

El Salto de Honda: un lugar-actante en la historia de Colombia

Salto de Honda: an actant-place in the history of Colombia

Sandra Lorena Díaz Angarita^a, María del Rosario Rojas-Robles^b

RESUMEN

El presente artículo trata el caso del ‘Salto de Honda’, también conocido como ‘raudales’ o ‘rápidos de Honda’, un lugar crucial en la historia de Colombia que pasa a través del río Magdalena. El objetivo es demostrar la agencia de este lugar-actante, contribuyendo así a la construcción de la historia ambiental de este importante río. Para lograrlo, se analizaron las narrativas que han hablado o representado el Salto de Honda, a partir de fuentes primarias, historiográficas y del ámbito institucional, así como las que emergen de la memoria de historiadores, pescadores y habitantes del Salto. Con base en lo anterior, se presenta como propuesta metodológica una construcción narrativa de la agencia del Salto de Honda con el fin de representar la historia de las agencias no humanas y de repensar la historia de Colombia a través del río Magdalena.

PALABRAS CLAVE: Historia Ambiental, Agencia Humana y no Humana, Posthumanismo, Honda, río Magdalena.

ABSTRACT

This article deals with the case of the ‘Salto de Honda’, also known as Honda rapids, a crucial place in the history of Colombia through the Magdalena River. The objective is to demonstrate the agency of this actant-place, thus contributing to the construction of the environmental history of this important river. To achieve this, the narratives that have spoken or represented the “Salto de Honda” were analyzed, based on primary, historiographical and institutional sources, as well as those that emerge from the memory of historians, fishermen and inhabitants of the Salto. Based on the above, a narrative construction of the agency of the Salto de Honda is presented as a methodological proposal to represent the history of non-human agencies and to rethink the history of Colombia through the Magdalena River.

KEYWORDS: Environmental History, Human and Non-Human Agency, Post-humanism, Magdalena River.

Introducción

El presente artículo expone de manera sintética y analítica los resultados de la investigación denominada: *El Salto de Honda (Tolima): reflexiones desde la Historia Ambiental* (Díaz, 2022), la cual fue financiada a partir de la convocatoria de Jóvenes Investigadores de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional del año 2020, en el marco de la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo del Instituto de Estudios Ambientales.

El Salto de Honda es una sección del río Magdalena a la altura de Honda (Tolima) y Puerto Bogotá (Cundinamarca) reconocido actualmente por los habitantes de estos municipios como un lugar de

pescadores, pero la historia también lo ha narrado como un lugar donde prosperaron diversos pueblos desde la época precolombina. La propuesta de esta investigación se centró en cambiar la perspectiva de este lugar como un escenario de eventos naturales, a un lugar-actante, es decir, un lugar que tiene agencia. La apuesta de lugar-actante, que se explicará más adelante, pretende abrir la discusión sobre la noción de *sujeto* y de *acción*, lo cual se sustenta a partir de la teoría crítica posthumanista, y se alimenta de la potencia de las historias ambientales de los ríos que han permitido enhebrar los procesos históricos y el devenir de los ríos y las culturas.

a Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios Ambientales (IDEA). Bogotá, Colombia. ORCID Díaz, S.: 0000-0001-8788-5128

b ORCID Rojas, R.: 0000-0002-9010-6188

Recepción: 22 de agosto de 2022. Aceptación: 28 de febrero de 2023.

El término *agencia* se viene usando como un llamado para destacar el ‘poder’ de las acciones de ciertos grupos sociales discriminados, como grupos de indígenas, campesinos, afrodescendientes y mujeres. Poder que ha sido invisibilizado por discursos hegemónicos. En ese sentido, la agencia ha permitido entablar un espacio narrativo para aquellos sujetos silenciados históricamente. Gracias a ello, hoy en día escuchamos que las mujeres tienen agencia, que los grupos indígenas, campesinos y afrodescendientes tienen agencia. Asimismo, ya no leemos e interpretamos la historia de la misma manera, lo que ha permitido acciones de reivindicación y reparación para estos grupos.

Bajo la relectura que aquí se plantea, las historias de la humanidad no tienen una única voz, las acciones de diversos grupos humanos históricamente silenciados emergen de fuentes orales y escritas no convencionales para construir su propia historia, o una visión ampliada de la historia tradicional. Los alcances de este tipo de empoderamiento permiten cuestionar si el sentido de la agencia puede servir para recuperar espacios narrativos poco explorados, como aquellos que subyacen en las acciones de lo *no humano*.

En este artículo, se pretende dar respuesta a esta cuestión desde dos lugares. El primero, un breve estado del arte en el que se explora el uso de la palabra *agencia* y la transición de los enfoques de conocimiento que han abordado la *agencia humana* y *no humana*. El segundo, mediante una propuesta narrativa que enhebra las huellas que ha dejado el Salto de Honda en la historia tradicional del río Magdalena, del municipio de Honda y de Colombia para demostrar su agencia. Antes de desarrollar estos apartados, se realizará una breve descripción ambiental del Salto de Honda a modo de contexto.

Características ambientales del Salto de Honda

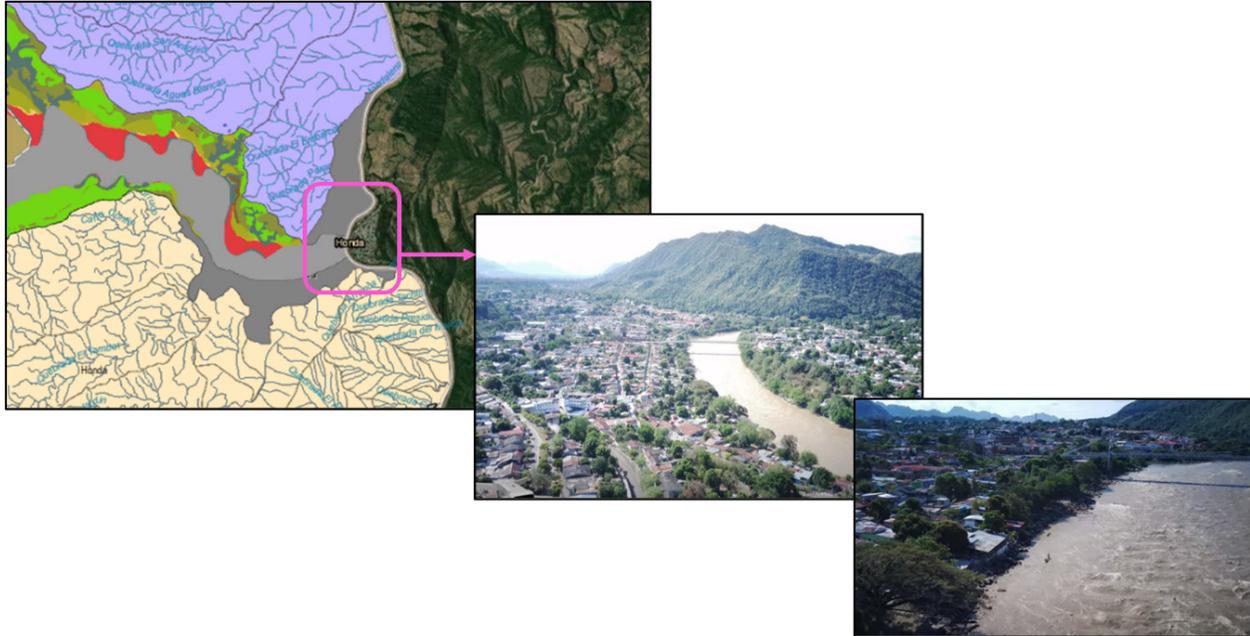
Las características ambientales del Salto de Honda no han sido documentadas de forma particular, sin embargo, a partir de la información existente de las cuencas media y alta del río Magdalena y las caracterizaciones ambientales realizadas en el municipio de Honda, en el marco de zonificaciones hidrográficas, planes de ordenamiento o de gestión del riesgo, entre otros sistemas de información, es posible contar con la información relacionada en la Tabla 1.

Tabla 1. Características ambientales del Salto de Honda

Característica	Descripción
Ubicación respecto al río Magdalena (CORMAGDALENA, 2007)	<ul style="list-style-type: none"> • Se encuentra a la altura del municipio de Honda (229 m.s.n.m.) • Hasta este punto, el río tiene una longitud de 565 km y un área de drenaje de 55 441 km², con 1 385 m³/s de caudal medio
Ubicación específica	Se reconoce como la sección de raudales debajo del puente Luis Ignacio Andrade, que comunica a Honda con Puerto Bogotá (Figura 1). El IAVH (2019), estimó que las zonas de pesca en el río Magdalena, a la altura de Honda, tienen un área aproximada de 28.68 Ha, con una longitud de 4.4 Km. Sin embargo, no toda el área calculada corresponde a las zonas de raudales.
Zonificación Hidrográfica (CORTOLIMA, 2023)	<ul style="list-style-type: none"> • SZH Río Gualí-Directos río Magdalena (2301). Color morado en la figura. • SZH río Sabandija-Directos río Magdalena (2125). Color crema en la figura.
Ecosistemas	El 80% del municipio pertenece a una formación semiárida con bosque seco tropical (CMGRD, 2021), sin embargo, el Salto de Honda se visualiza desde la zona urbana de Honda en las inmediaciones del río Magdalena (Figura 1). De igual manera, de acuerdo con la zonificación del POMCA, algunas áreas de Honda se encuentran en áreas de importancia ambiental, pastoreo, cultivos transitorios y de amenaza por inundación asociado al río Gualí (CORTOLIMA, 2023).
Observaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Honda cuenta con 1 089 especies (flora y fauna) • 677 especies de animales; 554 especies de vertebrados (365 aves, 85 peces, 41 mamíferos, 39 reptiles y 24 anfibios).
Biodiversidad (SIB Colombia, s/f)	<ul style="list-style-type: none"> • 406 especies de plantas; 932 angiospermas, 12 helechos y 2 musgos. 3 especies de Hongos. • El Salto de Honda ha co-evolucionado con la mayoría de especies de animales y plantas típicas de zonas ribereñas, sin embargo, estos no han sido caracterizados de forma específica para este lugar.

Nota. Fuente: Elaboración propia, a partir de las fuentes citadas en la tabla, 2023.

Figura 1. Ubicación del Salto de Honda



Nota. Fuente: Elaboración propia adaptada, 2023¹.

* Imagen elaborada a partir del Sistema de Información Geográfico Ambiental de Cortolima y registros fotográficos de video *Honda Tolima co-ciudad de los Puentes - Espectacular toma aérea río Magdalena 2021*. Consultado el 5 de abril de 2023 en <https://www.youtube.com/watch?v=adzUcLNqPAA&t=689s>

Las múltiples dimensiones de la agencia¹

El Instituto de Estudios Latinoamericanos define la agencia como un concepto fluido, dinámico, que tiene múltiples dimensiones (Instituto de Estudios Latinoamericanos, s/f). En este escrito navegaremos por algunas de estas dimensiones partiendo de determinados apartes de la historia del pensamiento occidental. En primer lugar, será necesario atender el origen de la palabra agencia. De acuerdo con el diccionario etimológico en español, proviene del latín *agentia* “cualidad del que hace”, cuyos componentes léxicos son *agere* (mover, hacer actuar, llevar delante, actuar), *-nt-* (el que hace la acción), más el sufijo *ia* (cualidad) (Diccionario etimológico Castellano en línea, 2021). Es así como esta palabra fue concebida para describir la capacidad y poder de algo o alguien para llevar a cabo una acción que produzca un efecto.

1 En la tesis de investigación denominada *El Salto de Honda (Tolima): reflexiones desde la Historia Ambiental*, que se encuentra en el repositorio de la Universidad Nacional, se pueden consultar las disertaciones teóricas en torno a la agencia, la relationalidad, los enfoques híbridos (como la Historia Ambiental) y los derechos de la naturaleza esbozados en este artículo.

Ahora bien, la historia del pensamiento occidental sobrepasa el alcance cronológico que podría abarcar este artículo. Por lo tanto, se abordará inicialmente la época medieval, cuyos orígenes se remontan al siglo V. En este periodo, la influencia predominante en la vida del ‘hombre occidental’ era la Iglesia Católica. En otras palabras, sus acciones estaban regidas por un conjunto de normas morales impuestas por esta institución, limitando así su individualidad y libertad. Para el siglo XIV, un período que marcó la transición entre la Edad Media y la Modernidad, se desencadenaron una serie de eventos significativos, entre los cuales se destacó el movimiento intelectual conocido como Humanismo. Este movimiento tenía como objetivo recuperar la individualidad y la libertad, tomando inspiración de los antiguos escritos grecorromanos que enfatizaban estas virtudes. Su propósito era desafiar y superar la visión teocéntrica que predominaba en la época medieval, otorgando así un papel central al ser humano en la configuración de su propio destino. Con este despertar, el hombre occidental se constituiría como norma, de forma tal que su intelecto, su corporalidad y sus mandatos serían el modelo a seguir, y es

así como se consolida la visión del “hombre como la medida de todas las cosas” (Braidotti, 2015).

Al hablar de rupturas, se encuentran aquellas que surgieron al cuestionar al humanismo en los siglos XIX y XX, cuando los pensadores de la época introducirían nuevas variables, entre estas, estructuras externas al individuo: dinámicas económicas, sociales y políticas, que influirían en la percepción de libertad e individualidad del hombre occidental. De igual manera, surgieron otro tipo de cuestionamientos, como los estudios subalternos, feministas y decoloniales, donde la agencia hacía alusión a la capacidad que tenían las mujeres, los campesinos, las personas racializadas o simplemente aquellas que resultaban ser diferentes al hombre occidental, de ser sujetos políticos. Fue un llamado de atención a la historia, que había invisibilizado a estos grupos de personas bajo el supuesto de la diferencia física e intelectual entre estos grupos sociales y “el hombre como medida de todas las cosas”. De esta manera, estos estudios rescatan la agencia histórica de estos grupos como un modo de insurgencia y resistencia a estos sistemas imperantes (Banerjee, 2010).

Esos significados de la noción de agencia se idearon a partir de enfoques que, desde las ciencias sociales, tienen un fuerte acento en la *humanidad*: ¿quién puede actuar, producir un efecto con sus acciones o generar insurgencia/resistencia si no es el individuo o los grupos humanos? Sin embargo, si antepone el *agente* a la agencia –y volviendo al sentido etimológico del término– este podría ser “cualquier fuerza natural o sustancia que produce un fenómeno” (Online Etymology Dictionary, s/f) y, en este sentido, otros enfoques tendrían mucho que decir de la agencia de lo no humano.

Para profundizar en ese enfoque no humano, será necesario hablar de las preocupaciones ambientales que fueron surgiendo desde la década de los 70, del siglo XX. La agencia humana se asoció con dichas preocupaciones, toda vez que las acciones humanas produjeron ‘crisis ambientales’. A partir de estas preocupaciones, emergieron disciplinas híbridas que buscaban expandir el horizonte de análisis y complejizar el pensamiento ambiental.

Al respecto, a principios del siglo XXI emerge el posthumanismo como una corriente de pensamiento

que pretendía exponer las secuelas del humanismo, y a su vez, situar la mirada sobre otras agencias. Parte de la crítica de esta teoría era la imposición de la idea de que el hombre y el pensamiento occidental eran la medida de todas las cosas (Braidotti, 2015). En este sentido, quien no cumpliera con el estándar del ideal de hombre y del pensamiento occidental era susceptible de exclusión, discriminación y, en muchos casos, eliminación. Un ejemplo cercano se encuentra en la época colonial en América, donde el hombre occidental llevó a cabo la dominación y exterminio de todo lo que consideraba diferente de la norma. Como resultado, desaparecieron grupos humanos nativos y, asimismo, fueron modificados los ecosistemas americanos con el fin de que el hombre occidental se sintiera en casa. El posthumanismo recalca cómo el pensamiento humanista sigue presente en la actualidad, el rechazo a la diferencia y a las diversidades humanas y no humanas, por lo que propone trascender este pensamiento bajo los supuestos que Durand & Sundberg (2019) describen a continuación:

- 1) El rechazo hacia lo humano como una categoría dada y privilegiada como el único sujeto con agencia
- 2) La negativa a observar lo humano como desvinculado y autónomo respecto al ámbito de la naturaleza y la animalidad
- 3) Su discrepancia con la existencia de una forma única, universal o esencial del sujeto humano.

Rosi Braidotti, una de las autoras más destacadas de la teoría crítica posthumanista, acompaña este último postulado así:

La idea de subjetividad como compuesto que engloba agentes no humanos tiene una serie de consecuencias. En primer lugar, implica que la subjetividad no es prerrogativa exclusiva del *anthropos*; en segundo lugar, que no está ligada a la razón trascendental; en tercer lugar, que es independiente de la dialéctica del reconocimiento; y, por último, que se basa en la inmanencia de las relaciones. El desafío de la teoría crítica es extraordinario: tenemos que visualizar el sujeto como entidad transversal que comprende a lo humano, a nuestros vecinos genéticos animales y a la tierra en su conjunto [...]” (Braidotti, p.43).

De esta manera, Braidotti enuncia la apertura del posthumanismo como pivote de la descentralización del sujeto humano para que otras agencias sean develadas e incorporadas a la idea de sujeto (agencias no humanas carentes de 'razón'). Asimismo, enuncia que el posthumanismo se acompaña de otros modelos que provocan dicha ruptura, como el Antropocentrismo.

Si para el humanismo el hombre era la medida de todas las cosas, para el antropocentrismo lo era la especie humana. En este sentido, una de sus características era el especismo, que se reflejaba en las preocupaciones ambientales antes citadas, donde la humanidad, como única especie sujeta a consideración moral, era la principal víctima del antropoceno². Ahora bien, el cambio de foco sobre la especie también permitió una apertura: es inevitable pensarnos fuera del entramado de la vida, es decir, como especie humana vivimos en constante relacionalidad.

La *relacionalidad* se ha establecido como premisa de diversos enfoques que han decantado en el pensamiento ambiental. Pensadores y pensadoras que ahondaron en este asunto navegaron distintas posibilidades dentro de sus ramas de conocimiento, entre estos, por mencionar solo algunos, Arturo Escobar desde la Ecología Política, Philippe Descola desde la Filosofía, Bruno Latour desde la Sociología, Marina Fischer-Kowalski desde la Ecología Social, Karen Barad desde la Física Cuántica, Donna Haraway y Rosi Braidotti desde el posthumanismo, quienes coinciden en esta aproximación descrita por Durand & Sundberg (2019): La humanidad como especie no es inmanente, la vida se presenta en ensamblajes o colectivos, diversos y temporales, entre lo humano y lo no humano, lo orgánico e inorgánico, que están profundamente interconectados.

En su escrito *Re-ensamblar lo social*, Bruno Latour controvierde la noción de agencia, señalando que esta no se mueve por sí sola, es decir, no solo se constituye como la capacidad de llevar a cabo una acción,

2 Antropoceno fue un término adoptado por Paul Crutzen en el año 2000, se asocia con el aumento vertiginoso de la población mundial y el consecuente uso de la Naturaleza para las necesidades de esta sobrepoblación, lo que ha llevado a la liberación de contaminantes que han afectado el funcionamiento del sistema terrestre, y en poco tiempo, transformarán los biomas del planeta acarreado la pérdida de poblaciones y especies.

sino que requiere un vehículo, una 'figuración' que no necesariamente es un sujeto humano. En otras palabras, algo o alguien lleva a cabo la acción y, para Bruno Latour, es el *actante* (Latour, 2008). Gracias a esta propuesta y al postulado de Braidotti, que nos insta a crear un nuevo vocabulario y nuevas figuraciones en el ocaso de la división naturaleza/cultura (Braidotti, 2015), el presente artículo utiliza el término *lugar-actante* en el sentido de destacar que la figura que lleva a cabo la acción, que tiene el poder de actuar y producir efectos, es un *lugar*.

Metodología

La labor investigativa se centró en compilar todas aquellas narrativas que hablaran del Salto de Honda, las cuales provienen de disciplinas como la Geología, pasando por la historia científica y política de Honda, hasta la memoria histórica de los pobladores de Honda y los habitantes frecuentes del Salto. Seguido de esto, se enhebraron en una suerte de hilo narrativo bajo cinco categorías de análisis o hitos de la agencia que se explican más adelante. Teniendo en cuenta que este ejercicio compilatorio podría aportar a la labor de los historiadores y gestores culturales de Honda y, además, que constituye una relectura de la historia de Honda enfocada en la agencia no humana, el hilo narrativo se destaca a partir de elementos gráficos que buscan sintetizar el discurso propuesto. Por lo anterior, el lector o la lectora se encontrará con una suerte de narración gráfica, ya que se pretende mantener una unidad argumentativa que se configura entre el texto y las imágenes. Las ilustraciones fueron trabajadas en conjunto con el biólogo, ilustrador y fotógrafo Arturo Larrahondo, gran compañero del Programa de Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo [PMAD] de la Universidad Nacional.

Resultados: Hitos de la agencia del Salto de Honda

El Salto de Honda es el producto de antiguas y no tan antiguas confluencias, se encuentra en pleno valle interandino de los Andes colombianos, entre la vertiente oriental de la cordillera central y la vertiente occidental de la cordillera oriental, y la

confluencia de tres cuerpos de agua, el río Magdalena, el río Gualí y la quebrada Seca. Dos sistemas geológicos pasan por el Salto de Honda, el grupo Honda en su margen derecha y la Formación Mesa en su margen izquierda, de igual manera, los depósitos de la Formación Gualí que conformaron las terrazas donde actualmente se ubica Honda y Puerto Bogotá, y que provienen de la actividad volcánica del volcán Cerro Bravo, ubicado al norte del Nevado del Ruíz (Ingeominas, 1993). Por otro lado, se cree que el Salto de Honda es la expresión de una falla geológica del mismo nombre, sin embargo, los estudios realizados no son explícitos al respecto. Lo que sí indican es que la falla de Honda parece controlar el curso de la quebrada Seca y el río Magdalena.

No es posible decir que el Salto de Honda emerge por un solo motivo, sino que son múltiples agencias las que lo conforman: las formaciones más antiguas, la actividad volcánica del volcán Cerro Bravo, los depósitos aluviales más recientes y la falla de Honda. Sumados, generan las condiciones perfectas para hacer del Salto de Honda un lugar singular y de especial atención durante la *Subienda*, fenómeno en el que los peces migran desde las ciénagas hacia el sur, contracorriente del cauce, con fines reproductivos. En el Salto de Honda los migrantes se encuentran con los mayores obstáculos, fuertes corrientes de agua, enrocados y trampas, condiciones propicias para el aprovechamiento pesquero durante este fenómeno que ocurre dos veces al año iniciando en la época seca.

Con base en estos aspectos precursores, se establecieron cinco hitos o categorías que construyen el hilo narrativo de la agencia del Salto de Honda como: (1) Ordenador del territorio, (2) Gestor del relacionamiento cultural, económico y político de los grupos humanos; (3) Obstáculo y nodo, (4) Gestor de resistencias y (5) Tejedor de saberes adaptativos. Estos hitos se argumentan a continuación.

Ordenador del territorio

Hablar de un lugar que ordena el territorio, desde la perspectiva de la agencia no humana, es anteponer los determinantes impuestos por el 'lugar' para que se dieran ciertas formas de ocupación y uso del territorio. Varias narrativas del Salto de Honda sustentan este hito, desde la llegada de los grupos humanos

precolombinos hasta su encuentro con la campaña conquistadora española, sus subsecuentes representaciones cartográficas del territorio conquistado, y las prácticas que suscitó la materialidad del lugar.

Según estudios arqueológicos hechos en el municipio de Honda, en la zona conocida como Arrancaplumas, ubicada a las orillas del Salto de Honda, se encuentran rastros de antiguos grupos humanos que se dedicaron a la agricultura y la pesca (León, 2010). El fenómeno de la subienda, notable y provechoso gracias a los raudales del Salto de Honda, probablemente propició su estadía en las zonas más estratégicas para la pesca y la defensa del territorio. Posteriormente, grupos humanos ya asentados en el Salto se encontrarían con la campaña conquistadora liderada por Gonzalo Jiménez de Quesada en 1539, luego culminada por Baltasar Maldonado en 1540, quienes se vieron obligados a parar su recorrido hacia el sur del país gracias a los raudales y enrocados del Salto de Honda. Dicha parada obligada propició la ocupación de los asentamientos precolombinos por parte de los españoles que iban en búsqueda de oro y al no encontrar más que pescado utilizaron las orillas del Salto como Embarcadero (Velandia, 1989). En las zonas altas, en la margen derecha del río Gualí, se ubicaron las casas de habitación españolas; y en las zonas bajas, en la margen izquierda de este mismo río, se ubicaron las casas de habitación de 'negros, mestizos e indígenas' (Guzmán, 2002), dicho ordenamiento que luego constituiría el germen urbano del municipio de Honda nació de las determinantes impuestas por el Salto de Honda y los fenómenos que ocurren en sus aguas. A partir de la anterior compilación narrativa, en la Figura 2 imaginamos al Salto de Honda como la semilla que permitió dicho germen urbano, que se bifurcó por las orillas de los afluentes del río Magdalena y permitió esa forma particular de ocupación del territorio, alejada de los diseños establecidos en la colonia y cuyos efectos sociales y culturales perduran hasta el día de hoy. Entre estos, se encuentra la segregación social en los barrios altos y bajos de Honda, a pesar de esto, lo que otorgó el Salto de forma primigenia a los grupos humanos precolombinos sigue en manos de sus herederos, los pescadores.

Posteriormente, las representaciones cartográficas de las tierras colonizadas debían incluir al Salto de

Figura 2. El ordenamiento territorial impuesto por el Salto de Honda



Nota. Fuente: Ilustración de Arturo Larrahondo en ocasión de la tesis que sustenta este artículo

Honda como un sitio de interés para la navegabilidad, como lo ilustraron Von Humboldt (1801), Vicente Talledo (1803), Tomas Cipriano de Mosquera (1849) y Vergara y Velasco (1910). En estas, era común encontrar al río Magdalena seccionado en dos unidades: una, a partir del camino ancho de Bocas de Ceniza hasta Honda o Neiva, y la otra desde el camino alto de Neiva hasta su nacimiento en el Macizo Colombiano (Vélez, 2018). Para mediados del siglo XX, el ordenamiento territorial que se representaba cartográficamente continuó seccionando el río en dos partes, esta vez claramente indicadas como Zona Alta y Baja. Esto se observa en el mapa del río Magdalena publicado en 1920 por la Oficina de Longitudes del Ministerio de Relaciones Exteriores, en donde se dibuja de forma detallada el curso del río, incluyendo un cuadro con las distancias fluviales en donde se establece como inicio y fin del Alto Magdalena al Salto de Honda (Longitudes, 1920).

A partir de estas iniciativas, el ordenamiento hidrográfico del río Magdalena contemplaba al Salto de Honda como el punto de quiebre entre lo que se consideraría Alto y Bajo Magdalena, lo cual fue modificado a partir de la resolución 337 de 1978, en donde se establecieron las áreas hidrográficas del Alto, Medio y Bajo Magdalena que hoy conocemos, lo que indica una narrativa sostenida por más de cincuenta años respecto al Salto de Honda como punto de referencia para el ordenamiento del río Magdalena. Es interesante pensar las implicaciones que tendría esta frontera impuesta por la materialidad del Salto de Honda: ¿qué implicaba ser el centro de quiebre o nodo entre estas dos zonas hidrográficas? Esto se ve reflejado en la importancia económica que tuvo Honda desde su fundación como Puerto (1601), hasta su debacle definitiva a principios del siglo XX con el desarrollo de las vías nacionales.

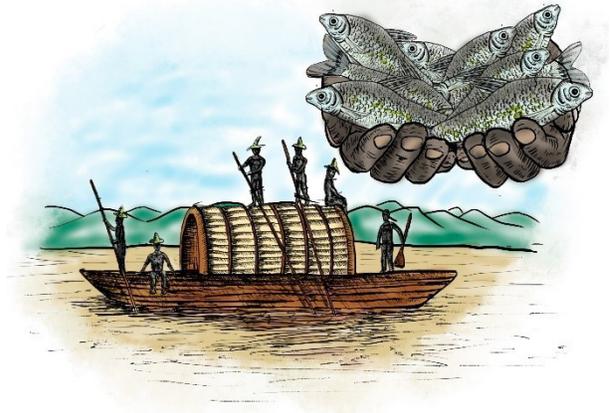
Gestor del relacionamiento cultural, económico y político de los grupos humanos

Como se indicó con anterioridad, los grupos precolombinos preferían ubicarse en las orillas del Salto de Honda, esto lo enuncian las investigaciones arqueológicas realizadas a partir de los años 40 hasta el presente sobre el Valle Medio del río Magdalena³. Lugares estratégicos como el Salto de Honda sirvieron como sitio de congregación de diversos grupos étnicos (como panches, pantágoras y guarinós, entre otros) para el intercambio de productos (Ramírez, 2017). De esta manera, el Salto fue gestor de la confluencia cultural, económica y de relacionamiento sociopolítico de estos grupos humanos; tanto así, que ocurrieron guerras entre los panches y los colimas por el control de este tramo del río (Cifuentes Toro, 2017), y guerras internas entre los subgrupos panche, como lo eran los ondas u ondamas, yeves, y quares, que se encontraban en las márgenes del Salto (Ardila Luna & Martínez Polanco, 2005).

Luego de la llegada de los españoles, el Salto de Honda siguió mediando este relacionamiento, proveyendo recursos para la economía colonial a partir de las encomiendas, el transporte fluvial y el comercio (Figura 3). Los encomenderos se apropiaron de los lugares de pesca, pero permitían a los indígenas pescar en sus sitios predilectos de acuerdo a su filiación étnica con el fin de evitar conflictos entre ellos (Ardila Luna & Martínez Polanco, 2005). Otra forma de encomienda impuesta por los españoles fue la Boga, que surgió por la necesidad de fuerza de trabajo para navegar por el río Magdalena y por el auge portuario de Honda. Es así como la agencia del río Magdalena y del Salto de Honda frente a la navegación permitieron una forma de encomienda con resultados mortales para los indígenas, pero importantes para el mestizaje, ya que esta actividad fue largamente impulsada por personas esclavizadas.

3 Sobre las ocupaciones de estos periodos, se puede consultar a Castaño & Dávila (1984); Reichel-Dolmatoff (1986); Cadavid (1989); Cifuentes (1991, 1993); Llanos (1992); Peña (2011),

Figura 3. El Salto de Honda como gestor del relacionamiento y la economía



Nota. Fuente: Ilustración de Arturo Larrahondo en ocasión de la tesis que sustenta este artículo

La boga en el tramo del Salto de Honda a Mompo y la pesca gestaron el relacionamiento entre esclavos e indígenas que era exclusivo y atípico dentro del modelo colonial, ya que la Corona exigía la separación de estos dos grupos humanos (Riaño Pradilla, 2011). Esta coexistencia fraguada en el río Magdalena, y de forma particular en sitios de congregación como el Salto de Honda, generó tensiones y conflictos, pero también el mestizaje y la emergencia de los Zambos como habitantes naturales del río.

Por otro lado, haber fundado Honda como Puerto lo convirtió en un nodo comercial en donde confluían pobladores de Honda, de otras partes del país y del extranjero que viajaban por el río Magdalena hasta Honda, para después conectar con Santa Fe. Este auge duró hasta 1805, fecha en la que ocurrió un terremoto con resultados catastróficos para los habitantes de Honda y su comercio. No obstante, desde tiempos previos a la fundación de Honda, el Salto fue eje del relacionamiento de diversos agentes humanos y no humanos, hasta fechas posteriores al declive del puerto.

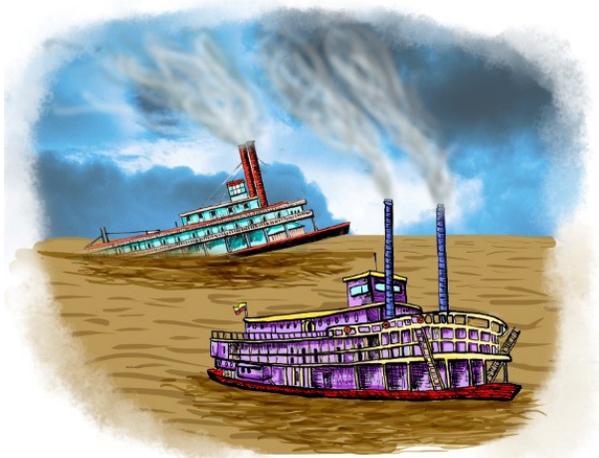
Obstáculo y nodo

El Salto de Honda seguía proveyendo el sustento de sus habitantes, sin embargo, con el desarrollo de la navegación a vapor la retórica de este lugar como un obstáculo fue reiterada. Para 1824, Simón Bolívar concedió a Juan Bernardo Elbers ser el precursor de la navegación a vapor en el río

Magdalena, con su vapor El Fidelidad intentó esta ardua labor y fracasó. Lo siguieron una serie de embarcaciones, que entre éxitos y fracasos intentaban consolidar dicha actividad económica. Para 1875, se tiene registro del primer vapor que sorteó el Salto de Honda hacia el Alto Magdalena, lo cual fue objeto de celebración consignado en el periódico *El Amor Patrio*, editado por Eduino N. Treffry en Honda (El Amor Patrio, 1875).

De igual manera, seguía causando estragos para el desarrollo de esta actividad, de tal manera que eliminarlo era una prioridad nacional. Sin embargo, pese a los esfuerzos de ilustrados personajes y empresas especializadas (entre estos, Agustín Codazzi (Sánchez, 2014) y la Julius Berger Konsortium (Alvear, 2008)), el Salto de Honda siguió presente imponiendo su materialidad en la navegación por el río Magdalena, como quisimos representarlo en la Figura 4: aguas turbias, con sedimentos, piedras y raudales que oponían resistencia a la noción de desarrollo de la época.

Figura 4. El Salto como obstáculo y nodo



Nota. Fuente: Ilustración de Arturo Larrahondo en ocasión de la tesis que sustenta este artículo

A finales del siglo XIX fue posible iniciar las obras del Ferrocarril de la Dorada, a partir del cual se esperaba que la economía nacional se impulsara, superando los viejos escollos impuestos por agentes como el Salto de Honda. En 1882 se inauguraría el primer tramo, hasta 1907 con la finalización de las obras (Nieto & Real, 2017), conformando un sistema en el que los nodos de transferencia fueron vitales. Entre estos permanecía el puerto de Honda,

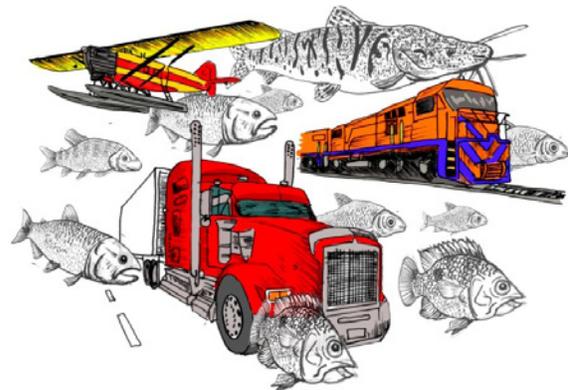
incluyendo elementos adaptados al Salto de Honda, una de las cuales fue la Barca cautiva de Honda, que desde 1884 sirvió para transportar personas y mercancías desde Honda hasta Puerto Bogotá (Sánchez, 1996). Esta embarcación se situaba antes de los raudales y fue reemplazada después con el reconocido puente Navarro, inaugurado en 1898.

Gestor de Resistencias

El desarrollo de nuevas vías de comunicación constituyó el segundo momento de debacle económica de Honda, que llevó a la disminución de trabajos en el puerto, y lo que posiblemente llevó al aumento de pescadores y al impulso del comercio de pescado a escala regional.

Las narrativas del Salto a principios del siglo XX sugieren que la nueva infraestructura para la comunicación le quitó acento al obstáculo de principios del siglo XIX, develando el sustento económico de los pobladores que desde la Colonia lo habitaron. Por lo anterior, se retoma la relación salto-pesca de las épocas precolombinas como un impulsor del desarrollo local (Figura 5). Pero, esta vez, atravesada por preocupaciones ambientales, sociales y económicas de principios de los años 70, de la mano de entidades subsidiarias de la Organización de las Naciones Unidas [ONU], como la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura [FAO] y las entidades de carácter nacional como el Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Medio Ambiente-INDERENA.

Figura 5. Reactivación de la relación Salto-Pesca



Nota. Fuente: Ilustración de Arturo Larrahondo en ocasión de la tesis que sustenta este artículo

Por lo tanto, el Salto de Honda llamó la atención de estas entidades no solo por que proveía de alimento y vivienda a los pobladores, sino por la bioculturalidad de estas poblaciones que se ha complejizado con el pasar del tiempo y con la implementación de proyectos de desarrollo. Esto es evidente con el proyecto de recuperación de la navegabilidad en el río Magdalena impulsado por CORMAGDALENA en el 2018 y analizado por el Instituto Alexander Von Humboldt en 2019 (IAVH, 2019). El Salto de Honda, como lugar de congregación pesquera y de patrimonio arqueológico, fue zonificado con un alto grado de conflicto socioecológico⁴ a pesar de no encontrarse dentro del área de recuperación, lo que, de acuerdo con relatos locales, se debió a disputas políticas.

En este sentido, es posible entender la relación de resistencia del Salto de Honda frente a proyectos de desarrollo que han intentado monetizar el río Magdalena, debido a los factores de co-existencia, co-evolución y co-habitamiento con agentes humanos y no humanos que han pervivido a pesar de estas iniciativas. El hecho de contemplar al Salto de Honda como una zona con posibles conflictos socioecológicos denota la importancia de sus efectos en la economía local y regional, como también su complejidad.

Tejedor de saberes adaptativos

Como se ha descrito en el presente texto, la pesca siempre ha estado presente en el Salto de Honda desde épocas precolombinas a la actualidad. Sus auges y declives responden a momentos históricos que han permitido el desarrollo económico de las poblaciones ribereñas, las cuales han tejido saberes de la labor pesquera adaptada al Salto para aprovechar al máximo la época de Subienda. Un ejemplo de esto es la construcción de ‘camas’ y ‘guambeos’⁵ a las orillas del Salto, cuya lógica parece proceder de épocas

coloniales (Ardila Luna & Martínez Polanco, 2005; Peña, 2010) (Figura 6). Las camas se construyeron con el fin de aprovechar la búsqueda de zonas de descanso por parte de los peces migratorios que tienen que traspasar el Salto, y así pescarlos con mayor facilidad. Es una acción que refleja una lógica desarrollada por generaciones de pescadores conocedores del comportamiento del río y sus agentes.

Entre los saberes adaptativos de las poblaciones ribereñas del Salto⁶ se encuentran los leñateos. Los remolinos del salto, las camas y guambeos reciben la leña que aguas arriba se desprende por acción mecánica del río, por actividades de aprovechamiento forestal o que afectan las riberas donde se encuentra abundante vegetación, esta leña es recogida, secada y vendida, aunque en la actualidad no es la actividad económica más fuerte de los habitantes del Salto.

El Salto co-existe con los Hondanos que se adaptan y desarrollan actividades turísticas. Precisamente, su modo de subsistencia es atravesar sus rápidos o raudales por la curiosidad que suscitan para los turistas; no obstante, no se llevan a cabo actividades turísticas de aventura o deportes extremos por falta de permisos para hacerlo. Navegar por los rápidos no es tarea fácil, y quienes desarrollan dicha habilidad lo realizan en lanchas con motores y conocen exactamente la ubicación de las piedras más grandes en el tramo del río, como la ‘piedra rusia’ y la ‘piedra caballo’, o las zonas más hondas o peligrosas, como la moya de Santa Marta, que puede llegar a tener 32 m de profundidad de acuerdo con los navegantes del lugar⁷. Estos agentes del Salto han moldeado los saberes de navegación, dictaminan el rumbo de las embarcaciones y son un recordatorio constante de la agencia no humana. Los pobladores las nombran como miembros indiscutibles del curso del río, a los que se les debe respeto.

4 Esto puede consultarse en la geodatabase del documento *Respuestas socioecológicas en el marco de la navegabilidad en el río Magdalena*, del Instituto Alexander Von Humboldt, en la definición espacial de áreas priorizadas de alta vulnerabilidad al conflicto socioecológico en el río Magdalena.

5 La principal diferencia de estas dos estructuras radica en sus dimensiones, mientras la cama se construye en el lecho con una altura casi imperceptible, el Guambeo tiene mayor altura, pero menos superficie.

6 Para mayor información al respecto, se puede consultar la sección 2.1.6 La larga historia del Salto de Honda y la pesca, de la tesis de investigación denominada: *El Salto de Honda (Tolima): reflexiones desde la Historia Ambiental*

7 En conversación personal con Iván Romero, representante de la empresa turística Turivan. Septiembre de 2021.

Figura 6. Saberes tejidos en el Salto de Honda



Nota. Fuente: Ilustración de Arturo Larrahondo en ocasión de la tesis que sustenta este artículo

Discusión

A continuación, se desarrolla la discusión de los resultados de investigación en dos secciones: la primera, asociada al abordaje teórico y metodológico; la segunda, respecto al ejercicio narrativo expuesto en los resultados.

Retos del abordaje teórico y metodológico

El ejercicio investigativo propuesto para argumentar la agencia de un lugar se centró en leer y escuchar al lugar. Releer la historia conocida del río Magdalena y del municipio de Honda visualizando otros sujetos, deconstruyendo la noción de sujeto y de acción que tenemos interiorizada, permitió hablar del Salto como dueño de la acción: el que ordena, el que gesta, el que teje. Si bien, algunos campos del conocimiento podrían señalar la incomodidad que suscita relevar de la acción al sujeto humano, la teoría crítica Posthumanista busca oponerse a esta imposición.

Respecto al método, el *excursus* teórico discutido en el apartado *las múltiples dimensiones de la agencia* nos da licencia para pensar maneras diferentes de

teorizar la agencia. Un ejemplo de esto es la relationalidad y el enfoque de TAR de Bruno Latour y su discusión en torno del ‘actante’⁸, que nos permitió proponer la noción de un lugar-actante. Ya nos hemos ido liberando del velo antropocéntrico permitiéndonos pensar en la agencia de los animales, sin embargo, pensar que un lugar actúa supone que pongamos de lado lo que preconcebimos como acción-actuar-efecto-potencia. La Historia Ambiental ha sido precursora en este campo, creando historias más inclusivas entre las ciencias sociales y naturales⁸, creando otro tipo de lenguaje y comunión entre las ramas de la historia, la economía, la política, la ecología, entre otros. Sin embargo, lo que se pretende al cimentar la presente investigación sobre el campo de la teoría crítica posthumanista es un cambio de paradigma del sujeto en la narración como tal, *cam-biar el chip*, para darnos licencia de hablar de otros sujetos/agentes/actantes como protagonistas.

Un ejemplo de esto, y que no se aborda en el hilo narrativo del presente artículo⁹, es la agencia de las formaciones geológicas; la de los peces, reptiles, anfibios y aves; la de los afluentes del río Magdalena y lo que llevan sus aguas; la de las piedras; la de la flora; y la de los personajes reales o imaginados como el Mohán. En el hilo narrativo cabrían cada uno de estos actantes, por ejemplo, el lugar-actante río Gualí, que podría representarse como el “borrador de historias” o el “destructor de puentes”¹⁰. Si bien, esto podría ser una propuesta osada en el campo de acción de la Historia Ambiental, bajo el velo de la teoría crítica posthumanista nos inscribimos al cambio epistémico que propone Enrique Leff:

La crisis ambiental inaugura una nueva relación entre lo real y lo simbólico. Más acá de la pérdida de

8 Para profundizar en esto, se pueden consultar autores que han tomado como referente el agua (y, en casos particulares, los ríos): en Colombia, Juan David Reina, Carolina Ardila, Vladimir Sánchez, Stefania Gallini, Claudia Leal, Germán Márquez. Fuera de Colombia, Enrique Leff, Gabriel Garnero, Nubia Araújo, Diogo De Carvalho, William Cronon, Noel Castree, entre otros.

9 En este aspecto, la tesis que originó el artículo si hace algunas menciones, sin embargo, lo que se pretende es dejar la puerta abierta para futuras investigaciones

10 El archivo histórico de Honda, con más de 400 años de registros históricos, fue uno de los edificios más afectados por la crecida del río Gualí en 2010.

referentes de la teoría, más allá de la identidad del Logos con lo real y de la significación de las palabras sobre la realidad, la entropía nos confronta con lo real, más que con una ley suprema de la materia: nos sitúa dentro del límite y la potencia de la naturaleza, en la apertura de su relación con el orden simbólico, la producción de sentidos y la creatividad del lenguaje (Leff, 2022).

En este sentido, entrar al campo demostrativo de la agencia no humana requiere de todos los elementos posibles, fácticos o simbólicos, que puedan dar cuenta de los rastros del lugar-actante. Por otro lado, es importante resaltar que esta propuesta también busca inscribirse en el campo de la historia pública, como intervención histórica de las representaciones del río Magdalena y de la historia de Colombia. En el caso del Salto de Honda, la narración de su agencia no sólo se sustentó en la recopilación documental, sino que se nutrió de relatos brindados por los pobladores que viven, co-habitan y co-existen en el Salto de Honda.

La síntesis narrativa de la agencia del Salto de Honda

Los hitos de la agencia relatados en anteriores secciones se pueden percibir desagregados, ya que no se pretendía imprimirles un orden estricto (cronológico), sino enunciar las categorías de análisis a partir de las cuales se evidenció su agencia. Ahora bien, acompañar la narración con ilustraciones sí tenía un propósito: sembrar en la memoria del lector o lectora una representación gráfica suficientemente potente de cada hito y, al finalizar el ejercicio, proponer una síntesis narrativa: una sola imagen que represente al lugar-actante, a la relacionalidad, el devenir-con, la co-presencia, co-construcción y co-evolución entre agencias humanas y no humanas; el *continuum* naturaleza-cultura que el pensamiento occidental intentó eclipsar, pero que, a partir de ejercicios como este, se pretende recuperar. De igual manera, se acude a este recurso enalteciendo la creatividad del lenguaje gráfico, que se imprime con mayor facilidad en la memoria histórica. La Figura 7

Figura 7. Síntesis gráfica de la agencia del Salto de Honda



Nota. Fuente: Ilustración de Arturo Larrahondo en ocasión de la tesis que sustenta este artículo

sintetiza la representación del Salto de Honda como ordenador del territorio, gestor del relacionamiento cultural, económico y político de los grupos humanos, obstáculo y nodo, gestor de resistencias, y tejedor de saberes adaptativos.

Conclusiones

El presente artículo, y la tesis de investigación del que se deriva, proponen una ruta metodológica singular, como el mismo Salto de Honda, para leer y escuchar al lugar-actante en vez del sujeto (hombre, blanco y occidental) que ha relatado la historia de Honda y de Colombia. Encontrar los rastros de su agencia suponía valerse de diversas fuentes, no sólo las de la historia de Honda, sino las de otros tipos de historias. Asimismo, acudir a las investigaciones de diversos campos como la Geología, Hidrología, Biología y Arqueología. Adicionalmente, dentro de los relatos, se encuentran las vivencias de quienes han co-evolucionado con el Salto de Honda, como los pescadores¹¹. La voz del lugar-actante estaba en cada una de estas fuentes que hablaban de su presencia, su vivencia, su genealogía o los eventos que ocurrían en él. El trabajo investigativo consistió no sólo en compilarlas, sino en entender el devenir de su agencia para cada campo y relatarlo desde la voz del lugar-actante. Puede que la narración de los hitos se encuentre en tercera persona, pero el dueño de la acción y sus efectos en la historia de Honda y Colombia es el Salto de Honda.

La revisión teórica que supuso estudiar las ‘múltiples dimensiones de la agencia’ fue determinante en la ruta metodológica escogida y, a su vez, permitió viajar en las disertaciones sobre la agencia desde diferentes enfoques teóricos. No hay una sola perspectiva de la agencia humana y no humana, sin embargo, cada uno de los enfoques ha develado nuevas piezas que han encauzado a la teoría crítica posthumanista que sustenta la tesis de este artículo. Como se indicó en la discusión, no existe un solo camino para hablar de las crisis ambientales, de la ‘naturaleza’ o

¹¹ Para mayor detalle del proceso investigativo con algunos habitantes del Salto de Honda, se puede consultar la tesis que origina este artículo.

de la agencia no humana; sin embargo, cada trazo nuevo nos ayuda a entender de maneras novedosas los entramados del *continuum* naturaleza-cultura. Y el modo de entender y comunicar son importantes para hacer de la historia un campo de y para todos.

Investigar sobre la agencia no humana ya tiene un camino ganado a partir de la historia ambiental. Sin embargo, día a día se abren nuevos campos y formas de investigar el *continuum* naturaleza-cultura que, en el caso del presente artículo, representan los primeros pasos de una propuesta metodológica que busca cambiar el acento y el enfoque de la historia contada. No solo para romper con el paradigma humanista del ‘hombre como medida de todas las cosas’, sino también como un llamado de atención sobre las relaciones de co-dependencia, co-existencia y co-evolución con diversos agentes.

Proponer la relación lugar-actante tuvo como propósito llamar la atención sobre la agencia no humana de espacios geográficos que tienen innumerables agentes. En algunos escritos del pensamiento ambiental se resaltan aquellos agentes humanos humanizados, animales principalmente; o, por otro lado, agentes invisibles como bacterias y virus, que con los eventos más recientes a nivel mundial es innegable su capacidad de producir efectos. Sin embargo, en la senda de la agencia no humana se encuentran agentes indistintos, que se pueden analizar a diferentes escalas de espacio y tiempo, con el fin de dictaminar que nuestra supervivencia será mutua o no será.

Agradecimientos

Agradecemos a la Facultad de Ciencias Económicas por el financiamiento de la tesis que sustenta el presente artículo mediante la convocatoria de Jóvenes Investigadores 2020.

Contribuciones de autoría.

Primera autora: desarrollo de la investigación, realización del trabajo de campo, escritura inicial del manuscrito.

Segunda autora: dirección del trabajo, apoyo en la gestión de financiación, lectura, revisión, discusión y apoyo en la escritura del artículo.

Conflictos de interés

No existen conflictos de interés.

Bibliografía

- Alvear, J. (2008). *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1942-2007)*. Imprenta Nacional de Colombia.
- Ardila Luna, D. C., & Martínez Polanco, M. F. (2005). Las pesquerías coloniales en Honda. *Maguaré*.
- Banerjee, I. (2010). Historia, historiografía y estudios subalternos. *Revista de historia internacional*, 11(41), 99–118.
- Braidotti, R. (2015). *Lo posthumano* (Vol. 302622). Editorial Gedisa.
- Cifuentes Toro, A. (2017). Antiguas guerras étnicas en el valle del río de la Magdalena. *Hojas Universitarias; Núm. 56 (2004)*. http://editorial.ucentral.edu.co/ojs_uc/index.php/hojasUniv/article/view/591
- Unidad Nacional de Gestión de Riesgo [CMGRD]. (2021). *Plan de contingencia municipal simplificado en incendios forestales*. https://www.cortolima.gov.co/images/Gestion_riesgo_PMGRD/2022/PCSIF/PCM-SIF_HONDA_1.pdf
- La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena [CORMAGDALENA]. (2007). *Atlas cuenca del río grande de la Magdalena*.
- Corporación Autónoma Regional del Tolima [CORTOLIMA]. (2023). *Sistema de Información Geográfica Ambiental*. <https://sia.cortolima.gov.co/arcgis/apps/webappviewer/index.html?id=c231327f572c4864b211076af24f89da>
- Díaz, S. (2022). *El Salto de Honda (Tolima): reflexiones desde la historia ambiental* [Universidad Nacional de Colombia]. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/82249>
- Diccionario etimológico Castellano en línea. (2021). *Agencia*. <http://etimologias.dechile.net/?agencia>
- Durand, L., & Sundberg, J. (2019). Sobre la ecología política posthumanista. *Sociedad y Ambiente*, 20, 7–27.
- El Amor Patrio. (1875). Honda en 1875. En *El Amor Patrio* (p. 5). Honda Imprenta de E.N. Treffy. <http://bibliotecanacional.gov.co/content/conservacion?idFichero=88850>
- Guzmán, A. I. (2002). *La ciudad del río Honda*. Univ. Nacional de Colombia.
- IAVH. (2019). Respuestas socioecológicas en el marco de la navegabilidad en el río Magdalena: Criterios técnico—científicos de definición de áreas priorizadas de alta vulnerabilidad al conflicto socioecológico en el marco del proyecto de recuperación de la navegabilidad. *reponame: Repositorio Institucional de Documentación Científica Humboldt*. <http://repository.humboldt.org.co/handle/20.500.11761/35497#.YU0Jkq-toU4.mendeley>
- Ingeominas. (1993). *Estudio geológico - geotécnico, e identificación de amenazas geológicas en 20 cabeceras municipales del departamento del Tolima - Honda*.
- Instituto de Estudios Latinoamericanos. (s/f). *Agencia*. Recuperado el 15 de marzo de 2021, de https://www.lai.fu-berlin.de/es/e-learning/projekte/frauen_konzepte/projektseiten/konzeptebereich/lista6/agencia.html
- Latour, B. (2008). Re-ensamblar lo social. *Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Leff, E. (2022). *Racionalidad ambiental: la reapropiación social de la naturaleza* (2022a ed.). Siglo XXI Editores México.
- León, G. A. P. (2010). *Arrancaplumas, un yacimiento de antiguos pescadores en los raudales del río Magdalena (Colombia)*. Universidad Autónoma de Madrid.
- Longitudes, O. de. (1920). *Mapa del río Magdalena*. Ministerio de Relaciones Exteriores. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/576/>
- Nieto, C. E. N., & Real, Y. A. (2017). Ferrocarril de La Dorada: configuración, desarticulación y rupturas. *Apuntes. Revista de estudios sobre patrimonio cultural*, 30(1).
- Online Etymology Dictionary. (s/f). *Agency*. Recuperado el 6 de julio de 2020, de <https://www.etymonline.com/search?q=agency>
- Peña, G. A. (2010). *Arrancaplumas: Un Yacimiento de antiguos pescadores en los raudales del río Magdalena-Colombia*. Universidad Autónoma de Madrid.
- Ramírez, G. (2017). Las dinámicas políticas y territoriales panches ante la presencia hispana: diálogos entre el registro documental y arqueológico. [Buenos Aires, Argentina.]. *Facultad de Ciencias Sociales Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires*.
- Riaño Pradilla, M. D. P. (2011). *Los bogas del río Magdalena en la literatura decimonónica. Relaciones de poder en el texto y en el contexto*. Uniandes.
- Sánchez, E. (1996). Antiguo modo de viajar en Colombia. *Historia de la Vida Cotidiana en Colombia*. Grupo Editorial Norma, 320.
- Sánchez, E. (2014). Codazzi y el salto de Honda. *Banco de la República*. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-289/codazzi-y-el-salto-de-honda>
- SiB Colombia. (s/f). *Biodiversidad en Cifras, Sistema de Información sobre Biodiversidad de Colombia*. Recuperado el 5 de abril de 2023, de <https://cifras.biodiversidad.co/tolima/honda>
- Velandia, R. (1989). La Villa de San Bartolomé de Honda (Vol. 1). *Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá*.
- Vélez, A. (2018). *Río Grande de La Magdalena: una historia de exploradores, riquezas y disputas*. Biblioteca Nacional. <https://bibliotecanacional.gov.co/es-co/colecciones/biblioteca-digital/mapeando/Paginas/capitulotres.html#!>