

Honda, frente a los devenires del desarrollo



Por: Gonzalo Duque-Escobar *

Manizales, 2015.03.2. Act. 2026,



Antigua estación del tren, en Honda-Tolima. Fuente: Hondaciudadde lospuentes, en Facebook

- 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, y 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.



Vapor remontando los rápidos del Salto de Honda, Tolima (Foto Thomas S. Boyd 1899)

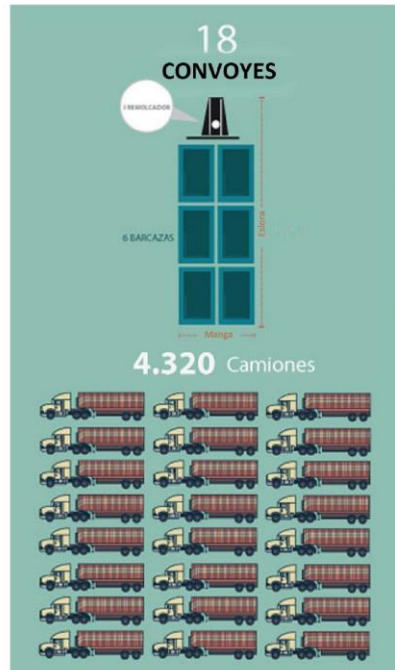
Este vapor que remonta el Salto de Honda en 1899, prueba que la navegación se puede extender hasta Neiva. Fuente, Museo del Río.

- 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.



Operación de vapores en el Puerto de Caracolí, Honda. Fuente, Biblioteca Nacional (Colorido artificial).

- 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 Facatativá 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.



Convoys y tractomulas, y convotes por el Magdalena. Fuentes, Cormagdalena y PDPMC.

- 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 convoys de carga en el mediano plazo, tras el dragado concesionado por Cormagdalena a la brasilera Odebrecht.
- Frente a lo anterior, desde la U.N. de Colombia y la SMP de Manizales, la propuesta es llevar la hidrovía Hasta el Tolima Grande, no solo para incorporar las 350 mil Ha del fértil valle del Alto Magdalena, sino también para recuperar la función portuaria en Honda, Ambalema, Girardot y Neiva. Esta fórmula que debe pasar por la recuperación del paisaje deforestado de la cuenca para garantizar la regulación hídrica que requiere el río, además de posibilitar la carga que demanda la hidrovía para resultar viable podrá incrementar entre un 4 y 5% el PIB del país.



Gracias:

Gonzalo Duque-Escobar, es Profesor Universidad Nacional de Colombia.
Web: <https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1>

[Ref.: La Patria. Manizales, 2015.03.2. Act. 2026.] Portada: Vapores del Magdalena en Arrancaplumas: juanmanuelrudas.jimdo.com Contraportada: Panorámica de Honda con el río Gualí y La Galería en primer plano.

Fuentes bibliográficas y de consulta:



- [Anotaciones a la navegación del Magdalena](#). Gonzalo Duque Escobar (2020). U N de Colombia – SMP de Manizales. Revista Eje 21.
- [Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2014-05-23. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales Facultad de Ingeniería y Arquitectura Departamento de Ingeniería Civil.
- [Ciudad Región del Eje Cafetero como Revolución Urbana](#). Gonzalo Duque-Escobar. Documento del Museo Interactivo Samoga. Manizales, Junio 1 de 2021.
- [Colombia anfibio: del territorio al acuatorio del Magdalena](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Documento Catedra UNESCO U.N. Manizales, febrero 4 de 2025.
- [Colombia, un jardín deforestado: impacto del modelo de desarrollo en la biodiversidad](#). Entrevista a Gonzalo Duque Escobar en UNIMEDIOS. Sep. 11 de 2024.
- [Colombia, país de humedales amenazados](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; agosto 18 de 2016.
- [Conurbación para el Magdalena Centro](#). Duque Escobar, Gonzalo (2013) La Patria. 2013.08.05.
- [¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?](#) Duque Escobar, Gonzalo (2017) Artículo para Razón Pública) – Bogotá, 2017.04.10.
- [Champanes y vapores por el Río Grande](#). Gonzalo Duque-Escobar; Museo Interactivo Samoga; Manizales 14-01-2024.
- [El camino por el Río Grande de La Magdalena](#). Duque Escobar, Gonzalo. «Itinerario Cultural Del Río Grande De La Magdalena. Cátedra UNESCO. Diciembre 2 y 3 de 2021.
- [El Ferrocarril Cafetero y la Intermodalidad](#). Gonzalo Duque-Escobar. Profesor Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales, y Miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. Manizales. Octubre 19 de 2020. Documento del Museo Interactivo Samoga y la SMP de Manizales.
- [El Magdalena: hidrovía, ecosistemas y conflictos en el territorio](#). Por Gonzalo Duque-Escobar; Cátedra UNESCO – U.N. de Colombia; En “Pacto de País por el Río Grande”. 2024.
- [El Río Grande en la Audiencia Ambiental Caribe de la PGN](#). Duque-Escobar, Gonzalo (Universidad Nacional de Colombia, 2020-12-11).
- [Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad](#). Duque Escobar, Gonzalo (2015) La Patria.
- [Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia](#). Gonzalo Duque-Escobar. Revista Eje XXI N° 23 de Marzo de 2006.
- [Honda, pasado presente y futuro](#). Gonzalo Duque-Escobar- In: Casa Museo Alfonso López Pumarejo. Honda, 26-09-2026.
- [Honda, una joya colonial del Magdalena](#). Duque Escobar, Gonzalo. Documento UN & SMP Manizales.; Mayo 8 de 2026.
- [Introducción a la economía del transporte](#). Duque Escobar, Gonzalo (2007). [Objeto de aprendizaje – Teaching Resource] Posgrado de Vías y Transportes U.N. de Colombia.
- [Honda, una joya colonial del Magdalena](#). Duque Escobar, Gonzalo. Documento UN & SMP Manizales.; Mayo 8 de 2026.
- [La Logística del Transporte para la RAP del Eje Cafetero](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Manizales. Febrero 11 de 2019.
- [Pacto de país por el Río Grande de La Magdalena](#). Ponencia de Gonzalo Duque en la Cátedra de UNESCO, del 13-02-2024. Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia.
- [¿Para dónde va el Magdalena?: elementos sobre logística y transporte verde](#). Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: III Foro público ¿Para dónde va el Río Magdalena?, Miércoles 23 de septiembre de 2015. Honda, Tolima.
- [Transporte de carga y corredores logísticos para Colombia](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Universidad Nacional de Colombia, Manizales, Enero 10 de 2024.
- [Yuma o Guaca-hayo: el Río Grande de Colombia](#)... Gonzalo Duque-Escobar. In: Revista 100 años de la SMP Manizales. Junio 2022.