

Hacia el año 2015, la población mundial se estimó en unos 7000 millones de habitantes, de los cuales el 54% se afincaba en ciudades, calculándose que el porcentaje podría alcanzar el 60% en 2050. Según el censo de 2012, la población de Uruguay era de 3.286.314, concentrándose el 96% de la misma en centro poblados. No menos significativo resulta consignar que un 8% de esa población estaba asentada sobre las áreas costeras del río Uruguay y sus principales afluentes, mientras el 48% se asentaba sobre las márgenes del Río de la Plata y del Atlántico. En total, suman alrededor de 1.840.000 los habitantes en esas condiciones; y de ese total, Montevideo — que concentra más del 40% de los habitantes del país — aglutina el 70% de la referida población costera.

El caso problemático de Montevideo

Por lo expuesto, resulta incuestionable la relevancia que tiene para la capital uruguaya su condición de ciudad de costa; y ello, por dos motivos esenciales:

- las transformaciones que se vienen registrando en el planeta y que podrían afectarla en el futuro y
- su alta significación simbólica, paisajística y ambiental.

En relación al primer punto, señalo que por efecto del cambio climático se ha comprobado el paulatino crecimiento del nivel de los océanos en el mundo.

Retengo en particular, los datos proporcionados por un equipo interdisciplinario de la NASA que llegó a la conclusión que el nivel de mares y océanos se ha elevado a razón de 7,5 cm desde 1992, estimándose que la elevación de ese nivel llegará a un metro en el lapso de un siglo.

Debe consignarse además que tal crecimiento no solo afectará a las ciudades localizadas sobre los bordes marítimos, sino que afectará también a las situadas en las proximidades de los cursos de agua cercanos a los mismos.

El peligro potencial de tales predicciones que notoriamente afectarían a un cuantioso

volumen de las edificaciones urbanas, con sus secuelas económicas, sociales y culturales, nos obliga a tomar conciencia de nuestras responsabilidades de cara a las generaciones venideras.

Dejo de lado la consideración de la extensa cadena de playas montevideanas, para concentrarme en el área de la bahía.



Los barrios del Buceo y del Pocitos en Montevideo: el puerto deportivo, la Rambla costera con las playas y Punta Carretas. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Desde siempre he sostenido que “Montevideo es una ciudad-puerto y no un puerto con una ciudad a sus espaldas”. Si no se tiene esto en cuenta, Montevideo arriesga perder sus

características y calidades morfológicas y - recurriendo a Henry Lefebvre - el usufructo del “derecho a la ciudad” que debe asegurarse al conjunto de sus ciudadanos.

Marineros, estibadores, funcionarios, hoteleros, lustrabotas, agentes de policía y de la prefectura, bolicheros, fotógrafos, prostitutas, artistas y paseantes, todos se beneficiaron con la permeabilidad entre bahía y ciudad. Es que en efecto, bahía, puerto y ciudad constituyeron desde siempre una unidad dinámica y morfológica a partir de la época colonial y la temprana república.

Así la valoraron tanto sus pobladores allí afincados como los viajeros europeos que exaltaron la indisoluble simbiosis entre territorio amanzanado y espejo de agua.

Así lo valoraron también arquitectos y urbanistas en los trabajos presentados al “Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos”, convocado por el gobierno nacional en 1911.

Así lo valoraron igualmente los promotores privados que, con resonante aceptación pública, inauguraron a fines de 1910 el Balneario Capurro, sobre el borde occidental de la bahía. Lamentablemente, la desacertada resolución oficial de instalar en su inmediata proximidad la refinería petrolera en los años '30 contaminó las aguas y, consiguientemente, abortó el éxito del emprendimiento. Infeliz consecuencia de reduccionismos e imprevisiones que no parecen haber servido de alerta para impedir cuestionables decisiones ulteriores.



Vista panorámica de la Bahía de Montevideo, el puerto y la ciudad. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Efectivamente, medio siglo más tarde, las tendencias aperturistas registradas a nivel mundial y las modificaciones logísticas consagradas por el Parlamento uruguayo, alentaron el interés de las empresas transnacionales por invertir en el país; en particular, en el puerto de Montevideo, viabilizando la incorporación de los costosos equipamientos y las tecnologías exigidas por las nuevas modalidades del comercio marítimo internacional. Ello favoreció las inversiones extranjeras y dinamizó el crecimiento económico del país. Pero al no haberse adoptado las necesarias medidas precautorias y creado los ámbitos sociales y académicos que posibilitaran una serena reflexión, los impactos urbanísticos, paisajísticos y ambientales alcanzaron una dimensión crítica. Tanto más preocupante por cuanto, por decisión de la ciudadanía, el país y su capital han estado gobernados por el “prógresismo”. Ello nos obliga a definir, con la mayor precisión posible, el significado semántico del

vocablo. De ello depende el desentrañar si existe compatibilidad o no entre el deseable crecimiento económico y la incorporación de las nuevas tecnologías, con la valoración de las características geográficas y las calidades ambientales y estéticas que aseguren el estímulo y el pleno uso y goce de la ciudad por parte de sus pobladores.

Y subrayo la utilización intencional del adjetivo “estético”, pues creo entrever cierta resistencia vergonzante por parte de algunos sectores “de avanzada” para su empleo.

Considero altamente preocupante la reiterada degradación de la bahía causada por los impactantes rellenos destinados al depósito de centenas de vehículos y por la instalación de voluminosos silos metálicos, sin que tales decisiones fueran coordinadas con las autoridades de la ciudad, y sin haber instrumentado una puesta de manifiesto abierta a la ciudadanía.

Tales perturbaciones, ¿no implican múltiples costos? ¿O se cuantifican exclusivamente los réditos monetarios?

¿Son excluyentes acaso progresismo y cultura?



La terminal multipropósito (muelle D), una de las obras estratégicas de desarrollo portuario realizada en Montevideo a través de la ampliación y profundización del muelle C. (© Foto: Luis Camacho, 2021).

Head Image: El Club de Golf del Uruguay (CGU) - en la zona de Punta de las Carretas a 10 minutos del centro de Montevideo - posee una cancha de 18 hoyos, lindera al Parque Rodó, en un marco incomparable junto al mar, y una imperdible vista de la ciudad. (© Foto: Luis Camacho, 2021).