

FACHADAS FLUVIALES, PROCESOS DE SEPARACIÓN Y DE APROXIMACIÓN DE LAS CIUDADES A SUS RÍOS.

Mauricio Cabas G.

RESUMEN

En el presente documento se plantea una reflexión acerca de las ciudades que crecieron de espaldas al río que bordean, entendiendo la ciudad desde una perspectiva de cambio y movimiento constante en el tiempo, como lo plantea el arquitecto Maxime Moreau en su reflexión Ciudad de límites mutables, pues su patrón de evidente evolución es el crecimiento urbano de la ciudad sobre la superficie terrestre del territorio, lo cual ha generado y gestado diferentes fenómenos urbanos dentro y fuera de ella, así como también la forma en que se relaciona la dinámica del uso del suelo en la transformación marginal de las áreas con borde a los ríos, donde las antiguas zonas industriales se ven como una oportunidad para mejorar el ocio actividades, valorados por la gente hoy en día, y también a la mejora de la estética y la calidad de los espacios públicos que tienen claros efectos en el turismo y, por lo tanto, sobre los derechos económicos desarrollo de las ciudades.

PALABRAS CLAVE

Borde de río, fachada fluvial, zonas marginales, crecimiento urbano

ABSTRACT

In this article a reflection on the cities that grew back bordering the river, meaning the city from the perspective of change and constant movement in time, as suggested by the architect Maxime Moreau in his reflection mutable City limits arises because their pattern of evolution is evident urban growth of the city on the Earth's land area, which has generated different urban phenomena and gestated inside and outside, as well as how the use dynamics relates marginal land in the transformation of border areas into rivers, where brownfields are seen as an opportunity to improve leisure activities valued by people today, and also to improve the aesthetics and quality of public spaces that have clear effects on tourism and therefore on economic development of cities.

KEY WORDS

Edge of river, riverfront, marginal areas, urban growth

INTRODUCCION

Desde los inicios de la existencia del hombre, este, se ha enfrentado a situaciones causadas por la relación con todo el que le rodea, naturaleza y otras sociedades, generando problemáticas que lo han motivado a crear leyes, declaraciones y pactos que institucionalicen la responsabilidad social y urbanas. (Ayala, 2014)

Los ríos han tenido un papel crucial en el surgimiento de la sociedad humana, siendo fuertemente presente en casi cada etapa del viaje humano, y fuertemente implicado en el proceso de asentamientos humanos. La ciudad nació "Entre ríos" (Mesopotamia) y, a lo largo la historia, la mayoría de las ciudades tienden a ser fundada sobre o cerca de los ríos, con los acontecimientos notables a lo largo del curso del río elegido por su ubicación, como cuñas en el encuentro de dos ríos, curvas cerradas, altos puntos de vistas al río, las islas o en la boca del río (Kostof, 1992: 39). Esto se explica en gran parte por el hecho de que tanto las actividades agrícolas e industriales fueron, hasta hace muy poco, muy dependiente de una fuente de agua cerca y siempre disponible. Comercio También se basó en los cursos de agua en vastas áreas de ambas civilizaciones occidentales y orientales, y así mantenido a lo largo de la mayoría de los períodos de la historia, sólo a parte suelta de esta importancia después de la Revolución Industrial. La aparición de los problemas medioambientales y la sostenibilidad urbana ha destacado nueva temas para el debate: mejora de la calidad del agua, la rehabilitación y la regeneración de la línea de costa riberas; la restauración y la (re) naturalización de los ríos y arroyos; la calidad de las zonas urbanas paisaje; la mejora del estado actual de los ríos y sus alrededores a través de una valorización general de las propiedades ecológicas, sociales, económicas y estéticas. Este tipo de preocupaciones también se relaciona con la dinámica del uso del suelo en transformación marginal áreas de los ríos, donde las antiguas zonas industriales se ven como una oportunidad para mejorar el ocio actividades, valorados por la gente hoy en día, y también a la mejora de la estética y la calidad de los espacios públicos que tienen claros efectos en el turismo y, por lo tanto, sobre los derechos económicos desarrollo de las ciudades. Sin

embargo, este debate se centra principalmente en el ámbito local y cerca de la la escala del proyecto. Una característica importante que hay que tener muy en cuenta la degradación medioambiental que están sufriendo los ríos de la región y las principales fuentes de contaminación del agua ,el uso de agroquímicos, la actividad minera en la región andina, altamente contaminante y la explotación de hidrocarburos. (Salamanca, 2014)

Los bordes urbanos son un tema de importancia en la actualidad, su significado, aún en construcción, es un tema de debate tanto en el ámbito teórico como en el de la práctica arquitectónica y urbana. Considerando la necesidad de definir nuevas categorías para entender la ciudad y los fenómenos urbanos en un contexto de crecimiento incuestionable de los territorios urbanos, surge la pregunta por la definición del concepto “bordes urbanos” como una nueva categoría territorial asociada a significados múltiples y dinámicos. Existen varios términos como periferia, interfase urbano-rural y borde entre otros, empleados comúnmente para hacer alusión a aquellas áreas que están o no catalogadas como de expansión urbana por las normas y viven procesos de urbanización hacia el exterior de la ciudad, ó en ciertos casos hacia el interior, invadiendo lugares de interés urbano y ambiental. En esencia, las distintas acepciones se refieren a la misma porción de territorio que rodea, circunscribe o conforma el margen de las complejas organizaciones de las ciudades. Cada organización urbana manifiesta diferentes dinámicas en este espacio de múltiples contactos, según las características de la región o país donde se ubican. En el caso de Bogotá D. C, sus diferentes bordes experimentan procesos opuestos, lo cual, se evidencia en las descripciones y

definiciones que sobre ellos se encuentran. Por ejemplo: María Clara Vejarano (2004), describe el borde como un límite a lo construido urbano, consolidación de lo suburbano y área de enlace de las relaciones regionales. Contener procesos de conurbación de la ciudad. Cumplir una función articuladora de la ciudad región. Incorporar la escala regional para el desarrollo y planeación de los equipamientos e infraestructuras. Consolidar un modelo de ciudad-región, posiblemente de carácter policéntrico o sistema de ciudades, basado en la diversificación y especialización de funciones. Afianzar y precisar su papel como valor paisajístico y ambiental que incluye reconocer su función como proveedora de servicios ambientales. De otro lado, el Protocolo Distrital de Pacto de Borde (2004), define los bordes urbanos como territorios de retos y oportunidades, por su sistemático incumplimiento de la norma urbanística, cambios y conflictos en el uso del suelo, situaciones de riesgo, degradación de la Estructura Ecológica principal y procesos de conurbación no planificados; espacio donde se juega el ordenamiento de la ciudad.

Las ciudades se han entendido como organizaciones espaciales donde interactúan ámbitos y dimensiones, que se basan en la historia y están cargadas de leyendas y tradiciones en las que se fundamentan su construcción y desarrollo material e inmaterial, y estas se pueden leer y entender de acuerdo con nuestra percepción y posición en el territorio al cual pertenece la ciudad. Hoy, las ciudades no pueden entenderse como espacios completamente cerrados y sin cambios en sus dimensiones físico/espaciales, ambientales y sociales; este planteamiento ha sido revaluado por las dinámicas percibidas y estudiadas por grandes pensadores del urbanismo y la ciudad como Kevin Lynch, en su libro La imagen de la ciudad y

Richard Rogers en Ciudades para un pequeño planeta. De acuerdo con esto, es importante entender la ciudad desde una perspectiva de cambio y movimiento constante en el tiempo, como lo plantea el arquitecto Maxime Moreau en su reflexión Ciudad de límites mutables, pues su patrón de evidente evolución es el crecimiento urbano de la ciudad sobre la superficie terrestre del territorio, lo cual ha generado y gestado diferentes fenómenos urbanos dentro y fuera de ella. Estos fenómenos urbanos en las ciudades se han considerado como el inicio de diferentes temas de discusión para establecer una estrategia o un modelo de intervención en las ciudades, con base en los principios del desarrollo sostenible y las políticas globales actuales en el mundo y en problemas físico/espaciales, ambientales y sociales, que se manifiestan mediante:

- a. La consolidación de aglomeraciones urbanas en las periferias de las ciudades.
- b. En la segregación espacial y social en las ciudades, lo cual ha generado procesos de descentralización de actividades funcionales y de servicios en diferentes puntos geográficamente estratégicos dentro del trazado urbano de la ciudad, por la concentración de diversas actividades, que terminan en el desarrollo de capital económico para grupos sociales con diversos niveles de calidad de vida.
- c. En la devastación de los diferentes elementos naturales (lo hídrico, el relieve y la vegetación y el clima).
- d. En la conurbación de los municipios o ciudades satélites (dentro del área metropolitana de la ciudad) que mantienen una relación funcional directa con diferentes ciudades centrales o núcleos urbanos en el territorio, cuyos límites geográficos y administrativos establecidos desaparecen por el constante crecimiento urbano, y a causa de esto, las ciudades han olvidado la relación e interacción esencial, de la cual depende su permanencia, entre los ámbitos urbanos y rurales, entendidos desde las diferentes dimensiones del

territorio.

Los actuales procesos de globalización y urbanización han generado cambios sin precedentes en las formas de ocupación y transformación de los territorios; estos cambios han causado, entre otros, una creciente preocupación por la configuración de redes y sistemas, tanto físicos como virtuales, que permitan un constante intercambio de bienes, de información, de personas, de conocimiento, entre otros. Estas dinámicas de intercambio están generando nuevos retos y nuevas necesidades en diferentes campos; en el caso específico de las ciudades, hay por ejemplo una creciente preocupación por mejorar las condiciones de movilidad, de comunicación y de dotación a su interior y con territorios estratégicos para su desarrollo y posicionamiento en las redes globales de ciudades. En este contexto, han surgido preocupaciones, desde la sociedad y la academia, que abren camino para la exploración de temas de carácter estratégico por su condición dinámica, como es el caso de los bordes urbanos, planteados como espacios de diferencia, de contacto, de encuentro, entre otros. En este sentido, la formulación del borde urbano, como un problema o tema de investigación implica, necesariamente, revisar las diversas definiciones que se han elaborado sobre el borde urbano como concepto teórico y espacio físico diferenciado. En el actual contexto social y económico, el estudio sobre el borde como espacio físico identificable en los territorios urbanos, conlleva a la observación de procesos urbanos de diversa naturaleza como la expansión, la densificación de áreas centrales, la consolidación de nuevas centralidades, la incorporación de áreas informales, la articulación funcional y física con áreas rurales al interior de las ciudades, las relaciones funcional y física con otros territorios regionales, etc. Al tratar el borde como problema de

investigación y proyectación para las disciplinas de arquitectura y urbanismo, se propone avanzar en la indagación del borde como espacio intermedio entre categorías ya manejadas y conocidas como espacio construido, espacio vacío, espacio privado, espacio público, espacio colectivo, área urbana, área rural, espacio natural, etc. Este hecho se puede explicar con la existencia de la que aquí denominamos “maritimidad con frente fluvial” o también “fase de maritimización”. Lo que ocurre en Barranquilla, sucede en casi la totalidad de las ciudades aledañas a los grandes ríos del continente suramericano. Se trata de un proceso típico en el siglo XIX, durante el cual la revolución de la navegación a vapor (los steam boat) permite poco a poco un desarrollo industrial y comercial de las orillas fluviales, debido al carácter débil del transporte terrestre en la época. Frente a esta debilidad, la navegación a vapor y la multiplicación portuaria genera la construcción de una trama de transporte capaz de drenar las materias primas de los “nuevos continentes”, para alimentar un comercio mundial en vía de liberalización bajo la influencia británica. Dado que en Suramérica se presenta una característica muy especial en la navegabilidad de los ríos, los cuales avanzan profundamente en los “interiores” del continente, se puede decir que la maritimidad con frente fluvial inicia la participación contemporánea del subcontinente al proceso de globalización. En la película “Fitzcarraldo” (1982), del alemán Werner Herzog, se evoca de manera onírica este proceso: a través de la figura utópica de su héroe, Herzog asemeja la llegada de la modernidad (la opera) en un territorio salvaje a la penetración de un steam boat. Esta primera fase de la maritimidad fluvial, es decir, una maritimidad o relación ciudad-puerto-(mar), pero aferrada o mediada por el río Magdalena, se entiende entonces como vector de modernidad.

Encontramos los mismos procesos de estructuración territorial por el hecho portuario en las orillas fluviales del subcontinente. Los puertos argentinos en el Paraná o los uruguayos en el río Uruguay conocen casi la misma acta de nacimiento: asumen rápidamente funciones nodales vitales en términos de movilidad en países privados de redes de transportes terrestres eficientes (Foulquier, 2001). De ahí que asistimos a una multiplicación de los muelles privados (pertenecen a empresas privadas) en las orillas de los ríos principales, de los cuales algunos se convertirán en ciudades portuarias gracias a que las funciones administrativas y las oportunidades comerciales les darán una ventaja competitiva.

Uno de los tópicos más frecuentes al hablar de «fachadas fluviales» es el que señala que determinadas ciudades «dan la espalda» a sus ríos, por lo que resulta necesario invertir la situación. En realidad, éste suele ser un hecho relativamente reciente y en la mayor parte de las ciudades europeas se observan tanto procesos o ciclos de separación como otros de aproximación o «acercamiento» a sus ríos. Pero, de nuevo, el predominio de las visiones estrictamente locales así como la no consideración de los movimientos de larga duración, se corresponde con la persistencia de esas imágenes sin tener en cuenta los cambios ocurridos en las últimas décadas. Otro tópico que se corresponde con las visiones anteriores se expresa en la afirmación de que «las ciudades meridionales se emplazan preferentemente en una sola margen» (a diferencia de lo que ocurriría en las del norte y centro de Europa). Pero un reconocimiento atento de los procesos urbanos en otras ciudades no tan meridionales muestra que ése ha sido también el caso, por ejemplo, de la mayor parte de las ciudades francesas. Por hacer referencia a las

mencionadas en el apartado anterior, podemos recordar que el caso de París es seguramente el más excepcional. Efectivamente, la situación del núcleo inicial de París en la «Ile de la Cité», favoreció el crecimiento a ambos lados del río ya desde la época medieval. Pero el desarrollo «asimétrico», es decir, el emplazamiento y crecimiento en una sola margen es un rasgo generalizado en las demás ciudades. Por ejemplo, en Ruán, la ciudad se desarrolla en la margen derecha del Sena hasta el siglo XVIII, cuando con las obras de terraplenado comienza a hacerse posible el «salto» al otro lado del río. También en Nantes la ciudad permanece durante mucho tiempo en la margen derecha del Loira, dadas las dificultades para atravesar el río, manifestadas en la existencia de una única línea de puentes que unía las dos márgenes apoyándose en las islas. En Burdeos, la ciudad se desarrolla en la margen izquierda del Garona y sólo comienza a «saltar» al otro lado a finales del siglo XIX (hasta los años 60 de este siglo sólo existía el puente de piedra). En Toulouse ocurre algo similar, pues la amenaza de inundaciones frenaba la urbanización de la margen izquierda. También resulta asimétrico el emplazamiento y crecimiento urbano en Lisboa y en Oporto. Precisamente, esas dos ciudades muestran que dicha circunstancia es un factor relativamente independiente de la valorización de la «fachada fluvial», es decir, del hecho de que ninguna de las dos «haya dado la espalda al río». Efectivamente, la imagen de la capital portuguesa va indisolublemente ligada al Tajo, que aquí forma un estuario. Hay multitud de vistas de la ciudad que muestran la fachada al río, desde el siglo XVI hasta la actualidad con su manifestación más espectacular en la plaza del Comercio, remodelada después del terremoto, a finales del siglo XVIII. Un espacio que ya existía, pero que cuando se remodela responde a una preocupación clara de monumentalización de

la fachada fluvial y que constituye todavía hoy un caso excepcional de espacio urbano totalmente abierto y dialogante con el río, a pesar de que el centro urbano se fuera desplazando hacia el interior. También en el caso de Oporto, la ciudad se desarrolla hasta fechas recientes en la margen derecha del Duero. Hay que tener en cuenta que sólo en el siglo XIX se hace posible el primer paso permanente del río gracias al establecimiento de un puente de barcas. Con el rápido crecimiento de la población, debido a las continuas migraciones del interior del país generadas por situaciones de violencia en los últimos años, la búsqueda de trabajo y del mejoramiento de la calidad de vida, se ha desencadenado en Barranquilla un sentimiento negativo de falta de pertenencia hacia la ciudad acompañada de mucha inseguridad creando una barrera entre esta y el hombre convirtiéndolos en rivales. Al entrar en contacto con el Espacio Público se crea en la persona un síntoma de desgano y desprecio por la ciudad, Barranquilla perdió su atractivo. La ciudad ha sufrido fenómenos de urbanización acelerada, transformaciones de tipo formal y espacial derivadas por la falta de planificación que se impone como una carga cada vez mayor en las administraciones de gobierno, las cuales se ven obligadas a tomar como prioridad mitigar el problema de la alta densidad demográfica, sin tener en cuenta la factibilidad de servicios y la infraestructura. La urbe no fue capaz de soportar el crecimiento repentino y obligado. Si no se tuvo en cuenta lo anterior, mucho menos el bienestar mental, emocional y psicológico del ser humano, dejando en última instancia la verdadera esencia de la planeación del Espacio Público en el cual se suceden todas las interacciones del habitante de la urbe. Trayendo como consecuencia un Espacio Público impersonal sin ninguna atracción para el individuo. En el caso de la ciudad de Barranquilla el arquitecto Jairo López Martínez

expresa: “El Desarrollo Urbano de Barranquilla es completamente diversificado, la ribera occidental del Río Magdalena cuenta con un predominio de los usos portuarios, industriales (no contaminantes), de servicios en general y la promoción de usos alternativos, como vivienda, recreación y cultura, junto con las actividades complementarias de apoyo a la actividad principal, asociadas como puntos de ferias, recreación, ventas, negocios, comercio, y demás, creando un polo de desarrollo territorial de alcance nacional e internacional que define las posibilidades de desarrollo diversificado y de verdaderos cambios. El Río Magdalena es la razón de existir de Barranquilla como ciudad importante de Colombia. Por el río ingresó la modernidad y por nuestro Puerto llegaron miles de extranjeros que veían en Barranquilla una ciudad llena de oportunidades. Gracias al río somos una capital estratégica para el país y puerto clave del gran Caribe.” (Lopez, 2014)

Por su parte en otras investigaciones y documentos se expresa la inconformidad con las soluciones que se vienen dando a temas urbanos en la ciudad. “ En la ciudad de Barranquilla, día a día se generan propuestas incorrectas que no contribuyen a solucionar el fin propuesto sobre el territorio, sino por el contrario, han generado múltiples problemas urbanos que con el paso del tiempo se hacen más difíciles de solucionar, sea por factores económicos o sociales u otras razones. Las soluciones a corto plazo solo han sido pequeñas enmendaduras para una ciudad fragmentada social y económicamente.” (Rodriguez, Romañas, & Vidal, 2012)

REFERENCIAS

Ayala, C. (2014). DESARROLLO DE ESTRATEGIAS DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA. *Modulo Arquitectura CUC*, 67-86.

BACON, Edmund. La crisis de las ciudades un lugar para vivir de Wolf Von Eckardt. Editorial Marymar, Buenos Aires 1972.

FERNÁNDEZ GUELL, J. "Planificación estratégica de ciudades", Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1997.

IRIARTE, Miguel. La ciudad y el río: Otro dialogo interrumpido. Investigación y desarrollo, Vol. 8, #2, Universidad del Norte, Barranquilla, 2000.

Lopez, J. (2014). ECO RENOVACIÓN URBANA DEL BORDE DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA QUE LIMITA CON EL DEL RÍO MAGDALENA. *Modulo Arquitectura CUC*, 255-271.

LOPEZ DE LUCIO, Ramón. El espacio público en la ciudad europea, revista de occidente, año 2000.

LYNCH , Kevin. La imagen de la ciudad, Cambridge. Mass. 1960.

REY SINNING, Edgar. El Hombre y su Río. Armonía Impresores, Bucaramanga, 2002.

Rodriguez, L., Romañas, J., & Vidal, E. (2012). UNA MIRADA AL SUROCCIDENTE DE BARRANQUILLA:PROBLEMÁTICA URBANA Y SOCIO-ECONÓMICA. *Modulo Arquitectura CUC*, 115-127.

Salamanca, E. (2014). TRATAMIENTO DE AGUAS PARA EL CONSUMO HUMANO. *Modulo Arquitectura CUC*, 29-48.

Silva, J., Serdoura, F., & Pinto, P. (2006). Urban Rivers as Factors of Urban (Dis)integration. 42nd ISoCaRP Congress 2006 (págs. 1-14). Lisboa: Estambul.

Simsek, G. (2012). Urban River Rehabilitation as an Integrative Part of Sustainable. 48th ISOCARP Congress 2012 (págs. 1-12). Perm: 48th ISOCARP Congress 2012.