

Pensar estratégicamente el río Magdalena*

THINKING STRATEGICALLY THE MAGDALENA RIVER

María Camila Gracia de Alcázar

Arquitecta de la Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

mcgraciaa@unal.edu.co

Recibido: 8 de diciembre de 2010

Aprobado: 30 de mayo de 2011

Resumen

En la investigación motivo de este texto se pretende entender una idea de arquitectura del territorio mediante la exploración de las posibilidades de un proyecto en la cuenca del Magdalena, dado su estado actual de abandono. Al asumir la navegación como una posible nueva fuerza estructurante de los territorios fluviales, se procede a analizar la cuenca en su dimensión territorial para determinar las dinámicas que en ella operan.

En este camino, la investigación se ubica en la región central del país, y se enfatiza en el caso de la conurbación Puerto Salgar - La Dorada, punto de inicio de la navegación. De ahí que se exploren allí las directrices que perfilarían un proyecto urbano-regional de puerto, que responda a condicionantes tan fuertes como la totalidad de la cuenca.

Palabras clave: Navegación, territorios fluviales, región, proyecto, arquitectura

Abstract

The present research aims to get an idea of an architecture of the territory, exploring the possibilities of designing in the Magdalena's River basin, given its current state of abandonment. Assuming the possibility of navigation, as a force capable of structuring fluvial territories, the basin is analyzed in its territorial dimension, in order to determine the dynamics operating there.

In this way, the research focuses on the center region of the country, emphasizing the case of the conurbation Puerto Salgar-La Dorada, as the starting point of navigation. Hence, the investigation explores the guidelines that would outline an urban-regional project of Port, which seeks to responds to conditions as strong as the entire basin.

Keywords: Navigation, fluvial territories, region, project, architecture

Resumo

A pesquisa de origem deste texto visou entender uma ideia da arquitetura do território por meio da exploração das possibilidades de um projeto na bacia do rio Magdalena, devido ao seu estado atual de abandono. Assumindo a navegação como uma possível força estruturante dos territórios fluviais, procede-se a análise da bacia na sua dimensão territorial para determinar as dinâmicas que agem nela.

Neste caminho, a pesquisa está focada na região central do país, e destaca o caso da conurbação "Puerto Salgar-La Dorada", ponto do começo da navegação. É por isto que se exploram as diretrizes que perfilariam um projeto urbano-regional de porto, respondendo a condicionantes tão fortes quanto a totalidade da bacia.

Palavras-chave: Navegação, territórios fluviais, região, projeto, arquitetura.

* Artículo derivado del trabajo de grado inscrito en el marco del énfasis en Proyecto Urbano y las investigaciones acerca de arquitectura del territorio elaboradas por los profesores Henry Talavera Dávila y Pedro Juan Jaramillo Carling. Este trabajo obtuvo el primer puesto en la Anual de Estudiantes XI de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, en la categoría Proyecto Urbano Regional.

Introducción

Por este río, conocido como río grande de la Magdalena, entró la conquista europea, se transportaron con inmensas dificultades funcionarios coloniales y extranjeros, soldados y sacerdotes, llegaron los avances tecnológicos, navegaron combatientes de las muchas guerras decimonónicas, y así se tejió parte de la historia de Colombia. En su cuenca se reúnen 18 departamentos, vive el 80% de la población y se produce más del 80% del PIB. Es el río de la nación, sus 1.540 kilómetros se abren paso entre las cordilleras Central y Oriental, y se puede navegar entre Barranquilla (desembocadura) y la población de Puerto Salgar - La Dorada, unos 960 kilómetros al sur.

La visión política, estatal, económica y cultural sobre el río, ha subido y bajado como el río mismo. Caminos, carreteras, ferrocarriles y la aviación pionera colombiana, que nacieron para superar las dificultades del río, le han quitado protagonismo y dominio total sobre el transporte e intercambio. Los colombianos han amado al Magdalena y también han sufrido cuando el río reclama el espacio perdido con sus inundaciones periódicas.

Hoy el mundo nos adiciona la mirada medioambiental o ecológica, necesaria para evitar la deforestación, la contaminación, la disminución de las especies piscícolas aprovechables y recuperar la navegabilidad. La inserción de Colombia en el mundo globalizado pide una intervención integral y de pensamiento estratégico en esta arteria fluvial, el transporte de mercancías hacia adentro y afuera requiere mayor eficiencia y el río ofrece la posibilidad de bajar en más del 90% el costo del transporte. *Repensar el río Magdalena es reescribir la historia y el futuro de la nación.*

1. El gran proyecto nacional

Por la extensión del territorio, el país se ha construido prácticamente en las cuencas de los ríos Cauca y Magdalena debido a que son rutas migratorias naturales. En especial el valle del río Magdalena recoge y resume una espacialidad histórica, un camino obligado que ha simbolizado para Colombia *progreso, comunicación, dominio y expansión*. Es en esta zona del país donde se concentra la mayor parte de la población colombiana y es por esto que históricamente se ha dedicado un gran esfuerzo a su estudio, su navegación y sus posibilidades.

La navegación por el Magdalena encuentra su auge en los inicios del siglo XX y representó para el país una de las pocas *expresiones de tecnología y modernidad*, y exigiendo en su momento la construcción de numerosos ferrocarriles complementarios a su curso. Por la navegación nacen y crecen numerosas poblaciones y ciudades ribereñas, haciendo factibles en ellas los servicios, la comunicación y el comercio. Asimismo, la unión del ferrocarril y el río posibilita la formación de una infraestructura de comunicaciones que ayuda al afianzamiento del mercado nacional. En suma, las tierras del río fueron, de una u otra manera, cómplices en la gestación del país. El actual desaprovechamiento del río como vía natural de transporte masivo y de potencial turístico responde, en

gran medida, a un fenómeno nacional de desconocimiento y olvido tanto del vasto territorio marítimo, como del potencial fluvial.

Tantos estudios se han dedicado al Magdalena y éste plantea tantos desafíos que actualmente se puede afirmar que *el Magdalena es el gran proyecto nacional*. La reactivación del Magdalena en términos de navegabilidad (uno de los proyectos que reiteradamente se nombra), supondría no solo un eje mejorado de comunicación sino un lugar común y de referencia para muchas poblaciones de río y de montaña, un detonador para el desarrollo urbano y la reivindicación de un espacio de identidad nacional.

La instauración de Cormagdalena, a partir de la Constitución de 1991, como la entidad encargada de la totalidad de la cuenca, supuso un gran paso en este camino, ya que planteó una mirada integral a los problemas que plantea el río: recalca la importancia de hacerlo navegable, lo asume en su dimensión ecológica que se debe rescatar y, a su vez, lo enrola como potencia de energía fluvial. Sin embargo, la navegación fluvial no es una dinámica que se atienda a sí misma, sino que está supeditada a un acondicionamiento nacional o, como mínimo, regional.

Las actuales propuestas de readecuación de los puertos existentes se centran en malecones, en determinar un programa funcional o en el establecimiento del lugar mismo del puerto, lo

que finaliza en decisiones sueltas, no dimensionadas, que no hacen parte de una reflexión mayor sobre el alcance que pueden tener estos agentes en la región.

El esbozo de los puertos y las ciudades-puerto es vital para que la navegación sea factible. No es el puerto entendido como respuesta local, o solo de intercambio, o de contacto con el agua, sino como centralidad y la coyuntura de una región. *Es el puerto entendido como ese lugar o espacio que reúne a la región ante la posibilidad de la navegación.*

2. Una ocupación natural del territorio

En la actualidad, la región central del país (que comprende a Bogotá, Medellín, Ibagué, Pereira, Manizales, Armenia, y sus respectivas zonas productivas) tiene como proyecto relevante la adecuación del futuro puerto intermodal en Puerto Salgar, Cundinamarca. Este planteamiento tiene una visión favorable en cuanto asume que de nuevo la navegación en el río Magdalena debe llegar hasta donde sea posible en el interior del país, que es precisamente en este lugar, y en tanto que se plantea como puerto intermodal.

Gracia de Alcázar, María Camila

Colombiana. Arquitecta de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá. Estuvo vinculada en el desarrollo del proyecto arquitectónico, maqueta y detalles constructivos de los colegios distritales Emma Villegas, San Cristóbal Sur y San José de Castilla, de la Secretaría de Educación Distrital, dentro del Plan Maestro de Equipamientos Educativos. Realizó un análisis de la ocupación y las alternativas para el nuevo edificio de arquitectura de la Universidad Nacional, ejecutado junto con la decanatura de la Facultad de Artes. Participó en los proyectos de investigación "La enseñanza del análisis arquitectónico a través de medios virtuales" y "Proyecto urbano y arquitectura del territorio", ambos de la Universidad Nacional. Actualmente trabaja en el Plan de Reordenamiento Arquitectónico y Urbanístico de la Empresa de Licores de Cundinamarca, ejecutado por la misma universidad.

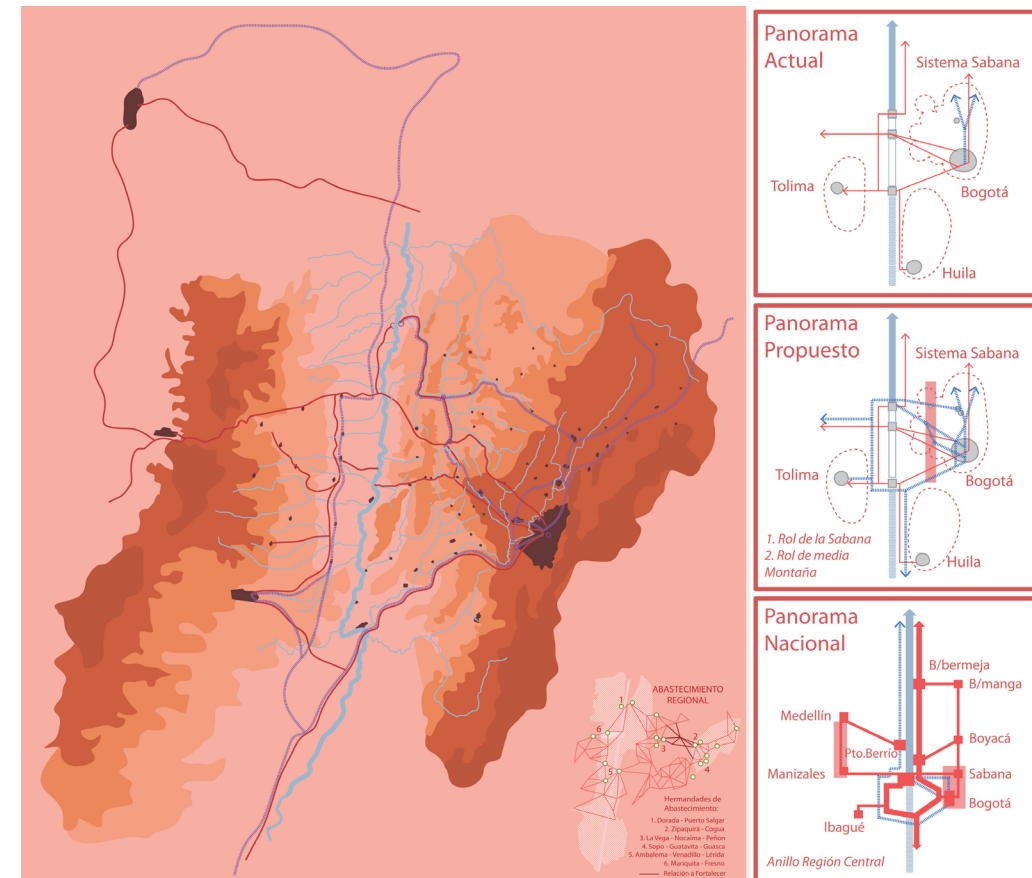


Gráfico 1. Estructura de Movilidad. Fuente: Elaboración propia

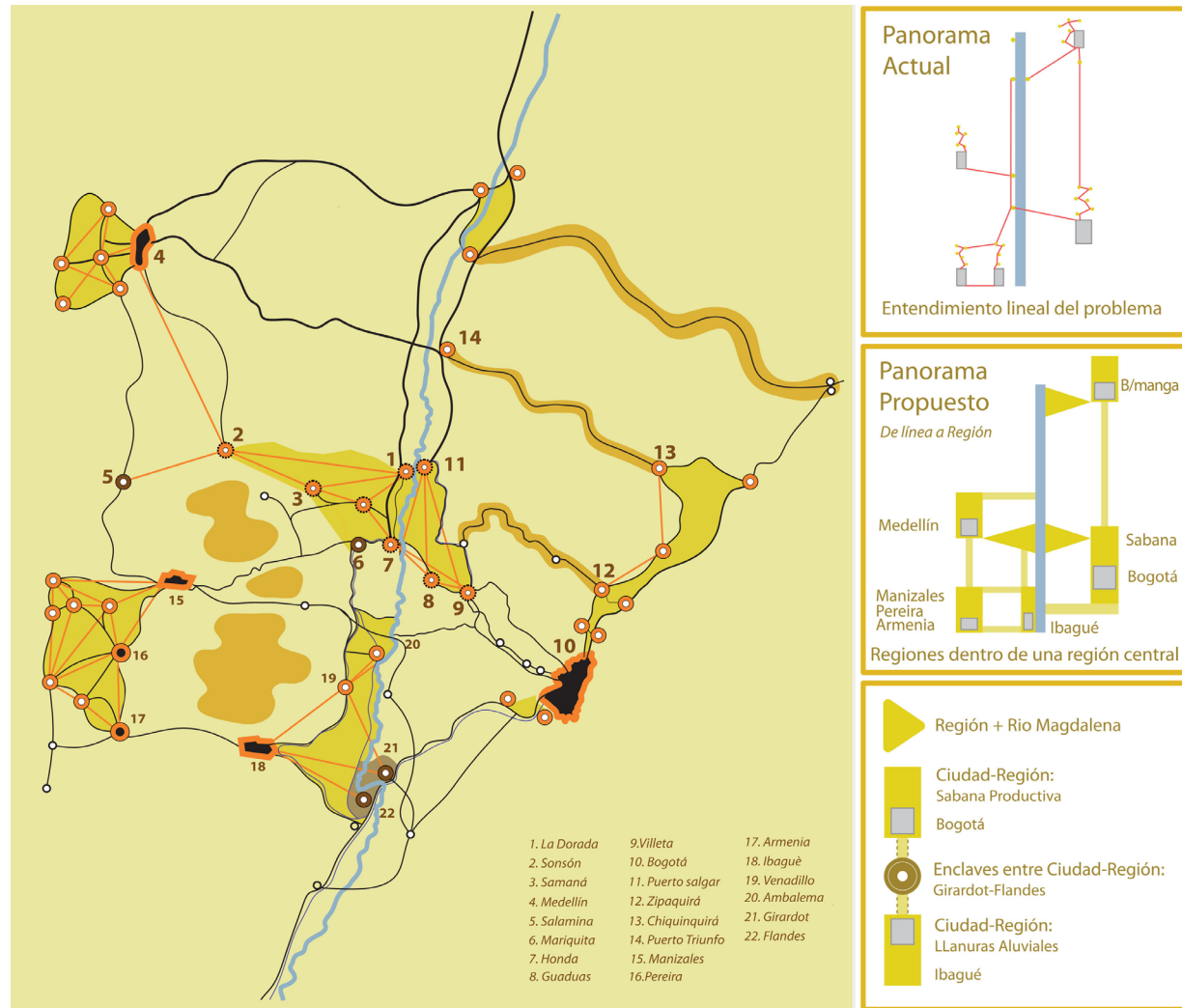


Gráfico 2. Estructura Urbana. Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, como se manifestó anteriormente, la región y sus relaciones, que son lo que realmente dimensiona el problema, no son parte del proyecto. Esto lleva, por un lado, a repensar qué es lo que hace a la región y, a la vez, a propiciar la concepción de una visión prospectiva, que dé cuenta de las posibilidades que ésta tiene. En otras palabras, debe gestarse un entendimiento de lo regional en la búsqueda de estructurar el planteamiento del puerto.

Con este propósito se analiza la región con base en tres estructuras que son determinantes: *la ecológica, la de movilidad y la urbana* (gráficos 1, 2 y 3). En el proceso se comprenden varias dificultades que tiene la región en estos ámbitos y, asimismo, se infiere una posible salida a los mismos. En lo que respecta a la estructura ecológica (gráfico 1), el problema encontrado radica en el fuerte proceso de *sabanización* que padece la cuenca del Magdalena, que causa deslizamientos, erosión, y la alta sedimentación que presenta el cauce del río. No obstante, el problema se sitúa en las zonas de protección, que ayudan a contrarrestar este proceso, no están en los ríos, el piedemonte o las orillas, pues solo son lo

que se salvó de la deforestación. Es decir, las zonas de protección son islas que no se relacionan con el orden ambiental que supone la cuenca. La propuesta es, entonces, hacer de ese *orden natural, el objetivo de la protección*.

Para el caso de la estructura de movilidad (gráfico 2), se da una mirada a las relaciones que actualmente plantea la región central, entendiendo las jerarquías urbanas existentes. El problema que se encuentra en este punto reside en que enormes zonas de cultivo o de interés económico (regiones productivas) tienen muy pocas alternativas de conexión o comunicación. A esto se suma la ausencia de grandes sistemas regionales de abastecimiento y de carga, que se dejaron de lado en el transcurrir de los años. La movilidad en la región central no tiene alternativas y más bien genera dependencias, pues en un solo corredor vial se cargan grandes zonas productivas o grandes cascos urbanos. Esto representa a su vez un problema en lo que respecta a la estructura urbana, porque es una región de *puntos conectados linealmente y no de ciudades que funcionan en red*, algo que supone mayores posibilidades.

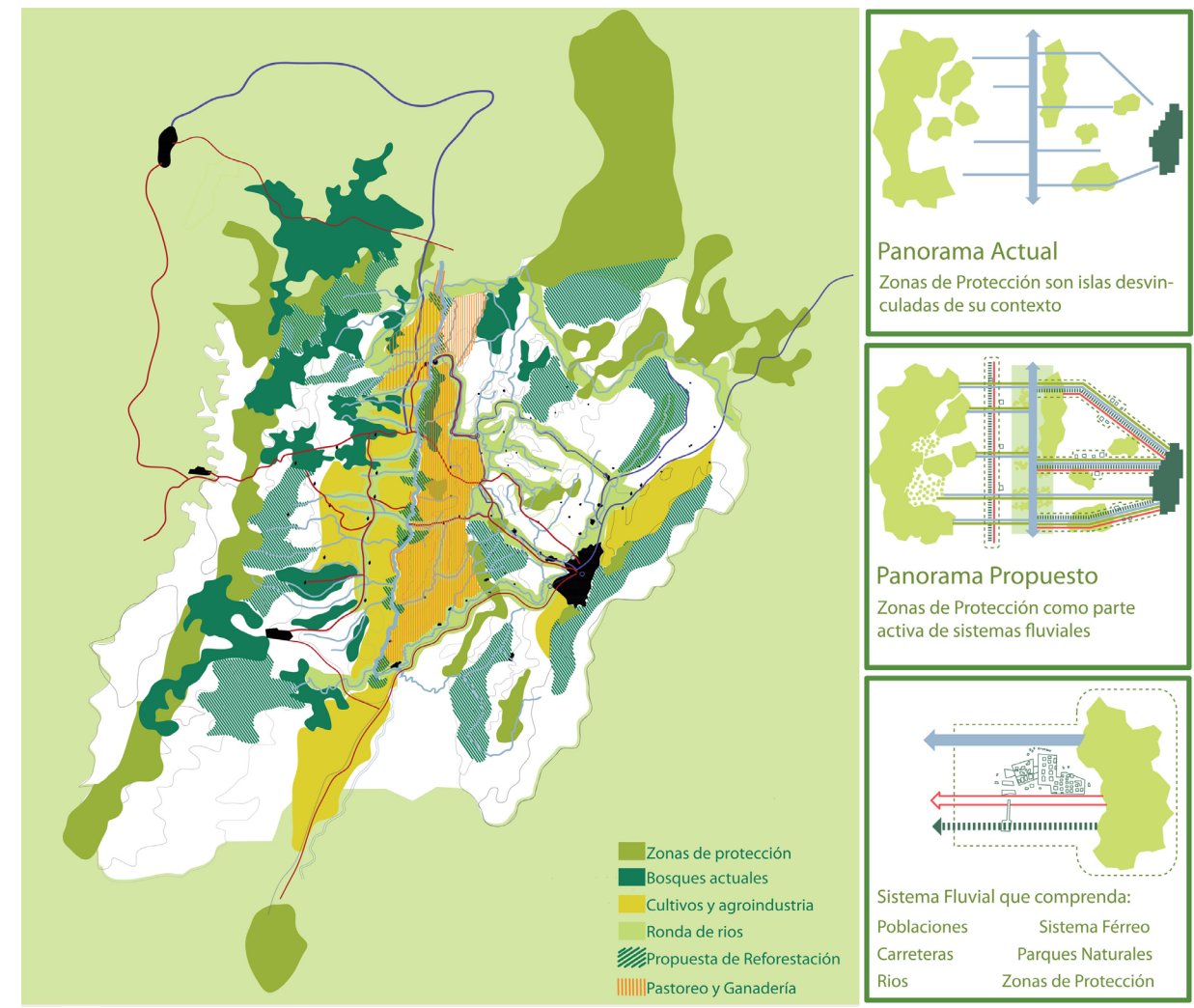


Gráfico 3. Estructura Ecológica. Fuente: Elaboración propia

La propuesta, entonces, en lo que respecta a la estructura de movilidad (y que contempla la navegación), está en la *reformulación de sistemas de cargas regionales*, indispensable en la búsqueda de una región central articulada y con sistemas intermodales, así como en el fortalecimiento de más alternativas viales, mediante el refuerzo de vías y relaciones que han sido dejadas de lado. Un ejemplo es la vía que sale de Zipaquirá (una fuerte centralidad de la Sabana), pasa por Pacho y Útica y llega a Puerto Salgar (futuro puerto intermodal), que sería clave para alimentar desde la Sabana el futuro puerto intermodal y, a la vez, lograría cierta autonomía para las centralidades productivas de la Sabana. Un caso similar es la vía que conecta a Tunja y Chiquinquirá con Puerto Boyacá.

En el caso de la estructura urbana (gráfico 3) la propuesta está encaminada a entender cómo funcionan las zonas productivas que forman la región central, al ver no solo los cascos urbanos que éstas acogen, sino los sentidos y direcciones en las cuales se proyectan. La finalidad es saber cómo se articulan y condicionan estas zonas productivas entre ellas, con base en lo que estructura a la región central y así comprender ciertas hermandades que existen entre las poblaciones.

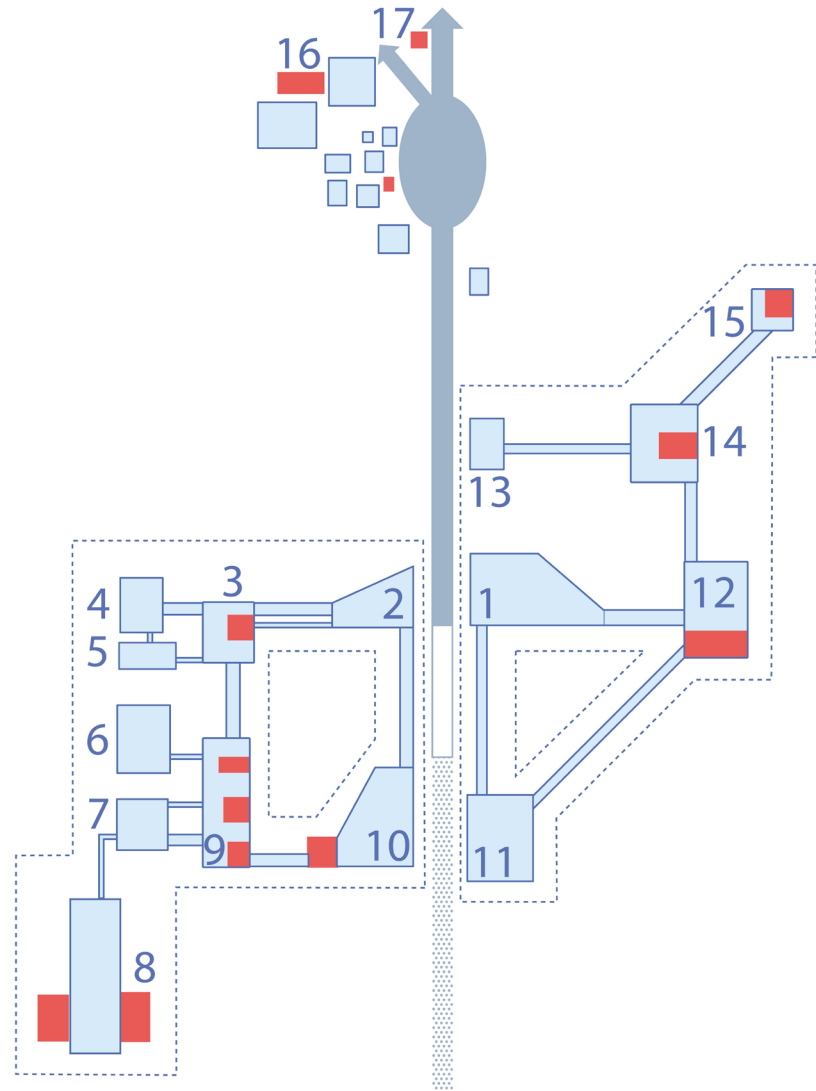
Por ejemplo, se identifica un polígono que forman Guaduas, Honda, Villeta y Puerto Salgar, que son las poblaciones que lideran la región; e igualmente la fuerte relación entre La Dorada, Sonsón, Samaná, Mariquita y Honda. En este último caso resulta interesante que La Dorada, que pertenece al departamento de Caldas tiene mayor relación con Medellín que con Manizales.

En este punto cabe retomar que históricamente los ríos afluentes al Magdalena se constituyeron como las vías de entrada a las sabanas de montaña y como forma de vencer la geografía colombiana, por lo que a lo largo de su curso se arraigaron los caminos y con el tiempo se fijaron poblaciones. Gran parte de la estructura de movilidad y la estructura urbana de esta región central, tienen esa característica de estar asociadas a la cuenca de un afluente, a una estructura ecológica. De lo anterior es posible inferir que, de una u otra manera, lo que estructura el medio natural también estructura la movilidad y las poblaciones. Se podría hablar entonces de una ocupación natural del territorio, en la medida en que los corredores fluviales son, además, movilidad, corredores de poblaciones y *oportunidades para articular la región*.

3. Idea de circuito para la región central

RELACIONES TRANSVERSALES AL RIO MAGDALENA

Las relaciones que se dan en la cuenca del Río Magdalena son condicionadas por lo que sucede en la cuenca del Cauca



Lugares de interés nacional relacionados a la cuenca:

- | | |
|---|---|
| 1 Región encabezada por Puerto Salgar | 10 Llanuras Aluviales Agrícolas del Tolima |
| 2 Región encabezada por La Dorada | 11 Región encabezada por Flandes-Girardot |
| 3 Región Metropolitana y agrícola de Medellín | 12 Bogotá y Sabana |
| 4 Zonas productivas Santa Fe de Antioquia | 13 Barrancabermeja |
| 5 Areas productivas zona baja de Antioquia | 14 Zona metropolitana y agrícola de B/manga |
| 6 Areas productivas zona baja del Quindío | 15 Zona metropolitana y agrícola de Cúcuta |
| 7 Región Agrícola de Buga | 16 Cartagena |
| 8 Corredor Cali- Buenaventura | 17 Barranquilla |
| 9 Zona Agrícola Manizales, Pereira, Armenia | |

Gráfico 4. Relaciones más importantes y estructurantes de la región central. Fuente: Elaboración propia

Se plantea, entonces, la posibilidad de explorar las directrices regionales para un proyecto en La Dorada - Puerto Salgar, con base en el análisis de la estructura de ocupación del territorio frente a la variable de la navegación.

Con esta finalidad se realiza una yuxtaposición de las tres estructuras propuestas (gráfico 4), que también tiene en cuenta el recorrido histórico que las ha posibilitado y las jerarquías o puntos clave en el territorio. El recorrido histórico se hace para conocer el origen de estos lugares y entender los intereses que se presentan en ellos. Por esto en él se retoman los territorios indígenas, la forma como lo entendieron los conquistadores, las modificaciones que planteó el hombre industrial hasta llegar a una comprensión del territorio actual.

Lo que se deduce de este ejercicio es una idea de circuito que enlaza y da cuenta de las relaciones más importantes y estructurantes en la región central (gráfico 5). Un circuito que puede entenderse

como de distribución y redistribución regional, que por un lado es consecuente con los análisis de estructura regional anteriormente planteados, y por otro logra caracterizar o darle un rol al puerto intermodal que se plantea.

Esta idea de circuito nace también de entender las etapas del recorrido del río y que determinan el perfil de la navegación y los puertos: el nacimiento del río es una etapa no navegable; luego, en su recorrido por las poblaciones de Neiva, Villavieja y Purificación, permite una navegación local, pasiva y de turismo que remata en Flandes - Girardot. La siguiente etapa es la de los rápidos de Honda, zona que en los términos de una navegación como la que se plantea (de carácter nacional) supone un vacío dada las dificultades técnicas, por eso el valor de esta zona está relacionado con la pesca y el turismo. Por último, a partir de La Dorada - Puerto Salgar inicia una navegación activa, de transporte de carga y de pasajeros, con una fuerte actividad turística, que remata en el puerto fluvial y marítimo de Barranquilla.

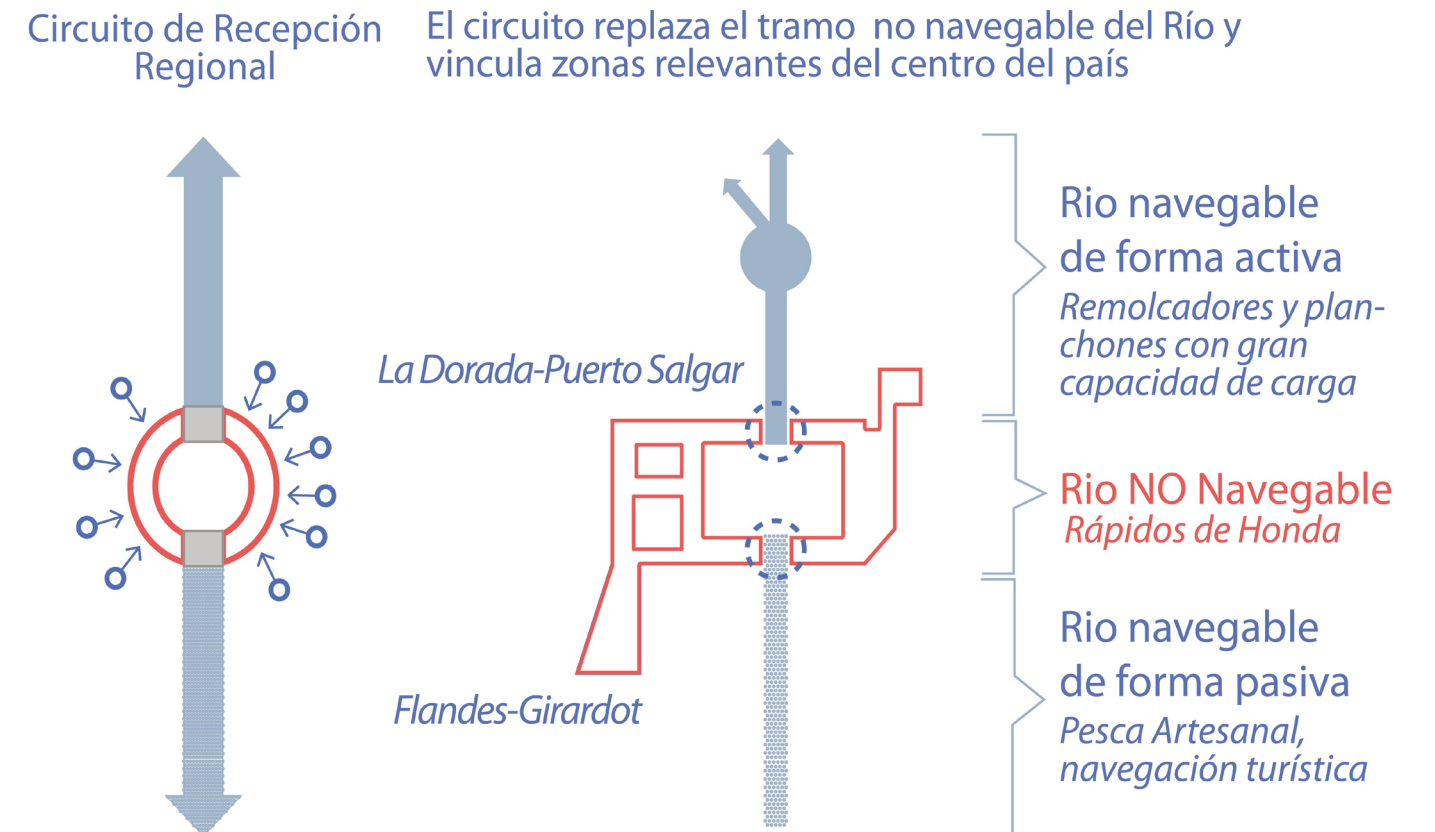


Gráfico 5. Circuito de distribución y redistribución. Fuente: Elaboración propia

El circuito abarca las zonas que estructuran la región, y otorga un rol a los dos puertos con mayor relevancia regional (Flandes - Girardot, La Dorada - Puerto Salgar), que según este marco regional son importantes objetos de proyectación. La idea de circuito lleva a preguntar *qué posibilidades tiene el Magdalena a lo largo de su curso*, y cómo se actuaría en otras partes. Se plantea, entonces, que el río en su totalidad puede ser sujeto a análisis similares, que en un rápido bosquejo dilucidaría diferentes momentos (gráfico 6), que se entienden como las etapas más importantes del río donde, y que dadas las cualidades específicas vde cada lugar, es posible suponer procesos de proyectación con matices diferentes.

4. Fuerzas a promover en la región

En la búsqueda por entender a profundidad el rol del puerto en la región resulta indispensable no solo asignarle su rol dentro del circuito, sino también identificar los sistemas o espacialidades que se enlazan con él, que no necesariamente se encuentran dentro de lo que estructura la región central (gráfico 7). Esto en miras de entender a qué está sujeto un proyecto urbano regional en La Dorada - Puerto Salgar.

Este paso exigió dar una mirada a lo que sucede en el tramo del río que no es navegable, y al que se encuentra en medio del circuito. El acercamiento a este tramo dio pistas muy importantes sobre las fuerzas y dinámicas que operan en este lugar; debido a que el margen izquierdo del río es una llanura extensa, son mayores las dinámicas poblacionales, y se puede leer una continuidad entre La Dorada y Puerto Salgar. A diferencia del margen derecho del río, éste tiene tal espacio para desarrollarse, pues las faldas de la montaña que se acercan bastante al río impiden que su respuesta sea similar o igual a la del margen contrario. Como resultado, no son posibles las dinámicas o fuerzas paralelas a la cuenca sino solo las transversales (gráfico 8).

Momentos en el Río Magdalena

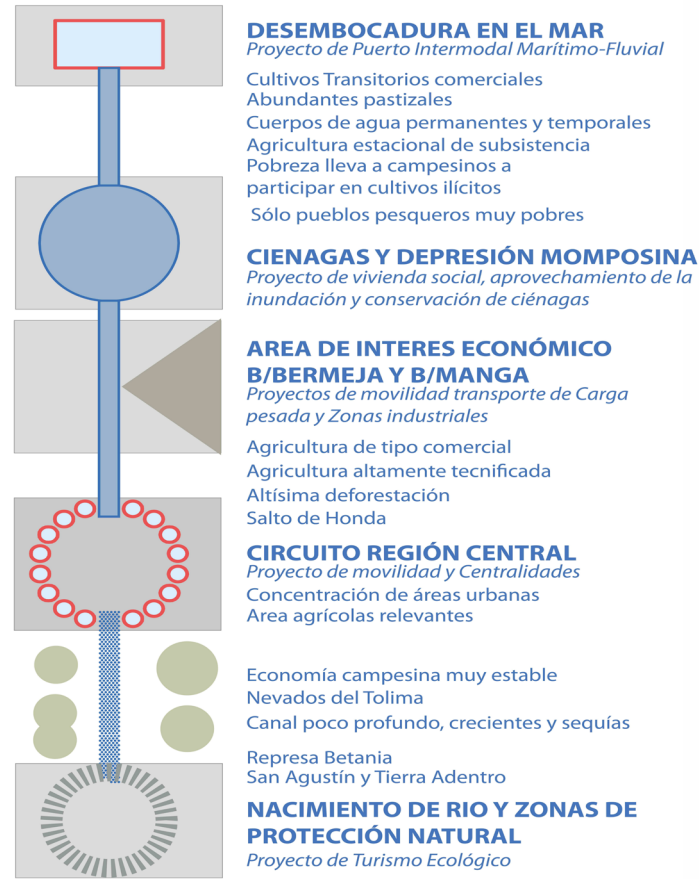


Gráfico 6. Momentos en el Río Magdalena. Fuente: Elaboración propia

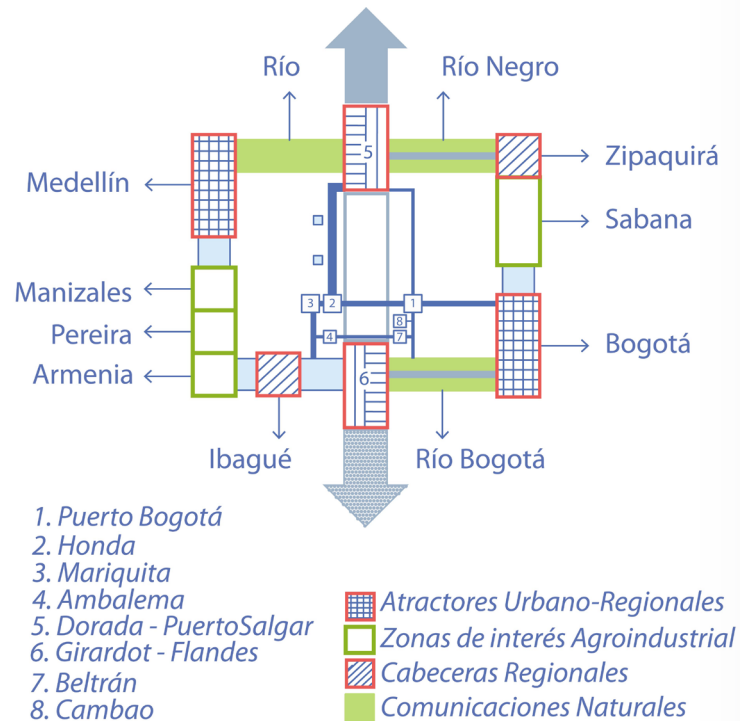


Gráfico 7. Los roles del circuito Fuente: Elaboración propia

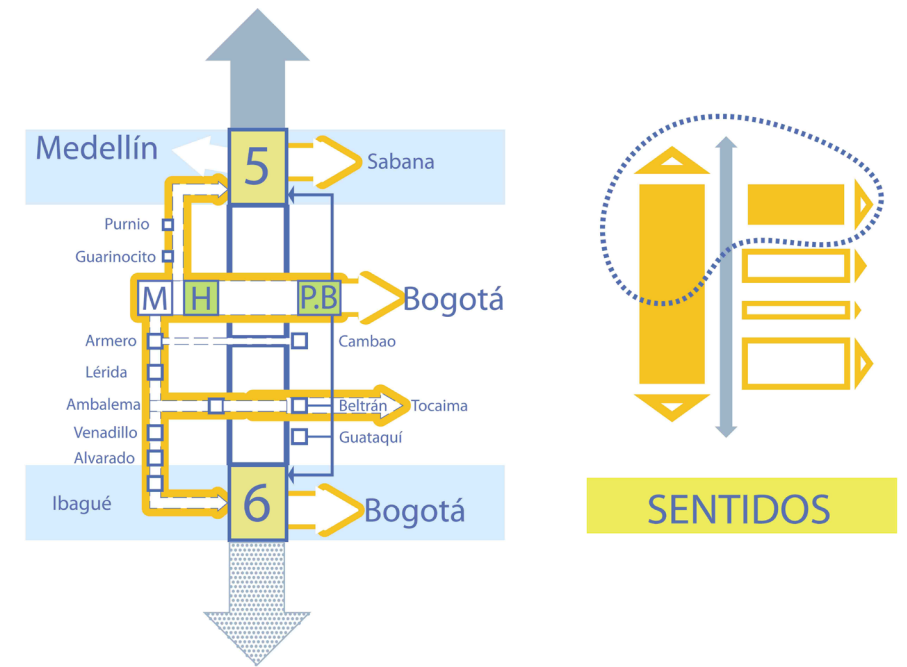


Gráfico 8. El sentido de la Región. Fuente: Elaboración propia

Este proceso da resultados muy interesantes en la medida que es posible visualizar los sentidos que tiene la región, las fuerzas que se pueden promover y, por ende, comenzar a explorar un proyecto urbano que asuma estos sentidos (gráfico 9). También es relevante en la medida en que estos sentidos

provienen de directrices de carácter territorial y le darían forma al proyecto urbano que acogería el puerto intermodal. El proyecto del puerto para este punto dejó de ser solo un solución de un puerto para comenzar a ser una respuesta de ciudad, y sobre todo de región.

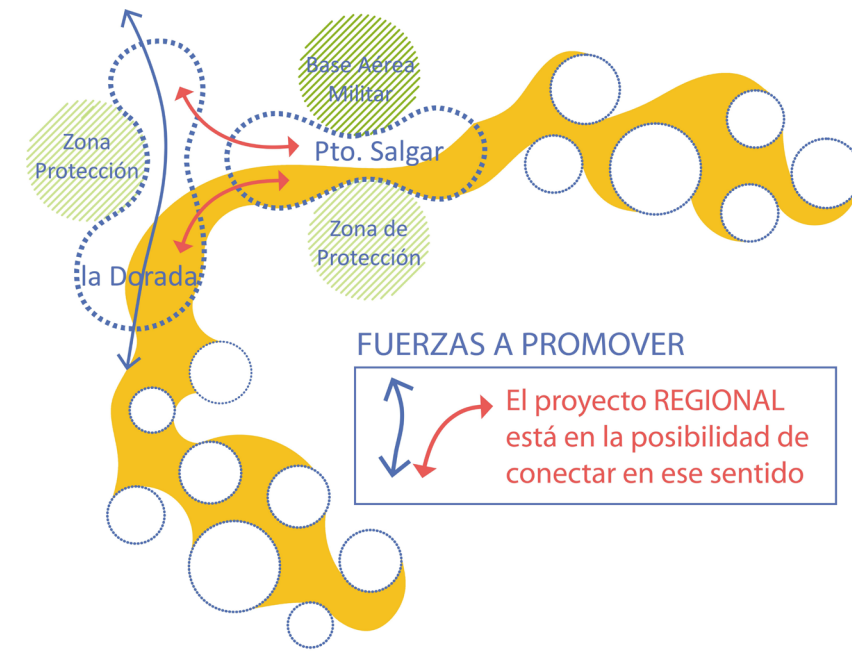


Gráfico 9. Fuerzas a promover para un proyecto regional. Fuente: Elaboración propia

5. Hacia un esquema de proyecto urbano-regional

Teniendo como soporte las relaciones y sentidos hallados en el análisis de la región, es posible plantear ciertos direccionamientos que necesitaría un proyecto urbano regional en el lugar de La Dorada - Puerto Salgar. Estos direccionamientos también se entendieron en el marco de las estructuras anteriormente mencionadas: ecológica, de movilidad y urbana (gráficos 10, 11 y 12).

En ello se plantea lo que es indispensable tener en cuenta para formular el proyecto urbano, en el marco de estas estructuras. Lo más importante recae en superar una idea de jurisdicción, para prevalecer una idea de región. Bajo esta premisa es indispensable la reubicación del puerto (gráfico 10), que se propone en ambas orillas del río y mucho más cercano a la ciudad, para responder a las múltiples relaciones transversales que llegan al casco urbano desde las zonas rurales. Esta decisión es clave para lograr la *intermodalidad* y, a la vez, vigorizar el lugar como centralidad e inicio de la navegación.

En lo que atañe a lo ecológico (gráfico 11), la reflexión se centra en una revalorización del río y sus afluentes, y en otorgar un rol especial a los meandros, que son zonas con alto potencial de inundación y generan un microclima, es decir, se les otorga de nuevo el rol medioambiental que tienen.

Los planteamientos que se asumen en el caso de la estructura urbana (gráfico 12), se relacionan con la transformación de este punto en la centralidad que se necesita (en los términos de una idea de circuito y de navegación). Ambos lados del río, a pesar de sus diferencias, comparten algo mucho mayor: tienen el mismo rol de ser articuladores regionales. Como se dijo anteriormente, resulta indispensable superar la idea de jurisdicción para entender que este punto debe funcionar como una sola cosa, que el río no suponga un límite y así se logre la articulación regional.

Otra variable urbana indispensable fue entender los movimientos propios del lugar, para lo cual se lleva a cabo un análisis de los ciclos de inundación, cosecha, pesca, ferias, turismo y fiestas, buscando que el proyecto urbano regional les dé cabida.

En este punto, ya habiendo dimensionado el problema, surgen los siguiente interrogantes: ¿Cómo se le da forma al espacio siguiendo las dinámicas del territorio en regiones centrales?, ¿cuáles son las estrategias arquitectónicas y urbanas que responden a las ideas de un territorio fluvial, en movimiento, que lo acojan en su temporalidad y contingencia?



Gráfico 10. Estructura de movilidad en el Proyecto regional. Fuente: Elaboración propia



Gráfico 11. Estructura ecológica en el proyecto regional. Fuente: Elaboración propia

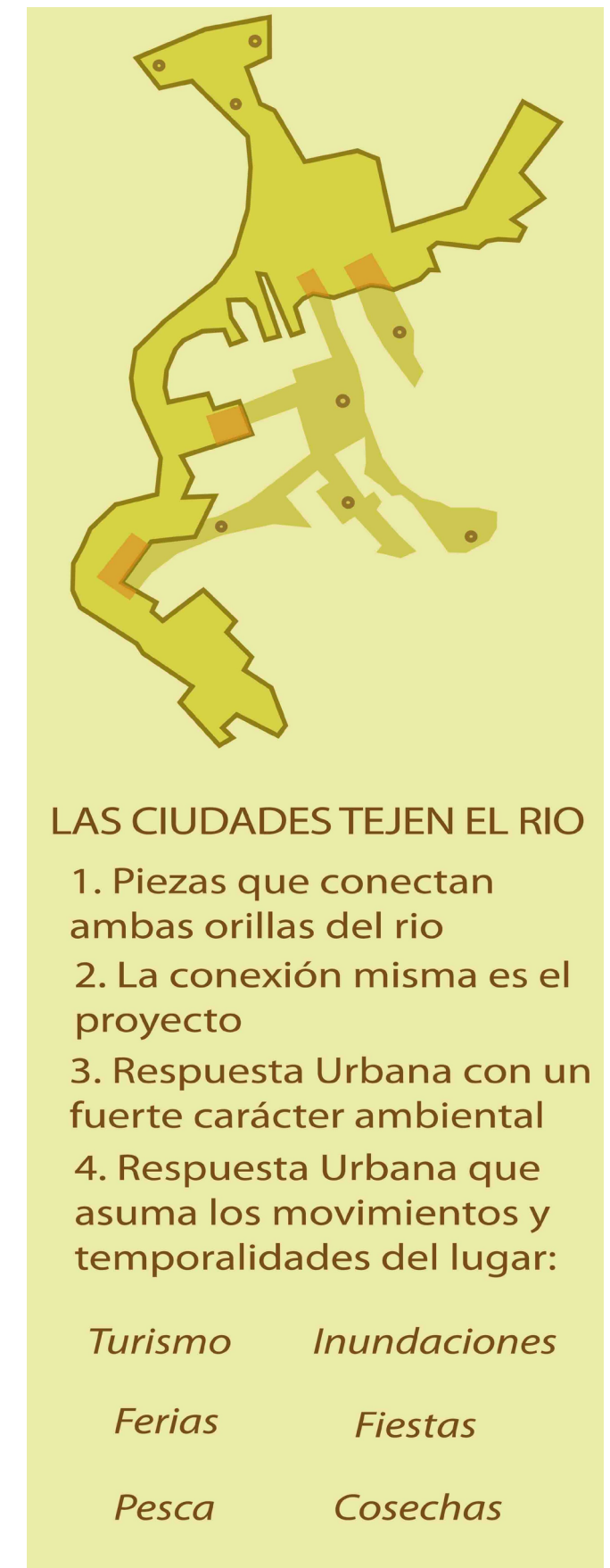


Gráfico 12. Estructura urbana en el proyecto regional. Fuente: Elaboración propia

6. Las ciudades tejen el río

Con esta idea comienza un trabajo más detallado en lo que respecta a los cascos urbanos. Se hace una identificación de las centralidades propias de La Dorada y Puerto Salgar y de sus atractores urbanos, con el objetivo de hallar qué de La Dorada puede pasar a Puerto Salgar, y qué de Puerto Salgar puede pasar a La Dorada (gráfico 13). Se plantea entonces un cruce de las dinámicas que se desarrollan en ambos lados del río, dándole un gran énfasis al resultado de la intersección de esta operación.

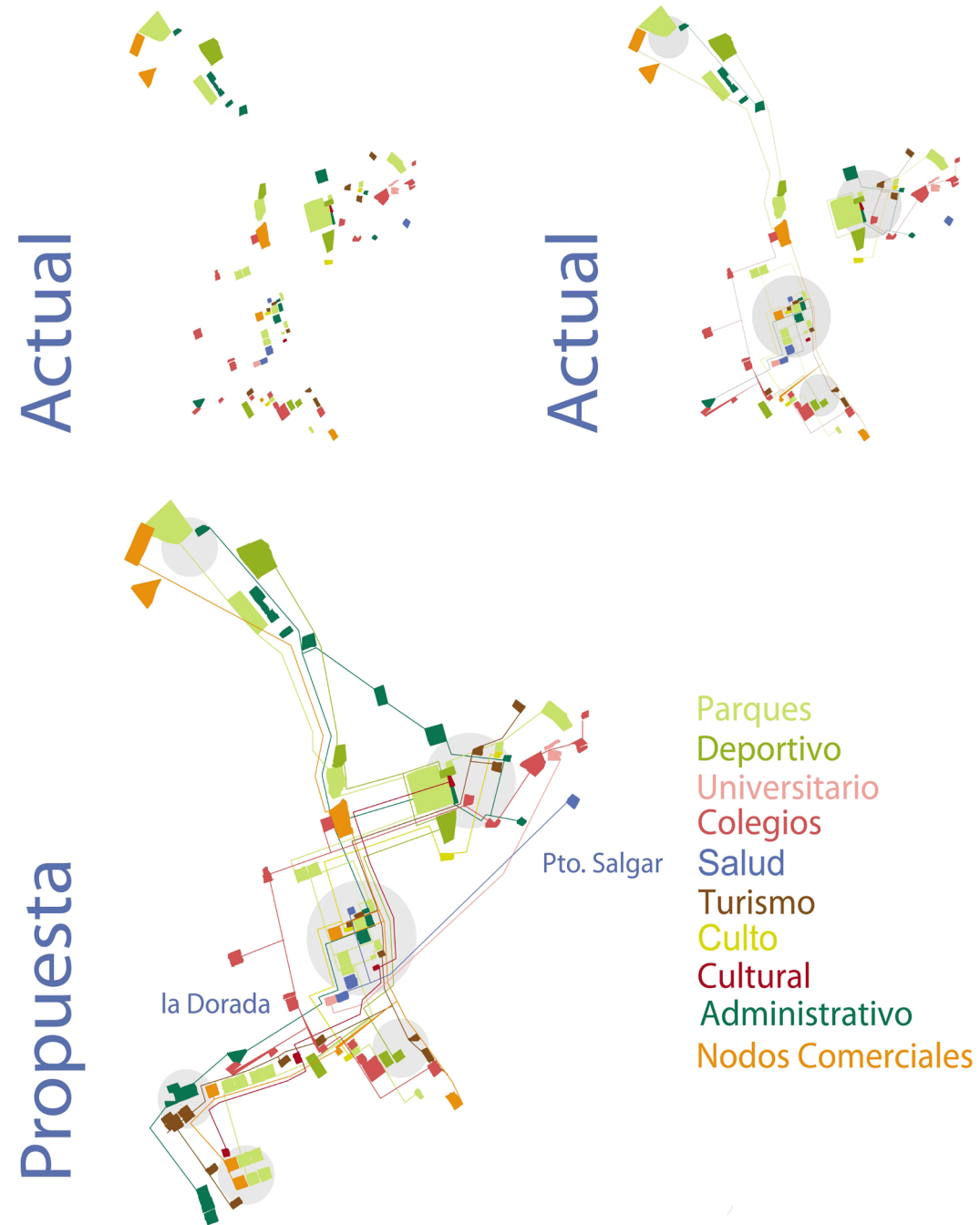


Gráfico 13. Conexión de ciudades y nuevas centralidades. Fuente: Elaboración propia

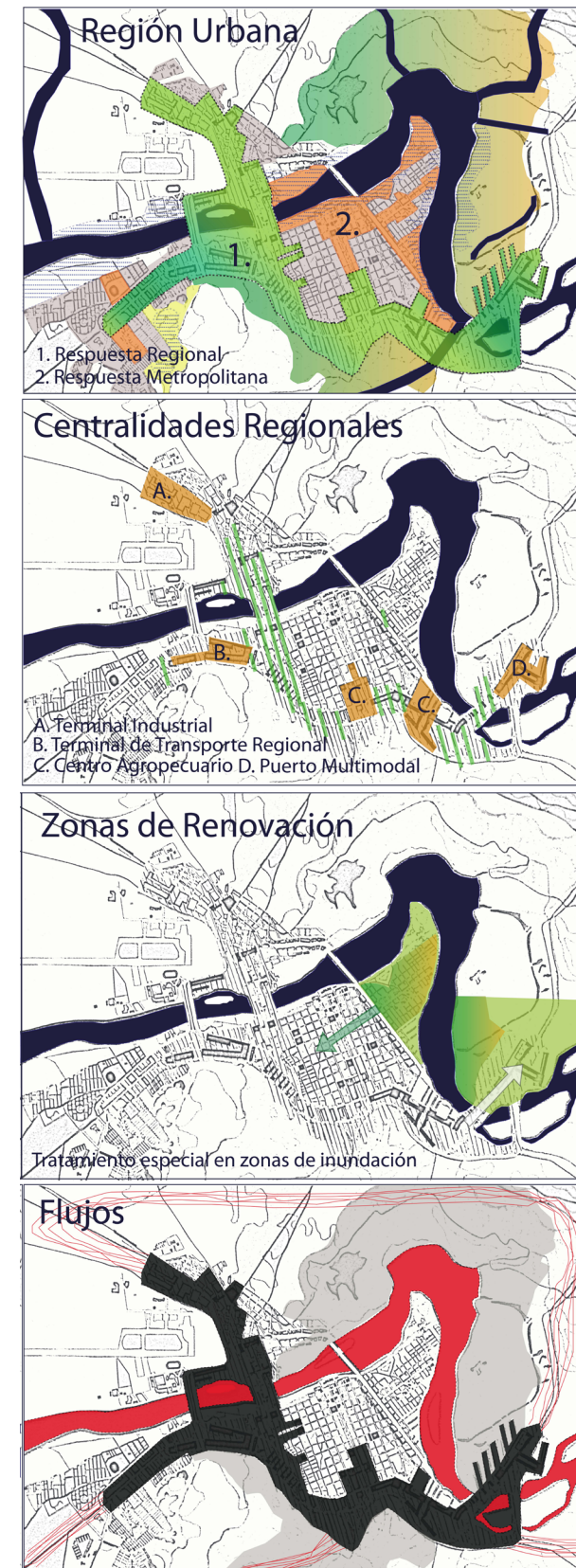


Gráfico 14. Proyecto urbano regional para Puerto Salgar - La Dorada. Fuente: Elaboración propia

El resultado del proyecto urbano (gráfico 14) es una cinta que supera el límite del río e integra un programa de actividades muy importantes para la región: terminales de transporte, puerto intermodal, centros de investigación agroindustrial, centros de educación técnica superior, estaciones de ferrocarril, equipamientos culturales y nuevas zonas industriales (gráfico 15).



Gráfico 15. Particularidades del proyecto regional. Fuente: Elaboración propia

7. Puente habitado: proyecto para una arquitectura territorio

En la definición de estrategias relacionadas con la dimensión arquitectónica, y dado que la gran propuesta urbana del proyecto es articular Puerto Salgar y La Dorada se seleccionó, para detallar, lo que sería uno de los puntos de conexión entre estos dos lados del río: un "puente".

La formulación de la dimensión arquitectónica del proyecto urbano nace de entender a profundidad y de una manera extensa el lugar y su territorio. Se plantea una arquitectura del territorio, como el territorio mismo deformado; como estructura sensible a su contexto y enlazado a éste, en un mismo proceso de transformación. Con esta finalidad la respuesta arquitectónica se asume con categorías cambiantes y múltiples, en la medida que está en profunda relación con una idea de territorio en movimiento.

En consecuencia, el proyecto urbano-regional se planteó trenzando ambos lados del río (gráfico 16), en la búsqueda de enfatizar una relación previamente reconocida y dimensionada, es decir, el proyecto no se impone sobre el territorio, o sobre la región, sino que es la manera de dar forma al espacio según lo que existe.

Cabe reflexionar que en un proyecto en el que la movilidad y la conexión hacen posible una idea de región, la conexión misma debe ser objeto de análisis. Por lo que se debe preguntar qué se conecta y cómo se hace. En el proyecto la conexión es objeto de diseño, por lo que no se hace solo un puente, se hace un puente que tenga contenido, posibilidades: un puente habitado (gráfico 17).



Gráfico 16. Desarrollo de la conexión. Fuente: Elaboración propia

Conclusión

A manera de conclusión se podría afirmar que la reactivación fluvial en Colombia, en el marco del desarrollo económico, empujaría a un nuevo entendimiento de las ciudades puertos y, por ende, a pensar no solo en su readecuación sino en el nuevo rol que asumirían, ya no como problemas locales, sino como parte de una idea mayor, de territorio, de dimensión territorial.

Asumir esta dimensión territorial requiere una aproximación cualitativa al problema del río además de cuantitativa, de tal manera que se indague en lo que caracteriza, es innato y propio. Demanda ocuparse del territorio no como algo extensivo sino intensivo, por lo

que también hay un cambio de mirada en la propuesta, que distinga tanto las fuerzas como los grados de fuerza que operan en un lugar; que responda a un *qué* y a un *cómo* opera. Reconocer el *cómo* funda la idea de estrategia.

En este camino de una mirada estratégica, resalto dos formas de proceder en el planteamiento de un proyecto urbano o arquitectónico: Por un lado pensar en *territorializar la arquitectura*, dotarla del contenido social, estético y cultura de un lugar, *vigorizando*. Y por otro lado, *arquitecturizar el territorio*, modelándolo, dando forma a las posibilidades y propiedades del lugar, *potencializando*. Ideas que diluyen la idea del arquitecto enfrentado a la página en blanco, en la medida que el proyecto no se crea, solo se espacializa. 16



Gráfico 17. Proyecto para un puente habitado. Fuente: Elaboración propia

Bibliografía

ACEVEDO LATORRE, Eduardo (1981). *El río grande de la Magdalena: Apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas*. Bogotá: Ed. Banco de la República.

ACOSTA H., Julio (1945). *Reseña histórica de la navegación por el río Magdalena: manual del navegante*. Barranquilla: Ed. Empresa Litográfica.

ALVEAR SANÍN, José (2005). *Manual del río Magdalena*. Bogotá: Ed. Cormagdalena.

BERGER KONSORTIUM, Julius (1926). *Memoria detallada de los estudios del río Magdalena, obras proyectadas para su arreglo y resumen del presupuesto*. Bogotá: Ed. Minerva.

GUHL NANNETTI, Ernesto (2006). *Atlas de la cuenca del río grande de la Magdalena*. Bogotá: Ed. Cormagdalena.

MONTAÑEZ AYA, Luz Stella (2001). *La recuperación*

de la ribera del río Magdalena. Parque Bucamba: La Dorada (Caldas). Bogotá: Universidad Nacional, trabajo de grado.

STUART COCHRANE, Charles (1994). *Viajes por Colombia 1823 y 1824*. Bogotá: Ed. Banco de la República.

THÉODORE MOLLIEN, Gaspard (1994). *Viaje por la República de Colombia en 1823*. Bogotá: Ed. Banco de la República.