

Imprimir

Honda, es una ciudad fantástica de enormes potencialidades como toda la región del Magdalena Medio Central, una fase del río grande de la Magdalena que va desde la ciudad de los puentes hasta Puerto Berrio, en Antioquia, como parte del Magdalena Medio, el tramo más largo del río, 1100 kilómetros de sus 1540. Ubicada en la desembocadura del río Gualí, con el Guacacallo, que luego se llamó Magdalena y, al quebrarse el curso de este dividiéndolo en dos, el denominado *Salto de Honda*, formóse en ese delta una población hispana que con el correr de los años sería la Villa más importante del virreinato. (*La Villa de San Bartolomé de Honda*, Roberto Velandia 1989). Así, Honda es también producto de la geografía.

En la historia de Colombia y de su construcción económica y cultural, Honda fue fundamental, sin cuya existencia sería imposible entender nuestro pasado y la formación de nuestra nacionalidad. Por sus estrechas calles, que todavía se conservan, por sus viejos puentes, pasaron los grandes viajeros -que descubrían asombrados, a medida que avanzaba sobre un río indómito y casi virgen, en incipientes embarcaciones, como se desplegaba un territorio de fantasía- las huestes comuneras de Galán, los asombrosos y arrojados capitanes de la gesta libertadora, Mutis, la Expedición Botánica, el varón de Humboldt, como también lo hicieron los pesados cargamentos de maquinaria y de tecnología, los millares bultos de quina, tabaco, café, los pianos de cola y todos los símbolos del arte, de la civilización y el progreso. Honda es una de las grandes reliquias históricas del país al decir del gran historiador del Líbano, Eduardo Santa.

Descubierta con grandes trabajos en 1539 por capitanes del adelantado Gonzalo Jiménez de Quesada y erigida en Villa en 1643, independiente de Mariquita, la historia de Honda corre paralela a la del río Magdalena y sus esplendores y su relativa decadencia se encuentran íntimamente relacionados. Mientras el río fue la arteria de las comunicaciones la ciudad disfrutó de esplendor urbano y prosperidad económica y cuando la navegación fluvial fue sustituida por otros medios de transporte, la hermosa Villa inició su relativa decadencia.

Honda ha sido un hito en la vida del país; ha sido escenario de grandes acontecimientos de la paz y de la guerra: en la época del descubrimiento y conquista del interior y del sur del Nuevo

Reino -Germán Arciniegas la llamó el ombligo del reino- fue escala obligatoria; en la época de las minas de plata de Mariquita fue embarcadero de sus cargamentos; en la época colonial del tabaco y del aguardiente de caña fue centro de aprovisionamiento del norte del país, y en la república fue consulado de comercio de varios países europeos, principalmente de Inglaterra, que aquí venían a cambiar sus mercaderías por tabaco, especialmente el de Ambalema, el mejor; en la era de la navegación a vapor fue su eje portuario entre el Bajo y el Alto Magdalena; en las épocas de las guerras civiles fue la primera posición estratégica y geopolítica y finalmente en la del café fue sede de las primeras trilladoras y su centro exportador.

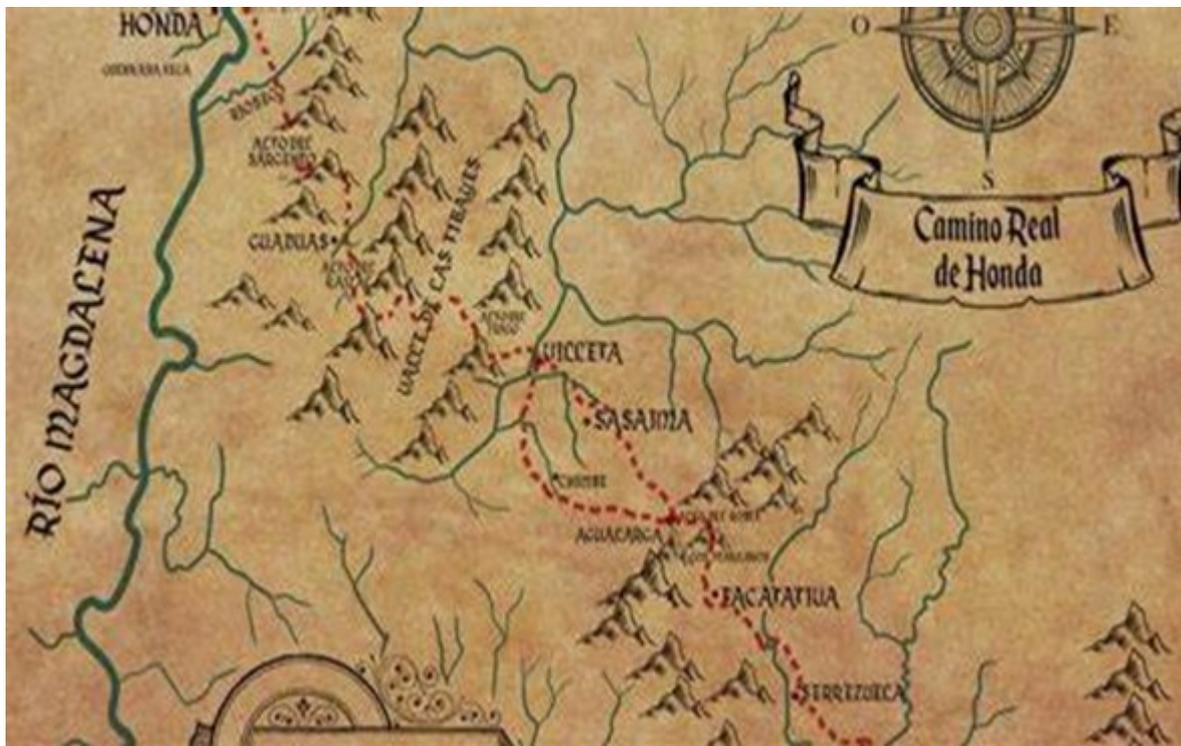
El presente de la ciudad donde nació Alfonso López Pumarejo, el gran reformador colombiano de mediados del siglo XX, es la misma de Mariquita y Ambalema en el Tolima, de La Dorada, en Caldas y de Puerto Nare y Puerto Berrio en Antioquia: de un período de prosperidad a una relativa decadencia que es la misma del río y los ferrocarriles. Paralela al río corrió el tren de La Dorada-Honda-Ambalema-Mariquita en una intrincada y próspera relación de vapores fluviales con la economía de la región y del país para salvar el Salto de Honda que ya había sido superado por Alejandro Weckbeker y el ingeniero Francisco Javier Cisneros a bordo del adaptado vapor *Tolima* pero que seguía presentado enormes y costosas dificultades. (*Carrileras y locomotoras*, Gabriel Póveda Ramos, 2010). El ferrocarril Honda-La Dorada permitió la construcción de los primeros puentes de hierro en Colombia por parte de la compañía inglesa *The Dorada Rail and Extensión Company*. Por la época, 1913-1921, la misma empresa construyó el cable aéreo Manizales-Mariquita que debería recuperarse para el turismo.

El Salto de Honda

Por el accidente geográfico del *Salto de Honda* en la ciudad se conformaron dos puertos para los vapores: el de Caracolí, al norte, para el Bajo Magdalena; y el de Arrancaplumas, al sur para los buques del Alto Magdalena. Al frente de la también estación del tren Honda-La Dorada, Caracolí, cruzando el río, se estableció Puerto Gallote que ejerció como puerto de Bogotá durante la época del comercio colonial y donde empezaba el camino indígena que conducía primero a Guaduas, seguía a Villeta, Facatativá para arribar posteriormente a Bogotá a punta de hombre -los famosos cargueros- y a punta de mulas. Una proeza del trabajo. Este camino debería reconstruirse y utilizarse como atractivo turístico.

Puerto de Arrancaplumas en Honda. Cuatro vapores esperan en el puerto.

Puerto Gallote fue entonces un cruce de caminos que conducían hasta Quito por el Camino del Quindío, cuyas huellas se pierden entre pastos y maleza y el olvido indolente de nuestra historia y de nuestra cultura. Del camino real de Honda a Bogotá, el más importante de la Nueva Granada se señala que por el subió la conquista en el siglo XVI y bajo la Colonia en el siglo XIX.



El camino real de Puerto Gallote a Bogotá.

El Maestro Tiberio Murcia, a través de sus denodados esfuerzos investigativos plasmados en diversos documentos como gran divulgador de la rica historia de Honda, es un abanderado de su recuperación como memoria histórica y como posibilidad turística. La centenaria Cámara de Comercio de Honda intentó comprarlo alguna vez. El gobierno Nacional debería adquirirlo para vigorizar la Ruta Mutis y estimular el enorme potencial turístico de toda la

región del Magdalena Medio Centro.

En 1806 un terremoto destruyó casi por completo la Villa de San Sebastián de Honda. La navegación a vapor y su entronque con los ferrocarriles y su estratégica ubicación fueron determinante en su recuperación que le permitieron llamar la atención de casas de comercio nacionales y extranjeras, de bancos, de inmigrantes, que sentaron las bases de su mayor prosperidad. Una oleada de extranjeros de diferentes nacionalidades se incorporó a las actividades de la ciudad y del transporte por el río. Hoy, la ciudad, la región y el país lamentan el sacrificio del río y los trenes.

Hoy la ciudad y la región circundante viven un tiempo difícil, desde Honda hasta Puerto Berrio. Honda es un municipio de categoría 6, según el Departamento Nacional de Planeación y el Plan de Desarrollo de la ciudad, *Honda nos une*, una categoría que no le hace justicia dada su importancia económica, histórica y cultural para Colombia pero que refleja su duro presente y las consecuencias de un centralismo hirsuto. Su población se ha estancado, una característica de la región porque su declive económico no la sostiene en el territorio: su agricultura entró en declive, la industria es raquíta. La factoría de Bavaria se fue de Honda en el año 2000.

Pese a las actuales condiciones, Honda tiene un enorme potencial para prospectar su recuperación en el mediano plazo y largo plazo. Y el turismo puede ser la base de ese salto hacia adelante como efectivamente sus autoridades e instituciones, tan propositivas, como la Cámara de Comercio de Honda, le están apostando. La construcción de la doble calzada Villeta-Guaduas le permitirá acercar a los visitantes de Bogotá, unos 13 millones de turistas anuales ávidos de experiencias culturales y gastronómicas que la región, con centro en la ciudad de los puentes, puede ofrecer a plenitud. La reforma al Sistema General de Participación, de la que se discutirá próximamente la ley de competencias en el Congreso, le puede significar mayores ingresos y una mayor autonomía.

Un nuevo ordenamiento territorial que privilegie la geografía, la cercanía, la convergencia y las economías de escala permite visionar la región con proyectos de largo aliento que pueden

Honda: una ciudad fantástica en medio del río Grande de la Magdalena

ayudar en el empeño de alcanzar el desarrollo y el progreso con sentido humano. Honda es un encantamiento. El río puede ser una fuente de atracción. Pioneros y emprenderos como Iván Romero, propietario de la empresa fluvial *Turivan*, van y vienen por el río mostrando a colombianos y extranjeros sus hechizos y su historia.

Germán Ferro, el creador del Museo del Río, que todo colombiano debería visitar para rendirle homenaje al río de la patria y a quienes hicieron posible la república a través de sus aguas mágicas, ubicado en un antiguo embarcadero del río, en el libro del Banco de la República, *El río Magdalena, territorios posibles*, nos permiten visionar el mañana de la ciudad con optimismo: “el mayor potencial del río es su posibilidad de construir futuro; un patrimonio que se aprovecha hacia delante, patrimonio-herramienta donde las nuevas generaciones pueden revisar y escoger oportunidades o pistas para el mejor destino. El río Magdalena lo debemos mirar como todas estas posibilidades: desarrollo económico, comunicación, puentes, navegación, buques a vapor, trenes, cables aéreos, hidroaviones, proyectos hidroeléctricos, conexión con el mundo, sostenibilidad ambiental, escenario de paz, resiliencia frente a la violencia y los desmanes contra su naturaleza-cultura”. Y Honda es su centro.

Fernando Guerra Rincón