldas reclama la salida a la Hidrovía siguiendo el curso de la carretera al Magdalena de 1939 por Fresno, y no por Cambao, se propone el Túnel Cocoló de 6 km que reduciría en 26 km la distancia Honda-Bogotá, y avanza el proyecto vial Girardot- Salgar por Puerto Bogotá, frente al puerto tolimense.

Hoy el futuro de Honda pasa por la multimodalidad, que se fortalecería con el regreso del tren integrando la región andina a esta hidrovía cuyo potencial para la navegación se ha estimado en 500 millones de toneladas-año, según el Plan Maestro de Aprovechamiento del río Magdalena elaborado por la estatal china Hydrochina Corporation, lo que obliga a conurbar La Dorada y Honda para construir sinergias orientadas a desarrollar una plataforma logística, buscando acrecentar los impactos del medio fluvial en el que operarán convoyes de carga en el mediano plazo, tras el dragado concesionado por Cormagdalena a la brasilera Odebrecht.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/cts-economia> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015.03.2] Imagen: Vapores del Magdalena en Arrancaplumas: [juanmanuelrudas.jimdo.com](http://juanmanuelrudas.jimdo.com)

## **Relacionados**

Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/>

Conexión Pacífico: la nueva Troncal de Occidente <http://godues.wordpress.com/2014/06/23/>

Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva. <http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>

El carbón andino colombiano <https://godues.wordpress.com/2015/>

El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/45950/>

Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>

Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro <http://www.bdigital.unal.edu.co/42001/>

La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda-La Dorada

<http://www.bdigital.unal.edu.co/9422/>

Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo <http://www.bdigital.unal.edu.co/39638/>

Puerto multimodal de La Dorada <http://www.bdigital.unal.edu.co/11655/>

Sistema Bimodal Cafetero para integrar la Región Andina <http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/>

Sistema férreo, la clave para la competitividad <http://www.bdigital.unal.edu.co/12428/>

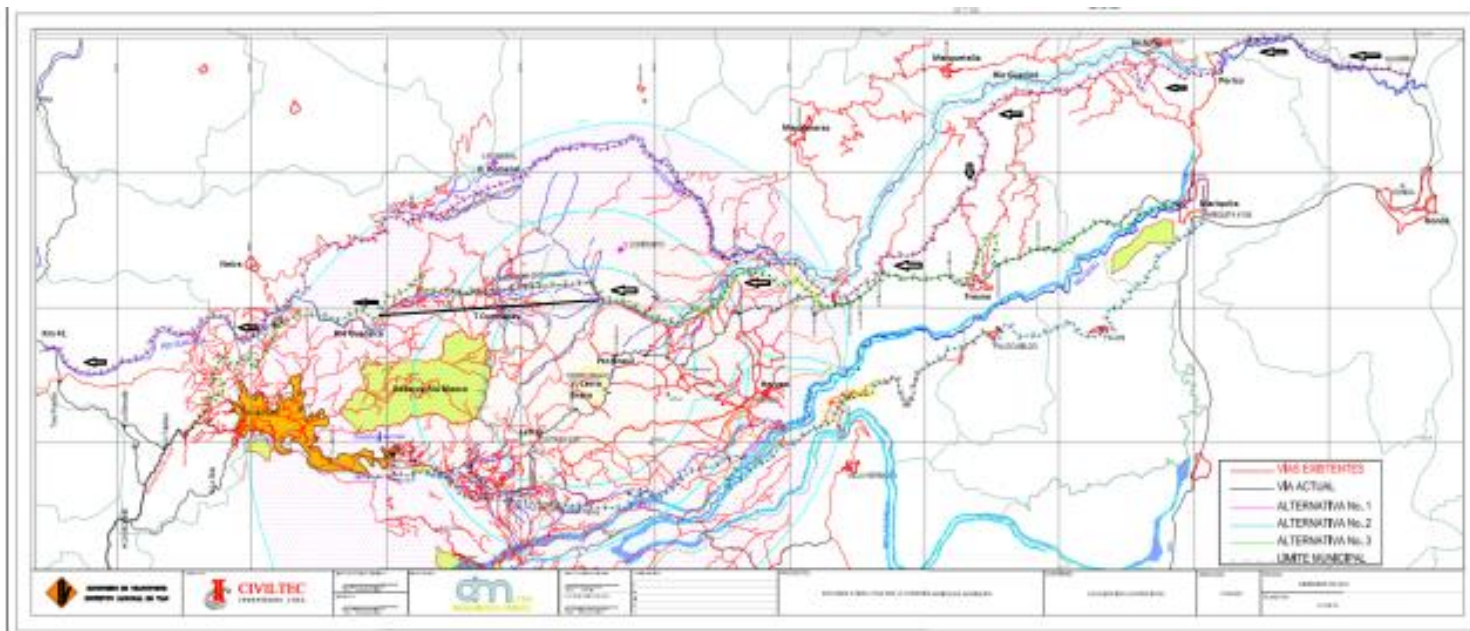
Un túnel bimodal en Norte del Tolima <https://godues.wordpress.com/2015/02/21/>

Una salida al mar para el occidente colombiano <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

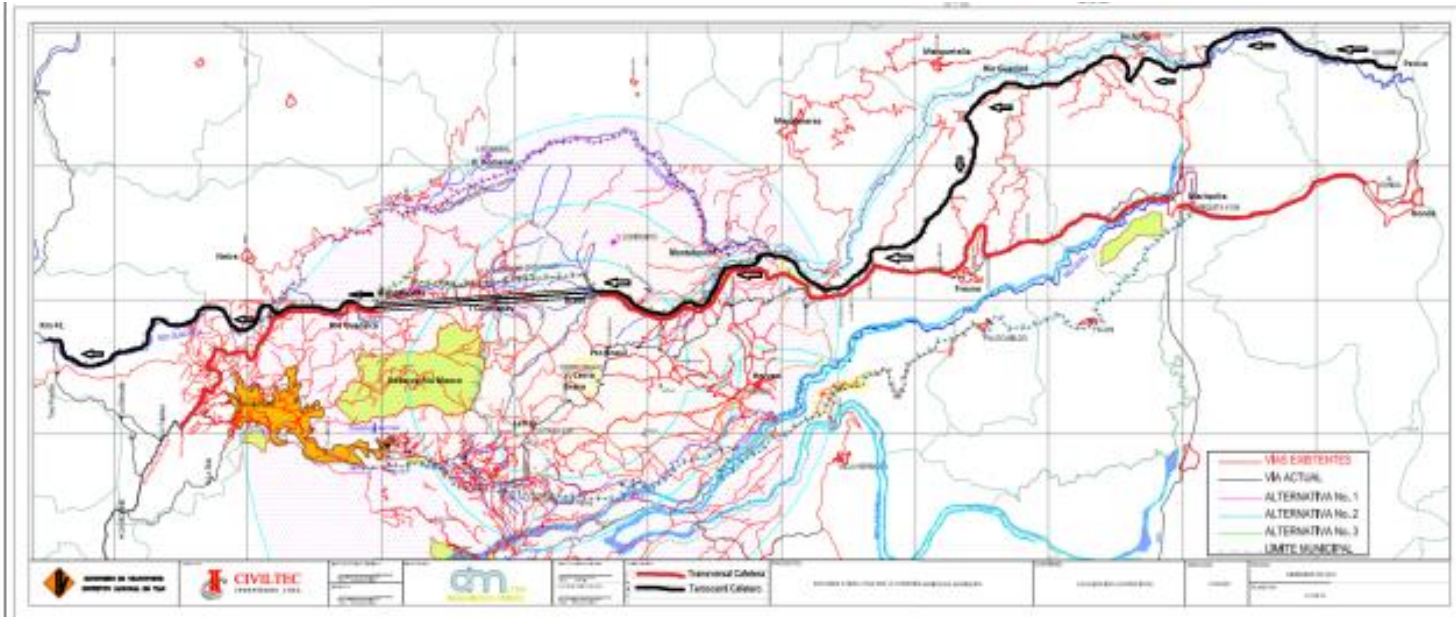
Variante Tesalia <https://godues.wordpress.com/2014/07/08/>

## Imagen de Complemento:

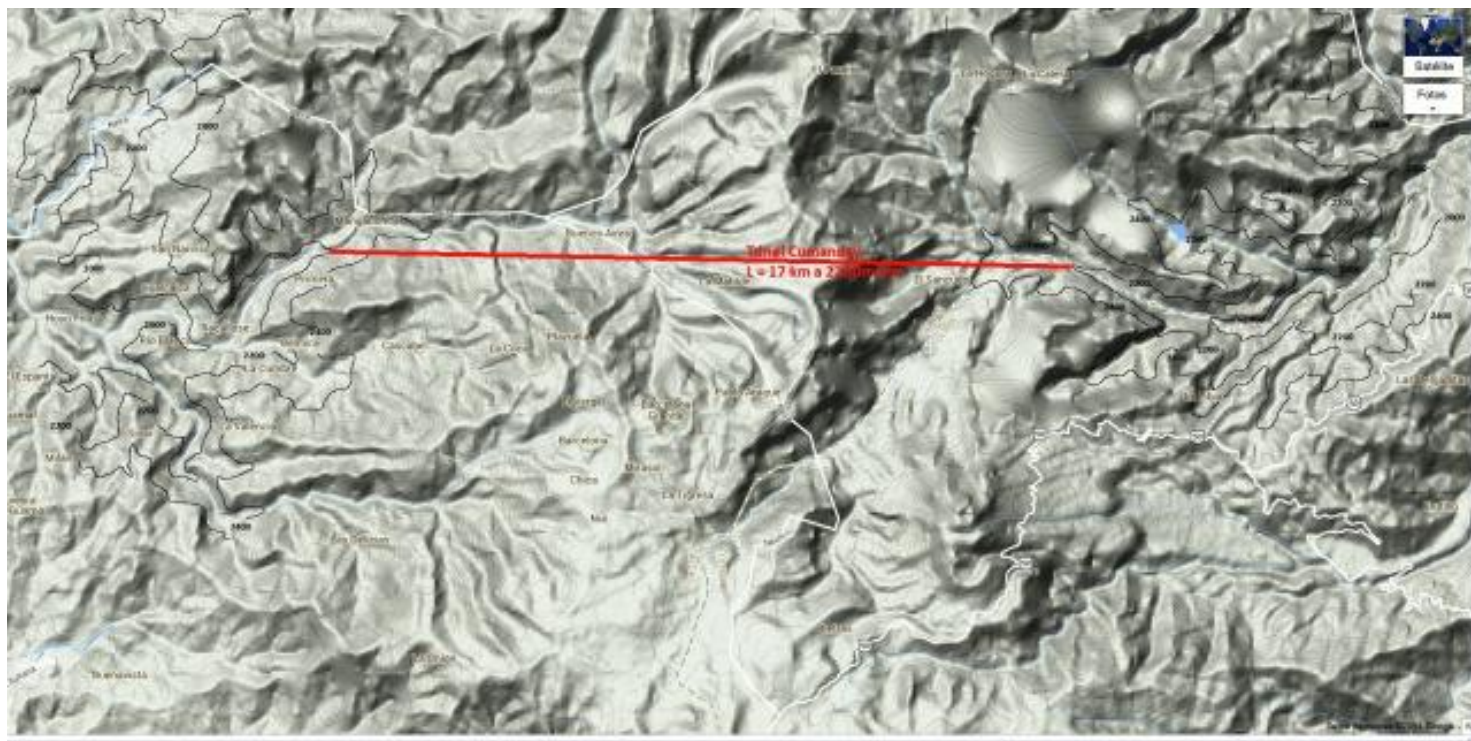
Corredor Bimodal Cafetero: con el Túnel Cumanday de 17 km, cruzando la Cordillera Central a 2200 msnm por el costado norte de Cerro Bravo, entre Brasil y Mangabonita. En negro ruta para el Ferrocarril Cafetero entre Perico y el Km 41, y en rojo la Transversal Cafetera entre Manizales y Honda, pasando por Fresno. Los trazados se han hecho sobre propuestas de Civiltec Ingenieros Ltda. Propuesta de la U.N. de Colombia y la SMP de Manizales, para un proyecto que al articular el Occidente Colombiano a la Hidrovía del Magdalena, también hace lo propio conectando el Altiplano con los dos mares de Colombia, en Buenaventura y Urabá. Imágenes a continuación, tomadas de: <https://godues.wordpress.com/2015/03/02/>



Fuente: <https://godues.files.wordpress.com/2014/11/alternativas-vc3ada-manizales-mariquita-civiltec-ingenieros-ltda1.png>



Fuente: <https://godues.files.wordpress.com/2015/01/ferrocarril-cafetero-transversal-cafetera-tc3banel-cumanday.png>



Fuente: <https://godues.files.wordpress.com/2014/04/tunel-cumanday-norte-cerro-bravo.jpg>