



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

**MALECON CAMINO REAL
UNA ESTRATEGÍA DE RECUPERACIÓN
URBANA EN EL
MAGDALENA MEDIO
ESTUDIO DE CASO HONDA TOLIMA.**

ROGER ALEXANDER TORRES MEJIA.

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA.

PROGRAMA: ARQUITECTURA.

BOGOTÁ

2016

Malecón Camino Real
Una Estrategia de Recuperación Urbana en el
Magdalena Medio
Estudio de Caso Honda Tolima.

Roger Alexander Torres Mejia.

Tesis o trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título de:

ARQUITECTO

Director (a):

Arquitecto. Mg. David Macías Rubio

Línea de Investigación:

Diseño y gestión del hábitat territorial.

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá

Año 2016

Momentos de la vida cotidiana de los pescadores artesanales de Honda y Puerto Bogotá, el escenario ribereño en el que realizan sus faenas, las técnicas de captura, la geografía del río de acuerdo a sus sectores de pesca, el proceso de alistamiento, venta y preparación del pescado.

La pesca, uno de los oficios más importantes del río Magdalena es para muchos, hoy en día desconocida y actualmente está fuertemente amenazada.

**RELATOS DE PESCADORES EN TIEMPO DE VIDRIO
MUSEO RIO MAGDALENA – HONDA TOLIMA**

Resumen

El proyecto Malecón Camino Real, es una estrategia de recuperación urbana en el Magdalena Medio, tomando como Caso de estudio la ciudad de Honda, la cual se ubica, en el centro del país, y al Norte del departamento del Tolima, limitando con los departamentos de Caldas y de Cundinamarca; atravesada por los ríos Guali y Magdalena, zona donde se ubica la ciudad, también es llamada, Valle del Rio Magdalena o Valle del Magdalena Medio.

En la actualidad Honda presenta grandes desafíos, debido al desplazamiento de la población, hacia municipios y ciudades cercanas. En busca de oportunidades socio-económicas, debido al deterioro territorial que ha tenido la ciudad En los últimos años por diferentes factores, tanto ambientales, económicos y socio-políticos, entre ellos las altas y bajas precipitaciones de lluvia; (fenómeno de la niña y fenómeno del niño), que originaron derrumbes y el desbordamiento de los ríos, por otro lado la falta de estas precipitaciones, genero una sequía; por la cual muchos cultivos se perdieron, y la pesca disminuyo, afectando fuertemente, la economía de la ciudad.

Considerando, lo anteriormente mencionado, el Malecón Camino Real, tiene como fin, consolidarse como un hito dentro del Plan Zonal del Centro de la Ciudad. Con lo cual se busca, articular las diferentes, actividades y zonas, colindantes a los ríos. Mediante un equipamiento, de carácter multimodal, que generare, a partir de su infraestructura y su espacio público, la

integración de los BIC; (Bienes de Interés Cultural), con la posibilidad, de rehabilitar, el centro de la ciudad y brindar una oportunidad a los habitantes Hóndanos, frente a lo que fue el puerto fluvial más importante del país aparte de ser un elemento de infraestructura que impida el daño a las zonas cercanas a los ríos por parte del agua a través de Gaviones.

PALABRAS CLAVES

Malecón: Pared que protege un puerto o una bahía de las olas del mar, a lo que se refiere a un rompeolas, por otra parte también es una pared para defenderse de la crecida de las aguas. (Diccionario Manual de la Lengua Española. 2007).

Camino Real: Esta dado entre Santa Fe – Honda, es el más representativo de los trazados nacionales que se hicieron durante la época de la colonización. Inicia en Bogotá y finaliza en el puerto comercial de Honda, en el río Magdalena. Pasa por los municipios de Facatativá, Albán, Villeta y Guaduas. Actualmente es el camino mejor conservado en la geografía colombiana y el más representativo por su importancia histórica, pues por este pasaron los recursos que estaban destinados a la construcción del centro del país. (Cárdenas, et al., s. f).

Estudio de Caso: También conocido como análisis de caso, es un instrumento o método de investigación con origen en la investigación médica y psicológica. Los asuntos que se abordan incluyen la relación de los espacios públicos y privados con el contexto, la interrelación entre el cambio social, también es una investigación, procesual, sistemática y profunda de un caso en concreto. (Becker, Howard, s. f).

Puerto Fluvial: Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades, de transporte, tanto de mercancía, como de personas.

(Diccionario Manual de la Lengua Española. 2007).

Gaviones: En ingeniería, los gaviones consisten en una caja o cesta de forma prismática rectangular, rellena de piedra, de enrejado metálico de malla. Se colocan a pie de obra desarmada y una vez en su sitio, se rellenan con piedras del lugar. Como las operaciones de armado y relleno de piedras no requieren ninguna pericia, utilizando gaviones se pueden ejecutar obras que de otro modo requerirían mucho más tiempo y operarios especializados. (Diccionario Manual de la Lengua Española. 2007).

Movilidad: Conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. (Ecologistas en acción, 2007).

Centralidad: Para referirnos al centro urbano tenemos que tener en cuenta varios aspectos relacionados: ideológicos, teóricos, prácticos y formales. El concepto de centro se refiere en primer lugar a un tipo de ocupación del espacio, en segundo lugar a un conjunto de funciones y de grupos sociales localizados sobre un lugar de características más o menos específicas y en tercer lugar al papel predominante que el centro desempeña en el control de crecimiento urbano. (Casado, 2008).

Transporte: El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que

sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. (Ministerio de Fomento, 2012).

Intermodalidad: se ha usado para describir un sistema de transporte en el que dos o más modos de transporte intervienen en el transporte de un envío de mercancías de forma integrada, sin procesos de carga y descarga, en una cadena de transporte puerta a puerta. (Ministerio de Fomento, 2012).

Patrimonio: es la herencia cultural, tanto intangible como tangible, propia del pasado de una comunidad, con la que está viva en la actualidad y que transmite a las generaciones presentes y futuras. (UNESCO, 2016)

Paisaje: se define como un espacio geográfico con características morfológicas y funcionales similares en función de una escala y una localización. La escala vendría definida por el tamaño del paisaje o, lo que es lo mismo, el tamaño de la "visión" del observador. (BUXÓ, 2006).

Abstract

The, Malecón Camino Real, is a strategy of urban renewal in the Middle Magdalena, based Case Study Honda City, which is located in the country's center and north of Tolima department, bordering the departments of Caldas and Cundinamarca; and is crossed by Guali and Magdalena rivers, the area where the city is located, is also called, Magdalena River Valley and Middle Magdalena Valley.

Currently, Honda presents great challenges due to population displacement towards towns and nearby cities in search of opportunities, socio-economic, due to the territorial deterioration, the city has had in recent years due to different factors, both environmental, economic and socio-political, including high and low rainfall; (Phenomenon of the child and the phenomenon of child), which originated, landslides and overflowing rivers, on the other hand the lack of these precipitations, generated a drought, which many crops were lost, and fishing decreased, affecting strongly, the economy of the city.

Considering the above, the Malecón Camino Real, aims to consolidate itself as a landmark in the Zonal Plan of the City Centre. With which it seeks to articulate the different activities and areas adjacent to rivers. Through an equipment multimodal, which generate, from its infrastructure and public space, the integration of BIC; (Property of Cultural Interest), with the possibility of rehabilitating the city center and provide an opportunity to “Hóndanos” inhabitants, compared to what was, the river port, the most important of the country, apart from being an element of infrastructure to prevent the damage to areas near rivers, by water, through Gaviones.

Keywords:

Breakwaters: Wall protects a harbor or a bay, of the sea waves, to which refers to a breakwater, on the other hand it is also a wall to fend off the rising waters.

Camino Real: This given between Santa Fe - Honda, is the most representative of national plots that were made during the period of colonization. Starts in Bogota and ends in the commercial port of Honda on the Magdalena River. Passes through the municipalities of Facatativa, Albán, Villeta and Guaduas. Now is the best way preserved in the Colombian geography and the most representative for its historical significance, as this spent the resources that were intended for the construction of the center, the city.

Case study: Also known as case study, is a research tool or method originating in medical and psychological research. The issues addressed include the relationship of public and private spaces with the context, the interrelationship between social changes, it is also a research, process, systematic and deep of a particular case.

River Port: The place is located on the bank of a navigable waterway adapted and prepared for activities of transport, goods, and people.

Gabions: In engineering, gabions consist of a box or basket of rectangular prismatic shape, filled with stone, metal mesh lattice. Standing walk unarmed work and once in place, are filled with local stones. As armed operations and filling stones require no skill, using gabions can execute works that would otherwise require much more time and specialized operators.

Mobility: The mobility means all movements of people and goods, which are produced in a physical environment. When we talk about urban mobility we mean all shifts taking place in the city.

Centrality: To refer to the city center have to consider several related aspects: ideological, theoretical, practical and formal. The center concept refers primarily to a type of occupation of space, second to a set of functions and social groups located on a site of more or less specific features and thirdly the predominant role that the center plays in controlling urban growth.

Transport: Designates the movement of goods in the same unit or vehicle using successively two or more modes of transport without handling the goods in trade mode.

Intermodality: has been used to describe a transport system in which two or more modes of transport involved in transporting a shipment of goods in an integrated manner, without processes of loading and unloading a transport chain door to door.

Cultural heritage: is the legacy of physical artifacts and intangible attributes of a group or society that are inherited from past generations, maintained in the present and bestowed for the benefit of future generations.

Landscape: is a way of managing a landscape that brings together multiple stakeholders, who collaborate to integrate policy and practice for their different land use objectives, with the purpose of achieving sustainable landscapes.

Tabla de contenido

Tabla de contenido	1
Índice de Imágenes	2
Índice de tablas	2
Índice de gráficos	3
Índice de Planos	4
Introducción	1
Antecedentes	3
Formulación	8
Objetivo General	12
Objetivos Específicos.....	12
Justificación	13
Hipótesis	15
Marco Referencial.....	17
Marco Teórico.....	22
Marco Histórico	26
Marco Contextual.....	34
Metodología.....	38
Capítulo 1 Diagnostico	52
1.1 Honda en la región.....	52
1.2 Análisis del territorio.....	55
1.2.1 Estructura Socio-Económica.....	55
1.2.2 Estructura Ecológica Principal.....	57
1.2.3 Estructura Funcional y de Servicios.....	58
1.3 Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Honda.....	62
1.3.1 Frente Fluvial Urbano.....	67
1.3.2 Componente General.....	68
Capítulo 2 Desarrollo del Proyecto.....	70
1.1 Desarrollo de los elementos ambientales.....	74
1.2 Desarrollo espacio público.....	74
1.3 Desarrollo propuesta del Malecón.....	76
Capítulo 3 Análisis y discusión de resultados, conclusiones y recomendaciones.....	81
Anexos	83

Web grafía.....	89
Bibliografía	91

Índice de Imágenes

Imagen 01: Deterioro de Infraestructura Colindante al Rio.....	9
Imagen 02: Articulador Comercial.....	13
Imagen 03: Ubicación y Conectividad de Honda.....	14
Imagen 04: Aerografía de la ciudad de Honda.....	16
Imagen 05: Malecón 2000, Guayaquil Ecuador.....	19
Imagen 06: Paseo Uribitarte, Bilbao España.....	21
Imagen 07: Antigua bodega, en el Puerto Arranca plumas.....	29
Imagen 08: Pescador.....	37
Imagen 09: Calle de las Trampas.....	44
Imagen 10: Barrio el Retiro.....	45
Imagen 11: Pescadores.....	46
Imagen 12: Panorámica de la ciudad de Honda.....	58
Imagen 13: Calle de las Trampas Honda Tolima.....	86

Índice de tablas

Tabla 01: Navegabilidad del rio Magdalena.....	35
Tabla 02: Proyecciones Demográficas.....	36

Índice de gráficos

Grafico 01: Proyecciones Demográficas.....	36
Grafico 02: Cronología.....	39
Grafico 03: Asentamientos siglos X y XVI.....	39
Grafico 04: Asentamientos siglos XVII, XVIII Y XX.....	40
Grafico 05: Centro Histórico de Honda.....	40
Grafico 06: Factores Articuladores.....	42
Grafico 07: Plan de Manejo sobre el Rio Magdalena.....	43
Grafico 08: BIC (Bienes de Interes Cultural).....	43
Grafico 09: NOLI A.....	47
Grafico 10: NOLI B.....	47
Grafico 11: Aerografía de la Ciudad de Honda 1960.....	53
Grafico 12: Conjuntos Tematicos (Religioso, Comercio, Institucional y Cultural).....	55
Grafico 13: Tradicion de la pesca y de Actividades complementarias sobre los rios.....	56
Grafico 14: Zonificacion del suelo.....	57
Grafico 15: Concentracion Funcional e Institucional.....	59
Grafico 16: Zonas Homogeneas.....	59
Grafico 17: Ubicación de Puertos Fluviales.....	61
Grafico 18: Conectores Urbanos Recorridos y Puentes.....	61
Grafico 19: Zonificacion PEMP.....	62
Grafico 20: Centro Historico de la Ciudad de Honda.....	65
Grafico 21: Zonificacion (Conservacion, Proteccion e Intervencion).....	66
Grafico 22: Conflictos de Invasion sobre el Frente del rio.....	68
Grafico 23: Circuito del Malecon.....	75
Grafico 24: Nodos del Malecon.....	75
Grafico 25: ¿Qué se busca con el Malecon Camino Real?.....	80
Grafico 26: Debilidades y Potenciales del Malecon Camino Real	81

Índice de Planos

Plano 01: Identificación de Zonas Residuales sobre el río.....	48
Plano 02: Ejes Determinantes.....	49
Plano 03: Áreas de Intervención.....	50
Plano 04: Principal Articulador del Centro Histórico.....	51
Plano 05: Diseño Malecón.....	72
Plano 06: Diseño Malecón.....	73
Plano 07: Corte Sector 4.....	76
Plano 08: Desarrollo de Espacio Público (Sector 4).....	76
Plano 09: Perfil (Sector 2).....	76
Plano 10: Proyección del Nuevo Puerto en el Malecón Camino Real.....	77
Plano 11: Proyección del Muelle en el Malecón Camino Real.....	78
Plano 12: Proyección del Malecón Camino Real.....	79

Introducción

En la actualidad, la ciudad de Honda, también conocida como la ciudad de los puentes, presenta un deterioro demográfico, morfológico y urbano, debido a diversos factores, como socio-políticos y ambientales, considerando que posee, el puerto fluvial, navegable más importante de Colombia, conocido como Arranca plumas; enfocando, la investigación, a la proyección de un Malecón, como elemento urbanístico que integre, tanto la parte técnica y arquitectónica, sobre el río Magdalena y que a su vez articule, el centro histórico de la ciudad, con el río y su importancia, propiciando su reactivación, para el transporte de insumos hacia Bogotá.

Hoy en día este mecanismo, de traer insumos hacia la capital ha cambiado, ya que por medio de nuevos tipos de transporte, se han reducido costos y tiempos, pero no solo esto, beneficiaria a Honda, con un Malecón, debido a su importancia colonial, representa un atractivo turístico, que enmarcaría a un más, el sector económico de la ciudad, perdido desde el avance tecnológico con respecto al transporte de carga, para la ciudad de Bogotá.

Por esta razón el proyecto de investigación aborda, el desarrollo de un puerto-parque fluvial en el Malecón, para la ciudad, como para los habitantes y para la región, aprovechando las condiciones privilegiadas con las que cuenta la ciudad, al igual que sus ríos, (Magdalena, Guali y Quebrada Seca), debido a esto nuestro proyecto incide en la renovación urbana sobre la ronda del río y en sectores de alto potencial patrimonial, generando una motivación para los habitantes, ya sea por factores económicos o por simple arraigo entre los pobladores.

En la actualidad las tendencias de desplazamiento demográfico de la región, hacia el centro del país, son abrumadoras, debido a la falta de oportunidades, que una ciudad como

Honda, puede brindar a sus residentes y dejando casi por sentado, que la activación del río por parte de Cormagdalena, es una ilusión, debido a que la ciudad no posee, una infraestructura adecuada, para una futura demanda, frente al transporte fluvial.

A nivel nacional, la evolución de los sistemas, de transporte masivo, ha tenido un representativo crecimiento, en proyectos de construcción de infraestructura, ejemplo de esto se evidencia, en ciudades como Bogotá, Medellín, Bucaramanga, Cartagena y Barranquilla, enfatizado, en esta última ciudad mencionada, ya que hace poco se inauguró, uno de los puertos marítimos, más importante del continente en donde, se evidencia que la reactivación, de los puertos fluviales, para salida de mercancías y de pasajeros hacia el norte será una realidad.

Es por ello, que se propone el diseño de un Malecón, el cual articule, el eje norte-sur y oriente-occidente, de la ciudad, con los ríos, Magdalena, Guali y Quebrada Seca, y no solo eso, además cumplirá la función, de hito arquitectónico, con lo cual servirá de referente y orgullo para los habitantes.

Por tal motivo se plantea, el área de intervención, e implantación del equipamiento en la rivera del río Magdalena, justamente, entre los puentes, Luis Ignacio Andrade, Navarro y el puerto Arranca Plumas, articulando además, la Rivera de Puerto Bogotá, la desembocadura del río Guali y de Quebrada seca respectivamente; y para en un eventual desarrollo proyectual, sus límites amarren toda la zona de la rivera hasta el puerto de Caracolí en el Norte de la ciudad.

La integración patrimonial con el Malecón, se proyecta hacia el centro de la ciudad, motivando la interacción, con estos desde, la plaza de mercado, casa de los conquistadores, museo del río Magdalena, casa del sello real, museo Alfonso López Pumarejo, Iglesia del Alto del Rosario y Calle de las trampas.

Antecedentes.

La Ciudad de Honda

Navegabilidad Fluvial.

Como asentamiento precolombino y como villa española, de acuerdo a lo descrito en las épocas de la conquista y de la colonia por crónicas, Honda se constituyó en una singularidad, urbana como puerto fluvial, dentro de las fundaciones españolas, debido a las condiciones geográficas del lugar escogido, como importante legado amerindio, para su asentamiento inicial. En efecto, tuvo un origen espontáneo como asentamiento amerindio y otro, más pragmático, como instalación de bodegas portuarias al borde del río Gualí (cuando fue puerto de Mariquita). Entre la explanada (hoy Alto del Rosario) y el borde del río se generó la primera implantación que luego fueron calles (reticulares en la explanada y aleatorias por las vertientes hacia las tres corrientes de agua que la enmarcaban) y plaza fundacional. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

El escenario geográfico que acogió a los primeros habitantes de lo que iba a ser la ciudad de Honda, tiene unas características que lo hacen especialmente singular y que debió ser, por eso mismo, considerado como enclave geográfico estratégico para los grupos amerindios. En primer lugar, se encuentra en la ribera occidental del cauce del río Magdalena, en uno de sus pasos más estrechos (si no es el que más) donde prácticamente se tocan las estribaciones de las cordilleras Oriental y Central. La ribera opuesta, la oriental, presenta un corte de terreno vertical de unos treinta metros de altura sobre el nivel de las aguas. Es evidente, el poder que da el dominio visual en este punto geográfico, para controlar el paso de oriente a occidente (por tierra) y de norte a sur (por la navegación). (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

En segundo lugar, es quizá el único punto donde se corta la navegabilidad del río Magdalena, el más largo del territorio colombiano, con aproximadamente 1,540 kilómetros desde el Macizo Colombiano hasta las Bocas de Ceniza en el Mar Caribe. De no ser por los raudales que se forman en este punto, el río Magdalena, desde el lugar en que adquiere el suficiente caudal, sería navegable en toda su extensión. El “Salto de Honda” como se le conoce, obligó y seguirá obligando, a todos sus navegantes: amerindios, españoles y colombianos, a desembarcar, avanzar por tierra a través del lugar de los ondamas para volver a embarcar y retomar el curso de la navegación. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

En tercer lugar, en relación con el mismo tramo del río Magdalena, cada año, por los meses de abril y mayo se sucede el fenómeno de “La Subienda” de peces, que constituyó por siglos motivo de congregación de las tribus amerindias del valle medio del Magdalena y de las estribaciones de la cordillera oriental. Para los españoles se convirtió en motivo de relatos y noticias de esa espectacular abundancia de peces y de pescadores que allí se verificaba. Para los colombianos del centro del país, la coincidencia con la celebración de la Semana Santa (cuando el ayuno religioso sólo permite el consumo de pescado) se convirtió en relación económica de primer orden. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

En cuarto lugar, el sitio ocupado por los ondamas se configura, geográficamente, como una “península” pues está rodeada de agua por tres de sus lados: por el curso de dos ríos que corren casi paralelos (y muy cercanos, a no más de quinientos metros) y por el cauce del río Magdalena que, en este mismo tramo, forma una curva muy pronunciada donde, precisamente, desembocan los ríos Gualí y Quebradaseca, muy próximos a los rápidos. La topografía de la “península” es inclinada sobre las riveras de los ríos (sobre el Gualí es casi un corte vertical) y presenta en la cima una franja plana lineal que se funde con la conformación topográfica tierra

adentro de las planicies del territorio de Mariquita. En el extremo de ese plano tuvo origen el poblado de Honda (ver aerofoto 1960). De otra parte, el clima cálido (con temperaturas medias mayores a 30° C.), con una humedad relativa muy alta, una vegetación de altura media, poco abundante, sobre terrenos aledaños bastante escarpados, no ofrecía las mejores condiciones para la habitabilidad. Pero muy seguramente esas condiciones geográficas estratégicas que se han señalado, superaron en el pasado lejano y más cercano, las condiciones climáticas adversas para propiciar una población estable y de gran importancia a lo largo de varios siglos (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

Actualmente la movilidad, la ciudad ha adquirido, un valor importante para la urbanística, el medio ambiente y el desarrollo de infraestructura de transporte, que articule territorialmente la ciudad; es por ello que se hace necesario nombrar el proceso histórico de la misma para entender las peculiaridades que se han generado respecto a la relación entre la organización territorial y sus ríos.

Investigaciones arqueológicas y etnohistóricas del río Grande de La Magdalena adelantadas por numerosos autores permiten trazar la historia de los pobladores prehispánicos del valle medio del río Magdalena. Antes de su descubrimiento, los aborígenes que habitaban sus riberas en la parte baja lo llamaban YUMA, en la parte media ARLI y en la parte alta GUACAHAYO.

Con las crónicas de indias, específicamente en escritos de Fray Pedro Aguado, Fray Pedro Simón, Lucas Fernández de Piedrahita y Fray Alonso de Zamora además de diferentes relaciones geográficas, se han determinado y escrito sobre los lugares de asentamiento de pueblos, aldeas o viviendas dispersas en las márgenes del río Magdalena.

Según Arturo Cifuentes Toro, estos cronistas y/o conquistadores aluden a Malambo, Tenerife, Mompox, y Tamalameque en el bajo Magdalena como los principales lugares poblados por indígenas y a los que los españoles ubicaron en provincias llamadas de los malibúes o gente blanca por el color más claro de la piel, chimilas y caribes:

“En la relación de Tenerife II, escrita por Bartolomé Briones de Pedraza en 1540, anotaba el conquistador: En cada provincia de estas que están dichas, hablan su lengua, aunque en este río hay malebúes también que difieren en algunas cosas, (...) Asimismo los caribes se entienden por lengua; pero en algunos pueblos también difieren la lengua en muchas cosas, (...) y asimismo los de la gente blanca se entienden por su lengua, aunque algunos de ellos entienden la lengua malebú, por causa de las contrataciones siempre han tenido y tienen con ellos. Y asimismo los de Chimila hablan otra lengua y también hay muchos que entienden la de los caribes y a causa de las contrataciones, y aun los blancos los pueblos más cercanos la entienden, porque también tienen contrataciones”.

Dice el mismo autor que en el Magdalena Medio, a partir de la región de Barrancabermeja y la Tora eje de penetración de los españoles hacia el altiplano, se encuentran en las crónicas y relaciones de indias nombres indígenas de lugares, pueblos y grupos que se agrupaban étnicamente, o se dispersaban, llevando el nombre del cacique, capitán o lugar al cual los españoles muchas veces atribuyeron un territorio; Es así como citan opones, carares, muzos, colimas, panches, nauras, yareguíes, en la margen oriental del río; y pantágoras, panches, panchiguas, lumbies, gualíes y zocomenes en regiones de la ribera occidental.

Arrancaplumas fue puerto principal en el Alto Magdalena, el cual comunicaba por vía fluvial a Honda con Ambalema, Girardot, Purificación, Neiva y viceversa, y pescaderías cementerio indígena de los pobladores ondamas. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

Formulación

La línea de investigación del proyecto es diseño y gestión del hábitat territorial, y la modalidad de trabajo de grado es diseño y renovación urbana.

“Se refiere a la indagación del proceso de creación e interrelación de la unidad integral edificio-ser humano-tejido urbano tejido natural; este proceso de creación e interrelación se entiende como una reflexión profunda del significado del hábitat y sus elementos ambiental, tecnológico, económico, histórico, social y cultural. Las escuelas espaciales y formas de pensamiento espacial y constructivo se identifican con el método de investigación a través del cual explorar la estructura y composición del espacio; identificar las estrategias, los objetivos, las metas y formulaciones espaciales que han sido planteadas a través de los elementos constitutivos del hábitat se constituye en el eje de formulación de la investigación en la línea Diseño del Hábitat. Implica las categorías Desarrollo y Gestión Territorial. Desarrollo se entiende como el proceso de indagación de la integración de los elementos intelectual, físico, emocional y espiritual del ser humano, a partir de la comprensión el contexto humano como un todo coherente denominado Hábitat, entendido y constituido desde las perspectivas ambiental, tecnológica, económica, histórica, social y cultural. Desde la Gestión del Territorio se indaga los procesos de formación y consolidación de patrones de desarrollo y evolución de asentamientos humanos en las escalas local, regional, nacional o internacional que involucran aspectos del desarrollo integral del ser humano desde el punto de vista ambiental, tecnológico, económico, histórico, social y cultural”. (Línea de investigación diseño y gestión del hábitat territorial, Universidad la gran Colombia).

En la actualidad la mayoría de edificios históricos y equipamientos, como la plaza de mercado, el puerto de Arrancaplumas y el de caracolí, hoteles y museos, a parte viviendas cercanas a la Ronda del rio se encuentran deteriorados o incluso abandonados, generando falta de apropiación por la comunidad y el gobierno, ya que no representan un bien de interés, ni nada por el estilo, (ver imagen 1); sabiendo que el potencial más fuerte de nuestro país son las fuentes hídricas, recurso renovable con el cual Honda podría generar energía, ya que son dos ríos que la atraviesan, tanto longitudinal como transversalmente y uno de ellos es el rio Magdalena, el rio más largo de Colombia.



Imagen 01: Deterioro de Infraestructura Colindante al Rio.

Fuente: Alcaldía de Honda.

Pero los ríos no solo pueden llegar hacer una fuente de energía renovable, sino que también representa el sustento de los pobladores de la zona, que son pescadores y este aprovechamiento se sigue dando en la actualidad, pero la falta de turistas, los costos altos de la

gasolina y el factor del clima, hace que esta práctica sea olvidada ya que no es muy rentable para un sostenimiento económico hacia sus familias, por lo que los ríos, prácticamente se vuelve, útil para una sola cosa y es ser un vertedero de basuras y de desechos orgánicos como inorgánicos y lastimosamente en un problema ya que si recordamos que nuestra última época invernal ya hace más de un año se presentaron fuertes lluvias por todo el país y que algunas partes se inundaron debido a sus cercanías a los ríos, para Honda esto fue lo peor, ya que al no parar las lluvias, su caudal aumento y las rondas de los ríos, que contaban con casas o incluso puentes fueron arrasadas por la inclemencia de los ríos, dejando a miles de damnificados.

Aunque el gobierno prometió ayudas, no son evidentes hasta el momento, o fueron robadas, ya que el puente Guali, destruido por el caudal del río no sea reconstruido, generando inconvenientes peatonales y vehiculares, debido a que este puente comunicaba dos partes importantes de Honda, como lo es su centro de abastecimiento (plaza de mercado) y su zona residencial.

Debido a todas estas problemáticas que se encuentran, el proyecto se enfoca, en su atención a las rondas de los ríos y al desarrollo económico del sector, o de la ciudad. ¿Por qué el factor económico? Nos podríamos cuestionar, pero si algo es deducible es que el problema social que enfrenta a Honda, no es solo por la inclemencia del clima, ni el calentamiento global, sino el turismo, debido a la falta de inversión cultural, en su patrimonio Honda, no representa un atractivo turístico, para la mayoría de los ciudadanos, ya que si es por pasear hay otros sitios más cercanos y bonitos; este factor hace que el abandono de los ríos, sean inminentes y que sus habitantes decidan desplazarse hacia otras zonas del país más productivas y rentables para ellos. Por estas razones nuestro proyecto enmarca la rehabilitación, económica social y estructural de la ciudad, determinada y generada para generaciones futuras, con las cuales el diseño participativo

sea una realidad, para generar un apropiación del sector y un arraigo hacia esa identidad que nos hace falta.

Considerando y determinando las variables Funcionales, Socioeconómicas y Ambientales del área de intervención, se plantea la realización del diseño, de un Malecón, para fortalecer la dinámica, de movilidad urbana de la ciudad, previendo la posibilidad de articular, los dos puentes más importantes que tiene Honda, como lo es el puente Navarro y Luis Ignacio Andrade, conectores indispensables, del departamento del Tolima y de Cundinamarca, de tal manera, que se mejoren las condiciones urbanas actuales y el disfrute de esta, a las generaciones futuras, lo que lleva a la siguiente pregunta: ¿Cómo el diseño de Malecón, en el centro de la ciudad de Honda y sobre la rivera del río Magdalena, puede articular parte de la ciudad, para una transformación urbana?.

Objetivo General

Potenciar el desarrollo económico e histórico de la ciudad de Honda Tolima, mediante el diseño de un Malecón, que articule el centro con los límites fluviales, recuperando la memoria sobre el río Magdalena, Guali y Quebrada seca, que a su vez cumpla como proyecto multipropósito, de integración regional.

Objetivos Específicos

- Determinar las causas del deterioro urbano y económico de Honda, pertinente a la navegabilidad sobre el río Magdalena.
- Generar una relación puerto – región y puerto – río, motivando el arraigo y pertenencia sobre sus habitantes.
- Implementar un puerto parque fluvial, para el desarrollo municipal de la ciudad.
- Consolidar el valor histórico – patrimonial de Honda como fuente de desarrollo, económico y turístico-social de la ciudad en su puerto Arranca plumas.
- Integrar los sistemas de transporte masivos de movilidad fluvial y terrestre, de Honda por medio de un equipamiento intermodal.
- Atender y aprovechar la dinámica generada por Malecón, en relación con los turistas atraídos y generados por esta.
- Orientar el desarrollo de la Ciudad, bajo el concepto de arquitectura patrimonial que inciten, a la dinámica y mejoramiento de los espacios urbanos.

Justificación

El tema del desarrollo regional, sobre un malecón, es un caso de gran especulación, no solo a nivel de la región, sino también en el país, debido a que en la actualidad, el diseño a nivel funcional de dichos sistemas no responde a las necesidades, de la creciente población que exige, un mejor desarrollo regional, que solucione los problemas socio-económicos y culturales.

La propuesta para dar solución a este problema, gira en torno a la posibilidad de articular la navegabilidad fluvial, que impero en la zona, como eje articulador, de comercio entre la costa y el centro del país, a partir de un solo lugar pensado para la interacción, intermodal que fortalezca la dinámica de la comercialización regional y que no termine, en uno o dos puertos, sino que también este dirigida, hacia la capacidad de desarrollo del rio magdalena y reactivación de antiguos puertos fluviales.

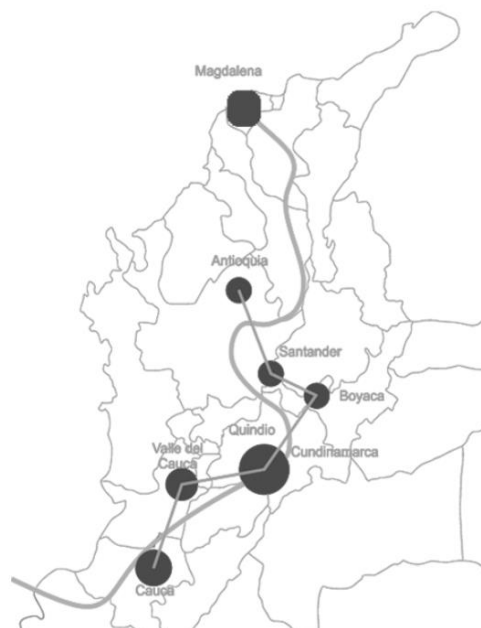


Imagen 02: Articulador Comercial.

Fuente: Diseño Propio.

El diseño del Malecón que integre, un puerto parque fluvial, apunta a resolver los problemas de articulación de la ciudad de Honda con el interior y exterior del país potencializándola, para el desarrollo de la región.

Es por ello que se hace necesario mencionar, el diseño de un espacio urbano articulador, a partir de un objeto arquitectónico, que como tal carece de detalle y lógica, exigiendo una relación con el contexto, una morfología, una esbeltez y que a su vez brinde soluciones a las necesidades que emergen, respecto al transporte y articulación fluvial.

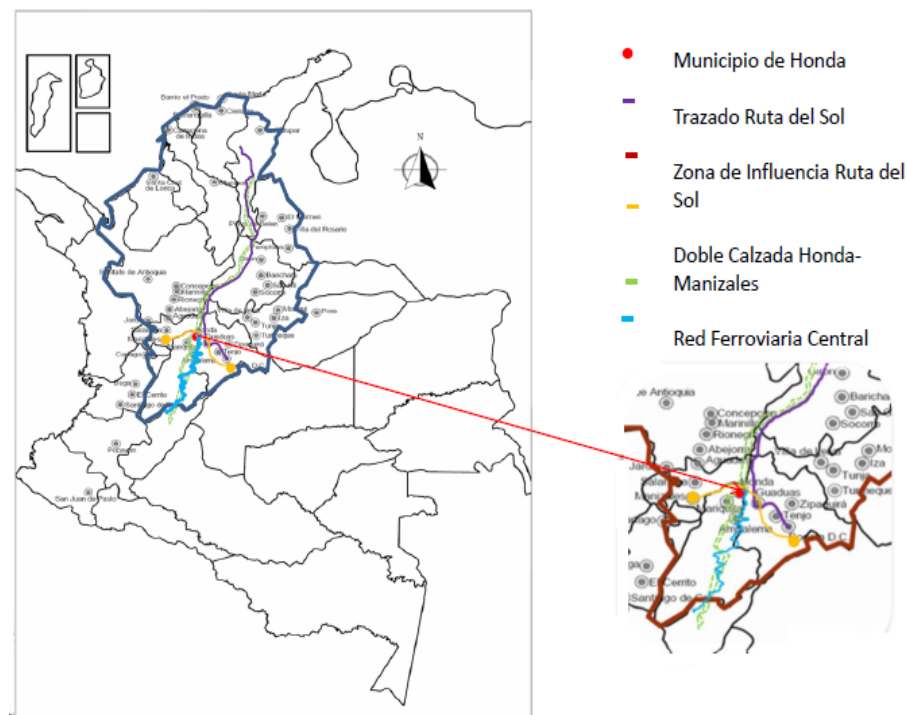


Imagen 03: Ubicación y Conectividad de Honda.

Fuente: Alcaldía de Honda.

Hipótesis

El desarrollo e intervención que tendrá Cormagdalena, con la recuperación de la navegabilidad del río, hacen entrever que propuestas como el diseño de un Malecón, en la ciudad de Honda, potencializa el mejoramiento de las estructuras principales y secundarias de la ciudad, garantizando una mejor calidad de vida para sus habitantes y el de la región, ofreciendo más oportunidades socio económicas, enfocadas a la reactivación del puerto Arranca plumas y de la zona sur de la ciudad colindante al río Magdalena, aprovechando el potencial de impacto, que puede tener un puerto parque, como eje articulador en el centro fundacional de la ciudad, con el desarrollo urbano en general, dando valor a centros de actividad, usos del suelo y densidades, para las dinámicas de consolidación, integrando la ciudad edificada en función de los ciudadanos.

A su vez tomando como concepto el Malecón, no solo como un sistema de rompeolas, si no como un eje articulador de los principales ejes de la ciudad, como lo son los ríos, el sistema férreo y los puentes, convirtiéndose en referente del paisaje urbano del centro histórico de Honda.

Considerando que la ubicación de Honda, es privilegiada al interconectar, el exterior con el interior del país (Bogotá), esto da como resultado, flujos directos por las salidas norte, hacia (costa atlántica), y una salida hacia el sur (Bogotá), aprovechando y atrayendo diferentes turistas, de las distintas ciudades cercanas a ella, mejorando el turismo y mostrando un espacio integrado, entre Malecón, Puerto Fluvial, Parque, Eje comercial y un Corredor ambiental, aparte de ser un equipamiento turístico.

El Malecón, responde a la necesidad de la reactivación urbana, a partir de lo más importante de la ciudad, que son los factores Patrimoniales (arqueológicos, arquitectónicos, urbanos y naturales), Turísticos y Fluviales de la ciudad de Honda.



Imagen 04: Aerografía de la ciudad de Honda.

Fuente: Agustín Codazzi.

Marco Referencial.

1. Malecón 2000 (Guayaquil Ecuador).

Este proyecto urbano fue la regeneración urbana del antiguo malecón Simón Bolívar, posee una extensión de 2,5 Km y se ubica en Guayaquil Ecuador, sobre el río Guayas.

Tomando como referencia algunos Lungomare, de algunas ciudades italianas, y teniendo en cuenta, que era la primera imagen de la ciudad, a los viajeros que llegaban en barco, se replanteo a un malecón donde sea un lugar público, en el que el visitante pueda realizar múltiples actividades, solo o en familia, por otro lado es un circuito turístico, que conjuga la arquitectura moderna con los legados históricos, la naturaleza y el marco romántico natural que proporciona el río Guayas, permitiendo al ciudadano común, apropiarse de cada uno de los espacios, que lo forman cuidándolo y arraigándose en sus habitantes, mostrando a los turistas un malecón perteneciente a la ciudad.

En la actualidad, el número de habitantes en la ciudad aumento exponencialmente y pasó de tener 1,6 millones, a 3,4 millones, en fiestas patronales, desde su inauguración, y cuenta con un plan de espacios, diseñados como atractivos turísticos y de arraigo hacia la región.

Plan de espacios.

- **Áreas de juegos infantiles y de recreación.**

Circuito para los más pequeños y sitios de descanso bajo la sombra de los árboles, contando con una torre mirador, toboganes, resbaladeras, puentes colgantes, hamacas carruseles, pista de patinaje.

- **Áreas de comidas.**

Son dos edificaciones, una de planta superior, con un establecimiento de comidas rápidas y en su planta baja, servicios higiénicos, generales, para el público que visite el malecón, la otra edificación, es un bar restaurante.

- **Áreas de Ejercicios:**

Dotada de equipamiento para aeróbicos y ejercicios al aire libre, siendo un lugar para reunión, que desde muy temprano, trotan y son amantes de la naturaleza y de las actividades al aire libre.

- **Áreas de Jardines.**

Dotada esta zona con plazas y plazoletas, para contemplar, la belleza que confiere la naturaleza, sembrando más de 350 especies de plantas, tanto de especies nativas y de otras introducidas al país.

Actualmente ese plan de espacios está constituido por otras áreas, como lo son de monumentos históricos, museos, jardines pequeños, fuentes, centro comercial, restaurantes, bares, el primer cine IMAX de Suramérica, muelles para hacer recorridos cortos en barcos, paseos nocturnos, sobre el río y miradores.

- **Intermodalidad.**

Se contempla la oportunidad, de constituir no solo un paseo, colindante a un río, si no al proveerla de integrador socio – patrimonial, en una zona donde el desarrollo se detuvo, y su principal eje articulador era el río, por lo tanto tomaron como un elemento estructural como lo es un Malecón y lo previeron de espacios intermodales donde el turista y el habitante residente

podían cuidar, deleitar y admirar un espacio constituido como rompeolas y desarrollado para actividades tanto al aire libre como bajo cubierta, donde el principal protagonista sea uno.

Por esto, se entiende la transición, de una idea subjetiva, en una materialización de un espacio articulador de eventos, del pasado, como del presente y de los que vendrán en un futuro, proponiendo un eje temporal, en un espacio diseñado para esto.



Imagen 05: Malecón 2000 Guayaquil Ecuador.

Fuente: Fundación Malecón 2000.

2. Paseo de Uribitarte (Malecón Bilbao – España).

Se ubica en la ciudad de Bilbao, España, dividiendo la ciudad en dos, en una margen derecha (el casco viejo de la ciudad), y en la izquierda (el ensancho), inicia en el puente del

ayuntamiento y finaliza en el museo Guggenheim, consta de doble acera peatonal, ciclo vía, una vía para el tráfico, así como la zona central es reservada para el tranvía de la ciudad, y se conecta con el paseo de volántín a la margen derecha de la ciudad.

Las márgenes a las afueras Bilbao, eran opuestas, en cuanto a sus características sociales, la derecha era netamente residencial y la izquierda industrial y obrera, pero en Bilbao la diferencia radicaba, que mientras la margen derecha, conservaba su valor histórico, la izquierda era totalmente renovada, y se convertía en el centro económico de la ciudad, ambas orillas han experimentado un desarrollo urbanamente impresionante, con interesantes lugares, destinados al disfrute de turistas y de habitantes locales.

Su plan de espacios, contiene desde, edificios diseñados por arquitectos famosos, como el museo de Guggenheim, hasta puentes, estatuas, fuentes, que son interconectados por un sistema de transporte integral, buses y tranvía.

Las dos márgenes de la ciudad componen una espacialidad, por ejemplo el margen derecho de la ciudad, está integrada, por la Catedral de Santiago, mercado de la ribera, teatro Arriaga, el ayuntamiento, paseo de camino volante y una universidad.

Mientras que el margen izquierdo se ve conectado por el paseo Uribitarte Abando Ibarra, los cuales, son recorridos ecológicos por el tranvía eléctrico y finalizan en el museo, también se integra por un centro comercial, hoteles, palacio de escaldua, parques y por ultimo un museo marítimo de Bilbao.



Imagen 06: Paseo Uribitarte, Bilbao España.

Fuente: Gobierno de España.

Marco Teórico.

El término de renovación urbana fue descrito por Miles Colean, el cual se acuña a la intervención de edificaciones, equipamientos y vías; de una ciudad necesaria a consecuencia de su envejecimiento, o para adaptarla a un nuevo uso, pero el término es tan complejo, que se encuentra ligada a otra terminología urbana como la rehabilitación, y el redesarrollo entre otras.

En la actualidad la renovación y la rehabilitación urbana, se genera en los centros de las ciudades, debido a que en la mayoría de los espacios deteriorados por el tiempo se encuentran allí, o en zonas cercanas, donde son prácticamente incompatibles con los modelos socio-económicos actuales, volviendo necesaria su intervención, por otro lado se presenta como un efecto domino, donde un área es intervenida, las colindantes serán obviamente afectadas y por el simple hecho de competencia, esta optara por una renovación donde las principales intervenciones, serán los equipamientos públicos, generando una inversión de los sectores privados y públicos.

Considerando lo anteriormente planteado, se podría afirmar que el sector publico asume una gran responsabilidad frente a las intervenciones de las ciudades, siempre y cuando el sector privado se vea interesado, puesto que la intervención en la tierra, genera un aumento en los recursos fiscales.

Malecón: El término, está asociado a un elemento estructural, donde lo primordial es servir como un rompeolas, pero teniendo en cuenta, lo anteriormente planteado, se utiliza como excusa para generar, varios equipamientos donde su función varié y la intervención privada

pueda ser específica, para la renovación de la ciudad, y está dado como un conector de norte a sur, sobre el río Magdalena y en el centro de la ciudad.

- **Puerto fluvial:** Con el objetivo de reactivar, el principal equipamiento, en épocas pasadas, y teniendo en cuenta que instituciones nacionales, como CORMAGDALENA, se encuentran interesadas en la reactivación de la navegabilidad sobre el río Magdalena, generando la conectividad a lo largo del río, y en los diferentes municipios, ciudades y regiones por las cuales atraviesa, se plantea un equipamiento donde esta conexión se pueda dar, como se ha realizado en diferentes malecones alrededor del mundo.
- **Parque Articulador:** La intervención urbana está dispuesta, por la generación de espacios públicos donde, la integración e interacción socio-económica pueda verse reflejada, donde los paisajes agraden a la mayoría de la población, y donde el recorrido conecte hitos cercanos al espacio a intervenir.
- **Eje Comercial:** El sector privado es un gran inversor, en la rehabilitación de una ciudad, no solo generando empleos, también proponiendo y generando espacios atractivos, para los turistas que obviamente, es el principal ingreso económico, de una ciudad como Honda, esto se ve reflejado en el Malecón 2000, donde cadenas grandes de restaurantes y de tiendas, apostaron por un lugar que a medida del tiempo fue ganando más interés.
- **Corredor Ambiental:** Considerando que el proyecto, se plantea sobre unos ríos, los cuales en la actualidad, presentan una gran amenaza ambiental, donde la contaminación alcanza niveles tan altos, que hace imposible la navegabilidad en el Magdalena medio.

Esta intermodalidad hace más atractiva y accesible la transformación colectiva de una ciudad, que implora su reactivación, tanto económica y funcional; ya que reactiva una zona,

donde el turista y unas vías colindantes, le dan la espalda, sin tener en cuenta que puede ser, la ciudad patrimonial más importante al interior del país, donde las oportunidades pueden estar alrededor del río y donde la inversión puede ser rentable en unos años futuros, rehabilitando, puertos, comercio y zonas ambientales que servirán de barreras para el agua que busca la salida al mar.

Por otro lado en 1999, el congreso para estrategias para las ciudades sostenibles, determino los lineamientos básicos que se deben tener en cuenta para el desarrollo de una eco ciudad, dentro de los temas de importancia se encuentra calidad de vida, salud, división social y el aspecto medio ambiental entre otros y la relación de los mismos con la gobernanza del lugar.

La estructuración de los principios de una eco-ciudad, se hace a partir de la división de las tres estructuras importantes en la ciudad, ecológica, social y funcional.

Estructura ecológica, en ese se evalúan todos los aspectos medioambientales y del entorno de las ciudades y los componentes ecológicos que pueden tener afectación por la actividad y vida humana. Los principios pertinentes dentro de los conceptos de eco-ciudad para esta estructura son:

- Minimización de materias primas, energías y suelo.
- Minimizar impactos negativos sobre el medio ambiente.
- Minimizar la demanda de transporte.

La estructura socio cultural, tiene como objeto principal la población, por lo que en esta estructura, se plantean todos los principios que generen mejor calidad de vida de los habitantes y la relación adecuada entre el hombre y su entorno:

- Satisfacción de las necesidades básicas de habitabilidad.

- Planteamiento y distribución estratégica de espacios de equipamientos y zonas de servicio al alcance de toda la población.
- Satisfacción de las necesidades de educación para toda la población.
- Generar la inclusión social en el sector.

Por último, dentro de la estructura económica, se da prioridad a los aspectos productivos y que generen recursos económicos a la ciudad, los principios son:

- Desarrollo de la economía local innovadora y diversificada.
- Minimización de los costes de vida en la ciudad.
- Conexiones y movilidad eficaz.

Marco Histórico

La ciudad de Honda ha contado con diferentes medios de articulación urbana, que incluso hoy en día siguen en funcionamiento, como lo es la calle de las trampas, que también es un hito urbano, en la ciudad y el puerto fluvial Arranca plumas.

Los raudales del Salto de Honda dividen geográficamente en dos sectores el corredor fluvial: el Bajo Magdalena y el Alto Magdalena, y el encontrarse a solo tres leguas de distancia de la recién fundada ciudad de Mariquita, siendo ya encomienda de esta última, convirtió el sitio de Honda en el embarcadero de Mariquita, haciendo del camino de Mariquita a Honda, posiblemente indígena, camino de los productos mineros de Bocaneme, Santa Ana, Las Lajas el Gualí y otras.

Según Roberto Velandia (s. f), el consolidarse como embarcadero implicó la construcción de bodegas para almacenar las mercancías que se traían de España, como también la plata y otros metales y materias primas que se exportaban, y bodegas fue la primera construcción española que se hizo en el sitio de los Hondas, como también las hicieron en la desembocadura de los ríos Opón, Carare y Rionegro.

El embarcadero comenzó a funcionar como bodega y puerto de las canoas con los productos derivados de la minería río abajo, y con mercancías al retorno río arriba. La boga de estas canoas derivó en el lento y constante exterminio de la población aborígen encomendada, hecho que se extendió a lo largo del Magdalena y el Cauca; esto llegó a oídos del príncipe Felipe en la corte española, y por Real Cédula de agosto 11 de 1552, el Rey prohibió el trabajo de los indígenas en las canoas y dispuso barcos grandes para el tránsito de las mercancías.

El 21 de noviembre de 1555, la Real Audiencia dictó un Acuerdo, por el cual se decía que por mandato de la misma "fue mandado abrir el camino desde el puerto de San Sebastián de Mariquita y embarcadero", lo que quiere decir que ya por esta fecha, o desde los primeros meses de la fundación de Mariquita, la Audiencia tenía en mente hacer el embarcadero de Honda y el camino de aquí a Santafé, y lo mandó hacer.

Según Eduardo Santa, de embarcadero y bodega se pasó bien pronto al establecimiento de una especie de aduana, para efectuar no solamente el control de mercancías sino también el de personas que venían de ultramar a instalarse en territorios del Nuevo Reino de Granada y de las que iban para las provincias del sur, es decir, para Popayán, Pasto, Quito y hacia las ricas y codiciadas del Perú.

A este respecto cita Luis Duque Gómez:

“Convertido en sitio obligado de transbordo de viajeros y de mercaderías, fue creciendo su primitiva ranchería, primero como bodega de almacenamiento y después como centro administrativo para regular un intenso tráfico comercial que se incrementa a medida que avanza el proceso colonizador en altiplanicies y vertientes cordilleranas. Es entonces cuando numerosos comerciantes y empleados oficiales fijan su residencia en esta que en pocos años llegaría a convertirse en floreciente villa, en función de su amplio ecúmene, que en la segunda década del XVIII alcanza al litoral Atlántico y llega hasta Popayán y Quito. Al igual que Cartagena y Panamá para el comercio marítimo, Honda se convierte entonces en consulado y aduana para el interior del Nuevo Reino y sus provincias vecinas. Desde el principio se establece el control oficial de la entrada y salida de gentes y mercaderías que suben y bajan por los dos tramos del Río Grande. El paso obligado por Honda vino a ser todavía más forzoso, cuando se abandonó, por mandato de la Real Audiencia, el viejo embarcadero de Vélez, como se

denominaba la desembocadura del Opón, por donde habían entrado las huestes de Quesada. Se suspendió esta ruta en razón de su difícil y peligroso tránsito y para aliviar, siquiera en parte, la triste condición de los nativos, que desde 1537 venían soportando sobre su espaldar toda la carga que se introducía para las nacientes colonias y la que se llevaba de ellas para Cartagena. En el libro de Acuerdos de la Audiencia, encontramos uno que a la letra dice: "En la ciudad de Santafé a diez y siete días del mes de agosto del año de 1555, los señores presidentes y oidores de la Audiencia Real (...) Primeramente dijeron que mandaban y mandaron que se cierre el puerto y camino del arcabuco y embarcadero de Vélez, y que ninguna persona, de ningún estado y condición que sea, sea osado de entrar, ni subir a este Reino por el dicho camino, ni meter ropa ni ninguna otra cosa, porque conviene que el dicho camino se yerme y despueble y no se siga, so pena que sea perdido lo que metieron por el dicho camino para la Cámara, juez y denunciador, por mitad, y si no los tuviese y fuere persona baja, le sean dados cien azotes y sea desterrado de este Reino por cinco años..."³⁸ Desde un principio, las autoridades del Nuevo Reino de Granada concedieron gran importancia al nuevo embarcadero, no solamente por lo mucho que significaba para el incremento comercial de las provincias, sino también para el adecuado control del tránsito de los viajeros por este paso forzoso, para evitar el ingreso o la salida de gentes incursas en procesos penales o que simplemente fuesen sospechosos de haber participado en los movimientos rebeldes contra las autoridades españolas que se habían registrado en las comarcas del Perú. De ahí el empeño que tomaron en crear en el mismo año de 1555 la Alcaldía Mayor en el Puerto de Honda y en hacer el nombramiento de otros funcionarios que garantizaran el fiel cumplimiento de las instrucciones que con estos propósitos se impartían por la Real Audiencia".

De tal forma las bodegas para almacenamiento de mercancías fue la primera construcción española que se efectuó en el lugar de los indígenas ondas. Alonso de Olalla Herrera y Hernando de Alcocer de la Dehesa, edificaron las primeras bodegas de Honda y debieron levantar casas o chozas para vivienda al lado para su cuidado, que fueron principio del asentamiento español y mestizo.



Imagen 07: Antigua Bodega, en el Puerto Arranca plumas.

Fuente: Honda una Historia Urbana Singular.

Por otro lado Honda formo parte del Camino Real, de ahí el nombre del Malecón que propongo, puesto que conectaba lo que es la costa del país con la capital de Nueva Granada.

El progresivo comercio peninsular con las provincias del Nuevo Reino de Granada había hecho del río Magdalena la única vía posible y segura para establecer el vínculo entre el interior y el exterior, frente a los obstáculos que se presentaron en la accidentada geografía. Y como el comercio peninsular no daba espera, el interés fundamental de la Real Audiencia se centró, al igual que en la apertura de un camino que ligara a Santafé con el río, en establecer un puerto seguro y viable. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

A mitad del siglo XVI la Real Audiencia ante la necesidad de encontrar un camino que ligara a Santafé con el Magdalena, que reemplazara al de Vélez que además de ser intransitable para caballos colocó en dependencia a Santafé con Tunja para su comercio, ordenó en 1555 a Alonso de Olalla al mando del oidor Montaña la exploración del terreno para la apertura de un camino y un puerto que aparte de vincular comercialmente a Santa Fe con el Valle del Magdalena, sirviera de escala para la redistribución de mercancías y ropas con destino a Tocaima, Ibagué y Mariquita.

Un acuerdo del 19 de noviembre de 1555 da como un hecho real la puesta en funcionamiento de “Puerto Montaña”, una vez abierto el camino que se localizaba adelante de Honda después del puerto de Caracolí. Puerto Montaña fue efímero y muy pronto perdió su importancia.

La movilidad incesante del desembarcadero en la jurisdicción de Mariquita durante la segunda mitad del siglo XVI, impidió por parte del ayuntamiento de la ciudad de Honda, buscar un atracadero ajeno a las hostilidades aborígenes y evitar los contratiempos que ofrecían las temporadas de lluvia.

Teniendo en cuenta las condiciones geográficas que hacían del salto de Honda una barrera natural para la normal continuidad de la navegación, para la penúltima década del siglo XVI se había establecido, en el sitio llamado Caracolí, el puerto fluvial que necesitaba no solo la capital de Nuevo Reino de Granada, sino también otros reinos, ciudades, villas, parroquias y lugares; desde el inicio de la explotación minera de la región de Mariquita, el lugar quedaba cerca al sitio de los indígenas ondas y se convirtió en desembarcadero de esta ciudad.

Este embarcadero de caracolí y el puerto de Arranca plumas fueron los dos puntos estratégicos de entrada y salida de toda clase de mercaderías y de comunicación con Santafé, sorteando por tierra los raudales caudalosos del salto y sus complicaciones de navegabilidad. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

Los tres momentos del siglo XIX en Honda

Gracias a tres momentos, como resultado de decisiones del gobierno nacional, la ciudad recuperó su categoría. Como punto intermodal del comercio y transporte entre el alto y bajo Magdalena, como centro de redistribución hacia Bogotá y otras ciudades, Honda se llena nuevamente de actividad y de movimiento:

El primer momento, comprendido entre el movimiento independentista de 1810 hasta la estabilización de la navegación de vapor por el río (1845). Fue un periodo relativamente lento de recuperación del terremoto y de las guerras de independencia. La ciudad no había logrado desembarazarse de sus ruinas y seguía sin la animación que la caracterizó en el pasado. No obstante, algunos elementos de la estructura urbana, en particular los relacionados con el uso comercial, fueron reconstruidos, mientras que los conventos y las casonas altas aún se encontraban en ruinas.

El segundo momento, comprendido en la segunda mitad del siglo XIX, correspondió al periodo de la estabilización de la navegación de vapor, un nuevo auge de la producción y exportación del tabaco en la región de Ambalema, y como consecuencia de esto la localización paulatina de comerciantes bogotanos, antioqueños y extranjeros en el espacio urbano de Honda. Fue el momento de mayor recuperación de la ciudad, ligada por supuesto a su vocación de centro de distribución. Este periodo se caracterizó por una gran actividad no solamente en las

transacciones de finca raíz sino en actividades relacionadas con obras de infraestructura: construcción de caminos, puentes y comunicaciones.

El tercer momento, comprendido entre los años de 1891-1905, se caracterizó por el auge de la actividad comercial ligado al incremento de la navegación a vapor, a la reactivación de la minería y a la importancia que cobró la exportación del café. Todas estas circunstancias favorables llevaron al crecimiento general de la venta de bienes raíces, en particular de solares, lo cual indica no solamente la reconstrucción de la ciudad sino el crecimiento del casco urbano. Hacia fines del siglo varios consulados extranjeros se establecieron dentro de los límites urbanos de Honda. El río como eje principal reforzó su rol de gran camino mediante la navegación a vapor, y con la introducción de este sistema marítimo se posibilitaron las comunicaciones semanales con Europa a través del Puerto Colombia cerca de Barranquilla. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

En síntesis, fueron varios los factores que influyeron en el nuevo despegue de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX:

- 1- La intervención de agentes sociales del comercio e instancias administrativas, quienes por monto propio adelantaron la reconstrucción de diferentes hechos arquitectónicos y urbanos, así como el diseño y construcción de nuevas obras de infraestructura y equipamientos.
- 2- La introducción y la estabilización de la navegación de vapor por el río Magdalena, que llegó a ser el eje del sistema de transporte. Por él se introducía, desde los puertos Atlánticos de Cartagena, Santa Marta y luego Barranquilla, los bienes importados y por él salían al mercado mundial los productos de exportación.

- 3- El auge que cobró el cultivo y la exportación del tabaco en el valle del Alto Magdalena en particular la zona de Ambalema; posteriormente en las zonas de montaña con la prosperidad cafetera.
- 4- La reactivación de la producción minera de la región de Mariquita.
- 5- Las políticas de libre cambio y, consecuentemente, la implantación del modelo exportador. 6- El café y el ferrocarril preámbulos al siglo XX cuando el cable y las carreteras ampliaron el sistema de comunicaciones.

Es así como en las últimas décadas del siglo XIX y comienzos del XX, la ciudad se equipó con infraestructura urbana y de servicios con el acueducto municipal que reforzaron la imagen del río como parte integral del tejido urbano. (Edgar Eduardo Prieto. 2009).

Marco Contextual.

Honda Tolima

Honda es una ciudad, ubicada en el norte departamento del Tolima, limitando con el departamento de Cundinamarca y caldas, y colinda con la cordillera central y oriental, en el valle del rio Magdalena o también llamado Magdalena medio.

El municipio cuenta con 52 barrios, 21 sectores y 8 veredas, los barrios del municipio están divididos en 2 zonas, los que se encuentran a la derecha del río Gualí, es decir en el norte de la ciudad y que se denomina Zona 1, y los que se hallan a la izquierda del río Gualí en el centro y occidente de la ciudad Zona 2; como el proyecto refleja el interés, en la consolidación de la zona centro o Zona 2 de la ciudad, esta se encuentra conformada por:

ZONA 2: Barrios Arranca plumas, Pueblo Nuevo, Bodega sur, El retiro, Quebrada seca, Francisco Núñez, Alto del rosario, Las delicias, Camellón de los carros, 12 de Octubre, Bogotá, Chicó, Lleras, Carrasquilla, Gualí, Versalles, Nuevo Versalles, La aurora, El triunfo, Martín Lutero, El reposo, La pedregosa, San Bartolomé de las Palmas, Ciudadela Rotaria Hernando Villamizar Bautista, Brisas del Gualí, Santa Helena, Galán, Municipal y Calunga. Sectores Centro de la ciudad, Urbanización Soto Camero, Urbanización Hervilla, Colegio Santander, Quinta Navarro, Batallón Patriotas No 40, Parque deportivo David Hugues, La Habana, Vecinas, Urbanización Palma del Río, Llanos de Calunga, Hacienda Real II, Finca el porvenir y Balneario la Picota.

El municipio cuenta con un 96,72% de población urbana y un 3,28% de población rural, de este total el municipio posee una división casi exacta por sexo, siendo los hombres el 50,02%

(13.442) y las mujeres el 49,98% (13.431). El total de la población es 26.873 habitantes. (Censo General 2005. p. 56)

La población está distribuida en 23.484 Hogares y 15.170 Viviendas de las cuales se abstrae la existencia de 5.676 Unidades Económicas y 1.239 Unidades Agropecuarias (Unidades asociadas a vivienda rural) (Datos del Censo 2005).

La economía Hondana, está basada en la pesca, la agricultura y el turismo, debido a unos aspectos geográficos, climatológicos y patrimoniales, aunque últimamente estos tres han descendido, debido a factores externos como lo son los fenómenos de la niña y del niño donde la precipitación de lluvias y la sequía afectan fuertemente los aspectos económicos de la ciudad y la navegabilidad del río, sin tener otra alternativa que ejercer otras actividades o abandonar la ciudad hacia municipios o ciudades cercanas, como Bogotá o Medellín.



Tabla 01: Navegabilidad del río Magdalena.

Fuente: Cormagdalena.

Esto se refleja en las proyecciones demográficas dadas por el DANE, que en principio no son muy favorables, puesto que los habitantes que emigran, hacia otras ciudades en busca de mejores oportunidades, representan un problema en ellas.

Proyecciones Demográficas					
Municipio	1985	1995	2005	2015	2020
Tenjo	11.676,00	16.670,00	18.466,00	19.849,00	20.371,00
Sanrade de Antioquia	20.122,00	21.432,00	22.903,00	24.549,00	25.395,00
Bugalagrande	23.497,00	22.330,00	21.607,00	21.171,00	20.906,00
Guaduas	23.874,00	25.675,00	31.831,00	38.366,00	41.838,00
Socorro	24.013,00	25.771,00	29.076,00	30.577,00	31.231,00
Salamina	25.231,00	23.387,00	20.288,00	16.635,00	15.690,00
Abejorral	26.049,00	22.875,00	20.249,00	19.290,00	18.779,00
Aguadas	29.027,00	39.912,00	24.305,00	22.081,00	21.043,00
Mariquita	29.096,00	31.212,00	32.933,00	33.309,00	33.348,00
Honda	30.217,00	30.302,00	27.310,00	24.781,00	23.590,00
Total	242.802,00	259.566,00	248.968,00	250.608,00	252.191,00
Promedio	24.280,20	25.956,60	24.896,80	25.060,80	25.219,10
Nacional	30.802.221,00	37.412.184,00	42.882.592,00	48.203.405,00	50.911.747,00

Tabla 02: Proyecciones Demográficas.

Fuente: DANE.

Teniendo en cuenta las proyecciones demográficas de la ciudad, para el 2020 perderían aproximadamente 7000 habitantes, en comparación a lo que fue hace 40 décadas, puesto que las condiciones actuales no son muy favorables para la ciudad ni para la región.

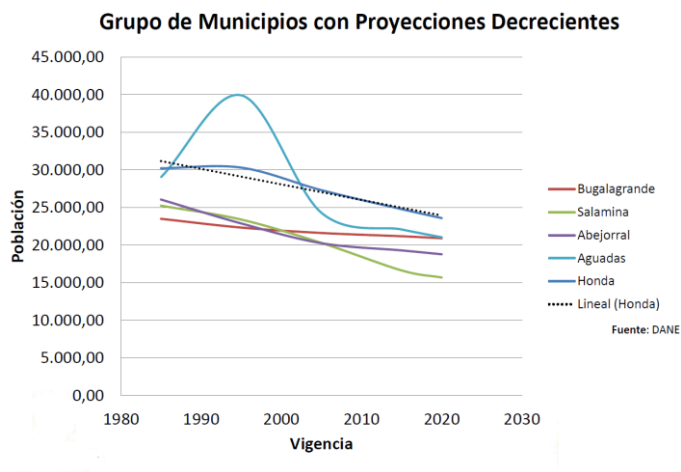


Grafico 01: Proyecciones Demográficas.

Fuente: DANE.

Considerando que es una de las ciudades con mayor riqueza cultural y patrimonial, siendo comparada con Cartagena, en la actualidad no presenta una mayor relevancia para los turistas y teniendo en cuenta la ruta del sol, que colinda con la ciudad pero no la atraviesa, se entrevería que en un futuro la demografía hondan, a se vería fuertemente afectada y por ende sus estructuras, económicas, sociales y ambientales.



Imagen 08: Pescador.

Fuente: Desconocida.

Metodología.

Enfoque de la investigación

Modelo Cualitativo.

La investigación se basa en un enfoque cualitativo, que utiliza un “Estudio de Caso”, que analiza en profundidad, una situación particular, permitiendo reducir un campo muy amplio de investigación, hasta lograr un enfoque más específico, ([ver Anexos](#)).

Las estrategias comunes de estos métodos están en la observación y la evaluación, de los fenómenos para establecer suposiciones o conjeturas, con fundamentos de tal manera que se puedan evaluar, modificar y remplazar para así responder, a la pregunta de investigación planteada ¿Cómo el diseño de Malecón, en el centro de la ciudad de Honda y sobre la rivera del río Magdalena, puede articular parte de la ciudad para una rehabilitación urbana?

Teniendo en cuenta esto se realiza un gráfico cronológico, o también conocido como línea de tiempo donde conjeturo los hechos más relevantes en la ciudad y como estos afectaron en el asentamiento de la ciudad, sobre la rivera de los ríos, ([ver gráfico 02](#)).

De acuerdo a esto la ciudad se constituyó, desde su época precolombina hasta la actualidad, sobre la rivera del río creciendo a medida que transcurría el tiempo, se podría decir hasta la revolución industrial y la llegada del tren a Colombia, lo que produjo una disminución de la navegabilidad del río, puesto que el tren o el avión son medios de transporte más eficientes que los mismos barcos.

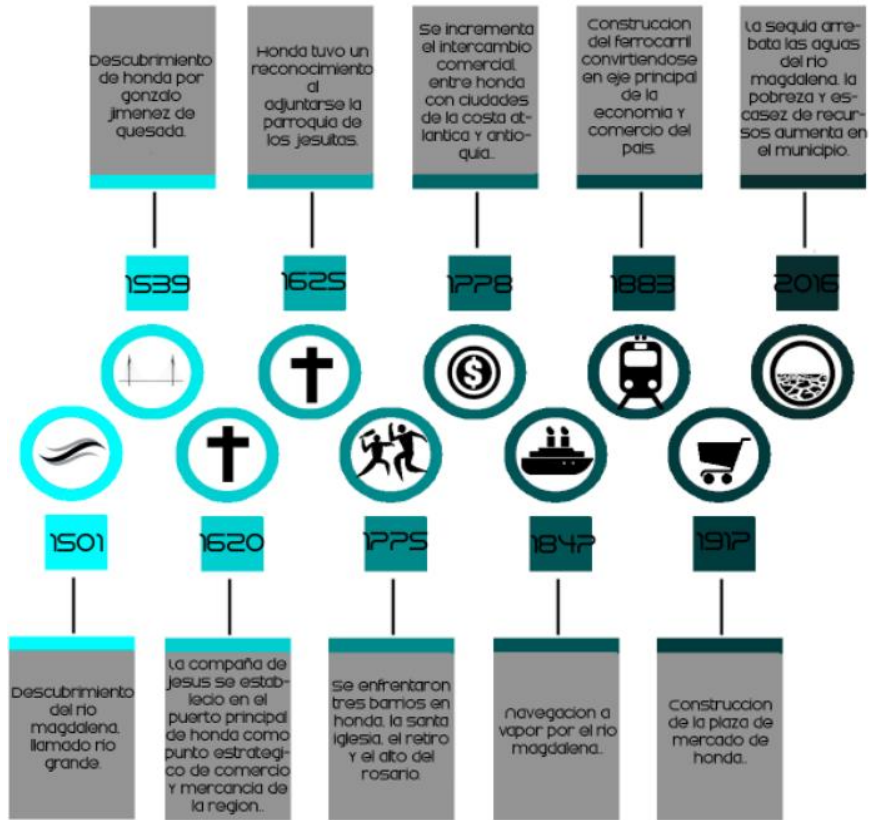


Grafico 02: Cronología.

Fuente: Diseño propio.



Grafico 03: Asentamientos Siglos X y XVI.

Fuente: Diseño propio.



Grafico 04: Asentamientos Siglos XVII, XVIII Y XX.

Fuente: Diseño propio.

Tipo de Investigación.

Investigación Proyectiva.

Elaboración de una propuesta o modelo como solución a un problema.

De acuerdo a lo anteriormente, visto en los asentamientos, a través del tiempo en la ciudad de Honda, se entiende que los principales articuladores de la ciudad fueron los ríos y bajo ese fundamento creció la ciudad, en la actualidad el centro está conformado así:



Grafico 05: Centro Histórico de Honda.

Fuente: Diseño propio.

Técnicas e Instrumentos.

Para la recolección de datos se llevaran a cabo 2 técnicas e instrumentos.

1. Análisis de Documentos:

Teniendo en cuenta el PEMP (Plan Especial de Manejo Patrimonial), en la ciudad de Honda, se ubican unos BIC o bienes de Interés cultural, en el centro de la ciudad, entre los que se encuentran centros culturales (museo de río Magdalena, museo Alfonso López Pumarejo, y el Banco de la Republica), centros de culto (catedral Nuestra Señora del Rosario y la Iglesia Nuestra Señora del Carmen), unos parques o una estructura ecológica principal (paseo Bolívar, Parque José León Armero, Parque de la Independencia, Plaza de las Américas y por supuesto los ríos Magdalena, Guali y Quebrada Seca), y unos BIC entre los cuales se destacan, (Puente Alfonso López, Plaza Municipal de mercado, Cementerio, barrio Alto del Rosario, Cuesta de Mr. Owen, Cuesta de las señoritas Zaldúa, cuesta de los herreros, barrio el Retiro, puente Berbenal, puente Navarro, calle y casa del Sello Real, antiguo puerto Arranca Plumas, farmacia nueva Arturo Cerón, calle del Retiro, cuesta larga, edificio Fallad, casa del Virrey, casa de los Conquistadores, calle de las Trampas, Alcaldía municipal, malecón, Puente Agudelo, Puente Negro, teatro Honda, edificio Nacional, teatro Unión, antigua estación de ferrocarril, monumento el boga de la libertad, puente Luis Ignacio Andrade, río Magdalena).

Estos por mencionar algunos, por lo que es pertinente enfatizar en un diseño integrador, con el cual estos hitos patrimoniales no lleguen a quedar rezagados, sino al contrario, se vean como una sola estructura, y esto tiene en cuenta el plan de manejo especial del río Magdalena, como lo demuestra el PEMP.

Es por esto que se deben integrar cuatro factores muy específicos como los son, los económicos, los ríos, el patrimonio de la ciudad y los diferentes medios de transporte, que permitan el desarrollo de la propuesta.

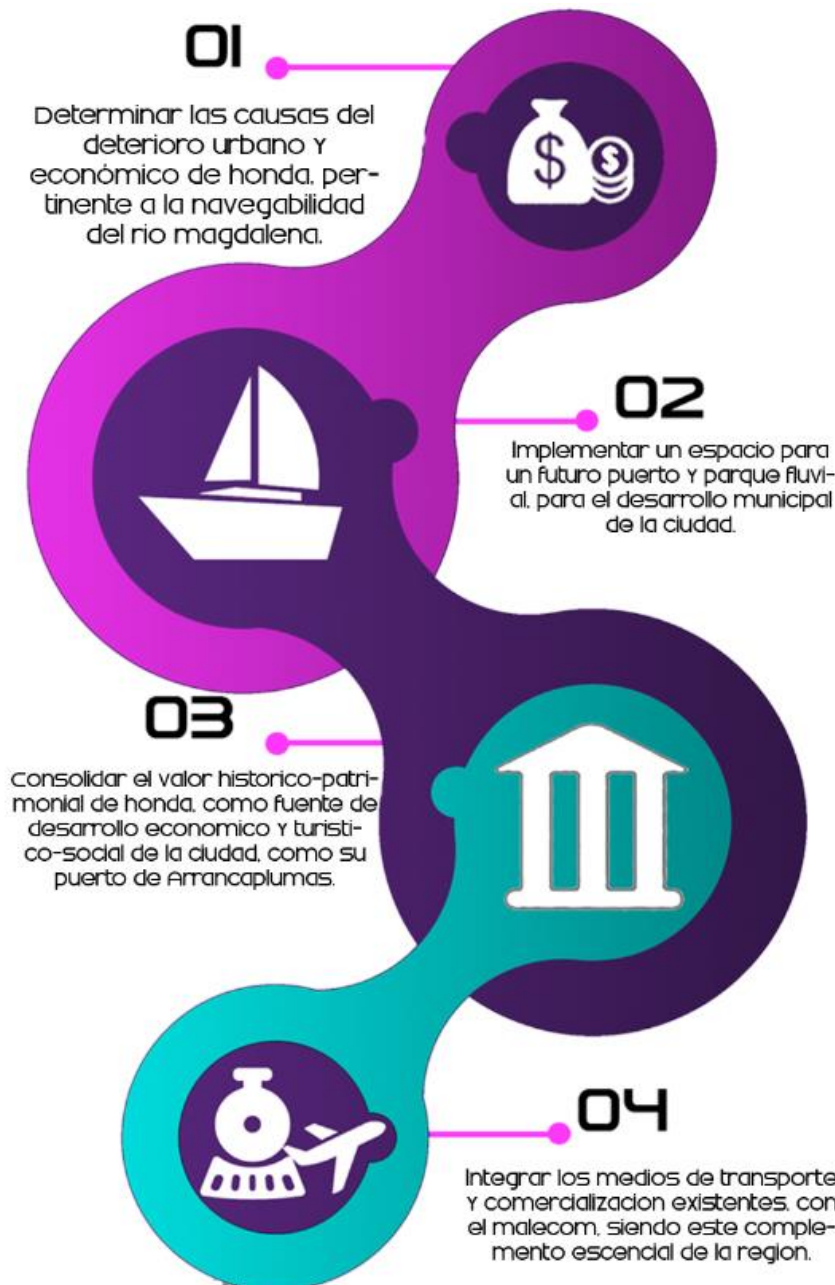


Grafico 06: Factores Articuladores.

Fuente: Diseño Propio.

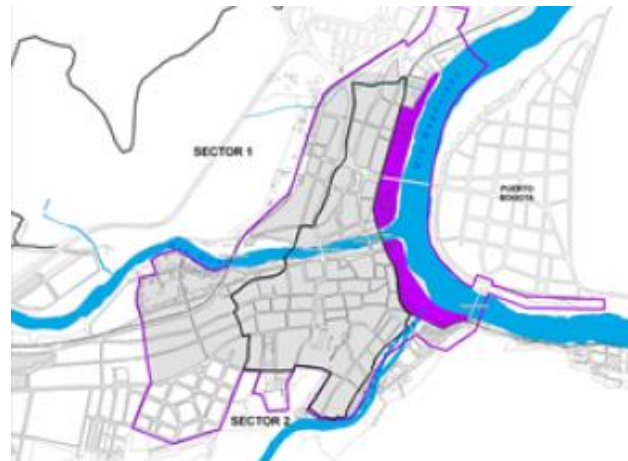


Grafico 07: Plan de Manejo sobre el Rio Magdalena.

Fuente: PEMP.



Grafico 08: BIC (Bienes de Interés Cultural).

Fuente: Diseño propio.

2. Observación:

Método fundamental obtención de datos mediante la percepción intencionada y selectiva, ilustrada e interpretativa de un objeto o fenómeno determinado. Este método tiene como

principal ventaja, que los datos se recogen directamente de los objetos o fenómenos percibidos mediante registros caracterizados por la sistematicidad de la recolección y por la maleabilidad de las condiciones en que se proyecta realizarla. (Carrillo, N. S.f.)

Se realizara una observación casual de los fenómenos sociales y urbanos que sean de interés particular para la estructuración de una documentación base que sirva para el diseño del Malecón Camino Real.

Entre lo que se evidencia y se reconoce es un deterioro en infraestructura ([ver imagen 01](#)), pero también una riqueza patrimonial arquitectónica inigualable, casi comparable con Cartagena.



Imagen 09: Calle de las Trampas.

Fuente: Propia.



Imagen 10: Barrió el Retiro.

Fuente: Propia.

Es por esto que la intervención o el diseño debe tener en cuenta estos espacio que mal o bien integran una ciudad antigua, los cuales atestiguan lo que sucedió en un pasado, pero como pensar una sola ciudad que no solo se ve reflejada por su arquitectura, sino también por su población, que toda su vida a convivido con un río.



Imagen 11: Pescadores.

Fuente: PEMP.

Fases de la Investigación.

- 1. Fase Analítica:** Analizar el estado actual de la ciudad, pero principalmente de su centro histórico, colindante al río, con su infraestructura: recolección de datos existentes sobre el sector, visitas de campo para realización de diagnóstico del sector, estudio y recolección de información de determinantes y entorno físico (Observación), análisis de los mismos.



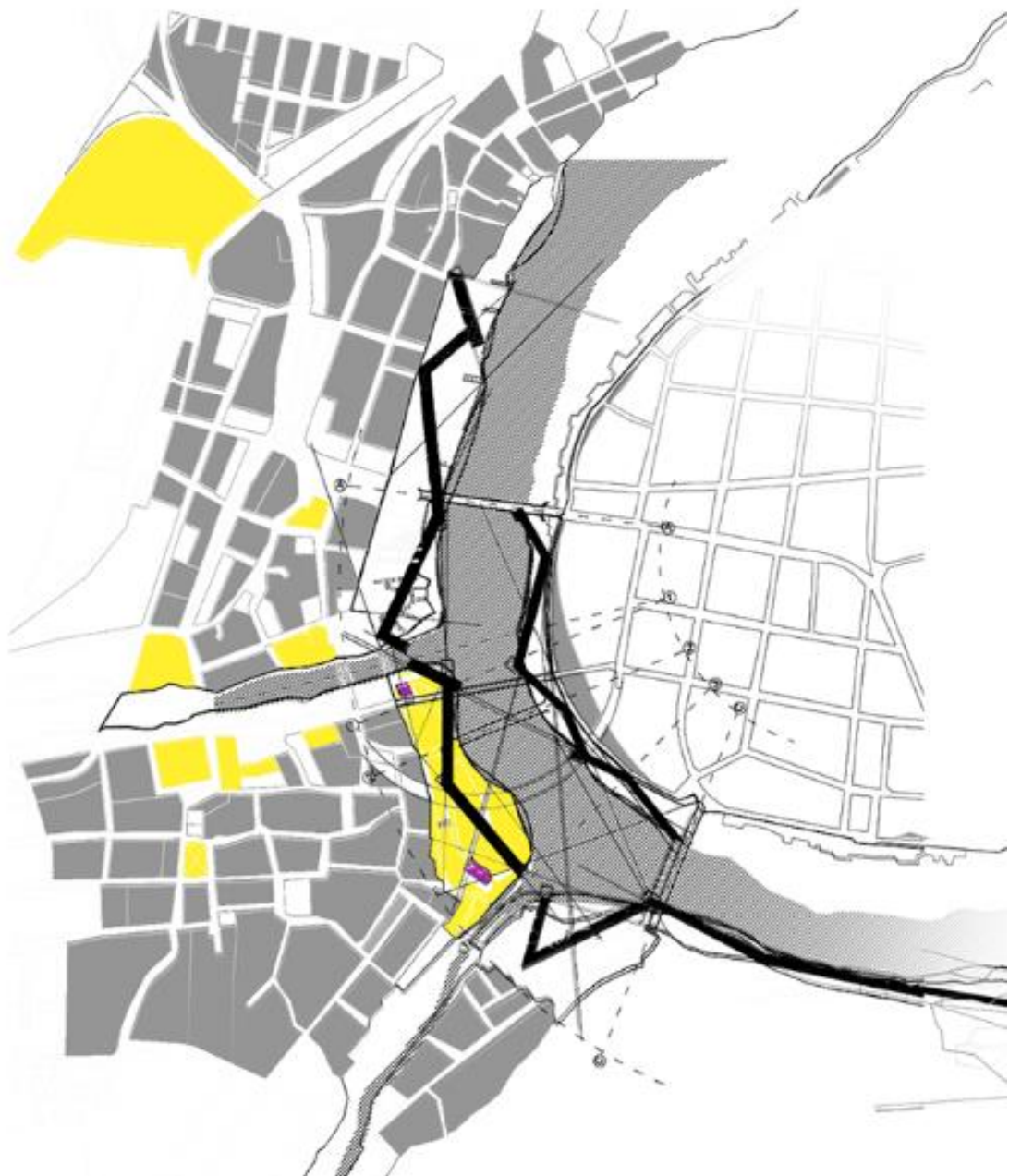
Grafico 09: NOLIA.

Fuente: Diseño propio.



Grafico 10: NOLIA B.

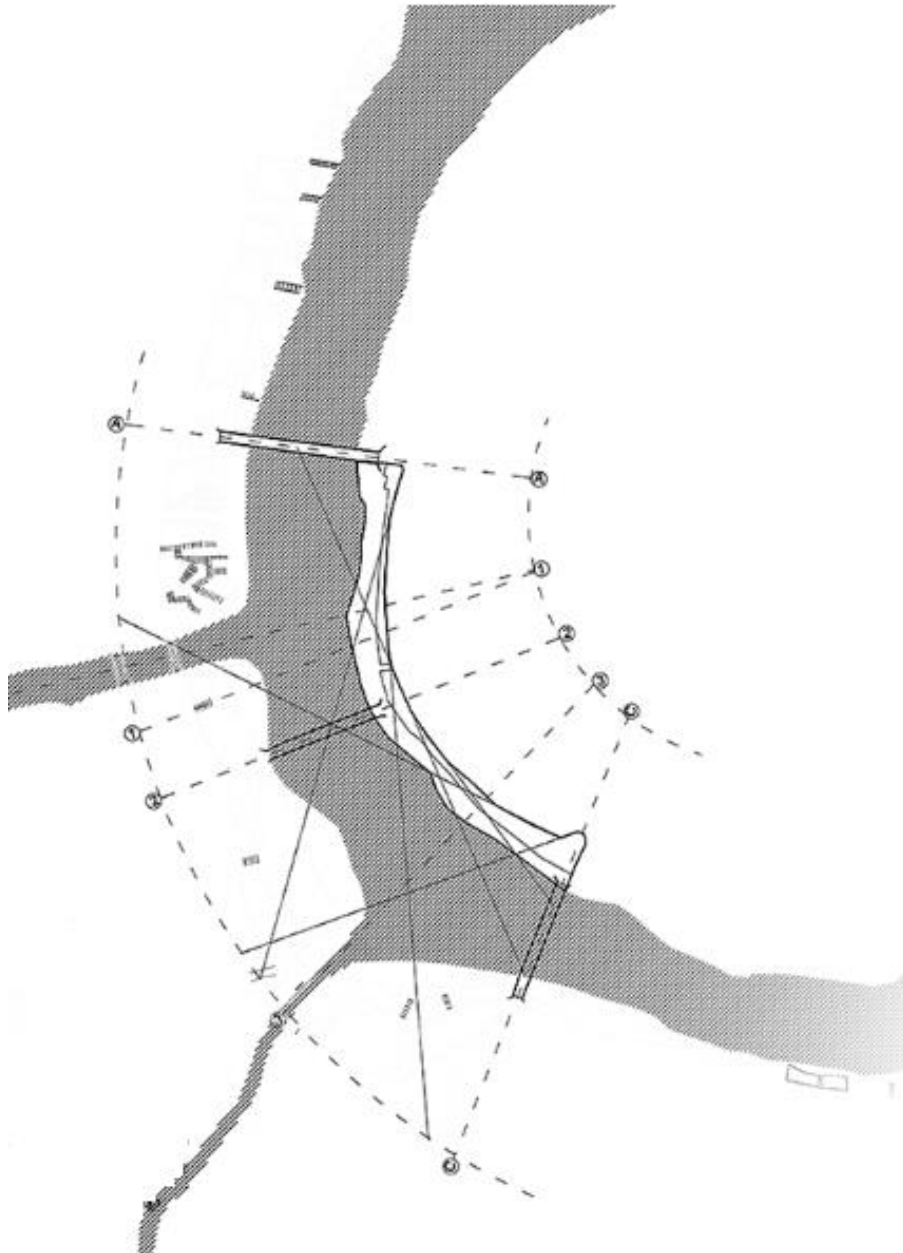
Fuente: Diseño propio.



Plano 01: Identificación de Zonas Residuales.

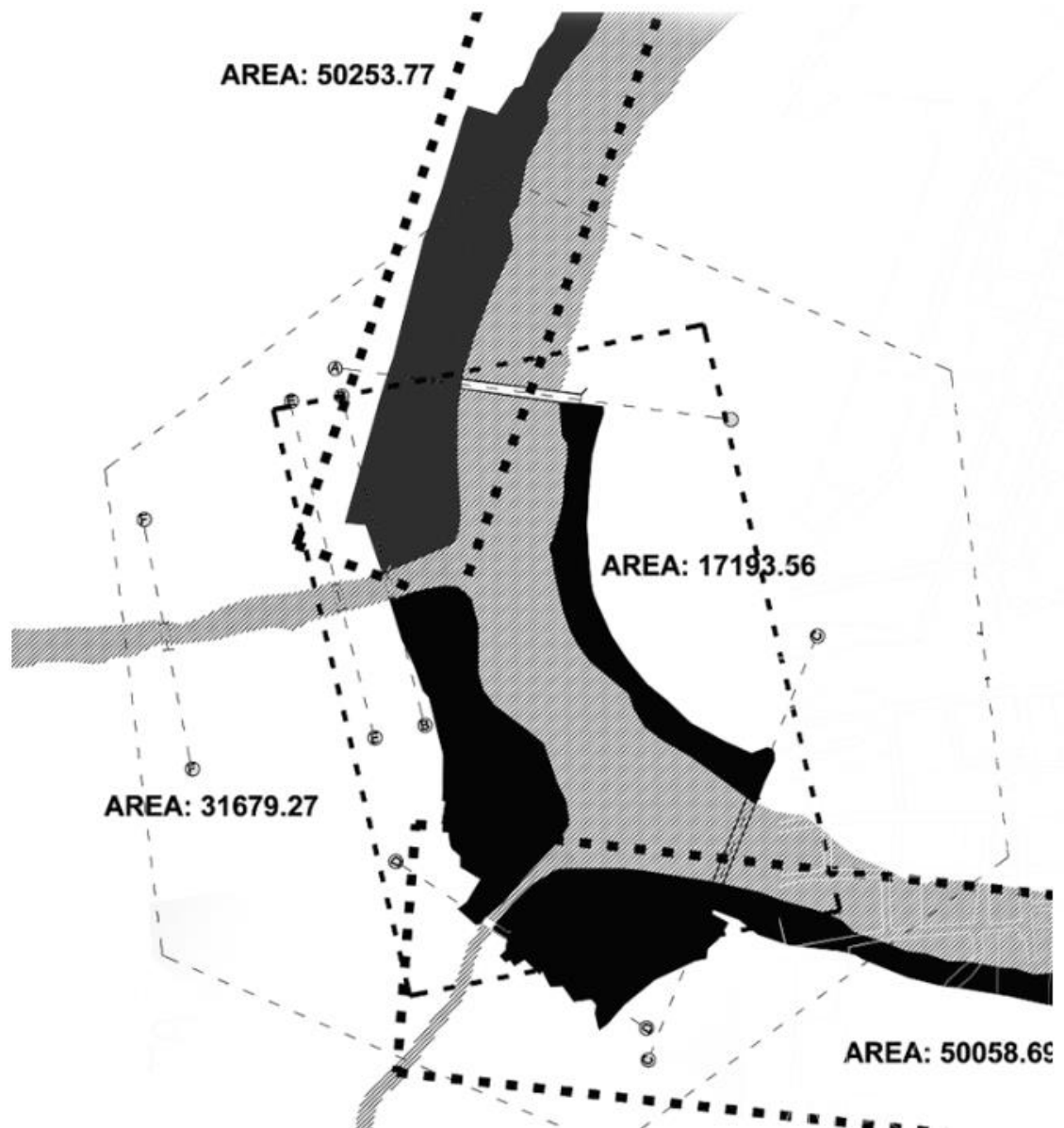
Fuente: Diseño Propio.

2. **Fase Creativa:** Síntesis, extracción y abstracción de las ideas centrales y referenciales para las pautas de diseño desarrollando, una adecuada conexión urbana e infraestructura del Malecón.



Plano 02: Ejes Determinantes.

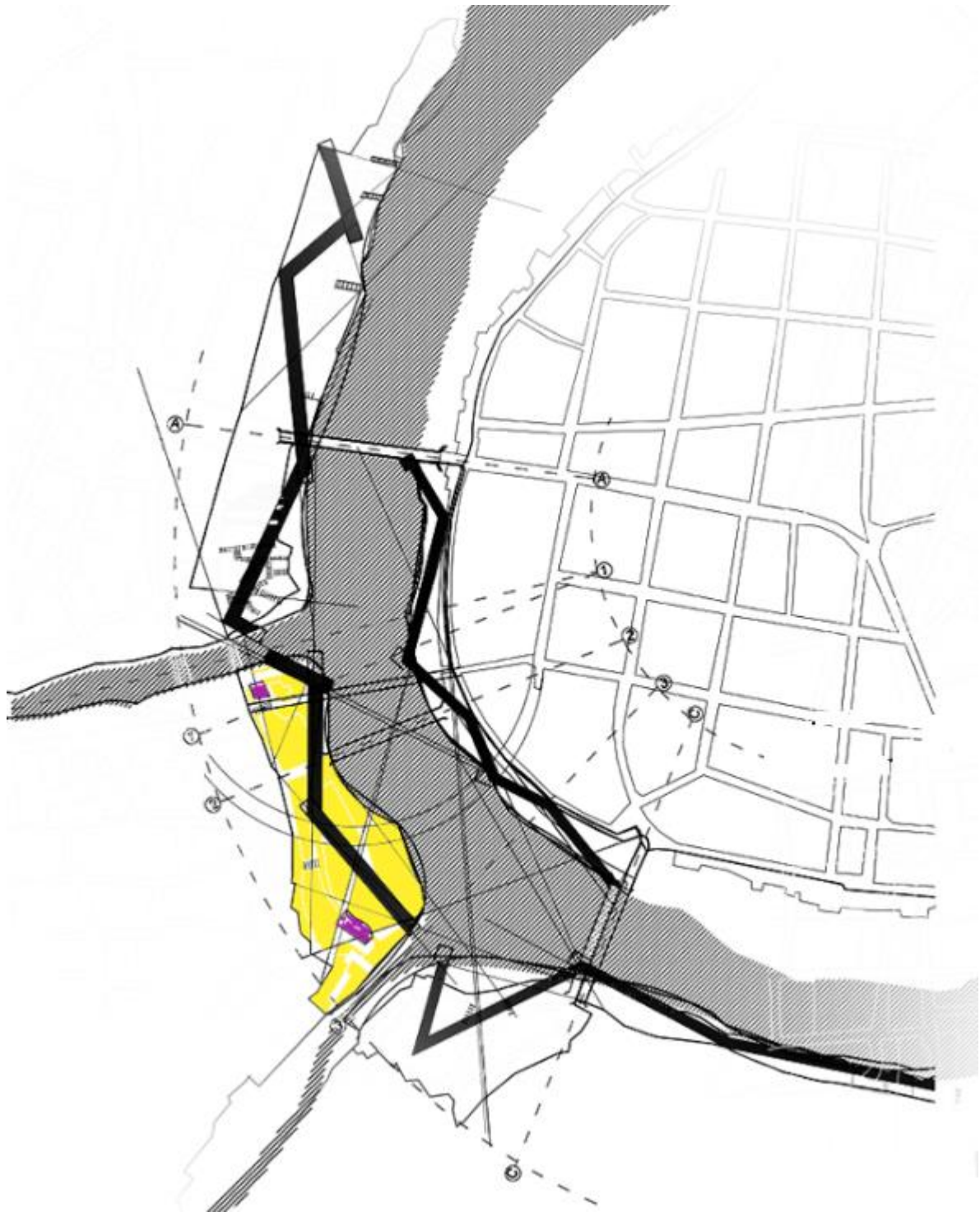
Fuente: Diseño Propio.



Plano 03: Áreas de Intervención.

Fuente: Diseño Propio.

3. Fase Ejecutiva: Exposición del diseño y proyección, del Malecón Camino real.



Plano 04: Principal Articulador del Centro Histórico.

Fuente: Diseño Propio.

Capítulo 1 Diagnostico

Dentro de este capítulo, se tendrá en cuenta la situación actual de la ciudad de Honda, dentro de cada una de sus estructuras como lo son la ecológica, funcional y socioeconómica, partiendo de esta investigación, se encontró que el sector más factible para la implantación de un equipamiento, como lo es un Malecón, colindante al río Magdalena.

Ubicado en el costado centro de la ciudad y extendiéndose sobre la ribera, desde el puente Luis Ignacio Andrade, Hasta el puente Navarro, conectando los ríos Magdalena, Guali y Quebrada Seca.

1.1 Honda en la región.

La ciudad de Honda fue erigida en Villa el 4 de marzo de 1643, por orden del Rey de España, elevada a la categoría de ciudad el 15 de Junio de 1839. En el siglo XIX, Honda fue el primer puerto fluvial del país, cuyo auge se prolongó hasta principios del siglo XX. También es conocida esta población, en el país, por la “subienda” de pescado, que va aproximadamente de enero a marzo de cada año y se presenta por el desborde, de los peces que vienen de la zona norte del país.

La ciudad se halla flanqueada 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 rodeado de montañas que dificultan las comunicaciones radioeléctricas y que impiden el crecimiento urbano excepto en los extremos norte y oeste de la ciudad.

Honda es bastante rica en recursos hídricos por contar en su territorio con el paso del Río Magdalena, el más importante del país, el río Gualí, el Guarinó y varias quebradas como Quebrada seca y Bernal entre otras, lo que ha llevado a la consolidación de unos puertos fluviales como el de Caracolí y el de Arranca Plumas (ver gráfico 10). A pesar de no tener datos concretos, la atmósfera en Honda es limpia y saludable como es normal en un pueblo que no posee grandes industrias manufactureras.



Grafico 11: Aerografía de la Ciudad de Honda 1960.

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Su suelo es arenoso, por lo que representa un constante riesgo para el subsuelo y suelo urbano, ya que está expuesto a hundimientos por terremotos y/o catástrofe por inundaciones o intensas lluvias. En las afueras el suelo es fértil y como en la mayoría del territorio tolimense apto para el cultivo de Arroz, Sorgo y Algodón.

Los principales ingresos de los hondanos están fundamentados, en la industria, turismo, la pesca, y ganadería. Esto ha hecho que en la actualidad la ciudad de Honda cuente con una perspectiva interesante desde el punto de vista turístico, ya que su centro histórico colonial es de gran interés para colombianos y extranjeros, lo que la hace una ciudad cómoda para vivir.

En el mes de enero y febrero se activa su economía con el fenómeno de la subienda, que hace que se multiplique la población, llegando hasta tener durante esa época más de 100 mil personas; además gran parte de su territorio es poblado por el ganado vacuno, equino y bufalino y cuenta con grandes industrias como SOLLA S.A, FANAL, entre otras.

Por todas estas características antes mencionadas la ciudad de Honda se consolida como un hito a nivel nacional y departamental, lo que genera gran afluencia de visitantes en especial de sus municipios aledaños, los cuales se transportan a la ciudad, visitarla, debido a su interés y desarrollo patrimonial.

1.2 Análisis del territorio.

1.2.1 Estructura Socio-Económica.

Dentro de la estructura Socio-Económica, se realizó un estudio y evaluación de aspectos como la concentración y flujos de la población en el área, la población del sector a intervenir, tipología de vivienda, calidad de espacio público y calidad de equipamientos, para este diagnóstico, se tuvo en cuenta las fichas patrimoniales desarrolladas por la alcaldía de Honda, por otra parte las actividades sobre los ríos y puntos de comercio importante en el sector.

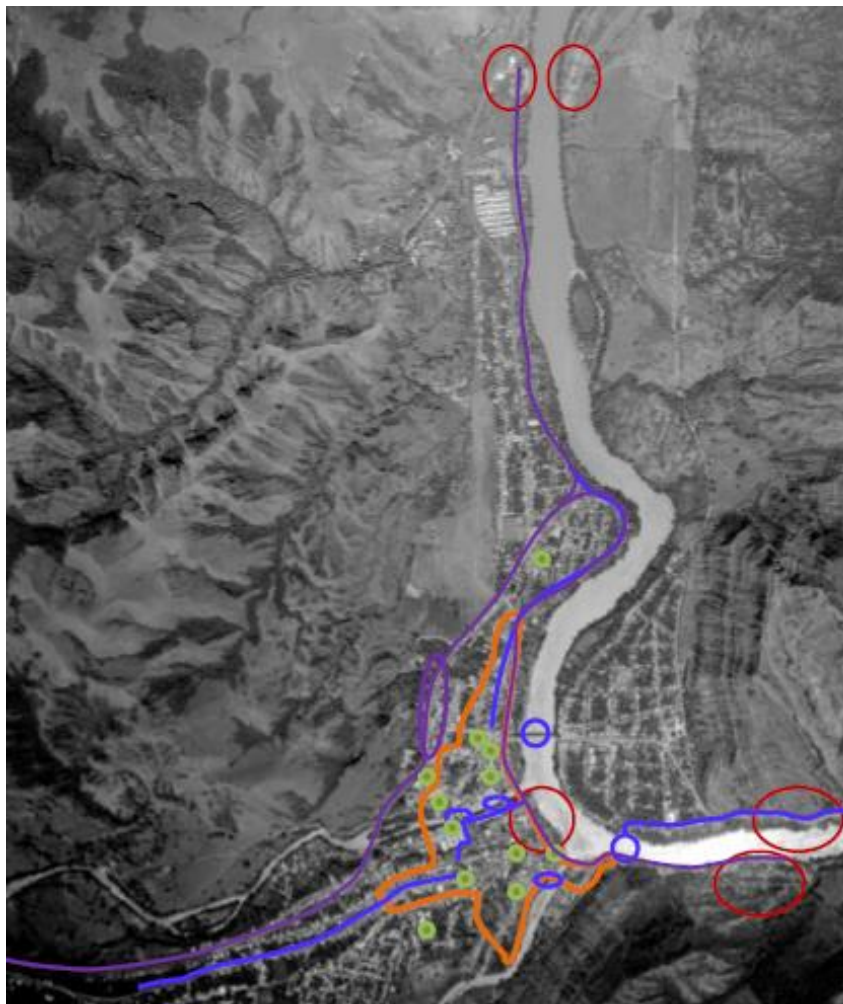


Grafico 12: Conjuntos temáticos. (Religioso, comercio, institucional y culturales).

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

El sector se consolida en el centro de la ciudad, y colindante a las principales fuente hídricas, por lo que la principal actividad económica de los pobladores es la pesca, al estar tan cerca de los ríos, pero a medida del tiempo, esta actividad ha pasado a segundo plano, para enfocarse a otras actividades, en otras zonas de la ciudad, tampoco se cuenta con equipamiento para esta actividad, por lo cual está desarrollada, por toda la rivera del río.

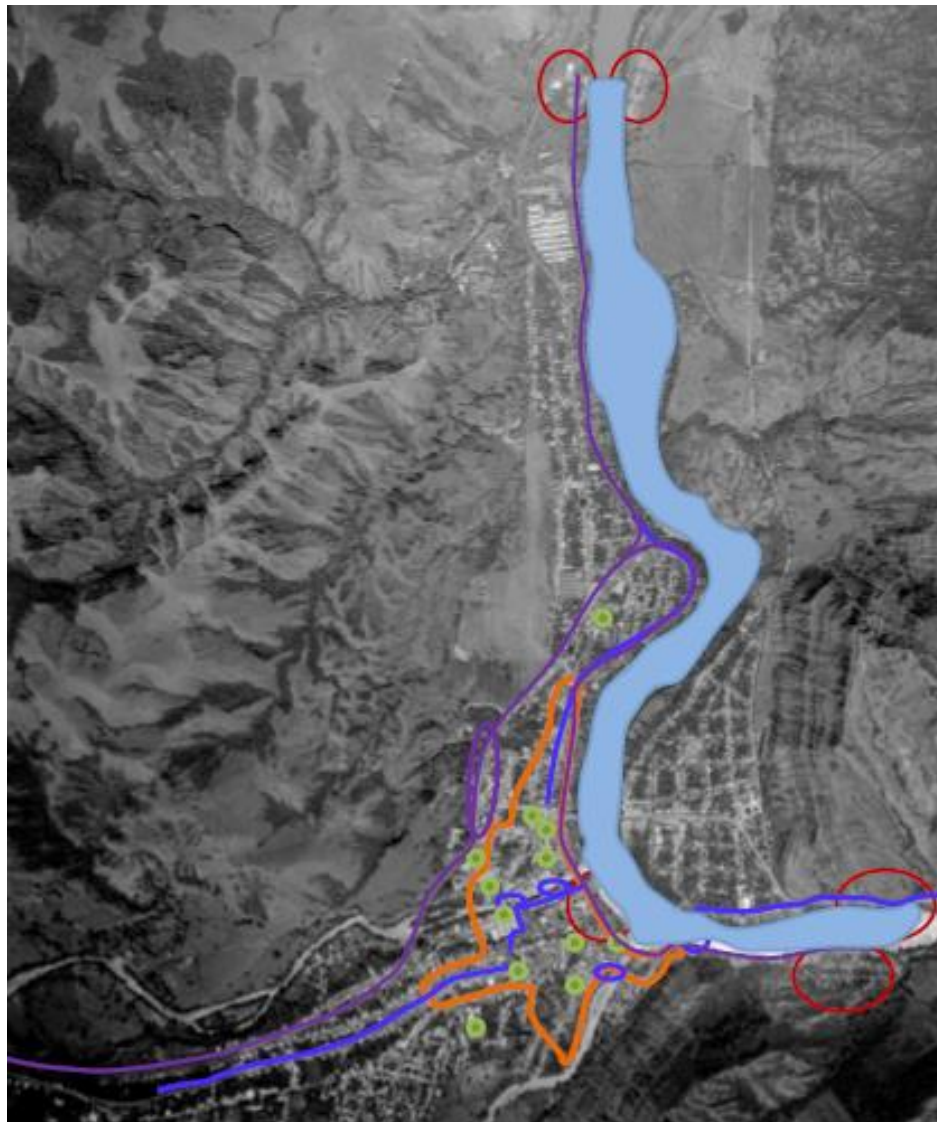


Grafico 13: Tradición de la pesca y Actividades complementarias sobre los rios.

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

1.2.2 Estructura Ecológica Principal

La Estructura Ecológica Principal, que incluye las denominaciones de áreas protegidas, parques urbanos, corredores ecológicos y la zona especial de los ríos, es componente fundamental del ordenamiento de la ciudad, y de este con la región.

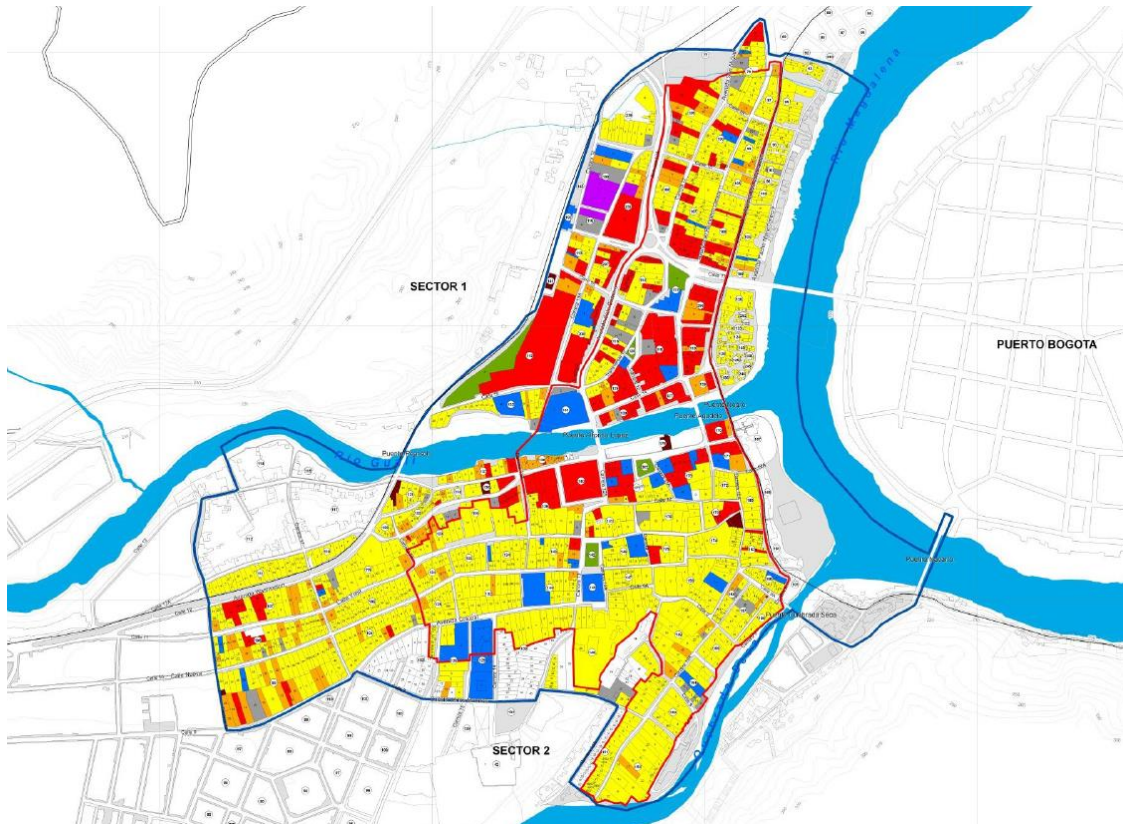


Grafico 14: Zonificación del suelo.

Fuente: PEMP.

En la estructura ecológica principal de la ciudad, se encontraron varios elementos de gran importancia, que influyen no solo en las zonas, sino en la ciudad, entre ellos se encuentra la cordillera central y oriental, parques y corredores ecológicos, pero principalmente son los ríos Magdalena, Guali y Quebrada Seca que constituyen, el sistema ecológico principal de la ciudad.

Se destacan por su proximidad al área de influencia y afectación a elementos del centro de la ciudad.



Imagen 12: Panorámica de la Ciudad de Honda.

Fuente: Desconocida.

Teniendo en cuenta que la ciudad posee un clima cálido, la proporción de zonas verdes es notable con lo que se puede observar desde lejos, pero aun así es un crecimiento sin orden, lo que ocasiona inseguridad sobre la rivera de los ríos y deterioro de las diferentes infraestructuras.

Los elementos que se estudiarán en la investigación, son los ríos Magdalena como principal eje articulador y los ríos Guali y Quebrada seca, que desembocan en el primero mencionado y que funcionarán como ejes secundarios de la estructura principal de la ciudad.

1.2.3 Estructura Funcional y de Servicios.

Dentro de la estructura funcional del área metropolitana se evaluó la red vial, la movilidad del sector, las zonas de actividad y calidad de servicios.

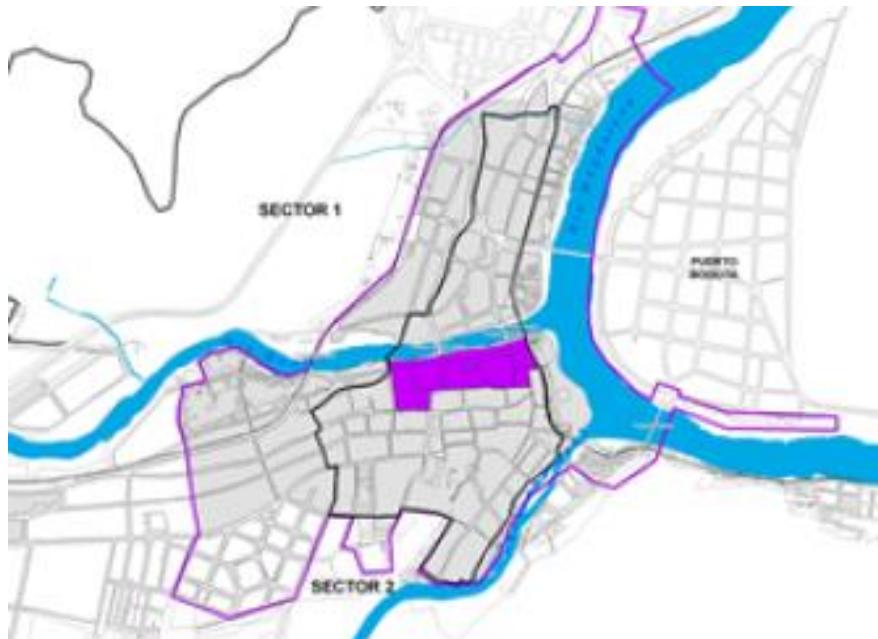


Grafico 15: Concentración Funcional e Institucional.

Fuente: PEMP.

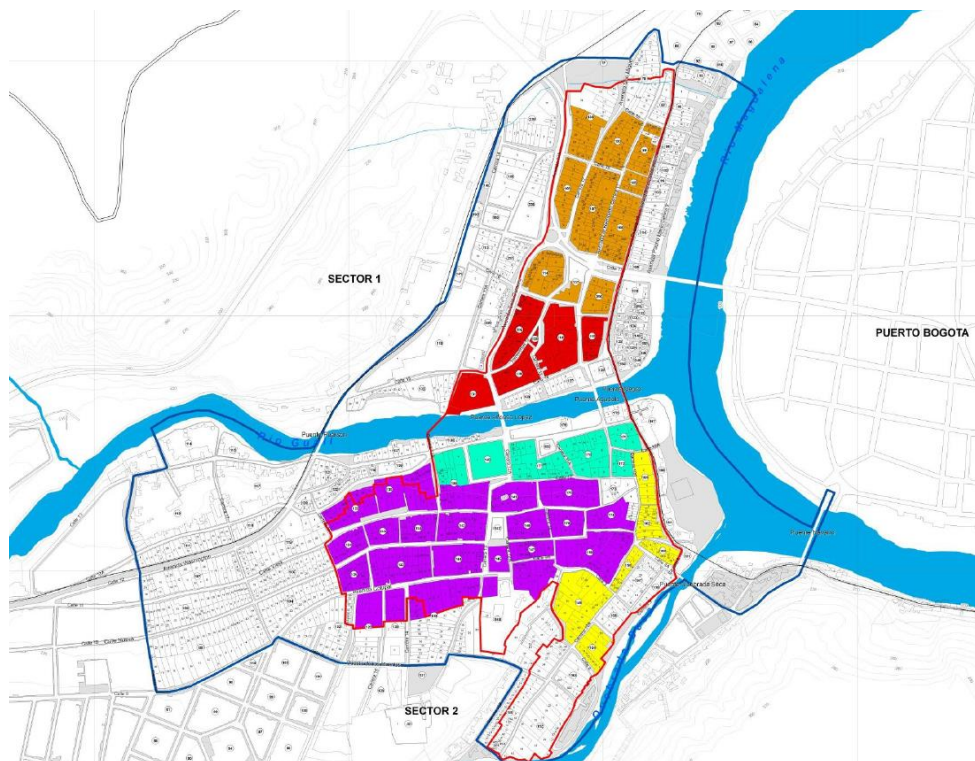


Grafico 16: Zonas Homogéneas.

Fuente: PEMP.

El sector de conexión entre la ciudad y el municipio de Puerto Bogotá, son las diversas riveras, que a partir de los puentes Luis Ignacio Andrade que es vehicular y Navarro que aparte de ser declarado monumento Nacional es peatonal, por lo que la zona norte de la ciudad, se evidencia un gran desarrollo vial, por otro lado la calle de las trampas, un hito urbano y patrimonial, conecta directamente a la zona a intervenir, pero no cuenta con una red de ciclo rutas que integren el centro de la ciudad, teniendo en cuenta que es un elemento de movilidad usado en la ciudad y teniendo en cuenta sus dimensiones.

La movilidad de la ciudad, se complica por la falta de articulación, hacia el sur de la ciudad, ya que actualmente cuenta con un solo puente sobre la carrera 1.

Las zonas de comercio, educativas e institucionales, son de escala zonal y aunque cuenta con áreas establecidas para cada uno, el desarrollo se ve truncado por falta de equipamiento, para estas.

Por otro lado tiene un sistema de puertos, que a pesar de no funcionar como en otras épocas, representan una gran infraestructura, que teniendo en cuenta las intervenciones que ha tenido Cormagdalena frente a la recuperación del río son de gran importancia para un futuro, por lo que es conveniente su reconocimiento y la estructura que conecta la ciudad como los puentes, que la articulan entre sí y con el departamento de Cundinamarca.



Grafico 17: Ubicación Puertos Fluviales.

Fuente: Aerografía Agustín Codazzi.



Grafico 18: Conectores Urbanos Recorridos y Puentes.

Fuente: Aerografía Agustín Codazzi.

1.3 Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Honda.

Actualmente el PEMP, determina unas zonas de intervención, donde se presentan unos antecedentes, de abandono y aunque son colindantes al centro histórico de la ciudad, no son intervenidos.

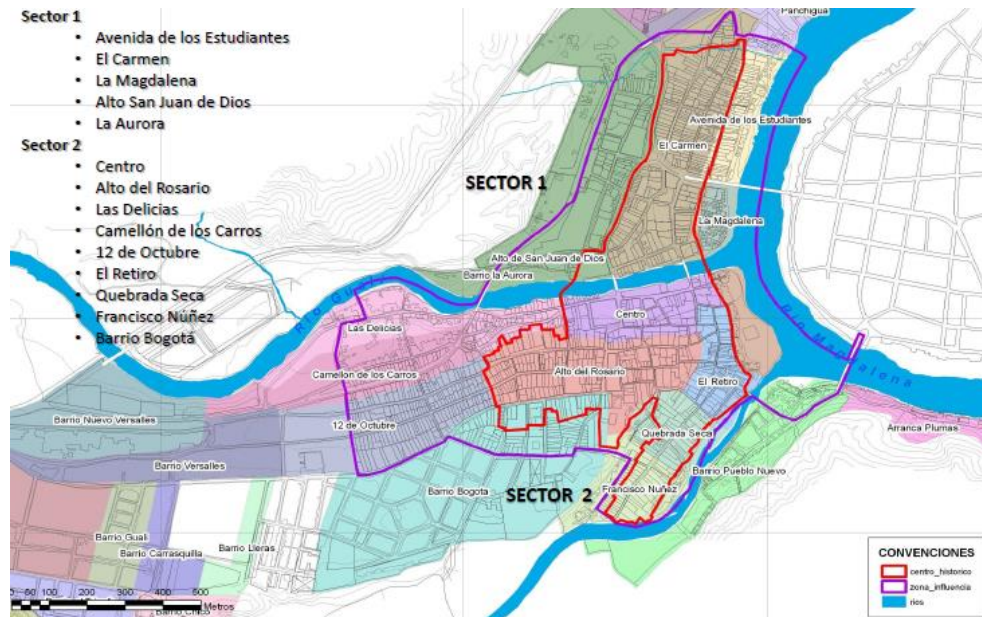


Grafico 19: Zonificación PEMP.

Fuente: PEMP.

Determinar estas zonas, está ligado a unos periodos históricos, donde la importancia aumenta o disminuye dependiendo la valoración que el instituto de patrimonio le adjudique, y está dada continuación por las siguientes épocas:

Prehispánica.

Poblado situado al norte del Tolima, en el valle del río Magdalena, entre la cordillera central y oriental, ocupada inicialmente por los indígenas Ondaimas de la familia Panche, modelado por la gran dinámica, de una región más amplia. (PEMP 2011).

Conquista.

Explorada por los españoles en 1537, funciono por más de 80 años, como embarcadero de Mariquita, sin fundación ni trazado, su dinámica obedece a un asentamiento que se consolida en el tiempo, atendiendo consideraciones geográficas, por lo que esta villa tiene una morfología comparable a una ciudad medieval. (PEMP 2011).

Primera Colonización.

Hasta 1601 el embarcadero de mariquita se convirtió definitivamente en puerto y solo obtuvo el título de villa por real cedula de Felipe IV, hasta el 4 de Marzo de 1643. En 1664, el presidente Martin de Saavedra Guzmán determino sus límites, Honda no tiene fundador, ni fecha de fundación, por consiguiente carece de acta que de fe de ello, por ende, no aconteció en un día, si no en varios años; tampoco tuvo planos, ni modelo de trazado. Se consolido como uno de los núcleos urbanos más importantes a finales del siglo XVIII y XIX, poblado de blancos, pues gracias a su dinámica de puerto y ciudad comercial, punto de articulación con todo el centro del país, tuvo una gran concentración de equipamientos y servicios para una amplia región. (PEMP 2011).

Segunda Colonización.

Una vez instaurados varios equipamientos religiosos, se estructura como asentamiento y cuando adquiere suficiente número de vecinos, de Villa a Parroquia, luego a ciudad.

Se convirtió en la “garganta del reino”. La actividad tabacalera por su cercanía con Ambalema, que concentraba la actividad fiscal, más lucrativa del Reino y luego la exportación del café, fueron determinantes, en la jerarquía regional que adquirió Honda. La gran presencia de extranjeros daba cuenta de su importancia. (PEMP 2011).

Republica.

Su arquitectura, más ligada a la actividad comercial, que a la religiosa, se vio afectada en 1805 y en 1845 por desastres naturales: su recuperación, así como su dinámica, permiten tener ejemplos de arquitectura con diferentes características, estilísticas que consolidaron un contexto único, antes de las grandes intervenciones del siglo XX. La estabilización de la navegación a vapor, fue el factor principal, para que Honda, saliera de su relativo estancamiento, pero este fue un proceso lento que estuvo a cabeza de las elites. (PEMP 2011).

Moderna.

El fin del auge de la navegación fluvial por el ferrocarril, ratifica al puerto en principio, pero su dinámica se traslada hacia otros centros como Girardot, generando obsolencia, las carreteras a su vez, inciden en el traslado de dinámicas industriales y comerciales, hacia otros centros de la región. Su importancia económica y regional que no se restableció.

Honda siempre dependió de los intereses nacionales: Con la pérdida de la capacidad productiva, la dinámica económica seriamente afectada, no pudo soportar el estilo de vida “cosmopolita”; se perdieron funciones urbanas, la población migro y cambio de composición, entre otras, lo que ha incidido en su obsolencia.

Centros urbanos como Armero, Ibagué y Mariquita, han tenido mejores oportunidades de consolidación como sub- centros regionales. (PEMP 2011).

Contemporánea.

Las condiciones climáticas, más fuertes de los últimos tiempos, dadas por los fenómenos de la niña y el niño, sobreentendiendo a las épocas de sequía y de precipitación, amenazan con desaparecer parte la ciudad. (PEMP 2011).

Conforme a lo anterior, el centro histórico de la ciudad y su área de influencia, mantienen una riqueza tipológica y morfológica, que da cuenta de momentos importantes, en la económica del país y de la diversidad producida cuando la población y la geografía se relacionan en forma equilibrada y creativa. Como resultado de estos procesos económicos, estéticos y culturales, quedan rasgos que evidencian formas de relaciones entra la población, ciudad y ríos, arquitecturas domesticas adaptadas, al clima y capital social resultantes de cierto cosmopolitismo y emprendimiento generado en el siglo XIX, por intentos de modernización en las tecnologías y negocios.

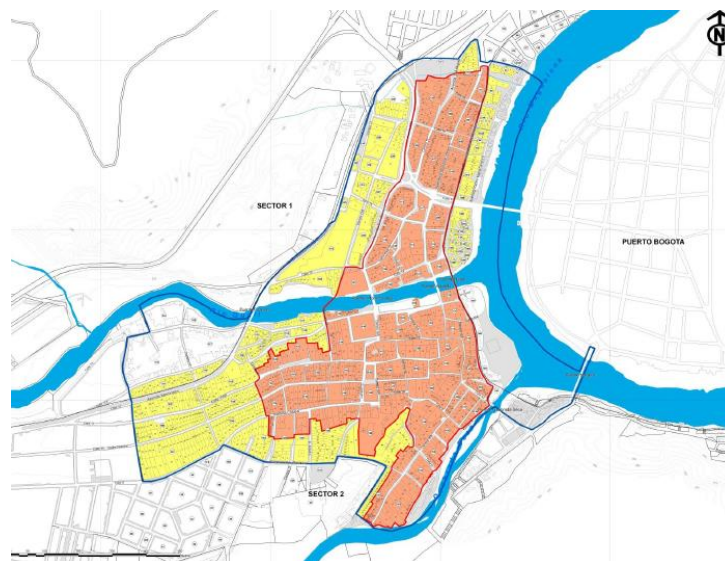


Gráfico 20: Centro Histórico de la Ciudad de Honda.

Fuente: PEMP.

No obstante, los testimonios presentes en el espacio urbano y la memoria colectiva denotan un sentido de pérdida de pasado y de futuro, por los rezagos producidos, en cambios en los modelos de desarrollo y decisiones nacionales, que han facilitado la pérdida de vocación económica y funcional que se traducen en detrimento de su posición regional y nacional, despoblamiento y débiles capacidades locales del gobierno.

Por aparte la condición ambiental, es dramática por la vulnerabilidad extrema frente amenazas y la degradación de sectores ubicados, en zonas no aptas. Adicionalmente la calidad escénica y el confort ambiental tienden a perder valor por formas de ocupación del espacio interior y de accesibilidad urbana. Persisten valores tipológicos, en inmuebles de sectores urbanos focalizados, con fuerte tendencia a la privatización y elitismo, barrios con sistemas residenciales de calidad modesta, infraestructuras anteriormente industriales, en desuso funcional y espacios públicos, donde la relación, entre la ciudad y su río anteriormente valiosas, son territorios de miedo y vulnerabilidad.

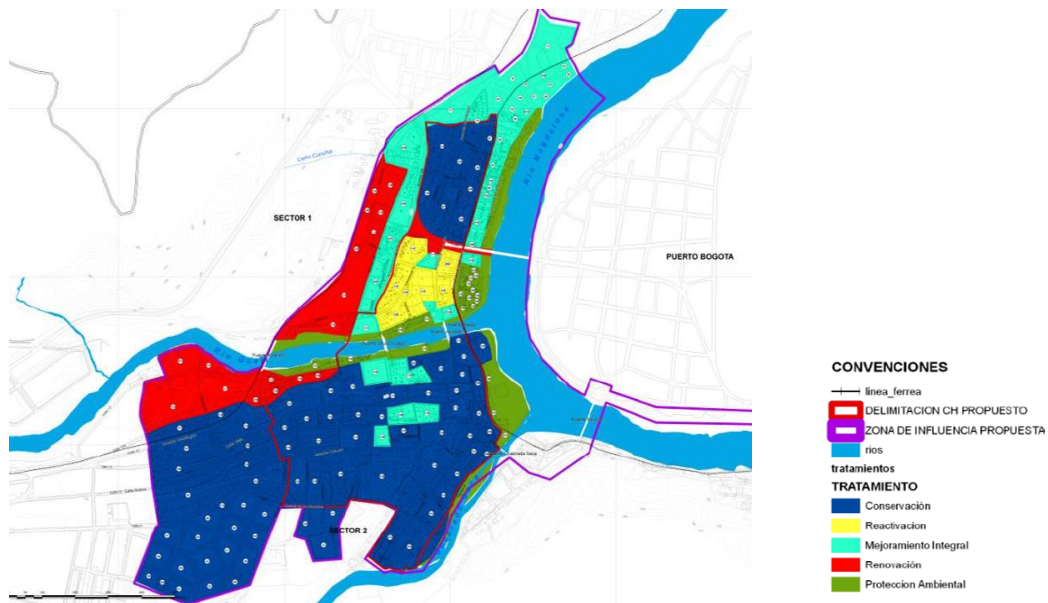


Grafico 21: Zonificación (Conservación, Protección e Intervención).

Fuente: PEMP.

Considerando lo anteriormente planteado, se encuentran oportunidades de revitalización asociados a una alta conciencia patrimonial, dependientes de la inscripción del municipio en agendas regionales de conectividad, turismo e integración con los ejes viales, férreos y fluviales que demandan esquemas asociativos entre niveles de gobierno, como lo propone el Malecón Camino Real, siendo una estrategia de revitalización Urbana en el Magdalena medio, y ajustado como caso de estudio a la ciudad de Honda Tolima.

1.3.1 Frente Fluvial Urbano.

La localización de este frente fluvial, se da entre la ribera del río Magdalena y la vía férrea, y entre el caño Concha y el puente Navarro.

La característica más importante, es que mantiene una relación, directa con elementos estructurales, como los cuerpos de agua (río Magdalena) y la vía férrea que conforman, el paisaje de Honda que se debe proteger, allí se ubican unas construcciones de valor patrimonial, como las antiguas bodegas y los molinos.

Por otro lado la reubicación de las viviendas en riesgo, al estar cerca de zonas inundables hace necesario, la intervención del sector, recuperando las zonas de protección de los cuerpos de agua, realizando un mejoramiento integral.

Uno de los valores arquitectónicos que se encuentran en el centro histórico, es precisamente la homogeneidad, en las diferentes volumetrías, lo que permite que los continuos urbanos sean reconocidos.

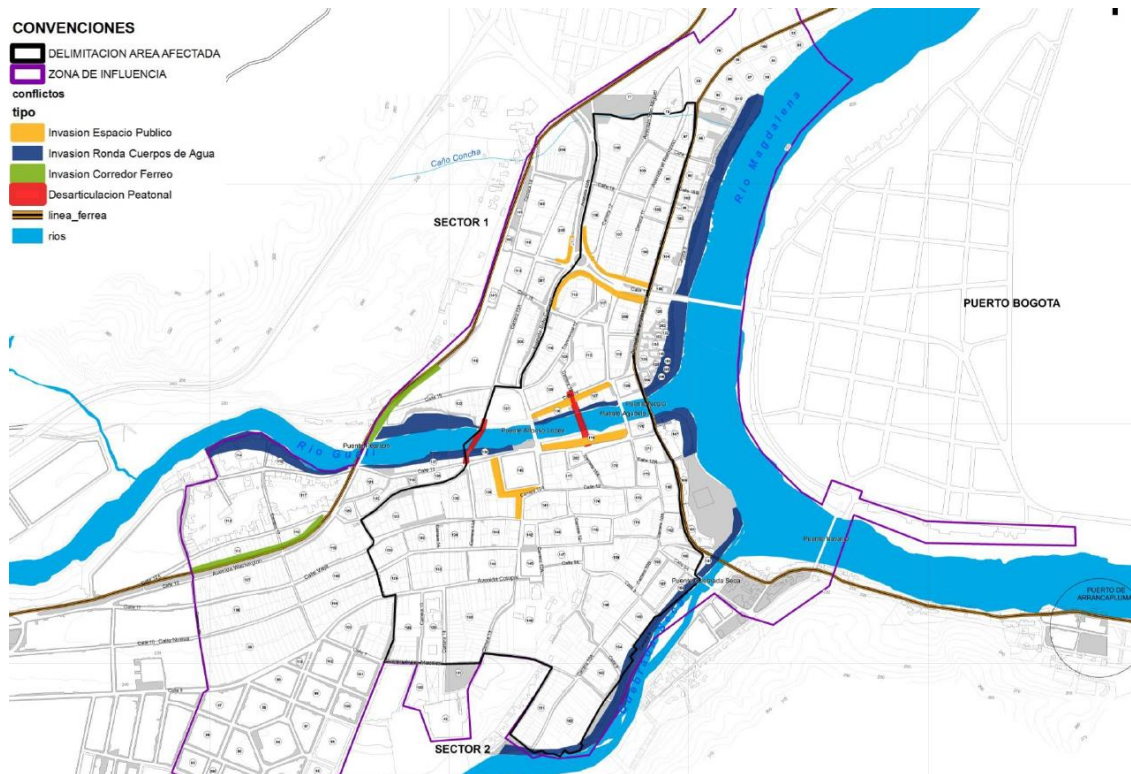


Grafico 22: Conflictos de Invasión sobre el Frente del río.

Fuente: PEMP.

1.3.2 Componente General.

Conceptualización del centro histórico como una unidad funcional y morfológica que restablece sus relaciones subregionales y urbanas, como una infraestructura de doble uso (residencial y de servicios), con ajustes a la delimitación de la zona declarada y de la zona de influencia, para incorporar sectores, en una lógica de territorio integrado, ajustando la composición de los niveles de intervención y clasificación de los inmuebles con criterios más actuales y contextualizados.

Por otro lado la organización de un sistema urbano que reconoce la diversidad y especificidad de micro-territorios, cada uno con tendencias, pobladores y valores diferenciados.

Cada uno con lineamientos de planeamiento y normas urbanísticas, definiendo una estructura urbana que integre, el sector con los cambios, en el sistema vial regional y otorgando prevalencia a sistemas de movilidad multimodal, no motorizada y amable en términos de accesibilidad y espacio público.

Considerando que el conjunto urbano pueda funcionar como un bien colectivo, sostenible y competitivo, con unos principios de accesibilidad, integralidad y de producción, mediante políticas y estrategias que orienten la acción pública y colectivas.

A parte de intervenciones estratégicas como el Malecón, con una capacidad de impacto y generadora de procesos positivos, a partir de una estructuración de operaciones urbanas, que con mecanismos de atracción de inversión y de participación público-privada, donde la carga de los BIC sean redistribuidas, y compensadas por aprovechamiento.

Por parte de una configuración de una red de sistemas de soporte que definan un modelo de ocupación, que se relacione con el espacio, facilitando la puesta en escena de los BIC y la escenificación del patrimonio inmaterial como lo es el río.

Con los tratamientos urbanísticos, dados en el Malecón Camino Real, se busca la preservación de los BIC, pero integrándose al entorno, con una delimitación y una afectación directa a lo que es el centro histórico de la ciudad.

Capítulo 2 Desarrollo del Proyecto

El proyecto desarrolla, la intervención urbana, basándose en las acciones pertinentes en las tres estructuras importantes de la ciudad, la estructura social, ecológica y funcional, con el fin de mantener el mismo lenguaje y lograr proporcionar al sector y la ciudad, para suplir esas necesidades que se presentan.

Considerando lo anterior el Malecón Camino Real, se fundamentara como instrumento articulador del centro histórico de la ciudad y de acuerdo con los resultados del diagnóstico, el diseño será el de un equipamiento multimodal, que se ajuste a las cualidades y necesidades que tiene la ciudad y las intervenciones planteadas y se implementara por medio de un plan de renovación urbana, definido este instrumento por la secretaria distrital de planeación de Honda como

- Planteamiento de mecanismos que permitan a los municipios promover el desarrollo del territorio de forma equitativa y racional, la preservación de desastres en sectores de alto riesgo, y la ejecución de proyectos urbanísticos eficientes.
- Garantizar a la comunidad espacios destinados para la vivienda y servicios públicos, velar por la preservación, cuidado de los suelos de protección y espacios públicos del sector.
- Facilitar las acciones de tipo urbano integral que generen iniciativa, organización y gestión de parte de las entidades encargadas del desarrollo de las políticas urbanas.

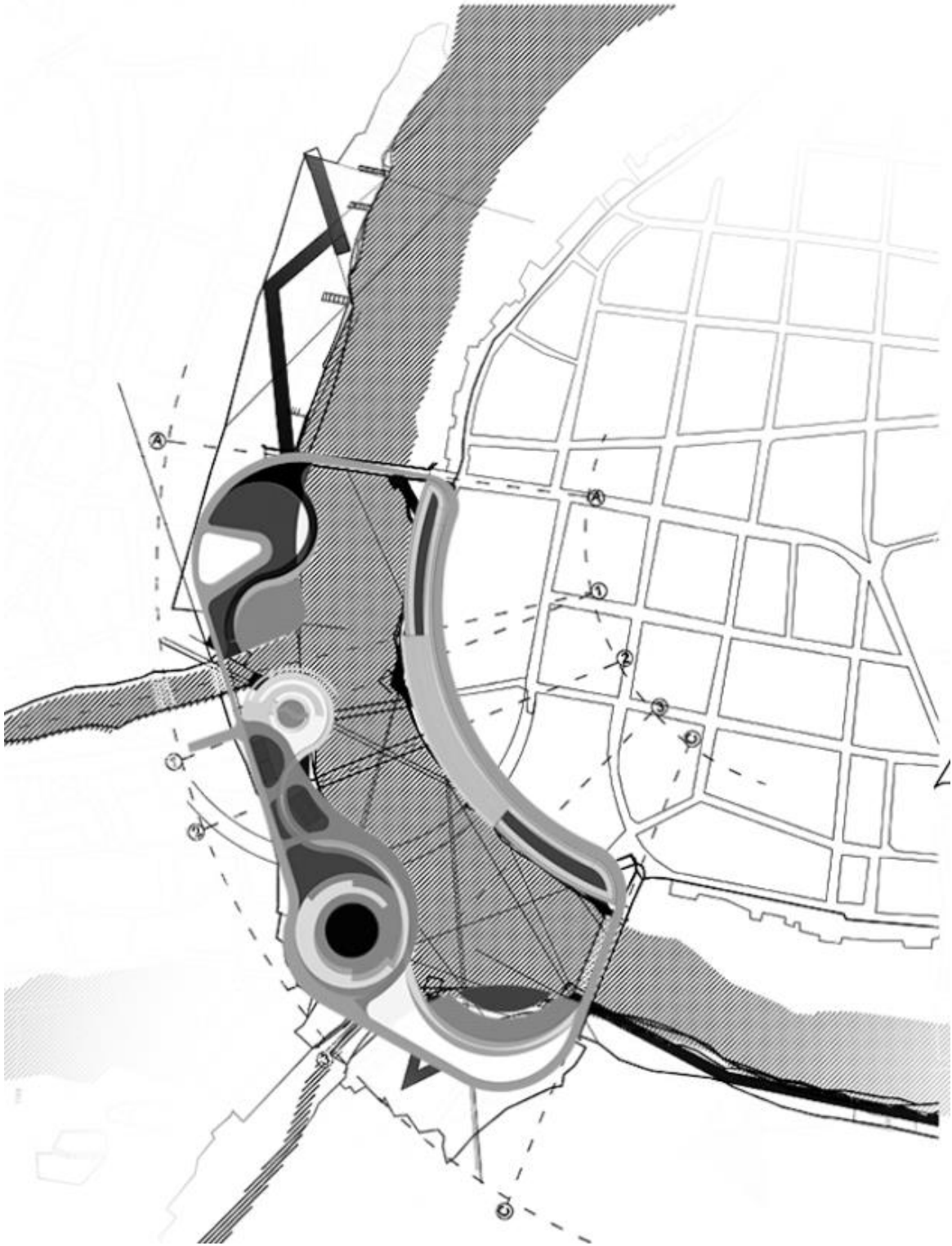
Ley que actúa bajos los principios básicos del ordenamiento territorial, definidos a continuación:

- La importancia, función social y ecológica del suelo.
- Prioridad del interés general sobre el particular.
- Distribución equilibrada de las cargas y los beneficios del sector.

Busca mejorar las condiciones urbanas de la ciudad, y es entendido, como eje articulador del desarrollo de proyectos de renovación urbana, entre el centro histórico de la ciudad y la ejecución del frente fluvial urbano que lo compone, respetando los bienes inmuebles patrimoniales. Basado en los principios de una ciudad, en donde se promueve la innovación espacial, ecológica y funcional de un sector, en busca de la proyección a futuro, teniendo en cuenta las necesidades junto al crecimiento de la población.

El Malecón Camino Real, diseñado para el sector del centro histórico de Honda, busca acciones pertinentes, y criterios de diseño, para rehabilitar un sector, con el fin de mejorar las relaciones, dentro de las tres estructuras sin olvidar el carácter de sostenibilidad, por medio de los principios anteriormente descritos.

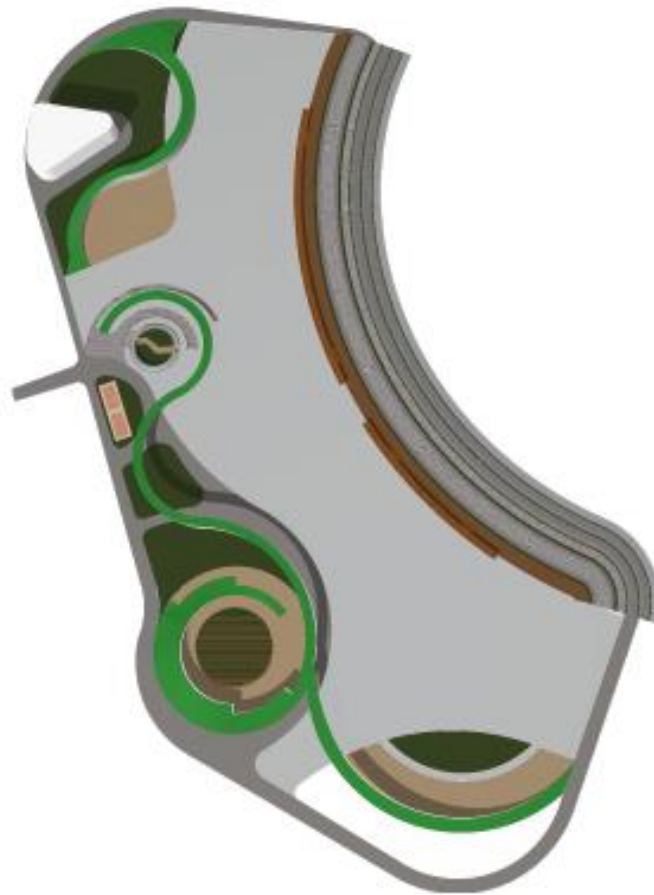
Considerando lo anteriormente planteado, busca ser un rompeolas y un centro de atracción a su vez, tanto turística, como local, dado en oportunidades y culturalmente a los visitantes, tomando como referente, el Malecón 2000 y el de Bilbao, que vinculan, aspectos patrimoniales, dados en el centro de la ciudad, resaltando los bienes de interés cultural (BIC), y unos aspectos paisajísticos, dados por la geografía del sector, resaltando sus ríos y sus quebradas, esto se logra a partir de lineamientos arquitectónicos.



Plano 05: Diseño del Malecón.

Fuente: Diseño Propio.

Reflejados en espacios, que brinden y sirvan como un articulador, de espacios existentes y nuevos, que generen una experiencia social, formando el espacio público, mediante unidades de actuación urbana y planes parciales, potencializando la ciudad de Honda, en aspectos de estéticos, físicos y funcionales, conectando hitos históricos e hitos naturales o geográficos, a partir de sus nodos, tomando como referente o importancia el río y la plaza de mercado, dándole forma a partir de un símbolo, que genere una identidad, arraigo y pertenencia, a sus habitantes, a partir de actividades propias de la región, sobre el río, conservado la memoria del lugar y previéndolo de espacios para esto como lo es la pesca.



Plano 06: Diseño del Malecón.

Fuente: Diseño Propio.

1.1 [Desarrollo de los elementos ambientales.](#)

El Malecón Camino Real, plantea un diseño sobre la conexión y aporte a la estructura ecológica principal de la ciudad, basado en los principios de una ciudad. Mediante las siguientes estrategias de diseño y actuación:

- **Minimización de la demanda de transporte.**

Este principio, se desarrolla, por medio de la articulación del transporte público adecuando y de una ciclo-ruta integral, que aborda el centro histórico de la ciudad, con el fin de minimizar el uso de vehículos asimismo el impacto que esto genera en el medio ambiente, puesto que colinda con los ríos Magdalena y Gualí.

- **Continuidad a la estructura ecológica principal.**

Este principio, se desarrollara por medio de la conexión a los ejes ecológicos y de protección, con los que cuenta los ríos, que actualmente se encuentran invadidos por viviendas de pescadores, buscando una reubicación para la armonía del entorno, también previniendo en futuras inundaciones, por otro lado la utilización del adoquín ecológico, busca minimizar unas filtraciones, dando una estética verde al diseño.

1.2 [Desarrollo espacio público.](#)

- Creación de sendas, bici corredores y recorridos peatonales mejorando así el espacio público a partir del concepto de eco-ciudad generando una movilidad más sostenible para el sector y la ciudad, entendiendo que la relación del centro histórico, es un aspecto patrimonial y el Malecón pertenece a lo contemporáneo, reutilizando espacios olvidados de la ciudad e integrándolo a unos espacios nuevos.

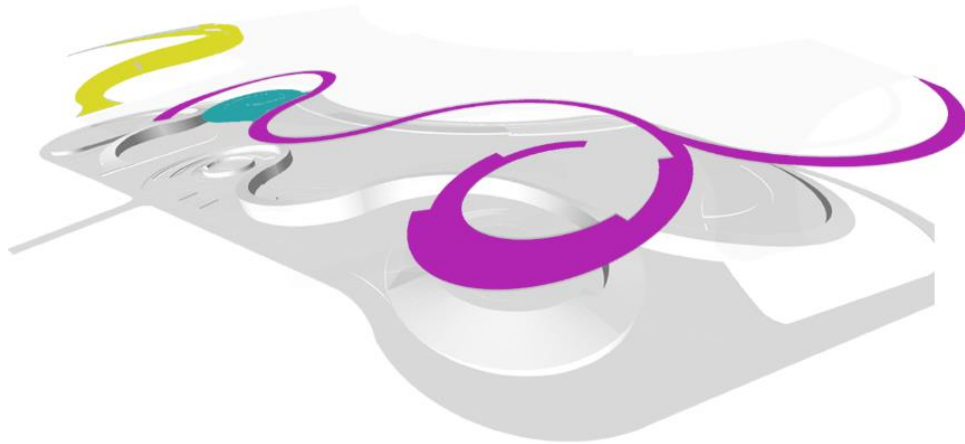


Grafico 23: Circuito del Malecón.

Fuente: Diseño Propio.

- Creación de nuevos nodos y ejes de conexión entre los ríos y el centro histórico.

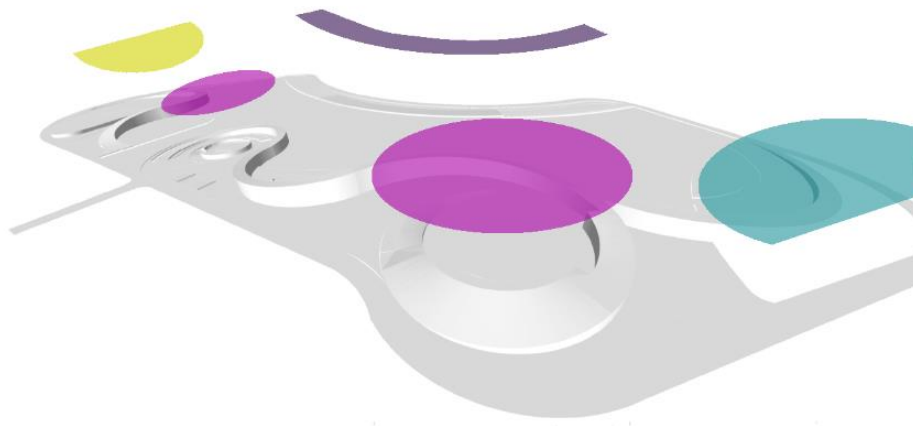
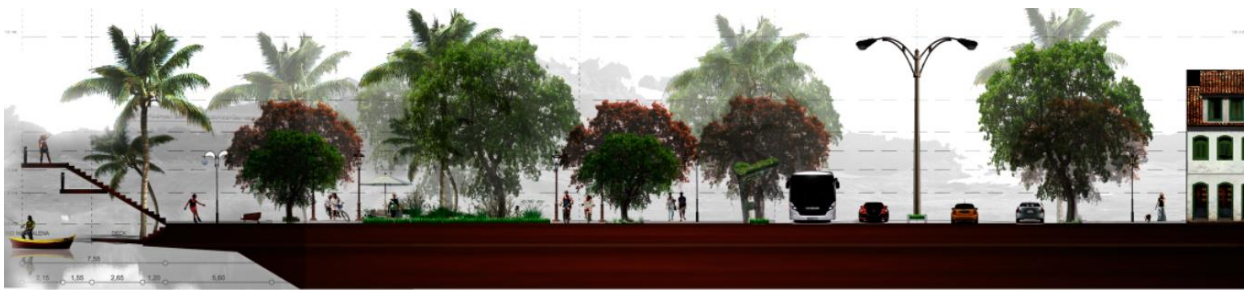


Grafico 24: Nodos del Malecón.

Fuente: Diseño Propio.

- Intervención paisajística, enfocada a generar espacios de esparcimiento recreativo como aporte a contrarrestar los efectos de una ciudad que se desarrolla hacia el norte de la ciudad, dándole la espalda a un centro histórico.



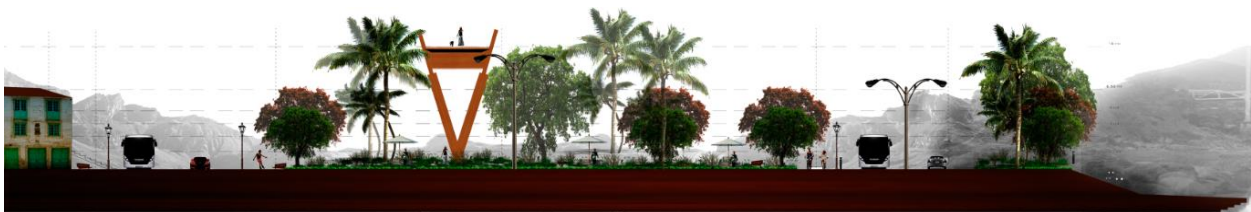
Plano 07: Corte Sector 4.

Fuente: Diseño Propio.



Plano 08: Planta Sector 4.

Fuente: Diseño Propio.



Plano 09: Perfil Sector 2.

Fuente: Diseño Propio.

1.3 Desarrollo propuesta del Malecón.

El Malecón Camino Real, es un Equipamiento de carácter estructural y arquitectónico, donde la articulación, vincule espacios olvidados y residuales, con elementos significativos de la ciudad, previéndolo de una zonificación interna para el desarrollo de actividades para el sector.

El desarrollo del equipamiento se limitara al desarrollo de cuatro etapas, o frentes:

- Primera etapa consta, de las plataformas comerciales y de logística, aparte de contar con un centro comercial, conforme para la zona, está ubicado en el norte del río Gualí.
- Segunda etapa, es la intervención más grande, debido que se encuentra en la zona centro, entre el río Gualí y Quebrada Seca, en donde se desarrolla el puerto fluvial planteado, para los pescadores, donde las áreas estén dispuestas a zonas inundables, donde en épocas de sequía sirvan, al igual manera, que en las épocas de precipitación, por otro lado tendrá un factor comercial, generando espacios de transición que hagan del centro histórico su principal eje, dándole importancia al pasado y pensando en el futuro, proyectándolo a un modelo inversionista.



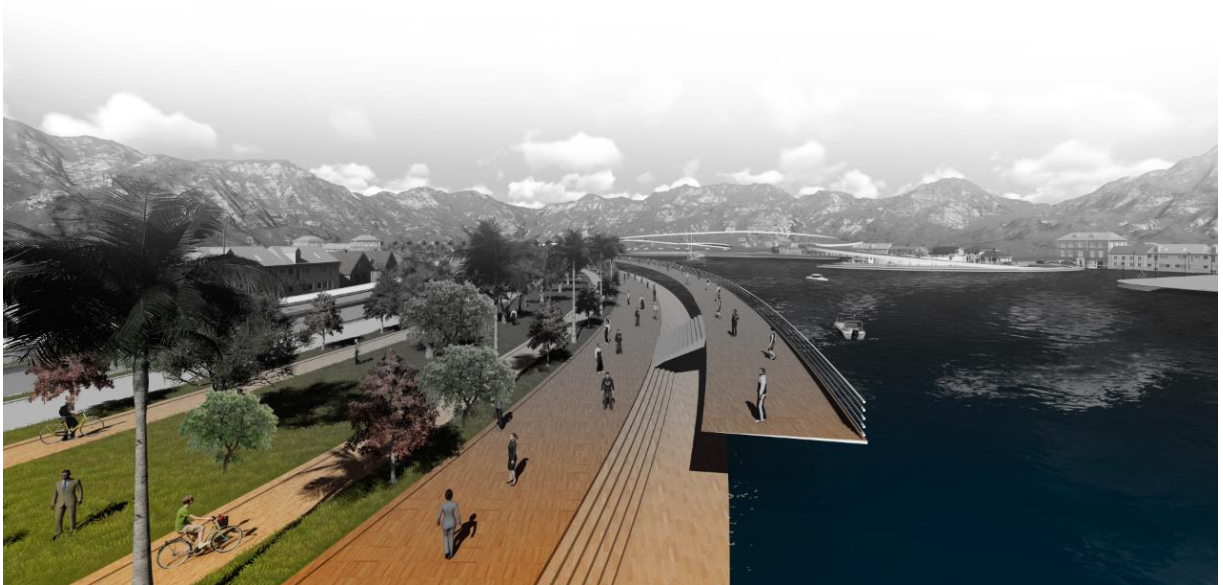
Plano 10: Proyección del Nuevo Puerto en el Malecón Camino Real.

Fuente: Diseño Propio.

- Tercera etapa, se ubica en la parte sur del malecón y se limita por el río Quebrada seca y el puente Navarro, este compuesta por un parque y polideportivo, que genere una actividad durante todo el día y se vincule a partir de una continuidad de paisaje y del lenguaje del espacio público, con recorridos peatonales, viales y

ecológicos, lleno de jardines que propicien el encuentro social, y deportivos, dados por conectores y acercamientos a frentes de agua.

- Cuarta etapa, es el frente más largo del malecón y se ubica en puerto Bogotá y se limita por los puentes Navarro y Luis Ignacio Andrade, y se aprecia como un reflejo de la ciudad, es un corredor urbanístico donde el peatón tendrá prioridad y pueda desarrollar actividades, a partir de urbanismo de superficie, entendido como los decks, diseñados para el encuentro, pero lo más importante, es una plataforma mirador, para contemplación de la primera, segunda y tercera etapa de intervención, todas compuestas por zonas de recreación y de ocio.



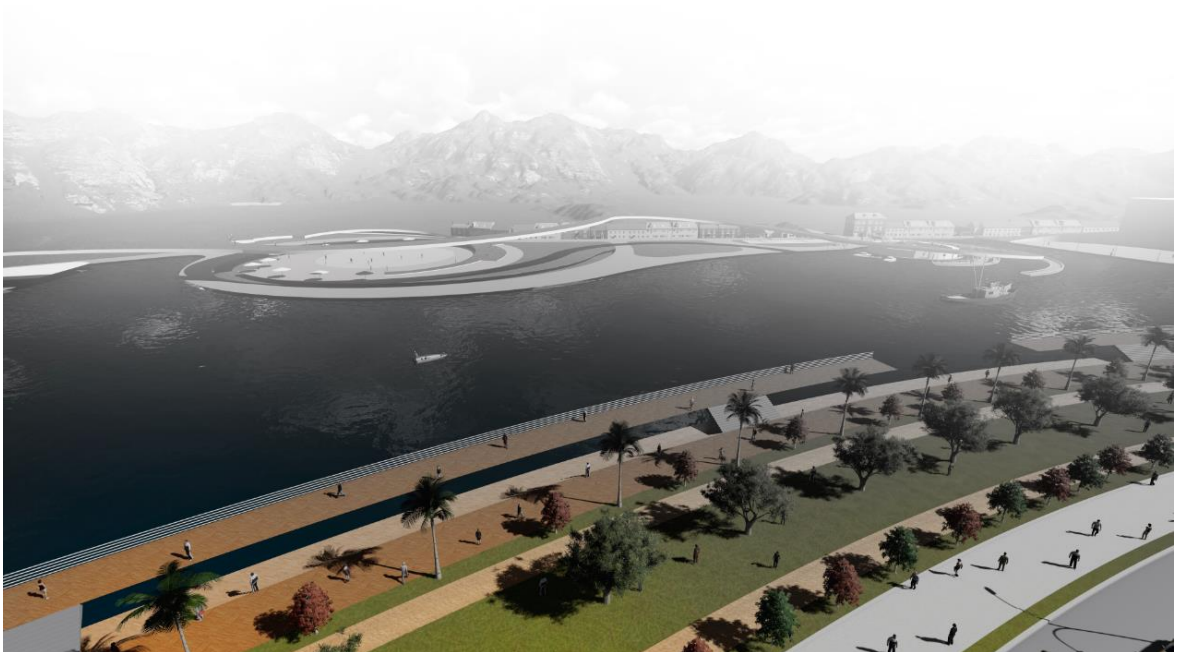
Plano 11: Proyección del Muelle en el Malecón Camino Real.

Fuente: Diseño Propio.

- Áreas comerciales como aporte a las estrategias de masificación de usos, generando múltiples funciones dentro del equipamiento, enfocado a satisfacer las

necesidades de los usuarios, la población flotante y permanente del sector, donde se pueda vincular directamente con la ciudad histórica que es Honda.

- Se generaran un circuito el cual es el articulador de este proyecto que aparte de ser como un cordón peatonal, muestra la inmensidad de la ciudad, con unos frentes de oriente a occidente, mostrándose a la población flotante y permanente.



Plano 12: Proyección del Malecón en el Malecón Camino Real.

Fuente: Diseño Propio.

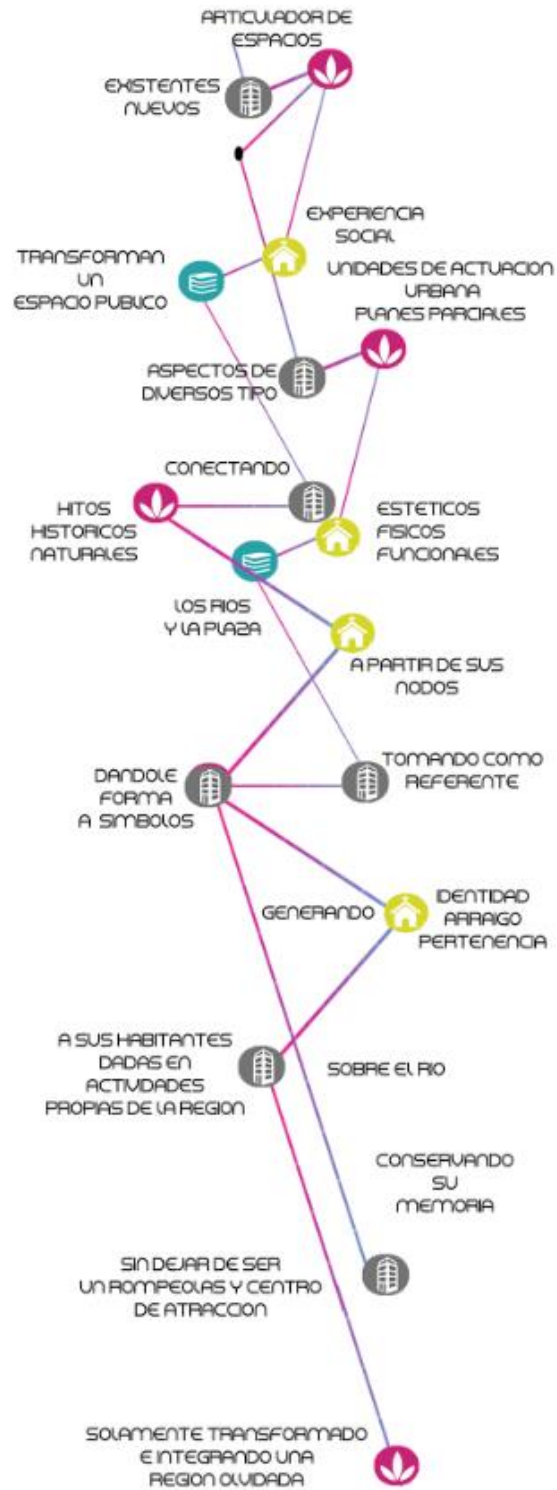


Grafico 25: ¿Qué se busca con el Malecón Camino Real?.

Fuente: Diseño Propio.

Capítulo 3 Análisis y discusión de resultados, conclusiones y recomendaciones.

En conclusión se destaca la necesidad de desarrollar un equipamiento multimodal que se vincule, directamente con los ríos y con el centro de la ciudad. En busca de una solución más sostenible para las actividades de la población, demostrando a honda como una ciudad de inmensa riqueza, mostrando al centro histórico su eje comercial.

Inicialmente, en el diagnóstico se observó que el estado de deterioro de los elementos ecológicos afectan directamente la calidad de vida de los habitantes, así mismo la forma de consolidación, la densidad poblacional y tipología de vivienda afecta directamente también la infraestructura vial, tipos y cobertura de servicios.

Esto se refleja en unos potenciales y debilidades con los cuales se busca mitigar e implementar:

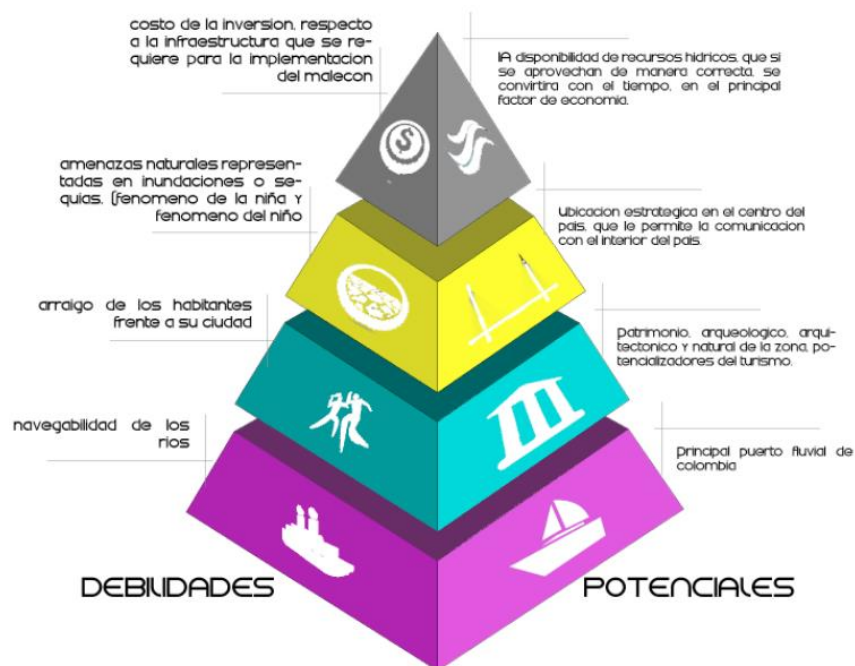


Grafico 26: Debilidades y Potenciales del Malecón.

Fuente: Diseño Propio.

Así mismo, el planteamiento de la reestructuración, está enfocado a la variable climática, que posee el país, con respecto a dos fenómenos en particular, el fenómeno del niño y de la niña, aprovechando el determinado momento en el que se esté atravesando.

Dentro de las recomendaciones, a tener en cuenta en la realización del Malecón Camino Real, se encuentran:

- Observar el territorio que se conforma por diferentes sistemas de menor tamaño que se encuentran estrechamente relacionadas, por lo que las acciones y planes realizados sobre una de ellas, tiene afectación directa en otros aspectos mismos del territorio.
- La proyección de un Malecón a futuro, se debe enfocar al desarrollo del sector y la ciudad, además del estudio pertinente de los factores de afectación dentro del espacio, ya que no son las mismas características en todos los lugares.
- Dar la importancia de los recursos ecológicos cercanos o dentro del sector a intervenir, es de gran relevancia, ya que son espacios de provecho y preservación en pro de la vida.
- La ausencia del peatón en los corredores urbanos, muestra como pertinente la conexión urbana con la población, estableciendo un gran circuito a partir del concepto arquitectónico del Malecón con recorridos ambientales y que inviten la extensión de los límites urbanos.
- Contribuye no solo las estructuras ambientales, sociales, económicas y funcionales de la ciudad, si no también representa una mejora de la calidad de vida para sus habitantes, mostrándoles lo que puede llegar hacer la ciudad, respetando el entorno.

Anexos

Ficha de Valoración Patrimonial Puentes.

FICHA DE INVENTARIO Y VALORACIÓN PATRIMONIAL - PUENTES PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTORICO DE HONDA TOLIMA															
Dirección		Cra 10 Puente Navarro		Fecha		Nov 14 de 2016		Hora		14:00		Observador		Alexander Torres Mejia	
Condiciones Físicas															
										ESTADO DE COMPONENTE DE ESPACIO PÚBLICO					
ELEMENTO		EXISTE		ESTADO											
		SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO									
Calzada		X			X										
Señalización Vertical		X		X											
Señalización Horizontal		X		X											
Semaforo			X												
Nomenclatura		X		X											
Basureros			X												
Bahia de Parqueo			X												
Telefonos Publicos			X												
Bancas			X												
Antejardin			X												
Paradero de Buses			X												
Arborización		X			X										
Uso y Comportamiento de Andenes		EXISTE		FRECUENCIA		CAUSANTES				CONVENCIONES					
Evento		SI	NO	OCASIONAL	PERMANENTE	P	C	V	N	A	O	CAUSANTES		USOS	
Ventas Ambulantes			X									P	Peatones	V	Vivienda
Ruido Ocasionado por Personas o Negocios			X									C	Conductores	C	Comercio
Vehiculos Estacionados en Zonas Prohibidas			X									V	Vendedores	ID	Industria
Escombros y Basura			X									N	Negocios	IS	Institución
Basureros, Señales, Telefonos o Bancas Dañados			X									A	Autoridades	M	Mixto
Avisos, Vallas o Pasacalles en Vias, Postes o Andenes			X									O	Otros	B	Baldio

FICHA DE INVENTARIO Y VALORACIÓN PATRIMONIAL - PUENTES PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTORICO DE HONDA TOLIMA															
Dirección		Av. Principal Luis Ignacio Andrade		Fecha		Nov 14 de 2016		Hora		13:00		Observador		Alexander Torres Mejia	
Condiciones Físicas															
										ESTADO DE COMPONENTE DE ESPACIO PÚBLICO					
ELEMENTO		EXISTE		ESTADO											
		SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO									
Calzada		X			X										
Señalización Vertical		X		X											
Señalización Horizontal		X		X											
Semaforo			X												
Nomenclatura		X			X										
Basureros			X							X					
Bahia de Parqueo		X						X							
Telefonos Publicos			X												
Bancas			X												
Antejardin			X												
Paradero de Buses			X												
Arborización			X												
Uso y Comportamiento de Andenes		EXISTE		FRECUENCIA		CAUSANTES				CONVENCIONES					
Evento		SI	NO	OCASIONAL	PERMANENTE	P	C	V	N	A	O	CAUSANTES		USOS	
Ventas Ambulantes		X			X	X						P	Peatones	V	Vivienda
Ruido Ocasionado por Personas o Negocios		X			X	X	X					C	Conductores	C	Comercio
Vehiculos Estacionados en Zonas Prohibidas		X		X							X	V	Vendedores	ID	Industria
Escombros y Basura		X			X	X	X	X				N	Negocios	IS	Institución
Basureros, Señales, Telefonos o Bancas Dañados		X			X	X		X				A	Autoridades	M	Mixto
Avisos, Vallas o Pasacalles en Vias, Postes o Andenes		X			X			X				O	Otros	B	Baldio

Fichas de elaboración propia, basado en las fichas patrimoniales del PEMP.

Ficha de Valoración Patrimonial Puentes.


FICHA DE INVENTARIO Y VALORACIÓN PATRIMONIAL - PUENTES PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTORICO DE HONDA TOLIMA																
Dirección	Puente Negro Cra 3	Fecha	Nov 14 de 2016	Hora	15:30	Observador	Alexander Torres Mejia									
Condiciones Físicas																
				ESTADO DE COMPONENTE DE ESPACIO PÚBLICO												
				ELEMENTO		EXISTE		ESTADO								
		SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO										
Calzada		X			X											
Señalización Vertical			X													
Señalización Horizontal			X													
Semaforo			X													
Nomenclatura			X													
Basureros			X													
Bahía de Parqueo			X													
Telefonos Publicos			X													
Bancas			X													
Antejardin			X													
Paradero de Buses			X													
Arborización		X			X											
Uso y Comportamiento de Andenes		EXISTE		FRECUENCIA		CAUSANTES		CONVENCIONES								
		SI	NO	OCASIONAL	PERMANENTE	P	C	V	N	A	O	CAUSANTES		USOS		
Eventos													P	Peatones	V	Vivienda
Ventas Ambulantes			X										C	Conductores	C	Comercio
Ruido Ocasionado por Personas o Negocios			X										V	Vendedores	ID	Industria
Vehiculos Estacionados en Zonas Prohibidas			X										N	Negocios	IS	Institución
Escombros y Basura			X										A	Autoridades	M	Mixto
Basureros, Señales, Telefonos o Bancas Dañados			X										O	Otros	B	Baldio
Avisos, Vallas o Pasacalles en Vías, Postes o Andenes		X			X			X	X							

FICHA DE INVENTARIO Y VALORACIÓN PATRIMONIAL - PUENTES PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTORICO DE HONDA TOLIMA																
Dirección	Puente del Ferrocarril Cra 1	Fecha	Nov 14 de 2016	Hora	17:00	Observador	Alexander Torres Mejia									
Condiciones Físicas																
				ESTADO DE COMPONENTE DE ESPACIO PÚBLICO												
				ELEMENTO		EXISTE		ESTADO								
		SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO										
Calzada		X			X											
Señalización Vertical			X													
Señalización Horizontal			X													
Semaforo			X													
Nomenclatura			X													
Basureros		X			X											
Bahía de Parqueo			X													
Telefonos Publicos			X													
Bancas			X													
Antejardin			X													
Paradero de Buses			X													
Arborización		X				X										
Uso y Comportamiento de Andenes		EXISTE		FRECUENCIA		CAUSANTES		CONVENCIONES								
		SI	NO	OCASIONAL	PERMANENTE	P	C	V	N	A	O	CAUSANTES		USOS		
Eventos													P	Peatones	V	Vivienda
Ventas Ambulantes			X										C	Conductores	C	Comercio
Ruido Ocasionado por Personas o Negocios			X										V	Vendedores	ID	Industria
Vehiculos Estacionados en Zonas Prohibidas			X										N	Negocios	IS	Institución
Escombros y Basura		X			X		X	X					A	Autoridades	M	Mixto
Basureros, Señales, Telefonos o Bancas Dañados			X										O	Otros	B	Baldio
Avisos, Vallas o Pasacalles en Vías, Postes o Andenes			X													

Fichas de elaboración propia, basado en las fichas patrimoniales del PEMP.

Ficha de Valoración Patrimonial Parques.

FICHA DE INVENTARIO Y VALORACIÓN PATRIMONIAL - PARQUES														
PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTORICO DE HONDA TOLIMA														
1. Información General y de Localización										Observación Visual	Consulta Vecinos			
Nombre	Parque Alto del Rosario			Dirección			Cl 10 con Cra 11			Día	Viernes			
Comuna				Barrio			Alto del Rosario			Fecha	Nov 14 del 2016			
Estrato		Escala	Barrial	Zonal	X	Metropolitano		Hora	12:30					
2. Mapa de Ubicación o Fotografía				3. Condiciones del Entorno										
				USOS		ACCESIBILIDAD		EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS						
								Tipos		En el Parque		Contiguo		
				Vivienda	X	Via Arteria		Iglesia	X					
				Comercio	X	Via Principal	X	Educación			X			
				Industria		Via Secundaria		Guarderia			X			
Institucional		Via Vecinal		Salón Comunal										
Lotes Baldios		Via Peatonal		Salud			X							
Otros		Sin Acceso		Otro										
4. Información General del Parque														
Fecha de Construcción										Empradizada	Arborizada			
										0%	X			
Estado General		Menor al 25%												
Bueno	X	Entre 25% y 50%							X					
Regular		Entre 50% y 75%												
Malo		Entre 75% y 100%												
5. Principales Usos y Actividades que se Realizan en el Parque										Principales Usuarios				
	A	M	B		A	M	B		A	M	B	Niños	Vecinos	X
Recreación Pasiva	X			Citas	X			Actividades Politicas				Jovenes	Estudiantes	
Practica Deportiva				Integración Comunitaria		X		Actividades Pedagogicas	X			Adultos	X	Habitantes de Calle
Eventos Culturales		X		Comercio Abastecimiento			X	Otras Actividades				Visitantes	X	Otro

FICHA DE INVENTARIO Y VALORACIÓN PATRIMONIAL - PARQUES														
PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTORICO DE HONDA TOLIMA														
1. Información General y de Localización										Observación Visual	Consulta Vecinos			
Nombre	Parque Iglesia del Carmen			Dirección			Via Principal de Honda con Cra 10			Día	Viernes			
Comuna				Barrio			Alto del Rosario			Fecha	Nov 14 del 2016			
Estrato		Escala	Barrial	Zonal	X	Metropolitano		Hora	13:00					
2. Mapa de Ubicación o Fotografía				3. Condiciones del Entorno										
				USOS		ACCESIBILIDAD		EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS						
								Tipos		En el Parque		Contiguo		
				Vivienda	X	Via Arteria		Iglesia	X					
				Comercio	X	Via Principal	X	Educación						
				Industria		Via Secundaria		Guarderia						
Institucional		Via Vecinal		Salón Comunal										
Lotes Baldios		Via Peatonal		Salud										
Otros	X	Sin Acceso		Otro			X							
4. Información General del Parque														
Fecha de Construcción										Empradizada	Arborizada			
										0%	X			
Estado General		Menor al 25%												
Bueno		Entre 25% y 50%							X					
Regular	X	Entre 50% y 75%												
Malo		Entre 75% y 100%												
5. Principales Usos y Actividades que se Realizan en el Parque										Principales Usuarios				
	A	M	B		A	M	B		A	M	B	Niños	Vecinos	X
Recreación Pasiva	X			Citas	X			Actividades Politicas		X		Jovenes	Estudiantes	
Practica Deportiva				Integración Comunitaria		X		Actividades Pedagogicas	X			Adultos	X	Habitantes de Calle
Eventos Culturales		X		Comercio Abastecimiento			X	Otras Actividades				Visitantes	X	Otro

Fichas de elaboración propia, basado en las fichas patrimoniales del PEMP.

Ficha de Valoración Patrimonial Calles.

FICHA DE INVENTARIO Y VALORACIÓN PATRIMONIAL - ANDENES															
PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTORICO DE HONDA TOLIMA															
Dirección		CALLE DE LAS TRAMPAS		Fecha		17 de JUNIO 2016		Hora		3:40 p. m.		Observador		Roger Alexander Torres Mejia	
Condiciones Físicas															
No Predio Altura Uso CUESTA DE SAN FRANCISCO No Predio Altura Uso					Cra 10A ANDEN NO EXISTE Calle 12 ←-----→ La via es de un Solo Sentido pero la toman en ambos sentidos CALZADA ANDEN NO EXISTE					ESTADO DE COMPONENTE DE ESPACIO PUBLICO					
					ELEMENTO Calzada Señalización Vertical Señalización Horizontal Semaforo Nomenclatura Basureros Bahía de Parqueo Telefonos Publicos Bancas Antejardin Paradero de Buses Arborización		EXISTE SI NO X X X X X X X X X X		ESTADO BUENO REGULAR MALO X X X X X X X X X X						
Uso y Comportamiento de Andenes				EXISTE		FRECUCENCIA		CAUSANTES			CONVENCIONES				
Evento				SI NO		OCASIONAL PERMANENTE		P C V N A O			CAUSANTES		USOS		
Ventas Ambulantes				X							P Peatones		V Vivienda		
Ruido Ocasionado por Personas o Negocios				X							C Conductores		C Comercio		
Vehiculos Estacionados en Zonas Prohibidas				X							V Vendedores		ID Industria		
Escombros y Basura				X		X		X			N Negocios		IS Institución		
Basureros, Señales, Telefonos o Bancas Dañados				X							A Autoridades		M Mixto		
Avisos, Vallas o Pasacalles en Vias, Postes o Andenes				X							O Otros		B Baldio		


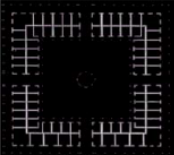

Fichas de elaboración propia, basado en las fichas patrimoniales del PEMP.





Imagen 13: Calle de las Trampas Honda Tolima.

Fuente: Alcaldía de la ciudad de Honda.



Ficha de Valoración Patrimonial BIC (Bienes de Interés Cultural).

PLAZA MUNICIPAL DE MERCADO		CARRERA 12A # 13		CONSTITUCIÓN Y ESTADO DE OBSERVACIÓN											
NOMBRE DEL INMUEBLE		DIRECCIÓN						ELEMENTO		MATERIAL		ESTADO DE CONSERVACIÓN (X)			
TOLIMA		HONDA		ALTO DEL ROSARIO		ESTRUCTURA PORTANTE		SISTEMA PORTICADO		BUENO		REGULAR		MALO	
DEPARTAMENTO		DISTRITO O MUNICIPIO		BARRIO		ESTRUCTURA HORIZONTAL		X							
2		140		001		ESTRUCTURA DE CUBIERTA		PLACA PREF. CONC./MADERA		X					
SECTOR		No DE MANZANA		No DE PREDIO		CUBIERTA		LAMINA DE ZINC		X					
CEDULA CATASTRAL		MATRICULA INMOBILIARIA		SIGLO XX		MUROS		CONCRETO ARMADO		X					
				EPOCA		FACHADA		CARRAPLAS VINILO DE AGUA				X			
				ARQUITECTURA		PISOS		CONCRETO				X			
LOCALIZACIÓN		PLANTA TIPOLOGIA				ESCALERAS		X							
						CARPINTERIAS		MADERA / METALICA		X					
				TIPOLOGIA: PATIO CENTRAL EN "O".		ELEMENTOS DECORATIVOS		X							
FOTOGRAFIA (S)						ESTADO DE CONSERVACIÓN GENERAL		X							
						PELIGROS POTENCIALES		DATOS DE LA CONSTRUCCIÓN		DATOS DEL PREDIO					
						Ampliación de Vías		Area Total Construida (m2)		FRENTE ML					
						Tuguración		Area Libre (m2)		FONDO ML					
						Riesgo Sísmico		No de Pisos		AREA M2					
						Colapso		USOS		AVALUO COMERCIAL					
						Demolición		PRIMER PISO		Institucional		VALOR \$			
						Amenaza de Ruina		MEZANINE		CONSERVACIÓN		FECHA			
						Otros		X SEGUNDO PISO							
								TERCER PISO							
								PISOS INTERMEDIOS							
								PISO SUPERIOR							
								USO ORIGINAL		CASA					
DESCRIPCIÓN						OBSERVACIONES / CALIFICACIÓN		NIVELES DE CONSERVACIÓN							
REJAS METALICAS FORJADAS 1917 - 1935/ PISOS EN LOCALES DE CERAMICA Y PIRLAN EN GRANITO, REALIZADA POR EL INENIERO INGLES HARRY VALSENIT, ENTRE LOS AÑOS DE 1916 Y 1918; LA CONSTRUCCIÓN SE REALIZA EN UNA PLANTA CUADRADA, QUE OCUPA LA TOTALIDAD DE UNA MANZANA, RODEADA DE UNA GALERIA APORTICADA Y CON DESARROLLO DE ESPACIOS AL INTERIOR, EN TORNIO A CUATRO PATIOS DESCUBIERTOS, ADEMAS DE LA EPOCA Y LA ARQUITECTURA CON LA QUE FUE CREADA, ES DE LAS PRIMERAS CONSTRUCCIONES, EN EL PAIS QUE UTILIZÓ, EL CONCRETO ARMADO PARA SU CONSTRUCCIÓN. FUENTE MINISTERIO DE CULTURA						SUCIEDAD EN LA PINTURA / FISURAS EN LA CORNISA		NIVEL I		CONSERVACIÓN INTEGRAL		X			
								NIVEL II		CONSERVACIÓN ARQUITECTONICA					
								NIVEL III		CONSERVACIÓN CONTEXTUAL					

Museo del Rio Magdalena		Calle 10 No. 9 -01		CONSTITUCIÓN Y ESTADO DE OBSERVACIÓN											
NOMBRE DEL INMUEBLE		DIRECCIÓN						ELEMENTO		MATERIAL		ESTADO DE CONSERVACIÓN (X)			
TOLIMA		HONDA		Ambalemita		ESTRUCTURA PORTANTE		SISTEMA PORTICADO		BUENO		REGULAR		MALO	
DEPARTAMENTO		DISTRITO O MUNICIPIO		BARRIO		ESTRUCTURA HORIZONTAL		X							
2		No DE MANZANA		No DE PREDIO		ESTRUCTURA DE CUBIERTA		PLACA PREF. CONC./MADERA		X					
SECTOR		No DE MANZANA		No DE PREDIO		CUBIERTA		LAMINA DE ZINC		X					
CEDULA CATASTRAL		MATRICULA INMOBILIARIA		SIGLO XX		MUROS		CONCRETO ARMADO		X					
				EPOCA		FACHADA		CARRAPLAS VINILO DE AGUA				X			
				ARQUITECTURA		PISOS		CONCRETO				X			
LOCALIZACIÓN		PLANTA TIPOLOGIA				ESCALERAS		X							
						CARPINTERIAS		MADERA / METALICA		X					
						ELEMENTOS DECORATIVOS		X							
FOTOGRAFIA (S)						ESTADO DE CONSERVACIÓN GENERAL		X							
						PELIGROS POTENCIALES		DATOS DE LA CONSTRUCCIÓN		DATOS DEL PREDIO					
						Ampliación de Vías		Area Total Construida (m2)		FRENTE ML		68,90 m			
						Tuguración		Area Libre (m2)		FONDO ML		69,75 m			
						Riesgo Sísmico		No de Pisos		AREA M2					
						Colapso		USOS		AVALUO COMERCIAL					
						Demolición		PRIMER PISO		COMERCIO		VALOR \$			
						Amenaza de Ruina		MEZANINE		CONSERVACIÓN		FECHA			
						Otros		X SEGUNDO PISO							
								TERCER PISO							
								PISOS INTERMEDIOS							
								PISO SUPERIOR							
								USO ORIGINAL		COMERCIO					
DESCRIPCIÓN						OBSERVACIONES / CALIFICACIÓN		NIVELES DE CONSERVACIÓN							
REJAS METALICAS FORJADAS 1917 - 1935/ PISOS CASA COLONIAL, USADA COMO MUSEO DEL RIO MAGDALENA DESDE 1900 FUE UNO DE LOS PUERTOS MAS IMPORTANTES DEL SIGLO XVIII. ADEMAS FUE CUARTEL DE GERDANMERIA Y BIBLIOTECA . FUENTE MINISTERIO DE CULTURA						SUCIEDAD EN LA PINTURA / FISURAS EN LA CORNISA		NIVEL I		CONSERVACIÓN INTEGRAL		X			
								NIVEL II		CONSERVACIÓN ARQUITECTONICA					
								NIVEL III		CONSERVACIÓN CONTEXTUAL					

Fichas de elaboración propia, basado en las fichas patrimoniales del PEMP.

Ficha de Valoración Patrimonial BIC (Bienes de Interés Cultural).

Casa Conquistadores NOMBRE DEL INMUEBLE		Calle 11 Av Puente Agudelo DIRECCIÓN		CONSTITUCIÓN Y ESTADO DE OBSERVACIÓN				
TOLIMA DEPARTAMENTO	HONDA DISTRITO O MUNICIPIO	Ambalemita BARRIO		ESTRUCTURA PORTANTE ESTRUCTURA HORIZONTAL ESTRUCTURA DE CUBIERTA CUBIERTA MUROS FACHADA PISOS ESCALERAS CARPINTERIAS ELEMENTOS DECORATIVOS	MATERIAL SISTEMA PORTICADO X PLACA PREF. CONC./MADERA LAMINA DE ZINC CONCRETO ARMADO CARRAPLAS VINILO DE AGUA CONCRETO X MADERA / METALICA X	ESTADO DE CONSERVACIÓN (X) BUENO REGULAR MALO		
2 SECTOR	No DE MANZANA	No DE PREDIO				X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
CEDULA CATASTRAL	MATRICULA INMOBILIARIA	SIGLO XX EPOCA	REPUBLICANO ARQUITECTURA	ESTADO DE CONSERVACIÓN GENERAL X				
LOCALIZACIÓN 				PELIGROS POTENCIALES	DATOS DE LA CONSTRUCCIÓN	DATOS DEL PREDIO		
FOTOGRAFIA (S) 				Ampliación de Vías Tuguración Riesgo Sísmico Colapso	Área Total Construida (m2) Área Libre (m2) No de Pisos USOS PRIMER PISO MEZANINE SEGUNDO PISO TERCER PISO PISOS INTERMEDIOS PISO SUPERIOR USO ORIGINAL	FRENTE ML 68,90 m FONDO ML 69,75 m AREA M2 1 COMERCIO VALOR \$ FECHA	AVALUO COMERCIAL	
DESCRIPCIÓN EDIFICIO REPUBLICANO, DONADO POR LA EDUCADORA HONDANA DOLORES AGUDELO, DONDE FUNCIONA ACTUALMENTE LA CAMARA DE COMERCIO DE HONDA, ADQUIRIDO Y REMODELADO POR LA CASA INGLESA, PARA MONTAR HAY SU PRINCIPAL LUGAR DE EXPORTACION DE MAQUINARIA PESADA, TAMBIEN FUE LA TESORERIA MUNICIPAL Y LA PERSONERIA MUNICIPAL ENTRE OTROS.				OBSERVACIONES / CALIFICACIÓN SUCIEDAD EN LA PINTURA / FISURAS EN LA CORNISA		NIVELES DE CONSERVACIÓN		
				NIVEL I NIVEL II NIVEL III	CONSERVACIÓN INTEGRAL CONSERVACIÓN ARQUITECTONICA CONSERVACIÓN CONTEXTUAL	X X X		

Fichas de elaboración propia, basado en las fichas patrimoniales del PEMP.

Web grafía

- Secretaría Distrital de Planeación - Alcaldía Mayor de Bogotá
www.sdp.gov.co [Acceso: 27 de Febrero del 2016].
- PEMP – Plan Especial de Manejo – Patrimonial
www.honda-tolima-gov.co [Acceso: 27 de Febrero del 2016].
- La intermodalidad sigue siendo la asignatura pendiente - ecomovilidad.net
ecomovilidad.net [Acceso: 14 de Marzo del 2016].
- ¿Qué es la intermodalidad? - Twenergy
twenergy.com [Acceso: 14 de Marzo del 2016].
- Apuntes para la Delimitación y estudio del centro urbano
www.eumed.net [Acceso: 14 de Marzo del 2016].
- Sostenible vs Sustentable
red.pucp.edu.pe [Acceso: 14 de Marzo del 2016].
- CORMAGDALENA
www.cormagdalena.com.co [Acceso: 21 de Agosto del 2016].
- Alcaldía de Honda Tolima.
www.honda-tolima-gov.co [Acceso: 15 de Agosto del 2016].
- Ecologistas en acción, Noviembre de 2007, por Transporte, Que entendemos por movilidad. www.ecologistasenaccion.org [Acceso: 31 de Agosto del 2016].
- UNESCO
www.whc.unesco.org/en/about [Acceso: 09 de Septiembre del 2016].
- Ministerio de Cultura.

www.ministeriodecultura.gov.co [Acceso: 09 de Septiembre del 2016].

- Universidad de los Andes.

www.historiacritica.uniandes.edu.co [Acceso: 30 de Septiembre del 2016].

- DANE (Departamento Nacional de Estadística)

www.dane.gov.co/ [Acceso: 01 de Octubre del 2016].

- Alcaldía de Guayaquil

www.guayaquil.gob.ec/ [Acceso: 01 de Octubre del 2016].

- IGAC (Instituto Geográfico Agustín Codazzi).

www.igac.gov.co/ [Acceso: 17 de Octubre del 2016].

Bibliografía

- Diccionario de la Real academia española.
- La ciudad del río, conceptos generales.
- Honda una historia Urbana Singular, conceptos generales.
- (Edgar Eduardo Prieto. (2009). *Centro Histórico de Honda: Puesta en Valor e Inserción en el siglo XXI*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana).
- Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad. Capítulo 1 El lenguaje del transporte intermodal, conceptos generales.
- Transformación Urbana en Cuba: La Habana Arquitectura Cuba, 341 (2) (1973).
- Ayala H (2001) Medio Siglo de Transformaciones del Turismo en Cuba, Facultad de Contabilidad y Finanzas Gestión Hoteleras y Turismo, University of Havana.
- Urban transformation in Slum Districts through Public Space Generation and Cable Transportation at North-eastern Area: Medellín, Colombia The Journal of International Social Research., 2 (8) (2009), pp. 75–90.
- Cárdenas Angarita, Miguel Darío; Cárdenas, Carlos; Cárdenas Wilson; Leuro, Santiago; Fuentes, Luisa; Pedreros, John; Orozco, Nubia; Rodríguez, Ángela; Guevara, Ernesto; Calonge, Carmen.. (2010). *Informe de Diagnóstico Ruta Mutis, Caminos y Vías Históricas Ruta Mutis* . Bogota: Ministerio de cultura.
- Becker, Howard, Observación y estudios de casos sociales en David Sills Enciclopedia internacional de las Ciencias Sociales, T.3, Mauhundrid, Aguilar, pp.384-389
- Ignacio Casado Galván. (2008). *Apuntes para la Delimitación y Estudio del Centro Urbano*. SC: Contribuciones a las ciencias sociales.

- (BUXÓ, R. (2006). Paisajes culturales y reconstrucción histórica de la vegetación. *Ecosistemas*, 15 (1), (1-6).
- Ministerio de Cultura (2011). Proyecto Recuperación de los Caminos Reales de Colombia. p. 16.