

Honda eje de modernización del siglo XIX al siglo XX e identidad del siglo XXI

Jhon Alejandro Carvajal M.

Arquitecto, Colombia

Abstract

The main objective of this article is to establish the transformation and development that produced the city of Honda-Tolima as the axis of modernization during the nineteenth century, highlighting navigation to steam, merchandise and travelers to link them with the sociocultural context in the that the city developed and the way in which it participated in the construction of a nation in the Colombian territory. Honda had a meaning during the nineteenth century that went beyond being another river port on the Magdalena River, to become the most important of all, in regard to the transport of people and goods, for its strategic position within the country due to the abrupt topography that Colombia presented at that time. When talking about axis of modernization we are referring specifically to the multimodal transport (Navigation, Railway and Aviation) in the country, in which this aspect helped the construction of nation in the XIX-XX century and the beginning of the XXI century, this is why the Magdalena River became the communication channel towards the interior of the country and, Honda, at the same time, it became the hinge or door of modernization of goods and people coming from Europe.

Keywords: Heritage, Multimodal transport, Honda historic center, Axis of modernization.

Introducción

La importancia de esta ciudad se atribuyó en el seno de una falla geológica denominada El Salto del Negro o El Salto de Honda, ya que no permitía la navegación hacia el sur del país, lo cual repercutió directamente sobre la dinámica de esta ciudad desde el punto de vista social, cultural y económico ; es decir, todas las transformaciones presentadas en Honda a lo largo de tres período de estudio fueron determinadas por los diversos usos, acontecimientos y dinámicas que esta población despertó en la economía y progreso del país, los cuales también incidieron directamente en la consolidación de varias ciudades del centro y sur del territorio.

Una de las características fundamentales de Honda durante el siglo XIX fue el uso de una amplia flota de vapores que, combinado con un creciente número de comerciantes, enmarco un acontecimiento que predominaría en el resto del siglo: una conexión directa con España y Europa. Es por ello que podemos decir que durante las primeras décadas del siglo XIX en Honda la exportación e importación de mercancías y el transporte de personas, genero un elevado flujo de viajeros que se dirigían hacia Honda, el centro o sur del país, lo cual repercutió directamente en la ciudad ya que se modernizo en función de cambiar su aspecto físico, al transformarse de una ciudad colonial a una ciudad republicana para poder responder a la demanda de mercancías y habitantes que por esa época tenia, configurando un nuevo contexto sociocultural.

El salto de Honda



Fig.1. Barco subiendo el Salto de Honda, se observa el talud de Puerto Bogotá. Fotografías de Thomas S. Boyd, 1899. Tomado de <http://tingo3000.blogspot.com/>

El Salto de Honda se define de la siguiente manera a manos del Sr. General Agustín Codazzi: “El salto del Negro o de Honda no es otra cosa que un raudal producido por las rocas y la fuerte inclinación del río, pues en frente de la ciudad, en una distancia de 200 metros, hay una diferencia en el nivel de $9\frac{1}{2}$ metros. Más debajo de la boca del río Gualí, hasta la Bodega, su desnivel es de 3 metros; arriba del salto, es de 150 metros, hay un desnivel de casi 2 varas. De manera que es una distancia de un sexto de miriámetro [1.666 metros] hay un desnivel de $14\frac{1}{2}$ metros, que es lo que produce la fuerza del raudal llamado impropriadamente Salto de Honda”¹.

Por tal razón el Salto de Honda era su tiempo y continúa siendo a día de hoy, el mayor problema para la navegación del Río Magdalena. Ya que el Río es navegable desde Neiva hasta su desembocadura en el Caribe, si bien existió un flujo de aquel puerto hasta La Dorada, estos solo eran por buques de poco calado, pero incluso estos, encuentran casi imposible sortear el Salto de Honda. El peligro aumenta exponencialmente en embarcaciones más pequeñas como champanes y canoas, únicos medios de transporte antes de la introducción de la navegación a vapor por el río Magdalena a finales de la década de 1840, como lo comentó el primer agente diplomático inglés, John Potter Hamilton, en 1823: “Los champanes mucha veces se pierden cuando tratan de pasar el salto, pues la corriente es tan rápida que los arroja contra las rocas con gran violencia. Un bote sufrió estas consecuencias dos meses antes de nuestra llegada a la bodega”².

El Salto de Honda no solo cortó en dos la navegación del río Magdalena, sino fue la causa principal de las fases de apogeo y decadencia de la ciudad de Honda, vinculados con los mercaderes de comercio interior y exterior de país, pues Honda se convirtió en el centro de recepción y distribución de pasajeros y carga del siglo XIX y mitad del siglo XX. Así mismo, obligó a la creación de un singular número de puertos y bodegas en los alrededores de la ciudad de Honda. Los champanes, y luego los vapores que navegaban estas aguas, solo podrían navegar con cierta seguridad hasta la Vuelta de la Madre de Dios, un gran meandro que formaba el Magdalena a cinco leguas granadinas (25 kilómetros), al norte de la ciudad.

¹ Geografía física y política de los Estados Unidos de Colombia. Bogotá. Imprenta de la Nación. 1863, t II, “Jeografía i política del Estado del Tolima”, P. 17.

² Humboldt. Alexander Von. La ruta de Humboldt, Óp. Cit.

En este punto se instalaron las primeras bodegas, la carga y los pasajeros se transbordaban a pequeñas embarcaciones o seguían por tierra para alcanzar su destino fluvial final en Honda. Más cerca de la ciudad surgieron dos puertos, con sus respectivas bodegas; una al norte, llamada Caracolí que servía a la navegabilidad de bajo Magdalena, y otra al sur, arriba de la desembocadura del Río Gualí, llamado Arrancaplumas, para la navegabilidad del alto Magdalena. Pero como la ciudad de Honda se sitúa en el margen izquierdo del río, en la derecha y para tráfico de y hacia Bogotá, se crearon las llamadas Bodegas de Bogotá.

No fue mucho lo que se hizo hasta la segunda mitad del siglo XIX para resolver estas complicaciones, Agustín Codazzi analizó varias opciones. La primera consistía en remover las rocas del fondo del río, “Obstáculos adicionales que hacen que la corriente sea más tormentosa y de inminente peligro para las embarcaciones. Para nivelar este corto trecho en términos de poder pasar sin riesgo, sería preciso escavar y modificar el fondo del río desde muy atrás para darle un descanso suave; obra imposible, porque no hay por donde desviar las aguas caudalosas que llenan el cauce”³.

Rápidamente anoto lo que en verdad debería hacerse, un proyecto demasiado ambicioso inclusive para nuestros días, algo que sonaría a una utopía: “Lo único factible, pero que requiere ingentes gastos, sería un canal lateral de una milla de largo sobre la orilla derecha del río, empezándolo cerca del paso actual para ir a Honda y terminándolo en la bodega de Bogotá. Esta obra requiere una solides extremada, y habría que construirse con piedras de sillería cimentadas en cal hidráulica, por cuanto el terreno lo constituye en su mayor parte el antiguo lecho del mismo río, cuyas aguas corrieron en tiempos remotos mucho más arriba que hoy; y enseguida viene un suelo cortado por las excavaciones de los torrentes que se desempeñan de la serranía. Por ultimo habría que tallar en la piedra viva un trozo del canal que llevaría compuertas o esclusas para salvar las dieciocho varas de diferencia de nivel”⁴.

Esto desde luego no era una obra para la que estaba preparada la Nueva Granada, y continuamente existía la pregunta de si se justificaba. Así lo experimento Agustín Codazzi: “Las generaciones venideras ejecutarán esto cuando la población crezca y las copiosas riquezas que circularan por el Alto Magdalena pidan celeridad en el transporte y causen un movimiento muy productivo: en el que hoy se tiene, proporcionado a la población y producción actuales, no daría la milésima parte del interés regular del dinero que se invirtiese en una obra de la naturaleza indicada”⁵ y asimismo se pronunció el secretario de relaciones exteriores: “Del informe del Sr. Codazzi publicado en la Gaceta número 1.160 se infiere que se debe prescindir de la empresa, al menos por ahora, por ser superior con mucho a los pequeños recursos de que puede disponerse”⁶

Pero a la hora de ejecutar las obras poco o nada se hizo, a finales de la década de 1880 la ciudad obtenía copiosas riquezas que circulaban por la ciudad, que dio como consecuencia un aumento de la población del Alto Magdalena a raíz del auge de la explotación del tabaco. Hacia diciembre de 1881, se puso al servicio la primera milla del ferrocarril de La Dorada, que cubría el trayecto entre Caracolí y Honda. Tres años después a comienzos de 1884, se puso al servicio la “Barca de Honda, la cual consistía en un gran planchón de hierro soportado por una cuerda de 888 pies de largo y 64 de altura, con estribos de guayacán y que podría llevar en un solo viaje hasta 40 mulas cargadas”⁷.

³ Codazzi. Agustín. “Salto de Honda”, en Gaceta Oficial, No. 1160, Bogotá. 10 de Octubre de 1850. Pp.522- 523

⁴ *Ibíd.*

⁵ *Ibíd.*

⁶ Paredes. Victoriano de Diego. *Informe del secretario de Estado del despacho de relaciones exteriores de la Nueva Granada al Congreso Constitucional de 1851*. Bogotá, 1851, P.16.

⁷ Papel Periódico Ilustrado. Bogotá, No. 67. 25 de Mayo de 1884. P. 308.

En lo que respecta al Salto de Honda, hubo proyectos grandiosos y ambiciosos al mismo tiempo, como la construcción de una gran represa con una altura de 98 metros y una longitud de 537 metros, creándose un lago de 562 kilómetros cuadrados que habría anegado pueblos vecinos como Cambao, Beltrán, Méndez y la parte baja de Ambalema, además de que habría desencadenado la desaparición de la “Subienda”, afluencia anual de peces de la cual disfrutó Honda durante muchos años”⁸.

Navegación a vapor

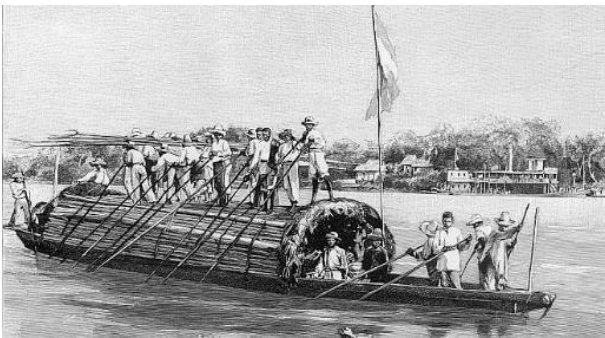


Fig.2. Champan, se observa navegando el río Magdalena.
Fotografías de Thomas S. 1823. Tomado de <http://cumbiapoder.blogspot.com/>

Hasta 1825 el río era sólo navegado por canoas y champanes. Pero en casos de guerra se empleaban también bongos. Un champán es una gran canoa, de entre 11 o 12 metros de largo, 1.6 de ancho y poco más de 0.80 de profundidad, construida ordinariamente con el tronco de un solo árbol. Cubierta en el centro, en una extensión de 7 a 8 metros, con unos aros de madera elástica, sobre los cuales se colocaban hojas de palma en suficiente cantidad para prevenir la entrada de la lluvia y defender de los rayos del sol a los pasajeros. En ese reducido espacio se colocaba la carga, y sobre ella tendían un cuero de res, que, con una almohada y una sábana, formaba la cama, tanto casi de noche como de día, pues la naturaleza del vehículo sólo permitía la posición horizontal.

Hacia la popa un gran tiesto lleno de rajadas de leña servía de cocina, cuyo humo penetraba pocas veces dentro del espacio cubierto. La capacidad de los champanes llegaba hasta cien cargas, o sea doce o catorce toneladas. Tripulantes de doce a diez y seis bogas y un piloto, quienes, a la bajada, ayudaban con sendos canaletes (remos) la corriente del río, y a la subida lo empujaban con el ayuda de largas palancas, a veces utilizando una horquilla en uno de sus extremos; la palanca se afianzaba en el lecho o en los bancos de la orilla, y la otra extremidad en el pecho de los bogas, quienes, caminando sobre la cubierta con paso uniforme, unos tras otros, en dirección opuesta a la de la embarcación, la hacían subir con una velocidad de tres o a lo sumo cuatro leguas más por día.

En tiempo de inundaciones, cuando el fondo estaba profundo y el agua cubría los bancos, la horquilla de las palancas servía para empujar de las ramas de los árboles y tirar de ellas para hacer subir el champán.

Con pequeños descansos se navegaba doce horas en el día, y por la noche, amarrado el champán a algún gran árbol de la orilla, las bogas dormían en la playa o en alguna choza que acertara a encontrarse. Si ésta faltaba, o si llovía, o era insoportable la cantidad de zancudos, las bogas hacían

⁸ Gómez Picón. Rafael. *Magdalena, río de Colombia*, Óp. Cit., PP. 144-145

varios hoyos en la playa, en los cuales se sumergían, cubriéndose con la arena y sin dejar descubiertos más que los ojos y las narices.

El viaje desde Barranquilla hasta Honda duraba en promedio de cuarenta y cinco a sesenta días; a veces algo más, cuando por insurrección de los bogas había que buscar nueva tripulación en los pueblecillos de las orillas. Era preciso proveerse desde Mompo de los alimentos necesarios, que no pasaban de carne salada, manteca, arroz, bollo blanco (hecho de harina de maíz o de arroz, y tostado luego en el horno), pan de casabe (de yuca brava, amasada y tostada al sol) y chocolate.



Fig.3. Bodega de Arrancaplumas, se observan las embarcaciones sobre el río Magdalena.
Fotografías de Thomas S. Boyd, 1849. Tomado de <http://cumbiapoder.blogspot.com/>

En 1838 el señor Francisco Montoya logró formar la primera asociación, destinada a objetos de progreso general, y él le pidió a Inglaterra un vapor de condiciones técnicas adecuadas para el río; la experiencia del señor Elbers, y estudios hechos en la navegación del río realizados por una empresa de botes y champanes, y avalado por los principales accionistas, les dio los recursos necesarios para solicitar un pedido lo suficientemente especificado. Este vapor entró al río en Julio de 1839, subió hasta la Vuelta de la Madre de Dios, cuatro leguas abajo de Honda, navegó con felicidad hasta 1841 y terminó su carrera en el caño de Papayal, cerca del Banco, en un combate contra bongos de guerra, en Noviembre de este último año, a consecuencia de una bala de cañón que hizo estallar las calderas. El vapor tenía por nombre Unión, medía 416 toneladas, y la fuerza de sus máquinas era de 120 caballos.

Con esta medida se creó en la parte alta del valle del Magdalena una nueva industria, cuyos productos estaban llamados a dar alimento a los vapores del río. En el año citado de 1848 a 1849, esta operación suministró, con destino a los mercados extranjeros, con una cantidad de 1260 toneladas, procedentes, en sus nueve décimas partes, de las nuevas factorías del alto Magdalena, que, unidos a otra cantidad próximamente igual destinada al consumo de las provincias de la Costa, daba ya un cantidad de 2500 toneladas o 10,000 cargas a los transportes de bajada desde Honda hasta Nare, Calamar y Barranquilla.

En 1877 el infatigable y atrevido empresario cubano señor Francisco J. Cisneros, con el objeto de proporcionar oportuno y económico transporte a los materiales de sus contratados ferrocarriles de Antioquia, La Dorada y Girardot, trajo de Inglaterra, con la poderosa ayuda de los señores Stephenson Clarke & C*, tres vapores de acero, de adecuadas proporciones: el Stephenson Clarke, el General Trujillo y el Inés Clarke. Posteriormente, para continuar la navegación en el alto Magdalena, subió a esa sección del río los vapores Tolima, Emilia Duran y Carmen Cisneros, y para ensanchar sus operaciones en la parte baja, reconstruyó y puso otra vez en servicio el Francia-Elena, con el nombre

de María y Emma, y el pequeño vapor Magdalena Cisneros. Sus tres primeros buques han estado empleados durante algunos años en el servicio del correo de la Costa a Honda y viceversa.⁹

Los ferrocarriles



Fig.4. Ferrocarril de Antioquia, s.f. Acuarela de Gustavo Arias de Greiff. Tomado de *La mula de hierro*. Bogotá, Carlos Valencia editores, 1986.

En lo que respecta al desarrollo económico del país este se basó cada vez más en el comercio internacional, conectar las diferentes regiones al río Magdalena se convirtió entonces en prioridad para los gobiernos. Construir caminos, carreteras y ante todo ferrocarriles pasó a ser una tarea relevante ante todo para el Estado. Fue así como la construcción y adecuación de caminos se juntó con la construcción de los ferrocarriles, que tuvieron inicialmente un pausado desarrollo a finales del siglo XIX y principios del XX, posteriormente tomaron fuerza en la década de 1920. Para la construcción de los ferrocarriles se optó inicialmente por “una política de contratación pública, bajo las modalidades de privilegio y contratos de precio fijo, con compañías privadas y con empresas nacionales y extranjeras”¹⁰. La ejecución de este tipo de infraestructura estaba directamente relacionada con las necesidades de la economía exportadora, lo que dio como resultado un diseño que buscaba la articulación de las regiones al río Magdalena y a los puertos marítimos.

La construcción de los ferrocarriles en Colombia comenzó en las últimas décadas del siglo XIX como ya se mencionó. De esta manera, entre 1905-1910, “la red ferroviaria se incrementó en un 50%” afirma Bernardo Tovar¹¹. Entre 1912-1938 la construcción de las líneas del ferrocarril llevó a la conformación de una estructura de redes regionales: la primera conformada por los ferrocarriles de Cundinamarca, Girardot, Tolima, La Dorada, Nordeste y sur. Bogotá se enlazó con el ferrocarril al Magdalena por Girardot, y este puerto interno se articuló mediante el mismo medio con Ibagué, así como La Dorada con Honda y Ambalema. Con la inauguración del canal de Panamá, Buenaventura como puerto sobre el Pacífico se fortaleció hasta competir con el río Magdalena y los puertos del Caribe colombiano. Ya en 1915 Cali se enlazó a Buenaventura con el ferrocarril y, en 1930, el Ferrocarril del Pacífico se integró a los de Caldas y Antioquia.

“La construcción de las vías de comunicación y en particular las líneas del ferrocarril se incrementaron entre 1926-1929”¹² debido a la fuerte inversión pública proveniente de los dineros recibidos por la indemnización de Panamá a manos de Estados Unidos.

⁹ Repositorio, I. (2018). *Navegación por vapor*. [Online] Bdigital.unal.edu.co. Disponible en: http://bdigital.unal.edu.co/31/177/la_navegacion_por_vapor.pdf [Investigado 13 Jun. 2018].

¹⁰ Guzmán, Ana. *La ciudad del río Honda*. Bogotá. 2002. PP.133

¹¹ J. Diot. *Colombia Económica 1923-1929*.

¹² Dane. *Boletín Nacional de Estadística* 300. Julio de 1976, P. 171.

Este desarrollo de los ferrocarriles estuvo orientado a la integración regional que junto a la construcción de carreteras, surgieron cambios significativos durante este periodo. Algunas carreteras complementarias a las vías férreas fueron: la de Manizales-Honda, La de La Dorada-Honda-Mariquita y Ambalema.

Una de las prioridades para un buen funcionamiento del comercio era una mejor conexión entre el Alto y el Bajo Magdalena, interrumpidos por el Salto de Honda, lo cual hizo necesario construir el ferrocarril que uniera los dos puertos periféricos de la ciudad: Caracolí y Arrancaplumas. “En 1873 se trajo al ingeniero D. Roberts, quien levanto el ferrocarril desde la ciudad hasta la boca de la quebrada La Perrera. En 1881 el ingeniero cubano Francisco Cisneros retomo la obra y, en 1883 construyó 22 kilómetros de vía férrea entre Arrancaplumas y Yeguas. Años más tarde se prolongó la red a 35 kilómetros hasta La Dorada”¹³. De esta manera se suprimieron los obstáculos del Salto de Honda y de los caminos que ligaban los dos puertos. Así los vapores del alto Magdalena no irían más al puerto de Arrancaplumas y los del bajo Magdalena no llegarían más al puerto de Caracolí.

Así el comercio quedo sujeto a la empresa de ferrocarriles de La Dorada, a pesar de que las dos compañías, la ferroviaria y la naviera, las más importantes eran inglesas (The Colombian Rail Way and Navegation Company, y la Compañía Colombiana de comisiones); la primera abarco la carga tanto de exportación como de importación. El ferrocarril de Bogotá-Girardot, con 132 kilómetros en 1910, permitía el comercio de Cundinamarca con el exterior. En Girardot el trayecto hacia Beltrán se hacía por barco y nuevamente el ferrocarril llevaba las mercancías en tren hasta La Dorada para ser embarcadas de nuevo hasta el puerto de Barranquilla. Con la vinculación del ferrocarril de La Dorada-Ambalema, Ibagué, Girardot y Bogotá. La navegación a vapor en las regiones aledañas a Honda y a esta ciudad como puerto principal, perdieron importancia. El café y los productos de la región antioqueña comenzaron a salir por puerto Nare y luego por el ferrocarril. De la misma manera, la producción de la región occidental circulo por el puerto de Buenaventura, al ser construido el ferrocarril a Cali. Otras vías de comunicación también influyeron a su vez en la pérdida del uso comercial de Honda: las carreteras de Ibagué a Honda y de esta ciudad al departamento de Caldas: la de Bogotá-Girardot, entre otras; así como la empresa de aviación Scadta que prestó un servicio entre Barraquilla y Girardot con una duración de ocho horas y ciudades intermedias (Calamar, El Banco, Barranca, Puerto Berrio, Honda). Por lo tanto el río como gran senda que determinó el uso comercial del puerto y su riqueza, perdió importancia y el ferrocarril, así como otros medios de transporte, desplazaron la navegación a vapor y evitaron el puerto. La exportación de café comenzó a llevarse a cabo por el ferrocarril dejando de lado a la ciudad de Honda.

Aviación. Comienzos SCADTA

SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo) se fundó en Barraquilla el 5 de diciembre de 1919, una empresa un donde se asociaron varios hombres de negocios del caribe colombiano: Ernesto Cortissoz, el general Rafael María Palacios, Jacobo Álvarez Correa y Arístides Noguera con tres empresarios alemanes: Albert Tietjen, Stuart Hosie y Werner Kämmerer.

El río Magdalena, en el canal llamado Las Compañías, fue donde SCADTA estableció su primer hidropuerto: “Allí construyó los hangares para los aviones, los talleres, los depósitos de repuestos y el terminal de pasajeros”¹⁴. Este hidropuerto inicial se llamó Veranillo y opero entre 1919-1940. En esa época el lugar estaba a las afueras de la ciudad, en una ruta por donde transitaba el ferrocarril que

¹³ Guzmán. Ana. La ciudad del río Honda. Bogotá. 2002. PP.137

¹⁴ Roca. Alfonso. Volando sobre la ruta de los vapores: los comienzos de SCADTA, 1919-1930. Bogotá. 2014. PP.14.

conectaba Puerto Colombia con Barranquilla. El río también fue de vital importancia ya que allí decolaban y acuatizaban los primeros aviones de SCADTA, los Junker F-13 traídos de Alemania.



Fig.5. Hidropuerto de Veranillo, SCAD TA, años 20, s.f.
Fotografía de Gumersindo Cuellar Jiménez. Colección Biblioteca Luis Ángel Arango.

También fue hacia poblaciones locales sobre el río Magdalena donde volaron por primera vez: El Banco, Magangué, Girardot, entre otros La razón era doble, se necesitaba el río para aterrizar y despegar y se usaba para orientarse visualmente sobre la ruta a seguir, pues no se contaba en esa época con instrumentos de navegación aérea, de tal manera los pilotos se referían a la ayuda visual de la ruta del río como “radio río”.



Fig.6. Hidroplano acuatizando sobre Honda, se observa el Salto de Honda.
Fotografías de Tiberio García Godoy, 1919.
Tomado de http://tiberiomurciagodoy.blogspot.com.co/2011_07_01_archive.html.

Los primeros vuelos de SCADTA se realizaron siguiendo el curso del río Magdalena. El primero en septiembre de 1920 a cargo del piloto Fritz Hammer en un Junker F-13, lo acompañaron Schunurbusch como mecánico y Stuart Hosie como traductor, hacia Zambrano, Bolívar, donde fueron recibidos con sancocho por el alcalde y los pobladores. Luego continuaron hacia El Banco y finalmente a Puerto Berrío. El 19 de octubre de 1920 Hellmut von Krohn voló hasta Girardot, donde lo esperaba el presidente Marco Fidel Suarez con los ministros de su gabinete, quienes viajaron desde Bogotá para presenciar el histórico acontecimiento.



Fig.7. Carta de Bogotá - Honda, por medio de SCADTA, British Legation Bogota. 1926.

El éxito de SCADTA fue muy grande y rápidamente estableció rutas regulares a lo largo del Magdalena, volando a saltos sobre el río Magdalena tales rutas fueron: Magangué, El Banco, Barrancabermeja, Puerto Berrío, Honda y Neiva. No es accidental, por lo tanto, que una de las estampillas de correo aéreo que imprimió SCADTA por esa época mostraba a un Junker F-13 volando sobre el río Magdalena. El renombre de SCADTA como aerolínea comercial y de carga se esparció bastante rápido, ya desde 1922 empezó a recibir utilidades y entre ese año y 1930 tuvo utilidades en todos los años. Tal es así que “el número de pasajeros transportados paso de 12 en 1920 a 4.791 en 1930 y los kilos de carga transportados subieron de 850 a 502.723, en igual periodo”¹⁵. La Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo fue la primera aerolínea exitosa en América y una de las pioneras en el mundo. Hay que aclarar que el mercado de SCADTA era, sobre todo, nacional y no regional, pues los mercados regionales por esa época no eran los más dinámicos del país.

El impulso comercial y la reconstrucción de la ciudad siglo XIX

Honda se convirtió en el intermediario del comercio con Bogotá y otras ciudades del país. La cercanía con el río fue el detonante principal del su auge y la continuidad de su progreso. Inicialmente la reconstrucción de la ciudad fue gradual a pesar de la importancia recuperada con la introducción de la navegación a vapor y las demás condiciones socioculturales favorables que se presentaron durante la segunda mitad del siglo XIX.

Ernest Rothlisberg, a su paso por el puerto en 1882, relata:

“...y hemos llegado a la bodega de Bogotá (en la ribera derecha del río Magdalena, frente a Caracolí), que constituye el puerto de la capital. Nuestro viaje fluvial ha llegado a su término, después de 16 días completos... pasamos el río y empezamos a andar por un arenoso camino que conduce a la ciudad de Honda, situada a unos tres kilómetros aguas arriba, a la margen izquierda del Magdalena... Honda era un punto de escala de los conquistadores españoles; moderadamente sirve para el transbordo de numerosos productos del Tolima y Caldas, y es lugar de partida para el viaje por tierra a Bogotá y de embarque para la travesía río abajo. Edificada en un valle de gran hermosura, Honda mira hacia el mundo románticamente pero con altanería, en medio de sus palmas y cocoteros, con aires de vieja ciudad española, yo diría casi oriental, casi árabe... Los establecimientos comerciales, entre los que hay bastante actividad, son aquí verdaderos bazares turcos. Honda, en su pujante naturaleza, en su industrioso ajetreo, es una estampa de vida... como plaza comercial Honda tiene un buen porvenir...”¹⁶

¹⁵Roca. Alfonso. Volando sobre la ruta de los vapores: los comienzos de SCADTA, 1919-1930. Bogotá. 2014. PP.16.

¹⁶ Ernest Rothlisberg. El Dorado. Biblioteca V Centenario. Colcultura. Viajeros por Colombia. Editorial presencia. Santafé de Bogotá, 1993, pp. 61-63.

El proceso de recuperación de Honda después del terremoto ocurrido en 1805 y su desarrollo posterior hasta 1905 puede estructurarse en estos tres momentos:

- El movimiento independentista que finalizó con la declaración de la República.
- La aplicación de las políticas de libre intercambio.
- El creciente interés del transporte fluvial y ferroviario.

Durante los tres momentos la ciudad recuperó su categoría de puerto fluvial, como punto nodal del comercio y transporte en el alto y bajo Magdalena, como centro de redistribución hacia Bogotá y otras ciudades del sur del país, Honda se ocupó nuevamente de actividad y de movimiento. La construcción de las casas de importación y exportación, la edificación de bancos, compañías de seguros, casas de comisionistas, entre otros, y todo esto producto de la actividad de comerciantes de Honda, y otros provenientes de Bogotá, Antioquia y numerosos extranjeros, que impulsaron la reconstrucción de la ciudad.

El primer periodo es el comprendido entre el movimiento independentista de 1810 hasta la consolidación de la navegación a vapor por el río Magdalena (1845). Fue un periodo relativamente lento en la reparación del desastre inicial sumado a las guerras de la independencia. La ciudad no conseguía apartarse de sus ruinas y continuaba sin el coraje que la caracterizaba en el pasado. No obstante, algunos de los elementos de la trama urbana, en específico los relacionados con el uso comercial, habían sido reconstruidos a la mayor brevedad, entretanto los conventos y las casonas altas continuaban mostrando sus ruinas.

Se presentan algunos detalles de esta actividad a continuación:

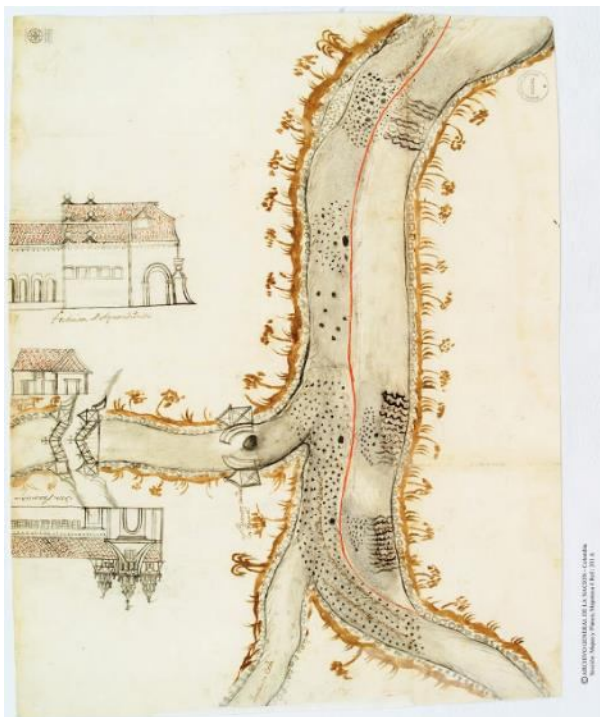


Fig.8. AGN, Bogotá, Colombia. Sección Colonia. Mapas y planos, No4.Refe.201-AProcedencia Mejora Materiales, Tomo 21. F.66, ca (1776). “Plano del acceso a la villa de Honda, con el puente caído en Gualí y el utilizable entre San Francisco y la fábrica de aguardientes”. 43x55cm.

1810 – 1820

Los movimientos de finca raíz tuvieron lugar en los barrios de El Retiro (una casa y por lo menos seis tiendas), El Alto del Rosario (varias casas y tiendas); en las calles de las trampas, San Miguel y Galupal.

1821 – 1830

Durante estos años se vendieron catorce casas, se permuto una y se hipotecaron tres, nueve de las cuales estaban construidas a calicanto. Se vendieron diez tiendas, algunas de calicanto, se registró la venta de varias de ellas, y se vendió una bodega.

Durante este periodo (1825) fue destinada una gran cantidad de dinero para la construcción de un puente sobre el río Gualí, y en 1828 se celebró un contrato para la ejecución de dicha obra, lo cual demuestra que la ciudad se estaba recuperando de los desastres provocados por el terremoto de 1805.

1831 – 1840

En este intervalo se vendieron seis casas de habitación y otra destinada a una escuela; se negociaron veintidós tiendas, la mayoría de calicanto y se remataron tres bodegas. Como ya se venía presentando, el negocio de solares no fue significativo, se enajenaron dos en la calle Nueva y otra en el barrio El Retiro.

1841 – 1850

El segundo momento de la ciudad se presenta durante este siglo (entre la mitad del siglo XIX y 1890) correspondió al periodo de la estabilización de la navegación a vapor, al auge de la producción y exportación de tabaco proveniente de la región de Ambalema y por consiguiente, la localización sucesiva de comerciantes bogotanos, antioqueños y extranjeros en el espacio urbano de Honda fue el momento de mayor recuperación de la ciudad, a causa de su vocación de centro de distribución.

Por otra parte, si bien la ciudad en ese momento aún no se había reconstruido, la venta de solares no estaba necesariamente ligada a la expansión urbana, sino más bien a su reconstrucción.

1851 – 1860

En estos años se registraron en la notaría del puerto nueve empresas comerciales, así como cuatro empresas de navegación.

1861 – 1870

El movimiento de finca raíz derivado del uso comercial del puerto se incrementó. Las ventas de tiendas fueron numerosas, se registró una venta de varios solares, así como una donación de la misma; se vendió un almacén y un tejár, se hipotecaron tres tiendas. Buena parte de las ventas eran de calicanto. El puerto había cobrado una importancia significativa, fue así por escritura 97 registrada en la notaría de Honda se dio poder al señor Braudon para celebrar con el gobierno el contrato para la construcción del ferrocarril.

La vida urbana del puerto comenzaba a ir en aumento con el movimiento de los vapores, la llegada de los comerciantes, de extranjeros, y la actividad de distribución. Es por ello que se puede entender que en 1863 se conformó una compañía teatral y se crearon siete empresas comerciales.

1871 – 1880

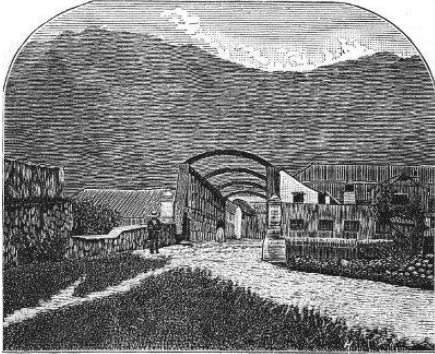


Fig.9. Puente donado por Alejandro Agudelo, Finales del siglo XIX. Puente Agudelo. Tomado del periódico ilustrado No. 80, Año IV, Página 129. Diciembre 1 de 1884

Este periodo se caracterizó por una gran actividad no solo en las transacciones de finca raíz, sino en actividades relacionadas con obras de infraestructura (escrituras 77 de 1871 y 59 de 1872, para la construcción de caminos); traspaso de privilegios a Tomas Roberts para la construcción del puente (escritura 100 de 1873); contrato a Groot Paz y Cía. Para la construcción de la línea telegráfica, así como para el manejo del empleo de telegrafistas (escritura 33 de 1875).

La actividad cultural creció: como constata la escritura pública 183 de 1875 la cual creo una sociedad para fundar la banda de música; S. Treffy, por escritura pública 193 de 1875, aprobó los estatutos de la biblioteca de Honda.

1881 – 1890



Fig.10. Calle del Comercio, a la derecha residencia actual de los Giraldo Steven (Café Real), casa Museo Alfonso López Pumarejo, al fondo la alcaldía municipal, y bien al fondo el Convento de San Bartolomé de los Franciscanos, demolido para construir la Plaza de Mercado. Fotografías de Thomas S. Boyd 1899. Tomado de <http://tingo3000.blogspot.com/2009/03/fotografias-de-thomas-s-boyd-de-honda.html>

En 1882 por escritura 112, Henry Hallan, Juan A. Garcia y otros conformaron el Banco de Honda.

En 1888 se protocolizan los estatutos de Dorada Rail Wells Company Limited (escritura 738).

En 1889 G. Welton, por escritura 398 celebró contrato con el consejo municipal para poner el agua de la ciudad.

Finales del siglo XIX e inicios del siglo XX

1891 – 1905



Fig.11. Puente Navarro, al fondo Puerto Bogotá, se observan casas de bareheque (Foto Thomas S. Boyd. 1899). Tomado de <http://tingo3000.blogspot.com/2009/03/fotografias-de-thomas-s-boyd-de-honda.html>

El tercer momento histórico del desarrollo del puesto, comprendido entre los años de 1891 a 1905, se caracterizó por el auge de la actividad comercial atado al incremento de la navegación a vapor, a la reactivación de la minería y la importancia que supuso la exportación del café. Todas estas particularidades favorables condujeron al crecimiento generalizado de la venta de bienes raíces, en particular de solares, lo cual indica no solamente la reconstrucción de la ciudad sino el crecimiento de su casco urbano.

La función comercial de Honda impulsó la construcción de elementos arquitectónicos especializados: “...*Por edificios elegantes y solidos de dos y aun de tres pisos...*”¹⁷, representativos de la llamada arquitectura republicana, estilo que se presenta a la vez como continuidad del español; sin embargo, se diferencia de este por las alturas y el uso sistemático de la planta baja para almacenes y tiendas. El adorno es un elemento importante de este estilo, y en Honda se desarrolló de pronto por la influencia de los extranjeros radicados en ella.



Fig.12. A la izquierda la Casa del Museo Alfonso López Pumarejo, la plaza de América, ya al fondo las casas de los Estefan Y los Valencia. (Foto Anonima, Inicios del siglo XX). Tomado de <http://tiberiomurciagodoy.blogspot.com/2011/11/plaza-de-las-america.html>

En 1912 el arriendo que había hecho su aparición con retraimiento en el periodo anterior se consolidó en estos años, esta fue una nueva figura en el aprovechamiento de la tierra urbana, muy utilizada en locales comerciales.

¹⁷ Libro azul. The J. J. Little and Ives Company. New York, 1918, p.637

Su vocación de centro de redistribución hizo que en su espacio urbano se construyeran elementos arquitectónicos especializados, en 1916 la ciudad contaba con cinco hoteles de primera categoría, lugares de esparcimiento, como el Club del Comercio. Todas estas edificaciones eran indispensables para la vida del puerto y el uso de estos elementos en la estructura urbana creó nuevas tensiones que condujeron al crecimiento urbano.



Fig.13. Plaza de mercado de Honda Siglo XX.

Tomado de <http://tiberiomurciagodoy.blogspot.com/2017/01/del-convento-san-francisco-escuela.html>

En 1916 Honda contaba con el colegio de las Hermanas de la Caridad, dos colegios de varones, seis escuelas públicas y el correspondiente servicio hospitalario; por otro lado la Casa Consistorial, edificio de dos pisos sobre la plazoleta de las Américas. La vida urbana tuvo un desarrollo cultural importante evidenciado por la presencia temprana de teatros, por la existencia de periódicos, por la construcción de edificaciones especializadas que como la Plaza de Mercado (BIC), se construyeron como símbolos de la modernidad y del avance urbano. La plaza de mercado se construyó bajo la dirección del ingeniero inglés Harry Valsenit (1916-17), en el sitio que antiguamente ocupó el convento de los franciscanos.



Fig.14. Puente Agudelo Honda Siglo XX.

Tomado de <http://tiberiomurciagodoy.blogspot.com/2017/03/de-el-puente-el-diamante-al-puente.html>

En 1919 se instaló en la ciudad el Mercantil National Bank, y un año después una sucursal del banco Dugand. Así mismo la construcción de las bodegas estableció un tratamiento especial, debido no solamente al comercio, sino también a incendios recientes.

Se desarrollaron algunos espacios de producción, que para la época eran novedoso, se establecieron dos fábricas de jabones, una de hielo, una trilladora de café y un molino de trigo. La construcción del cementerio se realizó en un lugar periférico, específicamente en la parte alta de la ciudad, así mismo introdujo la creación de un nuevo espacio urbano en el sector, tales elementos crearon nuevas tensiones, por consiguiente orientó el crecimiento de la ciudad en ese sector.



Fig.15. Panorámica de Honda. Postal de los años treinta (Foto Thomas S. Boyd. 1899).
Tomado de <http://tingo3000.blogspot.com/2009/03/fotografias-de-thomas-s-boyd-de-honda.html>

Durante este periodo Honda reforzó su imagen como la “Ciudad de los Puentes” (en ese momento contaba con los puentes Agudelo, López, Negro y Pearson sobre el río Gualí). El primero fue construido por don Alejandro Agudelo en 1872, comerciante que se vinculó al desarrollo de la ciudad financiando varias obras. El puente López fue construido en 1916 por Pedro A. López, en remplazo del antiguo puente de San Francisco que se encontraba en condiciones precarias, algunos puentes fueron construidos en hierro (1903-1906), por la compañía inglesa del Ferrocarril de la Dorada.

El puente negro servía para el paso del ferrocarril que partía de la estación Bodega Azul localizada en las cercanías de la desembocadura del río Gualí en el río Magdalena. El río quedó integrado al paisaje de la ciudad como parte integral de su tejido urbano, la continuidad del espacio urbano se aseguró con el paso de los puentes. La construcción del primer puente sobre el río Magdalena por Bernardo Navarro, en 1894-1899, suplió la necesidad de comunicar la ciudad con la margen derecha del río Magdalena, resolviendo de esta manera en parte el obstáculo que suponía el Salto de Honda.

En Honda el conjunto urbano se enriqueció con la integración del paisaje de los ríos y de la meseta a su estructura creando así un espacio de singular valor. La composición urbana resultante de la fusión de la topografía y los ríos en el conjunto urbano. Como por ejemplo la calle de las Trampas que se configuró ciñéndose a la topografía, en forma irregular, sin un eje recto definido. La construcción de la calle se convierte entonces en un punto singular, puesto que el acceso a las casas del costado norte se realiza por las escalinatas, dando posibilidad en algunos casos a los balcones corredor, paralelos a la calle¹⁸.

Finales del siglo XX

En 1977 se expide una declaratoria de Bien de Interés Cultural de la Nación, para el casco Urbano de la ciudad de Honda, la cual exalta la memoria que se gestó durante los siglos XIX y XX, como eje de modernización a través de la utilización del transporte multimodal a favor de la nación.

Cito decreto 1192 de 1997 (República de Colombia)¹⁹:

¹⁸ Guzmán. A., (2002). La Ciudad del Rio Honda. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia

¹⁹ Suin-juriscal.gov.co. (2018). *DECRETO 1192 DE 1977*. [online] Available at: [Accessed 13 Jun. 2018].

[http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1240520?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1240520?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0).

El Presidente de la República de Colombia,
En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial de las que le confiere el artículo 6° de la Ley 163 de 1959, y

DECRETA:

Artículo 1. Declárense Monumentos Nacionales los siguientes: La Iglesia de Confines (Santander), ubicada en el Municipio del mismo nombre: La Sierra Nevada de Santa Marta, dentro del territorio de los Departamento del Magdalena, Cesar y la Guajira y todo el casco urbano de la ciudad de Honda (Tolima), dentro de los limites indicados en la parte motiva de este Decreto.

Artículo 2. Los inmuebles antes mencionados, solo podrán ser reparados, remodelados, reconstruidos, o modificados total o parcialmente, previa la autorización del Consejo de Monumentos Nacionales y, en cuanto a la Sierra Nevada de Santa Marta, los estudios, exploraciones, investigaciones, excavaciones, obras de protección, defensa y conservación, etc., de índole arqueológico y antropológico que se efectuaren dentro del área de la misma, solo podrán efectuarse con sujeción a las normas de la Ley 163 de 1959, del Decreto 264 de 1963 y de la Resolución número 626-bis de 1973 del Instituto Colombiano de Cultura.

Artículo 3. Este Decreto rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. E., a. 26 de mayo de 1977. ALFONSO LOPEZ MICHELSEN²⁰

Siglo XXI

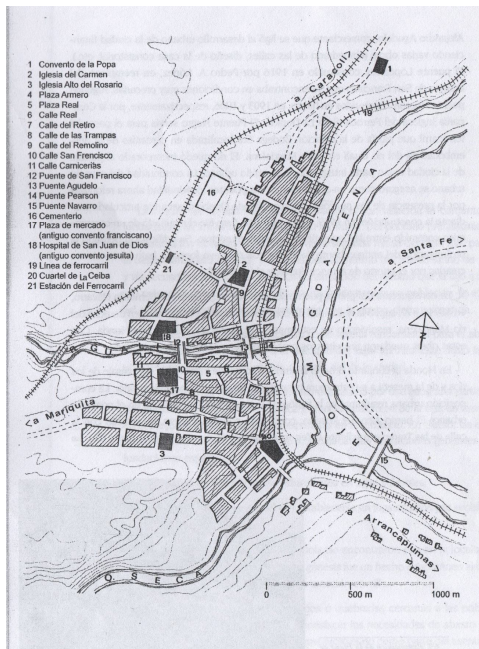


Fig.16. Plano²¹ de la ciudad de Honda. Estructura urbana a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

²⁰ Suin-juriscol.gov.co. (2018). DECRETO 1192 DE 1977. [online] Available at: [http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1240520?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1240520?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0) [Accessed 13 Jun. 2018].

²¹ Archivo General de la nación: Fondo Miscelánea, Tomos CVIII Y CXXIX; Hospitales y cementerios, Tomo III; Mejoras materiales, Tomo XXI.



Alto del Rosario

Iglesia Alto del Rosario

Calle de las Trampas

Calle de las Trampas



Fig.21. Panorámica Actual de la Ciudad



Fig.22. Plaza de Mercado (Estado Actual)



Fig.23. Edificaciones Calle de las Trampas



Fig.24. Edificio Nacional (Estado Actual)



Fig.25. Edificio Fayad (Estado Actual)



Fig.26. Casa Real (Estado Actual)



Fig.27. Río Magdalena, al fondo puente Navarro.



Fig.28. Cuartel de la Ceiba, Actual Museo del Río

Conclusión

El legado arquitectónico del siglo XIX y de siglo XX presente en la *Ciudad de los Puentes* es sobresaliente, ya que en el mismo lugar se desarrollaron los cuatro principales periodos de la arquitectura en Colombia: Arq. Colonial (1810-1880), Arq. Republicana (1880-1930), Arq. De transición (1930-1945) y Arq. Moderna (1945-1970), tales como la Casa de Gobierno, el Palacio de los Virreyes, La Plaza de Mercado, El Edificio Nacional, la Biblioteca de Honda, algunas casa particulares y sobre todo sus puentes los cuales hacen parte irrefutable de la identidad histórica de la ciudad.

Igualmente presenta una herencia urbana de gran riqueza, su tejido urbano es una adaptación a la topografía y a la sinuosa rívera del Río Gualí y el Río Magdalena, un lugar de manzanas y calles sinuosas, una ciudad en el centro de Colombia que ayudo a construir una nación. Es por ello que la ciudad de Honda represento a grosso modo una parte de la identidad del pueblo colombiano.

Bibliografia

- Guzmán. A., (2002). *La Ciudad del Rio Honda*. Bogotá, Colombia, Universidad Nacional de Colombia.
- Latorre Cabal. H., (1961). *Mi Novela. Bogotá*, Colombia, Editorial Kelly.
- 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.
- Niglio, O., & Mórcate, F. d. I. Á. (2013). *Ambalema, Honda, Mariquita, una ruta cultural sobre el Río Magdalena*, AA.VV., “Una experiencia académica internacional en la universidad de Ibagué”, Universidad de Ibagué.
- Roca A. (2014), *Volando sobre la ruta de los vapores: los comienzos de SCADTA, 1919-1930*. Bogotá.
- Rothlisberg E. (1993), *El Dorado. Biblioteca V Centenario. Viajeros por Colombia*. Editorial Presencia. Santafé de Bogotá, pp. 61-63.
- Voight, B. (1990). *The 1985 Nevado del Ruiz volcano catastrophe: Anatomy and retrospection*
[http://dx.doi.org.ezproxy.utadeo.edu.co/10.1016/0377-0273\(90\)90027-D](http://dx.doi.org.ezproxy.utadeo.edu.co/10.1016/0377-0273(90)90027-D). Recuperado 21 de febrero de 2017.