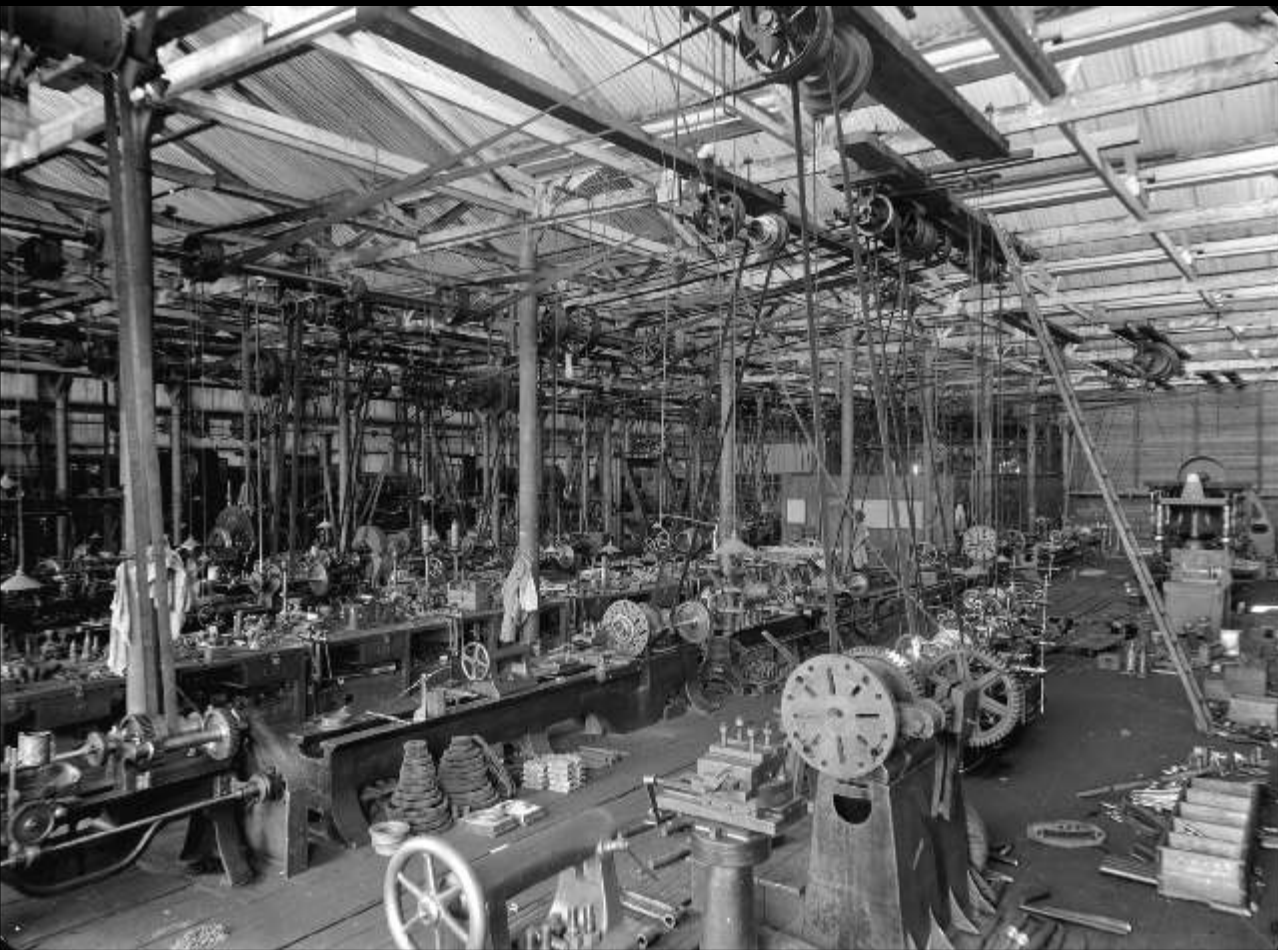


BARRIO PEÑAROL: CASCO HISTÓRICO



Taller mecánico 1910



Contactos:

Facebook: "Estación Peñarol"

Email: estacionpenarol@gmail.com

Teléfono: + (5982) 355 91 47 (Museo de la Estación Peñarol)

Textos:

Manuel Esmoris

Colaboraciones:

Dr. Enrique Bianchi

Arquitectos: Alejandro Álvarez y Alejandro Berro

Fotografías:

Vecinos de Peñarol, Carlos Contrera, Alejandro Sequeira, Martín Atme, William Gianeto, Archivo de AFE

Coordinación y producción:

Servicio de Prensa y Comunicación.
Intendencia de Montevideo



"El Trompo" Ubicado en Aparicio Saravia esq. Newton



Escudo de la primera empresa de ferrocarriles uruguayas, fundada en 1866.

LA ESTACIÓN DE TRENES



Fue inaugurada en 1891 junto con el taller y se concibió como parada de la línea que conectaba hacia el Este. Sus inicios tuvieron una agitada actividad con motivo de la edificación de los talleres. Se encuentra ubicada en la manzana de Shakespeare, Aparicio Saravia, Coronel Raíz y la vía férrea, siendo el centro del barrio. La arquitectura del edificio es austera, ordenada y escasamente ornamentada, con reminiscencias rurales. En el origen, los muros exteriores no estaban revocados y mostraban el ladrillo de la construcción. La superficie total es de 240 metros cuadrados. La estación se mantiene en funcionamiento atendiendo servicios de carga y pasajeros.



El entorno, «la plaza de la estación», constituye un espacio público patrimonial de seis mil metros cuadrados, recuperado en el año 2009 por la Intendencia de Montevideo, en acuerdo con la Administración de Ferrocarriles del Estado. Junto con esa obra también se refaccionó el edificio y se instaló el Museo de la Estación de Trenes, en las mismas habitaciones y con el equipamiento de las primeras décadas del siglo XX.



LOS TALLERES



Ubicados en Aparicio Saravia entre la vía férrea de Peñarol, las calles Watt, Casavalle y Coronel Raíz, fueron los más grandes, complejos y diversos del Uruguay. Incluyeron cobertizos para mecánica, herrería, fundición, aserradero, carpintería, pinturería, imprenta, almacenes, velería (lugar de acopio y reparación de lonas llamadas encerados), además del edificio de oficinas y una remesa circular, compuesta por 30 boxes para el alistamiento de locomotoras y el plato giratorio central, donde aún se las cambia de dirección. Tanto el predio como los cobertizos poseen varias líneas de vías para circulación, maniobras y estacionamiento de locomotoras y vagones, así como kilómetros de vías de 50 centímetros de ancho, llamadas *decauville*, que serpentean la superficie por exteriores e interiores. Se utilizaban para desplazar carros de carga de objetos empujados a mano. Los talleres funcionaron completos hasta entrada la década del 80.

Entonces dejaron de tener actividad la imprenta, carpintería, aserradero, pinturería y velería. Esos galpones están semivacíos con algunas máquinas y materiales, representando huellas fantasmales del trabajo y la producción del pasado. El resto de las edificaciones mantienen servicios. Según planos, el conjunto del taller contaba para el año 1910 con 154 máquinas fabriles instaladas, movidas en su mayoría a vapor. Los talleres estuvieron equipados por calderas, tornos, laminadoras, bombas, barrenos, cizallas, escoplos, fresadoras, plegadoras, hornos de fundición, pescantes, martinets, fraguas, mármoles, trasbordadores de material rodante, sierras para hacer madera desde un tronco de árbol, todo el equipamiento de una carpintería y una completa imprenta. Adosados a la estructura interior del edificio de mecánica, a unos cinco metros de altura, se encuentran los ejes de transmisión, que tomando movimiento de motores eléctricos (originariamente de la máquina a vapor)



lo transfieren, a través de poleas, a las máquinas que se encuentran implantadas en sucesión, formando líneas. En el galpón del aserradero y la carpintería las transmisiones estaban instaladas bajo el piso de madera. En 1920 ya trabajaban unas 2.000 personas dentro de su extenso territorio de 14 hectáreas, con 27 mil metros cuadrados construidos. En la década del 70, el capital estatal construyó 6.500 metros cuadrados más, del llamado taller diesel. Desde su fundación hasta la actualidad, se estima que trabajaron unas 12.000 personas distintas, en su mayor parte generaciones de residentes del barrio.

Hoy trabajan sólo 150 funcionarios. El ruido de toda la maquinaria en funcionamiento no permitía el intercambio verbal entre trabajadores a volumen normal, lo que los obligaba a comunicarse por señas o gritando. Para indicar la entrada y la salida de los obreros se hacían sonar unos silbatos: a las 6:15 el chico, a las 6:30 el grande, y a las 14 horas sólo el grande. Su sonido se escuchaba en un radio mayor a un kilómetro. Está presente en la memoria de los habitantes del barrio como parte constitutiva de él, en aquellos que tienen 35 años y más.





En la actualidad los silbatos fueron recuperados y están colocados en la entrada del taller mecánico, pero no se los hace sonar.

El proceso de construcción original de los talleres comprendió el período 1890-1907 y se realizó en etapas. Cada una correspondió a secciones especializadas, empezando por mecánica, cuyo piso es de adoquines de madera dura, a fin de evitar que las piezas se deformen por eventuales caídas.



Los talleres de Peñarol fueron el producto de la mudanza y ampliación de lo que originariamente estaba en Bella Vista, contiguo a Estación Carnelli.

La arquitectura combina la funcionalidad industrial con una estética sobria pero muy agradable, resaltando la presencia del ladrillo y el metal. Los perfiles de los galpones delatan los “dientes de sierra” de sus techos, que utiliza los planos inclinados de chapa como cobertura y los verticales vidrios para el ingreso de luz natural.

Ya entrados en el siglo XXI, es de enorme valor patrimonial la conjunción de la arquitectura con el equipamiento de los ejes de transmisión, máquinas y herramientas originales que aún perduran, pues permiten explicar y vivenciar lo que fue un taller de la revolución industrial madura, con la máquina a vapor como centro generador de movimiento y energía. Es la mejor oportunidad que tiene el Uruguay de explicar el trabajo y universo obrero que inició el capitalismo industrial.

CASAS PARA OBREROS



Como una especie de síntesis, o esencia del casco histórico del barrio Peñarol, se encuentra la calle Rivarola, de una cuadra de largo, que transcurre entre Carlyle y Aparicio Saravia, desembocando en la entrada del taller. Muchos residentes la llaman tradicionalmente «la calle del medio», porque separa dos manzanas de «las casas de la Compañía para obreros». Totalizan 44 viviendas, 20 de tres dormitorios en la manzana hacia Estrella del Sur y 24 de dos en la de Lincoln.

El ritmo de las aberturas, la simpleza ornamental, la ausencia de árboles, así como que a más de un siglo de implantación sus fachadas no han visto otro color que el gris, les da un temperamento singular, único en Uruguay y bastante exclusivo en el mundo, recreando una atmósfera metafísica, escenográfica, propia de los cuadros de *de Chirico*. Al percibir la perspectiva de sus fachadas, se cumple el dicho de John Ruskin: «cualquier sucesión de cosas iguales resulta hermosa».





Son muy confortables aún hoy, pero más significativo fue cuando se erigieron, de acuerdo al estándar dominante en la época para la vivienda obrera. Así lo demuestran su amplitud, calidad constructiva, iluminación y ventilación.

Los techos de las habitaciones principales son de bovedilla y sus pisos de madera. La cocina original era de material liviano, chapa y madera, incluyendo una pequeña claraboya o tragaluz, así como la chimenea para conectar la cocina alimentada a leña (cocina económica). El baño original era pequeño y para acceder a él se debía transitar por el patio-fondo. La mayoría ha sido objeto de modificaciones internas, aunque las habitaciones principales perduran tal cual el primer diseño. El conjunto tiene un total de 5.700 metros cuadrados. La ocupación de las viviendas era asignada por la empresa de acuerdo a una actividad vinculada al taller o a la estación de trenes. Los empleados pagaban un alquiler bajo.



Si eran desvinculados de esas actividades o cesaban en la empresa, debían abandonarla, pasando el uso a otra familia ferroviaria. En las primeras épocas residieron ingleses, que trabajaban y enseñaban oficios, tales como maquinistas. Los residentes actuales son ferroviarios, tanto en actividad como retirados, y jurídicamente son promitentes compradores. Unas pocas mantienen la característica de vivienda transitoria y algún otro uso. Una de las viviendas amerita la musealización, con el equipamiento de principios del siglo XX, a fin de mostrar la vida cotidiana de una familia obrera.

CASAS PARA PERSONAL DE JERARQUÍA E INTERMEDIO



Son 8 “las casas de la Compañía para personal de jerarquía e intermedio”, ubicadas en avenida Sayago entre Aparicio Saravia y Schiller. Las dos del lado noroeste –las del personal de jerarquía- tienen implantación y forma de barrio residencial, tipo villa, *victorian cottage*, rodeadas de jardines. Una contó con caballerizas, huerta y cancha de tenis. Están construidas con ladrillo a la vista y poca ornamentación. En ellas residían ingleses: en la más grande, la de Sayago y Schiller, el ingeniero mecánico, en la de la esquina de Saravia y Sayago, el jefe de almacenes. En la vereda opuesta, al sureste, hay 6 viviendas adosadas, conformando una tira, con regulares jardines al frente. Eran ocupadas por ingleses de rango intermedio dentro del taller. Tienen menos superficie que las de jerarquía, pero su construcción es igual de robusta, con paredes anchas, pisos de madera, estufas a leña, aberturas y contramarcos de lapacho, cocina y despensa. Los fondos miran a la vía férrea.

En el estilo convive una combinación de elementos industriales, el ladrillo y el perfil de algunas aberturas, con rasgos de historicismo mesurado, victoriano, propios de las casas inglesas de la época. El conjunto tiene un total de 2.850 metros cuadrados. En el proceso contemporáneo de recalificación del patrimonio de Peñarol, será necesario encontrar otros usos a las dos casas villas, a fin de que el legado sea adecuadamente mantenido y exhibido.



PUENTE PEATONAL

Fue construido e implantado en 1925. Antes existieron «las escaleritas», que permitían que desde los terraplenes de Morse y Carlyle los peatones descendieran hacia la vía para atravesarla. Tras algunos accidentes mortales de escolares, la compañía ferroviaria construyó el puente. En todo el Uruguay sólo existe otro puente similar, el de Colón.



“LA TRADING”

Ubicada en Monterroso, funcionó como almacén de venta de ramos generales para empleados del ferrocarril. Los criollos la llamaban «La Trading», porque el nombre de la cadena, con sucursales en todo el país, era *The Montevideo Trading & Co.* Con la estatización del ferrocarril se convirtió en una cooperativa de consumo para trabajadores de la Administración de Ferrocarriles del Estado, que dejó de funcionar en los años 80. Tiene un total de 230 metros cuadrados construidos.



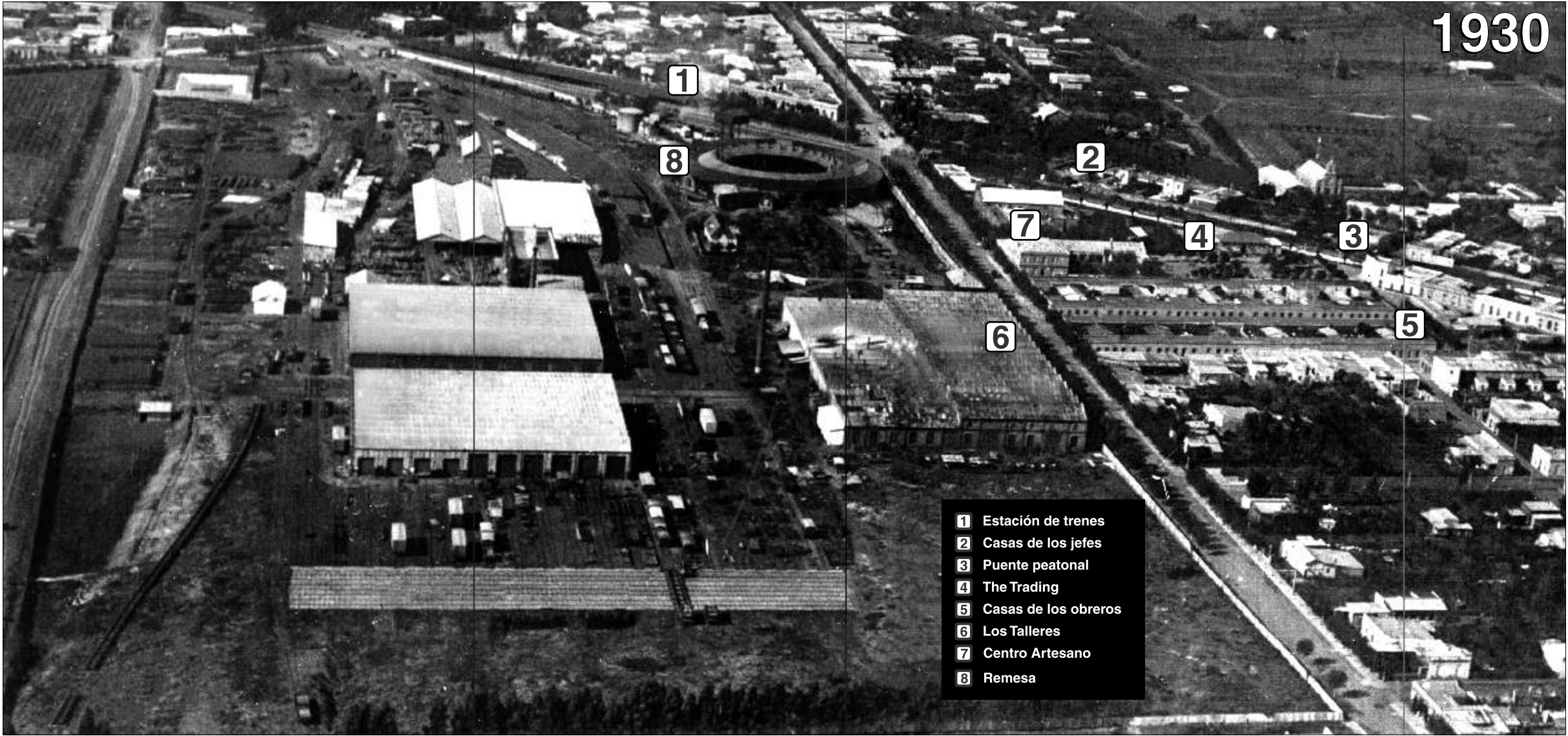
CENTRO ARTESANO

Junto con los talleres que vinieron de Bella Vista, también llegó el lugar donde se desarrollaba la actividad social. El Centro Artesano se encuentra ubicado frente al predio de los talleres, en Aparicio Saravia entre Monterroso y la vía férrea. En total tiene 894 metros cuadrados construidos. Tuvo intensa actividad. Fue lugar de prácticas recreativas, sociales y deportivas. También albergó la primera escuela pública de la zona entre 1894 y 1903, hasta que en 1904 se inauguró en frente el edificio original de propiedad estatal.



Devenido luego en un club de barrio, en los últimos años culminó sucumbiendo, como buena parte de las instalaciones ferroviarias del Uruguay. Ya en manos de la Intendencia de Montevideo, la propiedad aguarda financiamiento para transformarse en un centro cívico que albergue actividad deportiva, social y cultural para los habitantes del novel Municipio G. Su arquitectura es claramente industrial, aunque en los años 30, la parte superior de su fachada recibió ornamentaciones *art déco*.

1930



1

8

2

7

4

3

6

5

- 1 Estación de trenes
- 2 Casas de los jefes
- 3 Puente peatonal
- 4 The Trading
- 5 Casas de los obreros
- 6 Los Talleres
- 7 Centro Artesano
- 8 Remesa

SALA DE TEATRO Y CINE



Se encuentra contigua al edificio del Centro Artesano con una superficie de 580 metros cuadrados. Es el escenario más antiguo que se mantiene en pie en Montevideo, luego del Teatro Solís y el tercero en el Uruguay, después del Larrañaga en Salto. Tiene una capacidad de 450 butacas. En un comienzo, por 1900, sólo fue sala para artes escénicas, teatro, música y zarzuela.

A partir de la década del 30 también brindó funciones de cine, para lo que se agregó la cabina de proyecciones, que es el volumen que sobresale hacia delante de la línea de edificación. Un proyecto de la Intendencia de Montevideo en convenio con AFE, la está recuperando para reabrirla, a fin de recibir a los habitantes del Municipio G y los paseantes que se acercan a Peñarol.



José Luis Hernández, telegrafista de 1ª, en el Museo de la Estación Peñarol. Enero de 2010.



LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

El casco histórico industrial y ferroviario de Peñarol, dentro de la historia de la humanidad, constituye una expresión de los cambios que introdujo en el planeta la revolución industrial, iniciada en Gran Bretaña entre 1780 y 1800.


La revolución industrial fue un proceso por el cual la humanidad pasó de una vida y economía agraria y artesana, a otra dominada por la industria y la mecanización. Dice el historiador británico Eric Hobsbawm: “fue el acontecimiento más importante de la historia del mundo, desde la invención de la agricultura y las ciudades”. Para tener mayor conciencia de la significación, recuérdese que la humanidad empezó a dejar de ser nómada, domesticar animales, cultivar la tierra y a construir las primeras ciudades en Kurdistán, Asia, alrededor del 7000 A.C.

El cambio tecnológico más gravitante que introdujo la revolución industrial en el primer período, fue la máquina a vapor. En 1784, James Watt perfeccionó modelos realizados por otros.

Nacida en las minas de carbón para la extracción del agua de los pozos y galerías, tuvo su primera aplicación en fábricas textiles, sustituyendo la energía originada por animales, viento o corrientes de agua. Más adelante se crearon nuevas fuentes de energía, que también se emplearon en la industria, los transportes y las comunicaciones: la electricidad primero (1880) y el motor a explosión después (1900).

LA INVENCIÓN DEL FERROCARRIL

La máquina a vapor aplicada a la extracción del agua de las galerías de las minas de carbón, indujo a pensar otros usos, tales como fabricar un medio para transportar dicha producción.



Inventado ya el tren de carga, que se desplazaba sobre rieles, con vagones tirados por caballos, en 1825 George Stephenson logra hacer correr el primer ferrocarril arrastrado por una locomotora a vapor, trasladando carbón entre las localidades de Stockton y Darlington. “Ningún otro invento revelaba tan dramáticamente al hombre profano la fuerza y la velocidad de la nueva época. La locomotora lanzando sus penachos de humo al viento a través de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto, al lado del cual las pirámides, los acueductos romanos e incluso la Gran Muralla China resultaban pálidos y provincianos. El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica”, dice Eric Hobsbawm.

Aceleradamente el mundo se achicaría sin cesar, con la conjunción del ferrocarril, barco a vapor de Fulton (1807) y el telégrafo de Morse (1832).

PEÑAROL ERA UNA PARTE DE LA BANDA ORIENTAL

Esta parte del mundo, entorno a las nacientes del arroyo Miguelete, se denomina Peñarol desde finales del siglo XVIII, cuando Juan Bautista Crosa, nacido en la ciudad de Pinerolo (Piamonte, Italia), instaló una pulpería. El pulpero se hizo llamar por el nombre de su ciudad de origen.

Apodo y negocio -lugar de encuentro social, de paso de carretas, diligencias, personas a caballo y a pie- evocó a lugareños y visitantes, a que se refiriesen a la pulpería y sus inmediaciones, de la misma forma que se pronuncia Pinerolo en dialecto piamontés: Peñarol.

Juan Bautista Crosa de Peñarol, falleció en 1790 y fue sepultado en el camposanto de la parroquia que hubo cercana a su pulpería. Sus restos descansan en un osario común ubicado en la calle Coronel Raíz y la ruta 102 (perimetral), muy próximo al destino original, en la zona que hoy es conocida como Peñarol viejo o rural.



EL FERROCARRIL EN URUGUAY

En 1866 el Estado uruguayo entrega a un grupo de capitalistas criollos, la concesión para la construcción y explotación de una línea de ferrocarril entre Bella Vista (actual Carnelli) y Durazno. La empresa se denominó Ferro Carril Central del Uruguay (F.C.C.U.)


En 1869 se realiza la primera corrida de trenes entre las localidades de Bella Vista y Las Piedras.

En 1878, ante la falta de capital local para la expansión de la empresa, se vende a inversores ingleses y estos traducen su nombre como Central Uruguay Railway (C.U.R.), aunque se mantiene el original en castellano como marca. En 1949 los ferrocarriles se estatizan y en 1952 se crea la Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E.)

DE VILLA FERROVIARIA A ECO MUSEO

En 1890, la empresa Central Uruguay Railway (C.U.R.) o Ferro Carril Central del Uruguay (F.C.C.U.), inicia la construcción en Peñarol de la estación de trenes y los talleres, comenzando a brindar servicios en 1891. La actividad de esas instalaciones generó un pueblo, una villa, que con el crecimiento de Montevideo terminaría en un barrio más de la capital.

Las edificaciones ferroviarias del casco histórico del barrio Peñarol reúnen 33.500 metros cuadrados construidos, y representan el 10% de los padrones de Montevideo que son Monumento Nacional (figura jurídica para designar y proteger un bien patrimonial).



Esos inmuebles, que mayoritariamente aún se encuentran en uso, junto a los testimonios recopilados de las personas vivas y de las que ya no están, más documentos y otros legados, nacionales y extranjeros, contienen la significación histórica a partir de la cual poder interpretar y relatar:

- La incorporación de la revolución industrial madura en Uruguay.
- El capital británico globalizado del siglo XIX y las prácticas y vidas de sus propietarios y representantes.
- El mundo obrero, nacional e internacional, como grupo social y de vida cotidiana.
- Las acciones del Estado uruguayo en relación al mercado, al capital extranjero, al ferrocarril y la vida industrial.
- La historia del ferrocarril uruguayo y su conexión mundial.
- La ciencia, la ingeniería y la técnica, aplicadas tanto a la producción fabril, como al funcionamiento de los ferrocarriles y las prácticas de los

profesionales idóneos.

- La arquitectura y la urbanización, de un enclave industrial, de matriz británica, como lo es Peñarol.
- Las historias de generaciones que habitaron y habitan la localidad de Peñarol y que vivieron en estrecho vínculo con el ferrocarril.
- Para las actuales generaciones jóvenes y las que vendrán, la posibilidad de comprender *in situ* lo que fue el mundo que antecedió a la contemporánea sociedad de la información.

Todo ello justifica conformar un “eco museo” o “un museo del sitio”, donde se explique el pasado. Para su materialización está trabajando la Intendencia de Montevideo en convenio con la Administración de Ferrocarriles del Estado, a fin que la activación patrimonial genere un polo de desarrollo social, económico, captando paseantes, turismo (interno y de extranjeros) y los alumnos del sistema educativo formal.



¿PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD?

Eusebi Casanelles Rahola, presidente del Comité Internacional de Patrimonio Industrial, órgano que asesora a la UNESCO, visitó el casco de Peñarol el 6 de septiembre de 2006. Al día siguiente, en radio El Espectador, manifestó lo siguiente:

“No soy un experto en ferrocarril, pero en Europa seguro que no hay una estación y unos talleres de ferrocarril como los que hay aquí, un lugar donde hay las barras de transmisión trabajando, hay unos edificios con un material dentro que para mi son únicos, no se si en América Latina queda algún otro sitio como este.

En principio estos lugares o se han abandonado y se ha sacado todo del interior o siguen funcionando y se ha renovado todo, dijo Casanelles y remarcó que el caso de Peñarol es distinto porque todo el enclave se mantiene tal como estaba [...] como fosilizado desde hace muchos años.

Es algo único y se podría transformar en un lugar que explique lo que fue este centro de taller muy interesante a nivel mundial [...]. Ustedes tendrían un monumento a nivel internacional”.

Se transcribe una síntesis, la intervención completa puede encontrarse en:

http://www.espectador.com/1v4_contenido.php?id=73366&sts=1

En marzo de 2010, la Intendencia de Montevideo y el Ministerio de Educación y Cultura presentaron ante la UNESCO la candidatura de “Barrio Peñarol: casco histórico y paisaje industrial ferroviario”, con la aspiración de que sea considerado patrimonio de la humanidad. Lo más importante de esta acción es que compromete mucho más al conjunto del país a su preservación, investigación, gestión y divulgación.



SOBRE PATRIMONIO INDUSTRIAL *

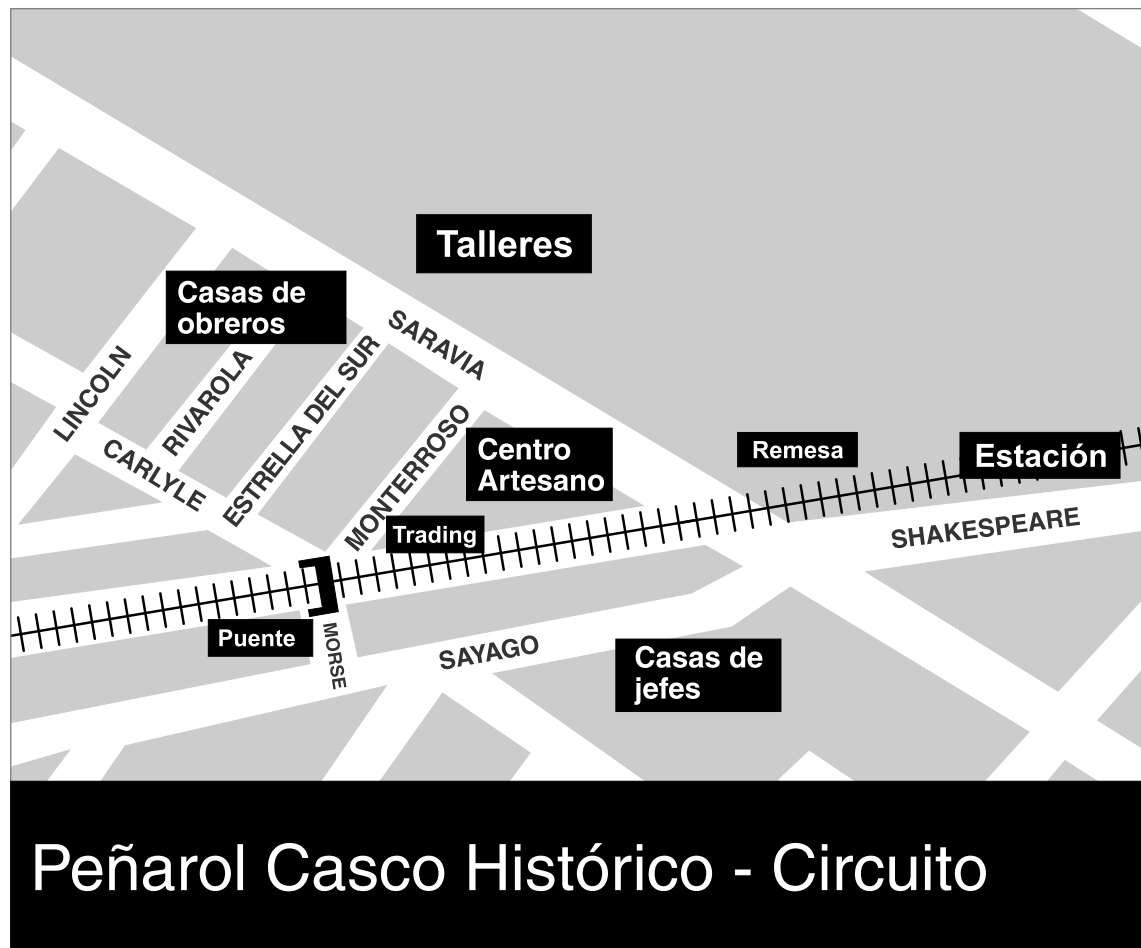
El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación. El periodo histórico de principal interés se extiende desde el principio de la revolución industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad.

VALORES DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL *

1 - El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético, considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.

2 - Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento; están en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros inmateriales de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas.

**Fragmento de la Carta de Nizhny Tagil por el Patrimonio Industrial. Año 2003. Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)*



El patrimonio industrial tiene valor como parte del registro de vida de hombres y mujeres corrientes.



De izquierda a derecha: "Tato" Marquicio, Ruben Bertoloti y Raúl Brasesco en el taller. 1950