

HONDAIMA: Ecomuseo para la Identidad de Honda-Tolima como Alternativa Turística

William Ricardo Guauque Gutiérrez

Juan Carlos Hernández Gómez



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura

Universidad la gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Arquitectura

Bogotá, Colombia

2018

HONDAIMA: Ecomuseo para la Identidad de Honda-Tolima como Alternativa Turística

William Ricardo Guauque Gutiérrez

Juan Carlos Hernández Gómez

Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de: Arquitecto

Director:

Arq. M.G. Iván Darío Sánchez Pinzón

Línea de Investigación:

Diseño y Gestión del Hábitat Territorial

Modalidad de trabajo de grado:

Arquitectónico

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2018

Tabla de Contenido

Tabla de Contenido	3
Índice de Figuras	6
Índice de Tablas	7
Resumen	8
Palabras Clave.....	8
Abstract	9
Keywords	9
Introducción	10
1. Formulación del Problema	11
1.1 Pregunta Problema	13
1.2 Descripción del Problema	13
2. Justificación	14
2.1 Población objetivo.....	17
2.2 Revisión de Referentes Específicos	19
3. Hipótesis	22
3.1 Museología.....	22
3.2 Ecomuseo	23
4. Objetivos	24

4.1 Objetivo General	24
4.2 Objetivos Específicos	24
5. Marco Teórico	25
6. Marcos de Referencia	26
6.1 Marco Conceptual	26
6.2 Marco Urbano	30
6.3 Marco Geográfico	35
6.4 Marco Histórico. Honda y el Río Gualí	41
7. Aspectos Metodológicos.....	44
7.1 Ruta Turística	44
7.2 Marco Normativo	45
7.3 Referentes Arquitectónicos	48
Referente 1: Exodus, Los Prisioneros Voluntarios de la Arquitectura	48
Referente 2: Museo Judío de Berlín	49
Referente 3: Centro Internacional de Arte Rupestre de Motignac, LASCAUX IV	50
Referente 4: Piscina des Marés	51
Referente 5: Termas de Vals	52
8. Desarrollo del Proyecto	53
8.1 Programa Arquitectónico del Ecomuseo.....	53

8.2 Estrategias Compositivas	55
8.3 Concepto: Fluidez Háptica	58
8.4 Implantación.....	58
8.5 Diseño Ecomuseo Hondaima	59
Conclusiones	61
Bibliografía	62

Índice de Figuras

Figura 1. Principales ciudades en la Ribera del Río Magdalena. Fuente: Autor	15
Figura 2. Cantidad de personas que habitan en las riberas del Río Magdalena.....	19
Figura 3. Diagnóstico de la ciudad de Honda-Actividades.....	31
Figura 4. Diagnóstico de la ciudad de Honda.	32
Figura 5. Ubicación geográfica de Honda.	33
Figura 6. Mapa Físico Natural	34
Figura 7. Perfil urbano de Honda.....	35
Figura 8. Mapa Físico Natural e Infraestructura.....	38
Figura 9. Mapa Usos del Suelo	39
Figura 10. Mapa Servicios	40
Figura 11. Ruta Turística Hondaima.....	44
Figura 12. Normativa del Lote según POT.....	47
Figura 13. Exodus	49
Figura 14. Estrategia Museo Judío de Berlín.....	49
Figura 15. Análisis Centro Internacional de arte Rupestre.	50
Figura 16. Análisis Piscinas Des Marés.....	51
Figura 17. Termas de Vals	52
Figura 18. Diagrama de Relaciones	56
Figura 19. Diagrama Unidades Museísticas	57
Figura 20. Diseño de Museo. Salas y espacios de transición.....	59
Figura 21. Diseño de Museo. Salas y espacios de transición.....	60

Índice de Tablas

Tabla 1. Crecimiento Urbanístico Honda	43
Tabla 2. Programa Arquitectónico	54

Resumen

La siguiente monografía surge del deterioro y estado actual de Honda, Tolima, que tiene un especial valor histórico, por su contribución al desarrollo urbano y económico del país hasta mediados del siglo XX, teniendo como fuente principal de comercio el eje fluvial del Río Magdalena. Luego, tras la aparición del transporte por carretera y el abandono de los puertos sobre los ríos, Honda queda aislada a una economía basada en la pesca, el comercio de dicha actividad y posteriormente su futuro agotamiento por sobre explotación han puesto al municipio en una situación de pobreza por la falta de empleo. Como solución en el Plan de Desarrollo “Honda es de Todos, Honda Somos Todos” 2016 - 2019 se propone desarrollar la actividad turística, que resalte su herencia patrimonial e histórica y reactive la economía, generando empleo. Según esta visión, y justificando desde un análisis global sobre las ciudades sobre el río Magdalena y sus vocaciones, se identificó que Honda es una Ciudad con las condiciones especiales para desarrollar el proyecto de Arquitectura debido a su riqueza cultural, ecológica y patrimonial. Luego, desde un abordaje de ciudad y sus componentes, se toma la decisión de diseñar una ruta turística por las principales maravillas de Honda, calles, casas, puentes, plazas y museos integran este recorrido que concluye en Hondaima, un ecomuseo situado fuera del centro histórico, que crea un vínculo entre los hondanos, el medio natural y la valoración de su patrimonio generando una identidad de territorio que permita una economía sostenible.

Palabras Clave

Historia, Patrimonio, Río, Pesca, Puentes, Turismo, Museo.

Abstract

The following monograph arises from the deterioration and current state of Honda, Tolima, which has a special historical value, for its contribution to the urban and economic development of the country until the mid-twentieth century, having as main source of trade the fluvial axis of the Magdalena River. Then, after the appearance of road transport and the abandonment of the ports on the rivers, Honda is isolated to an economy based on fishing, the trade of this activity and later its future exhaustion due to over exploitation have put the municipality in a situation of poverty due to lack of employment. As a solution in the Development Plan "Honda es de Todos, Honda Somos Todos" 2016 - 2019 aims to develop tourism activity, highlighting its heritage and historical heritage and reactivating the economy, generating employment. According to this vision, and justifying from a global analysis about the cities on the Magdalena River and its vocations, it was identified that Honda is a City with the special conditions to develop the Architecture project due to its cultural, ecological and patrimonial richness. Then, from a city approach and its components, the decision is made to design a tourist route for the main wonders of Honda, streets, houses, bridges, squares and museums integrate this route that concludes in Hondaima, an ecomuseum located outside the center historical, which creates a link between the sling, the natural environment and the valuation of its heritage generating a territorial identity that allows a sustainable economy.natural environment and the valuation of its heritage, generating an identity of territory that allows a sustainable economy.

Keywords

History, Heritage, River, Fishing, Bridges, Tourism, Museum

Introducción

El trabajo de investigación a modo de monografía sobre la ciudad de Honda y la propuesta arquitectónica que en ella se propone, surgen de la preocupación vivencial por el futuro de la ciudad y sus habitantes que han quedado sin fuentes económicas estables para subsistir, a partir de esta inquietud surge una averiguación desde lo macro hasta lo micro para establecer relaciones de pertinencia de viabilidad conceptual del proyecto y su correcta justificación y concordancia con las necesidades insatisfechas del municipio y la oportunidad de tener una alternativa económica dirigida hacia el turismo y la valoración de la cultura fluvial como concepto y cosmovisión encaminada al arraigo, costumbres y tradiciones de Honda.

Para llegar a la alternativa antes nombrada y desde lo macro se analizó el eje del Río Magdalena que ha marcado la historia del país como estructurador, económico y social, para luego definirlo desde 2 caracteres, uno mercantil y económico (artificial) y otro cultural y turístico (natural), esto aunado al turismo dentro del contexto nacional como alternativa de crecimiento y mejoramiento de la población.

Una vez identificada a Honda como punto estratégico y de relevante importancia se concentra el estudio urbano en la ciudad arrojando posibles rutas turísticas en el casco histórico y posibles sitios de ubicación del proyecto, desde criterios normativos, urbanos y arquitectónicos, encontrando así un lugar cercano al río Gualí, otro eje estructurador urbano de Honda para así desarrollar Hondaima, un ecomuseo que brinda la experiencia de la cultura fluvial en los periodos de subienda, mitaca y bajanza, la historia de Honda ligada al río y al desarrollo del país.

1. Formulación del Problema

A mediados del siglo XX surgen otros medios de transporte, como las vías férreas y el desplazamiento por tren, que después es reemplazado por las carreteras, y el transporte por medio de camiones y mulas, lo que implica la aparición de infraestructuras no naturales, construcción de autopistas de pavimento en medio del paisaje, intervención del sistema de cordilleras, ya sea rodeando las montañas o excavando túneles para reducir tiempos de desplazamiento entre ciudades, como consecuencia de estos innovadores sistemas de movilidad, el río al igual que sus ciudades quedan olvidadas, rezagadas y sus procesos de desarrollo estancados.

Entre estas ciudades se encontraba Honda, una ciudad que divide la posibilidad de navegación del río, debido a una falla geológica, llamada el Salto de Honda en donde su actividad económica dependía del río, sin embargo en la época de la colonia sobrevivió por medio paradójicamente de los frutos que brinda El Magdalena, con los periodos de subienda, como el fenómeno de migración de peces, que se desplazan desde las ciénagas hasta el norte del Tolima pasando por Honda y que es aprovechado por sus habitantes como sustento, pues el deber del pescador es llevar comida a su mesa y vender la mayor cantidad de pescado para sostenerse económicamente el resto de año hasta la mitaca, o período en el que los peces retornan a las ciénagas en el bajo Magdalena durante la época de lluvias con fines reproductivos (marzo-abril y septiembre-octubre). (Beltrán y Estrada, 2000).

Cabe aclarar que esta actividad se ha ido debilitando por en estos últimos 10 años debido a la escases de peces por la sobreexplotación, la contaminación del Río Magdalena por

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

funcionamiento de hidroeléctricas y represas que cambian sus dinámicas naturales, perjudicando al pescador, las malas prácticas pesqueras (pesca con dinamita y con trasmallos, que es un sistema agresivo e ilegal para atrapar todos los peces con avaricia y sin discriminar el tamaño) y principalmente el cambio climático, y como consecuencia ha empobrecido a todas las familias que habitan en los barrios y avenidas que colindan con el borde del río.

Además, con la apertura de la ruta del sol, en el tramo Villeta-Puerto Salgar, justo antes de Honda, una carretera que acercó Bogotá a la Costa y Medellín haciendo innecesario el paso por Honda de tracto mulas y camiones con mercancía, lo que dejó a 150 locales comerciales, entre los que se encuentran hoteles, restaurantes, monta llantas y todas las actividades que se generan entorno al transporte de carga pesada sin propósito alguno. Por otro lado, se encuentran las emergencias por inundaciones en las calles más próximas a las riberas del río, debido a períodos de lluvia intensos o aperturas de represas, lo que ha causado damnificados y comunidades en estado de vulnerabilidad, estas familias son de pescadores que viven de la actividad del río y tiene un arraigo y tradición por el lugar donde viven y que en muchas ocasiones han construido con sus propias manos y pasado por generaciones.

A pesar de todos estos acontecimientos Honda sobrevive con actividades comerciales, trabajo informal al interior del municipio y formal en el exterior, es decir, que los Hóndanos van a trabajar a Mariquita y La Dorada, ciudades cuya actividad es más industrial, por ejemplo, fábricas de gaseosas y puertos fluviales consolidados y en expansión como Puerto Salgar. Y por medio del turismo, que últimamente se ha venido incrementando, pues los fines de semana llegan turistas nacionales y extranjeros a visitar la Centro Histórico de la Ciudad, por sus innumerables

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

construcciones coloniales, riqueza urbanística, patrimonio histórico y cultural, el cual fue declarado como Monumento Nacional mediante Decreto 1192 de 1977, y disfrutar de la comida típica que incluye el pescado fresco y preparado tradicionalmente junto al río. (Municipal, 2016, pág. 10)

1.1 Pregunta Problema

¿Cómo aprovechar la identidad pesquera y la cultura fluvial a través de un proyecto de arquitectura que impulse el desarrollo económico, ambiental y turístico de Honda y muestre la importancia del río Magdalena?

1.2 Descripción del Problema

El problema que enfrenta hoy Honda es principalmente la falta de fuentes económicas estables consecuencia de la inexistencia y desaparición de actividades productivas específicas, como lo era la actividad comercial fluvial, con puertos y vías férreas o las temporadas abundantes de subienda que permitía la subsistencia de habitantes por periodos prolongados de tiempo en el año. Actualmente se le ha dado la espalda al río en materia económica y la subienda se ve afectada por la contaminación y falta de protección ambiental, por lo tanto, la población más vulnerable, las familias de pescadores que habitan en las riberas del río Magdalena se ven gravemente afectadas haciendo que cambien de actividades y poco a poco se pierdan tradiciones, creencias y costumbres que deberían ser valoradas y respetadas.

Honda al quedar rezagada, debe encontrar alternativas que ayuden a su subsistencia y futuro desarrollo, lo que permitirá un mejor modo de vida, a su vez debe preservar la cultura y saberes en relación con el río.

2. Justificación

Para justificar el proyecto de arquitectura a desarrollar en Honda se debe ver desde una manera más amplia el contexto en el que se encuentra inmerso, en aspectos históricos, sociales y económicos. Honda se desarrolla por medio del río Magdalena, su descubrimiento, conquista, actividades y sucesos pasan por el río, pero quedan marcadas en las ciudades, sus centros históricos son testigos de la evolución de la vida urbana.

El principal eje del país siempre fue la conexión de norte a sur, donde se conectaba desde el mundo interior andino hacia el mundo exterior de los conquistadores, es por esto que el eje principal de comunicación e intercambio de mercancías y culturas fue principalmente el Gran Río de la Magdalena. El Río servía como la arteria principal de comunicación y comercio para el país, lo cual generó una estrecha relación con la naturaleza a partir de un proceso de utilización y transformación de este medio, se crearon técnicas y habilidades por medio de las cuales se obtienen los recursos y alimentos para la subsistencia. El país se fue tejiendo a partir del descubrimiento del río, de la navegación y las actividades sociales y comerciales que allí se desarrollaban.

El Magdalena está dividido en tres partes, el alto, el medio y el bajo. Siendo el primero el lugar de nacimiento y primeros asentamientos históricos ubicado en el macizo colombiano y San Agustín, el medio ubicado en la zona que rodea Mariquita y el bajo en la zona de Gamarra hacia el norte.

El Río Magdalena nace en el Huila en la laguna de la Magdalena, ubicada en el páramo de las Papas en el Macizo Colombiano. Se llamó así en honor a Santa María Magdalena y allí se

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Las principales ciudades que conforman su recorrido a nivel histórico son Neiva (1612) que es un punto medio entre Popayán y Bogotá con un desarrollo agrícola y ganadero, Villa vieja (1550) con su puerto fluvial y férreo y conocida como atractivo turístico por el desierto de la Tatacoa, Girardot (1852) en ese entonces puerto aéreo hacia barranquilla y su cercanía a la capital, pues hasta este punto llegaba toda mercancía para dirigirse a Bogotá. Ambalema (1627), Honda (1560) como parada obligatoria de Norte a Sur, su infraestructura de puentes, en especial el Puente Navarro, como el primero en estructura metálica en Latinoamérica entre 1894 y 1898. Luego esta Puerto Berrio (1875) con el Auge de Navegación a vapor siglo XIX y principios del XX. Con la construcción del Ferrocarril en 1876, crece económicamente, a nivel hotelero, de restaurantes, y negocios de comercio y turismo. Barrancabermeja (1922) como puerto fluvial petrolero. Puerto Wilches (1870) con vía férrea hacia Bucaramanga se distingue económicamente, y ya finalizando su recorrido tenemos ciudades como Mompox (1537) como punto principal de comercio de Santa Marta y Cartagena. Y Barranquilla (1889) conocida como la puerta de oro, pues es el puerto con conexión directa al mar.

Actualmente la mayoría de las actividades de esta ciudades no han cambiado, por el contrario se han fortalecido y expandido, es el ejemplo de zonas portuarias en Barranquilla y Puerto Salgar, otras han cambiado hacia rumbos más culturales y turísticos aprovechando sus riquezas naturales, y partiendo de este análisis identificamos que el carácter del Río Magdalena se encuentra dividido en 2 partes, una parte norte enfatizando en lo comercial y portuario como actividad de desarrollo sobre el río y la zona sur con un vocación dirigida hacia la cultura, el turismo aprovechando el ecosistema del río como soporte económico, esa división esta específicamente en Honda, porque es allí donde se interrumpe la navegabilidad, e históricamente

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

era un punto de entrada y salida hacia el interior del país, así que Honda tiene la oportunidad de aprovechar o las dos vocaciones, la navegabilidad y el turismo entorno a la cultura fluvial, según la ONU en el Council of Europe, Parliamentary Assembly 2000 descrita como: Los saberes y expresiones asociadas a la cultura del agua y al uso del Río, formas cotidiana de habitar apropiar y percibir el río como territorio, lo que incluye las técnicas de construcción, música, tradiciones de pesca, recreación, arquitectura y paisaje histórico.

2.1 Población objetivo

Regionalmente existen 128 municipios bajo la jurisdicción de Cormagdalena como entidad de regulación y algunas cifras relacionadas son los 6,2 millones de personas que habitan en los municipios ribereños, o tienen algún contacto con el Magdalena, esto es equivalente al 13.3% de la población en Colombia, es decir que este porcentaje se ve afectado por la disminución del recurso pesquero, la contaminación ambiental y los proyectos de infraestructura sobre el río.

Bajo las consideraciones de estas cifras el siguiente paso es identificar los componentes que influyen y los actores que intervienen sobre el río y se encontró que: existen “ 32.732 pescadores, comerciantes, vendedores y transportadores que tienen relación con el río que mueven 368.853 millones de pesos, y que hay 157.000 personas que dependen de actividades relacionadas con la pesca” (Jiménez-Segura et al. 2015, 14), pero que sin embargo viven marginadas y con necesidades básicas insatisfechas, lo que a su vez crea una falta de identidad local, a la par de una búsqueda de reinención permanente para salir de esa situación, lo que se configuraría como un componente socio-cultural, el componente económico está dado por los

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

períodos de subienda, mitaca y tiempo de vidrio en el Magdalena pues de esto depende la seguridad alimentaria pues hace 70 años se recogían hasta 80.000 toneladas de peces al año y hoy en día son solo 8.000 toneladas, lo que pone especial atención en la administración y regulación de recursos hidrobiológicos, y falta de protección ambiental de los ecosistemas acuáticos crea una pobreza invisible en las riberas del río, la razón es la contaminación ambiental, la colonización de las ciénagas, las malas prácticas pesqueras, la sedimentación y erosión. Puntualmente en Honda las familias de la ribera del río, 300 son las directamente afectadas por la disminución del recurso pesquero, su principal fuente económica, debido a que dentro de las familias coexisten distintos roles que dependen de esta actividad.

La propuesta de proyecto arquitectónico posee dos intenciones claras, por un lado, beneficiar a las familias anteriormente mencionadas con un empleo que tenga que ver con su oficio en concordancia con la enseñanza de tradiciones y transmisión de conocimientos ancestrales de sobrevivencia y cuidado o valoración del río, y por otro busca atraer a turistas, nacionales extranjeros para que conozcan sobre la cultura fluvial y reflexionen sobre el futuro del recurso hídrico y el hábitat que crea.

En este punto surge una reflexión, y es que los planes para el río a futuro son la rehabilitación de su navegabilidad, la construcción de hidroeléctricas y obras de infraestructura que implican dragados y canalizaciones, como consecuencia esto cambia las condiciones naturales del río y con ello el funcionamiento del ecosistema perjudicando a las familias que subsisten de este y afectando irreversiblemente el componente ambiental.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Como alternativa surge en el departamento del Tolima una alternativa enfocada hacia el turismo, que desarrolla rutas para conocer las principales atracciones y experiencias de las ciudades, parques, desiertos, bosques, ríos, comidas, costumbres y culturas que ofrecen oportunidades de recreación y descanso. Con esta nueva actividad surgen nuevas demandas en hotelería, restaurantes, transporte y guías de turismo.



Figura 2. Cantidad de personas que habitan en las riberas del Río Magdalena.

Fuente: (Barco, 2016, pág. 124)

2.2 Revisión de Referentes Específicos

Existen una variedad de estudios y propuestas entorno al río, su cuidado y valoración ecológica y eco sistémica comenzando por la agenda ambiental del municipio de honda, como herramienta que establece las características, procederes y acciones con relación al río Magdalena, Gualí, Quebrada Seca y demás afluentes que constituyen un sistema hídrico, para

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

este deber ser, se encuentra CORTOLIMA, la Corporación Autónoma Regional del Tolima con el propósito de regular la gestión ambiental del territorio.

Específicamente se tomaron en cuenta 2 referentes arquitectónicos a manera de tesis que plantearon propuestas en el territorio de Honda y que sirven de soporte de datos, análisis y situaciones según el objetivo particular que tienen, el primero es Paola Andrea. Camargo Bejarano, “Revitalización de los centros Urbanos Históricos, a partir del Desarrollo de los Puertos Fluviales del Río Magdalena. Modelo Portuario Fluvial de Comprobación”, en el 2015, presentada a la universidad Javeriana en donde se aborda el tema de la protección y conservación de los centros históricos luego de que han sido deteriorados por años, víctimas del progreso y la innovación en lugar de ser valorados, sin embargo, buscan ser recuperados con planes de rehabilitación y transformación, pues son el corazón del país, recordando de dónde venimos y donde nacimos como sociedad. En la tesis se propone crear puertos fluviales comerciales en las principales ciudades del eje del Río Magdalena, entre estas ciudades Honda justificando su necesidad en los nuevos planes de navegación que se tienen para el río y la reactivación de las actividades económicas en este.

La otra tesis de referencia investigativa es la de Daniel Felipe Ardila Ruíz, quien en su escrito llamado “Honda Ecoturística-Malecón Transforma” realizada en el 2016 y presentada a la Universidad Javeriana propone revitalizar el malecón turístico existente en Honda, que se encuentra en estado de abandono, pero que busca convertirse en el inicio del recorrido turístico

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

por el centro histórico de la ciudad que recupere los valores patrimoniales, este escrito brinda valiosos aportes en cuanto al análisis urbano de la ciudad y la forma de encontrar un lugar cercano al centro histórico e integrarlo arquitectónicamente para dar una nueva oportunidad a la ciudad con el turismo.

También existen 2 textos guía que permiten aclarar el modo de vida de los hondanos, el primero es La ciudad del Río Honda de Angela Inés Guzmán, en donde presenta un exhaustivo estudio de proceso de conformación urbana, histórica y social de honda dividido por periodos en los que se descubre, se consolida y desarrolla, y finalmente decae en lo relacionado con su actividad, historia y sociedad. El otro texto es un artículo de revista indexada Redalyc llamado “Tiempo de Vidrio y de abundancia. Saberes y oficios de la cultura fluvial en el Alto Magdalena.” En donde sus autores Martín Andrade Pérez y María Catalina García Cháves desarrollan el concepto de cultural fluvial, entorno a los saberes y oficios en el río y describen detalladamente el proceso de aprovechamiento del río con relación a los peces y los ciclos naturales de subienda, mitaca y bajanza o tiempo de vidrio, tal como lo evidencian en el título de la investigación y concluyen con reflexiones que indican a donde apunta el futuro del río y que alternativas tienen quienes han convivido con él, lo han apropiado y arraigado a tal punto ser su modo de vida habitar.

3. Hipótesis

En una primera revisión se establece la necesidad de un equipamiento en Honda con características específicas, como por ejemplo que tenga relación con el río, su cultura fluvial y pesquera que aproveche el turismo y la cultura como fuente económica, ahora lo que se busca es determinar el tipo de equipamiento a desarrollar.

A partir de los años 70, la cultura en general, y el arte muy en particular se van a ir configurando como el elemento primordial del consumo de masas. La sociedad elige a estos contenedores como paradigma de sus aspiraciones más altas, tras un largo período de vacío en este sentido, provocado por una evolución a nivel cultural hacia valores laicos, lúdicos, plásticos y en definitiva populares. Los museos se han transformado en la puerta del peregrinaje final de todos los recorridos turísticos. (Rico, 2006).

De esta afirmación parte la reflexión del tipo de equipamiento a implementar, en donde la historia de los museos y su proceso de evolución, ha cambiado de ser lugares exclusivos de exhibición de obras artísticas a lugares públicos donde se educa y se vive una experiencia.

3.1 Museología

En primer lugar, cabe definir el concepto de Museología como la ciencia que estudia los museos, su historia, su influencia en la sociedad y las técnicas de catalogación y conservación. Sin embargo, este concepto se ha venido transformando, con la evolución del museo moderno y de arte contemporáneo, su construcción pasa de tener tipologías de palacio o casas reales que también podían ser adaptadas a edificios diseñados en los que lo que importara no fuera solo el contenido sino su contendor, es así que el museo es la oportunidad arquitectónica de crear un

hito que ponga a Honda como punto turístico obligatorio, por su museo, arquitectura, centro histórico, patrimonio, costumbres y tradiciones.

3.2 Ecomuseo

El concepto de Ecomuseo es aún más cercano, pues debe adaptarse a un uso específico y ser flexible a lo que se quiere exponer en él, de ahí que debe tener en cuenta ciertos puntos que un museo tradicional no, por ejemplo:

Identificación y participación en la comunidad: El Ecomuseo debe ayudar a las personas a mejorar su calidad de vida narrando sus propias historias, y facilitando el debate y la participación social (intercambio de conocimientos).

Autenticidad: Fidelidad y veracidad para las personas involucradas en el proyecto. Narrativa real.

Localizaciones emblemáticas elegidas por su comunidad: Interpretadas por los ciudadanos, compartiendo y participando en el folclore, los conocimientos tradicionales, la información científica, la espiritualidad, el descubrimiento personal y su expresión cultural.

Participativo, dinámico y dirigido por la comunidad: El Ecomuseo debe estar emplazado en un lugar local y representar un vehículo para la discusión y la expresión de la cultura autóctona, el patrimonio, el arte, el medio ambiente y la economía social.

Orgullo e Identidad: Se crea y se posiciona dentro de la comunidad a partir de la acción “Haciendo lugar”, celebrando su propia cultura y su patrimonio histórico con el compromiso de inclusión y colaboración de todos los que forman parte. Con ello se pretende compartir una amplia gama de intereses de la propia comunidad y de las partes interesadas, generando un sentido de pertenencia y de ser parte fundamental del proyecto.

Hecho para la comunidad: Sobre el espíritu de aprendizaje y resolución de problemas, con un liderazgo y gestión compartidos. Esto implica un compromiso sobre la responsabilidad

social y ambiental, y la construcción de canales de retroalimentación que ayuden a guiar la toma de decisiones relacionadas con el proyecto, y siempre buscando el bien común. (EVE innovación, museo, exposiciones, 2017)

4. Objetivos

4.1 Objetivo General

Diseñar un ECOMUSEO para el Municipio de Honda-Tolima, que sea un atractivo turístico en donde se experimente su cultura fluvial, su identidad pesquera y su valor histórico, y que mitigue las necesidades económicas, sociales, culturales y ambientales de los hóndanos.

4.2 Objetivos Específicos

- Investigar en el Plan de Ordenamiento Territorial de Honda los puntos estratégicos para una posible conexión turística de Honda.
- Proponer una red o circuito turístico que contemple todos los puntos turísticos, Museos, plazas, puentes y calles históricas para integrarlo con el ecomuseo y la ciudad.
- Plantear un diseño de espacio público a escala urbana que lleve al ecomuseo, interviniendo calles de honda, convirtiendo sectores abandonados en parques lineales o transformando zonas en la ribera del río con actividades que permitan una nueva experiencia en el río.
- Identificar el lugar de localización del proyecto arquitectónico por medio de las herramientas de análisis urbano.
- Diseñar el proyecto Hondaima: Ecomuseo para la Identidad de Honda-Tolima como un museo que enseñe y transmita la cultural fluvial, saberes y tradiciones como alternativa turística y económica para Honda.
-

- Crear a partir del diseño arquitectónico una experiencia de la cultura fluvial, donde se transmita los conocimientos con la importancia y cuidado del Río Magdalena y la actividad pesquera.

5. Marco Teórico

La cuenca del río Magdalena tiene una extensión de 257.440 km² aproximadamente, que corresponde al 24% de la superficie total de Colombia, donde habita el 80% de la población, se realiza el 85% de la actividad económica (PIB) y tiene una oferta del 10% del sistema hidrológico colombiano (Duffo., s.f.). Adicional a esto las 2 principales ramas de actividad del país según el DANE son el turismo con un 6% y la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca con un 4.4%, así que la inferencia es que estas actividades son de vital importancia y las apuestas económicas estarán enfocadas a desarrollarlas.

Como alternativa de cambio de actividad económica y social aparece el turismo como opción viable en la región del Tolima-Grande, es decir Tolima y Huila, aprovechando las riquezas y vocación de cada ciudad para dar fuerza a la aparición de hoteles, restaurantes, transporte y cultura que muevan la economía y beneficie a todos los implicados en el proceso. Ahora bien, surge una especial relevancia en la actividad turística como uno de los nuevos rumbos de la región y del país, sin embargo éste debe ir de la mano con una experiencia, ya sea recreativa, histórica, gastronómica o cultural, y es aquí donde surge el concepto de Cultura Fluvial definido por la ONU “como los saberes y expresiones asociados a la cultura del agua y al uso del río” (Andrade Pérez, 2016, pág. 76).

6. Marcos de Referencia

6.1 Marco Conceptual

La investigación hasta aquí realizada lleva a plantear distintas inquietudes sobre cómo abordar los conceptos de cultura fluvial, los ciclos naturales del río en relación con la subienda, la historia de honda, contada a través del río Magdalena y materializarlos en un ecomuseo o proyecto de arquitectura.

En este punto se decide el contenido del programa, es decir el tema sobre el cual se va a crear la experiencia singular, para esto primero se deben entender los temas que se desarrollan a través de 3 ejes fundamentales, el río como fuente de vida, con su caudal, crecientes y sequias, y su raudal que se describe de la siguiente manera: “El salto llamado Negro o de Honda no es otra cosa que un raudal producido por las rocas i la fuerte inclinación del río, pues en frente de la ciudad, en una distancia de 200 metros, hai una diferencia de nivel de $9\frac{1}{2}$ metros. Más abajo de la boca del río Gualí, hasta la Bodega, su desnivel es de 3 metros; arriba del salto, en 150 metros, hai un desnivel de casi 2. De manera que en una distancia de un sexto de miriámetro [1.666 metros] hai un desnivel de $14\frac{1}{2}$ metros, que es lo que produce la fuerza del raudal llamado impropiamente Salto de Honda”. (República, s.f.).

El segundo eje es la relación del río con el hombre y como este extrae los que necesita de el para sobrevivir en este caso los peces, este ciclo natural migratorio se explica de la siguiente manera:

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

En el caso del Magdalena, como lo explican Gualdrón (2002) y Jiménez-Segura et al. (2015) la subienda coincide con la época de verano cuando las aguas están bajas, normalmente entre los meses de diciembre y febrero; así como entre junio y agosto cuando se presenta la mitaca o pequeña subienda. Se trata de momentos en los que los peces migratorios salen de las ciénagas estimulados por los cambios del nivel de agua, dado que las condiciones de hábitat se tornan desfavorables para ellos e inician su movilidad en cardúmenes por el cauce principal del río aguas arriba, en búsqueda de aguas más frías, claras y oxigenadas. Durante este periodo, que coincide con la intensificación de la actividad pesquera, los peces se hacen sexualmente maduros. Posteriormente vienen las épocas de lluvia y el incremento del nivel del agua, tiempo denominado bajanza, que ocurre de marzo a mayo y de septiembre a noviembre. Es la temporada de disminución de la pesca, o tiempo de vidrio para los pescadores. Es el momento del desove de los peces en el cauce principal del río, cuando huevos y larvas se desarrollan migrando aguas abajo (hacia el Bajo Magdalena), y entran a las ciénagas que son sus criaderos naturales y que están llenas gracias a las lluvias que hacen que el río se desborde, permitiendo el ingreso de los peces a estas zonas de refugio donde se alimentan y crecen. Finaliza así un ciclo de migración que se reiniciará con el verano y la reducción de las aguas en las ciénagas. (Andrade Pérez, 2016, pág. 78)

En el estudio del ciclo natural de migración de los peces en búsqueda de condiciones óptimas para su reproducción se concluye que biológicamente la temporada de subienda es la más irracional para atrapar a los peces, debido a que estos nadan río arriba para reproducirse y

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

entre menos lleguen a los puntos ideales menos peces van crecer y bajar a las ciénagas en la temporada de mitaca.

Siguiendo con la explicación de las faenas o tiempo en el que sale el pescador a realizar su actividad, también está el desarrollo de las herramientas para optimizar la pesca tanto en canoa como en el borde del río, atarrayas, cóngolos, anzuelos y cañas son los instrumentos que permiten extraer con esfuerzo y paciencia el fruto que ofrece el río, además también hay invenciones resultantes de años de convivencia con el río como por ejemplo las “camas y guambeos” que son concavidades hechas por el pescador al borde del río cuando esté, está seco a manera de estanques o piscinas naturales en donde el pez descansa del nado inclemente río arriba por el centro, la parte más caudalosa del río y la que es inaccesible en épocas de creciente del río.

Por último y tercer eje es la historia, los períodos en los que Honda adquiere su importancia en un proceso de desarrollo diferente al resto de villas españolas pues su fundación no fue a partir de un centro o plaza fundacional, o una iglesia, sino que su desarrollo se forjó mediante los puertos, bodegas y llegada de embarcaciones por el norte hasta el punto permitido de navegación.

Además, está limitado por la geografía, el río Magdalena, Gualí y Quebradaseca van a determinar el crecimiento y forma urbana del municipio y la construcción de puentes para comunicar distintas zonas, como el río con la plaza, o el centro con las bodegas. Posteriormente

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

vienen momentos en los que se toman decisiones de distintas vocaciones en un primer período de descubrimiento y conquista por parte de los españoles, en el que esclavizaron a las Hondaimas y demás tribus del Magdalena a medida que entraban desde el océano hacia el centro, fundando villas y ciudades e implantando el cristianismo como religión,

Un segundo período de desarrollo y consolidación en el que los puertos adquieren importancia como central de almacenamiento, compra y venta de mercancías, y transporte de viajeros desde el exterior al centro del país por medio de barcos a vapor, y Honda pasa de ser Villa a una ciudad de vital importancia tanto por su cercanía con el agua como por el cruce de caminos entre el norte- sur y el oriente-occidente del país. En un tercer período de auge y bonanza sus comercios se expanden por vías férreas llegando a donde antes no podía por agua, y las mercancías internamente se llevaban por vía ferre desde el puerto de Caracolí hasta Arranca plumas en el oriente para de allí salir hacia destinos como Bogotá o Tunja. También se construye como símbolo del progreso la Plaza de mercado con 108 puertas que estaban en permanente uso por el cargue y descargue de alimentos, insumos y materias primas, una construcción considerada como el Partenón del Tolima por su similitud con el tipo greco-romano de los templos de esa época.

En un cuarto período cercano al siglo XX y con la aparición de infraestructuras civiles, carreteras y medios de transporte más sostenibles el río es olvidado y su actividad redirigida lo que deja en abandono a poblaciones que caen en la incertidumbre y olvido, este es un período de deterioro y muerte tanto del río como de sus pobladores.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Desde esos 3 ejes se fundamenta el proyecto de Hondaima Ecomuseo para la Identidad de Honda-Tolima como Alternativa Turística y se define de la siguiente manera: El proyecto concibe un espacio para la cultura fluvial cuya misión es transmitir los conocimientos relacionados con la importancia y cuidado del Río Magdalena en el pasado, presente y futuro, y la actividad pesquera. Pretende ser un espacio donde se interpreten el agua y la agricultura desde el propio territorio, vinculando al discurso del arraigo e identidad brindando una experiencia turística consecuencia directa de la actividad agrícola tradicional y su evolución.

6.2 Marco Urbano

Llegando a un acercamiento sobre el lugar para situar el proyecto arquitectónico, se escoge Honda como ciudad histórica y que posee una serie de variables que llenan de contenido y significado el proyecto además de brindarle nuevas oportunidades de viabilidad y sustento a las personas que carecen de empleo, su escogencia se soporta en su buena conexión con todo el país y estar localizada en un punto estratégico, para la navegabilidad esta es una parada obligada por sus características geográficas y la pendiente de su cauce. Se caracteriza por su patrimonio arquitectónico donde cuenta la historia del Río, y los diferentes ciclos que tuvo a lo largo de cuatro siglos. Actualmente está cayendo en un alto estado de deterioro; que vale la pena rescatar y dar a conocer a nivel nacional e internacional.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

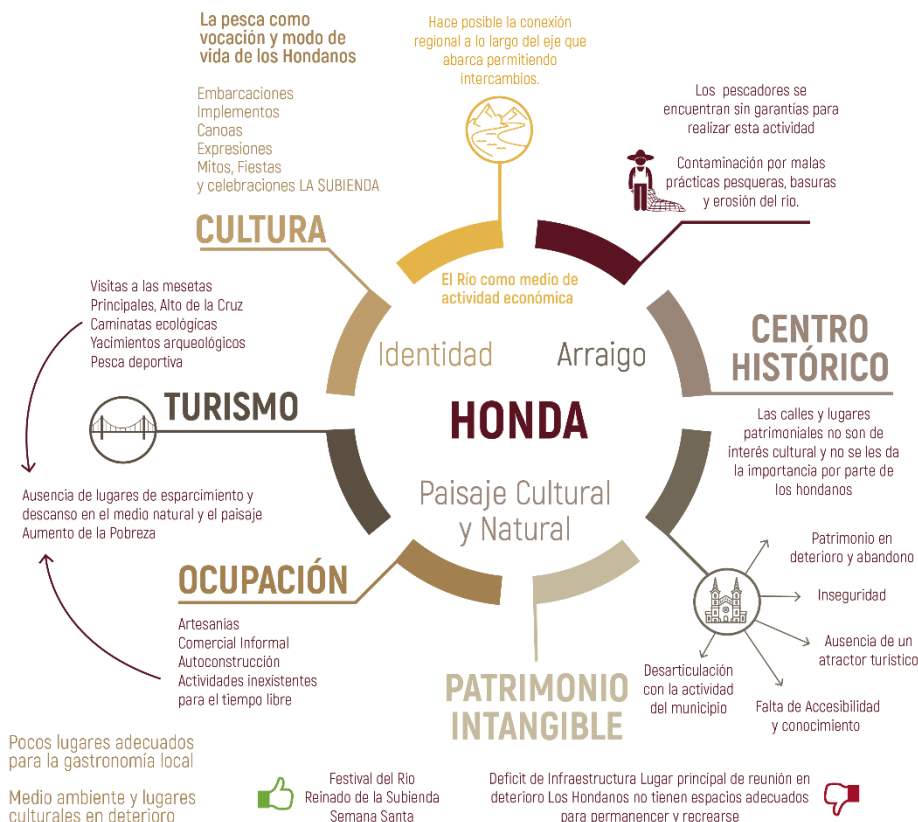


Figura 3. Diagnóstico de la ciudad de Honda-Actividades.

Fuente: Autor. Reinterpretada de: Ardila. Daniel Felipe, Honda Ecoturística-Malecón Transforma, Pág.47

La conclusión de este análisis de variables es la falta de un espacio que permita el desarrollo de la vida urbana en aspectos como la recreación, la cultura, el trabajo y el turismo, que corresponda con la identidad del municipio y ponga en el mapa a Honda por las dinámicas que genera en la concentración de actividades.

El diagrama de coberturas permite identificar otras oportunidades y dificultades como por ejemplo la falta de educación superior, los espacios de recreación y deporte en estado de abandono, falta de plantas de tratamiento de aguas y localización de viviendas en zonas de riesgo por inundación o deslizamiento de tierras.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA



Figura 4. Diagnóstico de la ciudad de Honda.

Fuente: Autor. Reinterpretada de: Ardila. Daniel Felipe, Honda Ecoturística Malecón Transforma, Pág. 48

Además, evaluamos las siguientes preguntas a modo de responder a distintas problemáticas y tratar de mitigar su impacto o mejorarlo según sea el caso.

¿Para qué? Para recuperar la estabilidad económica, cultural e identidad de Honda, actualmente en deterioro y abandono.

¿Cómo? A partir de un proyecto de arquitectura que reconozca los caracteres del río, cultural con la valoración del patrimonio y turístico con la apertura de nuevas oportunidades de negocio.

¿Qué se busca? Reactivar las dinámicas económicas de Honda a través de la cultura e identidad propias, integrando saberes, al desarrollo económico turístico, su patrimonio arquitectónico.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Dentro de la descripción general de Honda Tolima basada en la información dada por la Alcaldía de Honda-Tolima, los límites del Municipio son: Al norte con el Departamento de Caldas, al occidente con el municipio de Mariquita, al oriente con la margen izquierda del Rio Magdalena (Departamento de Cundinamarca) y al sur con el Municipio de Armero-Guayabal. La ciudad se halla rodeada por diversas colinas y montañas de altura promedio como la Meseta de los Palacios o el Cerro Cacao empelota, pero esto hace que se vea entre montañas que dificultan las comunicaciones radioeléctricas y que impiden el crecimiento urbano excepto en los extremos norte y oeste de la ciudad.

Honda Tolima tiene una ubicación geográfica privilegiada, está en el centro de Colombia, en medio de las dos cordilleras; la cordillera central y la cordillera oriental, en el valle del Magdalena con coordenadas geográficas $5^{\circ}11'28''N$ $74^{\circ}44'34''O$ 5.19111, -74.74278.

(Municipal, 2016)

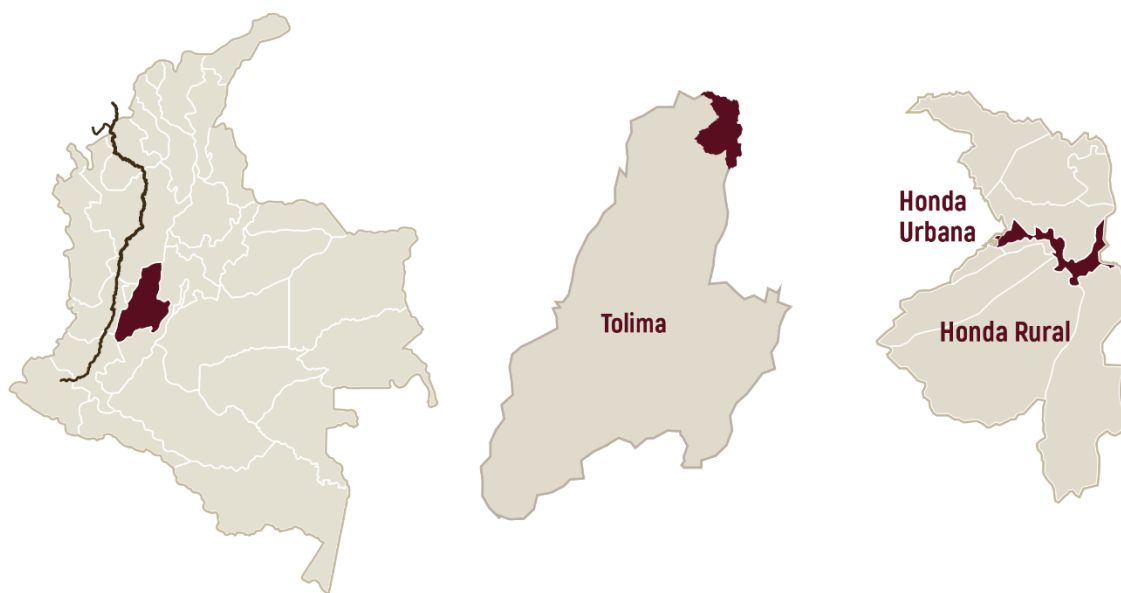


Figura 5. Ubicación geográfica de Honda.

Fuente: Autor

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

A nivel físico natural, Honda posee un área total de 303.16 Km² en donde los ríos ocupan un 0,7% del área total, demográficamente hay 26.417 habitantes en el casco urbano y 893 en el área rural. Su temperatura varía entre 24 a 36, 6 grados centígrados, su clima es cálido seco en altitudes inferiores a los 700 m; zona de vida bosque tropical. La precipitación anual es de 700 a 1500 ml. (Municipal, 2016)

Honda tiene una infraestructura de vías Nacionales, vías regionales y vías Municipales, que permiten la movilidad y conexión permanente entre su cabecera municipal y el área rural, Autopista Bogotá-Medellín), a la Costa Atlántica, al Eje Cafetero e Ibagué, que conduce al Sur del La Dorada, Guaduas, para promover desarrollo.

Sin embargo, con la puesta en funcionamiento de la ruta del sol, fue rezagada como punto obligado de paso lo que afecta la economía e infraestructura basada en el transporte, tales como hoteles, talleres y restaurantes.

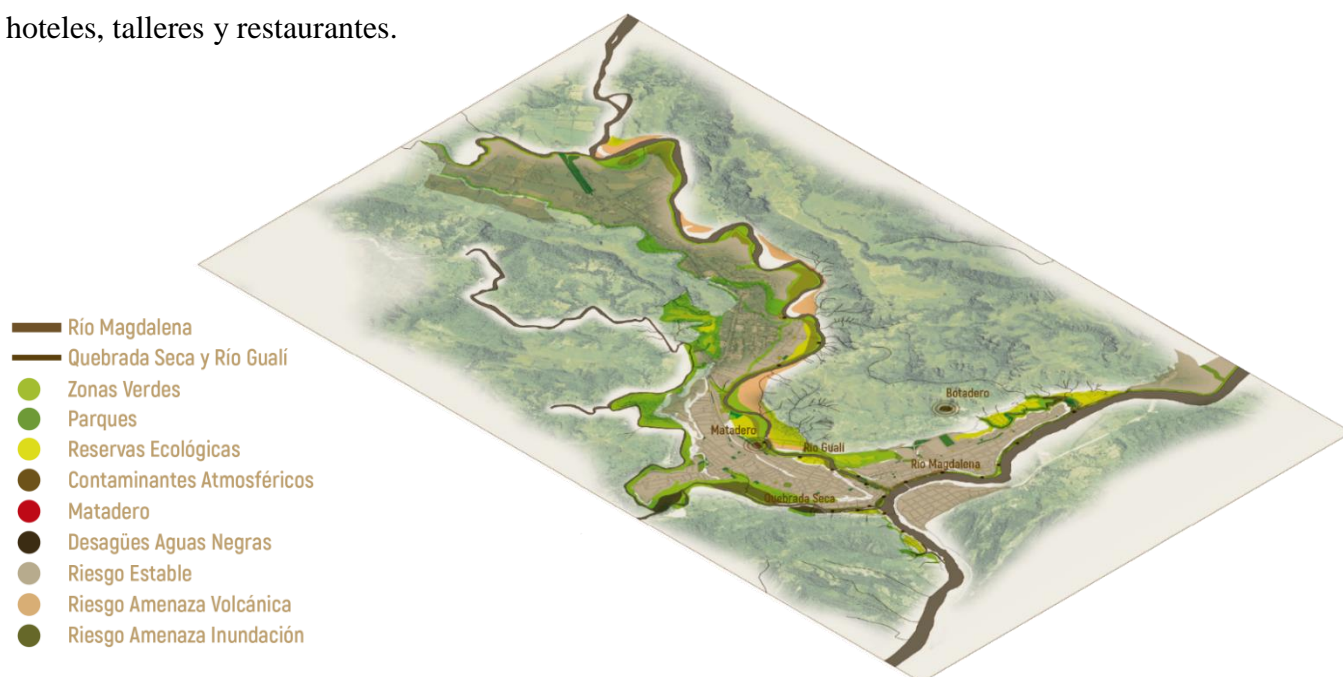


Figura 6. Mapa Físico Natural

Fuente: Reinterpretación de autor, Plano original Secretaría de Planeación de Honda.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

6.3 Marco Geográfico

El municipio de Honda se encuentra en una zona estratégica entre la cordillera central y la cordillera oriental sitio que se conoce como valle del Magdalena Medio, el casco urbano es dividido por el río Gualí y a la vez Honda es dividido por el río Magdalena con el departamento de Cundinamarca, la mayor parte del territorio está conformada por ocho veredas ya que el casco urbano ocupa el 0.48% de Honda.

La topografía del territorio ayudo al municipio a crecer económicamente, ya que se encuentra en el medio de una falla geológica que se conoce como el Salto de Honda en el Río Magdalena.

Esta falla hace que le Río ya no sea más navegable si se empezaron a crear los primeros puertos fluviales que fueron el Caracolí y Arrancaplumas puntos estratégicos para la economía del País.

Con el siguiente perfil se explica la importancia del Río en el municipio de Honda:



Figura 7. Perfil urbano de Honda

Fuente: Autor

Centro Histórico de Honda



La importancia del centro Histórico para Honda es muy importante económicamente y cultural, ya que en la historia del País fue una ciudad de paso para todos los conquistadores, comerciantes y reyes que llegaban de Europa al centro del País.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Casas Coloniales.



Unos de los principales corredores turísticos de Honda son sus casas coloniales y sus calles de las Trampas, teniéndolo como un eje arquitectónico muy bien conservando.

Casa de Alfonso López Pumarejo.



La historia del Presidente Hondano Alfonso López Pumarejo se conserva en las calles, llenado de orgullo al pueblo y conservando su legado en cada parte de Honda, así se puede evidenciar en la casa del Presidente que todavía lo recuerdan todo lo que hizo por su pueblo.

Viviendas en riesgo.



En Honda podemos percibir la gente que está llena de cultura, gente que la pesca la lleva en su sangre, pero gente que está en problemas de desalojo ya que se encuentran en un lugar crítico del Magdalena, el hábitat para ellos ya es el río, pero ese río cada vez reclama más terreno, por eso el Municipio con ayuda del gobierno y de entes privada, han podido ayudar a los pescadores a estar salvos.

Actividad Pesquera Existente.



En la cultura fluvial, encontramos personas que empieza desde pequeño a llenarse de saberes, enseñados por sus abuelos, padres, amigos, donde empiezan a conocer al Río como un cuerpo de vida que los sustentan cada día de pez, pero pez que se ha acabado durante el tiempo que ha dejado abandono y ruina en mucho de esos pescadores.

Rehabilitación de Ferrocarril.



En el plan de ordenamiento territorial (POT), se plantea la rehabilitación de este correo vial que fue en el siglo pasado una de las rutas más importantes de país dándole fuerza de

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

economía, lo que quiere ser en Honda es implementar este sistema ya olvidado y rehabilitarlo en forma turística, conectando diferentes partes de municipio y llevándolo también a otros aledaños.

Destino Arqueológico.



La arqueología en Honda no es tan reconocida como en otras partes del País, pero sabemos que en la época precolombina habitaban los aborígenes llamados Ondaimas y Gualies de la etnia Panche, donde se ubicaban en la zona que se llama Perico, allí podemos apreciar vestigios y abrigos rocosos donde hay arte rupestre.

Paisaje natural.



Honda está conformada por ocho veredas donde cada uno de ellas ofrece un paisaje inmemorable con el fin de poder expresar al máximo quienes son los hóndanos, desde la historia de los precolombinos que está ubicado en la vereda perico, pero también miradores importantes que se dirige la mirada hacia toda la riqueza del Magdalena.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

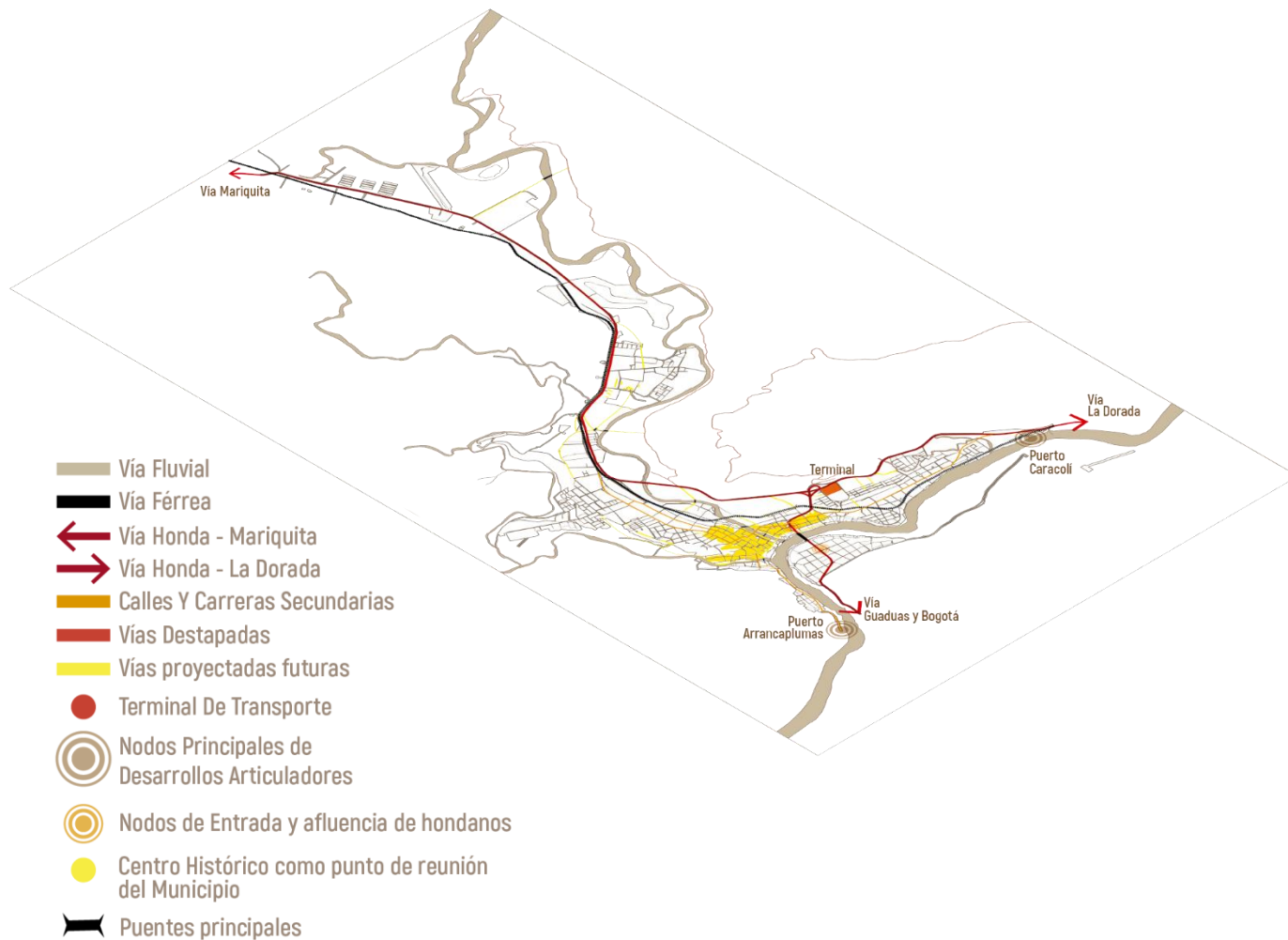


Figura 8. Mapa Físico Natural e Infraestructura

Fuente: Reinterpretación de autor, Plano original Secretaría de Planeación de Honda.

En cuanto al uso de Suelos Honda tiene una variedad de usos que van desde comercio y salud hasta la zona de conservación urbanística del Centro histórico, también tiene reservas ecológicas delimitadas en las riberas de los ríos que podrían implicar un riesgo por inundaciones, se identifica en el estudio una falta de espacios de recreación y cultura que permitan a sus habitantes desarrollar estas actividades, pues solo está el malecón como área de reunión y el estadio como gran área verde. Cabe nombrar también que Honda tiene planes de expansión hacia su periferia en donde ha llevado a cabo planes de reasentamiento en vivienda de interés social

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

que han funcionado con dificultades por la lejanía que se tiene con el centro tanto histórico como de comercio.

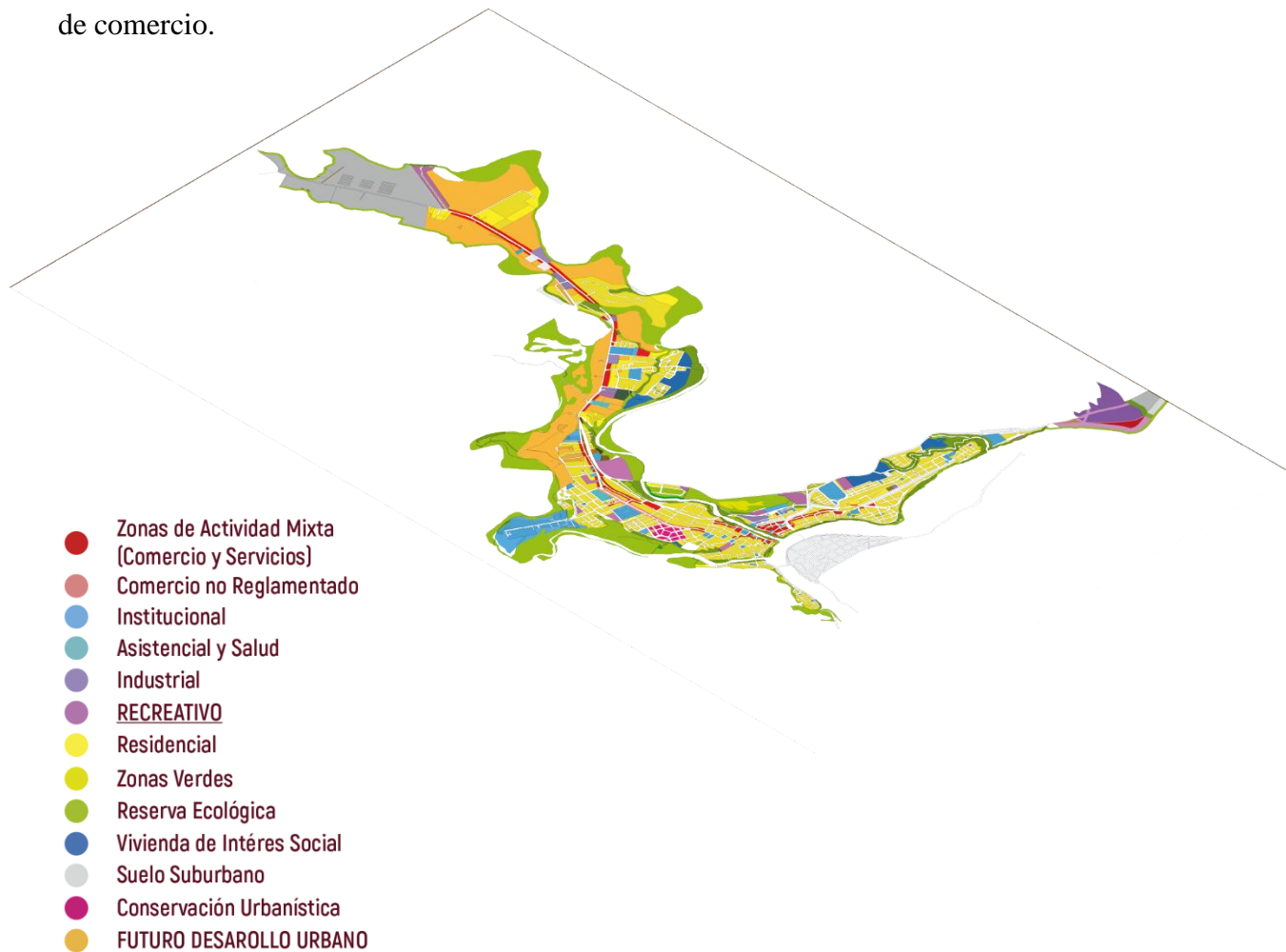


Figura 9. Mapa Usos del Suelo

Fuente: Reinterpretación de autor, Plano original Secretaría de Planeación de Honda.

La calidad de los servicios que ofrece es aceptable en comparación con otras ciudades de similar tamaño, debido al gran auge que tuvo pudo desarrollarse más rápido y con mayor calidad, posee 2 iglesias, estación de bomberos, alcaldía municipal, hospital, 3 colegios, un batallón y

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

terminal de transportes entre otros, también tiene una red de conectores, puentes que permiten el paso entre los ríos Gualí y Quebradaseca.



- | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 1. Iglesia El Carmen | 10. Ancianato | 20. Puerto Arrancaplumas |
| 2. Bomberos | 11. Plaza de Mercado | 21. Cárcel |
| 3. Alcaldía | 12. Instituto General Santander | 22. Puerto Caracolí |
| 4. Cementerio | 13. Hospital San Juan de Dios | 23. Centro Cultural |
| 5. Museo del Río | 14. Cruz Roja | 24. Batallón Patriotas |
| 6. Cámara y Comercio | 15. Plaza de Ferias | 25. PTAR Aguas Negras |
| 7. Biblioteca Banco de la República | 16. PTAR El Placer | 26. Balneario La Picota |
| 8. Iglesia Alto del Rosario | 17. Puesto de Salud Rotatio | 27. Yacimiento Arqueológico Instituciones Educativas |
| 9. Terminal de Transportes | 18. Colegio Nacional Femenino | |
| | 19. Colegio Alfonso López Pumarejo | |

Figura 10. Mapa Servicios

Fuente: Reinterpretación de autor, Plano original Secretaría de Planeación de Honda.

6.4 Marco Histórico. Honda y el Río Gualí

Honda, “La Ciudad de los Puentes” históricamente depende del Río Magdalena, pues este fue un eje de conexión entre el norte y sur del país, permitiendo el ingreso de mercancías desde el exterior, el Mar Caribe y países como España en el período de descubrimiento y conquista (1536) hacia el interior del Nuevo Reino de Granada por medio de un proceso de exploración, descubrimiento y colonización a nivel geográfico y urbano, pues el interés es la navegabilidad y la construcción de puertos que permitan el ingreso de mercancías, su intercambio comercial y la llegada de viajeros. En medio de este proceso se dan batallas entre indígenas y conquistadores por el control del territorio alrededor del Río, pues también existe una fuerte cosmovisión entorno al medio natural, el agua y actividades como la pesca y la agricultura que permiten la sobrevivencia de las distintas sociedades ancestrales.

El resultado de este proceso de colonización es la desaparición y en algunos casos esclavitud de estas tribus, que tuvieron que adaptarse a nuevas formas de organización de las nuevas villas, emergentes en puntos estratégicos sobre la ribera del río que permiten un desarrollo portuario en sus inicios. Las villas se convierten en municipios que consolidan al Río Grande de la Magdalena como arteria fluvial del país y principal eje de desarrollo económico, que, junto a la navegación a vapor, y la infraestructura implementada por las ciudades a manera de puertos, terminales de mercancías y pasajeros forman centros urbanos que representan una identidad cultural reconocible hoy en día.

Otro eje de conformación de la ciudad es el Río Gualí. De acuerdo a la corporación autónoma regional del Tolima, la cuenca mayor del río Gualí es una cuenca compartida con el

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Parque Nacional Natural Los Nevados; el río nace a los 4.850 m.s.n.m en la vereda Agua Caliente del municipio Casabianca, sobre jurisdicción del PNNN, sus aguas desembocan a la cuenca del río grande de La Magdalena, sobre los 200 m.s.n.m en el municipio de Honda, cabecera municipal.

La cuenca hidrográfica del río Gualí se encuentra ubicada al norte del departamento del Tolima sobre los municipios de: Herveo, Fresno, Falan, Palocabildo, Casabianca, Mariquita y una parte muy pequeña del municipio de Honda. Tiene un área de 78.669,99 hectáreas.

El municipio de Honda no fue organizado con normas urbanísticas como otros centros históricos, pues no surgió a partir de un trazado ortogonal que tiene como principal elemento la plaza fundacional, el epicentro era el embarcadero, los puertos y la actividad sobre el río Magdalena. Su tejido urbano corresponde a la topografía y al cuerpo hídrico que lo rodean, es decir, al río Gualí y el Magdalena, que se vuelven los elementos principales del paisaje urbano y la actividad económica.

De esto se concluye la importancia del río Gualí para la conformación de lo que hoy día se conoce como Honda. Si bien es cierto que el Magdalena le dio a la ciudad su riqueza económica y productiva, el Gualí configuro urbanísticamente la ciudad, de ahí que su centro administrativo y de comercio, la alcaldía y la plaza de mercado se encuentre en sus laderas, por tal razón buscamos situar el proyecto cerca de los ríos para se apropien del lugar y se pueda tener un contacto directo con el río, esto se convierte en la estrategia para un eje turístico a través de n circuito turístico.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Tabla 1. Crecimiento Urbanístico Honda

	<p style="text-align: center;">SIGLO XVI</p> <p>Honda comenzó su organización urbanística por el río Gualí, donde el río dividía las dos clases sociales existentes, hacia el norte se encontraba la raza negra, mestizos e indígenas y hacia el sur las casas coloniales propiedad de los españoles.</p>
	<p style="text-align: center;">SIGLO XVII</p> <p>La transformación urbanística va aumentando, se comienzan a crear los hitos de Honda, como lo son la iglesia del Carmen, el puente San Francisco, la Plaza San Francisco y la iglesia alto del Rosario, también se comienza a entender la importancia de una conectividad entre Honda y las demás ciudades del país, por tal motivo se construye el primer puente de Colombia.</p>
	<p style="text-align: center;">SIGLO XVIII</p> <p>Aumenta la población de Honda, ya que era una ciudad colonial muy importante en Colombia, teniendo en cuenta su carácter comercial y su conexión con el centro del país.</p>
	<p style="text-align: center;">SIGLO XIX</p> <p>Finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se comienza a notar el incremento urbanístico y la búsqueda de conectividad a través de puentes a Honda y su casco urbano con las demás ciudades.</p>

Fuente: Autor.

7. Aspectos Metodológicos

7.1 Ruta Turística

A nivel municipal el proyecto debe verse en concordancia con la ciudad pues no puede ser una pieza aislada, tiene que tener la intención de conformar y completar ciudad, es por eso que se programa una ruta turística dentro de la cual este el proyecto Hondaima y que establezca un final de recorrido que brinde una experiencia y reflexión, esta ruta pasa por todos los lugares de importancia histórica, iglesias, calles patrimoniales, museos, plazas y parques que hacen parte del recorrido que busca generar oportunidades de trabajo para sus habitantes, pues son ellos quienes mostrarán su territorio costumbres y saberes a los turistas extranjeros, viajeros nacionales o visitantes que tienen algún tipo de relación familiar con la ciudad o que la visitan esporádicamente.



Figura 11. Ruta Turística Hondaima

Fuente: Autor.

1. Puente Luis Ignacio Andrade.
2. Iglesia del Carmen.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

3. Banco de la República
4. Puente San Francisco
5. Plaza de Mercado el Partenón del Tolima
6. Museo Alfonso López Pumarejo
7. Palacio Municipal, Alcaldía
8. Cuesta San Francisco
9. Catedral Alto del Rosario
10. Calle de las Trampas
11. Malecón Turístico
12. Museo del Río
13. Puente Navarro.
14. Plaza de Piedras
15. Parque de Piedras
16. Hondaima

7.2 Marco Normativo

Según los estudios realizados al marco urbano e histórico de Honda se encuentra especial interés en el estadio del municipio que actualmente se encuentra en abandono, localizado al extremo occidente y lo que busca es crear una conexión entre el centro histórico y el área de expansión, convirtiéndose así en un nodo articulador que impulsa y reconoce la importancia de Honda y su nuevo desarrollo turístico.

Dentro del componente de competitividad que se proyecta para la ciudad de Honda y lograr el desarrollo económico del patrimonio turístico es fundamental incluir al Río Gualí, eje fluvial que atraviesa el municipio confluyendo en el río Magdalena.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Para justificar dicha ubicación posee una relación directa con el Río Gualí, zonas de reserva ecológica y el paisaje. Se llega al sitio por la vía Honda - Mariquita después de pasar por el puente La Piragua.

El lote tiene un uso recreativo, sin embargo, busca brindar un servicio a la comunidad. Además, su localización está cerca a instituciones educativas, el Hospital, la Cruz Roja y zonas de comercio por consolidar.

Para efectos de localización del proyecto se consultó el PBOT de Honda Tolima para seguir con la normativa urbana y de ley del municipio, encontrando e interpretando la siguiente información:

Lote Parque deportivo David Hugues No. 073

Uso: Recreativo.

Área Total del Lote: 183.552 m²

Área del Bruta Lote: 121.607 m²

Área de Reserva Ecológica: 61.945 m²

No. de pisos permitidos: mínimo 2, máximo 5

Cesión de espacio público: 50% de Área Bruta 60.803 m²

Índice de Ocupación: 0.60: 36.482m²

Índice de construcción 2.0: 121.606 m²

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

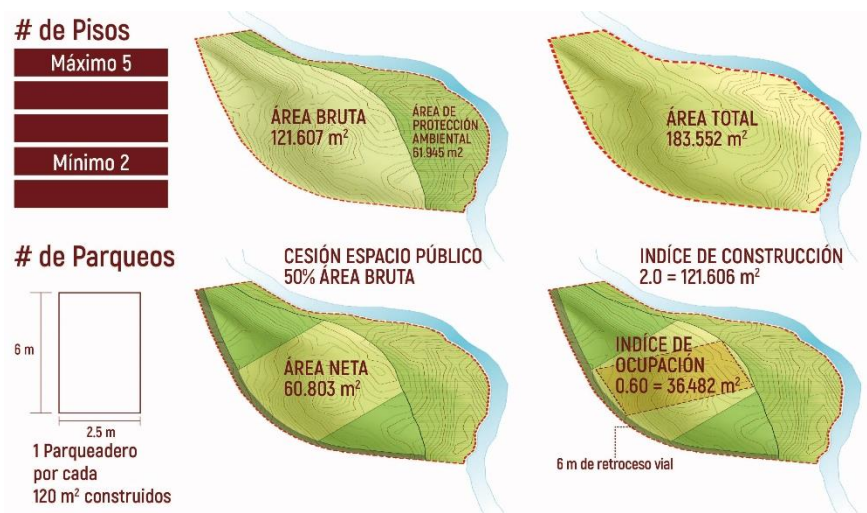


Figura 12. Normativa del Lote según POT

Fuente: Interpretación Normativa Urbana Secretaría de Planeación de Honda.

La conclusión y análisis crítico que se hace de la normativa urbana con respecto al lote, es que es poco específica y puede prestarse para interpretaciones, en este sentido por ejemplo delimita una zona de reserva ecológica que no permite ningún tipo de intervención, y limita su uso a conservación, se entendería su propósito si hubiera algo de algún valor histórico, ecológico o arqueológico, en lugar de ello este es un punto en el río colindante con el río Gualí que se encuentra en abandono, cuando por el contrario si fuera integrado al proyecto de modo positivo y con el adecuado tratamiento de seguridad y valoración ambiental, podría ser un detonante en el municipio, también hace referencia al uso de recreativo como aquel que presta un servicio a la comunidad, es decir que busca un interés común de sus ciudadanos, no solo la actividad de ocio o recreación sino benéfica para la comunidad.

7.3 Referentes Arquitectónicos

A continuación, se hacen análisis de proyectos arquitectónicos para identificar la estrategia que resolvió los distintos problemas que pueden surgir al implantar, diseñar, o estructurar un proyecto de arquitectura con el objetivo de retomar esas estrategias comprobadas, reinterpretarlas para el beneficio del proyecto.

Referente 1: Exodus, Los Prisioneros Voluntarios de la Arquitectura

Arquitecto: Rem Koolhaas

Año:

Lugar: Londres, Inglaterra

#m²: 110.000

Estrategia.



El Proyecto es una pieza urbana vista como la Ciudad Lineal Ideal que conceptualmente divide la ciudad mala de la buena, haciendo que la parte mala pase quiera pasar voluntariamente a la buena por medio de un éxodo.

La arquitectura se presenta como discontinuidades, rupturas sistemáticas, fragmentos con diferencias radicales llenas de simbolismos, singularidades, contrastes y contradicciones.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

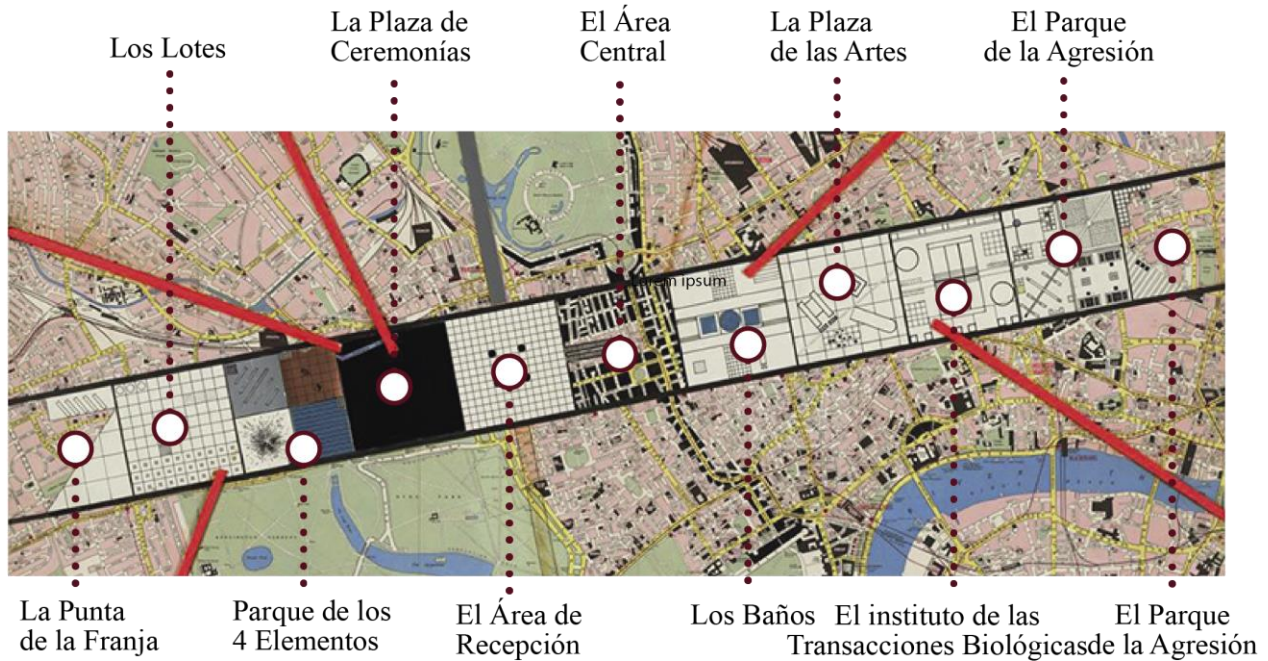


Figura 13. Exodus

Fuente: <https://derivagando.files.wordpress.com/2015/04/exodus8.jpg?w=713&h=&zoom=2>

Referente 2: Museo Judío de Berlín

Arquitecto: Daniel Libenskind.

Año: 1999

Lugar: Berlín, Alemania

#m²: 15.000

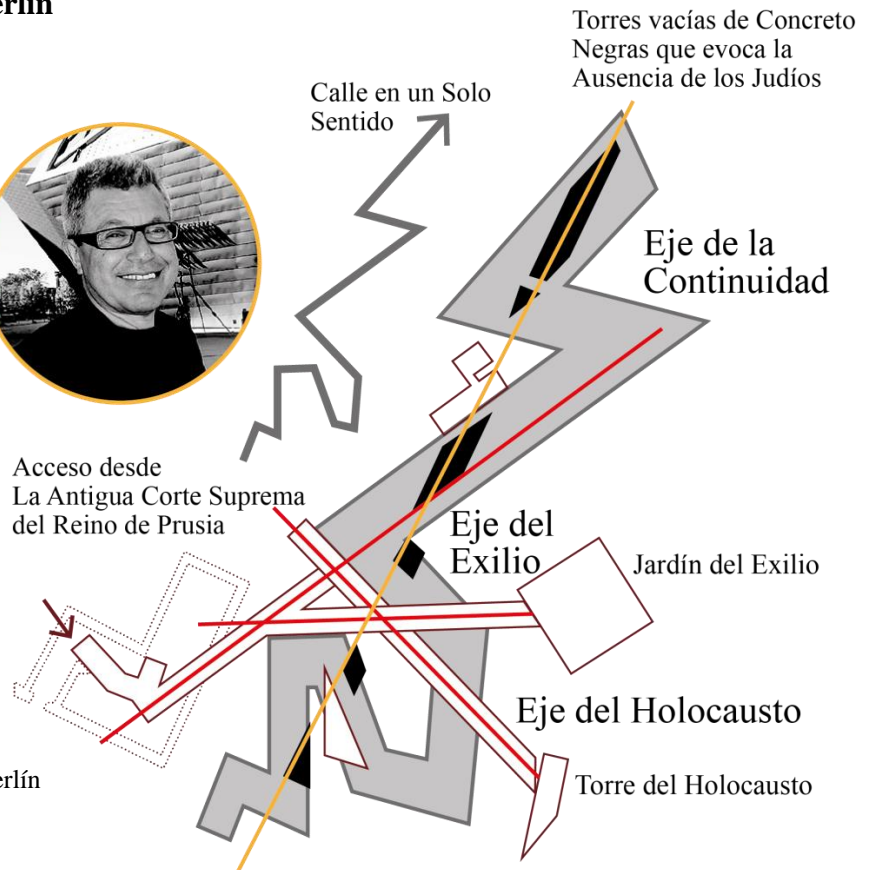


Figura 14. Estrategia Museo Judío de Berlín

Fuente: Autor

Estrategia. Honrar la memoria de los judíos en Alemania a través de la tristeza y tortura para traducirlo a una simbología material de remordimiento. Creando una experiencia emocional impactante desde los espacios arquitectónicos.

Referente 3: Centro Internacional de Arte Rupestre de Motignac, LASCAUX IV

Arquitecto: Snøhetta + Duncan, Lewis Scape Architecture

Año: 2016

Lugar: Conseil Général de la Dordogne, Francia

#m²: 8.365

Estrategia.

Brinda la experiencia de descubrir las cuevas de una manera única que revela una sensación de asombro y misterio, su papel no es exponer colecciones de obras, sino explicar un lugar, y sus riquezas.

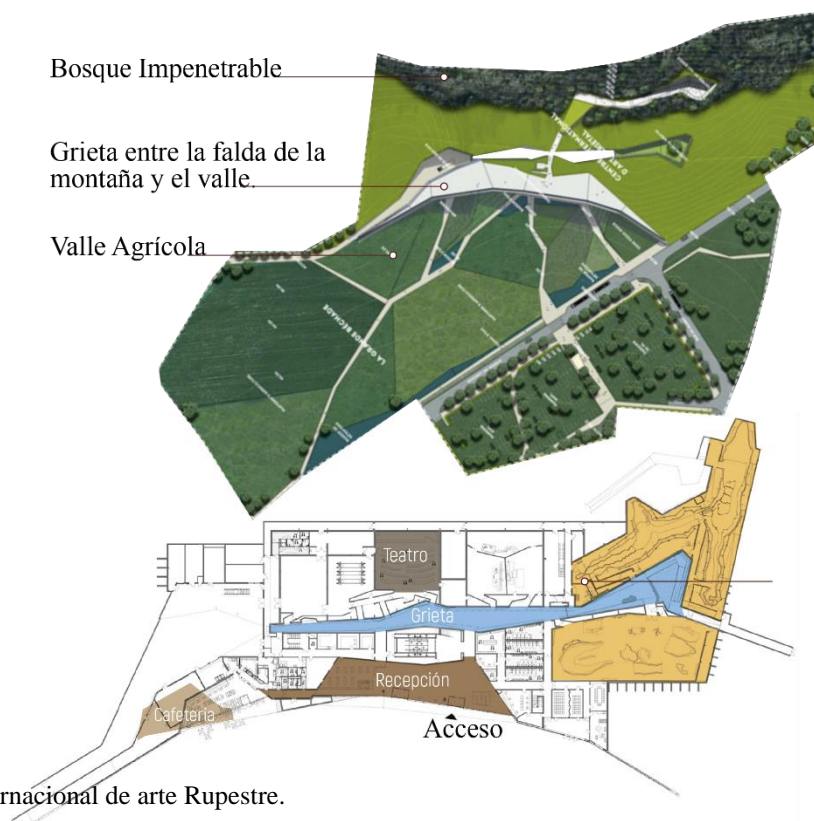
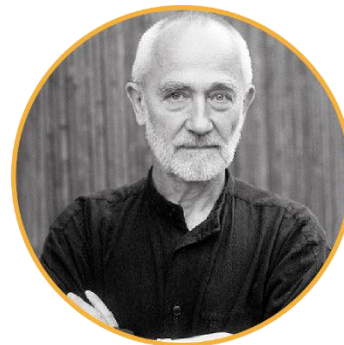


Figura 15. Análisis Centro Internacional de arte Rupestre.

Fuente: Intervención de Plano



Referente 5: Termas de Vals

Arquitecto: Peter Zumthor

Año: 1993 – 1996

Luga: GraubundenCanton, Suiza

Estrategia.

Para diseñar los baños y el spa, posteriores al hotel, creo una estructura con forma de cueva o cantera. Inspirado por los alrededores naturales, la sala de baños fue ubicada debajo de un techo de hierba, una estructura semienterrada en la ladera.

Concepto.

El redescubrimiento del arte, ritual y experiencia del baño bajo una nueva luz.

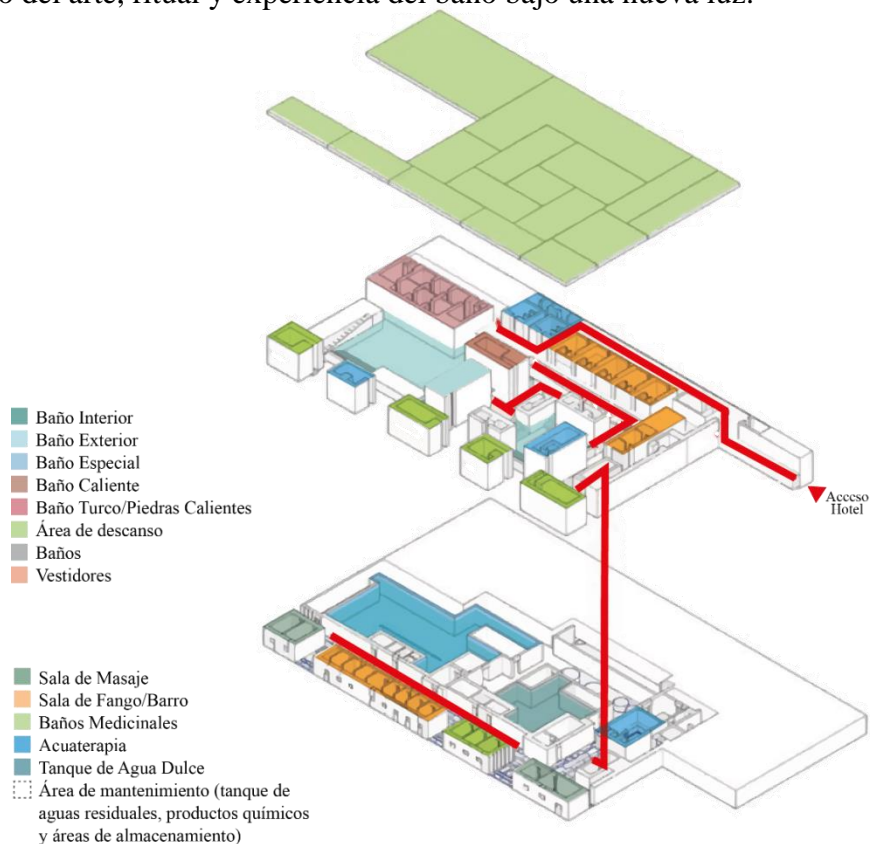


Figura 17. Termas de Vals

Fuente: Intervención de axonometría

8. Desarrollo del Proyecto

Hondaima, Ecomuseo para la Identidad de Honda-Tolima como Alternativa Turística, se concibe desde la museología como un espacio para la experiencia de la cultura fluvial cuya misión es transmitir los conocimientos relacionados con la importancia y cuidado del Río Magdalena en el pasado, presente y futuro, y la actividad pesquera. Pretende ser un espacio donde se interpreten el agua y la agricultura desde el propio territorio, vinculando al discurso del arraigo e identidad brindando un recorrido turístico consecuencia directa de la actividad agrícola tradicional y su evolución.

La conceptualización y comprensión del proyecto está ligada al entendimiento de los 3 ejes expuestos anteriormente en el marco conceptual materializados en arquitectura por salas de exposición y de experiencia, en primer lugar la historia de Honda ligada con el descubrimiento y desarrollo de la actividades del río magdalena, luego una consolidación de la ciudad como centro estratégico, un auge como punto máximo de desarrollo y una muerte en su caída por el cambio de la economía del país.

Igualmente, el proceso fenomenológico de la pesca es recogido en este museo, desde el comienzo de la subienda, cuando los peces salen de las ciénagas para migrar y reproducirse, los periodos de bajanza y mitaca relacionado con las épocas del año de lluvia y sequía y la subida o bajada del nivel del río.

8.1 Programa Arquitectónico del Ecomuseo

El programa se define por medio de las actividades al interior del museo y de las unidades complementarias como el auditorio y la biblioteca y se especifican en el siguiente cuadro:

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

Tabla 2. Programa Arquitectónico

ZONA	SUB ZONA		AMBIENTES	Cap. Max.x área	Área (m2)	Cantidad	Subtotal	Total Parcial	Área Total
ENTRADA	Acceso		Atrio	100,00	1000,00	1,00	1000,00	5345,00	5345,00
			Puente	100,00	300,00	1,00	300,00		
			Espejo de Agua	100,00	2045,00	1,00	2045,00		
			Vestibulo	200,00	2000,00	1,00	2000,00		
ZONA PESCA	Control		Registro - Recepción- Información	6,00	10,00	1,00	10,00	50,00	1574,00
			Servicios Sanitarios	10,00	40,00	1,00	40,00		
	Unidades Comerciales		Cafeteria	50,00	120,00	1,00	120,00	150,00	
			Servicios	4,00	30,00	1,00	30,00		
			Tienda	30,00	15,00	1,00	15,00		
			Vitrinas	50,00	120,00	1,00	120,00		
	Librería		Atención de ventas	20,00	50,00	1,00	50,00	70,00	
			Exhibidor	20,00	10,00	1,00	10,00		
			Deposito archivo	1,00	10,00	1,00	10,00		
	Restaurante		Cocina	8,00	45,00	1,00	45,00	335,00	
			Baños	4,00	10,00	4,00	40,00		
			Comedor	50,00	250,00	1,00	250,00		
	Unidad Museística Pesca (Semipúblico)		Cultura Local Pescadora	50,00	150,00	1,00	150,00	350,00	
			Los Peces del Río Magdalena	50,00	200,00	1,00	200,00		
			Salón	20,00	150,00	1,00	150,00		
	Unidad Complementaria Pesca		Historia de Pescadores	1,00	75,00	1,00	75,00	225,00	
			Taller de Pescadores	15,00	50,00	1,00	50,00		
			Bodega	1,00	15,00	1,00	15,00		
	Artesanías		Taller	15,00	50,00	1,00	50,00	56,00	
			Bodega de Materiales	1,00	6,00	1,00	6,00		
			Aula	20,00	45,00	1,00	45,00		
	Aulas Múltiples		Curaduría de Obras	90,00	3,00	6,00	18,00	93,00	
			Servicios Sanitarios	10,00	4,00	5,00	20,00		
Aseo			2,00	10,00	1,00	10,00			
Servicios		Almacenamiento e Instalaciones	12,00	45,00	1,00	45,00	185,00		
		Dirección	1,00	10,00	1,00	10,00			
		Coordinación	1,00	10,00	1,00	10,00			
Unidades Administrativas		Secretaría	2,00	15,00	1,00	15,00	60,00		
		Oficinas	10,00	150,00	1,00	150,00			
		Lockers	1,00	15,00	1,00	15,00			
Servicios		Sala de Personal	1,00	45,00	1,00	45,00	362,00		
		Unidad Museística Río (Semipúblico)	Sala Permanente	20,00	70,00	1,00		70,00	
		Exposición 1	15,00	120,00	1,00	120,00			
Unidad Museística Río (Semipúblico)		Exposición 2	15,00	120,00	1,00	120,00	6,00		
		Zonas Pasivas	2,00	6,00	1,00	6,00			
		Servicios	Control de ingreso	2,00	4,00	4,00		16,00	
Unidad Complementaria Río		Biblioteca	Depósito	1,00	30,00	1,00	30,00	1209,00	
		Vestibulo	50,00	150,00	1,00	150,00			
		Recepción	25,00	60,00	1,00	60,00			
Unidad Complementaria Río		Biblioteca	Sala General	40,00	120,00	1,00	120,00	236,00	
		Sala Infantil	20,00	80,00	1,00	80,00			
		Lockers	40,00	25,00	1,00	25,00			
Servicios		Ludoteca	25,00	100,00	1,00	100,00	72,00		
		Cubiculos de consulta internet	12,00	12,00	6,00	72,00			
		Deposito de libros	4,00	80,00	1,00	80,00			
Servicios		Patio de Lectura	25,00	200,00	1,00	200,00	24,00		
		Espacios de Consulta	50,00	250,00	1,00	250,00			
		Aulas de Lectura Individual	6,00	12,00	6,00	72,00			
Unidades Investigativas		Curaduría de Obras	6,00	60,00	2,00	120,00	48,00		
		Servicios Sanitarios	12,00	4,00	8,00	32,00			
		Aseo	12,00	8,00	3,00	24,00			
Unidad Museística Arqueológica		Almacenamiento e Instalaciones	10,00	60,00	1,00	60,00	144,00		
		Oficinas entidades Ambientales y Científicas	CORMAGDALENA	8,00	6,00	8,00		48,00	
		COLCIENCIAS	6,00	6,00	8,00	48,00			
Auditorio		Arte Rupestre	AUNAP	8,00	6,00	8,00	48,00	600,00	
		Cuevas de Arte Rupestre	100,00	300,00	1,00	300,00			
		Colección Piezas Arqueológicas	100,00	300,00	1,00	300,00			
Recepción		Vestibulo	400,00	200,00	1,00	200,00	251,20		
		Boletería	3,00	8,00	1,00	8,00			
		Baños	250,00	3,60	12,00	43,20			
Silletería		Plazas Discapacitados	320,00	384,00	1,00	394,00	884,00		
		Plazas	80,00	500,00	1,00	500,00			
		Escenario	20,00	100,00	1,00	100,00			
Escenario		Bambalinas	30,00	50,00	1,00	50,00	233,00		
		Cabina de proyección	2,00	8,00	1,00	8,00			
		Utillería	2,00	75,00	1,00	75,00			
Servicios		Punto de Acceso - Vigilancia	6,00	4,00	6,00	24,00	206,20		
		Sala de Clasificación de Obras	6,00	100,00	1,00	100,00			
		Cuartos de Máquinas	1,00	25,00	1,00	25,00			
Espacio Público		Deposito general	1,00	50,00	1,00	50,00	820,00		
		Servicios Sanitarios	12,00	3,60	2,00	7,20			
		Camino de Esculturas	50,00	200,00	1,00	200,00			
Recreativo		Piscinas	Piscinas	20,00	500,00	1,00	500,00	820,00	
		Vestidores	20,00	100,00	1,00	100,00			
		Duchas	20,00	10,00	2,00	20,00			
Plaza de Eventos		Graderías			2,00	0,00			

8.2 Estrategias Compositivas

La estrategia o modo de componer el proyecto se entiende desde el análisis y comprensión de referentes arquitectónicos, como por ejemplo del proyecto Exodus, Los Prisioneros Voluntarios de la Arquitectura de Rem Kolhaas, en donde la consecución de espacios presenta un nuevo modo de vida bajo una lógica de desarrollo para cada espacio, se muestra en el desarrollo en donde cada sala es un pequeño mundo independiente en el tema que presenta, pero parte de un todo. Igualmente, las Termas de Vals de Peter Zumthor presentan la experiencia de un recorrido a través del ritual del baño, la relación del agua con la tierra, el sonido, la luz, el aire y el paisaje, develan el modo de abordar un proyecto desde la experiencia que en este caso es presentar los temas de la Historia, la Pesca y su relación con el río de forma no solo expositiva, sino que se vivan las costumbres de la cultura fluvial y se comprenda la importancia de la historia de Honda.

Otro referente cargado de contenido es el Museo Judío de Berlín de Daniel Libeskind en el cual desde el simbolismo y dramático recorrido introduce en el visitante del museo sentimientos relacionados con la guerra, la muerte, la soledad y sobre todo de reflexión como también se reflexiona en Hondaima a cerca del cuidado y futuro del río, lo que están sufriendo las personas que dependen de él para alimentarse y vivir.

Luego están referentes con estrategias específicas que se aplican al proyecto, como las piscinas de mares de Álvaro Siza, pues la parte final del recorrido del ecomuseo es la llegada a unas piscinas naturales junto al río Gualí que pueden ser disfrutadas por los visitantes después de pasar por un recorrido que evoca el paisaje natural y recuerda los paseos de olla tradicionales de

nuestra cultura. El referente insinúa formas de cómo llegar e ir descubriendo el paisaje a medida que se recorre un camino que deriva en una conexión entre el mar y el cielo como momento cumbre antes de tener contacto con una piscinas que pareciera fueran extensión del mar, y en donde la intervención sobre el territorio fue delicada al punto de no percibirse a simple vista.

Diagrama de relaciones

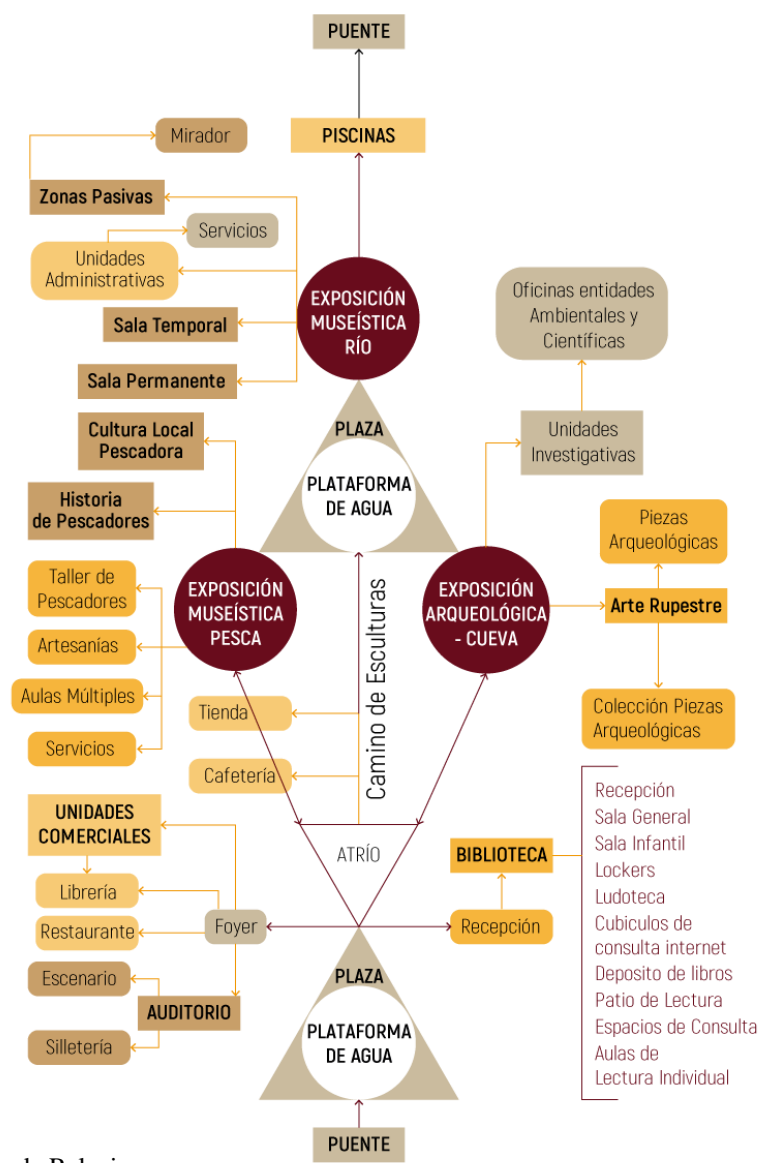


Figura 18. Diagrama de Relaciones
Fuente: Autor

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

El siguiente diagrama ayuda a organizar en primera instancia el programa del equipamiento, mostrando una serie de relaciones y contenido de cada pieza que conforma del proyecto, en donde además del ecomuseo como tal y sus piscinas, también se toma la decisión de construir un auditorio y una biblioteca como unidades complementarias dirigidas al uso de los Hóndanos y que prestan un servicio beneficioso y que responden a las necesidades urbanas de la ciudad.



Figura 19. Diagrama Unidades Museísticas

Fuente: Autor

Este diagrama permite entender el contenido del proyecto y su división en salas, el recorrido lógico y el modo en que se relacionan las unidades museísticas de la pesca, la historia y el río. Ahora se define el recorrido específico al interior del museo y el modo en que se relacionan las salas, es un recorrido fluido que evoca a entender primero la historia por medio de espacios de transición entre las salas temáticas que permiten entender el paso de un período a otro y posteriormente los periodos naturales de pesca, que también se vinculan con transiciones que evocan un medio natural.

8.3 Concepto: Fluidez Háptica

El sistema funciona a partir del recorrido fluido del edificio, en su entrada se encuentran una fuente-plaza, un espacio centralizado que organiza 4 volúmenes en total, relacionados con lo público y urbano, el auditorio y la biblioteca, cada uno con su programa complementario, los cuales enmarcan la entrada a 3 piezas vocacionales de Honda por medio de una plataforma de agua. Estos 3 espacios de experiencia háptica son El Río y La Pesca y La Historia y siguen un orden lógico de implantación, es decir, ejes de desarrollo, mientras la pesca muestra las fases de la subienda, el eje de la historia expone las etapas de desarrollo de Honda con relación al río Magdalena.

8.4 Implantación

Los criterios de implantación respecto al proyecto se definen con el entendimiento de la topografía del lugar, se hace en la cota más baja del lote entendiendo que el museo al igual que honda se encuentra rodeado de montañas y limitado por un río del cual se desprende su clima y el modo de habitar.

También se genera un sistema de unidades debido a la profundidad del salto de honda de 14 metros y se derivan de su división o multiplicación. 14, 7, 3.5, 1.75 metros, 140, 70, 35, 17.5 metros esto con el objetivo de preservar un armonía y escala apropiadas.

También se tiene en cuenta la normativa con relación al área de preservación ecológica existente y un retroceso de 30 metros con relación a la ronda del río por la amenaza de inundación.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

En las decisiones de diseño, respecto a la huella del proyecto se manejan varias alturas con respecto a lo que se busca expresar en cada espacio, algunas salas enterradas por completo, otras semienterradas y otras en relación con el exterior, la tierra y el agua como parte del territorio pues la intervención busca una relación directa con su entorno que enaltezca el medio natural en el que está inmersa. Por el clima de Honda se orienta el proyecto de oriente a occidente, lo que norte para ventilar al mismo.

8.5 Diseño Ecomuseo Hondaima

El diagrama de diseño del proyecto busca un recorrido que atraviese 8 salas, 4 de historia (Descubrimiento, Consolidación, Auge y Deterioro) y 4 de pesca (Ciénaga, Subienda, Mitaca y Bajanza) por medio de espacios de transición, tierra, madera, piedra, agua, aire y vegetación.

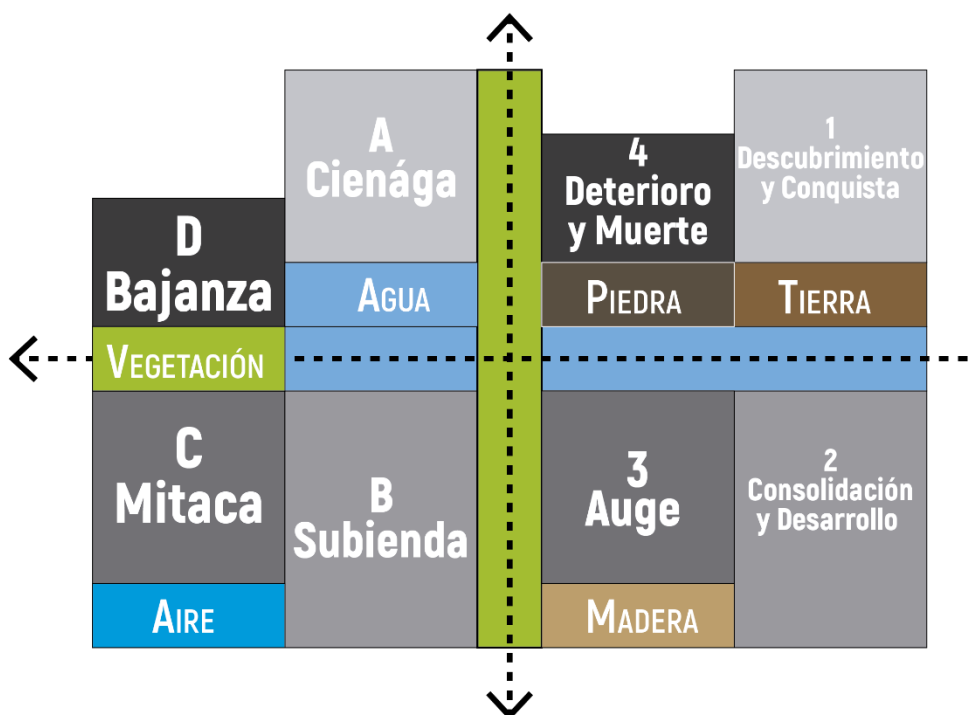


Figura 20. Diseño de Museo. Salas y espacios de transición.

Fuente: Autor

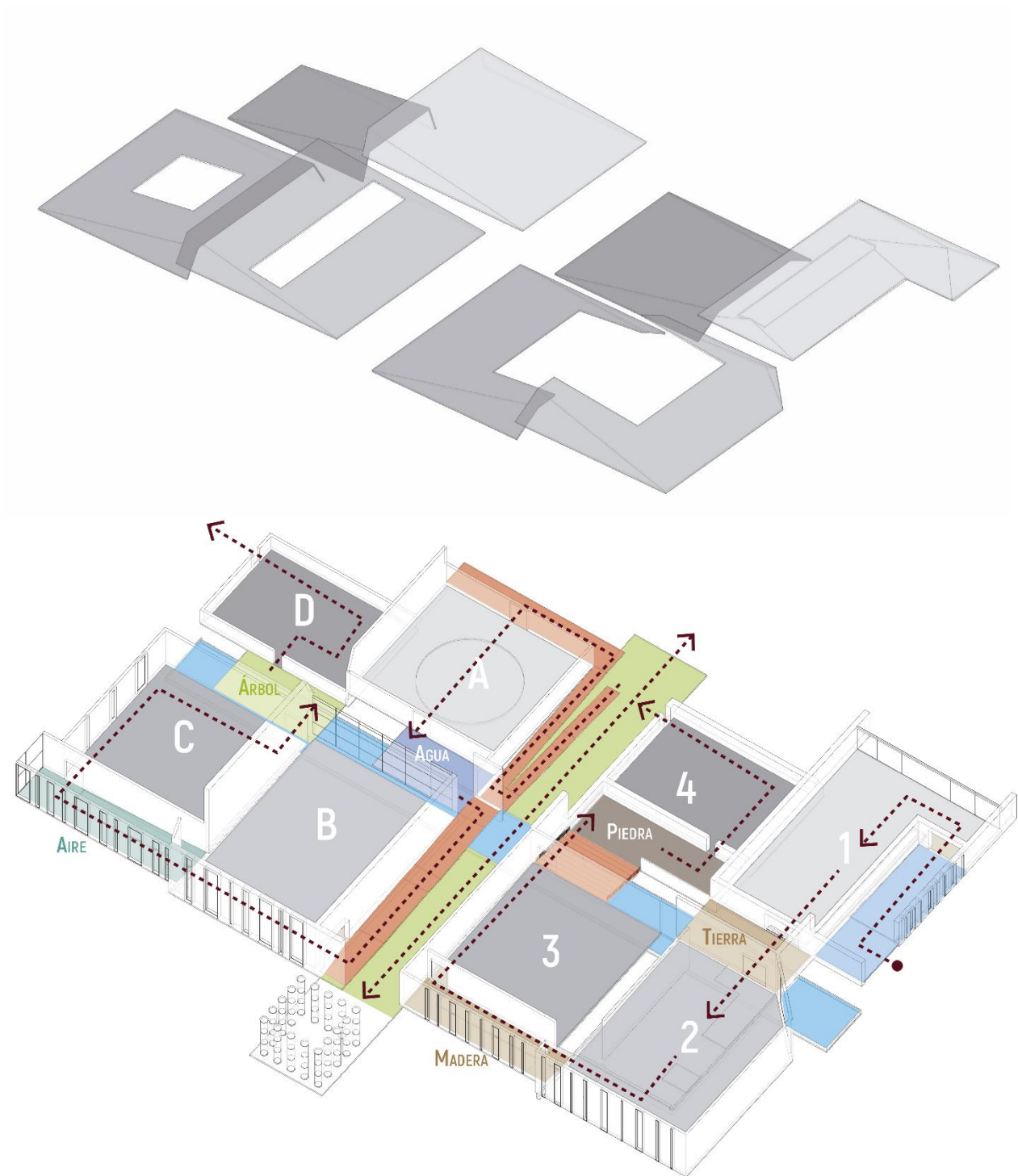


Figura 21. Diseño de Museo. Salas y espacios de transición.

Fuente: Autor

Un espacio centralizado permite la distribución entre salas por medio de transiciones que llegan a visuales predispuestas para la contemplación y experimentación al tacto, los recorridos dentro de las salas empiezan y terminan progresivamente indicando la transición que da un indicio de lo que se encontrara en la siguiente sala, permitiendo la conexión entre ellas y un espacio central. Las cubiertas se pliegan para permitir la circulación de aire al interior del museo, su geometría recuerda las casas coloniales a 2 aguas y las bodegas de almacenamiento de café, las aberturas son para iluminación cenital del museo y especial interés en puntos específicos.

Conclusiones

Dentro de las conclusiones encontradas en el desarrollo de este proyecto se presta especial interés en el abordaje de las estrategias de referentes arquitectónicos, pues no solo son partes que por su visual o imagen buscan ser montadas dentro del proyecto, sino que se hace una revisión profunda de la estrategia para solucionar condiciones específicas del lugar o del programa a desarrollar, una vez entendido esta solución soportada en un concepto, en una solución espacial y estructural que conforma el proyecto en un todo.

Se empiezan a utilizar de distintas formas para solucionar el propio, encontrando en la combinación de estrategias y entendimiento del porqué de ciertas decisiones, el modo de encontrar soluciones que parten de una idea clara y expresada anteriormente en un proyecto pero que puede ser transformada y aplicada al museo para organizarlo espacialmente, responder urbanamente a la ciudad o estructurarlo constructivamente.

Bibliografía

- Andrade Pérez, M. G. (Enero-Marzo de 2016). Tiempo de Vidrio y de abundancia. Saberes y oficios de la cultura fluvial en el Alto Magdalena, Colombia. *Revista de Estudios Sociales*(55), 73-87.
- Barco, M. V. (2016). Que no se "ahogue" la pesca. *Revista Semana, El Río que Somos*, 132.
- Bejarano, P. A. (2015). "Revitalización de los Centros Urbanos Históricos, a partir del desarrollo de los puertos fluviales del Río Magdalena. Modelo Portuario Fluvial de Comprobación Honda".
- Duffo., E. B. (s.f.). *Banrepcultural.Credencial Historia No. 282*. Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-282/el-rio-magdalena-escenario-primordial-de-la-patria>
- EVE innovación, museo, exposiciones*. (2017). Obtenido de <https://evemuseografia.com/2017/01/17/principios-basicos-del-ecomuseo/>
- Fernández, L. C. (2011). ¿Cómo desarrollar la competencia de hablar en público en el alumnado universitario? *Aula Abierta ICE. Universidad de Oviedo*, 39(3), 31-40.
- Martínez, J. R. (2002). La Expresión Oral. (U. d. Rioja, Ed.) *Contextos Educativos*(5), 52-57.
- Municipal, C. (2016). Plan de Desarrollo Honda es de Todos, Honda Somos Todos 2016-2019. Honda Tolima.

HONDAIMA. ECOMUSEO DE IDENTIDAD DE HONDA

República, B. d. (s.f.). *Banrepcultural. Credencial Historia No. 289*. Obtenido de Codazzi y el

salto de Honda: <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial->

[historia/numero-289/codazzi-y-el-salto-de-honda](http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-289/codazzi-y-el-salto-de-honda)

Rico, J. C. (2006). *Museos, Arquitectura, Arte. Espacios Expositivos*.

Ruíz, A. D. (2016). *Honda Ecoturística-Malecón Transforma*.