

# portusplus

## Montevideo: new scenarios for the Ciudad Vieja

**Valentina Sportello**

Facoltà di Architettura,  
Università degli Studi di Roma Tre  
valesport83@gmail.com

For centuries what we call today Ciudad Vieja has been the functional, trading and residential heart of Montevideo City. Despite that, during the last century the area's census has reduced in a slow but continued decline.

By a historical point of view, the more the harbour and its facilities have developed at Montevideo bay, the more the population has left the Ciudad Vieja.

The harbour has qualified the district as "portual barrio", but in the same time it represent the biggest constrain for district requalification policies, even if from a business point of view Montevideo Bay can't provide what a modern, national-level harbour needs (by docks dimensions and seabed depth).

In the last past years, lot of plans has been designed in order to improving the dwellings old area and the harbour area, but nothing has been achieved. some miscommunications has been notable between PECV 2004 proposal for Ciudad Vieja and ANP 2009 technical harbour authority project: they both wish to operate in the same area, but with different focus. Actually the harbour and the Ciudad Vieja need a single, coordinated strategy that can merge the needs of both areas.

### **Keywords**

**Port; Ciudad Vieja ; Montevideo; port district;  
deterioration; urban planning**

# Montevideo: nuovi scenari per la Ciudad Vieja

## Introduzione

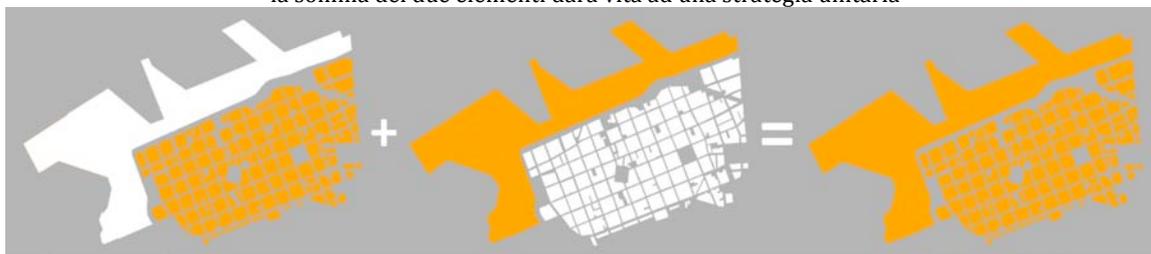
Il presente lavoro, frutto di una ricerca svoltasi in Uruguay nel 2010 presso la facoltà di Architettura di Montevideo e presentata come tesi di laurea (relatore prof. Mario Cerasoli), si occupa di analizzare le conseguenze che ha portato la localizzazione di una struttura portuale nei pressi della città, nello specifico l'impatto che il porto ha avuto sulla *Ciudad Vieja* di Montevideo.

Negli ultimi anni abbiamo assistito alla nascita di un rinnovato interesse per molti centri storici delle città Sudamericane, vittime di un graduale abbandono da parte della popolazione residente. Nel caso di Montevideo, possiamo osservare un'attenzione particolare data al centro storico: la *Ciudad Vieja*; dove si è previsto un forte investimento pubblico e privato come motore di riqualificazione urbana che restituisse all'area l'antica vocazione residenziale persa.

Nessuno di questi interventi ha dato gli esiti sperati, non traducendosi mai in proposte effettive di sviluppo e scontrandosi con la presenza del porto, infrastruttura di portata nazionale, che ha trasformato nel tempo il centro storico in un *barrio* portuale, determinandone il declino residenziale e il successivo degrado urbano. L'amministrazione recentemente ha redatto un piano di trasformazione e ampliamento del porto, prevedendo la localizzazione di molte delle funzioni all'interno della baia di Montevideo. Questa operazione, dettata dalla necessità di rilancio del nodo commerciale e dall'assenza di spazio nei vari terminal, rappresenta un'occasione persa, dal momento che le trasformazioni previste non tengono in alcuna considerazione il vicino centro urbano, non portando alcun miglioramento ad esso e in alcuni casi, creando una frattura ancora maggiore di quella ad oggi esistente.

Partendo da un'analisi sulle condizioni e sui problemi attuali presenti in quest'area, l'obiettivo di questo lavoro è proporre soluzioni che, senza limitare lo sviluppo del porto di Montevideo, restituiscano alla *Ciudad Vieja* la possibilità di un rilancio, così da renderla desiderabile agli occhi degli investitori e soprattutto dei suoi abitanti.

Figura 1. Obiettivi dello studio: analizzare porto e città come un unico organismo, la somma dei due elementi darà vita ad una strategia unitaria



## Il porto di Montevideo

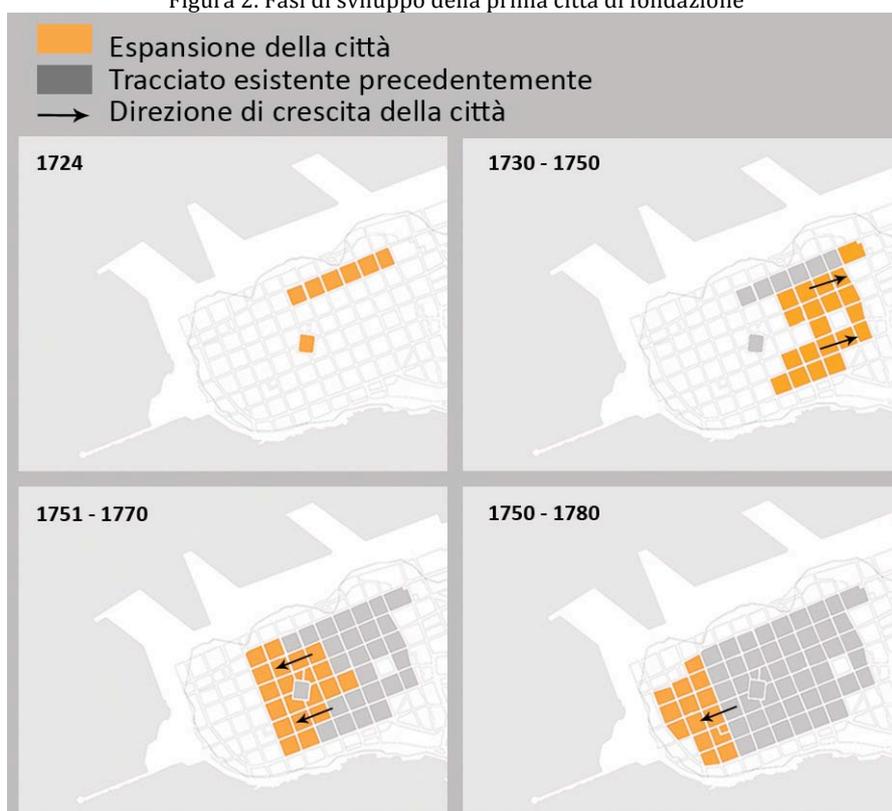
### *Fondazione di una città: da polo difensivo a città portuale*

Fondata nel 1730, come tutte le città coloniali Spagnole edificate nel nuovo mondo, Montevideo risponde alla direttive dettate dalle *Leyes de Indias*, strumento attraverso il quale, la fondazione diventa un semplice processo di applicazione di norme prescritte e

collaudate, che variano a seconda della posizione geografica della futura città. La pianta adottata presenta un tracciato regolare ortogonale costituito da isolati quadrati, la cui scacchiera si inizia a comporre partendo dal molo e solo successivamente si espande la trama per tutta la totalità dell'area.

Nonostante il luogo scelto per il primo insediamento sia una penisola posta all'estremità della foce del *rio della Plata*, lo sviluppo della città ha inizialmente negato il ruolo portuale di Montevideo, espandendosi verso l'interno, così da potersi difendere dai possibili attacchi provenienti dal nord<sup>1</sup>.

Figura 2. Fasi di sviluppo della prima città di fondazione



Nei due secoli successivi la città cresce rapidamente, moltiplicando l'originale tracciato coloniale e aumentando di popolazione<sup>2</sup>. La prima forte trasformazione dell'assetto urbano e in particolare della *Ciudad Vieja* avviene agli inizi del Novecento, momento in cui viene approvato il progetto del Porto di Montevideo. L'obiettivo è di creare un'infrastruttura di portata nazionale che rappresenti il nodo commerciale più importante del Paese: l'intera rete viaria viene riprogettata e il bordo della penisola viene dotato di un'arteria costiera carrabile (la *Rambla*) che collega il porto con il resto dell'Uruguay. Per la realizzazione di questi assi viari vengono demoliti alcuni isolati di bordo della *Ciudad Vieja*, che ad oggi rappresentano dei vuoti urbani irrisolti. Nel corso del XIX° secolo il porto ha subito ulteriori trasformazioni, espandendosi verso l'interno della baia con i suoi terminal e circondando completamente il tessuto urbano circostante.

<sup>1</sup> La città di Montevideo viene fondata dagli Spagnoli come città di difesa per controllare l'accesso nord del rio della Plata e limitare l'avanzata dei Portoghesi.

<sup>2</sup> L'espansione della città avviene attraverso la moltiplicazione indifferente dell'originale isolato coloniale (cuadra) così da costituire una scacchiera indifferenziata (damero).

Figura 3. Fasi dell'espansione del porto (da sx: Anno 1908; 1950; 2007)



### *Caratteristiche e limiti del nodo commerciale*

Ubicato sulla foce del rio della Plata il porto di Montevideo rappresenta l'accesso privilegiata dal mare per entrare in Uruguay<sup>3</sup> e grazie alla sua posizione geografica, risulta essere una struttura più competitiva del vicino porto di Buenos Aires. Amministrato dall'ANP<sup>4</sup>, contiene molteplici funzioni commerciali che lo rendono una base operativa, funzionale e redditizia per l'intero Paese<sup>5</sup>. Eppure i limiti di questa infrastruttura sono dati proprio dalla sua localizzazione, infatti il posizionamento del porto a ridosso di un centro abitato, presenta molti inconvenienti, dal momento che la richiesta crescente di spazio da destinare allo stoccaggio delle merci non può essere soddisfatta né oggi né in futuro, non essendoci altre aree a disposizione da utilizzare. Inoltre la baia di Montevideo si è dimostrata inadatta e limita l'utilizzo della struttura alle imbarcazioni di maggior pescaggio, poiché caratterizzata da un fondale troppo basso e spesso soggetta ad insabbiamenti che necessitano continue operazione di dragaggio.

### **Ciudad Vieja: la cronaca di un abbandono**

La localizzazione del porto nella baia di Montevideo a ridosso della *Ciudad Vieja*, le varie trasformazioni viarie effettuate sul tessuto di bordo di questa e la presenza di tutte le attività legate al commercio mercantile nelle vicinanze, hanno reso la zona un vero e proprio *barrio* portuale. La *Rambla*, l'arteria viaria perimetrale al centro storico è portatrice di congestione e inquinamento acustico e la presenza dei containers sul bordo portuale costituisce una barriera fisica al centro abitato, privandolo dell'originale legame visivo che questo aveva con la baia circostante. Il porto, rappresenta una frattura all'interno del tessuto urbano.

La *Ciudad Vieja* cambia velocemente aspetto e perde desiderabilità agli occhi dei suoi abitanti, classificandosi come luogo pericoloso e degradato. L'antico fulcro culturale ed economico di Montevideo si svuota, perdendo inizialmente gli abitanti più abbienti, attratti da abitazioni più lussuose e silenziose sul bordo dell'oceano e successivamente gli altri residenti di ceto medio, desiderosi di condizioni di vita migliori. A questo flusso di residenti in fuga se ne affianca uno opposto, composto da abitanti dalle misere condizioni, che cercano un rifugio e sono attratti dallo stock abitativo disponibile e abbandonato presente nel luogo. Le condizioni sociali si aggravano ulteriormente dal momento che al fenomeno di abbandono della popolazione<sup>6</sup> se ne affianca un altro, invisibile, di occupazione illegale degli

<sup>3</sup> Gli altri porti Uruguayani sono localizzati internamente al delta del rio della Plata e hanno dimensioni e traffici commerciali nettamente inferiori.

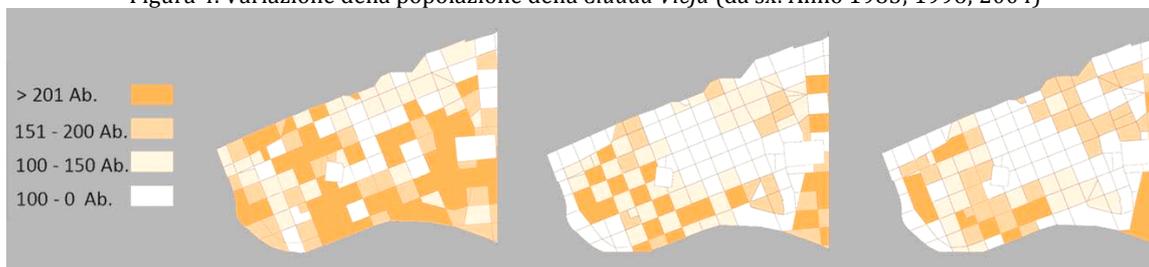
<sup>4</sup> ANP: *Administracion Nacionales de Puertos*, è un organismo decentrato, vincolato al potere esecutivo attraverso il Ministero dei Trasporti (MTO).

<sup>5</sup> Il porto di Montevideo contiene: il terminal dei container (molo b), il terminal passeggeri (molo buquebus), il terminal dei pescherecci (molo *mantaràs*) e il terminal militare.

<sup>6</sup> Secondo i dati dell'I.N.E. (istituto nazionale di statistica Uruguay) la *Ciudad Vieja* risulta essere il settore urbano con la più alta percentuale di calo della popolazione nella città di Montevideo.

edifici. Il tutto non giova all'immagine complessiva del centro storico, il quale continua a contenere le sedi degli uffici più importanti del Paese ma lentamente si svuota, perdendo abitanti e diventando una città fantasma, dal momento che la maggioranza delle case sono disabitate e le condizioni di vita degli abitanti rimasti sono di bassissimo livello.

Figura 4. Variazione della popolazione della *Ciudad Vieja* (da sx: Anno 1985; 1996; 2004)



## Ciudad Vieja e Porto: una realtà, due modalità d'intervento

### *Il PECV (2004). El plan especial Ciudad Vieja*

Verso la fine degli anni Ottanta nasce un sentimento di difesa e protezione della *Ciudad Vieja*, la quale è afflitta da politiche urbane incoerenti che hanno portato alla demolizione di molti edifici abbandonati per incuria e al completo degrado della zona. In difesa del patrimonio architettonico fu creato un organo di protezione "il catalogo patrimoniale"<sup>7</sup>, il quale mappando gli edifici di maggior pregio, aveva l'obiettivo di tutelarli, restituendo dignità al centro storico. Sulla scia di questo intervento e sul rinato interesse per la *Ciudad Vieja*, viene redatto nel 2004 *el plan especial* (PECV)<sup>8</sup>.

L'obiettivo del piano è di rilanciare l'immagine del centro storico attraverso una riqualificazione degli spazi pubblici degradati e un recupero della massa costruita abbandonata o fatiscente, affidando parte delle quote al settore privato. Il piano rappresenta un ottimo strumento e contiene in sé un'approfondita analisi del tessuto e delle problematiche presenti, eppure ha il grandissimo limite di non occuparsi della zona portuale vicina. Tutte le proposte si rivelano limitate e le realizzazioni (riqualificazioni delle piazze o pedonalizzazioni stradali) sono interventi puntuali che migliorano l'aspetto della zona ma non risolvono il problema alla radice.

La popolazione non torna nella *Ciudad Vieja* e gli investitori privati, nonostante le agevolazioni previste, non intendono rischiare il loro capitale, sicuri di un mancato ritorno economico. Il rilancio auspicato dal piano non avviene nella maniera sperata, e i tessuti riqualificati sono quelli più lontani dal bordo portuale e con minor problematiche.

### *Il progetto di ampliamento del Porto di Montevideo (2009)*

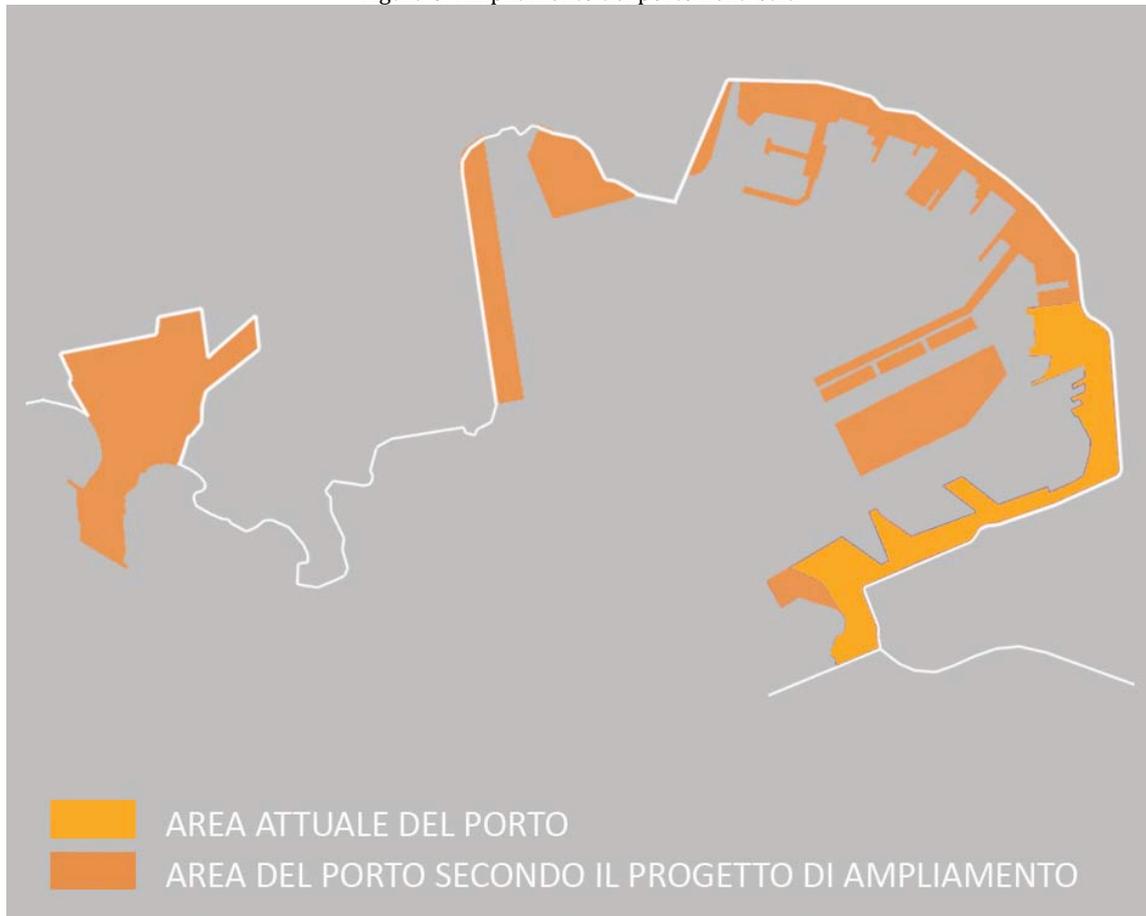
I limiti dimensionali dell'attuale porto, la presenza del centro abitato vicino e i problemi legati al fondale, hanno reso necessaria la stesura di un progetto di ampliamento che abbia come obiettivo la realizzazione di un porto moderno, dotato di spazi e competitivo con gli altri nodi commerciali mondiali. Il progetto elaborato dai tecnici dell'ANP prevede tre azioni fondamentali per migliorare il funzionamento della struttura portuale: un ulteriore dragaggio dei canali così da limitare l'insabbiamento, la creazione di nuove banchine per guadagnare spazio e la localizzazione di parte delle funzioni all'interno della baia di

<sup>7</sup> Il catalogo patrimoniale tutela la massa costruita presente nel perimetro della *Ciudad Vieja* e assegna ad ogni stabile un valore di protezione da 4 a 0, ove il valore massimo (ossia il 4) indicava la protezione totale dell'edificio.

<sup>8</sup> Il PECV è uno dei piano speciali previsti dal POT (piano di ordinamento territoriale). La finalità del piano speciale è di analizzare nel dettaglio un settore urbano e di proporre proposte dettagliate e specifiche per lo stesso.

Montevideo. Parte delle nuove banchine realizzate saranno destinate al nuovo terminal pescherecci (attualmente carenti di spazi), mentre il terminal “*Punta de Sayago*”, localizzato verso l’esterno della baia, rappresenterà il vero porto industriale, capace di accogliere imbarcazioni dal pescaggio profondo. Il nuovo progetto ha il pregio di allontanare parte delle funzioni commerciali del porto ad oggi localizzate sul bordo della *Ciudad Vieja* e di alleggerire il traffico veicolare presente sulla *Rambla*, grazie alla creazione di un nuovo accesso, detto Accesso Nord.

Figura 5. Ampliamento del porto nella baia



L’intervento previsto verrà attuato nel 2012 e si concentra unicamente sulla modernizzazione del porto senza coinvolgere la vicina città. Questo risulta evidente da alcune scelte progettuali fatte, come l’allontanamento del terminal passeggeri che portava turismo e ricchezza al vicino centro storico e l’ampliamento del terminal di stoccaggio merci sul perimetro della *Ciudad Vieja*, che aumenterà la frattura visiva e fisica già esistente e peggiorerà il degrado dei tessuti di bordo.

Figura 6. Il progetto di ampliamento del porto di Montevideo



### *Alla ricerca di una strategia unitaria*

Dalle proposte analizzate risulta evidente come manchi un dialogo tra le autorità portuali e l'Intendencia di Montevideo. Questo rappresenta un grandissimo limite alla pianificazione e alla possibile riqualificazione del centro urbano. Il porto inteso come motore commerciale del paese ha realmente bisogno di un rilancio economico e necessita un ampliamento eppure il progetto potrebbe tener conto dei bisogni anche della vicina Ciudad Vieja, spostando le funzioni meno idonee al vicino centro abitato, come il terminal dei container, lasciando invece quelle attività che potrebbero accrescere il valore turistico ed economico della zona, nonché della città, come il terminal passeggeri.

I due piani dovrebbero completarsi a vicenda, evidenziando i pregi e limitando le criticità di ognuno, parlando tra di loro e non subendosi come due entità distinte, questo sarebbe possibile solo con una legislazione unica, che obblighi entrambi gli attori a tener conto delle necessità dell'altro durante la pianificazione. La città non deve essere un ostacolo allo sviluppo del porto, ma non può restare assoggettata a trasformazioni che per motivi economici, deve subire passivamente senza diritto di appello.

### **Nuovi scenari per la Ciudad Vieja**

#### *Obiettivi per il rilancio*

Per un rilancio concreto della Ciudad Vieja bisogna partire dal porto, prevedendo una strategia di rilancio unitaria che abbia al suo interno margini di sviluppo per l'infrastruttura e permetta la riqualificazione del centro storico con il conseguente ritorno della popolazione e della desiderabilità del luogo agli occhi dei cittadini e degli investitori. La strategia per esser valida, dovrà ridurre il degrado presente nei tre sistemi presi in considerazione: quello infrastrutturale (porto), quello urbano (Ciudad Vieja) e quello sociale

(gli abitanti). Lo schema riportato evidenzia come una riduzione complessiva di queste problematiche renderebbe possibile il rilancio della zona.

Figura 7. Schema obiettivi - conseguenze

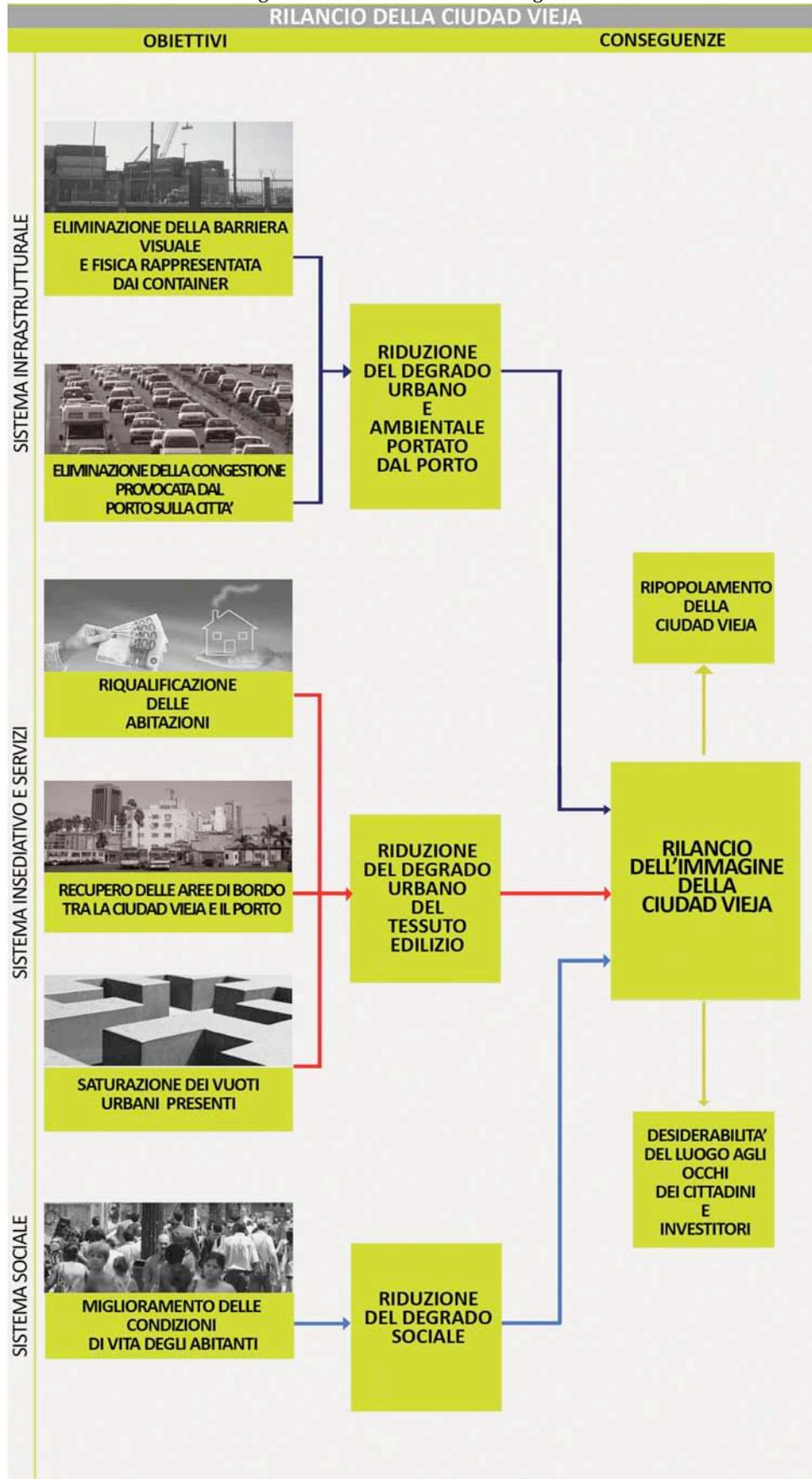


Figura 8. Obiettivi per il rilancio della Ciudad Vieja



### Strategie per un rilancio

In base all'analisi effettuata e al fallimento del PECV, è stato dimostrato come sia impossibile prevedere delle trasformazioni nella zona senza tener conto della limitrofa infrastruttura portuaria.

Per questo motivo la trasformazione avrà inizio dal porto, ipotizzando come realizzato il progetto di ampliamento previsto dall'ANP nel 2009. Si effettueranno delle correzioni locali al sistema, suggerendo il ripristino del terminal passeggeri nei pressi della *Ciudad Vieja* e lo spostamento del terminal container dal vicino centro abitato. Questa operazione, ricalca le proposte dall'ANP, invertendo solo la destinazione delle due aree e ridimensionando nel caso del terminal passeggeri la dimensione complessiva dell'intervento, destinando parte delle aree vicine ad un waterfront, che colleghi i tessuti del porto con quelli urbani, ricomponendo la frattura esistente e creando una connessione tra le due parti.

Il fronte portuale, seppur continuo, avrà diversi gradi di permeabilità:

- Il terminal passeggeri, mantenendo tutte le sue caratteristiche, risulterà una struttura flessibile e compatibile con la *Ciudad Vieja*, contenendo funzioni complementari ad essa e necessarie allo sviluppo del settore turistico del centro storico.
- Il waterfront si candida ad essere la vera cerniera dell'intervento, rappresentando l'unione tra il porto e la città. La progettazione di questo spazio non solo sanerà il degrado presente nella zona ma riscatterà gli stessi tessuti urbani limitrofi. La rottura rappresentata dalla recinzione del porto e dalla massa di containers presenti sul bordo viene in questo modo annullata, restituendo alla città l'antico legame visivo con la baia.

- Il terminal container, allontanato dal centro urbano e posto nei pressi di una zona industriale, sarà una struttura chiusa e non permeabile. Le sue funzionalità non verranno limitate in alcun modo e l'inquinamento ambientale e acustico portato, non graverà sul vicino centro urbano.

Figura 9. Le superfici di trasformazione interessate dall'intervento



## I progetti e le azioni

In sintesi le azioni previste per il rilancio dell'area possono riassumersi in quattro grandi progetti che riguardano:

- il ripristino e l'ampliamento del terminal passeggeri nei pressi della *Ciudad Vieja*;
- la riqualificazione di parte delle aree liberate e appartenenti all'ex terminal container attraverso la progettazione di un waterfront attrezzato;
- la creazione di un sistema di trasporto rapido, su gomma che connetta il porto ai maggiori nodi metropolitani;
- la riqualificazione del tessuto edilizio della *Ciudad Vieja* attraverso il recupero degli immobili abbandonati e la saturazione dei vuoti urbani presenti.

### *Il progetto porto e waterfront*

L'intervento, parte dal ripristino del terminal passeggeri e prevede una modernizzazione di questo, attraverso il recupero degli edifici posti all'interno dell'area portuale. Il flusso di passeggeri in transito, portato dalla navi da crociera o dai traghetti fluviali, beneficerà dei servizi messi a disposizione e nelle immediate vicinanze avrà a disposizione le attività gastronomiche e commerciali presenti nella *Ciudad Vieja*, destinate al turismo portato dal terminal (zona del Mercato del porto).

La riqualificazione del waterfront, inteso come cerniera tra città e porto si basa sulla realizzazione di spazi fruibili da tutti i cittadini durante l'arco della giornata. Si prevede la

progettazione di un parco urbano che si colleghi con le aree pedonali di bordo esistenti sulla *rambla*, creando un circuito unico attorno alla *Ciudad Vieja*.

Figura 10. Il waterfront: una cerniera tra porto e città



### *Il progetto mobilità*

Per rendere funzionale il terminal passeggeri è necessario collegare il porto con i maggiori nodi metropolitani, così che il turismo in transito possa usufruire di una rete di collegamenti funzionante e veloce che non crei ulteriore congestione alla città.

Quindi si prevede la realizzazione di un corridoio di trasporto pubblico protetto che attraversi la città collegando il porto (il terminal passeggeri) con: il terminal omnibus dei pullman, la stazione e l'aeroporto. Il mezzo di trasporto scelto è il tram su gomma, che per le sue ridotte dimensioni si adatta bene al tracciato viario della città e necessitando solo di un binario a terra, non richiede grandi lavori di modernizzazione delle vie. Inoltre in passato la città di Montevideo vantava una fitta rete di tram (su filo), recentemente sostituita da mezzi su gomma più inquinanti e meno rapidi.

Figura 11. Corridoio di trasporto pubblico dal porto alle maggiori infrastrutture della città



### *Il progetto Ciudad Vieja*

Le trasformazioni previste per il porto, la progettazione del waterfront e la realizzazione di un sistema rapido e pubblico di trasporto sono le basi necessarie per il rilancio della Ciudad Vieja. Infatti il centro storico risulta in questa maniera alleviato da parte della congestione presente e attraverso una riqualificazione delle aree di bordo e successivamente del tessuto interno, potrà tornare ad essere un luogo desiderato e ambito. La riconversione del porto e la liberazione degli spazi limitrofi non solo porteranno ricchezza alla *Ciudad Vieja* ma restituiranno a questa la dignità che da tempo aveva perso.

Gli interventi previsti per la riqualificazione della zona si basano sul recupero del tessuto edilizio non utilizzato e sulla saturazione dei vuoti urbani presenti, ad oggi depositi di rifiuti a cielo aperto. Le operazioni di recupero dovranno rispettare le regole imposte dal catalogo patrimoniale (qualora si trattasse di un edificio di valore) e i nuovi inserimenti urbani dovranno essere coerenti e rispettosi dell'ambiente circostante, rispettandone gli allineamenti e la forma.

Figura 12. Mappatura dei tessuti urbani utilizzati e non in Ciudad Vieja



## **Riferimenti Bibliografici**

M.Savino, "Waterfront d'Italia. Piani, politiche e progetti", Studi urbani e regionali, 2010

L.Carmona, "Ciudad Vieja de Montevideo 1829 – 1991" – Universidad de la Republica, Facultad de Arquitectura, Instituto de Historia de la Arquitectura; Montevideo, 1993

S.Romero Gorski, "Madres y hijos en la Ciudad Vieja - Apuntes etnograficos sobre asistencia materno-infantil". Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educacion – Universidad de la Republica ; Montevideo, 2003

L.Carmona, M.Gomez, "Montevideo – procesos planificador y crecimientos" – Universidad de la República – Facultad de Arquitectura; Montevideo, 1999

Intendencia Municipal de Montevideo "Plan Especial Ciudad Vieja". Montevideo, 2004

Intendencia Municipal de Montevideo "Plan de Ordinamiento Territorial 1998 - 2005". Montevideo

G.Morel, "Re-diseñar el stock - diseño de viviendas adecuada para la intensificación en ciudad Vieja" Proyecto de investigación por docentes. Montevideo, 2006

J.Santa Cruz Grau, "Riflessioni sulla costruzione del centro storico in America Latina" – artículo contenido in Città del Mondo, quaderno del dipartimento di studi urbani, num°1; Roma, 2009

### *Fonti Internet*

Amministrazione Nazionale del porto: <http://www.anp.com.uy/TPC.asp>

Municipalidad de la ciudad de Montevideo: <http://www.montevideo.gub.uy/>