

INTERVENCIÓN URBANO SUSTENTABLE A ORILLAS DEL RIO BAUDÓ (PUERTO
MELUK)

José Miguel Dávila Hurtado, Jhon Nicolas Hernández Ávila.



Programa de Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá

2023

José Miguel Dávila Hurtado, Jhon Nicolas Hernández Ávila.

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Arquitectos.

Director:

Dr. Arq. Yuber Alberto Nope Bernal

Línea de investigación:

Diseño Urbano Arquitectónico de intervención en las orillas de río Baudó

Categorización de investigación:

Diseño y planificación del Ordenamiento Urbano y Regional

Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá

2023

Agradecimientos

Al finalizar este trabajo tan arduo y a su vez tan satisfactorio, tanto para nosotros como persona, como para nuestros familiares, agradecemos en primer lugar a Dios, que nos ha guiado en este proceso y acompañado en un logro más el cual nos aporta en nuestras área personal y laboral, por darnos las fuerzas necesarias para enfrentar cada reto que se presenta día a día en el desarrollo y aprendizaje de esta carrera ; en segundo lugar, a nuestras familias por su apoyo incondicional y persistencia, aun cuando parecía que nos íbamos a rendir; y por último y no menos importante a nuestros Docentes por todo el conocimiento compartido en el transcurso de la carrera, y los cuales nunca desistieron al enseñarnos, sin importar que muchas veces no veían un rendimiento acorde a sus enseñanzas, aquellos que depositaron sus esperanzas en nosotros, en especial a nuestro Docente Alberto Nope, por su paciencia, orientación y tiempo.

Tabla de Contenido

RESUMEN	7
ABSTRACT.....	8
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES.....	10
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
JUSTIFICACIÓN.....	13
POBLACIÓN OBJETIVO	14
HIPÓTESIS.....	15
OBJETICO GENERAL	17
OBJETIVO ESPECIFICO	17
CAPÍTULO 2: MARCOS	18
MARCO HISTÓRICO	18
<i>Orígenes y Población Precolonial</i>	<i>18</i>
<i>Evolución Urbana y Composición Demográfica</i>	<i>19</i>
<i>Contexto Ambiental y Desafíos Actuales</i>	<i>19</i>
<i>Necesidad de Desarrollo Urbano Integral.....</i>	<i>19</i>
MARCO TEÓRICO.....	20
<i>Estructura Hídrica y Movilidad en el Municipio de Baudó.....</i>	<i>22</i>
MARCO CONCEPTUAL	23
MARCO NORMATIVO	25
MARCO REFERENCIAL	27
<i>Revitalización Albarrada De Mompox.....</i>	<i>27</i>
<i>Pensar Estratégicamente el Río Magdalena.....</i>	<i>33</i>

CAPÍTULO 3: CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO URBANO EN PUERTO MELUK.....	37
CAPÍTULO 4: ESTRATEGIAS DE MODELO URBAO DE INTREGACION A NIVEL MESO Y MICROAMBIENTAL.....	47
ECONÓMICO	49
CAPÍTULO 5: IMPLEMENTAR DISEÑO URBANO SOSTENIBLE A ORILLAS DEL RIO BAUDO (PUERTO MELUK).....	50
CONCLUSIONES.....	55
REFERENCIAS	57

Índice de Figuras

Figura 1.....	11
Figura 2.....	14
Figura 3.....	16
Figura 4.....	27
Figura 5.....	29
Figura 6.....	31
Figura 7.....	32
Figura 8.....	34
Figura 9.....	35
Figura 10.....	37
Figura 11.....	38
Figura 12.....	39

Figura 13	41
Figura 14	42
Figura 15	43
Figura 16	44
Figura 17	45

Resumen

En puerto meluk se llevarán a cabo nuevas integraciones de estrategias enfocadas en pro a la movilidad urbana, organización y activación en los sectores, económico, social y ambiental, sobre la orilla del río Baudó; Lo anterior, dado que el municipio a la fecha no cuenta con diseños, de infraestructuras a gran escala. Con este diseño, se presentará un modelo de muelles, puentes, malecones, escaleras y obras de accesibilidad fluvial para los residentes y población flotante del municipio. Así las cosas, el proyecto está ubicado en las orillas del río Baudó tal como se mencionó anteriormente ;el cual consta de un modelo de diseño urbano, dónde se ordenara el territorio a partir de un sistema de dinámicas Combinadas mediante diferentes usos en puntos estratégicos, que conecte e integre los espacios fuera de la zona de riesgo de inundación.la cual permitirá la nueva organización de las poblaciones habitantes afro indígenas del Pacífico, con el fin de crear un hito a escala local, dando así respuesta a algunas problemáticas en transporte, movilidad y desarrollo del municipio, con la seguridad de que este proyecto logre replicarse en los municipios con asentamientos de vivienda en las orillas de ríos como son el Atrato, San Juan y Baudó.

Palabras claves: Diseño, Desarrollo, Tecnología, Organización, Población

Abstract

In Puerto Meluk, new integrations of strategies focused on urban mobility, organization and activation in the economic, social and environmental sectors will be carried out on the banks of the Baudó River; The above, given that the municipality to date does not have large-scale infrastructure designs. With this design, a model of docks, bridges, jetties, stairs and river accessibility works will be presented for the residents and floating population of the municipality. Thus, the project is located on the banks of the Baudó River as mentioned above; which consists of an urban design model, where the territory will be organized based on a system of combined dynamics through different uses in strategic points, that connects and integrates the spaces outside the flood risk zone, which will allow the new organization of the Afro-indigenous inhabitants of the Pacific, in order to create a milestone on a local scale, thus responding to some problems in transportation, mobility and development of the municipality, with the certainty that this project will be replicated in municipalities with housing settlements on the banks of rivers such as the Atrato, San Juan and Baudó.

Keywords: Design, Development, Technology, Organization, Population

Introducción

Con el presente trabajo de grado, se busca abordar de manera eficiente y efectiva los desafíos asociados con el diseño urbano de un malecón multimodal ubicado en el área de Puerto Melúk Medio Baudó, en Chocó. se ha adoptado conceptos que combinan principios de arquitectura permeable, permeabilidad urbana, revitalización urbana y ambiental. se llevó a cabo una investigación del contexto geográfico, socioeconómico y ambiental de la región de Chocó. Esto incluyó el estudio de las características topográficas, hidrológicas y climáticas de la zona, así como, el análisis de los indicadores socioeconómicos y las necesidades de desarrollo de la comunidad local. Con estos estudios se logró la identificación de los objetivos y requerimientos del diseño urbano. Elaborando planos de usos arquitectónicos, bocetos detallados y la configuración espacial del malecón, entre ellos, las vías, las viviendas, zonas verdes y puerto fluvial, Así mismo se tuvieron en cuenta aspectos como la sostenibilidad urbana. Para el desarrollo de los planos, se utilizaron herramientas de modelado y simulaciones visuales en 3D.

Se realizaron estrategias ambientales, sociales, económicas para dar soluciones evidenciadas actualmente en las orillas del río Baudó. De esta manera se estima activar el sector económico y social, con la generación de empleo local, el impulso al comercio y la mejora de la infraestructura de transporte.

Capítulo 1: Antecedentes

En Puerto Meluk, la infraestructura urbana de carácter municipal es prácticamente inexistente, careciendo de lugares emblemáticos como mercados, espacios para ferias, centros de acopio o terminales de transporte. Además, la Alcaldía no cuenta con una sede propia adecuada a sus necesidades, al igual que otras instituciones gubernamentales de nivel superior presentes en el municipio, como el Juzgado promiscuo y la Registraduría, que operan desde locales alquilados o casas particulares. (Consejo Municipal de Medio Baudo, 2012)

La ausencia de parques infantiles y zonas destinadas a la recreación en Puerto Meluk es notoria. En general, la población utiliza espacios como calles, orillas de ríos o áreas residuales para realizar actividades recreativas improvisadas, como juegos y conversaciones. La carencia de equipos y lugares adecuados es evidente, sobre todo en las áreas rurales. A pesar de ello, algunos entornos naturales como canchas ofrecen la oportunidad de participar en actividades populares como el fútbol. Es crucial resaltar la necesidad de enfocarse en la promoción, suministro de equipamiento y organización de eventos inclusivos. (Bedoya, 2019)

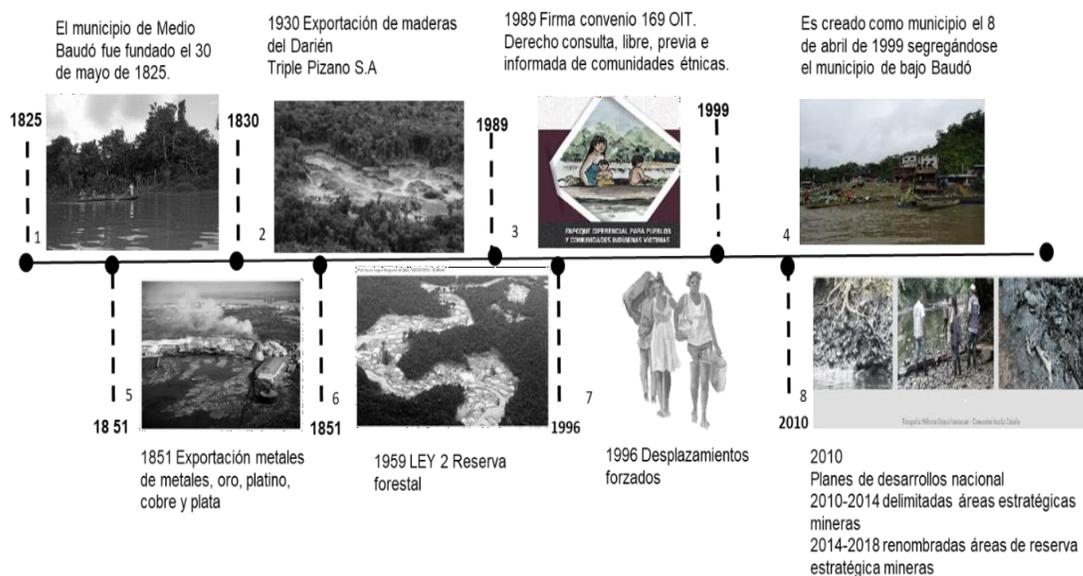
En cuanto a las actividades culturales, se experimenta una ausencia total de espacios adecuados para su desarrollo. No existen instalaciones como casas de la cultura, bibliotecas ni otros lugares destinados a actividades culturales o recreativas.

Planteamiento del Problema

En Colombia existen diversos ecosistemas por sus grandes riquezas hídricas, en el pacífico colombiano se encuentran tres grandes fuentes hídricas las cuales conectan gran parte del departamento, estas son el rio San Juan, el rio Atrato y el rio Baudó, en este último desde el alto del Buey comunicando todo el Baudó y desembocando en el océano pacifico. En el pacífico chocoano se evidencian algunas problemáticas que se extienden en todo el departamento como lo evidencia la siguiente figura.

Figura 1

Línea de tiempo



Fuente: Elaboración Propia

En la actualidad hay diferentes fuentes económicas como lo son la pesca, agricultura, comercialización de maderas estas siendo economías legales, también existe una práctica ilegal como lo es la minería, esta con lleva la contaminación y violencia por grupos Al margen de la ley.

Existen seis asentamientos en las orillas del río entre ellas Boca de Pepe, Pie de Pepe, Puerto Meluk, Beriguadó, San José de Querá, Puerto Adán donde se encuentran construcciones en vivienda con arquitectura palafítica, estas realizadas con diferentes tipos de madera nativas del sector, las diferentes comunidades situadas sobre las orillas del río no cuentan con infraestructuras físicas creadas para el abastecimiento de alimentos y accesos para los pobladores, es necesario un modelo de diseño que solucione las problemáticas y asegure una nueva forma de construir para todo el departamento mediante la interpretación de el Plan de Desarrollo para el periodo de gobierno 2020 - 2022

La movilidad en el municipio se basa principalmente en el sistema hídrico, ya que carece de carreteras adecuadas, a excepción de una única vía terrestre que conecta el municipio con Istmina y que está parcialmente construida, alcanzando solo un cuarenta por ciento de completitud. Es relevante señalar que no dispone de un sistema de transporte público fluvial, y los habitantes en la región del Baudó dependen de viajes en lancha o de navegar en canoas durante largas horas para desplazarse de un extremo a otro. El río Baudó es el principal canal de transporte que cruza el municipio de noreste a sureste, permitiendo el acceso desde las zonas de Alto y Bajo Baudó. El Bajo Baudó es especialmente vital ya que sirve como enlace con el océano Pacífico, facilitando la llegada de barcos desde Buenaventura y el transporte aéreo de pasajeros desde Pizarro. (La Paz en el Terreno, s.f.)

Dichos proyectos fueron construidos con una función y materialidad diferente. Por lo cual es necesario un modelo de infraestructura replicable con sistemas constructivos del sector e implementando nuevas tecnologías que ayuden a impactar tanto en lo urbano como a nivel socio-económico en el pacífico colombiano. Es necesario estudiar sistemas de planteamientos urbanos existentes del territorio.

Por consiguiente, es necesario generar un nuevo proyecto, el cual pueda solucionar las diferentes problemáticas sobre puerto Meluk, incentivando la economía y un modelo de infraestructura, replicable para el resto de municipios en las orillas de las diferentes fuentes hídricas. la gestión de modelos diferentes o alternativas teniendo en cuenta instrumentos y mecanismos a partir de la interpretación del Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT).

De este contexto surge la pregunta ¿Qué soluciones urbano arquitectónicas se puede generar a través del análisis de la interpretación del (EOT) para el mejoramiento de las problemáticas situadas en puerto Meluk?

Justificación

El Departamento del Choco los proyectos de infraestructura urbana y arquitectónica, son inadecuados con un déficit normativo y sobre todo capacidad portuario. Con la propuesta de diseño de un modelo de Puerto urbano arquitectónico, se proyecta resolver diferentes problemáticas tales como: Accesibilidad, movilidad y economía del río Baudó. Para este fin se realizará una integración comunitaria del río, solucionando el acceso fluvial y la embarcación como alimentos producidos en la zona.

Se realizará una integración comunitaria para la conciencia de los habitantes hacia el cuidado y la recuperación ambiental del río, realizando un modelo de diseño urbano el cual solucionará el acceso fluvial y la embarcación de productos y alimentos producidos para la economía de los hogares del Baudó.

Considerando que hay centros urbanos de primera categoría que albergan funciones estratégicas, se busca establecer conexiones a través de los principales ejes de movilidad, ya sean fluviales, terrestres o aéreos, con el objetivo de desarrollar nodos multimodales en estos tres ejes.

Este diseño será realizado con nuevas formas funcionamiento en la zonas que constituyen los puertos Fluviales como la distinción y el tratamiento diferenciado en la construcción de zonas fluviales que estarán expuestas, una zona terrestre que estará expuesta a grandes cargas diarias y por último la zona de descargue que estará abierta y a la cual llegaran las embarcaciones, Con materiales propios de la región para empezar a crear más economía, duraderas; ya que el municipio cuenta con diversas fuentes mercantiles, creando así un mega proyecto de urbano.

Una nueva funcionalidad para la economía y acceso de los municipios afro-indígenas que habitan el pacífico colombiano, disminuyendo la brecha creada por muchos años de decadencia social promoviendo las nuevas estrategias territoriales.

Población Objetivo

Dirigidas a las poblaciones afrocolombianas y las comunidades indígenas que se encuentran ubicado en el departamento del choco sobre las orillas del rio Baudó, cuenta con una extensión de 1.258 Km², el cual tiene conexión y salidas a océano pacifico.

Figura 2

Información del territorio

Colombia (Pacífico Choco)



Fuente: Elaboración Propia

Hipótesis

Mediante el planteamiento alternativo de un diseño urbano arquitectónico en la cabecera principal de puerto Meluk, ya que el río cruza por todo el territorio transversalmente de nororiente a suroriente permitiendo la conectividad de las diferentes las cabeceras municipales siendo las más importantes Pie de Pato, Puerto Meluk y Pizarro desde el alto hasta el bajo Baudó

Figura 3

Clima de Puerto Meluk



280 Días Al Año



45% Humedad



Zona Selvática

Fuente: Elaboración Propia

La necesidad de este micro proyecto urbano asentado en los afluentes del pacífico busca abordar problemas de gran impacto social en la región del Pacífico colombiano. Dicha región enfrenta los niveles más elevados de desempleo y pobreza en el país, además de lidiar con desafíos urbanos significativos. El objetivo es mejorar la actual infraestructura urbana deteriorada y desarrollar un plan de ordenamiento territorial que se alinee con la función ecoturística del municipio.

Dado que en el departamento del choco los proyectos de infraestructura y movilidad fluvial son inadecuados y precarios con déficit normativo y sobre todo de capacidad portuaria, si se diseñan proyectos basados en una respuesta a los sistemas constructivos para generar una

relación con nuevas alternativas tecnológicas sobre la movilidad y accesibilidad fluvial, se logrará conectar el departamento para aumentar interés y generar un hito un hito a escala local replicable en las diferentes cuencas hídricas del Chocó.

Objetivo General

Desarrollar propuesta de diseño urbano arquitectónico; de integración multimodal, solucionando las problemáticas de movilidad fluvial y a su vez generando activación económica en puerto Meluk.

Objetivo Especifico

- Estudiar e identificar problemáticas urbanas y arquitectónicas puerto Meluk
- Proponer estrategias de modelo urbano arquitectónico que integren las dinámicas y actividades económicas en puerto Meluk.
- Implementar diseño urbano arquitectónico portuario, donde se integren y articulen las conexiones aledañas en puerto Meluk.

Capítulo 2: Marcos

A través de los siguientes marcos de investigación, nos embarcaremos en un proceso de exploración y análisis profundo de una serie de conceptos y teorías que han surgido en el contexto de nuestra investigación. Esto nos permitirá adentrarnos en el ordenamiento del territorio, empleando ejemplos, metodologías, puntos de referencia y antecedentes que servirán como una base sólida para la formulación de nuestro proyecto urbano la cual es una propuesta de diseño que abarque la integración multimodal, resolviendo las cuestiones relacionadas con la movilidad, al mismo tiempo que impulse la activación económica en Puerto Meluk.

Marco Histórico

Orígenes y Población Precolonial

Puerto Meluk, establecido en 1887, está situado en el Chocó, Colombia. Antes de la llegada de los colonizadores, esta región era habitada por comunidades indígenas como los Emberá, Wounaan y Katío. En el siglo XVI, se estimaba que la población indígena alcanzaba el millón de habitantes. No obstante, la expansión territorial de España desde el siglo XVI hasta el XIX ocasionó una drástica reducción poblacional, disminuyendo de un millón a 100.000 habitantes para el siglo XIX. (Alcaldía de Medio Baudó, 2018)

Evolución Urbana y Composición Demográfica

Durante el siglo XX, Puerto Meluk experimentó un crecimiento urbano gradual. En 1900, la población era de alrededor de 1.000 habitantes, y en 2023 ha alcanzado los 25.000 habitantes. La población muestra una diversidad étnica considerable, siendo alrededor del 50% indígena (principalmente Emberá y Wounaan), el 30% afrodescendiente y el 20% mestiza.

Contexto Ambiental y Desafíos Actuales

El Chocó, reconocido por su biodiversidad, enfrenta desafíos ambientales, particularmente relacionados con el cambio climático. A pesar de ser una región rica en diversidad, ha experimentado un aumento en eventos climáticos extremos, como inundaciones, deslizamientos de tierra y sequías. Además, se ha observado un aumento de 1,5 grados Celsius en las temperaturas promedio en los últimos 50 años.

Necesidad de Desarrollo Urbano Integral

La carencia de infraestructuras urbanas ha generado una urgencia en implementar un diseño urbano integral, buscando mejorar la movilidad, accesibilidad y calidad de vida de los residentes en Puerto Meluk. El proyecto propuesto, contando con un presupuesto aproximado de 10 millones de dólares, busca abordar estas deficiencias y elevar el bienestar de los habitantes mediante la implementación de mejoras en la movilidad y la accesibilidad urbana.

Marco Teórico

Medio Baudó al ser un municipio con población menor a los 30.000 habitantes, maneja un plan de mejoramiento territorial (EOT), de Medio Baudó el cual propone en la sección de conectividad de transporte” adecuar la infraestructura multimodal con la construcción de muelles, puentes, malecones, escaleras y obras de accesibilidad fluvial a los poblados”. (Consejo Municipal, 2020). Con proyecciones hasta 2023, en Buenaventura municipio de Colombia, se creó un proyecto con el fin de la conectividad de transporte, cargue, descargue de mercancía y alimentos, este soluciono la zona fluvial del municipio influyendo en las nuevas economías del municipio.

La comprensión profunda de la historia y las dinámicas sociales en Puerto Meluk es esencial para contextualizar y fundamentar nuestro proyecto. La historia de esta comunidad, incluyendo su desarrollo pasado y los eventos históricos que han moldeado su identidad, proporciona un marco invaluable para comprender la evolución de la ciudad y su situación actual. En particular, la presencia de diversas etnias, como los afrocolombianos e indígenas, ha dejado una huella significativa en la región, con procesos singulares de poblamiento y control territorial que han moldeado su estructura social y económica. Además, el patrón de explotación de la tierra y la desvalorización territorial han influido en las dinámicas de migración y en las circunstancias de vida de los habitantes locales. En este contexto, nuestro proyecto busca no solo revitalizar la ciudad, sino también respetar y celebrar su rica herencia cultural y social.

Presencia de etnias: En el Pacífico Colombiano, se destaca la presencia de grupos étnicos afrocolombianos e indígenas con profundas raíces ancestrales. Los afrocolombianos han ocupado este territorio desde el siglo XVII, mientras que los indígenas Emberá tienen una tradición ancestral que se remonta a la época precolombina (Baquero, 2003).

Desarrollo de contexto de poblamiento: El Pacífico colombiano ha experimentado un suceso de poblamiento único, afectado por desarrollo tardío en liderado mediante los grupos étnicos. Este fenómeno inicialmente estuvo vinculado a la cultura, económicas, y explotación minera, pero se consolidó como parte de falta de oportunidades de los grupos etnia afrocolombiana de establecer su propio territorio (Baquero, 2003).

Control territorial de actores colectivos: La apropiación tradicional de la tierra por parte de grupos culturare: negras e indígenas, respaldada por la Ley 70/93 y la Ley 21/93, garantiza la gestión autónoma y colectiva del territorio (Ruiz, 2003).

Condiciones de explotación de la tierra: Las condiciones específicas del entorno natural, incluyendo la densa selva, junto con las tradiciones culturales, han dado lugar a patrones de explotación de la tierra de carácter transitorio y rotativo, principalmente para la subsistencia de la población. Esto ha resultado en una economía interna de supervivencia arraigada en la región (Baquero, 2003).

Las afectaciones de desvalorización territorial: Estos factores han implementado al desvaluó territorial que se manifiesta en desplazamiento continua de la comunidades indígenas y negras hacia otras regiones debido a las problemáticas falta de empleo, producción y las condiciones actuales carencias de la zona del pacífico (Baquero, 2003).

Estructura Hídrica y Movilidad en el Municipio de Baudó

El municipio de Baudó, ubicado en el Pacífico colombiano, se caracteriza por su intrincada estructura hídrica, la cual desempeña un papel fundamental en la vida de su población y en la configuración de su entorno. Esta estructura hídrica no solo define las condiciones de localización de los asentamientos, sino que también influye en la movilidad de sus habitantes y en las formas de producción en la región. El río, que es considerado como el eje central de la vida en Baudó, representa tanto la fuente de vida como una amenaza constante para las viviendas y los cultivos de la comunidad (Baquero, 2003).

El río Baudó, en particular, emerge como el elemento estructurante del municipio, facilitando el transporte de mercancías y personas, además de servir como un medio para el intercambio y la comunicación tanto dentro como fuera del municipio. Aunque la pesca no constituye la principal fuente de sustento, el río Baudó desempeña un papel crucial en la vida cotidiana de la población (Baquero, 2003).

En cuanto al sistema de movilidad en el municipio de Baudó, este se basa principalmente en el sistema hídrico, ya que la presencia de carreteras es limitada y la única vía terrestre existente cubre solo una fracción de la distancia necesaria. Notablemente, no se ha desarrollado un sistema de transporte público fluvial, lo que significa que los habitantes dependen en gran medida de viajar en lancha o canoa durante largas horas para trasladarse de un lugar a otro (Baquero, 2003).

Marco Conceptual

Arquitectura Permeable: Se refiere a una estrategia de diseño arquitectónico que busca crear espacios construidos que permitan el flujo de aire, luz, agua y otros elementos naturales a través de ellos. La arquitectura permeable se basa en la utilización de materiales y técnicas que favorecen la ventilación, la iluminación natural, la infiltración del agua en el suelo y la interacción con el entorno natural. Esta aproximación arquitectónica tiene como objetivo reducir el impacto ambiental de las construcciones, promover la eficiencia energética y mejorar la calidad de vida de los usuarios (Gómez, et al., 2013; Prieto, 2016).

La arquitectura permeable puede incluir características como la utilización de fachadas ventiladas, techos verdes, sistemas de captación y reutilización de agua de lluvia, el diseño de espacios abiertos y permeables que promuevan la biodiversidad y la conexión con la naturaleza, entre otros aspectos (Tremblay & Potvin, 2011; Guevara et al., 2018).

La adopción de la arquitectura permeable en los proyectos de construcción contribuye a la sostenibilidad ambiental, al mejorar la eficiencia energética de los edificios, reducir el consumo de recursos naturales y minimizar los impactos negativos en el entorno natural. Además, favorece la salud y el bienestar de los ocupantes al proporcionar espacios más confortables y saludables (Aksamija, 2017; Guevara et al., 2018).

Ciertamente, la revitalización urbana significa prestar atención a las relaciones espaciales y la calidad del espacio público, teniendo en cuenta la diversidad y el uso social, las percepciones de libertad, el sentido de comunidad, el carácter y la identidad, la escala de proximidad y la conservación. El valor en estos conceptos se refiere a las condiciones físicas y sociales del medio

ambiente necesarias para que se produzca la vida en él. La identificación entre las personas y el espacio público es importante para adaptar los lugares y convertirlos en espacios habitables. La región cuenta con pilares que, como inmortales, forman parte de la cultura y la memoria de sus habitantes. Pero con el tiempo, la situación cambió, las necesidades cambiaron e, inevitablemente, disminuyeron. Por lo tanto, actuar para revitalizar significa lograr una transformación de la solidaridad, tanto física como psicológica, que le permita renacer. Una transformación que puede pasar de la acción inmediata a la acción continua. Estas medidas deben basarse en la experiencia de los usuarios del entorno urbano. La participación colectiva se convierte en una herramienta que desbloquea la enorme capacidad de los ciudadanos para redescubrir su entorno físico. Al ampliar el imaginario colectivo, surgirán nuevas reglas del juego que nos ofrecerán otras formas de disfrutar el espacio público. Por tanto, se trata de “jugar” con el entorno; Por tanto, revitalización significa rejuvenecimiento. Urban Fittings propone la revitalización del entorno urbano mediante el uso de conceptos, Re imaginación, reciclaje, reactivación, revisión, rehabilitación... En muchos casos no es necesario construir algo nuevo, es simplemente una cuestión de transformación, de saber Colocar, colocar, trabajar con lo ya “construido”, para mejorar la vida cotidiana en toda su diversidad y escala.

Así mismo, la permeabilidad es uno de los elementos de la urbanización material, que representa una respuesta espacial equivalente al movimiento y representa secuencias espaciales dinámicas y articuladas. Una buena solución para la permeabilidad es integrar sutilmente los primeros pisos de los edificios en el espacio público contextual. La búsqueda conceptual relacional permitió la integración de diversas teorías complementarias para ampliar su definición y comprensión. La fase empírica, en la que se analizaron como casos de estudio ocho mercados

municipales de la ciudad de Barcelona, permitió identificar, a partir de la observación directa y la interpretación planimétrica de estas localizaciones urbanas en su entorno, los principales determinantes y variables para conseguir una mejor permeabilidad. condiciones. Si bien sus formas arquitectónicas son muy heterogéneas por su ubicación, su entorno específico y sus momentos de proyección e intervención, muestran patrones y experiencias diferentes que pueden ser trasladadas a otros contextos urbanos. Barcelona es una ciudad de mercados. Incluye una poderosa red de mercados municipales que destaca en el contexto europeo no sólo por haber logrado preservar, fortalecer y modernizar sus estructuras como parte de su patrimonio material, sino también por tener un valor intangible en la memoria colectiva que representan sus habitantes. Desde una perspectiva espacial, quizás la característica más importante de su éxito surge del espacio público contextual, la expansión del espacio público a través de formas arquitectónicas y la capacidad de formar estructuras altamente permeables. Desde este punto de vista, los mercados de Ciutat Vella y Eixample representan un universo bastante interesante de patrones, tipologías y diversidad espacial que surgen de las condiciones de su permeabilidad.

Marco Normativo

El marco normativo para este proyecto se basará en las siguientes regulaciones y normas establecidas por las autoridades competentes en Colombia, en el departamento del Chocó, específicamente en la zona del Medio Baudó y en las orillas del río:

Constitución Política de Colombia: La Constitución establece los principios generales y los derechos fundamentales que deben tenerse en cuenta en el desarrollo de cualquier proyecto,

incluyendo el respeto por el medio ambiente, la protección de las comunidades étnicas y la promoción del desarrollo sostenible.

Ley General de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011): Esta ley regula el ordenamiento del territorio en Colombia y establece los lineamientos y criterios para la planificación, gestión y uso del suelo. Se deberán tener en cuenta las disposiciones de esta ley para el diseño y desarrollo del proyecto en el Medio Baudó.

Ley de Desarrollo y Conservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico (Ley 1185 de 2008): Esta ley establece las normas para la conservación y protección del patrimonio arquitectónico y urbanístico de Colombia. Se deben considerar las disposiciones de esta ley al diseñar y construir estructuras en la zona del Medio Baudó, respetando y preservando el patrimonio cultural y natural de la región.

Normas Ambientales: Se deberán cumplir las normas ambientales vigentes en Colombia, como la Ley General de Medio Ambiente (Ley 99 de 1993) y las regulaciones emitidas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), para asegurar la protección y preservación del medio ambiente, especialmente en la cercanía del río y sus ecosistemas asociados.

Normativas Locales: Además de las leyes nacionales, se deberán tener en cuenta las normativas y regulaciones locales establecidas por el municipio de Puerto Meluk y el departamento del Chocó. Esto puede incluir planes de ordenamiento territorial, licencias de construcción, restricciones específicas de uso de suelo y otras disposiciones relevantes para el proyecto.

Marco Referencial

Revitalización Albarrada De Mompox

Con el objetivo de contextualizar y fundamentar el proyecto de revitalización del eje urbano de La Albarrada de Mompox - Bolívar, es fundamental establecer un sólido marco referencial que abarque tanto su entorno geográfico como su importancia histórica y cultural. La Albarrada de Mompox, designada como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1996, se alza como un enclave histórico y arquitectónico de relevancia excepcional en la región. Ubicada en un entorno geográfico anfibio y biodiverso, a orillas del majestuoso Río Magdalena, esta ciudad colombiana enfrenta diversos desafíos y oportunidades. Este marco referencial explora en profundidad los antecedentes, los objetivos, el marco legal, los impactos esperados y los logros obtenidos en este proyecto integral, destacando su importancia en la preservación del patrimonio, el fortalecimiento de la comunidad y el desarrollo sostenible de la ciudad.

Figura 4

José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompox"



Fuente: José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompox" 28 may 2015. ArchDaily Colombia. Accedido el 30 Nov 2023. <<https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox>> ISSN 0719-8914

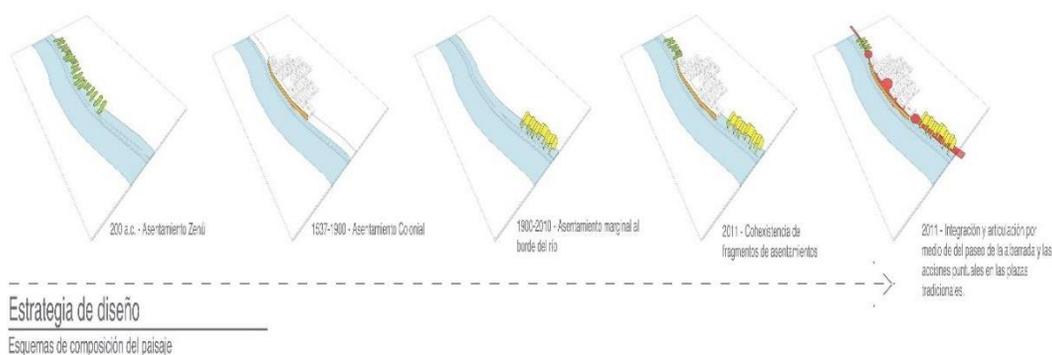
Contexto Histórico y Geográfico: El proyecto de revitalización del eje urbano de La Albarrada de Mompox - Bolívar se sitúa en un contexto histórico y geográfico singular. La Albarrada de Mompox, un municipio colombiano, se erige como un importante referente histórico y cultural en la región. Designada como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1996, esta ciudad se distingue por su riqueza arquitectónica, su legado cultural y su entorno geográfico peculiar. Mompox está enclavada en un paisaje anfibio, caracterizado por su proximidad al majestuoso Río Magdalena, que, además de ser un componente vital en la vida de la comunidad local, alberga una biodiversidad única.

Problemática a Abordar: El proyecto se plantea en respuesta a una serie de desafíos que afectan a La Albarrada de Mompox. En primer lugar, es imperativo proteger y valorizar el rico

patrimonio arquitectónico que define la identidad histórica de la ciudad. Al mismo tiempo, se busca fomentar la participación activa y la apropiación de los espacios públicos y las áreas ribereñas del Río Magdalena por parte de la comunidad local.

Figura 5

José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompo"



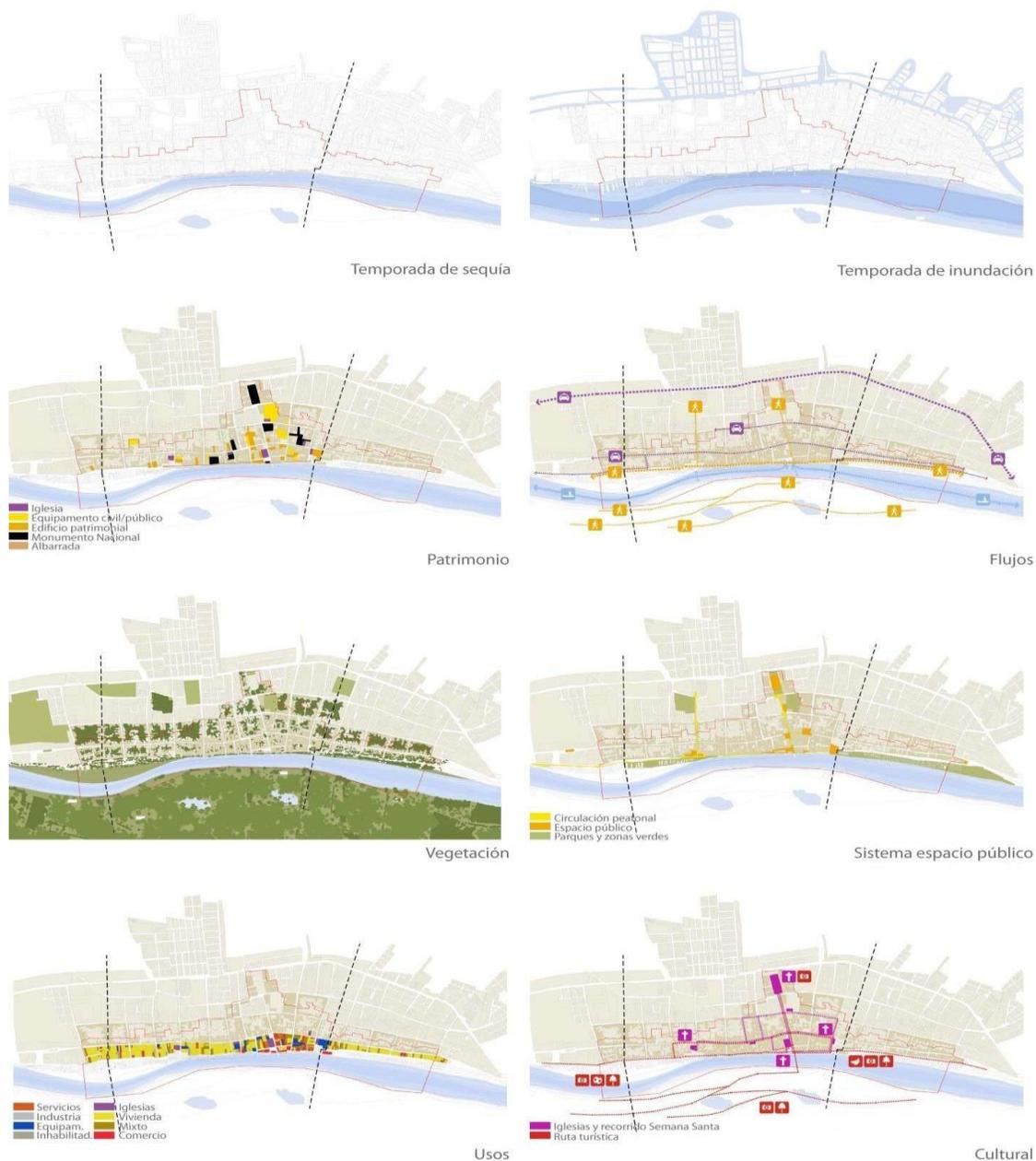
Fuente: José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompo" 28 may 2015. ArchDaily Colombia. Accedido el 30 Nov 2023. <<https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox>> ISSN 0719-8914

Además, se aspira a impulsar el desarrollo económico y empresarial en la región, diversificando las oportunidades de negocio y promoviendo la actividad comercial. Otro reto clave es la mitigación de riesgos de inundaciones en áreas vulnerables, lo que se vuelve esencial en un entorno con una topografía susceptible a inundaciones. Por último, se pretende mejorar las condiciones ambientales y micro climáticas de la zona, promoviendo la revegetalización del borde del río y contribuyendo a una mayor resiliencia frente a los cambios climáticos.

Objetivos del Proyecto: Los objetivos centrales del proyecto son ambiciosos y comprensivos. Primordialmente, el proyecto se orienta hacia la revitalización del frente de agua del municipio a lo largo del Río Magdalena. Esto involucra la restauración y valorización de la arquitectura patrimonial existente, que se encuentra en el núcleo de la identidad cultural de Mompox. Paralelamente, se persigue el fomento del empoderamiento y la apropiación de los espacios públicos y la orilla del río por parte de la comunidad, de modo que estos lugares se conviertan en activos esenciales para la vida cotidiana de los habitantes. Asimismo, se proyecta la creación de nuevos espacios urbanos que fomenten una diversidad de actividades, desde culturales hasta comerciales, con el fin de dinamizar la economía local. La mitigación de inundaciones en áreas vulnerables es un objetivo crítico, ya que la topografía de la zona la hace propensa a este tipo de eventos. Por último, se pretende mejorar la vegetación en el borde del río y las condiciones micro climáticas, contribuyendo así a un ambiente más saludable y agradable para los residentes y visitantes.

Figura 6

José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompox"



Fuente: José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompox" 28 may 2015. ArchDaily Colombia. Accedido el 30 Nov 2023. <<https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox>> ISSN 0719-8914

Marco Legal y de Conservación: Este proyecto se desarrolla en consonancia con el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), una estructura legal que establece las directrices y acciones necesarias para asegurar la preservación, conservación y sostenibilidad del centro histórico de La Albarrada de Mompox. El PEMP, como marco regulatorio, garantiza que la intervención sea coherente con las políticas de conservación del patrimonio y el desarrollo sostenible de la ciudad.

Impactos Esperados: Los impactos positivos que se esperan lograr mediante este proyecto son múltiples y abarcan diversos ámbitos. En primer lugar, se anticipa la protección y valorización de la arquitectura patrimonial, lo que contribuirá a la preservación de la rica historia y cultura de Mompox. Además, se proyecta el empoderamiento y apropiación de la comunidad en cuanto a los espacios públicos y la ribera del río, lo que promoverá una mayor cohesión social y un sentido de pertenencia a la comunidad. La creación de nuevos espacios urbanos diversificados también tendrá un impacto significativo, alentando actividades económicas y culturales en la región. La mitigación de inundaciones en áreas vulnerables mejorará la seguridad de la población local y reducirá los riesgos asociados.

Finalmente, la revegetalización del borde del río y la mejora de las condiciones micro climáticas contribuirán a un entorno más saludable y sostenible para los habitantes y visitantes de Mompox.

Figura 7

José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompox"



Fuente: José Tomás Franco. "Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompo" 28 may 2015. ArchDaily Colombia. Accedido el 30 Nov 2023. <<https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompo>> ISSN 0719-8914

Pensar Estratégicamente el Río Magdalena

A través de este río, conocido como la "Gran Magdalena", comenzó la conquista europea, los funcionarios coloniales y extranjeros, los soldados y el clero fueron transportados con gran dificultad, llegaron los avances tecnológicos y los combatientes de muchas guerras del siglo XIX navegaron allí y por lo tanto pasaron a formar parte de él. Los ríos del país tienen 1.540 kilómetros de longitud, fluyen entre las Cordilleras Central y Oriental, y pueden viajar entre Barranquilla (estuario) y La Dorada, la localidad de Puerto Salgar, unos 960 kilómetros al sur. Las visiones políticas, gubernamentales, económicas y culturales para el río han tenido altibajos como el río mismo. La entrada y salida de mercancías requiere un transporte más eficiente, y los ríos ofrecen una oportunidad para reducir los costos de transporte en más del 90%. Re imaginar el río Magdalena es reescribir la historia y el futuro de este país.

Figura 8

Proyecto urbano regional para Puerto Salgar (María Camila Gracia de Alcázar)

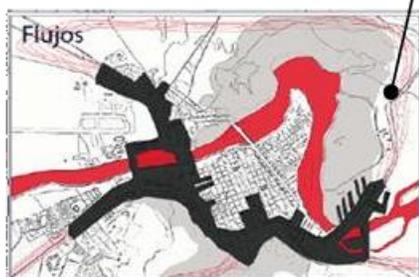
Los planteamientos que se asumen en el caso de la estructura urbana



transformación de este punto en la centralidad



una idea de navegación

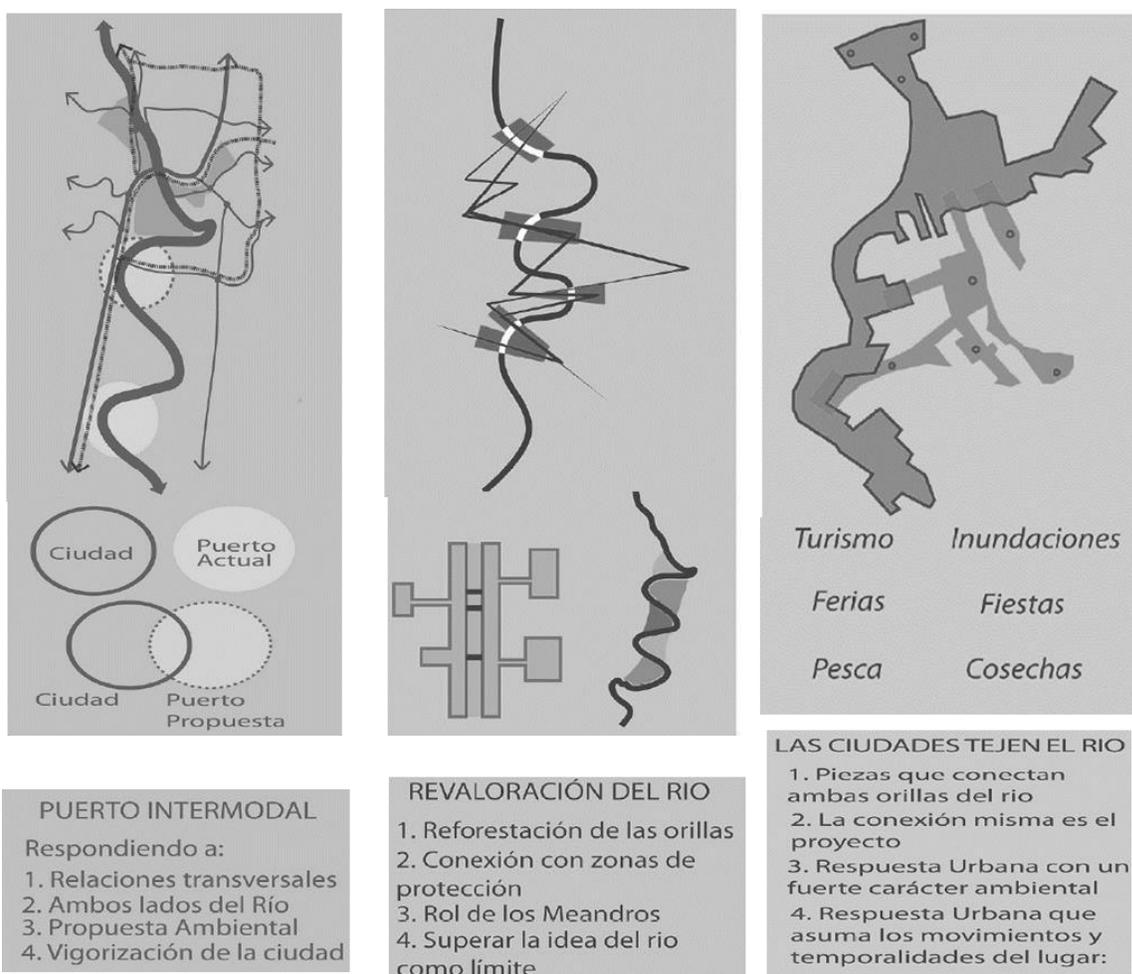


Fuente: María Camila Gracia de Alcázar Arquitecta de la Universidad Nacional de Colombia, Colombia.
mcgraciaa@unal.edu.co.bitácora 19 julio - diciembre de 2011

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

Figura 9

Proyecto urbano regional para Puerto Salgar (María Camila Gracia de Alcázar)



Fuente: María Camila Gracia de Alcázar Arquitecta de la Universidad Nacional de Colombia, Colombia.
mcgraciaa@unal.edu.co.bitácora 19 julio - diciembre de 2011

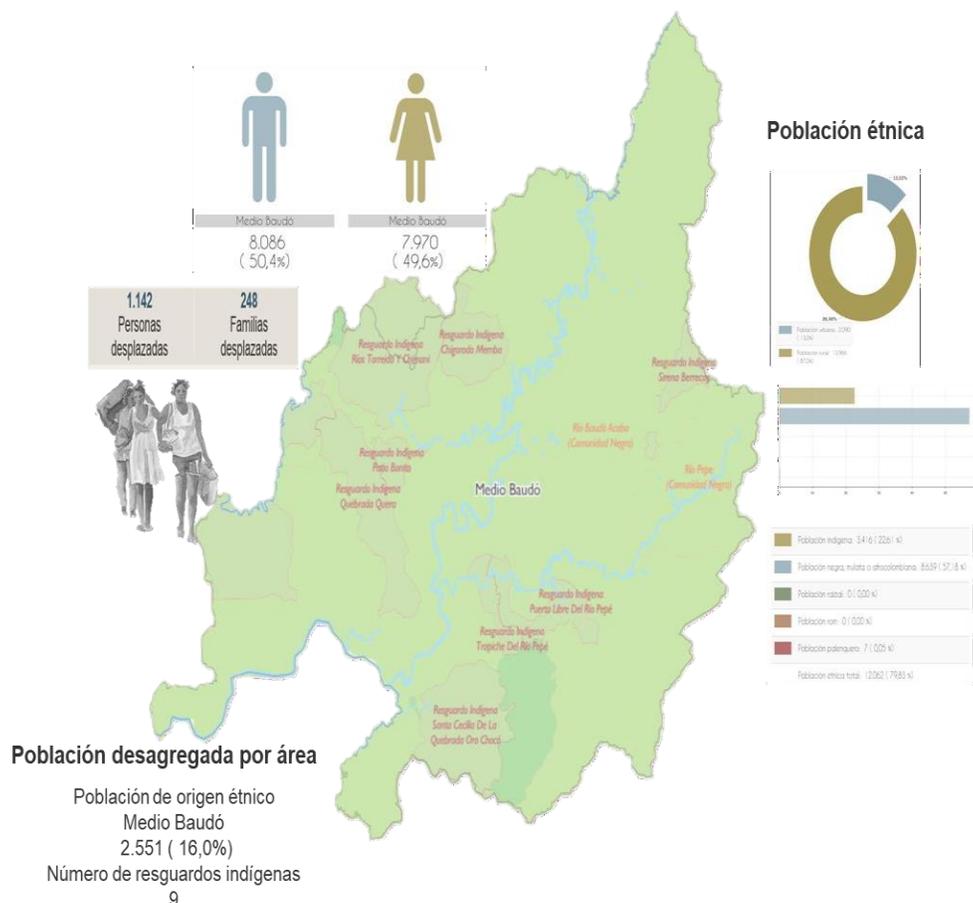
Como conclusión, se podría afirmar que la revitalización fluvial en Colombia, en el contexto del desarrollo económico, conduciría a una reevaluación de las ciudades portuarias, llevándonos a reconsiderar no solo su reajuste sino también el nuevo papel que desempeñarían. Estas dejarían de ser simplemente preocupaciones locales para formar parte de una concepción más amplia, vinculada al territorio y su dimensión territorial. Adoptar esta perspectiva territorial implica abordar el problema del río no solo desde un enfoque cuantitativo, sino también cualitativo, explorando sus características intrínsecas y naturales.

La necesidad se centra en abordar el territorio no solo como algo extenso, sino también como algo profundo, lo que implica un cambio significativo en la perspectiva de la propuesta. Es crucial distinguir tanto las fuerzas como los niveles de intensidad que operan en un área, respondiendo tanto al qué como al cómo de su funcionamiento. Reconocer el proceso de cómo se lleva a cabo establece la base para la noción de estrategia. En este enfoque estratégico, destaco dos enfoques para abordar un proyecto urbano o arquitectónico: en primer lugar, considerar la territorialización de la arquitectura, impregnándola con el contenido social, estético y cultural de un lugar para fortalecerlo. Y, por otro lado, también se trata de configurar el territorio, modelarlo, darle forma a las posibilidades y el carácter del lugar, y reforzarlo. Una idea que diluye la visión vacía del arquitecto y sólo especializa el proyecto en lugar de crearlo.

Capítulo 3: Caracterización del Entorno Urbano en Puerto Meluk

Figura 10

Escala de análisis poblacional



Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Identifica la falta de apoyo por gobierno a los diferentes grupos, afro indígenas que se han visto afectados por los diferentes hechos internos del municipio; educativos, empleo, violencia, desplazado.

Oportunidades

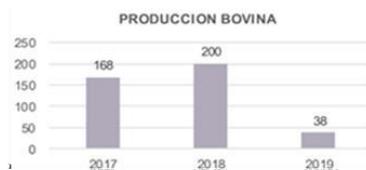
Reforzar y respaldar el desarrollo de los procesos étnico-territoriales de las comunidades negras e indígenas con el objetivo de aumentar su autonomía en aspectos políticos, económicos, culturales, y en la utilización sostenible de sus territorios.

Estrategias a Realizar

Diseñar nuevos equipamientos educativo y culturales de integración social en la región

Figura 11

Análisis Comercial



Las especies mayores están constituidas principalmente por ganado vacuno es la que menor representación tiene en el municipio conforme a las estadísticas del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)



el municipio está representado básicamente por los animales que se levantan en predios traspatio, toda vez que en el municipio no se registran granjas piscícolas tecnificadas para el levante de este tipo de ganado



La creciente demanda de pollo hace necesario que en el municipio se deba traer el producto desde municipios alejados, lo que incrementa los costos al consumidor. De acuerdo a lo investigado por la población avícola en Medio Baudó,

Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Se evidencia dificultades de sacar los productos agropecuarias de carácter tradicional como pesca, ganadería y porcicultura, cultivo de plátano, chontaduro. minería, venta de madera entre otros. los productos cultivados no son de fácil comercialización por la situación geográfica del municipio sumado a la falta de conocimiento y disponibilidad de servicio de energía eléctrica en la práctica de conservación de estos, generando pérdidas económicas.

Oportunidades

Mejorar estrategias del EOT de las condiciones de accesibilidad y transporte para el desarrollo económico y social, proyectos de impulsar la económica locales

Estrategias a Realizar

Implementar rutas estratégicas productivas para recuperar la identidad económica del municipio, aumentando la tasa de empleo y fortalecer el comercio local y regional

Figura 12

Análisis Movilidad



Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Se presentan dificultades de accesibilidad, altos costos de transporte y ausencia de infraestructura para el sistema de transporte tanto fluvial como terrestre, la cual dificulta la conectividad con el interior del país

Oportunidades

Proponer en el río Baudó que constituye sin duda el eje estructurante de movilidad en el Municipio, ya que cruza el territorio transversalmente de no oriente a sur oriente, permitiendo la entrada al Municipio, ya sea por el Alto, Bajo Baudó. es la vía de comunicación más utilizada en Puerto Meluk y desde allí tomar la vía a Pie de Pepe, hasta Istmina vía terrestres

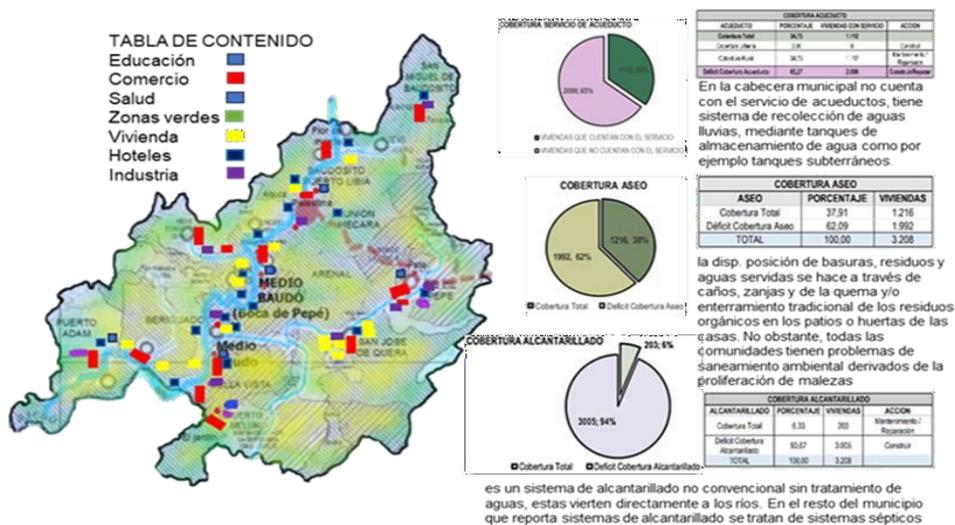
Estrategias a Realizar

Gestionar una conectividad de la cuenca del río Baudó con el interior del Departamento, que se constituye en una ruta estratégica para el desarrollo regional y en un diseño urbano

arquitectónico de infraestructura prioritaria para impulsar el desarrollo agro productivo, ecoturístico y económico en general del Medio Baudó y toda la subregión

Figura 13

Análisis Dotacional



Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Se requiere adelantar programas de mantenimiento de la infraestructura dotacional del municipio así también la construcción de espacios físicos que soportan las actividades sociales y comunitarias de la población, tales como la recreación, la

Educación, la salud, la seguridad, etc., además de otras actividades que tienen que ver con el comercio, la cultura y la administración pública y los grandes equipamientos que constituyen los servicios de nivel ciudad como plazas de mercado, entre otros. Dentro de las

principales falencias de equipamientos que existen en la zona rural del municipio se encuentran la falta de puesto de salud, escaleras o muelles para el desembarco y puentes peatonales.

Oportunidades

Proponer en el río Baudó que constituye sin duda el eje estructurante de movilidad en el Municipio, ya que cruza el territorio transversalmente de nor oriente a sur oriente, permitiendo la entrada al Municipio, ya sea por el Alto, Bajo Baudó. es la vía de comunicación más utilizada en Puerto Meluk y desde allí tomar la vía a Pie de Pepe, hasta Istmina vía terrestres

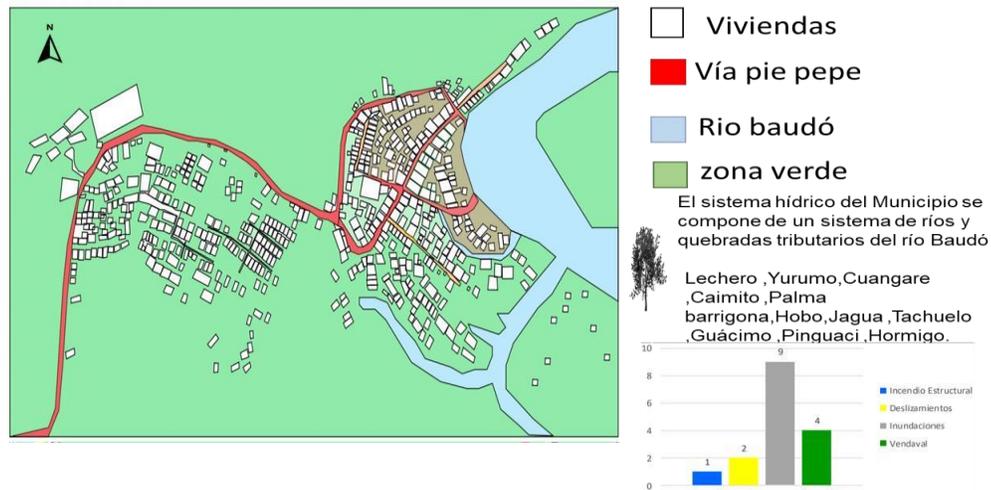
Estrategias A Realizar

Gestionar puntos de encuentros el río Baudó para consolidar, una ruta estratégica para mitigar la falta de carencias que padece el municipio con un diseño urbano arquitectónico de infraestructura prioritaria para impulsar el desarrollo agro productivo, ecoturístico y económico, y turística de las zonas aledañas.

Figura 14

Análisis Ambiental

Micro



Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Inexistencia de ejes ambientales que fomenten el desarrollo urbano, actividades de esparcimiento y conectores entre el puerto.

Oportunidades

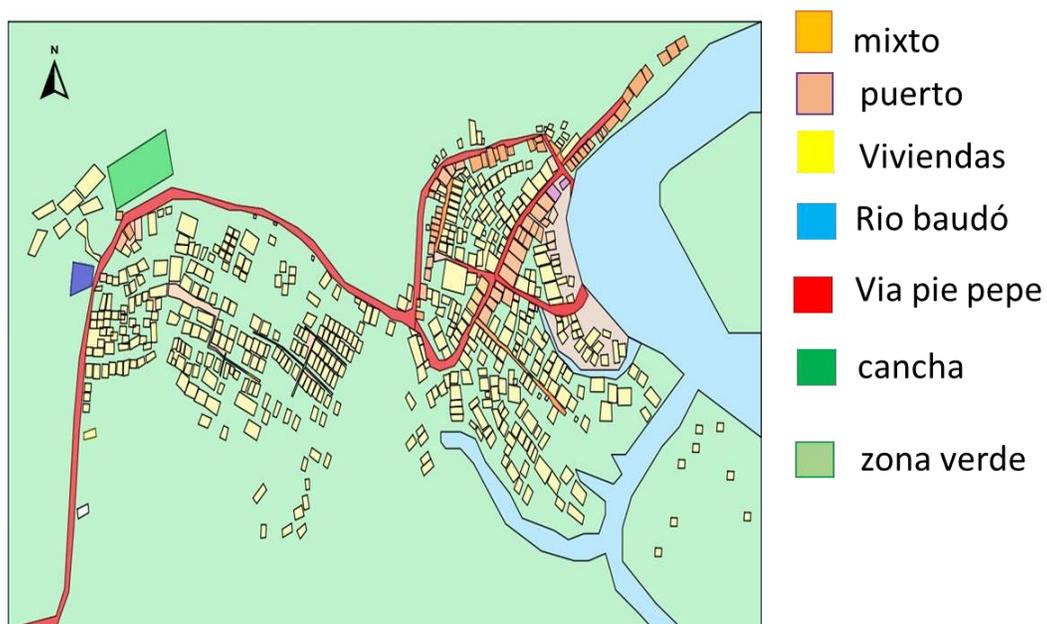
Integración de zonas verdes de protección en la ronda del río, zonas permitidas para actividades de recreación y turismo aledañas al puerto.

Estrategias A Realizar

Generar un diseño de eje ambiental, ubicado en las zonas de mayor afluencia de habitantes.

Figura 15

Análisis Económico



Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Carencias de consolidación del uso residencial, en la zona central del casco urbano.

Oportunidades

Articular el crecimiento urbano del municipio en el sentido posterior al río, y proporcional al sentido de la vía.

Estrategias A Realizar

Reubicar en zonas de expansión de uso residencial hacía el área posterior del río, donde se ubica la disponibilidad de suelo.

Figura 16

Análisis Vías



Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Carencias de planificación y limitación, difícil acceso a la zona del puerto y del Río.

Oportunidades

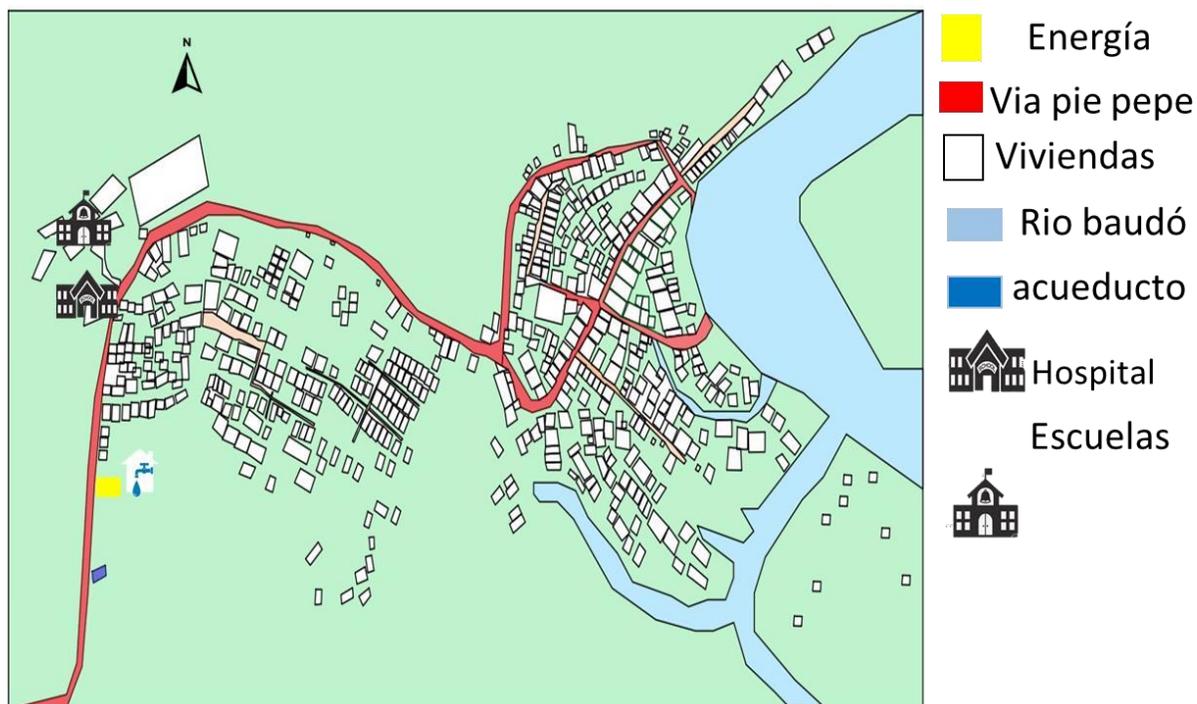
Integración de zonas de esparcimiento y espacio público, generadas con el río conectadas a vías principales y secundarias.

Estrategias a Realizar

Articular mediante conectores La malla vial principal el casco urbano consolidado, con el puerto fluvial.

Figura 17

Análisis Servicio Público



Fuente: Elaboración Propia

Problemáticas

Deficiencia de zonas de uso público y cultural, en las zonas cercanas a los equipamientos de uso educativo.

Oportunidades

Analizar proyectos de mejoramiento del espacio público, e integración en equipamientos prioritarios urbano.

Estrategias a Realizar

Combinación de la activación de los servicios y la economía, en estrategias del desarrolló del puerto.

Capítulo 4: Estrategias de Modelo Urbano de Integración a Nivel Meso y MicroAmbiental



1 Cortinas forestal (redireccionar vientos y generar sombras)
siembra de arboles y arbustos ha orillas del rio (erosión de suelo y inundación)



2 Diseño de corredor verde.(conector de orillas del rio con via principal)



3 Implementación de plataformas en madera nativas (palafitos)



4 Recupera zonas invadidas por viviendas (reubicación)



5 Diseños de zonas recreativas verdes (parques)



6 Plantar arboles 10 por cada 1 árbol talado para diseño de plataforma y viviendas



7 Plantar arboles nativos de invernadero , frutales y para especies (pájaros,inceptos)



1 Gestionar activades de siembras de plantas nativas en bordes y orillas del rio



2 Diseño de plataformas amigables con el medio ambiente (madera)



3 Implantar arboles en zonas transcurrida del malecón generando sombra para el peatón



4 Creación de zonas verdes y recreativas



5 Creación de miradores naturales



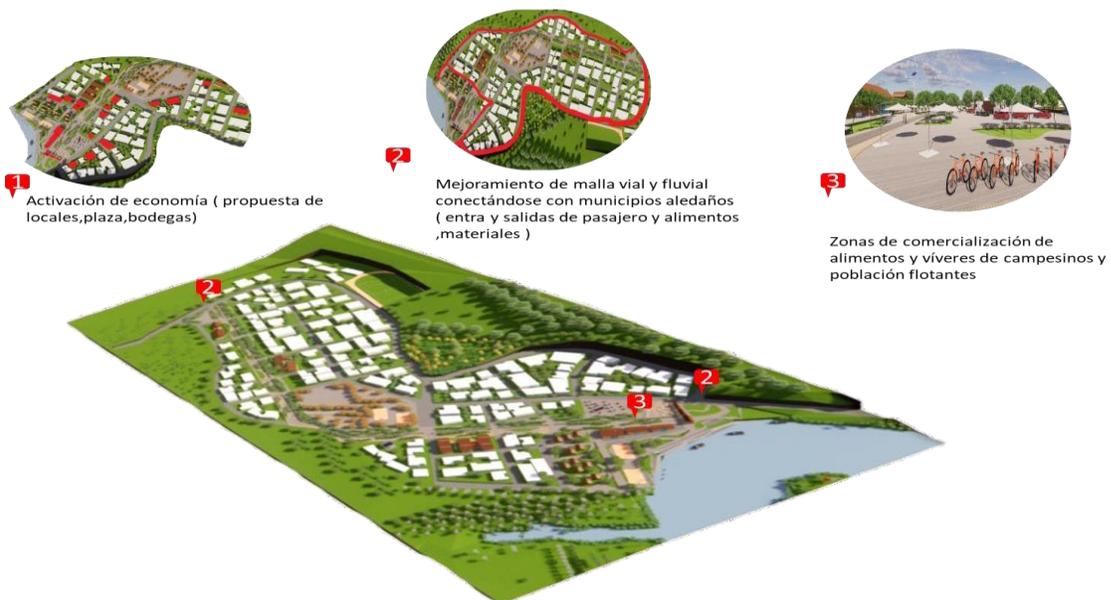


Micro



Económico

Meso



Micro



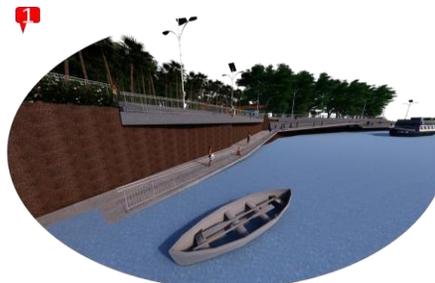
Capítulo 5: Implementar Diseño Urbano Sostenible A Orillas del Rio Baudo (Puerto Meluk)

Propuesta urbana



1.Reorganización del puerto y orillas de rio

Organizar zonas peatonales



Reubicación de viviendas



1 Viviendas en zonas de riesgo
(inundación y del izamientos de masa)



2 Propuesta de mejoras de viviendas y
hostales en zona seguras fures de
riesgo



Activación comercial y turismo



2
Puntos estratégicos de ubicación de
Locales comerciales en zonas activas



3
Implementación de plaza de
mercado y bodegas de acopio y
puerto fluvial



1
Hostales para la población
flotante y turistas



Articulación de zonas pasivas y activas

2 MEZCLAR



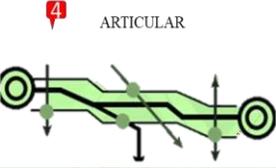
Combinar diferentes usos en puntos estratégicos de puerto meluk para garantizar un fácil acceso a los servicios.

3 CONSERVAR



Respetar los usos actuales complementándolos con nuevas actividades económicas.

4 ARTICULAR



Ordenar el territorio a partir de un sistema de dinámicas que conecte e integre los espacios fuera de zona de riesgo de inundación.

5 PERMEABLE



Prioridad sobre el peatón generando espacios públicos que promuevan la cohesión social.

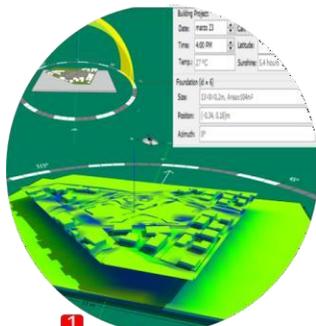
1 PRESERVAR



Preservar los bienes de interés cultural permitiendo actividades económicas, culturales dentro de ellos que ayuden a conservar las tradiciones.



Estrategias bioclimáticas



1 SIMULACION

Analizar fechas y horas de los meses mas caluroso

2 Plantar por cada 1 árbol talado sembrar 10



3 Diseños de plataformas palafito nativas de la zona



4 Crear viviendas y equipamientos amigables con el medio ambiente

Conclusiones

Con este proyecto se llevará a cabo diferentes ítems

Desarrollo y sostenibilidad del turismo. Este análisis muestra que el turismo se ha convertido en una importante fuente de ingresos para la región; Sin embargo, la necesidad de un enfoque sostenible para el desarrollo turístico es clara para proteger los recursos naturales, preservar la autenticidad cultural y equilibrar los impactos económicos con la protección ambiental.

Con equipamientos urbanos teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas: La complejidad de las condiciones en la región es evidente, como el crecimiento urbano acelerado, la necesidad de mejorar la infraestructura e igualar oportunidades. Estos desafíos requieren una gestión urbana integral y políticas que aborden las deficiencias en la calidad de vida de sus residentes.

Participación y estudio comunitario: este estudio destaca la importancia de la buena estrategia y la participación comunitaria activa en la toma de decisiones. Esto es importante para la implementación exitosa de resolver los problemas urbanos y garantizar un desarrollo inclusivo y sostenible. Educación y desarrollo integral. La promoción de la educación y la preservación de la cultura local se están convirtiendo en factores importantes en el desarrollo integral de la sociedad. Fortalecer los programas educativos y fomentar la expresión cultural local son pilares importantes del crecimiento a largo plazo. Desarrollo y planificación estratégica. Para garantizar un futuro sostenible para el Puerto de Meluk, es importante desarrollar una estrategia integral que aborde los complejos desafíos actuales. La planificación estratégica debe considerar la

sostenibilidad cultural, económica y ambiental como elementos fundamentales del crecimiento regional.

Referencias

- Acevedo L. E. (1981). El río grande de la Magdalena: Apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas. Bogotá: Ed. Banco de la República.
- Acemoglu, D., & Robinson, J. A. (2013). Por qué fracasan los países: Los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza. Barcelona: Deusto.
- Acosta H. J. (1945). Reseña histórica de la navegación por el río Magdalena: manual del navegante. Barranquilla: Ed. Empresa Litográfica.
- Alcaldía de Medio Baudo (2018). Celebración Fiestas Patronales de Puerto Meluk.
<https://www.mediobaudo-choco.gov.co/noticias/celebracion-fiestas-patronales-de-puerto-meluk>
- Alvear S. J. (2005). Manual del río Magdalena. Bogotá: Ed. Cormagdalena.
- Balijepalli, C., et al (2020). Advances in transport connectivity. *Transportmetrica A: Transport Science*, 16(6), 4761-4766.
- Ballarín, P., & Bosch, M. (2016). La construcción de la comunidad desde el espacio público en Medellín. *Revista Colombiana de Educación*, (71), 239-257.
- Baquero R., M. L. (2003). Una experiencia de ordenamiento territorial en el Pacífico colombiano. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1(7), 26-35.
- Bedoya C. D´Y. (2019). Puerto Meluk puerta del Baudó ventana del Pacífico. El Baudoseño.
<https://elbaudoseno.com/puerto-meluk-puerta-del-baudo-ventana-del-pacifico/>
- Berger K. J. (1926). Memoria detallada de los estudios del río Magdalena, obras proyectadas para su arreglo y resumen del presupuesto. Bogotá: Ed. Minerva.

- Biehl, P. F., & Rupprecht, S. (2018). Transport connectivity for remote rural communities: Barriers, impacts and options. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 1, 100004.
- Button, K. J., Njoya, E. T., & Hensher, D. A. (2018). *Handbook of transport and development*. Edward Elgar Publishing.
- Bustamante, R., & Henríquez, A. (2012). Análisis de accesibilidad fluvial en regiones periféricas: caso de la Región de Los Ríos. *Revista de la Construcción*, 11(1), 18-30.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano. (1972). Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano. Recuperado de <https://www.un.org/es/events/environmentconf/declarations/estocolmo.shtml>
- Consejo Municipal de Medio Baudo (2012). Acuerdo nro_012 del 17 de mayo de 2012. <https://repositoriocdim.esap.edu.co/bitstream/handle/123456789/23494/26811-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Dane, 2018. <https://www.dane.gov.co/>
- Departamento Nacional de Planeación. (DNP, 2016). <https://terridata.dnp.gov.co/index-app.html#/perfiles/27430>
- El Baudoseño, 2019 <https://elbaudoseno.com/puerto-meluk-puerta-del-baudo-ventana-del-pacifico/>
- Gómez, C., & Estrada, F. (2017). Desarrollo del transporte fluvial en Colombia: Retos y perspectivas. *Apuntes del CENES*, 36(63), 79-106.
- Guhl N. E. (2006). *Atlas de la cuenca del río grande de la Magdalena*. Bogotá: Ed. Cormagdalena.

- La Paz en el Terreno (s.f.). Baudo, <https://lapazenelterreno.com/mapas-de-riesgo/liderazgo-choco-costo-defender-territorio/baudo.html>
- Ley 89 / 90, noviembre 25, 1890. Ministerio de Interior. [OIPI]. (Colombia).10/02/2020.
<https://www.mininterior.gov.co/la-institucion/normatividad/ley-89-de-1890>
- Montañez A. L. S. (2001). La recuperación de la ribera del río Magdalena. Parque Bucamba: La Dorada (Caldas). Bogotá: Universidad Nacional, trabajo de grado.
- Parque Bucamba: La Dorada (Caldas). Bogotá: Universidad Nacional, trabajo de grado.
- Rostow, W. W. (1960). The stages of economic growth: A non-communist manifesto.
Cambridge: Cambridge University Press.
- Sánchez, M., & Fernández, V. (2013). Ordenamiento territorial: conceptos, métodos y experiencias en Iberoamérica. Buenos Aires: Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.
- Stuart C. Ch. (1994). Viajes por Colombia 1823 y 1824. Bogotá: Ed. Banco de la República.
- Théodore M. G. (1994). Viaje por la República de Colombia en 1823. Bogotá: Ed. Banco de la República.
- UNCTAD. (2017). Review of Maritime Transport 2017. United Nations Conference on Trade and Development. Recuperado de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2017_en.pdf