

Honda-Tolima, pasado presente y futuro



Por: Gonzalo Duque-Escobar*

Portada: Panorámica urbana de Honda-Tolima. Mapcarta.com/

El municipio de Honda, ubicado en el extremo nororiental del departamento del Tolima, constituye un nodo estratégico en el Valle Medio del Río Magdalena. En su perfil territorial la cabecera se sitúa a 225 m s. n. m. un lugar en el que se fundó para que funcionara como puerto fluvial y punto de conectividad articulado estrechamente con los departamentos de Tolima, Cundinamarca y Caldas.

Además de limitar al norte con Guaduas (Cundinamarca) y Puerto Salgar; al sur con Armero Guayabal; al este con Cundinamarca (río Magdalena de por medio) y al oeste con Mariquita, Honda cumple con funciones de Corredor Logístico, por ser un cruce de caminos terrestres del centro del país, conectando la Ruta del Sol con la troncal que sube hacia el Eje Cafetero por el Paso de Letras.

Además de su relieve dominado por la depresión del río Magdalena y estribaciones de la Cordillera Central, su rasgo hidro-geomorfológico más notable es el Salto de Honda, una falla del lecho rocoso del río que genera rápidos y determina el límite natural de la navegación fluvial de gran calado.

A- Perfil Socioeconómico y Demográfico



Imagen: La subienda en Honda-Tolima. Youtube

Estructura Poblacional: Honda cuenta con una población aproximada de 24,000 a 26,000 habitantes, con una alta concentración en la cabecera urbana (más del 90%) debido a la dinámica histórica de consolidación de servicios. Base Económica y Sectores: La economía local ha migrado progresivamente desde el transporte fluvial e industrial tradicional hacia una estructura basada en servicios, comercio y patrimonio.

Sector Económico	Actividades Principales y Dinámicas
Comercio y Servicios	Funciona como centro de acopio y abastecimiento para los municipios aledaños del norte del Tolima y el occidente de Cundinamarca. La Plaza de Mercado es el epicentro de este intercambio.
Turismo Cultural y Creativo	Impulsado por su condición de Pueblo Patrimonio, el patrimonio arquitectónico colonial/republicano y su uso recurrente como escenario para filmaciones cinematográficas y televisión.
Servicios Públicos e Infraestructura	Fenómeno estacional (enero a marzo) que genera un pico de ingresos e informalidad laboral masiva mediante la captura y comercialización de especies como el bocachico, nicuro y capaz.
Pesca Artesanal (Subienda)	Sede de operaciones logísticas terrestres, subestaciones energéticas y mantenimiento de infraestructura vial interregional.

Retos Socioeconómicos

Informalidad Laboral: Alta dependencia de actividades estacionales (pesca de subienda) y empleo informal urbano.

Presión Ambiental y Vulnerabilidad: Riesgos de inundación en barrios ribereños durante las fases Niña del ENOS y vulnerabilidad a eventos de remoción en masa en los taludes del río Gualí.

Reconversión Económica: La necesidad de diversificar la oferta turística y consolidar industrias culturales sostenibles para retener a la población joven.

Las dimensiones que reflejan el pasado, presente y futuro de Honda, Tolima, se articulan a través de su evolución de puerto neurálgico a epicentro de turismo sostenible y conservación patrimonial.

B- El Pasado: Dimensión Histórica y la Puerta del Comercio Fluvial

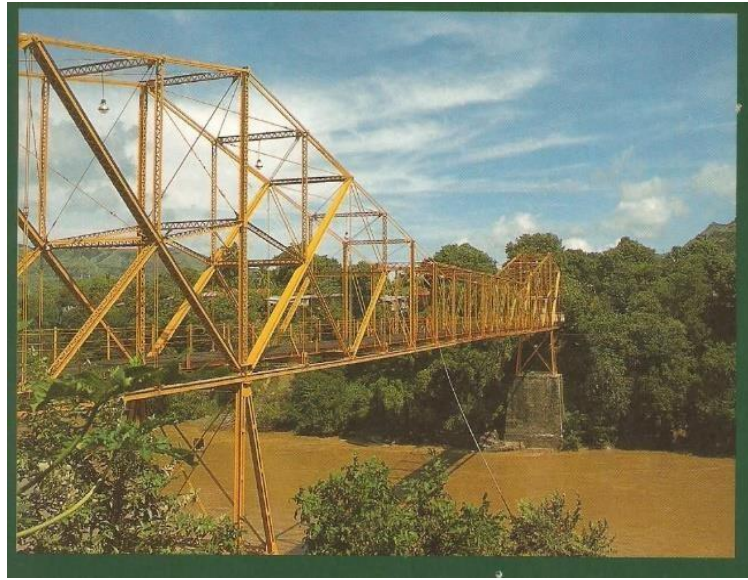


Imagen: Puente Navarro, uno de los más importantes de Colombia. Agofer.com.co

El Eje del Río Magdalena: El desarrollo de Honda comenzó en 1539 debido a su valor estratégico sobre el río Magdalena. Al no ser una fundación española tradicional, creció de forma natural respondiendo a su geografía.

El Primer Puerto de la Nueva Granada: Durante los siglos XIX y principios del XX, fue el puerto fluvial más importante de Colombia, funcionando como el principal nodo comercial para transportar mercancías y cultura europea hacia Bogotá.

La Ingeniería de Vanguardia: Se convirtió en pionera al albergar el primer hospital del país y el histórico Puente Navarro, primer puente de hierro construido en América Latina (inaugurado en 1899). La historia vial y el desarrollo de Honda, Tolima, están grabados en las estructuras de sus más de 40 puentes. Aunque el Puente Navarro es el hito definitivo, la "Ciudad de los Puentes" cuenta con otras joyas arquitectónicas que cruzan los ríos Magdalena, Gualí y Guarinó.

Puente Navarro: Levantado entre 1894 y 1898 sobre el río Magdalena por la San Francisco Bridge Company de Nueva York, es considerado el primer puente de hierro construido en Suramérica. Fue declarado Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional por su importancia en la ingeniería decimonónica colombiana.

Puente Luis Ignacio Andrade: Es una de las estructuras metálicas más transitadas que conecta el municipio con el centro del país a través del río Magdalena.

Puente del Carmen y Puente López: Construcciones que salvan el curso del río Gualí para integrar el sector histórico colonial con los sectores de expansión urbana republicana y moderna.

Puentes de la quebrada Padilla: Estructuras menores que conectan las empinadas calles empedradas de los barrios tradicionales con las zonas comerciales de la ciudad.

C- El Presente: Dimensión Cultural, Arquitectónica y Turística



Imagen 02- Calle de las Trampas Honda Tolima colonial. Fuente: es.wikipedia.org

Pueblo Patrimonio: Actualmente, su centro histórico es considerado Monumento Nacional y forma parte de la Red de Pueblos Patrimonio de Colombia. Calles empedradas, escalinatas y la icónica Calle de las Trampas conservan viva la memoria virreinal y republicana.

La Ciudad de los Puentes: Desde épocas históricas, Honda ha logrado implementar un sistema de puentes que cruzan ríos y quebradas, consolidándose como un hito visual y logístico único.

Tradición Ribereña y Gastronómica: La vida contemporánea sigue ligada íntimamente al río a través de fenómenos naturales como la subienda de pescado y eventos culturales de gran impacto regional como el Carnaval de la Subienda. El turismo y los alojamientos boutique dinamizan activamente su economía local.

El centro histórico de Honda fue declarado Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional. Su entramado urbano refleja la adaptación a la topografía ondulada a orillas del río.

Calle de las Trampas: La vía más icónica de la ciudad, famosa por su trazado zigzagueante y sus curvas en ángulo que impedían la visibilidad directa, diseñada deliberadamente como estrategia defensiva contra ataques e invasiones.

La «Ciudad de los Puentes»: Cuenta con más de 40 puentes sobre los ríos Magdalena, Gualí y la quebrada Padilla. Destaca el Puente Navarro (construido entre 1894 y 1898), el primer puente de hierro de América del Sur.

Plaza de Mercado: Diseñada por el arquitecto inglés Harry Walsingham en el siglo XX, resalta por sus arcadas y su estructura clásica estilo republicano.

Fenómeno Cultural y Económico: La Subienda

Entre los meses de enero y marzo, el río Magdalena es escenario de la Subienda de Peces. Millones de ejemplares (principalmente nicuro, bocachico, capaz y bagre) remontan las aguas desde las ciénagas del norte para desovar.

Impacto Económico: Moviliza la economía local atrayendo a cientos de pescadores de toda la región.

Tradición e Identidad: Se celebra el Festival Nacional de la Subienda, un evento gastronómico y cultural centrado en las artes de pesca artesanal (como el uso de la atarraya) y la gastronomía criolla ribereña.

D- El Futuro: Dimensión de Sostenibilidad y Competitividad



Imagen: Vapor remontando el Salto de Honda en 1899. Tomas S Boyd.

Competitividad Turística Nacional: Honda se proyecta hacia el futuro como un destino patrimonial y sostenible de primer orden. El municipio ha escalado posiciones clave en el Índice de Competitividad Turística, recibiendo reconocimientos por la mejora continua de su infraestructura hotelera y de servicios.

Preservación y Desarrollo Local: Las proyecciones de desarrollo municipal priorizan un modelo en el que la inversión externa respete la identidad local. El futuro se enfoca en restaurar sus fachadas y proteger el ecosistema del río Magdalena, transformando la memoria histórica en su mayor activo.

Y de cara al futuro, desde la SMP Manizales y U. N. de Colombia, se viene proponiendo revivir la condición de puerto fluvial de Honda integrándola en un nodo logístico intermodal y conurbado con La Dorada (Caldas). En esta perspectiva que se soporta en el proyecto de impulsado por la Fundación Igala de la Universidad de Caldas donde se contempla recuperar la hidrovía del Magdalena como estrategia de desarrollo regional, se plantea que el futuro de Honda no debe verse de forma aislada, sino a través de una visión sistémica y sostenible basada en las siguientes estrategias clave:

Conurbación Honda - La Dorada como Plataforma Logística

Se argumenta que la proximidad geográfica obliga a articular a Honda y La Dorada como un único nodo multimodal de convergencia nacional. Mientras La Dorada actúa como un punto de articulación de rutas de transporte terrestre y ferroviario, Honda complementa este esquema con su invaluable infraestructura histórica, portuaria y su posición estratégica en el quiebre entre el valle alto y medio del río Magdalena. Juntas deben construir sinergias para conformar una gran plataforma logística que atienda el comercio hacia el interior del país.

Extensión de la Hidrovía del Magdalena y dragado técnico

Para que Honda vuelva a operar comercialmente como puerto fluvial, de conformidad con los estudios que ha adelantado Roy Estrada Chavarriaga en el marco del citado proyecto de Igala, se señala que es indispensable extender de manera efectiva la navegación del río Magdalena aguas arriba de Barrancabermeja, con base en las siguientes propuestas técnicas.

Navegación adaptada: Implementar convoyes y barcasas de bajo calado diseñadas específicamente para las condiciones del río.

Mitigación y dragado: Iniciar obras de dragado técnico desde puntos críticos como la desembocadura del río Guarinó para garantizar un canal navegable continuo durante todo el año.

Remontar el Salto de Honda: Para el largo plazo, se contempla superar de forma segura el histórico raudal del "Salto de Honda" (un desnivel de 14.5 metros en el río) para extender la hidro vía hasta Girardot y Neiva (el Tolima Grande).

Apuesta por la Multimodalidad (Río, Tren y Carretera)

Vale enfatizar que el verdadero impacto económico del transporte fluvial se multiplica con la intermodalidad, razón por la cual esta propuesta incluye el regreso del tren para integrar la región andina con la hidro vía, combinando la economía del transporte en barco (cuyos costos fluviales se reducen un 50% en comparación con el transporte de carga por carretera y un 25% respecto al modo ferroviaria y vial del centro del país.

Desarrollo Agroindustrial y Turismo Patrimonial

Si al recuperar la navegabilidad, Honda se convertirá en la llave para desbloquear el enorme potencial de productividad agrícola y agroindustrial del valle del Alto Magdalena, también se propone salvaguardar su valor cultural, combinando el desarrollo portuario moderno con la preservación de su centro histórico colonial y su identidad como la "Ciudad de los Puentes", consolidándola como un eje de turismo ecológico y patrimonial integrado al río.

**

*Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia, Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía. Web: <https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1> ;

Documento U.N. de Col & SMP Manizales, para el Encuentro "Patrimonio Industrial- Honda, epicentro de la modernidad y la cultura de la producción en Colombia". Casa Museo Alfonso López Pumarejo, Honda-Tolima; 24 al 26 de septiembre, 2026.

...

Fuentes Bibliográficas:

- [Anotaciones a la navegación del Magdalena.](#) Gonzalo Duque Escobar (2020). U. N. de Col – SMP Manizales..
- [Barranquilla: medio ambiente e hidro vía del Magdalena.](#) Gonzalo Duque-Escobar, Manizales, 2020 (Act. 2025).
- [Casa Museo Alfonso López Pumarejo,](#) en Honda -Tolima.
- [Colombia anfibia: del territorio al acuatorio del Magdalena.](#) Por: Gonzalo Duque-Escobar. Documento Catedra UNESCO U.N. Manizales, febrero 4 de 2025.
- [Colombia anfibia y los acuatorios del Magdalena.](#) Gonzalo Duque-Escobar. Catedra UNESCO U.N. de C., 2024.
- [Colombia Intermodal: de la mula al tren.](#) Por: Gonzalo Duque-Escobar. Museo Samoga. Manizales. Julio 26 de 2022.
- [Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes.](#) Gonzalo Duque-Escobar (2020). Contexto en C&T del Museo Samoga.
- [Colombia: la intermodalidad y sus puertos.](#) Gonzalo Duque-Escobar; U.N. de Col. y SMP de Manizales. 22-05-2024.
- [Colombia, y el sistema intermodal de carga.](#) Gonzalo Duque Escobar. Museo Samoga.

Manizales, 2020.07.13.

- [Conurbación para el Magdalena Centro](#). Duque Escobar, Gonzalo. U. N. de Colombia, Manizales. L2013.08.05.
- [Champanes y vapores por el Río Grande](#). Gonzalo Duque-Escobar; Museo Interactivo Samoga; Manizales -2024.
- [Descubre Honda, Tolima: La Ciudad de los Puentes](#). Kevin Hudgson Roldan, Abril 16, 2025.
- [Destrabando las arterias: El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe](#). Mesquita Moreira, Mauricio; Volpe Martincus, Christian; Blyde, Juan S. (2010) BID.
- [Dimensión Socioambiental del Río Grande de La Magdalena](#). Gonzalo Duque-Escobar. In: Semana del Café, 2023.
- [Ejes de conectividad para el Magdalena Centro](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Conversatorio con la Cámara de Comercio de Honda, Tolima, Junio 10 de 2022.
- [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 Magdalena: hidrovía, ecosistemas y conflictos en el territorio](#). Gonzalo Duque-Escobar; Cátedra UNESCO –2024.
- [El Magdalena, una cuenca posible: Magdalena Caldense](#). Gonzalo Duque-Escobar; Centro Cultural del B. de la Rep. Manizales; 2026.
- [El Río Grande de La Magdalena](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Agosto 25 de 2023. Conversa de la Red de Veedurías Ambientales de Caldas. Convoca la FONG de Caldas.
- [El Río Grande en la Audiencia Ambiental Caribe de la PGN](#). Duque-Escobar, Gonzalo (U. N. de Colombia, 2020).
- [El Río Grande: navegación y derechos del territorio](#). Gonzalo Duque Escobar: Documento para La Cátedra de Historia Regional de Manizales y Caldas Manizales. 2022-10-28.
- [El Río Grande: retos y opciones](#). Por: Gonzalo Duque Escobar; Foro Regional del Agua, Universidad Central, 2021.
- [El Río Grande, su ecosistema y la hidrovía](#). Duque Escobar, Gonzalo. U.N de Col& SMP Manizales. 2019-12-02.
- [Ejes de conectividad para el Magdalena Centro](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Conversatorio con la Cámara de Comercio de Honda, Tolima, Junio 10 de 2022.
- [Fundamentos de economía y transportes](#). Duque Escobar, Gonzalo (2006). Universidad Nacional de Colombia.
- [Honda: 480 años de historia y transformación](#). Sergio Villamizar Dussan. Papel Salmón, La Patria; 28- 10- 2019.
- ["Honda en la Agenda del Tolima y la Nación"](#). Por: Gonzalo Duque Escobar. U.N. de Colombia. Foro, in: Auditorio de la Cámara de Comercio de Honda. Julio de 2013 (Act. 2022).
- [Honda, frente a los devenires del desarrollo](#). Gonzalo Duque-Escobar. Museo Samoga de la U.N. de Col.2015,
- [Honda – La Dorada: potencial nodo intermodal para una plataforma logística](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2016..
- [Honda: La Villa en el corazón de Colombia que quiere volver a su era dorada](#). Eje 21; marzo 3 de 2019.

- [Honda, una joya colonial del Magdalena.](#) Duque Escobar, Gonzalo. UN & SMP Manizales; Mayo 8 de 2026.
- [Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro.](#) Duque Escobar, Gonzalo. (IDEA-U.N. de Col.). 11 de 2014.
- [Intermodalidad, Transporte de Carga y Contenedores.](#) Por Gonzalo Duque Escobar; U.N. de Col. y SMP de Manizales, agosto 7 de 2024.
- [La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda-La Dorada.](#) Gonzalo Duque Escobar. C. de C. Honda. 2013.
- [La subienda, de Honda.](#) Por Nelson Hincapié L. Eje 21. 23 de enero de 2017.
- [Localización de Casa Museo Alfonso López-en Honda-Tolima.](#)
- [Logística y corredores de Carga para Colombia.](#) Por: Gonzalo Duque-Escobar. Revista de la SCIA 2026. Manizales.
- [Plan de Manejo de la Cuenca Magdalena-Cauca.](#) Foro Calidad Ambiental. MADS, 30 Nov 2017.
- [Magdalena Centro – El Río Grande de la Magdalena.](#) Por: Gonzalo Duque-Escobar; La Dorada-Caldas, 2023.
- [Municipio de Honda.](#) Web de la Gobernación de Tolima.
- [Navegando al desarrollo.](#) Por: Roy Estrada Chavarriaga, Manizales, febrero 26 de 2020.
- [Nuestro corredor logístico para el PND.](#) Gonzalo Duque-Escobar. U.N. de Col. SMP de Manizales. 2011. Act. 2022.
- [Plan Maestro Fluvial de Colombia](#) – ARCADIS Nederland BV-JESYCA S.A.S. 2015.
- [Potencialidad del transporte fluvial en la cuenca del Río Magdalena.](#) Roy Estrada Chavarriaga. Armenia, 2026.
- [Puerto multimodal de La Dorada.](#) Duque Escobar, Gonzalo. U. N. de Colombia Sede Manizales, 25 01 2014.
- [Retos ambientales y logísticos en la hidrovía del Magdalena.](#) Gonzalo Duque-E. U.N. de Col. SMP Mzls 2021.
- [Río Magdalena: Historia y Derechos Bioculturales del Territorio.](#) Por Gonzalo Duque-Escobar. In: 7a Cátedra de Historia Regional de Manizales y Caldas, Agosto 23 de 2022.
- [Transporte de carga y corredores logísticos para Colombia.](#) Gonzalo Duque-Escobar; U. N. de Colombia, 2024.
- [Un Plan Maestro de Transporte “multi” pero no Intermodal.](#) Duque Escobar, Gonzalo (2016). U. N. de Colombia.
- [Un tren andino para la hidrovía del Magdalena.](#) Duque Escobar, Gonzalo. 4-12-2015. U. N. de Col. Manizales.
- [Yuma o Guaca-hayo: el Río Grande de Colombia...](#) Gonzalo Duque-Escobar. SMP Manizales. Junio 2022.

