HONDA

PUENTES HACIA EL FUTURO

HONDA

PUENTES HACIA EL FUTURO



CIFRAS & CONCEPTOS

INFORMACIÓN INTELIGENTE®



Calle de
Las Trampas.

Comité Editorial
César Caballero, César Vallejo Mejía, Eduardo Freire, Miguel Ángel León, Mario Orozco (Mheo)

Dirección Editorial
César Caballero

Textos
Fernando Vicario, Miguel Ángel León, Carolina Rojas, Juan Santiago Medina, Ángel Moreno, Eduardo Freire, César Vallejo Mejía, Tiberio Murcia, Diana Rojas, Claudia Vargas, Marisol Lenis

Diseño, Diagramación y Corrección de Estilo
Mario Orozco (Mheo), Edward Certuche

Fotografías
César Caballero, Carolina Rojas Posada, Sergio González, Omar Vargas, (LA FOTO DEL BARCO DE VAPOR DE LA PÁGINA 90-91 PERTENECE AL MUSEO DEL RÍO MAGDALENA Y ES PUBLICADA CON SU AUTORIZACIÓN), Fernado Vicario, Ángel Moreno.

Gráficos Estadísticos
Cifras y Conceptos

Impresión y Acabados

Este libro es un producto de Cifras y Conceptos

FECHA

ISBN

COPYRIGHT

Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción total o parcial, dentro y fuera del territorio de Colombia, del material escrito y/o gráfico, sin autorización expresa de los editores. Las ideas expuestas en este libro son responsabilidad exclusiva de los autores.

HONDA PUENTES HACIA EL FUTURO

Contenido

11 Pájaros y libertad
Fernando Vicario

19 Potencialidades de la Plaza de Mercado
Miguel Ángel León

25 Crónica del Río Grande
Carolina Rojas

35 Honda para los amantes del pedal
Juan Santiago Medina

39 Cultura y río
Ángel Moreno

51 El turismo en Honda
Eduardo Freire

61 Honda: en el corazón del desarrollo colombiano
César Vallejo Mejía

75 Dinámica, composición y tamaño de la actividad económica de Honda
Eduardo Freire

87 Un breve recorrido histórico
Tiberio Murcia

97 Que nunca sobren
Diana Rojas

103 Un pasado anclado en el Magdalena
Marisol Lenis Melo y Claudia Cecilia Vargas Daza



Arquitectura típica de la zona histórica de Honda.



Pintura mural del maestro Ernesto Olaya ubicada en la fachada de una casa de Honda.

Presentación

Los habitantes de Honda, las relaciones que estos establecen y el territorio que los contiene se adaptan. Durante siglos la ciudad ha recibido a viajeros de todas las condiciones y se ha ofrecido como espacio para que aquellos construyan sus sueños.

Hoy pasan muchas cosas en este municipio del norte del Tolima. El Río Grande de la Magdalena, o Yuma, como lo llamaban en otros tiempos, sigue siendo el eje de actividades comerciales, de pesca y de turismo. Su Plaza Municipal de Mercado, monumento nacional por su belleza e importancia histórica, es el punto focal de las actividades de comercio de alimentos y punto obligado de visita. Los habitantes de segundas viviendas encuentran en sus calles coloniales y republicanas el escenario propicio para un refugio alterno. Un grupo de artesanos, artistas y gestores le dan vida a una intensa agenda de actividades culturales en el Municipio, la cual se complementa con sus dos museos y su biblioteca: el Museo del Río Magdalena, la Casa Museo Alfonso López Pumarejo y la Biblioteca del Banco de la República.

Empresarios y visionarios siguen completando la oferta de servicios para atraer al creciente número de turistas que por temporadas llenan las calles y copan la oferta hotelera y las casas de Honda. Agricultores y comerciantes tradicionales mantienen su posición en el mercado del norte del Tolima. Sus habitantes siguen construyendo una economía dinámica y pujante en un territorio que no vive de las glorias y recuerdos del pasado sino del esfuerzo diario de sus pobladores.

Este libro busca visibilizar el presente y el futuro de Honda. Por ello, el eje central es un estudio con varios segmentos poblacionales de la actividad económica, cultural, turística y social de la histórica ciudad de Honda. En él se muestra cómo sus habitantes, los de varias generaciones y los recién llegados, aprovechan su hermoso entorno para adaptarlo y seguir construyendo y viviendo sus sueños.

El libro no sólo hace una caracterización de sus gentes, lo cual siempre es importante y necesario, sino que es también una forma de presentar la diversidad de las actividades productivas que hoy se desarrollan en la Ciudad: desde su plaza de mercado, que combina perfectamente la historia con la realidad económica y los sueños posibles, hasta las múltiples expresiones artísticas que se están visibilizando y nos permiten ver el surgimiento de un conglomerado cultural.

En Honda se están desarrollando negocios, emprendiendo nuevas iniciativas y completando el entorno de un municipio con dinámicas propias. Por todo ello vale la pena visitarlo, recorrer sus calles, pensarlo como una opción de inversión –dada la integración con la región y su proximidad a Bogotá e Ibagué–, y, por qué no, vivir permanentemente allí.

Los textos y fotos que acompañan este libro han sido producidos por personas vinculadas al Municipio y que ven en él oportunidades y opciones nuevas. Sabemos que las condiciones no son fáciles para un inmenso grupo de la población y por ello creemos que la consolidación de varias actividades empresariales pueden ayudar a construir mejores opciones para todos. No se trata de

recrear en el norte del Tolima una ciudad colonial para los turistas mientras sus habitantes pasan penurias y dificultadas. No. El reto y la invitación es a que esta nueva etapa del desarrollo de la Ciudad sea incluyente, diversa y equitativa.

La información que presentamos es apenas un resumen de la existente y nos place anunciar que está abierta y disponible para quienes quieran entender mejor a Honda, sus gentes y las actividades económicas, sociales y culturales que allí se realizan. Es una muestra de agradecimiento al lugar que nos ha dado refugio a muchos durante los momentos más difíciles de la pandemia.

Mi agradecimiento a todos los que han hecho posible la realización del estudio y la concreción de este libro. En primer lugar, a Diana Lucia Rojas, esposa, compañera de camino y cómplice en este sueño. A las personas de nuestra firma que trabajaron, corrieron y pusieron su empeño para que este proyecto saliera adelante: Miguel Ángel León, Yadira Céspedes, Abraham Caraballo, César Vallejo, Eduardo Freire y Soledad Aguilera. A Omar Vargas y Laurent Natalia Beltrán, quienes prestaron la labor de asistencia en Honda y a Henry Vargas, el guardián de nuestro refugio hondano. A Pablo Medina, Ángel Moreno, Carolina Rojas, Fernando Vicario, Shamy Perea, Luisa Caballero y Alex Villa: nuestros amigos en Honda. Por su puesto al gran Mheo y su socio Edward Certuche, quienes compartieron esta ilusión, corrieron y trasnocharon con el diseño y la diagramación para que pudiéramos tener este libro en nuestras manos.

A usted, querida o querido lector: d¬isfrute este libro y anímese a soñar con cualquiera de los muchos puentes que Honda brinda hacia el futuro.

César Caballero

Pájaros y libertad

Fernando Vicario



«Le pregunté a mi madre por qué todo parís estaba ardiendo y me contestó: “porque encierran a los pájaros y no los dejan volar”».

Pájaros y Libertad

Fernando Vicario

Era mayo del 68, tenía once años y estaba sorprendido de que en la radio hablaran de París en llamas. Le pregunté a mi madre por qué todo París estaba ardiendo y me contestó: «Porque encierran a los pájaros y no los dejan volar». Mi vecina, que se llamaba Dorotea y a la que todos llamábamos Doro, tenía dos canarios amarillos encerrados en una jaula que recuerdo grande, pero que no por ello dejaba de ser jaula. Vivíamos en un primer piso y era fácil saltar al patio. Un día lo hice y liberé los pájaros. Estuve castigado todo el fin de semana por intentar librar a Madrid de otro incendio devastador como el de París. La policía nacional del franquismo, que decía buscar lo mismo pero con métodos contrarios, enjaulaba a todo el que se oponía al dictador y reprimía a bala en las calles cualquier intento de rebelión.

Desde entonces ver volar a los pájaros en total libertad ha sido mi mayor felicidad.

Diecisiete años más tarde la vida me trajo a América Latina y desde entonces casi no he vuelto a Europa. Bolivia fue el primer país en recibirme y Colombia el que me ha dado generosa acogida. Los amigos, que son los hermanos que la vida te regala, me hicieron recalar en Honda. Un amigo-hermano me enseñó este lugar que ahora es mi casa y la casa de cientos de aves a las que descubro cada mañana en el mandarino frente a la ventana de mi despacho.

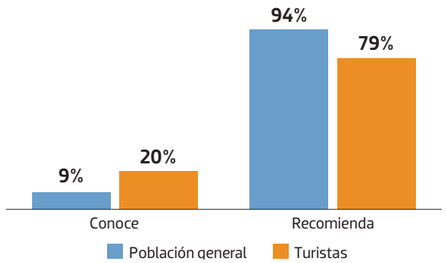
La pandemia me encerró pero la ventana me liberó. El mandarino, el aguacatero de la izquierda, el mango del fondo me han llevado a pasar muchas horas pegado al visor de mi cámara esperando a que lleguen esos portadores de felicidad que sin saberlo se han convertido en preciados modelos que mi lente tiene el privilegio de fotografiar.

Algunos pájaros llegan por la mañana y otros llegan por la tarde, pero pocos se atreven a desafiar los soles del medio día. Aunque siempre algún despistado irrumpe con su canto, eso sí, resguardado a la sombra de alguna frondosa rama. He estado saliendo al río, al bosque, a las veredas, a ese monte que se ve desde mi casa y que da forma a todo lo que mira (porque no somos nosotros quienes lo miramos: él nos mira y nos moldea y nos define). Somos pasajeros de un tiempo sin reloj, marcado por sombras que cual minutero exacto nos da el lugar del día desde el que nos vemos.

«Le pregunté a mi madre por qué todo París estaba ardiendo y me contestó: "Porque encierran a los pájaros y no los dejan volar"».

Honda tiene mucha historia y el monte que nos mira tiene aún más. Quisiera augurarle un buen futuro, pero los humanos sabemos cómo depredar la belleza. Sin ir más lejos, Madrid, mi tierra, casi no tiene pájaros. Los mató

Porcentaje de turistas y población general que conoce y recomienda las caminatas ecológicas por el Tambor (Estas caminatas incluyen avistamiento de aves).



el humo, los expulsó el ruido, los alejó ese querer ser ciudad moderna y llenarlo todo de rascacielos y especies que no son de allá. Desde mi ventana y mi mandarino he imaginado un mundo que vuelve al campo... que vuelve a mirarlo y a respetarlo, dejándolo crecer, sin domesticarlo en exceso. Con una mirada justa habría lugar para todos y todos podríamos aprender a estar en esa libertad que nos brinda la naturaleza, esa libertad que nos quita la codicia.

Honda es campo, es historia, es tierra, es libertad y son pájaros de mil especies rodeando los árboles y engalanando el entorno. Es cierto: más de quince especies diferentes he fotografiado sin moverme de mi despacho, desde mi ventana que da al mandarino.

No son menos las especies que se encuentran en el río, sin salir del pueblo, simplemente al recorrer caminando sus puentes y al descansar en las generosas sombras que regalan sus árboles.

Igual de generoso es el apacible bosque que hay a pocos kilómetros, camino a Mariquita. Si madrugas, llegas para ver a quienes despiertan su vuelo y puedes alcanzar a fotografiarlos cuando desemperezan sus alas.

Ya camino menos que antes y con más torpeza. Por eso el regalo de mi ventana, mi mandarino y mis pájaros en libertad, nunca podré agradecerlo con suficiencia. Dicen los que saben que todavía me quedan muchas especies por descubrir. Cifran en más de trescientas las que podría llegar a haber en estas tierras. Si al menos una decima parte de ellas se dignara pasar por mi mandarino, serían treinta especies distintas en estas ramas. Y si la montaña lo permitiera y los vientos no fueran fuertes, alguna incluso podría llegar a anidar allí. Qué maravilloso sería ver nacer en estas ramas alguna ave del lugar, de aquellas que cuando son libres impiden que arda París.



«Algunos pájaros llegan por la mañana y otros llegan por la tarde, pero pocos se atreven a desafiar los soles del medio día».



«Ya camino menos que antes y con más torpeza. Por eso el regalo de mi ventana, mi mandarino y mis pájaros en libertad, nunca podré agradecerlo con suficiencia».



«Ya camino menos que antes y con más torpeza, por eso el regalo de mi ventana, mi mandarino y mis pájaros en libertad, nunca podré agradecerlo lo suficiente».

Potencialidades de la Plaza de Mercado

Miguel Ángel León

Potencialidades de la Plaza de Mercado

Miguel Ángel León

La Plaza Municipal de Mercado de la ciudad de Honda, elevada a Bien de Interés Nacional, es considerada una joya arquitectónica. En su larga historia, antes de ser plaza de mercado, el edificio fue usado como convento, escuela y cuartel.

Conocimiento

Al ser hoy la Plaza un centro de encuentro obligado para los habitantes de Honda, resulta de interés saber qué tanto conocen estos acerca de su historia. Los gestores culturales sobresalen por el vasto conocimiento que tienen sobre el tema, pues nueve de cada diez gestores conocen bastante de la historia; el 57% de los pescadores manifiestan conocer lo suficiente; empresarios y población en general apenas si superan el 50% de conocimiento; los comerciantes se ubican en un 43%, mientras que en los propietarios de segunda vivienda el nivel de conocimiento es mucho más limitado, pues no llega a superar el 35%.

Orgullo

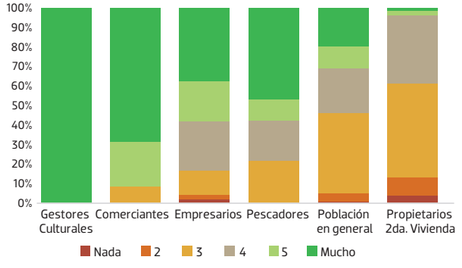
De otra parte, si bien conocer acerca de la historia de la Plaza muestra matices diferentes dependiendo de la naturaleza de cada actor poblacional del Municipio, son notorias las diferencias entre el sentimiento de orgullo que tienen quienes desarrollan actividades de índole productivo, comercial o de servicios y el resto de la población.

Definitivamente el orgullo que sienten los gestores culturales por este Bien de Interés Nacional es total. Nueve de cada diez comerciantes y ocho de cada diez empresarios y pescadores se sienten muy orgullosos de la Plaza de Mercado, mientras que en la población en general el orgullo por esta apenas si supera el 50%. En los propietarios de segunda vivienda se observa un comportamiento muy similar al conocimiento que estos tienen sobre la historia de la Plaza.

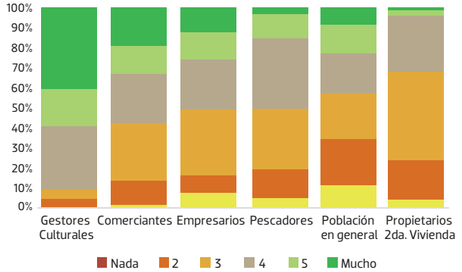
Potencialidades

Al ser la Plaza de Mercado un Bien de Interés Nacional, conocer la percepción que los ciudadanos tienen acerca de alternar la actividad primaria de la Plaza con actividades culturales, anticipa una apuesta en el marco de la Economía Naranja.

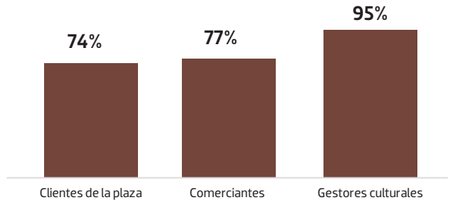
Porcentaje de los segmentos que se sienten muy orgullosos de la plaza de mercado



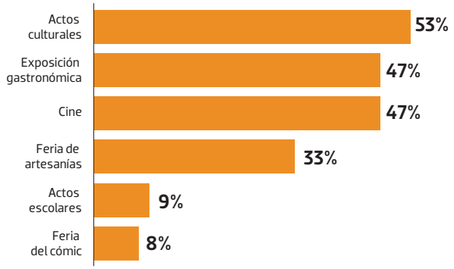
Porcentaje de los segmentos que saben mucho de la historia de la plaza de mercado



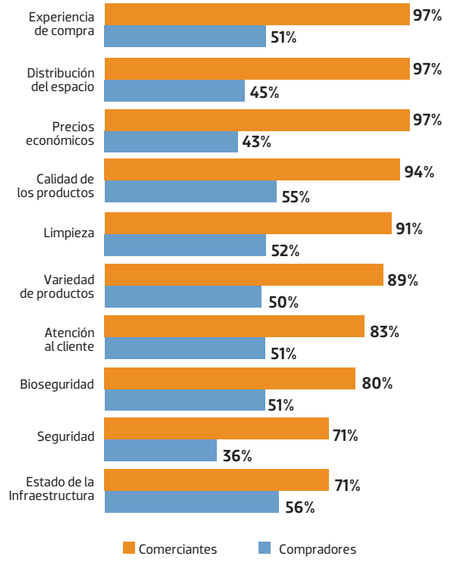
¿Le gustaría que después del cierre de la plaza de mercado, haya actividades culturales en la plaza de mercado



¿Que tipo de actividades?



Experiencia de Compra de la plaza de mercado



En ese orden vemos como al 79% de la población consultada le gustaría que después del cierre de la Plaza de Mercado haya actividades culturales. Las actividades que mayor gusto generan son en su orden: los actos culturales en general, las exposiciones gastronómicas, la exhibición de cine y las ferias de artesanías.

Potenciar el conocimiento de este Bien de Interés Nacional sin lugar a dudas contribuirá a salvaguardar su cuidado y coadyuvará a dinamizar la economía del Municipio. El factor de su belleza arquitectónica mezclado con actividades culturales, gastronómicas y comerciales demandadas tanto por la población local como por la foránea, contribuirá al propósito de que el total de los pobladores de Honda se sientan plenamente orgullosos de esta joya arquitectónica.

Aspectos por mejorar

De una u otra manera los pobladores de la Ciudad han tenido alguna experiencia con la Plaza de Mercado y perciben de diferentes formas ese momento de verdad y relación con ese espacio. Dicho relacionamiento pone de relieve la potencialidad de gestar un mayor conocimiento de la historia que guarda dicho Bien de Interés Nacional.

La calidad de los productos: La brecha entre la valoración que hacen comerciantes y compradores de la calidad de los productos es de 43 puntos porcentuales. Mientras que para el 94% de los comerciantes los productos ofertados son de calidad, para los compradores esta percepción es de apenas un 52%.

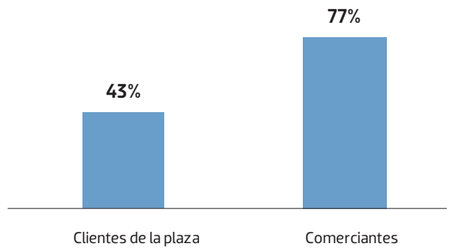
Atención al cliente: Ocho de cada diez comerciantes califican la atención a sus clientes entre buena y excelente. Sin embargo, desde la percepción de los compradores la lectura es diferente: menos de uno de cada dos la valora de la misma manera que lo hacen los comerciantes.

Bioseguridad: Desde la mirada de los comerciantes la valoración de este atributo fundamental muestra similitudes con el de atención al cliente. Entre los compradores apenas el 55% refiere que los elementos de bioseguridad presentes en la Plaza son entre buenos y excelentes.

Distribución del espacio: Mientras que para cerca del 100% de los comerciantes la percepción sobre la distribución del espacio es que esta es adecuada,

El edificio de la Plaza de Mercado de Honda fue declarado Bien Cultural de Interés Nacional en 1996.

¿Usted sabía que la Alcaldía Municipal piensa hacer unas intervenciones en la plaza de mercado?



para sus clientes no es así, pues solo el 36% de ellos la valoran de esta manera.

Estado de la infraestructura: La Plaza, como Bien de Interes Nacional, debería tener una muy alta valoración de su infraestructura tanto por parte de los comerciantes como de los clientes. Para el 71% de los comerciantes el estado de la infraestructura es aceptable, mientras que para los consumidores esta percepción solo la comparten el 51% de ellos, la segunda más baja valoración del conjunto de atributos evaluados.

Experiencia de Compra: Este es uno de los aspectos mejor valorados por los comerciantes con un 97% que lo califican positivamente. Sin embargo, entre los consumidores esta percepción apenas si supera el 50%, lo que convierte este atributo en el tercero en su orden con mayor brecha entre la percepción de la oferta y la demanda.

Limpieza: Aunque nueve de cada diez comerciantes valoran positivamente la limpieza de la Plaza, esta percepción entre los compradores es bastante más baja: 40 puntos porcentuales de diferencia con un registro de apenas el 51%.

Precios económicos: Al igual que la experiencia de compra, para los comerciantes este es unos de los elementos con mayor valoración pues el 97% con-

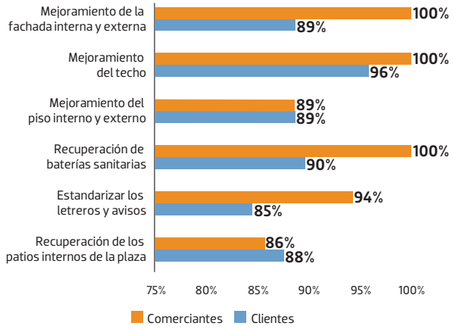


sidera que efectivamente ofrecen precios económicos. Sin embargo desde la demanda la percepción es bien diferente: solo un 43% de los clientes considera que los precios de los productos que se comercializan en la Plaza cumplen con esta premisa. Este es uno de los atributos que mayor brecha presenta entre la percepción de la oferta y la demanda al registrar 54 puntos de diferencia.

Seguridad: Tanto para comerciantes como para compradores este es el aspecto peor valorado, lo que refleja la existencia de riesgos para ejercer la actividad económica y evidencia prevenciones por parte de los compradores.

Variedad de productos: El 89% de los oferentes consideran que la oferta corresponde a las expectativas de sus clientes, pero solo el 56% de ellos consideran que es así.

Porcentaje de personas que están de acuerdo con las siguientes intervenciones



Crónica del Río Grande

Carolina Rojas



Playa en la zona del malecón del río Magdalena en Honda.

Crónica del Río Grande

Carolina Rojas

Honda, conocida como la Ciudad de la Paz y la Ciudad de los Puentes, se encuentra en el centro de Colombia, al norte del departamento del Tolima, en la parte media del río Magdalena que corresponde al kilómetro 523 de su recorrido y a 229 metros de altura sobre el nivel del mar. Recibe su nombre gracias a los Ondaimas, uno de los asentamientos indígenas que habitaban la ribera del gran río antes de la conquista.

Para conocer a Honda hay que saber del río Magdalena. El río principal de Colombia nace al suroeste del país en la laguna de la Magdalena, ubicada en el Páramo de las Papas del Macizo Colombiano a 3.685 metros de altura sobre el nivel del mar, en los departamentos del Huila y Cauca.

Sus antiguos pobladores lo llamaron de varias maneras: Caripuaña o Karakalí, Arlí y Yuma. Caripuaña significa «El Río Grande», y así era conocido por los habitantes antiguos de la parte alta. También lo llamaron allí Karakalí: «El Gran Río de los Caimanes». En la parte media lo llamaron Arlí, que significa «El Río del Pez» o «El Río del Bocachico» y así lo siguen llamando muchos pescadores de Honda. Y Yuma, que significa «El Río del País Amigo y de las Montañas", era el nombre que tenía en la región de su nacimiento.

Por entre la cordillera de los Ándes atraviesa el país de sur a norte recorriendo alrededor de 1.540 kilómetros antes de desembocar en Bocas de Cenizas en el mar Caribe. El área de la cuenca del Río abarca 257.440 kilómetros cuadrados, correspondientes al 24% del territorio nacional, y vincula once departamentos del país con 128 municipios que se ubican en sus riberas. En dicha cuenca habita el 80% de la población del país y se produce el 85% de su actividad económica.

A lo largo del cauce del Río su ancho varía, regalándole a cada territorio paisajes diversos y llenos de vida. Donde nace, en el estrecho, su ancho es de 2,2 metros que se convierten en 1.023 metros en Plato, Magdalena. En Honda su ancho es de 230 metros y su caudal de 1.383 metros cúbicos por segundo.

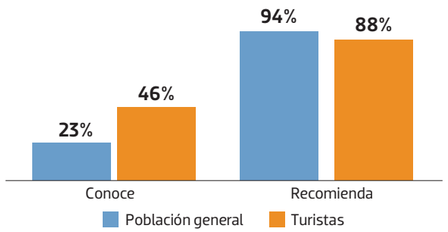
Desde sus inicios, la historia de Honda ha estado marcada por el Río. Los asentamientos indígenas que ya se encontraban en Honda les permitieron a los conquistadores españoles tener una referencia para su establecimiento. Antes de su llegada, los Ondaimas y los Gualies ya contaban con una red de intercambios por el Río con pobladores vecinos, estableciendo desde entonces a Honda como una parada obligada.

El río Magdalena determinó para Honda la apertura de fronteras permitiendo la conexión con el mar, lo que le dio entrada a la economía mundial y facilitó el intercambio intercultural. Y todo esto fue posible gracias a la existencia de «El Salto Negro».



Atarraya tradicional.

Porcentaje de turistas y población general que han ido y recomiendan el paseo en lancha por el río Magdalena





El Salto Negro, como se conocía antiguamente, es la barrera natural que imposibilita continuar la navegación por el Río hacia el sur y que determinó que en el siglo XVI se estableciera este pueblo como el principal puerto del reino. Hoy se conoce como el Salto de Honda, y se puede observar justo a la altura del puente Luis Ignacio Andrade. El Salto es un trayecto entre Arrancaplumas y Caracolí en el que el río corre a gran velocidad, el cauce es estrecho y se va encerrando entre peñones al lado y lado, con remolinos y rápidos fuertes y peligrosos. Por esta razón los barcos de vapor cargados con mercancías y pasajeros no podían continuar navegando ese trayecto en ninguna de sus direcciones, lo que obligaba a los navegantes a desembarcar en alguno de los dos puertos que existían: el Puerto de Caracolí, en la parte norte de Honda, o el Puerto de Arrancaplumas en la parte sur.

En el puerto de Caracolí, antes también llamado el Puerto Embarcadero, desembarcaban los vapores que navegaban desde Barranquilla o Cartagena. Muchas de las mercancías que entraron por el Río con rumbo a Bogotá pasaron por allí: desde pianos, perfumes y cerveza de Europa, hasta finas porcelanas chinas y piezas de cristalería, mientras toneladas de café, tabaco, oro, plata y esmeraldas salían del puerto. Los pasajeros y las mercancias que aquí desembarcaban eran transportadas luego a Santafé o al Puerto de Arrancaplumas a hombro de esclavo o a lomo de mula. Más tarde lo harían en ferrocarril. La Bodega del puerto de Caracolí hoy se puede observar desde las lanchas de paseo que surcan el Magdalena. Es una imponente estructura del siglo XIX que evoca aquellos tiempos en que bajo temperaturas de 35 grados centígrados los pobladores solían vestir trajes de paño, fumar tabaco y bailar en los barcos de vapor que recalaban en Honda bajo el olor de un delicioso viudo de pescado.

El Puerto de Arrancaplumas, del cual ya no queda nada, conectaba con el Alto Magdalena, al sur del país, en un recorrido de doble sentido entre Honda, Ambalema, Girardot, Purificación y Neiva, y tenía una dinámica similar al de Caracolí.

De la navegación a vapor se sabe que el primer vapor que navegó el Magdalena tuvo por nombre «Fidelidad» y que para el año 1900 había más de

cincuenta empresas de buques de vapor que transportaban alrededor de dos millones de toneladas de mercancías y más de 350.000 pasajeros. Cada barco podía tardar diez días haciendo el recorrido Barranquilla–Honda. Uno de los buques más recordados, el David Arango –quizás el vapor más elegante que navegó el Río–, era de tres pisos y tenía sala de cine, pista de baile y billares y siempre llegaba al puerto con el anuncio de una gran fiesta. Fue el último vapor que intentó sobrevivir, pero se quemó en el puerto de Magangué debido al incendio de una caldera.

La riqueza histórica que envuelve a Honda, atada desde siempre a la historia del Río, convierte a este Municipio en un lugar especial, impregnado de la magia del pasado y de la nostalgia del recuerdo de vapores y bonanza. Propios y extraños pueden experimentar esa energía especial que emana de aquí y que hace sentir a todos una especial familiaridad que conecta con el lugar y las personas. No es raro encontra en Honda al amigo del amigo, toparse a algún primo desconocido o simplemente encontrar nuevos amigos con los que se crearán lazos para siempre.

Los rápidos del Salto de Honda han sido también determinantes para otro de los fenómenos naturales que aquí es más intenso que en otros pueblos ribereños del país: la subienda.

La subienda es la época del año en que los peces remontan el Río para desovar. La velocidad de los rápidos en Honda genera que la avanzada de peces que anuncia este ciclo migratorio natural (lo que los pescadores llaman la «punta de pescado»), demore su tránsito por allí, lo que favorece las condiciones para la pesca. La subienda genera una actividad estacional que se desarrolla en el primer trimestre del año y hace de Honda uno de los principales lugares para la pesca en el río Magdalena.

La subienda también hace su aporte a la connotación mágica de unión y conexión que se experimenta en este Municipio. La pesca durante siglos ha reunido a todos en torno al Río: a familias, amigos, turistas, a pescadores locales y foráneos que buscan en Honda su sustento, aprender el oficio o solo disfrutar de la pesca, a compradores de pescado o a quienes simplemente quieren saborear un buen bagre a la orilla del Río. Esta tradición se ha visto algo debilitada por la disminución de la población de peces ocasionada por la contaminación de las aguas.

Sin embargo, se sigue celebrando la subienda cada febrero en las fiestas

Desembocadura del río Gualí en el Magdalena.



oficiales del municipio, el Carnaval de la Subienda. La celebración es también una forma de exaltar el oficio de tantos hondanos que siempre han vivido de la pesca artesanal.

En Honda los pescadores son la cara del Río, los que poseen los saberes y la memoria colectiva la cual comparten con su peculiar manera de contar historias. Son hombres y mujeres amables, sencillos, jocosos y muy tranquilos, que han aprendido a fluir como el río adaptándose a sus cambio. Ellos merecen respeto y admiración, y sobre todo, cuidado. Sus saberes son milenarios y no conservarlos y protegerlos sería simplemente acabar con el patrimonio de Honda.

Sin duda alguna, Honda es un lugar especial. Un pueblo ribereño, auténtico pero a su vez con la influencia de otros lugares. El Río marca y atraviesa la idiosincrasia de la población, la cultura, las costumbres, el comercio, la economía, la cocina tradicional: todo está permeado por las aguas de la arteria fluvial más importante de Colombia. Debido a esto los rasgos distintivos y propios de los hondanos son muy diferentes a los de cualquier tolimense: el Río Grande de la Magdalena les impregna una característica caribeña y les da un toque tropical. Los hondanos, incluyendo a los que lo son por adopción, comen tamal, pero también mojarra; toman masato, pero también jugo de corozo; dicen «pere tantico», pero también «prende el abanico» y «pásame una fría». Lo que más distingue al hondano es su jocosidad y su gracia, su repentismo para responder con rápidez e inteligencia ante cualquier intento de burla o broma, pero siempre haciendo sonreír a su interlocutor y estableciendo con él una conexión inmediata. El Río entonces sigue marcado la vida del hondano, su forma de ser, expresarse y crecer.

A su paso por Honda, el río Magdalena exhibe la inmensidad y la fuerza que marcaron el camino de este pueblo, pero obsequia también momentos de calma y tranquilidad que permiten soñar con una nueva Colombia. Por el Río fluye la esperanza, la alegría, los sueños y la añoranza de quienes habitan sus riberas. Por su importancia el Magdalena, el «Río Grande», es y seguirá siendo «Yuma»: el río del país amigo y de las montañas.

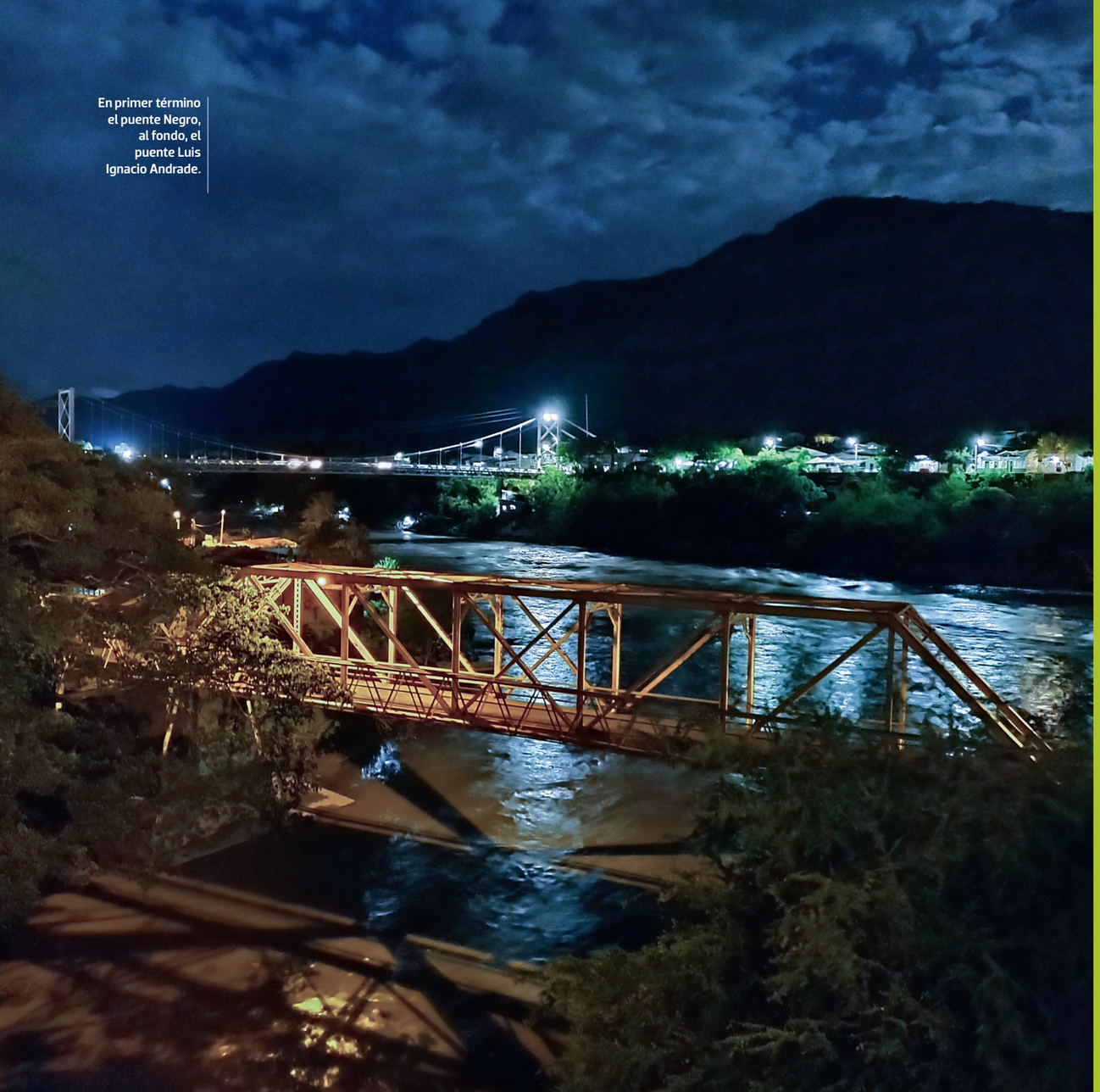


Lancha de turismo por el río Magdalena.

Extenso Río, Río vivo, Río de historias, sonidos y voces. Somos agua.

Ancho río café,
Tú eres el mismo dejando de ser,
No pasas dos veces y sigues fluyendo,
Me enseñaste a cambiar permaneciendo.
Ancho Río Café,
Perdóname si me alejé.
Sé que eres un tesoro
El cobre de tu luz, ese es mi oro.
¿Qué pensaste?, ¿Qué te había olvidado?

Fragmento de la canción Ancho Río
Calle Candela y Na Morales



En primer término el puente Negro, al fondo, el puente Luis Ignacio Andrade.

Honda para los amantes del pedal

Juan Santiago Medina

Honda para los amantes del pedal

Juan Santiago Medina

Ser visitante de Honda desde 1997 me ha permitido vivirla y experimentarla en diferentes etapas de mi vida. Puedo decir que fui un asiduo visitante del parque acuático «Agua Sol y Alegría», luego de la zona rosa con sus bares y su discoteca más famosa, «Las Tecas Bar». Hoy, que estoy un poco más adulto y tengo otras «prioridades», mis días de descanso en Honda los resumo en una sola palabra: bicicleta.

Bordeada por el Gran Río de la Magdalena, montañas y buen sol, Honda tiene el potencial para llegar a ser la próxima cuna del turismo ciclístico . Como campamento base o punto de paso, las rutas ciclísticas son variadas y la oferta de hoteles es amplia. Alquilar una casa en el centro histórico es otra opción.

RUTAS

1 Honda-Guaduas-Honda

Son 63 kilómetros con un ascenso acumulado de 1.500 metros, 16,8 kilómetros constantes de subida, hasta coronar el alto de la Mona para luego bajar y llegar a Guaduas.

Es recomendable salir antes de las 7:30 a.m. pues el calor se hace duro a medida que van pasando los segundos. Hacer este recorrido dura alrededor de tres horas o tres horas y media.

Subir la «Mona» por la otra vertiente de la montaña es más corto: 5,83 kilómetros con una pendiente media del 4,1%. La carretera está en perfectas condiciones, tiene berma y el tráfico tanto de buses como de camiones es poco.

2 Honda-Alto del Trigo-Honda

Nivel de exigencia, 10. No es para cualquiera: si no está entrenado no lo haga, la pasaría bastante mal.

En total son 100 kilómetros con un ascenso acumulado de 2.600 metros. Entre 5 y 6 horas le tomará hacer este recorrido.

La subida de Guaduas hacia el alto del Trigo siempre está con alto flujo de camiones, por lo que siempre será mejor ir con carro escolta.

3 Honda-Falan-Palocabildo-Honda

Son 99 kilómetros variados: terreno plano y viento para después empezar a trepar la montaña. 20 kilómetros de distancia hay entre Falan y Palocabildo.

La ruta es espectacular ya que el ascenso se hace por una carretera secundaria con poco flujo de carros. La carretera es angosta, lo que la hace muy especial. Se sentirá subiendo un puerto europeo, por sus curvas de herradura.

Son 5 horas de variedad de paisajes y cultivos que hacen de esta una ruta bien especial. 1.600 metros de ascenso acumulado.

En Palocabildo, que se encuentra a 1.600 metros sobre el nivel del mar, diríjase a la plaza central y tómese un tinto, recupere fuerzas para la devuelta. Entre Mariquita y Honda sentirá ráfagas de viento que lo harán pensar que su pedaleo es en vano.

4 Honda-Alto de Letras

Esta ruta en un contexto académico sería el equivalente a un doctorado: la eternidad en bicicleta. Es el puerto de montaña más largo del mundo. Son 80 kilómetros que le quedarán en su memoria por el resto de sus días.

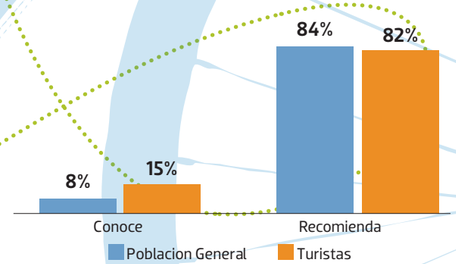
El puerto inicia en la candente Mariquita, a 500 m s.n.m., y culmina a más de 3.700 m s.n.m. Con este dato podrá imaginarse la dureza de este reto.

Si tiene la valentía de lanzarse al agua, divida la subida en cuatro partes. Los primero 20 kilómetros lo llevarán hasta Fresno. Hasta ahí todo bien. Después, se encontrará con el municipio de Padua.

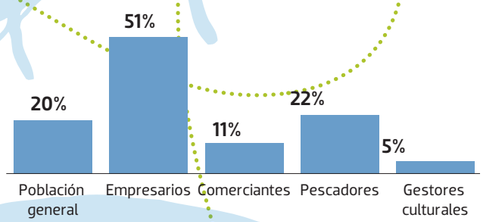
Una vez deje Padua, llegará, luego de 20 kilómetros, al sector conocido como «Delgaditas». Y es aquí donde más que corazón y piernas lo que tiene que tener es cabeza y mente.

Los últimos 20 kilómetros son la eternidad en bicicleta. La falta de oxígeno le hará difícil respirar y por ello la mente tiene que ser la que lo lleve a fin de puerto. Una vez corone el mítico Alto de Letras, abríguese bien, tómese la foto y siéntase orgulloso de haber hecho su doctorado en el tiempo que le haya tomado. Lo importante es llegar.

Porcentaje de turistas y población general que conocen y recomiendan el ciclismo en ruta y en montaña



"Porcentaje de hogares que tienen bicicletas por segmento



5 Honda-Cambao-Honda

Esta es la única opción para montar en plano. Pero que el terreno sea plano no significa que sea fácil: el viento lo frenará. La carretera es amplia y con buena berma.

En total son 80 kilómetros y 3 horas le tomará hacer el recorrido.

Estas son solo algunas de las rutas que se pueden hacer en esta región del país, pero hay muchísimas más por explorar. Las rutas mencionadas aquí son recorridos para hacer en bicicleta de ruta. Los senderos, trochas y montañas para hacer ciclomontañismo son infinitos.

Así que si su pasión es la bicicleta no dude un segundo en ir a Honda y explorar sus calles y puentes, y después, dese un baño de eternidad en bicicleta. Honda lo espera.



Cultura y río

Ángel Moreno

Cultura y río

Ángel Moreno

Honda es una población al norte del departamento del Tolima con cerca de 25 mil habitantes, en la que se reconocen sus huellas en la historia por haber sido lugar de encuentro y cruce de caminos en la época prehispánica, la colonia y, por supuesto, la república. Los pueblos prehispánicos en esta región del valle del Arly, Yuma o Guacahayo –como lo llamaron los aborígenes–, o, como hoy lo llamamos, río Magdalena, fueron los indígenas Ondaimas y Gualíes de la etnia Panche y de la familia lingüística de los Caribes, quienes habitaron este territorio a orillas de este gran río, pero también del río Gualí, el Guarinó y Quebrada Seca, afluentes que irrigan estas tierras que conforman un ecosistema de bosque seco tropical de gran riqueza en biodiversidad.

Estas condiciones propias de su ubicación geográfica en medio de las cordilleras Central y Oriental son determinantes para entender las prácticas culturales de quienes decidieron y han decidido habitar esta región. Hablar del territorio que conocemos como Honda es hablar de comunidades indígenas aguerridas, que se dedicaron al cultivo de la tierra con la siembra de yuca, batatas, frijol, calabaza y diversidad de frutas de estas alturas: aguacates, guayabas, anones, guamas y también maíz, un cultivo que aprendieron de los Muiscas, con quienes por su cercanía geográfica establecieron un intercambio y comercio permanente. Sin embargo, su actividad principal fue la pesca. Una actividad que hasta el día de hoy sigue siendo el oficio principal de quienes viven a orillas del Magdalena. Esta ya no es una ribera habitada por comunidades de Ondaimas y Gualíes, pero sí de pescadores que por tradición de sus ancestros día y noche se lanzan a las aguas con sus atarrayas y cóngolos en busca de bagres rayados, nicuros, bocachicos, cuchas, tolombas, mueludas, capaces y una que otra especie más que a pesar de la contaminación del gran río de la patria se resiste a desaparecer.

Las faenas de pesca nocturna en sus canoas de madera no dejan de ser un episodio fantasmagórico y lleno de relatos que emanan del Río. Sentarse a conversar con un pescador hondano es adentrarse en un universo de mitos y leyendas que desembocan en la misma piedra en la que pacientemente los acompaña el Mohán[1], esta figura de la mitología popular que encarna un cierto amo de estas aguas dulces y que al ofrendarle aguardiente y tabaco hará

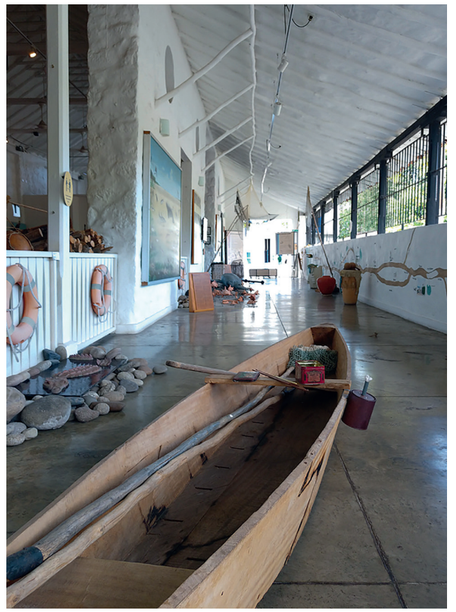
[1] https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/en/node/1269

Arte urbano hecho por mujeres artistas en Honda.



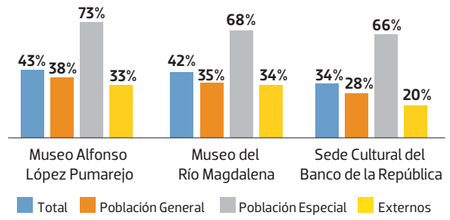
Muros intervenidos por artistas femeninas en el marco del Festival Ibanasca 2021.

Típico callejón empedrado de la zona histórica de Honda. Al fondo la iglesia de Nuestra Señor del carmen.



Interior del Museo del Río Magdalena.

Porcentaje de personas que conocen los siguientes lugares culturales en Honda



que la pesca sea buena y abundante. En mis pocos años de habitar estas tierras no he conocido un solo pescador que no refiera en sus historias distintos encuentros nocturnos con este personaje propio de la cultura regional y del río Magdalena.

Honda es hoy un lugar que sorprende a quienes, desprevenidos o quizás con algo de curiosidad, deciden no pasar de largo por el puente Luis Ignacio Andrade que conecta a Cundinamarca y al Tolima en esta latitud, y deciden detenerse a recorrer sus calles empedradas que a simple vista denotan la importancia que tuvo esta villa en la época de la colonia. Cada calle de Honda retrata el paso de la historia, –desde el movimiento comercial del Nuevo Reino de Granada con Europa, la República de Colombia–, y por qué no, también las tendencias de la arquitectura en sus distintos tiempos. Es común encontrar en una misma calle o cuadra edificaciones propias de la colonia construidas con muros de adobe o piedra, tejas de barro, y ventanas y puertas de madera, y en su interior grandes patios centrales. Así mismo, entre casa y casa puede aparecer la arquitectura republicana que también da cuenta de la importancia de la ciudad en un periodo más reciente caracterizado por la conectividad con las regiones más apartadas a través de la navegación en barcos de vapor, el ferrocarril y la aviación, que también tuvo su inicio en Colombia en estas tierras.

La Honda actual, que durante mucho tiempo fue el principal puerto fluvial en el centro del país, ha tenido que sobrellevar distintos fenómenos naturales propios de un desarrollo no tan planificado, que han hecho que en las últimas décadas haya perdido ese carácter de ciudad cosmopolita y pujante. Se acabó la navegación a vapor, el tren dejó de silbar por estas tierras y la locomoción terrestre a base de combustible fósil, que es la que en la actualidad opera, está pasando tangencialmente por los bordes de la ciudad, gracias a los desarrollos de infraestructura de los gobiernos recientes con las vías de cuarta generación, comúnmente llamadas 4G.

No obstante, Honda en su vida cultural pone sobre la mesa ricos saberes y sabores de cocina tradicional, así como de las artes y los oficios vinculados con el río, además de su gran riqueza en patrimonio arquitectónico y natural. Es menester en el presente pensarnos y poner en marcha políticas culturales robustas y pertinentes para este territorio que ya no vive del empleo generado por las grandes fábricas de cerveza, ni de las trilladoras de café, ni del transporte de carga fluvial y férreo, y menos de la pesca y la subienda, que cada año



Las ricas tradiciones culturalesde las riberas del río Magdalena se dan cita en Honda.

es menos abundante y afecta de manera directa a las comunidades de pescadores de la región que tienen en este oficio su apuesta por la subsistencia.

Sin embargo, y a pesar de las dificultades de estos años de decaimiento económico y de pasar de ser una ciudad protagonista en el país a ser una ciudad casi desconocida por las últimas generaciones, se cuenta con un enorme potencial para apostarle a la cultura como eje vertebrador y transformador de estas dificultades. No solo es la gran riqueza cultural de sus pobladores y del entorno natural, sino que por fortuna Honda cuenta en la actualidad con importantes hitos en la vida cultural, que pasan por encuentros anuales para la preservación de las tradiciones, como es el caso del Carnaval de la Subienda, manifestación festiva de la cultura popular que se lleva a cabo en el mes de febrero, época de subienda, que rinde homenaje al conocimiento y oficio del pescador y sus familias, y su relación simbiótica con el río Magdalena.

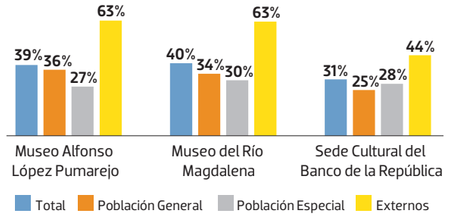
De otra parte, en el segundo semestre del año se ha llevado a cabo desde el 2018 La Magdalena Fest[2] , un festival creado y liderado por una fundación sin ánimo de lucro, cuyo espíritu y propósito principal es guiar la atención y la conciencia sobre la importancia del Río Grande de la Magdalena, desde su perspectiva cultural, medioambiental y social, para la construcción de nuevas (o quizás retomar antiguas) narrativas propias del saber de las comunidades sobre el cuidado y la preservación del río.

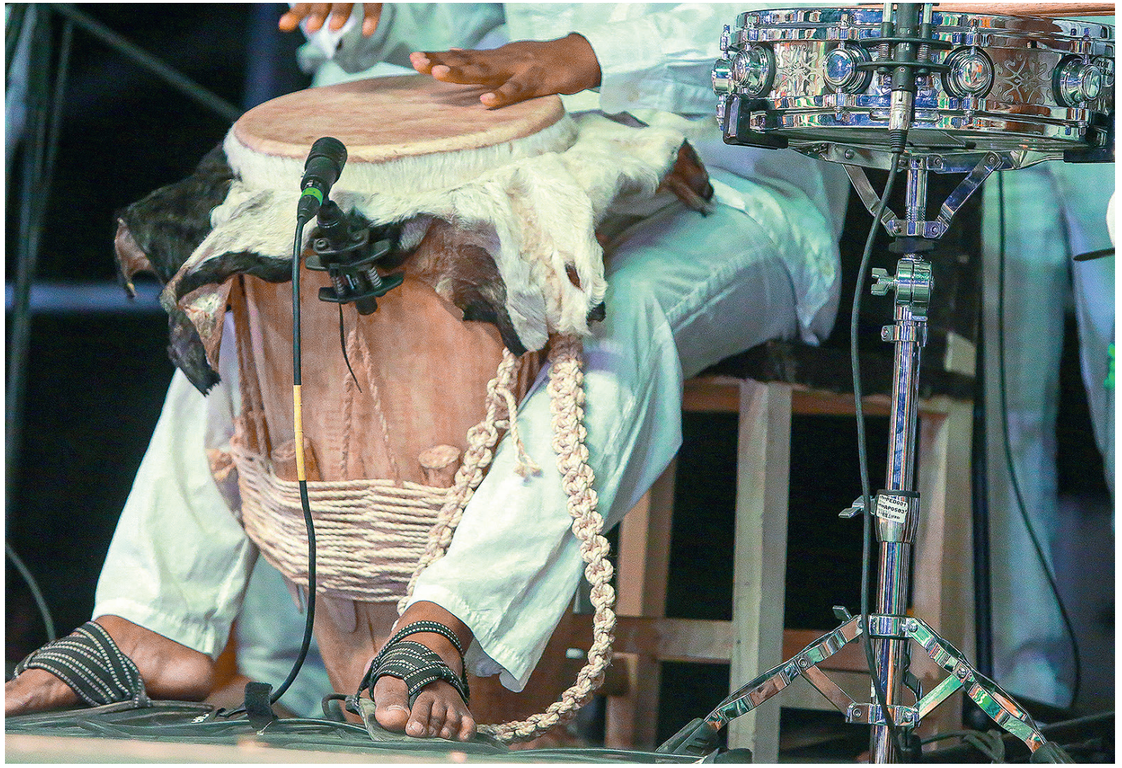
De igual manera es de destacar el Festival Ibanasca[3] que este 2021 hizo su apuesta por primera vez por las artes visuales en Honda con el arte urbano y el muralismo hecho por mentes y manos de mujeres artistas como protagonistas, quienes desde distintos lugares del país plasmaron en grandes paredes de una antigua y dormida trilladora, cerca de la también antigua y dormida estación del ferrocarril, sus visiones sobre el papel de la mujer en la cultura de río y en el territorio.

Honda cuenta también desde hace muchos años con tres importantes infraestructuras culturales que día a día van creciendo en su aporte a la reflexión sobre el patrimonio cultural y natural de la región. Una de ellas es el Museo del Río Magdalena[4] , un maravilloso lugar que habita el antiguo edificio conocido como El Cuartel de la Ceiba, y que en su más reciente y cuidadosa curaduría

[2] www.lamagdalenafest.com / @lamagdalenafest
[3] https://www.elespectador.com/el-magazin-cultural/los-muros-de-ibanasca/ / @ibanascafestival2021
[4] www.museodelriomagdalena.org

Porcentaje de personas que han asistido en los últimos dos años a los siguientes lugares culturales





propone un viaje de reflexión y conocimiento para rememorar la historia del Río, pero también para fortalecer procesos actuales de la cultura de las comunidades ribereñas. Cabe señalar que esta institución es de carácter privado y hace un esfuerzo monumental por llevar adelante esta importante labor de la cultura y la memoria, y más cuando se trata de hacerlo en región.

Así mismo, se encuentra la Casa Museo Alfonso López Pumarejo[5] , museo circunscrito al Ministerio de Cultura y puntualmente al Museo Nacional de Colombia. Este museo, que lleva el nombre del ilustre hondano y presidente de Colombia en dos períodos (1934-1938 / 1942-1945), hace referencia en su propuesta curatorial a la visión vanguardista de López Pumarejo, además de generar actividades culturales permanentes que aportan al desarrollo y crecimiento de la vida cultural de la llamada Ciudad de los Puentes.

Por último, y no menos importante, está la sede del Banco de la República, que desde 1998 hizo su transición a biblioteca, convirtiéndose en la primera sede del país en cerrar el servicio de tesorería para el cambio y circulación de moneda, y transformó sus instalaciones y servicios hacia una oferta amplia con una colección bibliográfica afincada en la red de bibliotecas del Banco, en la que cuenta como su plataforma principal a la Biblioteca Luis Ángel Arango, la BLAA.

Conscientes de la necesidad de trabajar por los derechos culturales desde el acceso a bienes y servicios culturales de calidad, el Banco de la República decide en 2018[6] ampliar su horizonte en la ciudad de Honda para transformar la sede de su biblioteca en el centro cultural que hoy tiene lugar en una edificación de dos plantas. Esta biblioteca cuenta en la actualidad con una sala general con más de 35.000 ejemplares de publicaciones, una sala infantil con literatura y actividades especializadas para esta población, así como la sala de exposiciones para la exhibición de contenidos de las artes plásticas y visuales. Cuenta también con una sala múltiple que alberga talleres, conversatorios y conferencias, con una programación semanal dedicada a potenciar la región desde su capital cultural basada en sus saberes, oficios, tradiciones, patrimonio arquitectónico y natural, con énfasis, por supuesto, en la cultura de río. Es el Río y la cultura que se gesta entorno a él, lo que define el ADN de la propuesta curatorial de este centro para las artes y la cultura de la región.

[5] http://www.museoscolombianos.gov.co/museos-del-ministerio-de-cultura/museo-alfonso-lopez/Paginas/default.aspx
[6] https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/1683/1737

Tradicional carretillero vendedor de verduras por las calles del casco histórico de Honda.

Por último, este otrora importante puerto que fue Honda es cada vez menos un poblado de paso y tiene entonces como reto transformar su matriz de desarrollo para presentarse al mundo como una ciudad de destino que atesora un importante pasado para contar, un presente que en bajas revoluciones empieza a construir y a definir y un futuro que debe anticiparse a planear de manera ordenada y estratégica para generar un mayor bienestar a sus habitantes y visitantes.

Sin duda, su estrategia de desarrollo presente y futuro debe estar pensada y soportada en su capital cultural. Razón tienen quienes ven en el turismo un renglón importante para el reconocimiento y fuente de ingresos para la ciudad. Sin embargo, el turismo, y un turismo cultural que es lo idóneo, debe ser pensado como un medio y no como el fin último de la apuesta por el crecimiento económico de los distintos eslabones de la cadena de valor de esta industria que está por consolidarse. El propósito de una política cultural que incentive un turismo mesurado y sostenible debe ser la generación de bienestar para las diversas comunidades que habitan esta región. Honda y su futuro deben ir de la mano de la cultura y de la garantía de las libertades de sus habitantes, para propender por un verdadero desarrollo humano, como bien lo ha insistido el premio nobel de economía Amartya Sen.

Honda ya no es entonces esa ciudad de paso en la que se convirtió en los últimos tiempos. Honda es una ciudad de destino. Un destino cultural de tierra caliente a orillas del Magdalena.

Puente Luis Ignacio Andrade sobre el río Magdalena.





Puente Navarro. Este puente de hierro inaugurado en 1899 fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1994.

El turismo en Honda

Eduardo Freire

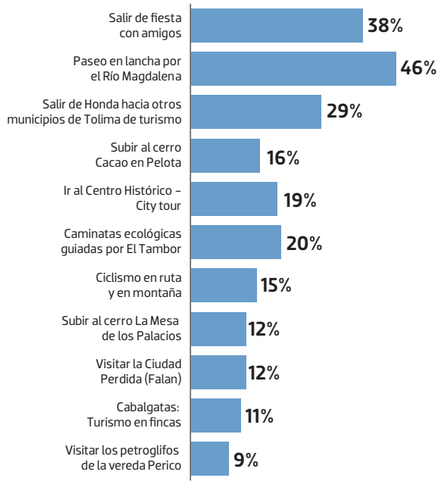


Jardín de veraneras en una calle tradicional de Honda.

El turismo en Honda

Eduardo Freire[1]

Porcentaje de turistas que conocen las siguientes actividades



Desde su fundación hace 482 años, Honda ha mostrado una configuración económica particular, influenciada por dos aspectos: su ubicación geográfica[2] en zona de influencia de Bogotá e Ibagué[3] , y sus características de puerto sobre el Magdalena.

En ese marco, el turismo ha sido, es y será uno de los ejes de desarrollo del Municipio. Por tal razón, disponer de información que permita caracterizar la demanda por los servicios turísticos con los que cuenta Honda, resulta estratégico para los tomadores de decisiones sobre la materia en el Municipio.

En ese sentido, determinar el nivel de conocimiento que se tiene sobre la oferta turística del Municipio, esto es, sobre sitios y actividades de turismo, las festividades que se realizan, sitios culturales y sus servicios, y si hay espacios para mejorar, permitirá identificar rutas para mayores desarrollos de esta actividad.

Aprovechando la temporada de receso escolar del 2021, Cifras y Conceptos aplicó una encuesta entre la población del Municipio que permitió identificar varios segmentos dentro de la misma: población general, empresarios, comerciantes, pescadores, gestores culturales, empleados públicos, turistas y propietarios de segunda vivienda. Estas poblaciones se agregaron en tres grupos para efectos de análisis: población general, un segmento especial de población[4] y los externos al Municipio[5] .

Sitios y actividades turísticas, festividades y sitios culturales

Más allá de la infraestructura de turismo, representada en el número de hoteles, restaurantes y centros de esparcimiento con los que cuenta el Municipio, resulta relevante determinar si los grupos de población que se han identificado en el estudio de Cifras y Conceptos realizado en el Municipio de Honda, conocen los sitios, las actividades, las festividades establecidas y que se desarrollan actualmente, los sitios culturales y servicios que se prestan en Honda, pues esto determina si hay espacio para crecer en la oferta y, consecuentemente, en la demanda potencial.

Sitios y actividades turísticas en Honda

En materia de sitios y actividades turísticas presentes en el Municipio, el primer resultado indica que hay un espacio amplio de trabajo para dar a conocer la vasta oferta turística en materia de sitios y actividades con los que se

[1] Economista y especialista en análisis espacial de información. Fue director y subdirector encargado de DANE y director técnico de metodología y producción estadística, de censos y demografía y de regulación, planeación y estandarización estadística del departamento administrativo nacional de estadística (DANE)
[2] En pleno centro geográfico de Colombia
[3] En la época de la colonia incluso se evidenciaban relaciones económicas con Quito
[4] Funcionarios públicos, pescadores, gestores culturales y empresarios
[5] Turistas y propietarios de segunda vivienda

cuenta, dado que el nivel de conocimiento que tiene la población en general, la población especial y los externos al Municipio sobre los sitios turísticos que tiene Honda no es muy alto.

En el caso de la población general, en promedio el 10% conoce todos los sitios y las actividades turísticas mencionadas, en la población especial este porcentaje alcanzan un 22%, mientras que en el caso de los externos al Municipio el conocimiento promedio es del 17%.

Once sitios y actividades que se mencionaron en la encuesta abarcan una oferta amplia, diversificada y distribuida en todo el Municipio y son: paseo en lancha por el río Magdalena, visitar los alrededores de Honda, visitar el centro histórico de Honda, realizar caminatas ecológicas, hacer ciclismo de ruta y montaña, hacer cabalgatas, subir a los cerros Cacao en Pelota y La Mesa de los Palacios, visitar la Ciudad Perdida de Falan y visitar los petroglifos de la vereda Perico. El nivel de recordación entre los segmentos de población analizada es el que sigue.

De manera general, la actividad/sitio que registra como la más conocida es el paseo por el río Magdalena: 39% en el total de la población, 25% entre la población general, 61% entre el segmento especial de la población y 44% entre los externos al Municipio de Honda.

Ahora bien, el sitio de menor recordación por segmentos de población cambia. Así, mientras para el total de la población este es visitar los petroglifos de la vereda Perico, para el caso de la población general son las cabalgatas por las fincas de turismo; entre el segmento especial de la población es hacer ciclismo de ruta y montaña, y en el caso de los externos al Municipio, el menos conocido es visitar los petroglifos de la vereda Perico.

Un hecho que vale la pena mencionar, y que debe ser factor a considerar en la promoción de la visita y la realización de actividades de turismo en el Municipio de Honda, es que al preguntarles a las personas que conocen los sitios o las actividades si los recomendarían a otras personas, la repuesta definitivamente mayoritaria es sí entre todas las poblaciones: total, general, especial y externos, con porcentajes promedio para todos los sitios y actividades de 90%, 89%, 98% y 86% respectivamente.

El anterior panorama determina que hay un conjunto de sitios y actividades, entre los que están visitar los alrededores de Honda, visitar el centro histórico de Honda, realizar caminatas ecológicas, hacer ciclismo de ruta y



Actividades culturales al aire libre en la calle del Museo del Río Magdalena.

montaña, subir a los cerros Cacao en Pelota y Mesa de los Palacios y visitar la Ciudad Perdida de Falan, que con la adecuada promoción serían con seguridad objeto de demanda de servicios turísticos por parte de la población general, especial o los externos al Municipio.

Festividades

De manera complementaria, el nivel de conocimiento que tienen las poblaciones en cuestión de las festividades que se celebran en Honda, es mucho mayor que sobre los sitios turísticos. Esto significa que las festividades generan más recordación entre las personas, quizás por el carácter colectivo que las mismas comprenden.

Efectivamente, de las cinco festividades que se mencionan (el Cumpleaños de Honda, el Reinado Popular de la Subienda, el Festival Nacional del Río, la Fiesta de la Virgen del Carmen y el Magdalena Fest), la población en general las conoce todas en un promedio del 45%, en el caso del segmentos especial de la población este conocimiento es del 78%, mientras que en el caso de los externos al Municipio el conocimento alcanza un 32%.

Entre la población en general la festividad que más se conoce es el Festival y Reinado Popular de la Subienda y la que menos el Reinado Nacional del Río.

Para el caso de la población que genera actividad económica, aunque muestra en general un buen nivel de conocimiento de las festividades, la que más conoce es la Fiesta de la Virgen del Carmen y la que menos el Magdalena Fest.

De otra parte, en el caso de los externos al Municipio: turistas y propietarios de segunda vivienda, predomina el desconocimiento sobre las festividades del Municipio, menos que sobre lo sitios. La festividad que más se conoce entre esta población es el Cumpleaños de Honda (22 de diciembre) y la que menos el Magdalena Fest.

Respecto de las festividades por las cual se preguntó en la encuesta, es muy notable el apoyo generalizado que tiene la realización de estas. En todas las poblaciones: total, general, especial y externa, el sí es totalmente mayoritario con 95%, 94%, 98% y 91% respectivamente.

Vale la pena destacar el nivel de recordación y apoyo que ya marca el Magdalena Fest entre todos los segmentos de población (total, general, especial y externos), si se considera que a la fecha solo se han realizado dos ediciones presenciales y una virtual ¬–el año anterior– por motivo de la pandemia.

Turistas pasean por la tradicional Calle de las Trampas.



Tradicionales envueltos en hoja de plátano



Sitios culturales

Parte de la oferta de servicios turísticos con los que cuenta Honda y que se menciona son el Museo Alfonso López, el Museo del Río y la Sede Cultural del Banco de la República. La recordación de estos sitios culturales se presenta en una de cada tres personas de la población general, para las personas del segmento especial es de dos de cada tres y en el caso de los externos al Municipio, nuevamente, uno de cada tres los conocen. Esto pone de patente, otra vez, la existencia de un espacio para avanzar en la promoción y consolidación de estas ofertas como parte fundamental de los servicios turísticos dirigidos a la población en general y los turistas.

Sobre el Banco de la República y las actividades que allí se realizan, la población en general conoce su servicio de biblioteca; los externos, los conciertos al aire libre; y la población que genera actividad económica, los servicios bibliotecarios, las exposiciones artísticas y sus visitas guiadas y los conciertos culturales al aire libre.

El panorama anterior muestra la necesidad de hacer campañas promocionales que masifiquen el conocimiento de los sitios y festividades entre la población general y de diseñar piezas infográficas destinadas a ser entregadas a los turistas en puestos de información, hoteles y restaurantes, de forma tal que aumente la probabilidad de demanda de los servicios turísticos.

Qué hacer para mejor el turismo en Honda

Se preguntó a la población por actividades que permitirían mejorar el turismo en Honda: mejorar vías internas a lugares turísticos, más agencias turísticas, más festivales y fiestas, más restaurantes, entretenimiento para niños, entretenimiento para jóvenes, entretenimiento para adultos mayores, más hoteles y servicios de entretenimiento como cine y similares.

La población en general, aunque consideró que todas las propuestas son importantes, eligió «mejorar vías internas a lugares turísticos» mayoritariamente, seguido de «entretenimiento para niños y para jóvenes».

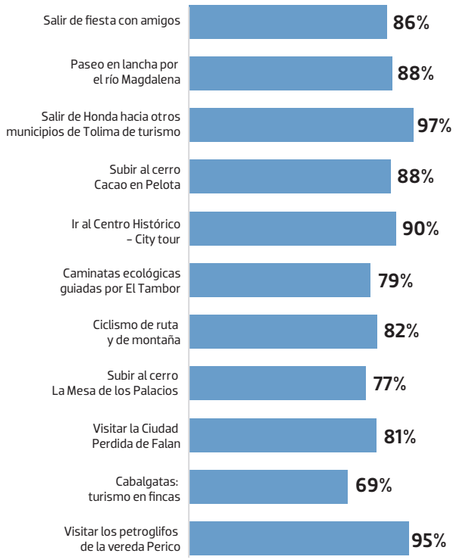
Para el segmento especializado de la población «mejorar vías internas a lugares turísticos» es la opción mayoritaria, seguida de «más festividades y festivales». Y para los externos al Municipio, «mejorar vías internas a lugares turísticos», «más agencias turísticas», «más festivales y fiestas», «más restaurantes», «entretenimiento para niños» y «entretenimiento para jóvenes» fueron mencionados entre uno de cada cinco.

Con relación a una demanda potencial por bienes o servicios de carácter cultural que se pueda satisfacer en Honda, la encuesta indagó por los siguientes servicios: cine, teatro, tienda de libros, artesanías y arte (pintura etc.). Es de destacar la acogida mayoritaria que cada uno de estos servicios presenta en cada uno de los segmentos de la población (general, especial y externos).

Por ejemplo, en el caso del cine, 67%, 64%, 77% y 63% del total, la población general, el segmento especial de la población y los externos respectivamente, gastarían en servicios de cine. Para el caso del teatro, 60%, 55%, 70% y 60% del total, la población general, el segmento especial de la población y los externos respectivamente, usarían estos servicios, y de similar forma mayoritaria con los otros servicios culturales.

Finalmente, con una oferta amplia de sitios, actividades turísticas y sitios culturales, diversa y distribuida en todo el Municipio, con niveles de recordación diferenciados y con niveles altos de recomendación y apoyo generalizados para todos los sitios y actividades, y una demanda potencial mayoritaria por nuevos servicios culturales, el potencial del turismo en el Municipio debe capitalizarse para aprovechar sus beneficios en el desarrollo de Honda.

Porcentaje de turistas que lo recomiendan





Las fachadas tradicionales conservan el encanto arquitectónico de un pasado colonial.

Honda: en el corazón del desarrollo colombiano

César Vallejo Mejía



Los pescadores artesanales del río Magdalena tejen sus propias atarrayas.

Honda: en el corazón del desarrollo colombiano

Cesar Vallejo Mejía

El pasado y el presente

Son muy pocas las ciudades que, como Honda, han estado tan profundamente vinculadas al desarrollo del país. Su ubicación en el centro geográfico de la zona andina, a orillas del Gran Río de la Magdalena, vínculo perenne de unión entre el norte y el sur de nuestra patria, ha convertido a su territorio, desde antes de la colonia, en cruce obligado de caminos y paso inevitable de personas y mercancías procedentes de los cuatro puntos cardinales de lo que hoy constituye la nación colombiana.

Antes de la llegada de los españoles en busca del dorado y de nuevos territorios, ya la zona conocida hoy como el Alto y Medio Magdalena era el lugar de encuentros y disputas, de intercambios y rivalidades entre los grupos que habitaban la zona situada entre las cordilleras que le sirven de marco al territorio de la Honda actual. Esas mismas rutas y caminos, en buena parte construidos en piedra, siguieron siendo utilizados en la colonia por nativos y españoles que, en sus movimientos, empezaron a tener como referencia, de origen y destino, a Santa Fé de Bogotá. Desde ese entonces Honda y la capital de país han construido un vínculo indisoluble, tejido con la actividad de conquistadores y conquistados, de batallas y armisticios, de comerciantes y empresarios, de obreros y ciudadanos, de burócratas y funcionarios... Un tejido que, con distinta forma y actividades más propias del progreso y la construcción de nación, muestra hoy su rastro pasado en el patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad, y esculpe su huella, con la pujanza de la sociedad actual y sus integrantes, en la economía y el aprovechamiento de los incontables activos con que cuenta.

El pasado nos deja pues, un patrimonio de enorme potencial en relación con el futuro de la ciudad: su historia llena de lecciones sobre las relaciones políticas, sociales, económicas y comerciales entre la costa atlántica, la zona andina y la capital del país; su arquitectura como testigo de una población que escogió a Honda como su lugar de asiento con construcciones de impactante solidez y belleza; su cultura indisolublemente vinculada al Río, al clima seco y a la posibilidad de descanso. El presente nos muestra una población comprometida con su progreso, decidida a seguir cumpliendo con un papel importante en el desarrollo del país y a compensar los posibles efectos negativos de haber quedado parcialmente por fuera de la conexión vial, entre la capital del país y el Magdalena Medio, que comunica con la ciudad de Medellín y con la Costa Atlántica.



Moderno puente atirantado de Honda sobre el río Magdalena.

Medida por el porcentaje de empleos generados, la actividad económica de la Honda actual se concentra en el sector terciario y, específicamente, en ramas de servicios. Esos indicadores, sin embargo, muestran resultados que no dejan de sorprender, por lo bajos, en relación con dos sectores que desde una mirada desprevenida se podría pensar que deberían ser más importantes: ellos son el sector agropecuario, de silvicultura, caza y pesca, que solo genera el 4.2% de los puestos de trabajo, y el sector turismo que alcanza un indicador de 4.7% (si unimos alojamiento y servicios de comida (3.3%), con entretenimiento, actividades artísticas y recreación (1.4%)). Y son sorprendentes, en el primer caso, por la calidad de las tierras que rodean a Honda, a ambos lados del río Magdalena, y en el segundo, por la vocación natural que tiene la ciudad, por su clima seco y ubicación ribereña, por su cercanía a Bogotá y a Ibagué, principalmente, y por la riqueza de su patrimonio arquitectónico y cultural.[1]

El futuro

Hacia adelante se abre un futuro promisorio que es necesario convertir en realidad con base en los activos que dejan el pasado y el presente. Un futuro que corresponda a una visión compartida y de largo plazo, de la ciudad y de la región a la que pertenece, formulada con participación de todos los habitantes, sin distinciones económicas, políticas o sociales. Un futuro cuya planificación y construcción tienen un único responsable: la propia población de Honda, con apoyos exclusivamente subsidiarios de la nación y el departamento.

El desafío, pues, es la construcción de un proyecto de ciudad, compartido y de largo plazo, que sea el resultado de la participación de todos los habitantes y de la difícil convergencia de intereses, opiniones, y contribuciones diferentes. Convergencia difícil que se puede apoyar en la compleja interacción social que, como libro abierto, es fuente inagotable de eventos, encuentros y aprendizajes que pueden servir de lazos de unión y de excusa para que los integrantes de la comunidad converjan en un proyecto común.

Aunque el proyecto debe ser definido en ese ejercicio de convergencia, es importante que tenga en cuenta parámetros e incluya perspectivas que las teorías recientes de desarrollo regional y local consideran necesarios. Las ciudades hoy deben ser distintas a las ciudades estándar y funcionalistas que hemos construido hasta ahora; deben ser concebidas en función de un nuevo individuo (autonomía), de una nueva sociedad (democratización, mo-

[1] El significado de las demás actividades económicas, medido por el indicador mencionado (porcentaje de empleos generados), se concentra en el sector servicios y, especialmente, en servicios diversos 32.6%, comercio y reparación de vehículos 13%, actividades profesionales, científicas y técnicas 7.9%, atención y asistencia en salud 7%, transporte y almacenamiento 5.1%, construcción 5.1%, servicios administrativos y de apoyo 4.2%, información y comunicaciones 3.7%, actividades inmobiliarias 3.3%, educación 2.3%, industria manufacturera 2.3%, y el resto 4.7% (actividades financieras y de seguros, administración pública y seguridad social, servicios públicos y explotación de minas y canteras). FUENTE: DANE 2021



Fachadas tradicionales del casco histórico de Honda

vimientos culturales), de un nuevo estado (descentralización), de una nueva conciencia ambiental (la especie humana como parte de la naturaleza biodiversa) y de un nuevo contexto (globalización, fuerzas del mercado). Es decir, una nueva ciudad en función de un nuevo ciudadano.

Algunos de esos parámetros o condiciones, que debe cumplir el proyecto colectivo de ciudad en Honda, son los siguientes:

1 – El proyecto debe propiciar el cumplimiento de las funciones propias de la «ciudad» como espacio generador de cultura ciudadana, no solo en los habitantes de la zona urbana sino también en los de la zona rural:

a) Función de centralidad o de acumulación de acervos que están a disposición de los ciudadanos: institucionales y de servicios administrativos, de información y conocimiento, de actividades sociales y culturales, de oportunidades de empleo y de inversión, de consumo y recreación.
b) Función formadora de capital social, de ciudadanía y de espíritu de convivencia. La ciudad como lugar donde se forma y se hace consciente la región; donde surge el sentido de pertenencia, la confianza, y el respeto por las diferencias, su articulación y aprovechamiento; donde converge, se armoniza y se potencializa lo diverso; donde se acuerdan, se ratifican y se defienden los mínimos consensos; donde se ejercen los derechos y deberes; donde lo rural se hace ciudadano.
c) Función creadora de una racionalidad colectiva, que incorpora motivos específicos del entorno, la historia, la tradición, y la cultura.
d) Función integradora de lo público y lo privado (pero respetuosa de lo personal y lo íntimo); de lo económico, lo político y lo social, lo rural y lo urbano. Lugar «de encuentro» donde se forma y fortalece la dimensión de lo público.

2 – El proyecto de ciudad debe ser un proyecto en cuya construcción y ejecución permanente, desde el comienzo, todos los habitantes, cada uno desde su papel en la sociedad, ejerzan el derecho de participar, así como también el de disfrutar de sus beneficios, no solamente en el despliegue de sus capacidades individuales, en un marco de libertad de pensamiento y de autonomía, sino en la construcción de competencias sociales. Es decir, un proyecto que empodera a la comunidad y a sus integrantes.



Fachadas blancas de la Calle de las Trampas

Típico pórtico de la zona histórica.

3 - Debe ser un proyecto «situado»[2] , es decir, debe incorporar la geografía, la historia, las costumbres y la racionalidad propia de los habitantes de Honda y de la región a la que pertenecen. Un proyecto de construcción de ciudad que en sí mismo sea fuente permanente de ideas y conocimientos conectados con las realidades específicas de la región. Proyecto estructurado y bien formulado, abierto a los ajustes que sean necesarios para adecuarse a las oportunidades y cambios que va presentando el contexto, a problemas y obstáculos que van surgiendo y a la información creciente que lo afecta directamente, sin perder la identidad regional y neutralizando la tendencia a la homogenización en productos, políticas y costumbres.

4 - El Proyecto de ciudad debe tener metas y objetivos claros en el largo plazo, que no se limiten a la satisfacción de los «mínimos necesarios», presentes en todas las comunidades, para garantizar la sobrevivencia y el respeto de los derechos humanos, sino que debe proponerse «máximos» propios, aquellos con los que se identifican sus integrantes, que los diferencian de otras comunidades, que les dan «exclusividad» y sello propio en el ámbito nacional y en el ámbito mundial. Máximos que recogen los orígenes y las aspiraciones de la población, que inspiran la adhesión de todos, el sentido de pertenencia y el orgullo de pertenecer a la región y a la ciudad.

5 - El proyecto debe proponerse, como objetivo permanente, el incremento de las distintas formas de capital con que cuenta la ciudad, y su utilización eficiente, para convertirlas en condiciones de posibilidad de la calidad en las decisiones que deberán seguir tomando los ciudadanos de Honda a lo largo del tiempo:

a) El capital humano, científico y tecnológico, fuente de conocimiento e innovación, como motor del desarrollo. El sistema educativo de la ciudad está llamado a cumplir una tarea de enorme importancia en este objetivo. Los avances en el conocimiento y la innovación deben ser, con ayuda de las universidades presentes en Honda y de la Red Universitaria del Alto Magdalena a la que pertenecen (Red RUAM), motor permanente de ideas y emprendimientos, económicos y sociales, en bien de la comunidad. El reto es fortalecer los sectores sociales y económicos de la ciudad, a través

[2] Este concepto de "situación" fue elaborado por Carlos Matus en sus libros sobre "Planeación Estratégica Situacional", editados por la Fundación ALTADIR en Caracas, durante la década de los 80s

de procesos de información y generación de conocimiento acordes con las tendencias mundiales, en temas que ya son una necesidad. La competitividad de la economía urbana y regional debe apoyarse en digitalización de procesos y «big data»; y en la medida de lo necesario, en inteligencia artificial (IA), internet de las cosas, impresoras 3-D, y plataformas que fomentan la economía colaborativa y muchas otras que hace unos años veíamos lejanas.

b) El capital social o las normas de comportamiento de los ciudadanos, como condición de convergencia y de armonía en sus relaciones en todos los campos, inspiradas en valores de transparencia y honestidad, de justicia y solidaridad, de autonomía, de búsqueda de la verdad y de pensamiento libre. También aquí el sistema educativo en todos sus niveles, junto con las organizaciones cívicas y los propios directorios políticos tienen una función necesaria que cumplir en Honda, para lograr que las diferencias se conviertan en fuente de progreso alejada del «cáncer» de la polarización.

c) El capital institucional con entidades fuertes que presten un servicio eficiente y den un apoyo eficaz a todos los individuos y grupos, en su empeño de dar solución a sus necesidades y aprovechar las oportunidades de crecer como personas, como familias, como empresas y como sociedad. La administración pública de Honda, en todos sus niveles, y los gremios de los distintos sectores de la producción, el consumo y el trabajo tienen la responsabilidad de cumplir esta tarea.

d) El capital financiero, de origen externo e interno, que apalanque el progreso de la ciudad con inversiones eficientes que hagan posible el aprovechamiento del potencial y las oportunidades existentes, para beneficio de todos sus habitantes y para lograr la contribución que Honda está llamada a hacer al desarrollo nacional.

e) El capital físico y regional de obras de urbanismo y embellecimiento que fortalezcan la identidad local y generen sentido de pertenencia, de vías y proyectos de comunicación, que integren a los ciudadanos y a la cabecera municipal con sus corregimientos y veredas, y a Honda con el resto del país y, especialmente, con la capital de la República. Lo cual requiere, principalmente, la colaboración estrecha y coordinación entre la Nación, el Departamento y el Municipio (siempre con el liderazgo de este último, por tratarse de su propio desarrollo).



Tradicional tienda de dulces.

6 – Finalmente, el proyecto de ciudad debe ser un proyecto «vacunado» contra las pasiones y afanes del momento; que tenga en cuenta las generaciones futuras, la especie, y la «casa común». Un proyecto que ordene la vida de la comunidad a lo largo de los años, por encima de períodos de gobierno y de cambios políticos en el poder. Proyecto evaluable y medible sobre el que se produzca información periódica con destino a la comunidad, que tenga el efecto de alimentar el sentido de pertenencia, la voluntad de aportar y la convergencia.

Honda y su relacion con el río

El pasado de Honda y su importancia para el país han estado vinculados al río Magdalena y su futuro deberá seguir marcado por esa relación.

Durante la colonia y buena parte del siglo XX, hasta cuando el ferrocarril y las carreteras se abrieron paso por la geografía colombiana, el río fue la columna vertebral de la vida en el territorio que integra lo que hoy es nuestro país: primero en el Nuevo Reino de Granada, durante más de tres siglos, y después en las distintas etapas que definieron la formación del estado nación, durante más de cien años, desde la independencia hasta la segunda década del siglo XX. El Río fue el testigo directo del movimiento de personas, de ideas y de campañas políticas y el eje que le dio vida a la economía colombiana. Por él salieron el oro y los minerales que vinieron a buscar los colonizadores y por él entraron las primeras máquinas, licores y especias asiáticas que llegaron al territorio. Unido a caminos de herradura y a cables aéreos, el Río irrigó, como arteria central de comunicación, las actividades y negocios de regiones del norte y del sur, del oriente y del occidente del país. Por él se transportaron las primeras importaciones y exportaciones y se estructuraron los intercambios que formaron el comercio: la quina y el tabaco, el oro y el café... Y todo, o casi todo, pasó por Honda y tuvo que ver con los habitantes de Honda, porque todo o casi todo tenía como referencia de entrada o de salida a Santa Fé de Bogotá, primero, y con los años, mucho más recientemente, a Medellín, el Eje Cafetero, Huila y el Tolima.

Y pensando en el futuro, y en lo que llegará a ser la visión de largo plazo que defina la población de Honda para su ciudad, ¿cuál será la relación con el Río? ¿Seguirá siendo centro de gravedad insustituible de su progreso y de la contribución de Honda al desarrollo y al bienestar del país? Porque el Río está allí y seguirá siendo fiel compañero de la bella Honda.



El río Magdalena está unido a la historia y al desarrollo de Honda.

Dinámica, composición y tamaño de la actividad económica en Honda

Eduardo Freire



Antigua farmacia.

Dinámica, composición y tamaño de la a actividad económica en Honda

Eduardo Freire

Introducción

Según el censo de población y vivienda del 2018, Honda es un municipio que tiene un poco más de 26.000 personas que viven mayoritariamente en la zona urbana, con una buena dotación de servicios públicos.

El tamaño en materia de población lo caracteriza como un municipio pequeño, con una actividad económica poco diversificada y bastante informal, lo que lo convierte en un nicho para el desarrollo de emprendimientos con una buena probabilidad de éxito, si se comprende el contexto y se aprovechan los estímulos disponibles para el efecto del orden local, departamental, nacional e incluso de la cooperación internacional.

Tamaño y composición de la actividad económica local

El tamaño de la economía de Honda, según el valor agregado municipal que produce el DANE para el año 2011, era de 122.000 millones de pesos y sube hasta 172.000 millones en 2019[1] , esto es, un crecimiento de casi un 41% en 8 años, que comprende un tasa anual promedio de 4,4%, mejor que el promedio de la economía nacional para el mismo periodo. En materia de agregados económicos significa un ingreso per cápita de más de 6.600.000 pesos anuales para el 2019[2] .

El valor agregado local está compuesto por lo generado en los macro sectores: primario[3] , secundario[4] y terciario[5] , que en el año 2011 presentaban una distribución de 6,2%, 9,8% y 83,9% respectivamente, mientras que para el año 2019 la distribución fue de 9,3%, 10,6% y 80,1%.

Aunque se evidencia una mayor prevalencia en la generación del valor agregado de las actividades del sector terciario, se debe mencionar la ganancia que presentan las actividades primarias y secundarias en términos relativos y en valores absolutos.

[1] Precios constantes de 2011.
[2] En valores mensuales serian cerca de 550 mil pesos, casi el 67% de un salario mínimo de ese año.
[3] Incluye las actividades de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; y explotación de minas y canteras.
[4] Incluye las actividades de industrias manufactureras y construcción.
[5] Incluye las actividades de electricidad, gas y agua; comercio; reparación de vehículos automotores; transporte; alojamiento y servicios de comida; información y comunicaciones; actividades financieras y de seguros; actividades inmobiliarias; actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo; administración pública; educación; salud; actividades artísticas, de entretenimiento y recreación; actividades de los hogares individuales.





Entrada al garaje de la Posada Las Trampas.

Parte lateral de la Catedral de Nuestra Señora del Rosario.

Dinámica de la actividad económica

Como se indicó en promedio para el periodo de estudio 2011 a 2019, la tasa de crecimiento del periodo es muy prometedora, sin embargo cuando se revisa la dinámica anual, el panorama evidencia otro contexto.

Efectivamente, Honda inicio la década del 2010 en la cima del ciclo económico, con dos años con la mejor dinámica para el periodo, 2012 y 2013 con 10,8% y 9,2%, respectivamente. Después de ese momento, como se observa en la gráfica, se muestran tasas de crecimiento menores, pero vuelve y sube a más del 7% entre 2016 y 2017 y la última fase del ciclo evidencia un deterioro en la actividad económica municipal que empieza en el 2018, se acentúa en el 2019 y con certeza en el 2020, por los efectos de la pandemia, debió profundizarse.

Sectorialmente, las dinámicas de crecimiento son diferenciales y se manifiestan en las participaciones de cada sector en el total. De esta manera, las actividades primarias ganan participación entre el 2012 y 2015 y nuevamente entre el 2017 y 2019. En el caso de las actividades secundarias, la participación ha permanecido relativamente constante, mientras que en el caso del terciario aunque en todo el periodo ha sido la mayoritaria, muestra ciclos donde pierde importancia, incluyendo en estos los últimos años de serie.

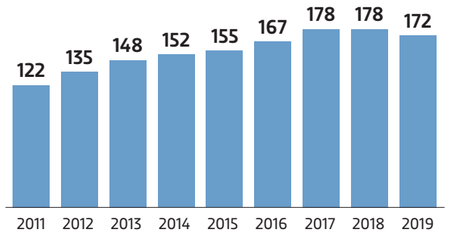
Características económicas generales de la población

En la encuesta que se aplicó, se identificaron varios de los agentes que participan en la actividad económica del municipio: población general, empresarios, comerciantes, funcionarios públicos, gestores culturales, pescadores, turistas y propietarios de segunda vivienda. Estas poblaciones se agregaron en cuatro grupos para efectos de análisis: un total, la población general, un segmento especial de población[6] y los externos al municipio[7] .

Honda es un municipio donde prevalece la población económicamente activa, según la muestra de información recolectada, esto es, ocupados y desocupados (71,4%) sobre la población económicamente inactiva (28,6%)[8] . Y dentro de la PEA prevalecen los ocupados. Esta proporción es mayor entre el segmento especial de la población con 88%, y aquí también prevalecen mayoritariamente los ocupados sobre los desocupados.

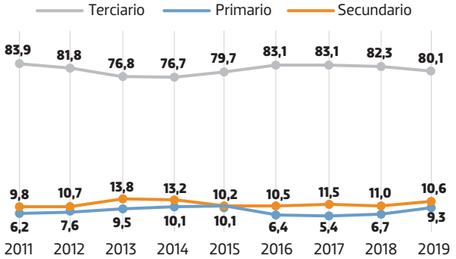
[6] Funcionarios públicos, Pescadores, Gestores culturales y Empresarios.
[7] Turistas y propietarios de segunda vivienda.
[8] Distribución de la muestra que tiene un carácter intencional. La distribución del censo de población y vivienda del 2018, el 56% es PEA y 42 es PEI.

Honda: valor agregado
(Miles de millones de pesos constantes de 2011)



Fuente: Cálculos con información Dane

Honda: valor agregado municipal según macrosectores
(Distribución porcentual)



Muelle sobre el río Magdalena.

Demanda efectiva y potencial por bienes y servicios

En materia de ingresos la población total observada reportó haber recibido en promedio en el último mes ingresos de $ 1.061.111, determinado por el mayor nivel que reportan los externos al municipio cuyo promedio mensual es $ 1.192.623. En el caso del segmento especial de la población el ingreso promedio se ubica en $ 941.964, sesgado por el caso de los pescadores y, finalmente, la población general registra un promedio de ingresos de $1.043.803.

Tomando en consideración solo los residentes del municipio, esto es, población general y segmento especial, el promedio de ingresos reportados es de $1.001.031, valores todos por arriba del salario mínimo legal vigente.

Con esa información y las proporciones de la clasificación de la población que se derivan del censo de población y vivienda del 2018, además de las proyecciones de población por edad que produce el DANE para Honda del año 2021 (24.611 personas), se determina la población en edad de trabajar (21.745 personas) y por esta vía una estimación de ocupados y a su vez la estimación de un volumen de ingresos de la población para demandar bienes y servicios[9] en el municipio.

Honda: Población total y según categorías del mercado laboral – 2021

Conceptos	Valores absolutos
Población total 2021	24.611
Población en edad de trabajar (PET)	21.745
Población económicamente activa (PEA)	12.195
Ocupados	8.780

Fuente: Cálculos Cifras y Conceptos con base en información DANE– Censo 2018 y Proyecciones 2021.

Con el volumen de ocupados y con la información sobre el ingreso promedio que se captó en la encuesta que se aplicó en el Municipio, y solo para la población de residentes en Honda, se estima un volumen de ingresos de 8.790 millones de pesos en el mes, y en el año 105.470 millones de pesos, que es un estimado del volumen de ingresos que la población que reside en el municipio puede dedicar para demandar bienes y servicios .

De manera complementaria, determinar cómo se podría conformar la de-

[9] Esta estimación corresponde a cerca del 60% del valor agregado municipal, como referencia en el caso de Colombia la proporción del consumo final de los hogares dentro del PIB es cercana al 69%.



105.470

millones de pesos serán los ingresos de la población de Honda destinados al consumo final (2021).

El nuevo puente atirantado sobre el río Magdalena, de 407 metros de longitud, está ubicado entre Honda (Tolima) y Puerto Bogotá (Cundinamarca).



Pescador con su tradicional cóngolo.

manda que se derive de los ingresos, ayudaría a determinar sendas para proyectos productivos. En tal sentido, en la encuesta aplicada se incluyó un listado de bienes y servicios que comprende, de manera general, una función de demanda de la población de lo que ha sido comprado en el último año por la población general, el segmento especial de la población y los externos al Municipio.

A este respecto, se captó que lo que más se ha comprado en el último año por las poblaciones estudiadas son: prendas de vestir y calzado, productos alimenticios (productos gourmet: salsas, especias, quesos, embutidos, vinos, etc.), productos de mar (pescados, mariscos, etc.), productos de panadería, pastelería y restaurantes/comidas rápidas.

De otra parte, los menos comprados por las poblaciones estudiadas son: productos tecnológicos; muebles y electrodomésticos; artículos deportivos; artículos de juguetería (juguetes y juegos de mesa); servicios de mantenimiento de electrodomésticos; servicios de mantenimiento y productos para vehículos, motos y bicicletas; servicios veterinarios; servicios financieros y asesoría; servicios de educación superior; Servicios de salud; servicios de entretenimiento infantil; servicios de entretenimiento juvenil; servicios de entretenimiento para adultos mayores; servicios de spa, productos culturales (cine, libros, teatro, etc.).

Respecto del sitio donde se compran los bienes y servicios mencionados, de manera mayoritaria se encuentra que para todos los grupos de población: total, general, especial y externos, el sitio es Honda, con un promedio de respuestas positivas entre un 85% y 90%. El porcentaje de personas que no compran esos bienes y servicios en Honda oscila entre el 10% y el 15%, y tiene como segundo sitio para adquirirlos La Dorada.

Frente a la posibilidad de contar con nuevos servicios en el Municipio de Honda, entre ellos: nuevos servicios de salud, nuevos restaurantes, nuevas agencias de turismo de mediano y alto costo, tiendas de delicatesen (establecimientos de alimentos exquisitos o refinados), la respuesta por parte de la población general y del segmento especializado es mayoritariamente favorable. En el caso de los externos, aunque hay una respuesta positiva para demandar esos nuevos servicios, esta no es tan diferente a que no los demandarían.

La evidencia indica una demanda por una serie de bienes y servicios de consumo frecuente, que se satisface en Honda, y una demanda potencial por servicios novedosos en el Municipio o que enriquezcan la oferta existente.



Catedral de Nuestra Señor del Rosario.

Un breve recorrido histórico

Tiberio Murcia

Un breve recorrido histórico

Tiberio Murcia[1]

La saga de los López

«En Honda, un emporio comercial con una tradición secular y en donde hasta entonces se había dado cita la modesta actividad económica de la República en su tráfico de exportaciones y de importaciones, se abrieron nuestros ojos asombrados a la inmensa realidad de nuestra patria mulata, mestiza y tropical, contemplada desde aquel observatorio, en la confluencia del Magdalena y el Gualí adonde venían a surtirse de toda clase de artículos los comerciantes de los cuatro confines del país. A la orilla del Gran río veíamos llegar las mulas cargadas de café y regresar trayendo sobre el lomo dócil los más heterogéneos productos manufacturados que desde Londres, Hamburgo, Ámsterdam o New York despachaban, dirigidos a la aduana de Sabanilla, los corresponsales de los grandes distribuidores como los Samper, los Vargas, Schtte, Gieseken & Cía., la Casa Inglesa, etc. Desde las burdas telas de algodón hasta los perfumes franceses y los enormes pianos de cola para los salones de la aristocracia santafereña, todo aquel comercio abigarrado pasaba por Honda, recorriendo los mismos caminos de herradura que habían sido trazados desde la época de la Colonia». Así describe la ciudad uno de sus hijos más beneméritos: Alfonso López Pumarejo. ¿Quién con más autoridad para exaltar a Honda, cuando fue él el artífice de esos momentos gloriosos de la ciudad en su época republicana, y cuyas palabras se encuentran grabadas en mármol a la entrada de la residencia de su padre, don Pedro A. López, donde el dos veces presidente de la República nació?

La historia de la familia López está ligada a la historia de Honda. Fue don Pedro A. López el impulsor de la llegada de la electricidad a la ciudad. El 19 de julio de 1917, «después de una humorística ceremonia llamada "el entierro de las velas", se inauguró el servicio de luz eléctrica en la ciudad». Hasta el año 1928 la compañía eléctrica estuvo en manos del señor López, quien la ofreció en venta al municipio, pero fue la compañía norteamericana «Compañía Colombiana de Electricidad» la que finalmente adquirió el negocio.

Don Pedro A. López había hecho fortuna trabajando como empleado de confianza de la «Casa Samper Hermanos», firma comercial instalada en Honda y dedicada a la importación de productos básicos de Europa y la exportación de café para los mercados de Londres y Nueva york. Con el paso del

Casa Museo Alfonso López Pumarejo.

[1] Miembro de Número Centro de Historia de Honda, Docente Investigador IED Puerto Bogotá, Guaduas, Cundinamarca

tiempo López terminaría convirtiéndose en uno de los principales exportadores de café del país.

El 31 de enero de 1886 nació en la ciudad de Honda su hijo Alfonso López Pumarejo. Desde su posición como presidente de la República contribuyó al desarrollo económico, cultural y político de la ciudad.

El nombre de Alfonso López Pumarejo quedó unido a una fecha histórica para la aviación del país, cuando el lunes 29 de abril de 1935 vistó como Presidente la ciudad en un majestuoso trimotor 625. A las ocho de la mañana el avión fue avistado en el aire, como presagio de la llegada de una era de progreso, y aterrizó sin dificultad usando solo un pedazo de la pista del Aeródromo Samper, desvirtuando de paso las objeciones de la empresa Scadta con respecto al insuficiente tamaño de la pista. A las diez de la mañana el trimotor alzó vuelo de regreso, en medio de los vítores y aplausos del pueblo de Honda.

Historia de Honda como puerto fluvial del Magdalena

El primer barco a vapor que atracó en el hoy puerto de Caracolí, fue el Manzanares, en 1854, bajo la dirección del capitán Juan Manuel Guillermo Mier. A partir de allí empezaría la navegación a vapor desde el norte del territorio hasta Honda.

La imposibilidad de una navegación fluida entre el norte y el sur a través del Río Grande de la Magdalena, debido a la presencia de raudales justo allí cerca de Honda, obligaban al embarque y desembarque de productos que venían de Europa o partían rumbo a Cartagena y Barranquilla para proseguir a los mercados estadounidenses y europeos.

Para solventar el accidente natural de los rápidos, Francisco Javier Cisneros, en 1882, unió los puertos de Caracolí, al norte, y de La Noria (hoy Arrancaplumas) al sur, por medio de la construcción de la línea férrea.

Todos estos factores, sumados a su ubicación geográfica y estratégica, convirtieron a Honda en el primer y principal puerto fluvial del país, cuyo auge se prolongó hasta principios del siglo XX.



Antiguo vapor surcando El río Magdalena

El Paseo Bolívar

Este sector de Honda está comprendido entre la cuesta de San Francisco y el final de la cuesta del 12 de octubre, en el Alto del Rosario. Fue en sus inicios el camino principal entre la Villa de San Bartolomé de Honda, nombre original de la ciudad, y San Sebastián de Mariquita, y cruce obligatorio de virreyes, letrados, oidores y presidentes de la Real Audiencia.

Mutis lo recorrió, atravesando el antiguo callejón de los Toros hasta la calle de la Carnicería. Y Humboldt, sabio y amante de no quedarse quieto lo cruzó en las varias ocasiones en que visitó la ciudad.

Bolívar visitó y pernoctó en la Villa en 1815 y 1830. En 1930, en el centenario de su fallecimiento, el gobierno nacional expidió sendos decretos y leyes de honores. Honda se unió a la conmemoración construyendo el paseo que lleva el nombre del Libertador. Y en la década del cincuenta fue instalado un busto de bronce en su honor.

Hoy el paseo Bolívar es un sector residencial refrescante, donde propios y extraños pueden disfrutar de una agradable caminata por entre las refaccionadas y coloridas casas coloniales, para después sentarse en cualquiera de sus anchas bancas mientras evocan la rica historia de la antigua Villa de San Bartolomé de Honda.

Apuntes, fechas y datos curiosos de la historia de Honda

Juan Francisco Gutiérrez de Piñeres, quien detentó el cargo de «Regente Visitador General de la Real Audiencia» –un cargo de inmenso poder, pues manejaba las arcas del Virreinato–, acuñó el nombre de «Garganta del Reino» para la ciudad de Honda, cuando se refugió en ella, camino a Cartagena, a fin de ponerse a salvo durante la revuelta de los Comuneros.

El 16 de junio 1805 un fuerte terremoto destruyó la ciudad.

El 25 de diciembre de 1808, mientras Fernando VII estaba en prisión por orden de Napoleón Bonaparte, en Honda era proclamado rey y se juraba por su reinado.

El 30 de junio de 1815, José León Armero, presidente de la Provincia de Mariquita, eleva a la Villa de Honda a la categoría de Ciudad, por ser esta la capital provincial.



Casa tradicional
del Paseo Bolívar

La fundación del periódico El Vapor, de Próspero Pereira Gamba, el 27 de agosto de 1857, contribuyó a difundir los acontecimientos del centro del país.

Desde 1887, la famosa casa comercial Casa Inglesa comenzo a operar en Honda. A esta compañía llegaba toda la carga que subía por el río Magdalena desde Barranquilla, la cual era descargada en Honda y enviada a lomo de mula a Bogotá.

El 20 de julio de 1932 se inaugura el servicio telefónico municipal. La planta fue instalada por la compañía suramericana S.K.F a un costo para el municipio de $ 38.650. La planta, de manufactura sueca, fue construida por la L.M. Ericsson, de Estocolmo, y su funcionamiento era automático. Esta planta fue la primera de su tipo en el país.

Durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera (1930-1934) se innauguró el aeropuerto de Honda. Para la ocasión hubo una revista área.

El 16 de enero de 1899 se innaugura el puente Navarro, obra financiada por don Bernardo Navarro Bohórquez. Esta construcción fue una de las más exitosas entre las contruidas sobre el río Magdalena y brindó un paso seguro para los miles de ciudadanos colombianos y extranjeros que debían cruzar la ciudad.

En 1952 fue construido e innaugurado el puente Luis Ignacio Andrade sobre el río Magdalena, completando así la ciudad una segunda vía entre Bogotá y el centro del país.

Bibliografía

· Casa Inglesa, recuperado https://www.casainglesa.co/nosotros/

· El Esfuerzo periódico. Órgano de la Sociedad de Empleados de Honda No 200 de 1.937. Honda

· GARCÍA B. Fabio (1937) Monografía de la ciudad de Honda. Anuario Estadístico del Tolima. Imprenta Departamental. Ibagué. Pág. 63

· MORA F. Clara Inés. CARRILLO Hernández Adriana María. Hechos colombianos para ojos y oídos de las Américas". Imprenta Nacional. Bogotá. 2003.

· PÉREZ Flórez G (2021) Honda, la garganta del reino. Periódico El Nuevo Día. Ibagué

· Recuperado, https://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/opinion/columnistas/guillermo-perez-florez/462216-honda-la-garganta-del-reino

· VALENCIA Conde Teresa (2021), charla sobre el paseo Bolívar. Julio 23 de 2021



Puente Negro sobre la desembocadura del río Gualí.



Hélice de un antiguo de vapor exhibida en el Museo del Río Magdalena.



Que nunca sobren

Diana Rojas

Que nunca sobren

Diana Rojas

Querida lectora, querido lector: agradezco mucho que se haya interesado por el título de este texto. Encontrará aquí una pequeña reflexión personal, nutrida de los datos recolectados por Cifras y Conceptos para este libro que usted tiene en sus manos, y de mis caminatas por esta ciudad generosa y cálida que nos abrió la puerta, a mi familia y a mí, brindándonos tranquilidad y libertad en estos tiempos turbulentos.

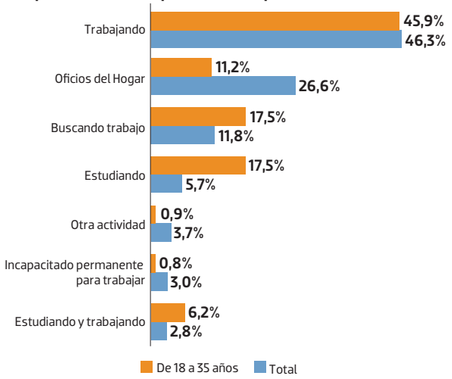
El profesor Juan Carlos Flórez en su libro Los que sobran (2021), se pregunta: «¿Por qué las generaciones globales más educadas de la historia no pueden ser dueñas de su destino?». Esta pregunta me llenó de reflexiones. ¿Cómo y por qué una persona como yo ha podido ser dueña de su destino, estudiar lo que ha querido (con el apoyo maravilloso de sus padres y familiares), trabajar en lo que ha querido y construir la vida que ha querido? Y la respuesta pareciera ser: privilegios.

En su libro Desarrollo y Libertad (2000), Amartya Sen promueve el concepto del desarrollo como libertad, es decir, como la expansión de la libertad de los seres humanos de vivir la vida que valoran. Señala la necesidad de medir el desarrollo de los países y las sociedades, no solo a través de indicadores macroeconómicos, sino midiendo importantes factores como la expectativa de vida y la educación, que reflejan más fielmente cómo viven los ciudadanos de un país.

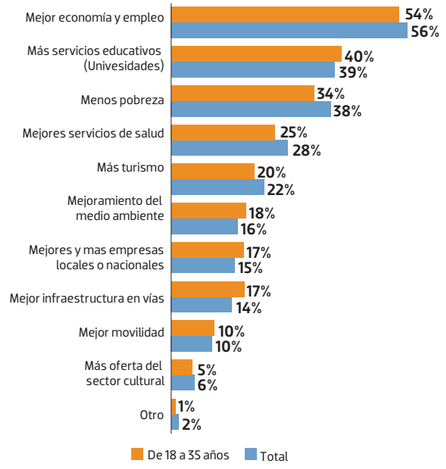
Colombia, en la última década, avanzó en la disminución de la brecha de acceso a la educación media al pasar del 62% al 72% de acceso durante el período 2005-2018, y en superior, al pasar del 34% al 52% de acceso (Santa María, 2020). Sin embargo, las posibilidades de vincularse al mercado laboral formal son bajas, según el DANE, pues se presentan cifras de desempleo nacional/juvenil del 23,1% para el trimestre móvil de marzo a mayo de 2021. Honda, por supuesto, no es la excepción a esta situación. Poder aprender, soñar, construir, crecer y vivir la vida que se desea no deberían ser un privilegio de pocos.

Según la encuesta realizada por Cifras y Conceptos y presentada en este libro, los jóvenes hondanos tienen mayor formación que la población total: el 16% tiene estudios universitarios; el 26%, estudios técnico/tecnológicos, y un 54% alcanzó como mayor nivel educativo la básica secundaria. Con la salvedad del nivel de básica primaria, los jóvenes hondanos hoy cuentan con mayor formación que sus pares mayores.

En que actividad ocupo la semana pasa



Que espera usted para honda en el futuro





Obra mural de la artista urbana Mandy Mondragón.



Sin embargo, al revisar los datos de ocupación, el 17% de los jóvenes se encuentran buscando trabajo, frente a un 12% del total. Noticia alentadora: el 18% de los jóvenes se encuentran estudiando. El reto: ayudar a la creación de condiciones para que el 17% desempleado, más el 18% que se encuentra estudiando, logren hacer su vida laboral en la ciudad.

Los jóvenes de la ciudad, ausentes de las dinámicas económicas, sociales y culturales del municipio, tienen la potencialidad para construir con usted, empresario, turista, profesor y hacedor de política pública, la hoja de ruta y de acción de la «ciudad de puentes hacia el futuro». Las estimaciones del tamaño del mercado de Honda y las potenciales actividades económicas que se identifican en virtud de los datos recolectados, señalan la ruta.

En este sentido, Honda puede construir con sus jóvenes los puentes al futuro, si entiende las necesidades y oportunidades de ellos para poder incorporarse a un mercado laboral digno, al crecimiento económico, pero sobre todo, a la construcción de bienestar individual y social.

Al preguntarles a los jóvenes qué esperan de Honda en el futuro, las respuestas nos llenan de optimismo para construir con ellos: ven un mejor medio ambiente, más y mejores empresas, más servicios educativos. El reto entonces está en llenarlos de razones para que crean que esas mejoras también contribuyen a la reducción de la pobreza y a tener unos servicios de salud de más calidad.

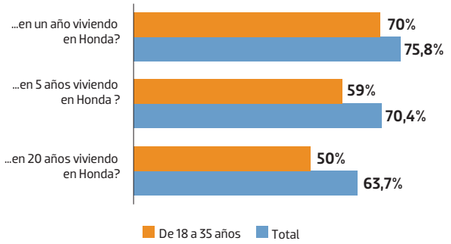
Por lo anterior, ese bienestar individual y social traerá consigo arraigo y una apropiación territorial que permitirá que esta y las generaciones futuras sigan viendo en este territorio la vida soñada y la posibilidad de ser dueños de su destino.

Esto cobra vital importancia en una ciudad como Honda. La encuesta de Cifras y Conceptos (2021), refleja que un 70% de los jóvenes hondanos en un año se ven viviendo en la ciudad; que el 59% se ve viviendo aquí en los próximos 5 años, y el 50%, en 20 años. Es decir, Honda en el largo plazo podría ser la ciudad en donde se expanden las libertades y se vive la vida que se quiere vivir.

Finalmente, retomando al profesor Flórez: «Si el pegamento que nos une no incluye una pasión, una responsabilidad, un amor por los demás, será imposible detener la conversión de nuestro mundo en una pesadilla permanente», Los que sobran (pág. 257, 2021). Este «pegamento inclusivo» es el que nos llevará a que los jóvenes nunca sobren.

Yo no tengo fórmulas mágicas para el desarrollo. Ni siquiera las conozco. Pero comparto la posición de César Vallejo sobre la importancia del desarrollo local, a la que le sumaría la necesidad de cuidar a los demás, de valorar todas las formas de vida y de entender que nuestra existencia en este mundo tiene también una función de construcción social. Y es ahí, querida lectora, querido lector, donde usted y yo podemos aportar. ¡Que nunca sobre la juventud!

¿Usted se imagina?





Baile tradicional en La Magdalena Fest.

Un pasado anclado en el Magdalena

Marisol Lenis Melo y
Claudia Cecilia Vargas Daza

Un pasado anclado en el Magdalena

Marisol Lenis Melo
Claudia Cecilia Vargas Daza

El color del cielo era una mezcla entre un naranja profundo y un amarillo brillante: el horizonte parecía una pintura en un lienzo inmenso de un artista anónimo cuyos trazos desordenados sólo dejaban ver la nostalgia de un pasado perdido. Magdalena tenía su mirada fija en aquel paisaje sin final que iba atravesando al paso estrepitoso de un bus intermunicipal que la acercaba poco a poco a sus orígenes, al reencuentro con la casa materna, con sus recuerdos. Su corazón latía fuerte. Eran casi cuarenta años sin recorrer aquellas calles empedradas y estrechas, sin escuchar el rumor del viento y la furia del río. Los recuerdos se atiborraban en su cabeza y se confundían entre tantas imágenes, fotografías borrosas que habían capturado momentos inolvidables que marcaron para siempre su vida.

Desembarcó a tropezones, empujada por los pasajeros apurados que necesitaban transbordar a otro bus para continuar con su viaje. Cuando por fin pudo rescatar sus maletas se quedó observándolo todo, sintió las huellas de un pasado distante en su presente, y sus ojos se aguaron. Recordó que cuando se fueron de la ciudad, sus papás entraron un momento a la iglesia de Nuestra Señora del Carmen y estuvieron un rato en silencio los dos, hasta que un señor entró y le dijo a su padre que el bus ya iba de salida. Magdalena recuerda ver los carros apostados a lado y lado del parquecito frente a la Iglesia y el mucho ruido del ajetreo de hombres y mujeres que iban de un lado para otro. Su mamá la tomó fuerte del brazo y bajaron rápidamente por las escaleras, el señor cogió con afán las maletas y las metió en la parte de atrás de un bus grande que se abría paso entre los transeúntes y los vehículos mal estacionados.

Extrañaba tanto la brisa caliente y arenosa adherirse a su piel, como cuando don Guillermo, su padre, la llevaba de la mano por la orilla del río y la sentaba en el cambuche para que el sol no la quemara de frente, mientras daba tiempo a que doña Ofelia llegara con los panes y el café negro. Era una rutina, la misma cada día en época de subienda, a principios de enero, una de las experiencias más bonitas de su infancia.

Desde pequeña su papá la acostumbró a relacionarse con el río. Cada mañana don Guillermo alistaba el cóngolo, la atarraya y demás elementos para la pesca; su mamá se encargaba del fiambre y el termo con café caliente que no podía faltar para el frío en la tarde noche.

Pasaba sus días a pie limpio con la arena húmeda entre sus dedos, con el olor penetrante del pescado fresco en su ropa. Aquellos años fueron los mejo-



Playa a orillas del río Magdalena

res. Ella no quería irse, amaba a sus abuelas, a sus tías. Había sido la primera nieta en las dos familias y era la adoración de todos. Allí tenía a sus amigos del alma, pero era urgente para sus papás emprender otros rumbos y buscar un mejor futuro para la familia.

Su tío Humberto era un pescador consumado, experto en el arte de tejer atarrayas. Las hacía de acuerdo a las preferencias de sus clientes y ganaba buen dinero. Acostumbraba a contarle a Magdalena historias mágicas de duendes, patasolas y mohanes . Ella se asombraba y maravillaba con algunas, aunque otras le producían miedo y terminaba asustándose tanto que la abuela Carmen la tenía que rezar y sobar para trancarle el daño de estómago.

Cuando volvió a la realidad estaba sentada en una silla de la terminal de transportes; todo era diferente a su alrededor. Cogió sus maletas y salió a buscar un taxi, ya tenía reserva en un hotel. Llegó a eso de las nueve de la noche, se ducho, comió y cayó rendida por el largo viaje.

A las siete de la mañana ya estaba desayunando mientras esperaba a Óscar, el primo de una amiga de la infancia con quien se hablaba esporádicamente. Nunca perdieron el contacto en tantos años que habían pasado ni con tanta distancia de por medio. Él se convirtió en ese puente que la llevaba y la traía de vuelta cada vez que la nostalgia la invadía. Ella le preguntaba por cosas, por personas y él le contaba todo con lujo de detalles. Óscar siempre fue bueno con las palabras.

Magdalena cuchareaba un caldo de bagre caliente que expelía un aroma a río y la remontaba a aquellas mañanas de subienda con su papá, viéndolo lanzar la atarraya y atrapar muchos peces. Esa fascinación seguía intacta en su memoria y en su corazón. Aquel pasado parecía sentado con ella en esa pequeña mesa al lado de la ventana que dibujaba el paisaje más hermoso de todos, el de su ciudad. Estaba tan abstraída en sus recuerdos que no se percató de que Óscar ya había llegado y la observaba callado, evitando sacarla de un tajo de sus pensamientos.

La mesa estaba cuidadosamente servida: un jarrón de barro con flores amarillas, una cesta con panes y arepas, y junto al caldo, rodajas de limón. De pronto sintió la presencia de Óscar, se puso de pie y se abrazaron muy fuerte, hablándose con sus cuerpos, sintiendo y diciendo cosas sin pronunciar palabras.



Salieron del hotel a eso de las nueve pasadas, el sol estaba en su plenitud, caminaron a buen ritmo hasta tener en frente las pequeñas piedras irregulares que tapizaban la calle por la que tantas veces transitó. La calle la llevaba irremediablemente a su casa, al encuentro con sus remembranzas, que ahora estaban más vivas que nunca en su presente. Avanzaba temblorosa, se dejaba llevar por la brisa. La imagen de las casas viejas que tenía en su memoria no correspondía con las imponentes casas que estaban al lado y lado como haciéndole calle de honor. El barrio en general parecía uno de esos barrios famosos que visitan los turistas en Cartagena. Cada vez se le complicaba más reconocer la casa donde vivió sus primeros años. Magdalena la buscaba afanosamente entre enormes enredaderas que subían por entre las paredes de las altas construcciones.

Óscar se detuvo justo en la esquina que daba al callejón de la Mala Crianza y con sus ojos le indicó que esa era la casa de su abuela. No había nada en su fachada que se le pareciera. Sin embargo, Magdalena supo que era esa por la emoción de su corazón. Estaba frente a la casa donde había construido tantos recuerdos. Ella era la heredera de una familia tradicional, trabajadora, en su momento muy reconocida. No habían sido adinerados, pero siempre fueron respetados por sus vecinos, en su comunidad. Ninguno de su familia vivía en la ciudad. Después de que sus padres viajaron se fueron yendo los tíos, los primos, luego de enterrar a la abuela junto al abuelo como ella lo había exigido en vida. Magdalena no pudo venir al sepelio y eso no se lo perdonó jamás. Ahora quería desandar sus pasos por última vez para poder estar tranquila. Aquel viaje inesperado le serviría para saldar tantos pendientes.

Sacó de su bolso tejido una fotografía borrosa en la que estaban sus padres con ella y su hermano Nicolás en el andén de la casa. De esa casa no quedaba nada que le recordara su niñez. Talvez hubiera preferido encontrarla en ruinas, pero más parecida a la de antes para sentir que había vuelto. Fue imposible verla por dentro pues ahora pertenecía a una familia de extranjeros que venía en algunas épocas del año, y la encargada se negó rotundamente a dejarlos entrar.

Después de caminar por los recovecos del barrio y de ver tanta gente extraña, Óscar la condujo al malecón y allí se sentaron y hablaron hasta el atardecer. Él insistió en acompañarla al hotel, pero ella no quiso: se quedó allí, frente al río. Podía observar a lo lejos niños que, a pesar de la hora, seguían jugando en la arena, y no pudo evitar llorar.

A su mente vino aquel trágico episodio que le enseñó a Magdalena para siempre que las cosas del amor son incomprensibles. Tenía entonces nueve o diez años y como de costumbre estaba con su mamá esperando con paciencia a que llegara su padre con la pesca de la mañana. Poco a poco iban llegando las canoas al puerto, mientras los compradores estaban al acecho. De pronto, don Luis, un pescador, avisó a gritos que había un muerto que sobresalía a medio hundir en la ribera. Entonces Magdalena presenció el rescate de aquel cuerpo que trajo el río hasta la orilla, anclado en una palizada. Era una mujer joven de cabello negro y piel blanca. Recordó que llegaron las autoridades para controlar a la gente, y que de pronto, una señora llegó apresurada y se lanzó sobre el cadáver frío y pálido que ya estaba en la playa. Era su hija que se había lanzado al río por una pena de amor. La madre lloraba desconsolada, y la mamá de Magdalena la tomó fuerte de la mano y quiso alejarla de allí, pero ella se le zafó y por el contrario se acercó aún más a la joven sin vida. Quería entender por qué una muchacha tan bonita se quitaba la vida y por qué lo hacía por amor. ¿ Acaso el amor no llena a las personas de motivos para vivir? A su edad, en aquel entonces, no encontró explicación y hoy, cuarenta años después, sintió el mismo desconcierto.

Antes de volver al hotel, Magdalena observó cómo el reflejo de la luna llena rompía las aguas calmadas. Esa misma luna que la vio crecer, que iluminó sus sueños por tantos años. Hoy su pasado estaba frente a ella. No le reclamaba nada. Ahora su pasado y su presente se habían reconciliado a la orilla del río.

A la mañana siguiente tomó el último sorbo de café y emprendió su camino de regreso a su nueva vida, con el recuerdo fresco de sus vivencias, de su gente, de sus orígenes, llevando el olor a pescado fresco, el sabor del rico salpicón de la plaza de mercado, el dulce sonido del Río Grande que la arrulló desde pequeña y con el recuerdo vivo de sus antepasados que la llenaron y motivaron a seguir sintiendo a Honda como parte de su ser.



«1820»
Obra mural del pintor Cali Vargas.

Ficha Técnica

Persona natural/jurídica que la encomendó y realizó: Cifras y Conceptos.
Fuente de financiación: Recursos propios.
Ámbito geográfico de estudio: Zona urbana del Municipio de Honda, departamento del Tolima.
Tamaño de la muestra: 1071 encuestas distribuidas en 8 segmentos poblacionales de interés

Segmento	Encuestas aplicadas	Técnica de recolección
Población General	413	Encuesta presencial en hogares
Clientes Plaza de Mercado	97	Encuesta presencial en hogares y en la Plaza de Mercado
Comerciantes Plaza de Mercado	35	Encuesta presencial en los establecimientos de la Plaza
Gestores Culturales	20	Encuesta telefónica a partir de BBDD suministrada por la Secretaría de Turismo
Pescadores	73	Encuesta telefónica a partir de BBDD suministrada por las asociaciones de pescadores de Honda
Empresarios	100	Encuesta telefónica a partir de BBDD suministrada por la Cámara de Comercio de Honda
Turistas	258	Encuesta presencial por interceptación
Propietarios de Segunda Vivienda	75	Encuesta presencial en hogares y telefónicas

Periodo de recolección: del 3 al 15 de julio de 2021
Temas a los que se refiere: Para el de la población general los temas tratados fueron sociodemográficos, laborales, entretenimiento, necesidades, gobierno local y departamental.
Temas Clientes de la Plaza de Mercado: Compras, gastos, consumo, necesidades, medio ambiente y aspectos de la Plaza de Mercado, y cultura.
Temas Comerciantes: Caracterización general, aspectos de la Plaza de Mercado, ingresos, ocupados, aspectos financieros y económicos, proveedores, estrategias, necesidades, intervenciones en la Plaza de Mercado, medio ambiente, capacitaciones, negocios y arraigo al Municipio.
Temas Gestores Culturales: Percepción, necesidades, aspectos de la Plaza de Mercado, cultura, capacitaciones y arraigo al Municipio.
Tema Pescadores: Caracterización, aspectos financieros y económicos, necesidades, capacitaciones, negocios y arraigo al Municipio.
Temas Empresarios: Caracterización, ocupados, aspectos financieros y económicos, problemáticas, negocios, medio ambiente, capacitaciones y arraigo al Municipio.
Temas Propietarios de Segunda Vivienda: Caracterización, gastos, aspectos de la Plaza de Mercado, negocios y arraigo al Municipio.
Temas Turistas: Caracterización, gastos, percepción, aspectos de la Plaza de Mercado y negocios.



CIFRAS & CONCEPTOS

INFORMACIÓN INTELIGENTE®

HONDA, PUENTES HACIA EL FUTURO