

De cara al río. Transformaciones contemporáneas de *waterfronts* en dos casos de estudio latinoamericanos: Barranquilla (Colombia) y Rosario (Argentina)

Mauricio Cabas

Universidad de la Costa, grupo investigación Aruco

mcabas1@cuc.edu.co

<https://orcid.org/0000-0001-6277-6734>

Cecilia Galimberti

CURDIUR - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Universidad

Nacional de Rosario (UNR), grupo investigación ARUCO de la Universidad de la Costa

cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

<https://orcid.org/0000-0001-9030-0143>

Resumen

Los frentes fluviales son componentes clave para las ciudades localizadas junto a cursos de agua, resultando ejes estructurales de las urbes. Especialmente desde las últimas décadas del siglo XX, un gran número de ciudades a nivel mundial, principalmente portuarias o con diversas actividades productivas en sus costas, han afrontado la reconversión de sus *waterfronts* a través de nuevas estrategias de renovación urbana, con soluciones creativas para dar respuesta a las desconexiones existentes entre el agua y el tejido urbano circundante. Debido a la presencia de diversas actividades e infraestructuras obsoletas localizadas en áreas centrales estratégicas, estas regeneraciones urbanas se posicionan como espacios de oportunidad, como, por ejemplo, para espacios públicos, para desarrollar intervenciones de revalorización patrimonial y conformar una nueva imagen urbana. No obstante, estas transformaciones también están sujetas a intereses diversos, muchas veces contradictorios, debido a la generación de plusvalías vinculadas a los nuevos usos e indicadores edilicios, así como a la especulación del mercado frente a la reinserción de estas áreas de gran potencial.

Si bien estos procesos están presentes a escala global, las regeneraciones de *waterfront* en América Latina presentan particularidades específicas, que difieren a otros contextos sociopolítico-económicos. El presente trabajo propone contribuir al campo de los estudios de las reconversiones de frentes fluviales contemporáneos a través del análisis crítico de la renovación urbana de las riberas de Barranquilla, en Colombia, y de Rosario, en Argentina. Ambas ciudades, de fuerte identidad portuaria desde sus orígenes, han crecido ocupando gran parte de sus costas para actividades productivas, de manera que se ha desarrollado un imaginario por parte de la población que reclama un desarrollo “de espaldas al río”. Sin embargo, desde fines del siglo XX, Rosario y Barranquilla han establecido diversas políticas de planificación que posibilitaron transformar sus frentes fluviales, caracterizados en nuevos espacios públicos junto al agua, posicionándose así, “de cara al río”. Dichas reconversiones costeras han ocasionado nuevas posibilidades turísticas y de atracción de visitantes y eventos internacionales.

A través de una metodología observacional y empírica de análisis crítico de estudio de casos, el presente trabajo indaga las transformaciones acontecidas sobre la costa urbana central de los ríos Magdalena y Paraná (en Barranquilla y Rosario, respectivamente), a través del estudio de tres ejes claves: 1. Las directrices de planeamiento urbano, que posibilitan la regeneración ribereña anhelada; 2. El desarrollo de nuevos espacios públicos junto al agua; y, 3. El nuevo rol turístico y de atracción de eventos que adquieren ambas ciudades en torno a sus frentes fluviales.

Estos casos de estudio de reconversión de *waterfronts* han permitido establecer nuevas relaciones entre la población y el río, produciendo un cambio notable en la transformación física ambiental de su fachada fluvial, así como de los imaginarios de sus habitantes. Si bien ambas regeneraciones urbanas son consideradas experiencias exitosas, siendo distinguidas con premios y reconocimientos colectivos y académicos; aún los dos casos presentan desafíos pendientes. Por ejemplo, se debe establecer una mayor integración entre actividades, actores e intereses diversos, como también una mayor articulación entre las riberas urbanas y sus deltas aledaños, de gran riqueza y biodiversidad, que implican el desarrollo de nuevas miradas, estudios, proyectos e instrumentos de transformación que posibiliten territorios fluviales más accesibles, equitativos y sostenibles.

Palabras Clave: Frentes fluviales; regeneración urbana; espacio público; turismo; planeamiento; Rosario; Barranquilla

Abstract

Waterfronts are key components for cities located along watercourses, being structural axes of the cities. Especially, since the last decades of the 20th century, a large number of cities world-

wide, mainly port cities or cities with diverse productive activities on their coasts, have faced the reconversion of their waterfronts through new urban renewal strategies, with creative solutions to respond to the existing disconnections between water and the surrounding urban fabric. Due to the presence of various activities and obsolete infrastructures located in strategic central areas, these urban regenerations are positioned as spaces of opportunity, for example, for public spaces, to develop interventions of patrimonial reconversions and to shape a new urban image. However, these transformations are also subject to diverse and often contradictory interests, due to the generation of capital gains linked to new uses and building indicators, as well as market speculation in relation to the reinsertion of these areas of great potential.

Although these processes are present on a global scale, waterfront regeneration in Latin America presents specific particularities that differ from other socio-political-economic contexts. In this sense, this paper aims to contribute to the field of contemporary waterfront redevelopment studies through a critical analysis of the urban renewal of the waterfronts of the cities of Barranquilla in Colombia and Rosario in Argentina. Both cities, with a strong port identity since their origins, have grown by occupying a large part of their waterfronts for productive activities, so that the population has developed an imaginary of the city “with its back to the river”. However, since the end of the 20th century, Rosario and Barranquilla have established various planning policies that have made it possible to transform their riverfronts into new public spaces along the water, thus positioning themselves “facing to the river”. These coastal reconversions have created new tourism possibilities and attracted visitors and international events.

Through an observational and empirical methodology of critical analysis of case studies, this paper investigates the transformations that have taken place on the central urban coast of the Magdalena and Paraná rivers (in Barranquilla and Rosario, respectively), through the study of three key axes: 1. The urban planning guidelines that make possible the desired riverside regeneration; 2. The development of new public spaces next to the water; and, 3. The new tourist role and attraction of events that both cities acquire around the river reconversions.

These case studies of waterfront redevelopment have established new relationships between the population and the river, bringing about a notable change in the physical environmental transformation of the river façade, as well as in the imaginaries of its inhabitants. Although both urban regenerations are considered successful experiences, being recognized through distinctions, awards and academic recognition, both cases still present pending challenges linked, for example, to a greater integration between different activities, actors and interests, as well as to greater articulation between the urban riverbanks and their surrounding deltas, of great wealth and biodiversity, which imply the development of new perspectives, studies, projects and transformation instruments that make possible more accessible, equitable and sustainable hydric-territories.

Key-words: Waterfronts; urban regeneration; public space; tourism; planning; Rosario; Barranquilla

Resum

Els fronts fluvials són components clau per a les ciutats localitzades al costat de cursos d'aigua, resultant eixos estructurals de les urbs. Especialment des de les darreres dècades del segle XX, un gran nombre de ciutats a nivell mundial, principalment portuàries o amb diverses activitats productives a les seves costes, han afrontat la reconversió dels seus waterfronts a través de noves estratègies de renovació urbana, amb solucions creatives per donar resposta a les desconexions existents entre l'aigua i el teixit urbà circumdant. A causa de la presència de diverses activitats i infraestructures obsoletes localitzades a àrees centrals estratègiques, aquestes regeneracions urbanes es posicionen com a espais d'oportunitat, com, per exemple, per a espais públics, per desenvolupar intervencions de valorització patrimonial i conformar una nova imatge urbana. Tot i això, aquestes transformacions també estan subjectes a interessos diversos, moltes vegades contradictoris, a causa de la generació de plusvàlues vinculades als nous usos i indicadors edilicis,

així com a l'especulació del mercat davant la reinserció d'aquestes àrees de gran potencial.

Si bé aquests processos són presents a escala global, les regeneracions de waterfront a Amèrica Llatina presenten particularitats específiques, que difereixen a altres contextos sociopolítics-econòmics. Aquest treball proposa contribuir al camp dels estudis de les reconversions de fronts fluvials contemporanis a través de l'anàlisi crítica de la renovació urbana de les riberes de Barranquilla, a Colòmbia, i de Rosario, a Argentina. Ambdues ciutats, de forta identitat portuària des dels seus orígens, han crescut ocupant gran part de les costes per a activitats productives, de manera que s'ha desenvolupat un imaginari per part de la població que reclama un desenvolupament "d'esquena al riu". Tanmateix, des de finals del segle XX, Rosario i Barranquilla han establert diverses polítiques de planificació que van possibilitar transformar els seus fronts fluvials, caracteritzats en nous espais públics al costat de l'aigua, posicionant-se així, de cara al riu. Aquestes reconversions costaneres han ocasionat noves possibilitats turístiques i d'atracció de visitants i esdeveniments internacionals.

A través d'una metodologia observacional i empírica d'anàlisi crítica d'estudi de casos, aquest treball indaga les transformacions esdevingudes sobre la costa urbana central dels rius Magdalena i Paranà (a Barranquilla i Rosario, respectivament), a través de l'estudi de tres eixos claus: 1. Les directrius de planejament urbà, que possibiliten la regeneració ribereña anhelada; 2. El desenvolupament de nous espais públics al costat de l'aigua; i, 3. El nou rol turístic i d'atracció d'esdeveniments que adquireixen les dues ciutats al voltant dels fronts fluvials.

Aquests casos d'estudi de reconversió de waterfronts han permès establir noves relacions entre la població i el riu, produint un canvi notable en la transformació física ambiental de la façana fluvial, així com dels imaginaris dels seus habitants. Si bé ambdues regeneracions urbanes són considerades experiències reeixides, sent distingides amb premis i reconeixements col·lectius i acadèmics; encara els dos casos presenten desafiaments pendents. Per exemple, cal establir una integració més gran entre activitats, actors i interessos diversos, com també una major articulació entre les riberes urbanes i els seus deltes voltants, de gran riquesa i biodiversitat, que impliquen el desenvolupament de noves mirades, estudis, projectes i instruments de transformació que possibilitin territoris fluvials més accessibles, equitatius i sostenibles.

Paraules clau: Fronts d'aigua; regeneració urbana; espai públic; turisme; planificació; Rosario; Barranquilla

Introducción

Los cuerpos de agua se constituyen en un factor identitario clave de muchas ciudades, dado que éstos atraviesan la matriz cultural de sus habitantes y su historia, desde sus comienzos hasta la actualidad. Los poblados costeros resultan lugares estratégicos tanto para el comercio y las industrias, como también para las sociedades, dado que se desarrollan vínculos culturales y personales con el frente fluvial (Martner, 1999). Siguiendo a Ramos (2016), esta relación prevalece a lo largo del tiempo, siendo característica fundante del origen de la ciudad y permanece en la estructura del territorio y su urbanización. Los puertos, en la larga historia de las ciudades, han sido componentes esenciales de su desarrollo, íntimamente vinculados a la economía regional, a la geografía y topografía de su territorio; pero, también, a las tradiciones locales e identidades de sus

poblaciones (Porfyriou y Sepe, 2017). A su vez, las infraestructuras portuarias resultan un factor clave en la definición de los usos del suelo, dado que son atractores de actividades de manufactura, procesamiento y producción industrial, pero también contribuyen a incrementar la urbanización y las redes de corredores de transporte (Lemay, 1998).

No obstante, con el transcurrir de los años, junto a los cambios de los modos de producción y de las demandas del capital a nivel global, especialmente desde las últimas décadas del siglo XX, muchas instalaciones industriales/portuarias localizadas en áreas centrales estratégicas de las ciudades, entran en conflicto con otros usos urbanos y atraviesan procesos de obsolescencia. Los componentes productivos tienden a trasladarse a otros sectores en la periferia o en poblados aledaños de sus áreas metropolitanas, quedando las antiguas instalaciones como grandes espacios expectantes de transformación en el corazón de las ciudades.

Siguiendo a Ann Breen y Dick Rigby (1994), el concepto de “*urban waterfront*” comprende los bordes de agua de ciudades y pueblos de todos los tamaños, pudiendo referirse a ríos, lagos, océanos, bahías, arroyos o canales; y sus procesos de renovación urbana involucran diversos cambios en los usos entre la tierra y el agua de miles de ciudades en todo el mundo. Es así, que los frentes fluviales originalmente ocupados por componentes productivos (industria, puerto y/o infraestructuras de accesibilidad) a través del tiempo registran dinámicas variables de uso (Costa, 2008). Estas áreas, justamente por su localización estratégica en las ciudades, se han convertido en verdaderos laboratorios de experimentación de nuevos espacios de la ciudad global. Por ello, desde mediados la década de 1970, el desarrollo de las riberas se ha convertido en prioridad tanto para las autoridades urbanas como para los promotores inmobiliarios (Remesar y Costa, 2004).

Si bien las transformaciones de frentes fluviales se producen en todo el mundo, especialmente en Latinoamérica se profundizan los intereses diversos sobre estos espacios. Por un lado, se denota una gran presión del mercado y la predominancia de intereses privados que lideran los procesos (muchas veces vinculados a capitales internacionales); ocasionando el incremento de las desigualdades socioespaciales, por ejemplo, a través del desarrollo de nuevos enclaves junto al agua para clases altas o medias-altas, produciendo procesos de gentrificación (Betancour, 2014; Galimberti, 2016). Por otra parte, resultan espacios de oportunidad desde una nueva perspectiva recreativa, paisajística y de apropiación colectiva para espacios públicos, a fin de lograr una mayor relación entre el tejido urbano y la naturaleza.

En dicho contexto, el presente trabajo toma como caso de estudio dos ciudades portuarias sudamericanas, Barranquilla en Colombia y Rosario en Argentina que, desde las últimas décadas del siglo XX, inician un proceso de renovación urbana en sus riberas centrales, desarrollando una nueva fachada fluvial de reapropiación colectiva. Por lo cual, el objetivo principal consiste en indagar críticamente el cambio de rol de ambos frentes costeros a



Figura 1. Localización sectores de estudio: Rosario, Argentina, y Barranquilla, Colombia. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales Google Earth.

partir del análisis de tres componentes clave en torno a su transformación: el rol del planeamiento urbano; la generación de espacios públicos; y, el nuevo posicionamiento turístico-recreativo que adquieren ambas ciudades en torno a sus espacios ribereños. Asimismo, también se propone analizar sobre los desafíos pendientes en dichas renovaciones urbanas, en especial, en torno a la integración de la costa con el tejido urbano y los barrios aledaños; los usos yuxtapuestos (como las actividades portuarias y productivas aún vigentes); y, la matriz hidro-ecológica de los ríos (Magdalena y Paraná) y sus deltas.

A pesar de las diferencias que registran las ciudades de Barranquilla (Colombia) y Rosario (Argentina); ambas presentan características geográficas análogas en torno a su ubicación con sus ríos, una identidad portuaria y comercial histórica de relevancia en sus respectivos países; y, en las últimas décadas atraviesan el proceso de reconversión de sus frentes fluviales, ocasionando el cambio de “dar la espalda” a “dar la cara al río”. Tanto Rosario como Barranquilla se encuentran entre las cuatro ciudades más pobladas de Argentina y Colombia (respectivamente), con una población análoga entre sí: Barranquilla presenta 1.206.000 habitantes en 2015 y se estima que Rosario en dicho año presenta 985.626

habitantes, registrando una cantidad de pobladores considerablemente menor que sus respectivas capitales nacionales¹ (Figura 1).

También ambas ciudades surgen en torno a los cursos de agua (Magdalena en Barranquilla y Paraná en Rosario) y rápidamente adquieren un rol portuario nacional de gran relevancia. Especialmente en el siglo XIX, ambas ciudades atraviesan un proceso de infraestructuración ferro-portuaria que conduce a atraer nuevas instalaciones productivas a sus respectivas riberas, resultando polos claves de exportación nacional. Sin embargo, a pesar de dicho rol productivo-portuario de gran relevancia, en ambos casos crece un imaginario que manifiesta que las ciudades crecen de espaldas a sus ríos, dada la desconexión y la falta de accesos por parte de la población a sus espacios ribereños. Por esto, desde fines de la década del siglo XX se desarrollan diversas iniciativas, proyectos y acciones a fin de reconvertir sus *waterfronts* y generar nuevos espacios públicos.

La metodología empleada plantea un abordaje empírico, observacional y analítico de estudio de caso que se caracteriza por tres rasgos esenciales: 1. Está focalizado sobre el frente costero urbano de las ciudades seleccionadas (Rosario en Argentina y Barranquilla en Colombia); 2. Tiene un alto contenido descriptivo, con el objeto de demostrar sus complejidades y las secuencias en que los hechos vinculados al caso tienen lugar; y, 3. La cualidad heurística de los estudios de caso posibilitan explicar cómo y por qué suceden los hechos en cada contexto en el que ocurren (Sautu, 2003). Se recurre a una modalidad interpretativa que parte del relevamiento de literatura especializada, abordando el estudio de otros casos representativos que conforman el estado de la controversia al tema; así como, se han relevado y analizado fuentes primarias diversas de los casos de Rosario y Barranquilla, en especial: cartografías históricas y contemporáneas, fotografías aéreas y satelitales, prensa periódica, normativas y documentos de planeamiento urbano-territorial. Se destacan los recorridos exploratorios realizados en ambos casos de estudio, así como entrevistas semiestructuradas a representantes técnicos, políticos y miembros de la comunidad en general que asisten frecuentemente a los espacios públicos ribereños. Este artículo se propone ser de aporte al conocimiento de los procesos actuales que tienen lugar en ciudades costeras.

Luego del presente apartado introductorio, el trabajo se desarrolla en cinco partes. La primera, correspondiente al marco teórico y estado de los estudios, indaga sobre las reconversiones de frentes fluviales contemporáneas a escala global, sus características y relevancia en la actualidad. La segunda parte, realiza un breve recorrido histórico del proceso de conformación y transformación de las ciudades de Barranquilla y Rosario, a fin de comprender su condición portuaria-productiva inicial de ambas ciudades que condiciona su identidad y crecimiento urbano. Seguidamente, se aborda el análisis de tres

1. Bogotá, capital de Colombia, registra 7.181.000 habitantes en 2018 y Buenos Aires, capital de Argentina, 2.890.151 habitantes en 2010-pero, su área metropolitana presenta aproximadamente 12.800.000 habitantes-.

aspectos clave que caracterizan estas renovaciones costeras desde las últimas décadas: 1. El rol del planeamiento urbano en el proceso de renovación costera; 2. La generación de nuevos espacios públicos ribereños; y, 3. La nueva perspectiva turística y recreativa del frente fluvial. Posteriormente, se indaga sobre los desafíos comunes de los frentes fluviales estudiados; finalizando con algunas reflexiones finales que pretenden ser de aporte a los procesos vigentes en las transformaciones de *waterfronts* contemporáneas.

Reconversión contemporánea de frentes fluviales

La desindustrialización, las demandas tecnológicas y de localización que requieren los puertos, desde mediados del siglo XX, dejan grandes superficies en desuso en áreas urbanas estratégicas. En este sentido, son numerosas las áreas industriales que se trasladan fuera de los centros de las grandes ciudades; convirtiendo sectores deteriorados y peligrosos en zonas de gran relevancia (Talesnik y Gutierrez, 2002). Esta situación posibilita la aparición de nuevos escenarios de transformación de sectores urbanos en localizaciones importantes. Especialmente a partir de las décadas de 1960 y 1970, muchas ciudades en todo el mundo toman el desafío de reconquistar sus *watefronts*, con el objetivo de restaurar la relación con el agua (Galimberti, 2014, 2015b). La reutilización de espacios industriales obsoletos junto al agua consiste en un gran desafío, pero también en oportunidad de muchas ciudades. Siguiendo a Marshall (2001), estos espacios, históricamente dedicados a la producción, ahora tienen la posibilidad de recentrar la actividad en el espacio urbano, como también así, repensar la producción del espacio en la ciudad contemporánea: “estamos asistiendo a la reconquista de aquel puerto que un día se encerró en sí mismo y que a través de las operaciones de “waterfronts” retorna a los ciudadanos” (Andrade Marqués, 2014: 33).

En este contexto, frente a la gran cantidad de renovaciones urbanas ribereñas, ya desde fines del siglo XX se abordan diversas investigaciones de gran relevancia. Por ejemplo, desde la década de 1980 se realizan estudios y seminarios vinculados a la temática, como el organizado por Brian Hoyle en 1987 denominado *International Seminar on Waterfront Redevelopment and the Cityport Economy* (desarrollado en el Departamento de Geografía de la Universidad de Southampton), continuando los estudios en distintas ciudades en los años posteriores analizando las tendencias, problemas y ejemplos representativos (Hoyle, 1989); como los cambios en la dialéctica global/local frente a las transformaciones costeras de las ciudades-puerto, haciendo foco en la importancia de la integración (entre el pasado y el presente, entre los diferentes objetivos contrastantes y entre las comunidades y localidades involucradas) para asegurar el éxito de la regeneración urbana costera (Hoyle, 2000).

Asimismo, se destacan los estudios abordados desde fines de los '80s en el Centro Inter-

nacional Città d'Acqua en Venecia, dirigido por Rinio Bruttomesso, y difundidas, desde comienzos de los '90s, por ejemplo, en la publicación "*Waterfronts. A new frontier for cities on Water*" (Bruttomesso, 1993) en la que se presentan 30 proyectos de transformación costeras en diversas ciudades del mundo. Se destaca que dicho Centro edita las revistas Portus y Protus Plus (RETE) co-dirigidas por Joan Alemany, enfocadas en la temática de la relación ciudades-puertos y sus frentes de agua. Asimismo, en la década de 1990, es relevante la investigación de Ann Breen y Dick Rigby (1994) compendiada en "*Waterfronts. Cities reclaim their edge*", en la cual se abordan las reconversiones costeras de diversas ciudades norteamericanas y canadienses. Es relevante que se reconocen distintas categorías analíticas, según su carácter predominante: residencial, ambiental, cultural, histórica, mixta y vinculada a la producción. Reconociendo que, si bien se presentan más de una categoría en cada abordaje, en muchos casos prevalecen procesos dominantes que otorgan una determinada caracterización. Por otra parte, Claude Chaline también ha abordado desde la década de 1980 las reconversiones de los espacios fluvio-portuarios de las grandes metrópolis, indagando en el rol de las reconversiones fluviales como componentes estratégicos de las renovaciones urbanas y la revitalización de los centros de las ciudades (Chaline, 1988, 1992).

Otro estudio de relevancia es el realizado por Han Meyer y publicado en "*City and Port. Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York y Rotterdam*" (1999), en el cual se aborda las relaciones particulares entre el puerto y el tejido urbano, especialmente a través de los procesos de cambio de los casos de Londres, Barcelona, Nueva York y Rotterdam. El autor se focaliza de manera particular en el rol del planeamiento urbano. A su vez, son de gran aporte los trabajos de Richard Marshall (2001) sobre las renovaciones de frentes fluviales en ciudades postindustriales; como también se destacan los estudios de Dick Schubert, desde fines de la década de 1990 hasta la actualidad, sobre las transformaciones de zonas portuarias y costeras en desuso, analizando sus potencialidades y problemáticas en diferentes casos de estudio, como Londres, Melbourne, Boston, Shanghái, Hong Kong, Vancouver, Nueva York, Oslo, Rotterdam, Génova, Ámsterdam, Copenhague, Chicago y, especialmente, Hamburgo (Schubert, 2002, 2004, 2019).

A su vez, son de relevancia las investigaciones de João Pedro Teixeira de Abreu Costa, con especial mención a su tesis doctoral: "La ribera entre proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa" (2006), en la cual se indaga los patrones de formación y transformación de frentes de agua, focalizando en la ribera de Lisboa, pero abordando previamente los casos de Rotterdam, Shanghai, Duisburgo y Hamburgo. También se destacan las investigaciones de Antoni Remesar, enfocando en el rol del arte y el espacio público en las renovaciones urbanas costeras (Remesar, 2001; 2002; 2019); mereciendo, a su vez, mención especial la revista On the W@terfront .

Entre los primeros casos representativos de reconversiones de *waterfronts* podemos

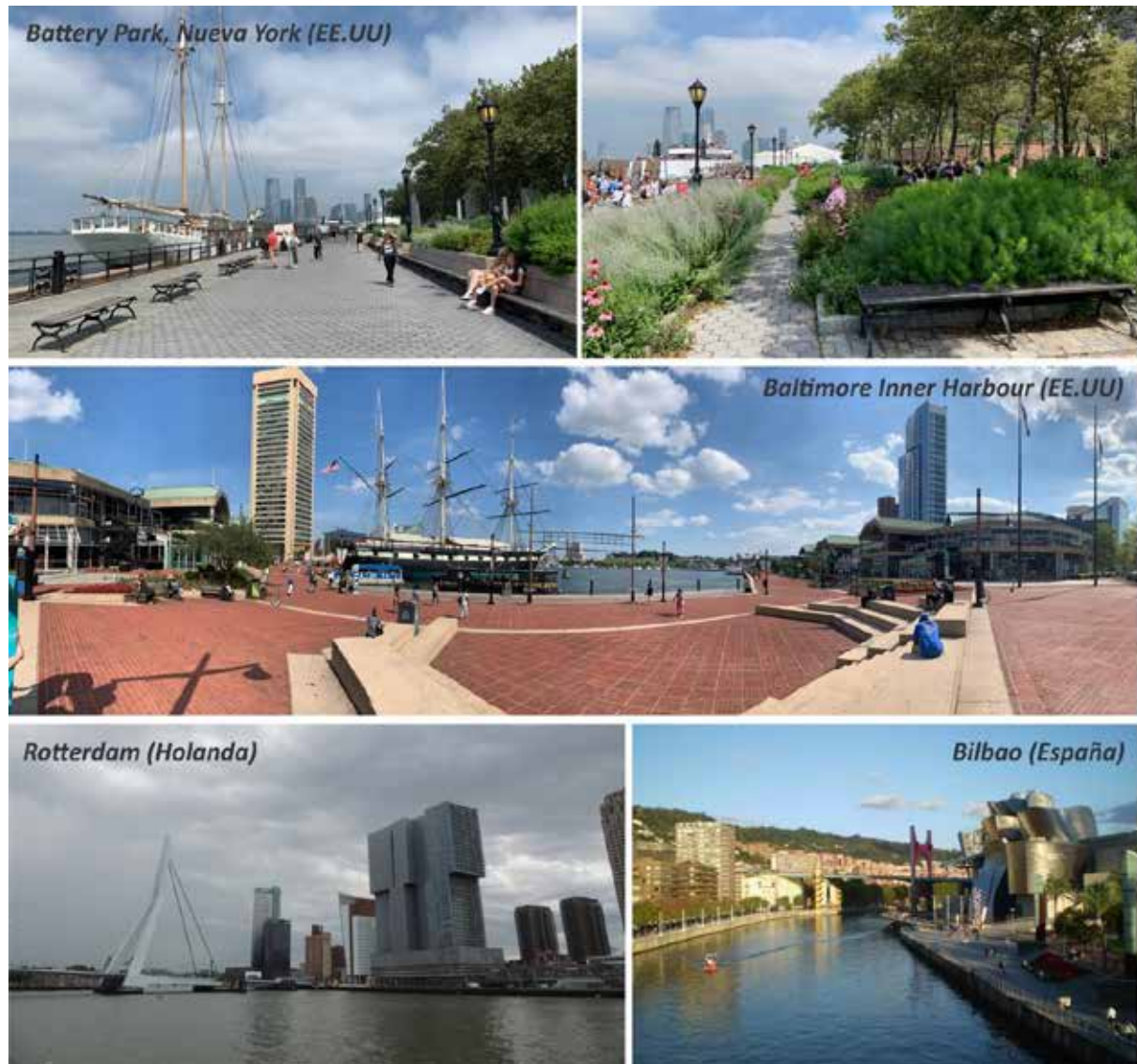


Figura 2. Reconversión de *waterfronts* en Estados Unidos (Baltimore y Nueva York) y en Europa (Rotterdam-Holanda- y Bilbao-España-). Fuente: Fotografías de los autores.

mencionar el *Baltimore Inner Harbour* (Baltimore) y *Battery Park* (Nueva York) en Estados Unidos; *London Docklands* en Inglaterra, *Kop Van Zuid* (Rotterdam) en Holanda; la reconversión de la Ría de Bilbao (España); entre otros (Figura 2). Como explica Monclús (2002), es importante destacar las diferencias presentes en las ciudades que tienen su desarrollo urbano en ambas márgenes del río, con relación a las que predomina una de sus orillas. Esta característica, también resulta condición identitaria de las ciudades y sus orígenes, así como sus recientes transformaciones fluviales. Por ejemplo, Lisboa, que ha tenido su crecimiento desde una de las márgenes del Tajo, empezó una primera intervención de las Docas de Alcántara y que se fue ampliando a lo largo del río, haciendo énfasis puntualmente en la zona entre el Puente 25 de Abril y la zona de Belem; en torno al área en la cual se llevó a cabo la Exposición de 1998 denominada Parque Expo (Alemany Llovera, 2015).

Por su parte, la ciudad de Oporto a lo largo de su historia ha tenido una fachada fluvial que la representa en la margen derecha del Duero y en proceso de transformación y mejoramiento desde el siglo XVIII (Monclus, 2002). Estas transformaciones, no solo son representativas de las grandes ciudades capitales, en Inglaterra (además del ya mencionado caso del sector de Docklands en Londres), también Liverpool ha llevado a cabo una notable renovación, pero a través de una cuidadosa conservación de la estructura original de *Albert Docks*, siguiendo posteriormente otras renovaciones de *King's Docks* y *Queen's Docks*.

La ciudad de Génova también aborda la reconversión de su frente costero desde fines del siglo XX. En 1992, inicia la reestructuración del *waterfront* con motivo de la Exposición en honor a Cristóbal Colon, interviniendo el Porto Antico, la Dársena con su Museo del Mare y Porto Vecchio. Siguiendo a Piatti (2017) el centro histórico de Génova a partir de los grandes acontecimientos que se organizan en la ciudad, especialmente desde dicha década, posibilita un proceso de recuperación de su identidad cultural y artística, a través de la restauración y valorización de numerosos bienes culturales muebles e inmuebles. Otra de las intervenciones de frentes fluviales reconocidas en Europa es la de Ámsterdam. Los proyectos de renovación de los antiguos espacios del puerto histórico son constantes y en gran número, destacando la zona de *Havens Oost* y el nuevo recorrido desde la Estación Central.

En Hamburgo, ciudad alemana ubicada al norte, luego de intervenir y transformar la zona portuaria de *Speicherstadt* y la ronda fluvial del barrio de Altona empezó a renovar su frente marítimo con proyectos inmobiliarios como la *HafenCity*, que incluye edificios de apartamentos y grandes zonas de almacenes ocupando gran parte del antiguo muelle. En Estados Unidos también diversas ciudades han afrontado la reconversión de sus fachadas fluviales. Por ejemplo, San Francisco ha generado proyectos de transformación desde el *Pier 39* hasta casi el final de todo su frente marítimo, interviniendo el *Fort Mason* y el Embarcadero. Nueva York realizó su primera gran intervención en el *Pier 17* y *South Street Seaport*, siguiendo con la transformación de todo el borde sobre el río Hudson y el *Hudson River Park*, así como con numerosos proyectos para mejorar la accesibilidad al extenso *waterfront* en Manhattan, recuperando áreas para espacio público (Alemany Llovera, 2015).

Dentro de estos procesos de reestructuración y transformación urbana en América Latina, se destacan los puertos en ciudades argentinas a las orillas del Paraná y puertos en ciudades uruguayas en el margen del río Uruguay, que desde sus inicios asumían funciones importantes en el sistema de movilidad (Foulquier, 2001). Por su relevancia, se ha desarrollado la instalación de gran cantidad de muelles privados en los bordes ribereños, convirtiéndose algunos de esos lugares en ciudades de identidad portuaria debido a gestiones administrativas y comerciales que les brindan ventajas competitivas (Vergara &

Foulquier, 2012). Dichas ventajas otorgan a las ciudades con borde de río la oportunidad de trabajar en lo que se denominan fachadas fluviales. En Ecuador, Guayaquil resulta un caso representativo de restauración del diálogo entre la población y el río Guayas a través de las obras del Malecón 2000. Dicho proyecto genera una reestructuración urbana, posibilitando un cambio de configuración en todo el centro de la ciudad, así como nuevas apropiaciones colectivas. En este sentido, también resulta de gran relevancia el caso de Puerto Madero en Buenos Aires (Argentina), cuya transformación desde fines de la década de 1990 ha posibilitado convertir uno de los sectores más degradados de la capital argentina, en el principal sector turístico de dicha ciudad y de mayor valor de suelo por metro cuadrado de todo el país.

El rol del planeamiento urbano resulta clave en dichas transformaciones costeras, en especial con relación a las relaciones entre el tejido urbano y las nuevas áreas de renovación. Siguiendo a Costa (2002), se reconocen dos escalas analíticas que definen la integración/segregación de dichas operaciones. Por un lado, lo que define como integración de la ciudad (*town integration*) y, por otro, la integración del lugar (*site integration*). El primero consiste en el nivel más general de la operación de la renovación urbana en el planeamiento de toda la ciudad (por ejemplo, cómo se articula con el resto de las políticas y directrices de planificación); mientras que, el segundo, se refiere al primer nivel de la planificación física y de proyectos de espacios públicos y, asimismo, con la integración de la población local frente a la nueva realidad urbana. Ambos componentes resultan clave a fin de asegurar una integración plena, evitando diversos niveles posibles de segregación de estos nuevos espacios. En este sentido, resulta necesario reconocer al agua como un recurso y reto compartido (como un componente ecológico, ambiental, físico, económico, social y cultural), que requiere una perspectiva integrada de la ciudad, el territorio y sus agentes para abordar los retos contemporáneos comunes de los frentes de agua (Hein, 2016).

Barranquilla y Rosario: Dos ciudades de identidad portuaria.

Desde sus orígenes, tanto Rosario como Barranquilla tienen una particular relación con sus ríos (Paraná y Magdalena, respectivamente), destacándose por su localización estratégica para el entorno nacional como internacional. Sin embargo, dicha relación se fortalece a partir de la infraestructuración portuaria en el siglo XIX, posibilitando un crecimiento exponencial de ambas ciudades (Figura 3). Por un lado, en 1840, Barranquilla² ya había tomado un ritmo creciente de desarrollo en términos de población y un carácter de

2. Aunque para el año 1823, en términos espaciales y de superficie, Barranquilla era determinada como “un pequeño poblado, a una legua de Soledad y Sabanilla” (Nichols, 1955, p. 160); siendo considerada como un mero caserío, ya manifestaba una relación íntima con el río Magdalena. La posición geográfica de la ciudad, íntimamente asociada al comercio y al transporte por el río Magdalena, era una ventaja sobre otros lugares cercanos.



Figura 3. Fotografías aéreas de la década de 1930 del frente fluvial productivo de Rosario y Barranquilla. Fuente: Archivo Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y puerto de barranquilla.com.

relativa importancia comercial debido a las exportaciones. La ciudad fue adquiriendo una mayor estabilidad e importancia como puerto sobre el río Magdalena, impulsada por normas legales gubernamentales y la introducción de la navegación a vapor: “En este marco se introduce y estabiliza la navegación a vapor por el río Magdalena; se crea la infraestructura portuaria y se libera totalmente en 1850, la siembra y la exportación del tabaco” (Nieto Arteta, 1941; citado por Palacio, 2012, p. 149-150). Como consecuencia, las actividades comerciales y portuarias se convierten en los ejes de la ciudad incidiendo en su considerable crecimiento en los años y décadas siguientes.

Por otra parte, Rosario, a inicios del siglo XIX consistía en un pequeño poblado junto a las barrancas del Paraná; pero, en el marco de las luchas civiles de Argentina, entre la supremacía de Buenos Aires y los reclamos de las provincias unidas; en 1852 se sucede un cambio trascendental para este territorio. En dicho año se establece la declaratoria de ciudad y se la define como Puerto y Aduana de la Confederación Argentina. A su vez, se realizan nuevas disposiciones de habilitación de importación y exportación en el marco de la liberación de la navegación de los ríos, causando su crecimiento vertiginoso, el incremento acelerado de población y el gran desarrollo de sus instalaciones portuarias en la costa central. Rosario deja de ser un pequeño centro de servicios de un área agroganadera adyacente y se posiciona en nodo estratégico del sistema portuario-exportador nacional, vinculado a los mercados internacionales (Galimberti, 2015b).

De este modo, ambas ciudades a comienzos del siglo XX crecen aceleradamente, como también fortalecen su relevante rol comercial, portuario y productivo a nivel nacional. Este crecimiento exponencial se produce en ambos casos sin una planificación previa. Asimismo, las poblaciones de los dos casos se mantienen lejanos al río, dado que estos

cursos de agua se asocian a la producción. Ambos frentes fluviales en su área central se encuentran ocupados de usos portuarios, industriales, ferroviarios, entre otros, ocasionando una barrera entre el río y el tejido urbano, lo que genera un malestar de la sociedad y el reclamo de recuperar la costa para espacios públicos y actividades recreativas. En Rosario en la década de 1930 y en Barranquilla en la década de 1950 se presentan los primeros Planes Reguladores.

En Barranquilla, se reconocen tres etapas distintas de planeamiento: la primera comienza con el primer Plan Regulador Municipal, en 1957; luego hay un estancamiento en el plano de planificación urbana, entre 1958 y 1974, debido al denominado Frente Nacional y, en 1978, se produce el resurgimiento de la planificación urbana con el Plan Integral de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Barranquilla. Es a partir de la década de 1990 que se desarrollan nuevas miradas de planeamiento para la ciudad y su rearticulación con el Magdalena (Correa Orozco & Cohen Cardenas, 2019). A comienzos del nuevo siglo, en los 22 kilómetros de extensión del borde fluvial se registra un fuerte predominio de uso industrial y portuario, de tal manera el Distrito de Barranquilla por medio del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) implementa articular dichas actividades con el acceso al río por parte de los ciudadanos, a través de propuestas, Planes Parciales y Unidades de Actuación Urbanística (Lopez, 2014). Estas propuestas comienzan a materializarse en las primeras dos décadas del siglo XXI, en especial, a partir de la puesta en marcha del Plan de Ordenamiento (POT) del 2012, dado que se establecen nuevas operaciones estratégicas e instrumentos de gestión, que viabilizan la transformación anhelada.

En Rosario, en términos generales también se reconocen tres etapas diferentes en términos de planeamiento. La primera consiste en el desarrollo y presentación del primer Plan Regulador de Rosario y su zona de extensión (1929-1935), en el cual se aborda por primera vez, entre otras cuestiones, la recuperación de la ribera central de la ciudad para la generación de espacios públicos y una mayor conexión con el río; proponiendo el traslado de las infraestructuras ferro-portuarias ubicadas en la costa central. Luego se reconoce una segunda etapa, la cual se presentan el Plan Rosario (1954) y el Plan Regulador de 1968, en el marco de los cuales se realizan algunas recuperaciones puntuales de la ribera para espacios públicos, pero caracterizados por desarrollos fragmentados en un contexto de gran inestabilidad política. Finalmente, la tercer etapa comienza con la recuperación democrática definitiva en Argentina, en 1983, que posibilita el desarrollo de políticas de actuación con continuidad en el tiempo, en especial en torno a la nueva generación de Planes Urbanos de la ciudad (Plan Director de 1991 y 1999 y Plan Urbano Rosario 2007-2017), a través de los cuales se aborda el frente costero como proyecto estructural, proponiendo la liberación de usos productivos en la ribera central y la generación de nuevos espacios públicos con revalorización de componentes patrimoniales.

Tres abordajes clave de la transformación del frente fluvial de Barranquilla y Rosario.

Es a partir de las últimas décadas del siglo XX y primeras del XXI que, a través de diversas actuaciones y con un rol clave del planeamiento urbano, se posibilitan desarrollar en ambas ciudades nuevos instrumentos de proyecto, actuación y gestión que materializan nuevos balcones al río de espacio público, viabilizando una nueva relación entre habitantes y visitantes con el frente fluvial. Nos vamos a focalizar en tres puntos clave que caracterizan las transformaciones de las riberas centrales de Barranquilla y Rosario: 1. El rol del planeamiento urbano; 2. La generación de espacios públicos junto al río; y, 3. Su nuevo rol turístico-recreativo.

Rol del planeamiento urbano en la transformación ribereña.

El rol del planeamiento urbano resulta clave en la transformación costera. A modo de síntesis, retomando el apartado anterior, en la tabla 1 se desarrollan brevemente las transformaciones fluviales de Barraquilla y Rosario desde sus inicios, focalizando en el rol que ha tenido el planeamiento para la materialización de la transformación ribereña. Como vemos en ambos casos, especialmente es a partir de la década de 1990, a través de la nueva generación de planes, que se inician diversas políticas de planificación que, continuadas en las décadas posteriores, logran efectivamente un cambio radical en la transformación de la fachada fluvial urbana, sus usos y reapropiaciones por parte de la sociedad.

En el caso Rosario se materializan dichas iniciativas más tempranamente que en Barranquilla, dado que su Plan Director, presentado en 1991, propone siete proyectos estructurales de transformación de la ciudad siendo la primera, “La recuperación del frente costero”, identificando tres sectores definidos como costa norte (de larga tradición recreativa y deportiva), costa central (históricamente ferro-portuaria, que se propone como recreativa-turística) y la costa sur (proponiendo allí el traslado de las instalaciones del puerto). Se producen las primeras acciones y reconversiones físicas, pero especialmente, se profundizan en el período siguiente, direccionadas a partir de los diversos instrumentos de escala intermedia que se proponen en la actualización del Plan Director, presentado en 1999. En dicho documento se continúa la propuesta de reconversión ribereña, a través de la operación Sistema Ciudad-Río, que plantea la generación de un sistema de espacios públicos costeros en el área central. Para lo cual, se propone un nuevo instrumento normativo, denominado “Plan Maestro de la Costa” y para su definición, proyecto y gestión se crea en el año 2003 el “Programa para el Desarrollo de la Costa”.

El documento del Plan Maestro se presenta a la Secretaría de Planeamiento en el año 2007 y tiene como finalidad “continuar con el reordenamiento urbanístico del sector y con la incorporación de nuevos espacios públicos a la ciudad, regulando y controlando los pro-

Barranquilla	Rosario
En 1810 -1840, Barranquilla era un puerto fluvial de significativa importancia, donde se concentraban intereses de comerciantes y transportadores.	A comienzos del siglo XIX, la Villa del Rosario era un pequeño poblado de servicios localizado junto al río (actividades portuarias y navegación de los ríos restringida). En 1852, la declaratoria de Rosario como ciudad y su definición como Puerto y Aduana de la Confederación Argentina, da comienzo a su desarrollo portuario.
En 1850 -1880 estabiliza la navegación a vapor por el río Magdalena; se crea la infraestructura portuaria polo comercial e industrial.	Entre 1852 y 1910 se desarrolla tanto el sistema de infraestructuración ferroviaria como portuaria. Rosario se posiciona en uno de los principales puertos de Argentina.
En 1957 se formula el primer Plan Regulador Municipal, cuyo objetivo era el control físico de la expansión de la ciudad, planteando mejoras en la estructura urbana existente.	En 1935 el Primer Plan Regulador de Rosario propone la liberación de la costa central del río de actividades ferro-portuarias para conformar un sistema de parques recreativos.
Frente Nacional (1958-1974), caracterizado por una crisis industrial, social y política que tocó a la ciudad, y truncó la planificación en torno a los planes reguladores.	Los Planes Reguladores de 1952 y 1967 continúan proponiendo la reconversión de la costa central en nuevos espacios públicos y el traslado del puerto al sur de la ciudad. El golpe de Estado de 1976-1983 interrumpe esas propuestas.
En 1978 se decreta la Ley 61 la cual obligaba a los municipios con más de 20.000 habitantes a crear un plan de desarrollo integral.	En 1983, el retorno democrático definitivo en Argentina posibilita un cambio de mirada en el planeamiento urbano territorial, postulando el Plan Director de 1991, que propone como operación estructural la reconversión de su costa.
En 1982, Barranquilla adopta el Plan Integral de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana, PIDAM.	En 1984 inician las obras de construcción del parque de España en la costa central.
En 1990 entran en vigencia los planes de desarrollo los cuales desarrollaban la idea de una metrópoli, moderna, pero carecían de instrumentos de gestión y financiación para la recuperación del borde de río.	En 1992 se inaugura el Parque de España como principal balcón al río y, en 1999, se propone la actualización del Plan Director, proponiendo como nuevo instrumento al Plan Maestro de la Costa.
En el 2000 dentro del POT se establecen Planes Parciales Unidades de Actuación Urbanística Enajenación voluntaria Plusvalía Reparto de Cargas y Beneficios Valorización.	Entre el 2003 y 2007 se desarrolla el Programa para el Desarrollo de la costa, a través del cual se definen particularizadamente los planes parciales y las obras a realizar para la reconversión ribereña.
En 2012 se establecen en el POT los Planes Parciales y Planes Maestros, así como el Plan de Ordenamiento Zonal con Piezas Urbanas y Planes de Manejo Ambiental, también las Unidades de Actuación Urbanística.	Durante la primera década del siglo XXI se inauguran gran parte de las nuevas áreas parquizadas centrales, así como la refuncionalización de diversos componentes ferro-portuarios para nuevas actividades mayormente culturales, educativas, recreativas y administrativas.
En 2013-2020 se produce la construcción del proyecto El Gran Malecón transformando 4,5 km de <i>waterfront</i> .	Entre 2010 y 2020 se continúan realizando refuncionalizaciones patrimoniales, mejoras en la parquización, nuevos accesos peatonales, que posibilitan una continuidad pública y rehabilitación de 5 Km de <i>waterfront</i> .

Tabla 1. Síntesis del proceso de transformación costera de Barranquilla y de Rosario. Fuente: Elaboración propia.

cesos que se desarrollan en el sector para evitar transgresiones a los criterios que orientan esta transformación”³. Dichos criterios directores son: la utilización sustentable del río, la reafirmación del carácter público de la costa, la reconversión de áreas desafectadas al uso ferro-portuario, puesta en valor de barranca Sur, no interferencia de la actividad portuaria con el resto de la ciudad y el reordenamiento y afianzamiento de las actividades náuticas y de pesca. Por lo cual, este plan desarrolla un conjunto integrado de acciones, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos de obra pública. Los mismos tienen como objeto recomponer la unidad de la franja litoral de Rosario, jerarquizar su rol en la totalidad de la ciudad y expandir sus efectos hacia el entorno metropolitano.

En la primera década del siglo XXI se inauguran una gran cantidad de espacios públicos articulados con revalorizaciones patrimoniales (que enfocaremos su estudio en el apartado siguiente), continuando con las premisas iniciales de regeneración urbana establecidas en los planes precedentes, con avances en sectores aún no consolidados. Así se refleja el rol central que ocupa la costa en las siguientes actualizaciones del plan urbano: Plan Urbano 2007-2017 y el Documento Base para la Actualización del Plan Urbano Rosario presentado en 2019. De este modo, se verifica la integración que posee el proyecto del frente costero en las diversas escalas de planeamiento. Se destaca que no se trata de un caso aislado o un plan parcial autónomo, sino se establece su íntima relación desde el plan general hasta las diversas intervenciones puntuales del sector estudiado, como también con relación a las directrices de planeamiento de los sectores aledaños. También así, se verifica la continuidad en el tiempo, desde las primeras acciones (entre fines de la década de 1980 e inicios de la década de 1990), hasta la actualidad, inclusive con las proyecciones futuras (como resulta la propuesta de renovación urbana del ex predio correspondiente a la llamada Zona Franca de Bolivia, iniciados los trabajos de limpieza del predio en 2019).

En Barranquilla, en 1997 el Plan de Ordenamiento Territorial propone la incorporación de nuevos usos en la costa, planteando el desarrollo de un Centro de Ferias, Eventos y Exposiciones localizado en el Parque del Río, en las cercanías del barrio Las Flores. También se contempló el desarrollo urbano diverso presente en la ribera occidental del Magdalena, donde los usos portuarios e industriales (no contaminantes) son lo predominantes, con usos complementarios de servicios y promoviendo otros usos alternativos, tales como vivienda, recreación y cultura. Se propuso articular estas actividades preexistentes con nuevas actividades como ferias, recreación, comercios, entre otras, lo que generaría un polo de desarrollo del territorio, con nueva proyección tanto a nivel nacional como internacional (Lopez, 2014).

Sin embargo, para el año 2000 el frente de río de la ciudad de Barranquilla continuaba presentando su predominancia productiva, desarticulado con otras actividades y completamente negado al acceso público. Se destacaba la presencia de edificaciones (en

3. Según se establece en el Plan Maestro de la Costa- Marzo de 2007- (Documento presentado a la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario- Inédito).

su mayoría eran bodegas y antigua fábricas en desuso), en mal estado o lotes baldíos que funcionaban como parqueaderos de camiones, existiendo sectores de aguas estancadas que producía malos olores, así como la presencia de fábricas que volcaban allí sus aguas residuales sin tratamiento. De manera que, es recién en la primera década del siglo XXI, que se inician acciones concretas para la transformación del frente costero. Se destaca la Estrategia Barranquilla “Ciudad Ambientalmente Sostenible” del 2008, que tiene como objetivo director:

“generar un modelo de ciudad sostenible y competitiva, con un nuevo orden urbano, que se adapta al cambio climático, recupera sus espacios públicos, y ofrece condiciones favorables de movilidad, para garantizar una mejor calidad de vida de sus ciudadanos, mediante propuestas de proyectos de revitalización urbana que apoyen el desarrollo y generen riqueza para la ciudad y sus residentes, promoviendo la inversión privada en el corredor del Río con planeación, logística y servicios (...) a partir de acciones que estimulen: la incorporación de los ciudadanos de cara al río, espacios verdes de esparcimiento, recuperación de espacios públicos, encuentro e integración del ciudadano con su entorno; así como la optimización de la movilidad para todos.” (Lopez, 2014, p. 265)

Una de las acciones fue la creación un centro de eventos, cuya propuesta surge en el sector público y fue adoptada por una empresa privada liderada por la Cámara de Comercio de Barranquilla. En el año 2012 se escogió el lote de la antigua fábrica de Peldar, a orillas del Magdalena, y en el mes de diciembre del mismo año se abrió el proceso de licitación para su construcción. El río no se vería más como límite sino como elemento estructurante de la ciudad:

“Los valores ambiental, social y cultural del Río Magdalena constituyen las bases para una mayor integración urbana CIUDAD-RÍO que revierta, con el tiempo, la escasa vinculación del ciudadano con este importante recurso. Fundamentado en el principio constitucional de que el interés colectivo prima o está por encima del interés particular, es política de este plan recuperar para el disfrute y apropiar a la comunidad barranquillera y de Colombia en general, la margen occidental del Río Magdalena como elemento inherente a nuestra cultura” (Distrito especial industria y portuaria de Barranquilla, 2008, p. 13)

Especialmente estas iniciativas cobran particular énfasis en el Plan de Desarrollo y Plan de Ordenamiento Territorial de 2012, a través de las denominadas Operaciones Estratégicas, entre la que se destaca la operación “Ribera del Río Magdalena” que tiene como objetivo el desarrollo de manera equilibrada toda la zona del frente fluvial sobre el río Magdalena enfatizando su potencial económico mediante una mixtura de usos, pero respetando

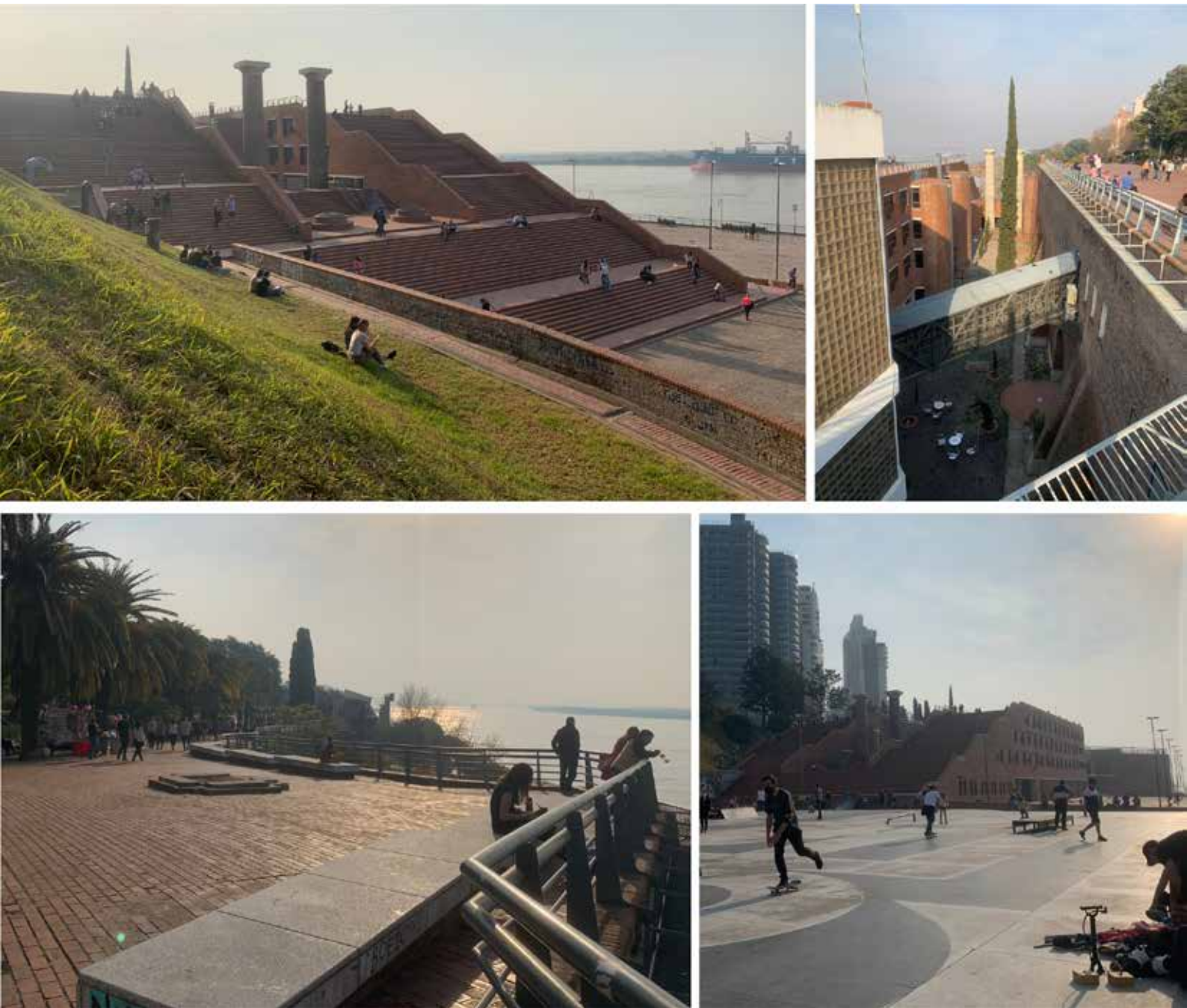


Figura 4. Parque de España de Rosario. Fuente: Fotografías de los autores

el sistema ambiental existente. Se establecieron tratamientos urbanísticos para el área específica de la ribera y, de esa manera, identificarlas y crear los instrumentos adecuados para su planificación.

El Plan reconoce diferentes subzonas específicas, entre las que se destacan: 1. *Ciénaga de Mallorquín*, suelo con protección por Plan de Manejo Ambiental, junto a sector de suelo rural y sector de suelo urbano destinado a actividades portuarias y logísticas; 2. *Las Flores*, que comprende al barrio homónimo, definido como área para “mejoramiento integral” y está destinado al uso comercial y de vivienda tradicional, así como un área se destina a uso portuario, logístico y de transporte fluvial; 3. *Magdalena*, que se compone



Figura 5. Rehabilitación patrimonial de la costa central de Rosario. Fuente: Fotografías de los autores

por el barrio Siape (usos residenciales, comerciales y de equipamientos) propuestos para su renovación urbana a través de un plan parcial, junto a un polígono industrial (definido como de consolidación) y un polígono comercial (como tratamiento en desarrollo); y, 4. *Barranquillita, La Loma y Barlovento*, que se le asignan 3 tratamientos urbanos: renovación urbana, desarrollo y consolidación para usos múltiples y equipamientos urbanos de gran escala (Distrito especial, industrial y portuario de Barranquilla, 2012).

Generación de espacios públicos ribereños

Como ya hemos mencionado en los apartados anteriores, las reconversiones ribereñas han tenido como uno de sus principales objetivos la generación de espacios públicos junto al río. Especialmente en ambos casos de estudio, el espacio público se posiciona en foco principal, dado que ambas ciudades han crecido “de espaldas al río”, distantes a su



Figura 6. Silos Davis (MACRO) y refuncionalización Franja del Río. Fuente: Fotografías de los autores

población, y se propone recuperar dicha identidad fluvial a través de nuevas reapropiaciones del espacio urbano, generando nuevas conexiones entre el tejido y el curso de agua.

Rosario inicia de manera temprana dicha reconversión, previamente a la presentación del Plan Director de 1991, dado que, el puntapié inicial es el proyecto del Parque de España a fines de la década de 1970 del estudio de arquitectura catalán MBM Arquitectes (Martorell-Bohigas-Mackay). No obstante, las obras recién comienzan a ejecutarse en 1984, en el marco del nuevo contexto democrático, teniendo como foco principal la generación de espacio público ribereño, junto a la revalorización de componentes patrimoniales y la realización de un nuevo edificio/escalera urbana, correspondiente al Complejo del Centro Cultural Parque de España. Si bien la propuesta del máster plan inicial abarcaba gran parte de la ribera central, solo la primera parte (edificio, explanada inferior, sector parqueizado superior y Paseo de las Palmeras), se inauguran en 1992⁴ (Figura 4). Esta reconversión resulta el primer “Balcón al Paraná” como lo define la prensa el día de su inauguración,

4. Para un mayor desarrollo sobre el Parque de España se remite al lector a Galimberti, 2020.

definiéndola, a su vez, como “una de las obras más importantes de la ciudad” (Rosario 12, 29 de noviembre de 1992).

En los años siguientes continúan las tareas de liberación de usos productivos y generación de un continuo de espacios verdes públicos en los antiguos predios correspondientes al puerto y al sistema ferroviario como, también así, al proceso de rehabilitación y refuncionalización patrimonial de dichas infraestructuras. En el denominado Parque de España Norte se reconvierten las instalaciones del Ferrocarril Central Argentino para alojar el Centro Municipal de Distrito Centro (correspondiente a la administración de la ciudad), así como se transforman los antiguos galpones ferroviarios en un nuevo centro educativo-cultural para niños denominado “La isla de los Inventos” (inaugurados en el año 2005). También se revalorizan las instalaciones de los tanques de almacenamiento de agua del ferrocarril en el Centro Cultural “La Casa del Tango”, y el antiguo Galpón N°10 (edificación que se considera la primera estación de pasajeros más antigua de Argentina) en un restaurante y salón de eventos (ambos inaugurados en 2004). (Figura 5)

También así son revalorizadas las instalaciones portuarias como, por ejemplo, los denominados Silos Davis (realizado en la década de 1930 para el almacenaje de granos de cereal), que es rehabilitado en el 2004 para alojar el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario (MACRO). Por otra parte, en el sector del Parque España sur y del Parque Nacional a la Bandera, se lleva adelante la recuperación de una serie de galpones de almacenamiento portuario para la generación de nuevas actividades culturales y recreativas, mayormente dedicada a los jóvenes. Los primeros galpones refuncionalizados alojan el Centro de Expresiones Contemporáneas (CEC) y el Centro de la Juventud, mientras que en el 2019 se inauguran y habilitan los Galpones 11, 13, 15 y 17, denominados como Franja del Río para diversas actividades culturales, junto al Paraná. (Figura 6)

En este sentido, en Rosario desde hace tres décadas se han realizado diversos proyectos y obras de intervención de manera ininterrumpida que posibilitó transformar una gran barrera de muros y rejas, que separaba el tejido urbano con el río y su costa, en un continuo de espacios públicos. Pero dicha continuidad de espacios verdes de acceso libre para toda la población se acompaña con numerosas acciones de revalorización identitaria de los rosarinos, tanto por la rehabilitación del patrimonio ferro-portuario edificado, como por la propia reconexión con su río.

En el caso de Barranquilla, como ya mencionamos, la transformación física de la costa para su nueva cara al río se materializa en el siglo XXI. En el 2010, como se verifica en la figura 7, se registra un cambio notable en la costa debido a los rellenos que se realizaron a fin de eliminar sectores contaminados de agua estancada (que se visualiza en la imagen izquierda correspondiente al año 2000); lo que, a su vez, generó más área de tierra para transformar. En la imagen derecha de 2010 se identifican las construcciones existentes y abandonadas en el antiguo lote de Peldar, donde posteriormente se desarrolla el centro de convenciones Puerta de Oro.



Figura 7. Fragmento de frente fluvial de Barranquilla: Izquierda: Foto satelital año 2000. Derecha: Foto satelital 2010. Fuente: Google Earth.

Especialmente es en la última década que se inicia el proceso de generación de nuevos espacios públicos sobre el Magdalena, con la inauguración el 17 de julio de 2017 del Gran Malecón del Río, junto al desarrollo paralelo de la Avenida del Río y el Centro de Convenciones Puerta de Oro (localizado en el extremo norte del malecón), que consiste en un edificio multifuncional para realizar eventos de gran relevancia⁵. Dicho Malecón posibilita el desarrollo de múltiples actividades, mayormente recreativas, deportivas, gastronómicas y culturales, junto al río (Figuras 8 y 9).

En el año 2020 El Gran Malecón del Río fue premiado en la Bienal Colombiana de Arquitectura y Urbanismo (BIAU 2020), a través del premio Karl Brunner de la categoría de Diseño Urbano y Paisajismo, por las unidades funcionales 1 y 2⁶ de Ricardo Vives Guerra + Diseños y Conceptos + D.E.B. El proyecto prioriza así la multifuncionalidad de actividades para que la población y visitantes puedan reconectarse con el río y la ciudad (con conexiones diversas entre la Avenida del río y la Vía 40), planteando diversos accesos al tejido urbano, a pesar de la existencia del área industrial intermedia (Figura 10 y 11). A pesar de los más de 5 km de malecón para espacio público sobre el río, el proceso continúa en curso, previendo nuevos desarrollos de continuidad, especialmente hacia la ribera sur.

5. Como por ejemplo la Asamblea General del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

6. Se destaca que el proyecto presenta 4 unidades funcionales de casi 5 km de extensión total, conformadas por sector gastronómico (unidad 1), sector recreativo (unidad 2), sector deportivo (unidad 3) y sector cultural (unidad 4).



Figura 8. Malecón del Río. Izquierda: Zona de comercios y ventas de alimentos. Derecha: Sector de luces. Fuente: Fotografías de los autores.



Figura 9. Malecón del Río. Izquierda: Caimán del Río, zona de restaurantes. Centro: CicloVía y zona peatonal. Derecha: Sector Pabellón de Cristal. Fuente: Fotografías de los autores.



Figura 10. Proyecto Gran Malecón del Río. Fuente: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/925435/espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto/5d8b7fc7284dd1becc0000b2-espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto->.



Figura 11. 4 Unidades funcionales del Gran Malecón del Río: Gastronomía, recreativo, deporte y cultural. Fuente: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/925435/espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto/5d8b7fc7284dd1becc0000b2-espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto->.

Nuevo rol turístico recreativo

A partir de las reconversiones de sus frentes costeros, ambas ciudades tienen un nuevo reposicionamiento de su rol turístico. El espacio público junto al agua, teniendo en cuenta que tanto el río Paraná como el Magdalena presentan valiosos deltas de gran atractivo paisajístico, se configuran en nuevos espacios atractores de visitantes. De este modo, cambia completamente la perspectiva de “crecer de espaldas” a ser uno de los principales focos de atracción de cada ciudad. Esto conduce a que ambas ciudades reposicionen su perfil tradicional, ofertando un nuevo abanico de actividades principalmente focalizadas en lo recreativo, cultural, deportivo y de desarrollo de eventos diversos.

Como ha ocurrido con los casos de Baltimore y de Génova, por ejemplo, la realización de ferias y eventos son clave en el desarrollo del nuevo perfil en la ciudad de Barranquilla. La reconversión del *waterfront* junto al Magdalena, estuvo a la par del desarrollo del Centro de Eventos del Caribe “Puerta de Oro”. Dicha denominación justamente retoma la identidad local; dado que por su condición de ciudad-puerto ha sido una de las principales entradas de inmigrantes del país. En los últimos años, la ciudad se posiciona como polo de grandes eventos internacionales, ya constituida como tal previo a la contingencia mundial de Covid-19⁷, retoma en el 2021 su rol de relevancia, dado que en una sola

7. Es importante destacar que Barranquilla había sido seleccionada para desarrollarse la Asamblea del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) 2020, sin embargo, la misma fue aplazada por la pandemia mundial, realizándose en marzo de 2021 de manera híbrida.

Barranquilla se consolida como destino de grandes eventos internacionales

Barranquilla reafirma su vocación como sede de grandes eventos

En el segundo semestre del año, la capital del Atlántico tendrá más de 3 mil huéspedes por el Congreso Mundial de Juristas.

Acontecimientos como el Mundial Juvenil de Tenis, Asamblea BID y Copa América, tienen como sede a la capital del Atlántico.



Barranquilla, capital de eventos mundiales

Figura 12. Barranquilla sede de eventos internacionales. Fuente: <https://www.elheraldo.co/atlantico/barranquilla-una-anfitriona-de-talla-internacional-832719> , <https://www.regioncaribe.org/post/barranquilla-se-consolida-como-destino-de-grandes-eventos-internacionales>; <https://alianzaestrategica.info/barranquilla-capital-de-eventos-mundiales/>

semana ha sido sede de los Juegos Panamericanos Junior, el Foro de Biodiversidades de América Latina y el Congreso Mundial de Juristas (World Law Congress). Dichos eventos se encuentran sumamente mancomunados con el desarrollo turístico, dado que, como sostiene el Secretario de Desarrollo Económico de la ciudad: “*estos eventos se convierten en promotores de turismo y dinamizadores de la economía local*”⁸. (Figura 12)

De este modo, en la última década en Barranquilla se han generado distintos puntos de atracción turística y de identificación tanto para el imaginario de los pobladores de la ciudad, así como de sus visitantes. Son numerosas las representaciones que visibilizan la transformación de una ciudad que creció de espaldas a estar de cara al río. Por ejemplo, en la prensa periódica se manifiesta: “Barranquilla vuelve a mirar al río Magdalena” (Diario El Tiempo, 20 de agosto de 2017); “Gran Malecón del río Magdalena, el proyecto que le está cambiando la cara a Barranquilla” (Valencia, 15 de mayo de 2018); “El Gran malecón, el lugar más visitado de Colombia” (El Heraldo, 19 de julio de 2019). Asimismo, la propia Alcaldía de Barranquilla lo presenta como “El Gran Malecón del Río: Conoce el escenario con el cual Barranquilla le volvió a dar la cara al río, ícono de transformación de la ciudad”⁹. Estos postulados se reflejan en las apropiaciones cotidianas de la sociedad, siendo visitado diariamente por gran cantidad de ciudadanos y turistas, tal es así, que, desde su inauguración en 2017, se estima que recibió más de 12 millones de visitantes. (Figura 13)

8. <https://alianzaestrategica.info/barranquilla-capital-de-eventos-mundiales/>

9. <https://www.barranquilla.gov.co/descubre/conoce-a-barranquilla/sitios-de-interes/gran-malecon>

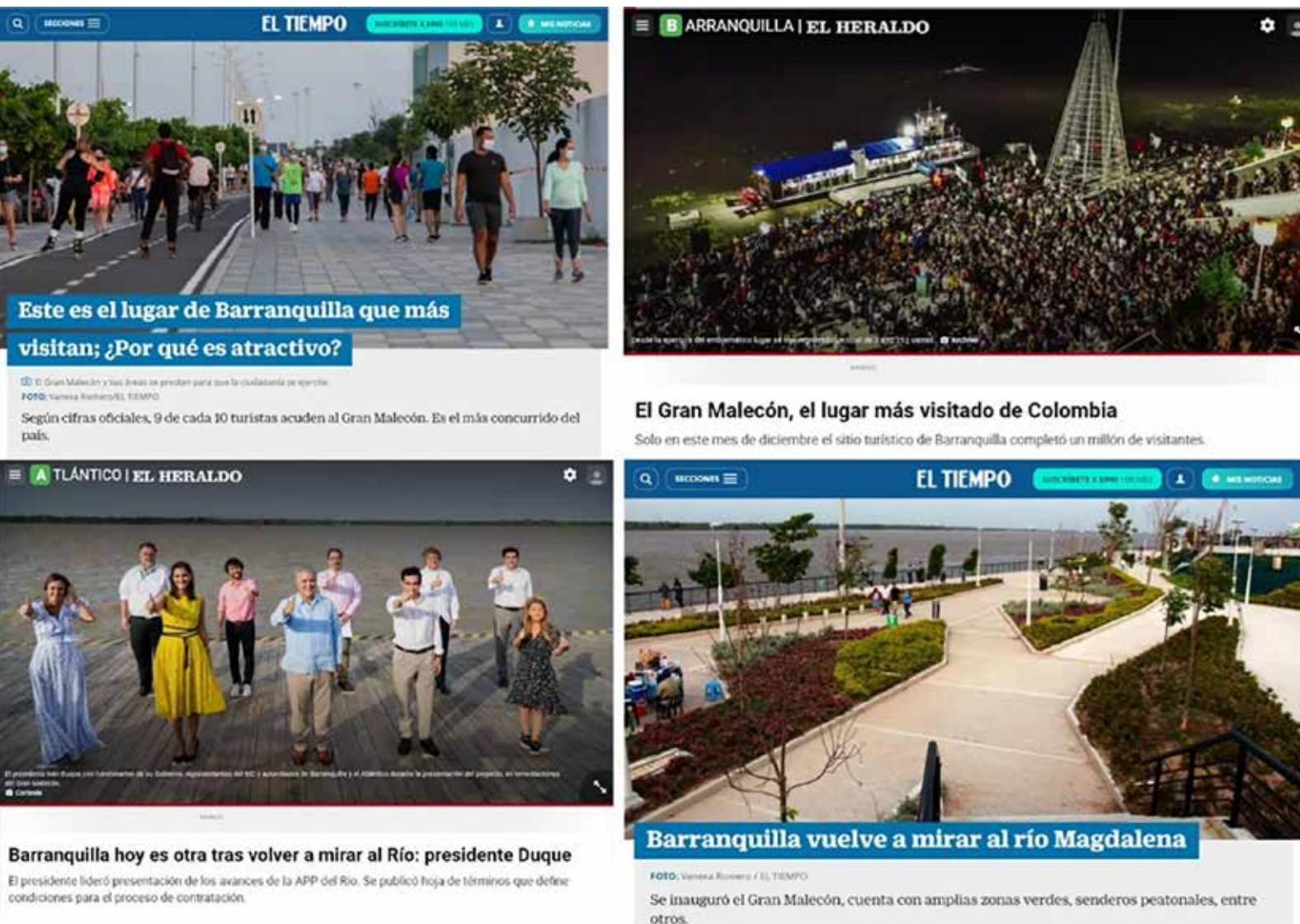


Figura 13. El Malecón del Río foco turístico. Fuente: <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/se-inauguro-el-gran-malecon-en-barranquilla-121722>, <https://www.elheraldo.co/barranquilla/el-gran-malecon-el-lugar-mas-visitado-de-colombia-583297>, <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/gran-malecon-el-sitio-turistico-mas-visitado-de-barranquilla-646998> y <https://www.elheraldo.co/atlantico/barranquilla-hoy-es-otra-tras-volver-mirar-al-rio-presidente-duque-802089>

Por otra parte, la ciudad de Rosario también a partir de su reconversión costera se posiciona como ciudad turística. Justamente el nuevo rol se posibilita a partir del gran atractivo de su reconversión ribereña. Simultáneamente a las transformaciones en curso, desde fines de la década de 1990 comienza a promocionarse la costa como espacio de disfrute recreativo, con una fuerte impronta cultural. Desde dicho período, los planos turísticos de Rosario se focalizan en la costa, como también así lo realizan diversas representaciones en torno a la ciudad (periodísticas, gráficas, de divulgación, entre otras). (Figura 14)

Dicho rol recreativo en torno al río y su costa se difunde y publicita regularmente a través de diversos medios, en especial, la prensa periódica. Los principales diarios de Argentina, como por ejemplo La Nación y Clarín, en sus suplementos de viajes reiteran la condición de Rosario “de cara al río Paraná” (Clarín, 9 de febrero de 2015) y que es “una ciudad para

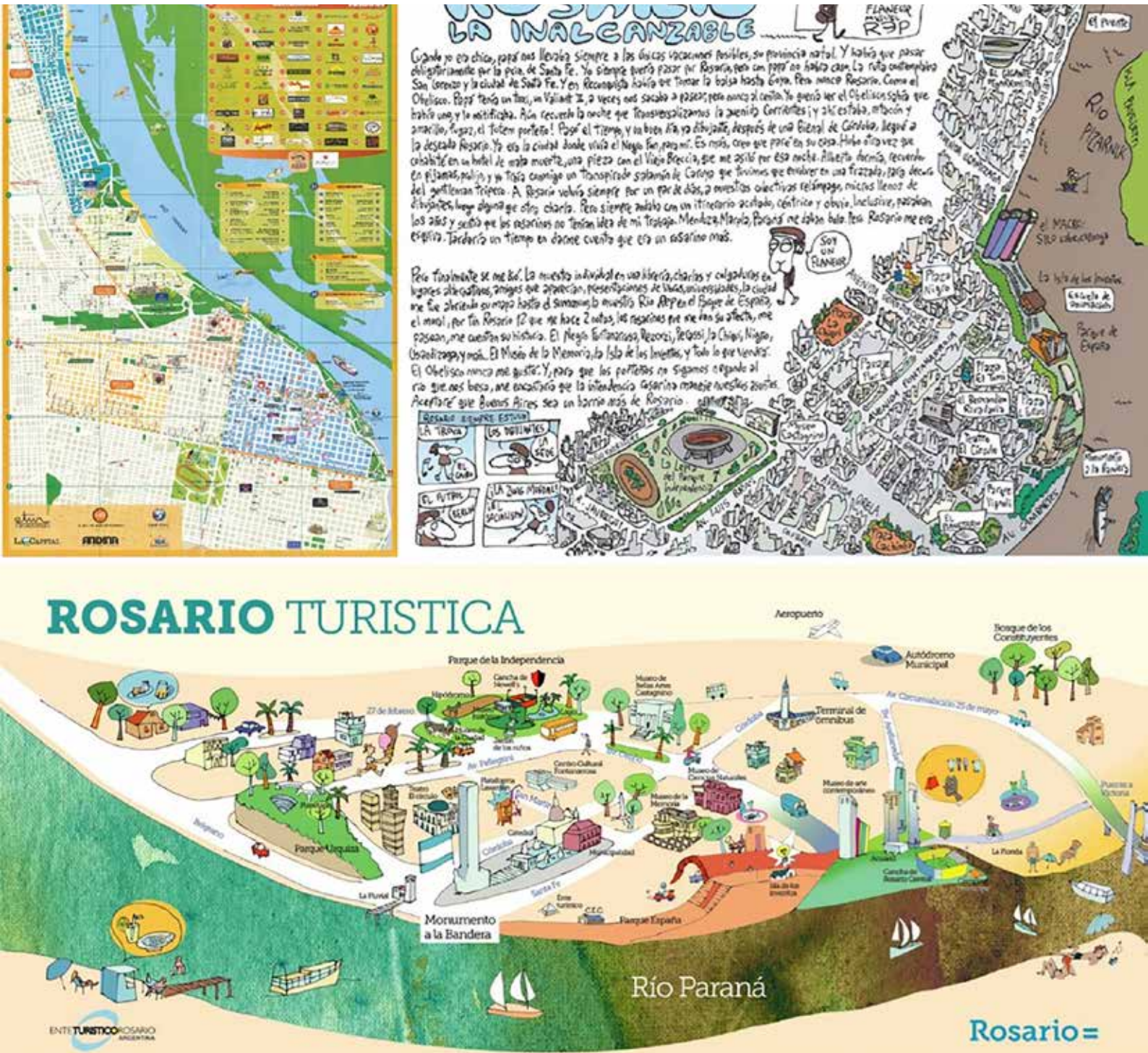


Figura 14. Arriba izquierda: Cartografía Ente Turismo de Rosario (ETUR) de 2006. Arriba derecha: Ilustración de Miguel Rep de 2006. Abajo: Ilustración de Cecilia Gandolfo encargada por el ETUR de 2018. Fuente: ETUR, www.pagina12.com.ar y www.ceciliagandolfo.blogspot.com

admirar desde el río” (Clarín, 19 de enero de 2016), dado que ha tenido un “renacimiento (...) de cara al Paraná” (La Nación, 1 de octubre de 2006) (Figura 15). Este tipo de artículos periodísticos se articulan con otras noticias, especialmente en diarios locales, en donde se registra la gran cantidad de visitantes a la ciudad y como frecuentemente se ocupa al 100% sus plazas hoteleras. Desde el Ente de Turismo de Rosario la “ribera central” se presenta como nodo clave de atracción, dado su gran cantidad de actividades y servicios. De este modo, la ciudad que creció de espaldas al río hoy hace del mismo su principal



Figura 15. La costa central como foco de atracción turística. Fuente: www.lanacion.com.ar/turismo/viajes/el-renacimiento-de-rosario-de-cara-al-parana-nid845033; www.lanacion.com.ar/turismo/acuario-paseos-riberenos-y-deliciosos-carlitos-entre-los-imperdibles-de-rosario-nid2308560; www.clarin.com/viajes/Rosario-cara-rio-Parana_0_ByhxM2b2DQg.html; www.clarin.com/viajes/orillas-admirar-rio_0_4JkxXSpdjdg.html

fachada, centro receptor cotidiano de pobladores locales y visitantes, como también balcón hacia el amplio delta del río Paraná.

Desafíos pendientes de los frentes costeros de Barranquilla y Rosario

Si bien ambas ciudades, de identidad predominantemente portuaria y productiva en sus frentes fluviales, en los últimos años posibilitan una nueva vocación recreativa junto al río; tanto Rosario como Barranquilla continúan su rol portuario. En este sentido, uno de los mayores desafíos pendientes que presentan las dos ciudades, radica en la articulación de los nuevos usos (mayormente vinculados al ocio), con los tradicionales productivos. Dado que, si bien estas actividades se encuentran contiguas espacialmente, están distantes en sus vínculos y relaciones. En el caso de Barranquilla, el malecón se encuentra prácticamente rodeado en toda su extensión de usos productivos (resultado eje divisorio la Avenida del Río). Esto ocasiona que, también así, el malecón resulte lejano del tejido urbano residencial, a pesar de las distintas conexiones transversales efectivizadas entre el río y la



Figura 16. Sector productivo entre el Malecón y el tejido urbano. Fuente: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/925435/espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto/5d8b7fd0284dd1d30f000181-espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto-?next_project=no

trama urbana, que conectan la Avenida del Río con la Vía 40 (Figura 16). Incrementar la relación con los barrios tradicionales, como Siape, resulta clave a fin de poder fortalecer la identidad local y reforzar los vínculos con sus habitantes. A su vez, el puerto, localizado en la costa sur también carece de mayores vínculos y relaciones, tanto con el resto del frente fluvial como con el tejido y sus habitantes.

En el caso de la ciudad de Rosario, las intervenciones realizadas en el *waterfront* contemplaron la importancia de la reconexión y articulación entre la costa central de nuevos espacios públicos y el área urbana colindante. Justamente, los extensos paredones y rejas que históricamente han separado durante décadas el río y la ciudad fueron demolidos al trasladar los usos productivos y se permitió una franca relación en la tríada río/espacio público costero/tejido. Pero la diferencia radica es que actualmente no existen usos productivos en el centro de la ciudad junto a la renovación ribereña (a diferencia de Barranquilla), dado que éstos han sido trasladados hacia el sector sur. No obstante, sí se registra una gran desconexión entre la costa baja sur (de usos predominantemente portuarios) y la costa central. En especial, se destaca que existe una zona intermedia (originalmente portuaria) denominada Zona Franca de Bolivia que en 2019 ha sido desafectada y se encuentra en etapa de proyecto para su reconversión. La transformación de dicho sector resulta de gran potencial para resultar fuelle entre la costa recreativa y el sector portuario activo, como también así incrementar las articulaciones con el tejido urbano circundante, en especial, en el sector sur de la ciudad. (Figura 17)



Figura 17. Zona Franca de Bolivia en la ribera central de Rosario – año 2019. Fuente: Municipalidad de Rosario.

Asimismo, es importante destacar que es fundamental articular las políticas de regeneración urbana con la protección y resguardo de los habitantes tradicionales (como, por ejemplo, hemos mencionado en el caso de Barranquilla al barrio Siape), dado que las intervenciones realizadas en los frentes costeros implican un cambio de plusvalías a los sectores aledaños. Muchas veces se registran cambios normativos, que permiten mayores alturas y usos que rápidamente inciden en la renta del suelo, que se vinculan a procesos de gentrificación. Como ha ocurrido en el sector de Puerto Norte en el caso de Rosario que ha incrementado notablemente la edificabilidad, generando cuantiosas plusvalías, destinado a sectores de alto poder adquisitivo y desplazando a las familias originales (Galimberti, 2016). Evitar la gentrificación y que el Estado capte gran parte de las plusvalías generadas (para su redistribución social) es uno de los principales desafíos de las reconversiones de frentes fluviales.

Por otra parte, ambos ríos presentan deltas de gran valor y complejidad, con ecosistemas complejos de notoria diversidad. Ambos sistemas de humedales se encuentran reconocidos por la Convención Mundial de Humedales RAMSAR. Barranquilla se posiciona junto al estuario del Magdalena en la desembocadura del mar Caribe, caracterizado por importantes extensiones de manglares, mientras que, el delta del Paraná, es un ecosistema



Figura 18. Izquierda: Paisaje delta río Paraná. Derecha: Paisaje delta río Magdalena. Fuente: Fotografía de los autores y www.colparques.net/SALAMANCA#aceptar.

de agua dulce. Los dos alojan una enorme cantidad de especies de fauna diversa. Es así, que ambos *waterfronts* tienen como característica estar frente a entornos naturales de atracción paisajística, teniendo como desafío una mayor integración a través de actividades que aseguren su preservación, pero desde el conocimiento y disfrute como, por ejemplo, el ecoturismo. Potenciar la articulación con dichos ecotopos ribereños involucra un mayor compromiso para la sustentabilidad del ambiente, alcanzando los Objetivos de Desarrollo Sostenible¹⁰ (ODS) y el fortalecimiento de la identidad de estos paisajes hídricos. (Figura 18)

Algunas reflexiones finales

Las transformaciones de las costas de Barranquilla y Rosario resultan casos representativos y recientes de América Latina, de gran contribución en los estudios de reconversiones de *waterfronts* contemporáneas. Ambos nos posibilitan comprender como dos ciudades ribereñas, de origen portuario, cuyo frente costero históricamente ha sido ocupado predominantemente de actividades productivas, desde las últimas décadas del siglo XX, a través de diversos planes e instrumentos de planificación continuados en el tiempo han posibilitado la regeneración urbana en torno a sus riberas, que continúan vigentes hasta la actualidad.

El rol del planeamiento y la nueva generación de planes en ambas ciudades, a través del Plan-Proyecto, con diversos instrumentos sectoriales y operaciones estructurales han posibilitado la ejecución de intervenciones parciales pero articuladas en un proyecto de reconversión ribereña general. Se destaca, a su vez, que el foco central en ambos casos ha sido la generación de nuevo espacio público junto al agua, que resulta integrador tanto espacialmente, entre el agua y el tejido urbano, como también en las nuevas

10. En especial, el ODS 6, Agua Limpia y Saneamiento; ODS 11, Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 14, Vida submarina y ODS 15 “Vida de ecosistemas terrestres.

apropiaciones sociales cotidianas de los pobladores en la costa, predominantemente de actividades recreativas, deportivas, gastronómicas y culturales.

Las políticas impulsoras del planeamiento, que prefiguran la transformación física, se articulan posteriormente a nuevas políticas turísticas. Tanto Barranquilla como Rosario han potenciado en gran medida su rol turístico a partir de la reconversión de sus costas. Los dos *waterfronts* resultan los lugares más visitados en ambas ciudades, atrayendo una gran cantidad de visitantes como de habitantes locales diariamente. A su vez, el desarrollo de nuevos equipamientos como el Centro de Eventos Puerta de Oro en Barranquilla o las refuncionalizaciones de varios galpones portuarios en Rosario, resultan centros de desarrollo de distintos eventos de relevancia nacional e internacional, fortaleciendo el perfil de servicios de dichas ciudades.

Si bien por todo lo expuesto se verifican que ambas reconversiones han generado numerosos beneficios a Rosario y Barranquilla, fortaleciendo su identidad ribereña y posibilitando una mayor y cotidiana interacción con sus cursos de agua; aún quedan diversos desafíos pendientes. Por un lado, resulta clave la coordinación de las políticas de planeamiento, en sus diversas escalas, a fin de articular y generar mayores conexiones e integraciones urbanas entre la costa recreativa y la productiva/portuaria. Asimismo, también se requiere mejorar y fortalecer los vínculos con los barrios tradicionales ribereños y los nuevos espacios públicos y malecones junto al agua, como también, desarrollar lineamientos e instrumentos para evitar procesos de gentrificación frente a la generación de plusvalías debido a los nuevos indicadores edilicios y las mejoras urbanas en el sector. Las regeneraciones urbanas resultan operaciones de oportunidad para fortalecer la mixtura socioespacial y la integración, debiendo evitarse los procesos de exclusión y de privatización de espacios, de interés para la comunidad, en enclaves de acceso solo para sectores de alto poder adquisitivo.

A su vez, los ámbitos ribereños presentan características de biodiversidad complejas. Ambos casos se localizan junto a deltas con una gran variedad de flora y fauna y componentes paisajísticos de gran atractivo para el desarrollo de actividades ecoturísticas, que posibiliten un mayor conocimiento de estos ambientes a fin de establecer directrices y acciones que fomenten su cuidado y protección. En este sentido, la articulación de la orilla urbana y el espacio insular fortalece la identidad ribereña de los habitantes y su compromiso para lograr una mayor sostenibilidad.

Estos territorios hídricos se configuran así, en lugares de interacción de aspectos sociales, económicos y culturales, donde lo urbano y lo natural se mezclan y se relacionan. Por ello es fundamental la integración entre los diversos actores involucrados y mediante un proceso de proyecto urbano participativo y de gestión integral y transparente de los acuerdos y convenios con privados. La acción de la sociedad local resulta central en todo proceso de transformación de frentes de agua, a través de una participación activa

en pos de la preservación del patrimonio ambiental y cultural, como de fortalecer la sostenibilidad socioambiental. Reconocer el borde ribereño como parte del patrimonio histórico, cultural, arquitectónico y urbano de la ciudad, desde una perspectiva integral desde el análisis, proyecto e intervención, es clave para el correcto funcionamiento del sistema río y ciudad.

Referencias

ALEMANY LLOVERA, J. (2015). Incidencia del puerto en a ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio*, 12(1), pp.70-86.

ALCALDÍA DE BARRANQUILLA (2014). *Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla 2012-2032*. Barranquilla.

ANDRADE MARQUÉS, M. J. (2014). Puertos: Paisajes de memoria, lugares de oportunidad. *eDap: documentos de arquitectura y patrimonio*, 7, pp. 28-37. http://www.arquitecturaypatrimonio.com/edap07_eltiempodelasinfraestructuras.pdf

BETANCOUR, J. (2014). Gentrificacion in Latin America: Overview and Critical Analysis. *Urban Studies Research*, Hindawi Publishing Corporation, Vol. 2014, Article ID 986961, 14. <http://dx.doi.org/10.1155/2014/986961>

BREEN, A. y RIGBY, D. (1994). *Waterfronts: cities reclaim their edge*. Estados Unidos: Kim Hupp Lee.

BRUTTOMESSO, R. (1993). *Waterfronts. A new frontier for cities and water*. Venecia.

CHALINE, C. (1993). Réflexion sur la reconquête des waterfronts en Grande-Bretagne. *Norois*, 40 (160), pp. 589-599. https://www.persee.fr/doc/noroi_0029-182x_1993_num_160_1_6514

CHALINE, C. (1988). La reconversion des espaces fluvi-portuaires dans les grandes métropoles. *Annales de Géographie*, 97 (544), pp. 695-715. <https://www.jstor.org/stable/23452980>

CORREA OROZCO, J. y COHEN CARDENAS, E. (2019). El río y el desarrollo urbano. Los casos de Barranquilla y Montería. *Bitacora*, 29(2), pp.109-116.

COSTA, J. P. (2008). Space in the industrial riverfront of Lisbon. Processes of spatial formation. *On the W@terfront*, (11), pp. 17-37. <https://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/218449/297616>

COSTA, J. P. (2006). *La ribera entre proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa*. Tesis Doctoral. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. <http://www.tdx.cat/handle/10803/6960>

COSTA, J. P. (2002). The New Waterfront: Segregated Space or Urban Integration? Levels of Urban Integration and Factors of Integration in Some Operations of Renewal of Harbour Areas. *On the W@terfront*, 3, pp.27-64. <https://revistes.ub.edu/index.php/waterfront/article/view/18764>.

DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA (2012). *Plan de Ordenamiento Territorial*, Barranquilla: Secretaria Distrital de Planeacion.

FOULQUIER, E. (2001). *L'Uruguay et son insertion régionale. Le rôle des ports*, Nantes: s.n.

GALIMBERTI, C.. (2014). Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas. *Arquitectura y Urbanismo*, 35(2), pp.19-35. <https://www.redalyc.org/pdf/3768/376834398003.pdf>

GALIMBERTI, C. (2015a). *La reinención del Río Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina*. Rosario: UNR Editora- A&P Ediciones, Colección Tesis Doctoral.

GALIMBERTI, C.. (2015b). A orillas el río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. *Revista Transporte Y Territorio*, (12), pp.87-109. <https://doi.org/10.34096/rtt.i12.1224>

GALIMBERTI, C.. (2016). Políticas públicas en el desarrollo de grandes proyectos de reconversión urbana. Caso Puerto Norte en Rosario, Argentina. *Cadernos Metropole*, 18 (36), pp. 559-581. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3612>

GALIMBERTI, C.. (2020). La refundación de la línea del horizonte urbano: Parque de España. MBM Arquitectes (1979-1992). *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, 23, pp.106-121. <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.07>

HEIN, C. (2016). Port cities and urban waterfronts: how localized planning ignores water as a connector. *WIREs Water*, 3. <https://doi.org/10.1002/wat2.1141>

HOYLE, B. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review*, 3, pp. 395-417. <https://doi.org/10.1111/j.1931-0846.2000.tb00344.x>

HOYLE, B. (1989). The port—City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20 (4), pp. 429-435. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0016718589900262>

HOYLE, B. (1988). International Dimensions of Dockland Redevelopment. *Area*, 20(2), pp. 171–173. <http://www.jstor.org/stable/20002586>

LEMAY, M. (1998). *Coastal and marine Resources Management in Latin America and the Caribbean*. Washington D.C.

LOPEZ, J., (2014). Eco renovacion urbana del borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el rio Magdalena. *Módulo Arquitectura CUC*, 13(1), pp. 255-271.

MARSHALL, R. (Ed.) (2001). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. New York: Spon Press.

MARTNER, C. (1999). El Puerto y la vinculación entre lo Local y lo Global. *Eure*, 25(75), pp. 103-120.

MEYER, H. (1999). *City and Port. Urban Planning as Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: Changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. Utrecht: International Books.

MONCLÚS, F. (2002). *Ríos, ciudades, parques fluviales, corredores verdes*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico.

NICHOLS, T. (1955). *The Rise of Barranquilla*. Bogotá: Imprenta Nacional.

NIETO ARTETA, L. (1941). *Economía y cultura en la historia de Colombia. Homologías colombo argentinas*. Bogotá: Librería siglo XX.

OTT, C. (2019). *Archdaily*. [En línea] Available at: <https://www.archdaily.co/co/925435/espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto>.

PALACIO, B. (2012). Barranquilla y el Período Republicano Mercantil. *Módulo Arquitectura CUC*, 11(1), pp. 145-170.

PANZA, E. (2009). *Planeacion de Barranquilla (1950-1990): Elementos para la construccion de su historia*. Barranquilla: Educosta.

PIATTI, A. (2017). Il ritorno al centro: la cultura come motore di crescita per la città di Genova. *On the*

W@terfront, 54, pp. 41-58. <https://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/322627/413262>

PORFYRIOU, H.; y SEPE, M. (Eds.) (2017). *Waterfronts Revisited. European ports in historic and global perspective*. New York & London: Routledge.

RAMOS, L. (2016). Indicadores de éxito de ciudades ribereñas (y el caso de Barraquilla). *Módulo Arquitectura CUC*, 17(1), pp. 133-144.

REMESAR, A. (2019). Del arte público al post-muralismo. Políticas de decoro urbano en procesos de Regeneración Urbana. *On the W@terfront*, 61 (1), pp.3-65. <https://doi.org/10.1344/waterfront2019.61.6.1>

REMESAR, A. y COSTA, J. P. (2004). Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: patterns of physical distribution of the urban functions. *On the W@terfront*, 6, pp. 1-41. <https://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/216970/289614>

REMESAR, A. (2002). Waterfronts and public art: a problem of language. *On the w@terfront*, 3, pp. 3-26. <https://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/214686>

REMESAR, A. (2001). Waterfronts, public art and civic participation. En P. Brandao y A. Remesar (Eds.), *Public Space and Interdisciplinarity*, Lisboa: Centro portugués de Design. https://www.academia.edu/23878592/2001_Waterfronts_public_art_and_civic_participation

RODRIGUEZ, L., ROMAÑAS, J. Y VIDAL, E. (2014). Una mirada al suroccidente de Barranquilla: Problemática urbana y socio económica. *Módulo Arquitectura CUC*, 13(1), pp. 115-127.

SAUTU, R. (2003). *Todo es teoría*. Buenos Aires: Lumiere Ediciones.

SCHUBERT, D. (2019). Waterfronts (re)development projects in Europe: divergence and convergence of approaches. *Studia KPZK*, 188, pp. 12-21. <https://journals.pan.pl/dlibra/publication/129699/edition/113205/content>

SCHUBERT, D. (2004). Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas. *Ciudades* 8, pp.15-36. <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades/article/view/1646>

SCHUBERT, D. (2002). The regeneration of derelict dockland and Riverside zones: Transformation processes on the waterfront. *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning* 60 (1), pp. 48-60. <https://link.springer.com/article/10.1007/BF03185693>

SIMSEK, G. (2012). Urban River Rehabilitation as an Integrative Part of Sustainable. *ISOCARP , Congress 2012*, 48(1), pp. 1-12.

TALESNIK, D. Y GUTIÉRREZ, A. (2002). Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar. *Eure*, 28(84), pp. 21-31.

VERGARA, R. Y FOULQUIER, E. (2012). Maritimidad en Barranquilla etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto. *Investigación & desarrollo*, 20(1), pp. 2-31.

Recibido: 18/09/2021

Evaluado: 11/12/2021

Publicado: 20/05/2022

Mauricio Cabas

Mauricio Ricardo Cabas García. Arquitecto (2003) y especialista en diseño arquitectónico (2006) de la Universidad Autónoma del Caribe. Candidato a magister en Desarrollo Sostenible de la Universidad de la Costa CUC. En la actualidad es profesor tiempo completo de la Universidad de la Costa desde 2007 (Barranquilla, Colombia); miembro del grupo Aruco y Coeditor de la revista Módulo Arquitectura CUC desde 2011.

mcabas1@cuc.edu.co

<https://orcid.org/0000-0001-6277-6734>

Dra. Cecilia Galimberti

Cecilia Inés Galimberti. Arquitecta (2008) y Doctora en Arquitectura (2015) de la Universidad Nacional de Rosario (UNR). En la actualidad es profesora internacional y miembro del Grupo de Investigación ARUCO de la Universidad de la Costa desde 2018 (Barranquilla, Colombia); Investigadora adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) desde 2016, Integrante del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR) desde 2010 y profesora del Área Teoría y Técnica Urbanística en la UNR (Argentina).

cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

<https://orcid.org/0000-0001-9030-0143>