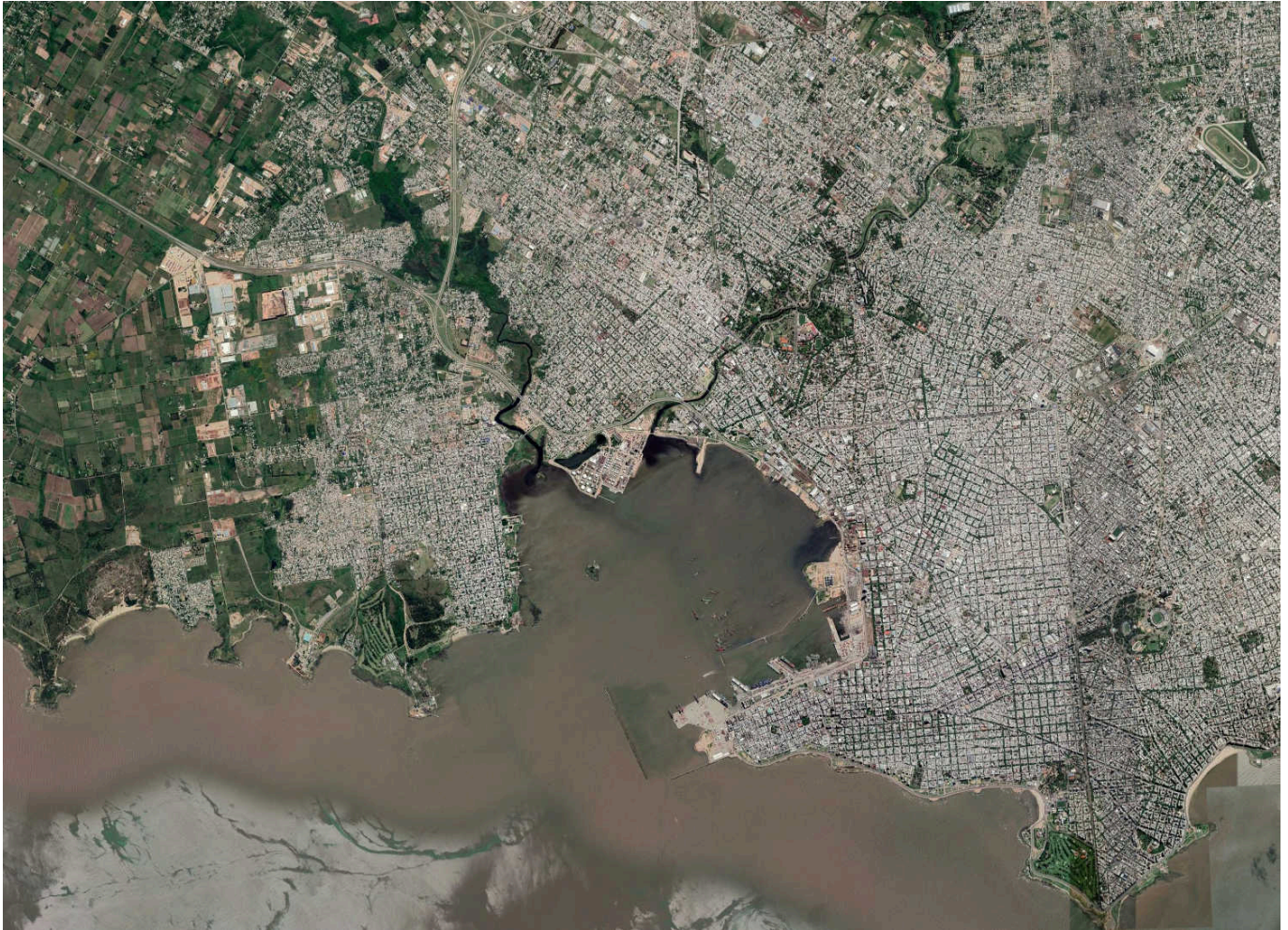


Montevideo, ciudad portuaria ubicada en el Río de la Plata y capital más austral de América del Sur, con una población de 1.5 millones de habitantes, debe su origen a la geografía de su bahía natural, la cual brindó las condiciones necesarias para el establecimiento del puerto y posterior fundación de la ciudad. Por lo que, su condición geográfico-portuaria, se convirtió en razón, esencia y atributo de su identidad y posterior desarrollo.

La bahía de Montevideo, anfiteatro natural con 13 km de costa, configura una unidad geográfica de gran valor paisajístico, con el cerro y la península como elementos característicos que dan identidad al área. Se trata de un paisaje que ha sido objeto de múltiples transformaciones a lo largo del tiempo, en el que hoy coexiste el puerto —que aspira a convertirse en un *hub* regional— con espacios naturales, zonas residenciales, industria pesquera y naval, refinación e industria de combustibles y áreas abandonadas. Este territorio acotado geográficamente, con actividades de gran impacto tanto a nivel nacional como departamental, ha experimentado un progresivo distanciamiento entre puerto y ciudad, transformándose -sobre todo en las últimas décadas- en un área de conflicto de intereses con diversos desafíos socio-ambientales; desafíos que no pueden ser abordados por los tradicionales métodos de planificación urbana, sino que deben estar asociados a nuevas acciones proyectuales integradoras y sostenibles que integren las dinámicas urbanas y portuarias.



Ortofoto de la Bahía de Montevideo. (Fuente: Google Earth).

Síntesis de la transformación histórica de la bahía

En el Río de la Plata, la bahía de Montevideo, como puerto natural privilegiado, se presentó ante los primeros navegantes europeos como unidad paisajística de excelentes condiciones, tanto para la instalación de un puerto, un asentamiento militar como para el sustento de un núcleo urbano. Por lo que, su condición de puerto natural fue el argumento principal para la fundación de Montevideo (1724) y su posterior consolidación como ciudad-puerto (Fernández Saldaña, 1939). La ciudad se desarrolló según las estructuras establecidas en las leyes de indias para la ciudad mediterránea, ignorando su geografía original y sus

cualidades marítimas de puerto natural. A pesar de esto, la bahía constituyó el escenario natural donde tenían lugar las actividades recreativas y sociales más importantes. En ese sentido, Alicia Torres Corral (2007) señala: “para los habitantes de Montevideo el entorno del primitivo desembarcadero era un lugar más animado y entretenido que la plaza y era además el único sitio que les permitía mantener vivos los frágiles lazos con sus lugares de origen” (p. 56).

En el periodo que va de 1876 a 1930, se esbozó una transición paisajística que comenzó a desdibujar el vínculo de la ciudad con la bahía y, convirtiéndose progresivamente en un paisaje industrial, con el marcado apogeo a los saladeros. Dicha transición paisajística estuvo ligada a una serie de acciones políticas y de hechos internacionales que reformaron las estructuras de producción del país. La manifestación más importante fue la antropización del borde costero mediante la multiplicación de los terrenos ganados a la bahía (Gatreau, 2010), entre los que se destacan los rellenos para instalar la Estación Central del Ferrocarril (1866-1869).

Posteriormente, la consolidación de la visión del “país exportador” impulsada desde las dos presidencias de José Batlle y Ordóñez (1903-1907 y 1911-1915) tuvo gran implicancia en la afirmación de la bahía hacia la actividad portuaria, lo que simbolizó a su vez la voluntad del Estado de imprimir su sello sobre la ciudad mediante una obra de prestigio. La construcción del Puerto nuevo entre 1901 y 1909, para hacer frente al alza en el comercio marítimo, requirió la ampliación de otras 60 hectáreas sobre el río y, como consecuencia, el arco de la bahía se rectificó, mientras que las playas naturales, desaparecieron (Gatreau, 2010). Además, se construyó la escollera Sarandí y la Oeste, con lo que se configuró una boca de entrada artificial a la bahía. Las grandes transformaciones cesaron a partir de los años 1930 (cuando ya se habían ganado 150 hectáreas al río) culminando con las construcciones de la refinería de ANCAP en La Teja. Posteriormente, la crisis económica, a partir de 1955 (Gatreau, 2010), inició un proceso de progresiva degradación física y ambiental consolidada en la década de los años 60.



Vista aérea del puerto de Montevideo. Año 1931. (Fuente: Centro de Fotografía. Dominio público)

Entre los años 1960 y 1970, se produjeron modificaciones en los sistemas productivos y de transporte a nivel nacional que provocaron el abandono de la industria frigorífica en la zona de la bahía. Además, se consolidó el deterioro y vaciamiento de las áreas vinculadas al ferrocarril y su obsolescencia funcional (Torres Corral, 2007). Posteriormente, durante el período militar (1973-1984) se construyeron los accesos viales a Ruta 1 y Ruta 5, los cuales generaron un nuevo vínculo visual entre la ciudad y la bahía, fundamentalmente desde el punto de vista del tráfico vehicular.

A fines de 1990, la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial 1998-2005 (POT) estableció las bases para una nueva planificación del desarrollo de la ciudad. El POT definió a la bahía de Montevideo como un “área de promoción” con planes especiales de valor estratégico. Se establecieron lineamientos generales, como, por ejemplo, la recuperación de su protagonismo urbano a través de una mayor accesibilidad y uso; la densificación de la ocupación; la mejora de la articulación puerto-ciudad; el uso de sectores del ámbito portuario para la ciudadanía y el impulso de la revalorización de edificios deteriorados con valor simbólico y arquitectónico.

Situación actual de la bahía: desafíos y oportunidades

Actualmente, el área de la bahía se caracteriza por ser un paisaje portuario-industrial degradado desde el punto de vista urbano y ambiental, con sus ecosistemas (marítimos y terrestres) contaminados y con riesgos de inundaciones en la ciudad próxima. En los últimos años, se ha acentuado el contexto de conflictividad en la forma de ocupación. Esto fue impulsado por dos fuerzas antagónicas que hoy están obligadas a encontrar ámbitos de negociación para poder avanzar en políticas hacia un objetivo común. Se trata, por un lado, de los cambios culturales referentes a la concientización ambiental y los riesgos producidos por el cambio climático, la popularización del concepto de resiliencia, la valoración de aspectos patrimoniales y paisajísticos, así como la mayor participación de la ciudadanía sobre la planificación del territorio (Pittaluga et al., 2018). Por otro lado, se trata de intereses comerciales y la pretensión de posicionar al puerto de Montevideo como *hub* regional. Como resultado, el frente costero de la bahía es un área de disputa derivada de actividades contradictorias que comparten este territorio y generan problemas en su ordenamiento. A los desafíos mencionados, se suma la falta de interés que percibe la población respecto a la bahía y al puerto. Esto contribuye a que no se generen acciones definitorias para la transformación del territorio, y, por ende, se profundiza la segregación social y se desalienta la densificación del área (Pittaluga et al., 2018).

Por los motivos expuestos, desde el punto de vista urbano, el puerto se percibe como un anexo a la ciudad y no se consideran los beneficios y oportunidades que representa. Sin embargo, si tenemos en cuenta su historia como origen de nuestra nación, y consideramos los impactos positivos que genera y los beneficios estratégicos de su ubicación baricéntrica

actual, deberíamos preguntarnos ¿cómo podemos aprovechar su potencialidad y minimizar los impactos negativos sobre el sistema urbano y ambiental, articulando la relación entre ambos?

Oportunidad de un nuevo vínculo entre el puerto, la ciudad y el ambiente



Vista de la ciudad y del puerto de Montevideo desde el Barrio Punta Carretas. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Los desafíos actuales, relacionados a la reconexión entre los usos urbanos, la operativa portuaria y el ambiente, no pueden ser abordados con los tradicionales métodos de

planificación urbana, sino que deben estar asociados a nuevas operaciones integradoras, inteligentes, sostenibles y resilientes. Estas operaciones deben concebirse desde un concepto de “paisaje de borde” que aluda a la integración de la dimensión ambiental en el relacionamiento puerto-ciudad. En ese sentido, el puerto debería comportarse como una infraestructura integrada ambientalmente a la bahía orientándose a la organización circular de los procesos (facilitado en gran medida por las TICs) para permitir reducir el consumo de los recursos naturales y aumentar la producción global del sistema. Esto implica la reutilización y rehabilitación de materiales, flujos y “lugares” para que el sistema (la ciudad portuaria) sea más resiliente, eficiente y menos disipativo.

En ese sentido, el puerto de Montevideo ha dado los primeros pasos. En el Plan Portuario para el periodo 2018-2035, se indica que “el desarrollo portuario nacional deberá ser sustentable ambientalmente, en armonía con el crecimiento de las ciudades y su entorno”. De esta forma se afirma su compromiso con la protección del ambiente y en 2019 se establece su Política Ambiental obteniendo la reconocida certificación ECOPORT. Si bien se ha avanzado respecto a las políticas ambientales, todavía queda mucho camino por recorrer, sobre todo en la gestión de residuos y desechos de dragado que, al no contar con disposición final, se utilizan como relleno sanitario generando efectos indeseados. Por lo tanto, uno de los desafíos del puerto es avanzar en la consolidación de una gestión ambiental para aportar a los vínculos puerto-ciudad.

Con respecto a la planificación urbana del área de la bahía, un potencial proyecto de regeneración que incluya la integración al ambiente como premisa clave, debería considerar los sistemas de cuencas naturales asociados a la bahía, fundamentalmente los arroyos Pantanoso y Miguelete. Es decir, el potencial proyecto de regeneración debe estar alineado a la reflexión sobre la bahía como un espacio público integrado a la ciudad y a su entorno natural, donde los espacios intersticiales entre las funciones portuarias, se conviertan en nuevos dispositivos espaciales dinámicos, abiertos y accesibles, capaces de albergar funciones relacionadas que diversifiquen las actividades en la costa sin invisibilizar las funciones portuarias. Para avanzar en esta dirección, se debe respetar la dinámica de la infraestructura, así como su rol cultural histórico y comercial, trascendiendo las barreras en un dialogo entre todos los actores involucrados donde la gobernanza sea soporte de integración e inclusión social.

Referencias bibliográficas

Bellora, F. (2020) "Paisaje de la bahía de Montevideo: oportunidad y transformaciones", pp. 169-185. En Lejavitzer, A., Ruz, M. H. (ed). *Paisajes sensoriales: un patrimonio cultural de los sentidos MÉXICO-URUGUAY*. Montevideo: Universidad Católica del Uruguay; México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2020.

Carmona, L. y Gómez, M. J. (1999). Montevideo, proceso planificador y crecimientos. Montevideo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de la República-SAU.

Fernandez Saldaña, J.M. (1939) *Historia del Puerto de Montevideo*. Montevideo: Administración Nacional de Puertos.

Gautreau, P. (2010). *La Bahía de Montevideo: 150 años de modificación de un paisaje costero y subacuático*. Montevideo. Vida Silvestre, pp.401-411, 2006.

Gilmes Bello, J. P. (2008). *Historias del puerto de Montevideo*. Montevideo: Rumbo.

Mendes Da Rocha, P. (1998). "Taller Mendes Da Rocha". Primer Seminario Montevideo. Bordes urbanos, Elarqa, 28.

Pittaluga, L., Bértola, L., Bertoni, R., Alemany, C., Sosa, A., Méndez, R., Recalde, S., González, L. (2018). Informe final "Bahía de Montevideo puerta abierta a la región". Montevideo del Mañana, Facultad de Ciencias Sociales, UdelaR.

Silvestri, G. (2002). "Las dos orillas. Obras, proyectos y representaciones en el Río de la Plata", pp. 533- 570. En Borthagaray, J. M. (comp.). El Río de la Plata como territorio. Buenos Aires, Infinito.

Torres Corral, A. (2007). *La mirada horizontal, el paisaje costero de Montevideo*. Montevideo: Banda Oriental.

Head Image: Imagen aérea de la Bahía de Montevideo y del puerto. (© Foto: Luis Camacho, 2021).