



Ritratti di città. Montevideo, la più vivibile del Sud America

La capitale dell'Uruguay è una città vivace e in fervente mutamento grazie alle ricchezze derivanti dalla sua condizione di porto franco

Montevideo è una capitale atipica nello scenario latinoamericano. Fondata dagli spagnoli molto più tardi delle altre, solo nel 1724 e giusto per proteggere la non lontana Buenos Aires dalle incursioni dei portoghesi, ha avuto uno **sviluppo tutto sommato graduale**, senza eccessi e con una **popolazione metropolitana** che, attualmente, non supera i **due milioni e mezzo**. Negli ultimi anni ha beneficiato delle riforme promosse dal **presidente José “Pepe” Mujica**, con il **PIL nazionale cresciuto** al ritmo del **4% annuo** e il **tasso di povertà sceso** dal 40% all'8%. Un fenomeno espansivo che ha permesso **una serie di interventi correttivi** sui “satelliti” settentrionali della capitale, Canelones e San José soprattutto, e che spinge, tutt'oggi, l'**urbanizzazione dei distretti costieri e collinari** dove manager, attori e faccendieri costruiscono le proprie case in cerca del verde e della brezza dell'Oceano.

Nuove opere di spicco

Un'espansione tutto sommato di qualità che sta facendo di **Carrasco, il distretto costiero più a est, la terra promessa di investitori argentini e americani**. Il **nuovo aeroporto**, disegnato una decina di anni fa da **Rafael Viñoly**, **archistar uruguaiana** di stanza a New York, è la porta di ingresso alla città contemporanea che si confronta senza remore con il **tema della verticalizzazione**, come testimonia un'altra recente opera di Viñoly, l'**edificio Plaza Alemania**, e della pianificazione di **interventi multifunzionali di grande impatto urbanistico** come il complesso **CAF Región Sur** da oltre 15.000 mq **progettati da LAPS Arquitectos** in un'area cerniera tra la costa e il centro storico.

Il "Plan Montevideo"

Tutto sulla base di un piano che, seppur con qualche integrazione e modifica, resiste **dal 1998**: il **Plan Montevideo** ha segnato una svolta decisa verso una **gestione partecipata dello sviluppo delle aree urbane** e, nel 2008, ha ispirato l'approvazione di una norma nazionale per promuovere la pianificazione territoriale e lo sviluppo sostenibile. Di più, sono **numerose le opere di inclusione sociale**, come il recente **parco dell'amicizia** disegnato da **Marcelo Roux e Gastón Cuña** con un'ampia e colorata area giochi totalmente accessibile a tutte le forme di disabilità.

Anche per questo, ormai da anni, Montevideo si è guadagnata la palma di **città più vivibile del Sud America** e ne è una delle realtà economicamente più vivaci. Fin dal 1778 quando iniziò a godere di una sorta di **autonomia fiscale grazie alla "Real Cédula de Comercio Libre"**; una condizione ancora oggi vigente visto che la capitale uruguaiana è, di fatto, un **porto franco**, approdo di tanti che da lì

cercano di risalire con le loro merci il continente ed evitare i dazi, in particolar modo quelli brasiliani.

Un passato architettonico di rilievo

Inoltre il porto, attivo da ormai **tre secoli**, ha garantito – ancora una volta un’eccezione per il Sud America – la **vitalità del centro storico cittadino** che, accanto ai **resti delle originarie fortificazioni e di alcuni edifici del XVIII secolo**, ospita una **notevole miscellanea di stili**. Dal **neoclassico** Cabildo, già sede della municipalità e oggi Museo e Archivio storico, al **neogotico** dell’attuale sede municipale in Calle 25 de Mayo, agli **edifici di chiara influenza francese** e a quelli realizzati da **architetti e ingegneri italiani** (su tutti **Luigi Andreoni** che progetterà anche il locale Ospedale “italiano” Umberto I) fino a tutti gli **anni Trenta del Novecento** e alle successive **inserzioni moderniste**. Tra queste svetta, è il caso di dirlo, l’**edificio Ciudadela**, ventitré piani su **pilotis a tripla altezza** per un totale di **90 metri**. Opera degli architetti **Sichero Bouret e Calvo**, fu edificato (1959-63) in deroga ai limiti d’altezza previsti dal piano ma comunque modificandone il progetto originario che prevedeva di raggiungere i 180 metri. Giusto di fronte al **maestoso Palacio Salvo** progettato dall’architetto milanese **Mario Palanti** che, sbarcato giovanissimo a Buenos Aires, è stato uno dei più prolifici professionisti europei in Sud America con all’attivo decine di edifici residenziali e commerciali. Forse ignaro della veridicità del detto *nemo profeta in patria*, nel 1924 Palanti ebbe l’ardire di proporre a Mussolini la costruzione, a Roma, dell’allora più alto grattacielo del mondo con 88 piani.

Dalla penisola della Ciudad Vieja, **la città**, dopo una breve occupazione da parte dei brasiliani e **con l’indipendenza del 1830, si allargò** verso nord, prima **lungo il tracciato della Avenida 18 de Julio** dove si susseguono edifici pubblici (e tra questi Palacio Estevez, sede del governo), teatri e negozi di lusso, poi in diagonale

con l'Avenida Libertador Lavalleja. Teorizzata dal Plan Fabini del 1928 come **asse scenografico e monumentale**, fu tracciata e inaugurata in occasione della visita a Montevideo del golpista brasiliano Getulio Vargas nel 1935. In questo settore della città si fanno notare l'**edificio Guelfi**, opera di Francisco Vázquez Echeveste con evidenti **rimandi alle opere di Erich Mendelsohn**, e il **Liceo Hector Miranda**, interessante **edificio modernista** opera del gruppo Acosta, Brum, Careri e Stratta, autori di altri notevoli edifici della capitale. Poco distanti, l'**Estadio Centenario**, che **nel 1930 ospitò la prima edizione dei Mondiali di calcio**, e la **sede del glorioso Club Nacional de Football** opera di **Ildefonso Aroztegui** inaugurata nel 1950, anno in cui l'Uruguay fece piangere il Brasile intero proprio per le gesta dei suoi calciatori che sollevarono la Coppa del Mondo in un Maracanà ammutolito.

Pianificazione e crescita urbana

Tornando un po' indietro, bisogna pur dire che lo sviluppo di Montevideo, tra fine Ottocento e inizio Novecento, si fece irruento e la **geometria della "manzana"** (termine che, in spagnolo, indica l'**isolato di forma quadrangolare**) **si distorse e frammentò sotto la spinta degli speculatori**, al punto da spingere l'amministrazione cittadina a varare un piano di trasformazione e "abbellimento" che intendeva **valorizzare le componenti paesaggistiche della città**. Una visione strategica che è rimasta un punto fermo anche della successiva attività pianificatoria, a partire dal **Piano regolatore del 1912 che disegnò parchi e boulevard alberati** e che pose i presupposti per gli **interventi** del noto paesaggista francese **Charles Thays**, dell'uruguayo **Julio Vilamajó** e del brasiliano **Roberto Burle Marx**.

Il già menzionato Plan Fabini del 1928 guidò lo sviluppo della capitale fino al **Piano regolatore del 1950** di chiara impronta **modernista** e con molti richiami ai temi

messi in luce dai CIAM, compreso quello di Bergamo del 1949. Purtroppo, una prolungata **crisi economica** prima e la dittatura poi inaridirono il tessuto socio-economico del Paese: le classi più povere furono espulse dal tessuto storico delle città e confinate in **periferie** che, comunque, non trascesero nell'informalità delle *favelas* brasiliane o delle *barriadas* peruviane. Il ritorno alla democrazia nel 1985 incoraggiò la **valorizzazione del tessuto urbano**, il **recupero dello spazio pubblico** e il varo di **piani di social housing** poi realizzati solo parzialmente per **manca** del necessario **coordinamento** tra il governo nazionale e quello locale. Più deciso, già a fine Novecento, lo **sviluppo nelle aree costiere** con la fondazione del World Trade Center nel quartiere di Buceo, la nascita dei primi shopping center e il proliferare di interventi residenziali per la nascente classe media.

Siamo alla vigilia del nuovo millennio: l'approvazione del già citato **Plan Montevideo** e il successivo avvio della cosiddetta "**era progressista**" sono i **presupposti della crescita in corso** che, almeno nei piani del Governo e dell'amministrazione cittadina, includono anche un **ripensamento della mobilità urbana** con un'evoluzione del sistema di trasporto pubblico, oggi basato sugli autobus in parte elettrici, del Sistema de transporte metropolitano (STM) e sui treni che dalla stazione centrale si muovono verso le aree extraurbane.

Nell'attesa, non conoscono sosta l'**espansione promossa dalle multinazionali** e gli interventi che strizzano l'occhio al mondo del lusso, come l'**hotel Hilton** dello **studio Gualano + Gualano**, punto di riferimento per gli investitori internazionali e per l'élite uruguaiana in cerca del verde e di quella brezza costiera che adesso soffia forte a Carrasco e dintorni.

** articolo scritto in collaborazione con Sebastián Martínez*

About Author



Daniele Lauria

Laureato presso la Facoltà di Architettura di Firenze nel 1995, dal 1996 al 1998 prende parte alla redazione dei piani di recupero edilizio e urbano del capoluogo toscano. Nel 1999 apre lo Studio Lauria e si specializza in progetti di restauro e riuso di edifici storici come l'ex convento fiorentino di Santa Maria Maggiore. Dal 2009 allarga le proprie attività in Brasile, Cile, Colombia e Perù con progetti ispirati ai temi della sostenibilità. Dal 2006 al 2010 dirige il Festival della Creatività di Firenze e nel 2011 il Festival d'Europa, promosso dalle principali istituzioni europee. Tra le conferenze, tenute in varie città europee e sudamericane, le partecipazioni ad "About a City" (Fondazione Feltrinelli, Milano) e alla Sao Paulo Design Week

[See author's posts](#)

[!\[\]\(5a132f13505a6571904d622757b7a8f0_img.jpg\) Condividi](#)