

Barrio Peñarol: moderno, industrial, singular. Patrimonialización y reutilización

Manuel Alfonso Esmoris Isoleri



Maestro en Gestión Cultural [Universidad de Barcelona]. Director del Proyecto "Barrio Peñarol: patrimonio industrial".
Montevideo [Montevideo], Uruguay. <esmoris@gestioncultural.com.uy>.

Trabajo realizado en el marco de la Intendencia de Montevideo, Departamento de Desarrollo Económico.
Presentado en el 2º Seminario de Paisajes Culturales UdelaR / UPC [Conpadre n.11/2012]. Montevideo [Uruguay], 2012.

Resumen

Entre 1890 y 1907 la empresa Central Uruguay Railway (cur) fundó un pueblo ferroviario en Peñarol, por ese entonces un paraje rural, ubicado a 10 kilómetros al norte de la bahía de Montevideo. Sobre 17 hectáreas se construyeron 33.000 metros cuadrados compuestos por talleres, estación de trenes, casas del personal de jerarquía, viviendas obreras, almacén de ramos generales, centro de encuentro social y sala de teatro. Ya en 1910 los talleres empleaban 2.000 personas. Peñarol vivió como un pueblo industrial hasta que, de forma gradual, se convirtió en un barrio más de Montevideo a partir de la década de 1950. En este artículo se describen esas implantaciones edilicias y sus usos, desde el inicio hasta el actual estado de desindustrialización. Se relata el proceso de activación patrimonial emprendido desde hace siete años por la Intendencia de Montevideo en acuerdo con la Administración de Ferrocarriles del Estado. Complementariamente se exponen las alternativas de reutilización de las capacidades ociosas que el achicamiento del ferrocarril dejó en la zona. Patrimonialización y reutilización son las claves de un proyecto de desarrollo, de una nueva vocación para las instalaciones y propiedades de la empresa ferroviaria estatal, que aunque achicada se mantiene en funcionamiento. Perduran los inmuebles históricos, parte importante del equipamiento fabril original y, por tanto, la tradición industrial.

Palabras clave

patrimonio, paisaje, cultura, historia, desarrollo, industrial, historia, marketing.

Neighborhood Peñarol: modern, industrial, singular. Hereditization and reutilization

Abstract

Between 1890 and 1907, Central Uruguay Railway (CUR) company founded a railway town in Peñarol, a rural place at that time, 10 kilometers up north of Montevideo bay. Over 17 hectares, 33.000 square meters of workshops, train stations, houses, grocery stores, meeting places and a theater, were built. In 1910 the workshops already employed 2.000 workers. Peñarol lived like an industrial town until it gradually became another Montevideo's neighborhood. In this article those implementations and their uses are described, since the beginning until its current deindustrialization stage. It describes the heritage activation process started seven years ago by the Municipality of Montevideo in accordance with the Railway National Administration. Complementary it exposes the reuse alternatives for the idle capacities that the railway shrinkage brought upon the area. Hereditization and reutilization are the keys to a development project, to a new calling for the installments and properties of the national railway company that, though shrunken, keeps on operating. Historical buildings, important parts of the industrial machinery and, in consequence, the industrial tradition, remain.

Keywords

Heritage, landscape, culture, history, development, industrial, marketing.

Los bienes históricos: usos y evolución

La fundación del Peñarol urbano integra el largo período de expansión del mundo moderno iniciado por la Revolución Industrial, con su vastísima lista de inventos e innovaciones (la industria textil, la máquina de vapor, el ferrocarril, el barco de vapor, el telégrafo), la libre circulación de personas y capitales europeos hacia el resto del planeta y las influyentes revoluciones políticas francesa y norteamericana.

Dentro de ese mundo, el de la primera globalización, el del *imperio informal* británico y el del Uruguay de la modernización, el ferrocarril de propiedad inglesa constituyó un emblema de la joven nación, y el Peñarol urbano, una de sus creaciones.

Peñarol como *pueblo ferroviario* es uno más de los miles de *factory towns* que generó la expansión planetaria de la Revolución Industrial. Peñarol es como Bournville-Cadbury o New Lanark en Inglaterra, Remedios de Escalada en la provincia de Buenos Aires, El Anglo o Conchillas en Uruguay. Pero cada una de estas ciudades-factoría cuenta con evidentes e insoslayables notas propias arquitectónicas y urbanísticas, cada una tiene una historia original y un particular transcurrir de la explotación industrial y su equipamiento. Además, llegan a nuestros días en diferentes estados de conservación y uso.

Entre 1890 y 1907, en Peñarol, dentro de un perímetro de 17 hectáreas, se construyeron las bases del pueblo ferroviario. Las edificaciones que a continuación se describen cuentan con afectación de *monumento nacional* desde 1975, y en el 2011 fueron declaradas *bienes de interés municipal* por la Junta Departamental de Montevideo, lo que nos compromete a preservarlas y mantenerlas.



Figura 1. Vista aérea de la zona de Peñarol, década de 1930.

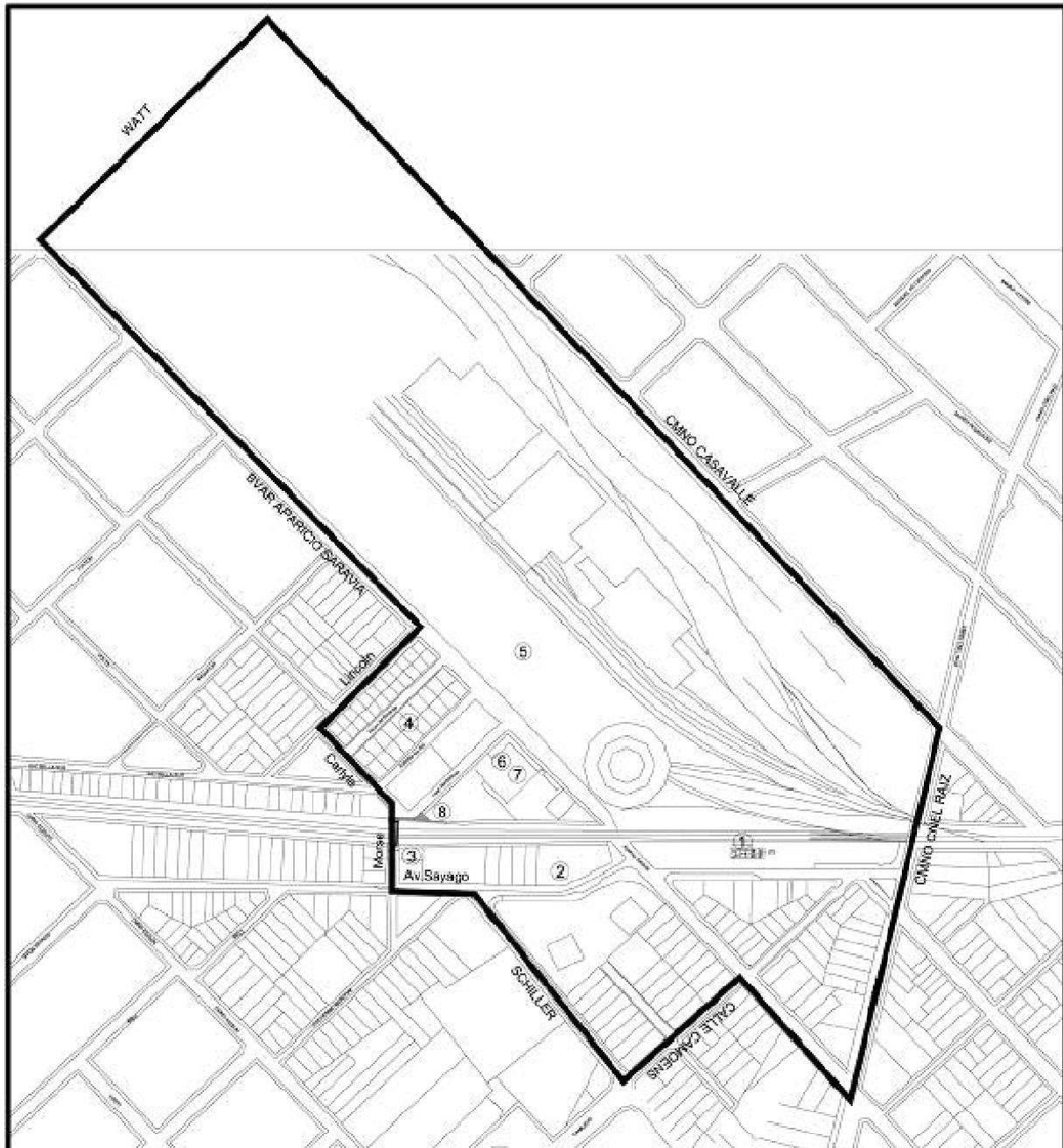


Figura 2. Plano del casco histórico, zona de interés patrimonial. Referencias: 1) Estación Peñarol, 242 m². 2) Viviendas de los jefes, 2.850 m². 3) Puente peatonal, 150 m². 4) Viviendas de los obreros, 5.700 m². 5) Taller, 22.500 m². 6) Centro Artesano, 894 m². 7) Teatro y cine, 580 m². 8) The Trading, 230 m².

1. La estación de trenes

Con una superficie de 240 metros cuadrados, la estación de trenes constituye el centro del barrio, al estar implantada en una plaza pública, delimitada por la calle Shakespeare, el bulevar Aparicio Saravia, el camino Coronel Raíz y la vía férrea.

Simultáneamente con el original taller general, la estación fue la primera construcción del conjunto ferroviario, y se la concibió como parada de la línea que conectaba hacia el este.

Su arquitectura es austera, ordenada y escasamente ornamentada, con reminiscencias rurales. Se destaca el techo a dos aguas de tejas Sacomán, con alero orientado hacia los ande-

nes. Al principio los muros exteriores no estaban revocados y exhibían el ladrillo de la construcción.



Figura 3. Estación de trenes, 1910.



Figura 4. Estación de trenes actualmente.

En la actualidad la estación se mantiene en funcionamiento y atiende servicios de carga y pasajeros.

En el año 2009, a partir de un acuerdo entre la Administración de Ferrocarriles del Estado (afe) y la Intendencia de Montevideo, se recuperaron los 6000 metros de plaza pública y el edificio de la estación. En las habitaciones que durante casi un siglo fueron sala de espera y oficinas de operaciones se realizó una musealización con equipamiento original, como telégrafo, taquilla, fechador, reloj, teléfono a magneto y otros bienes del universo ferroviario.

2. Los talleres

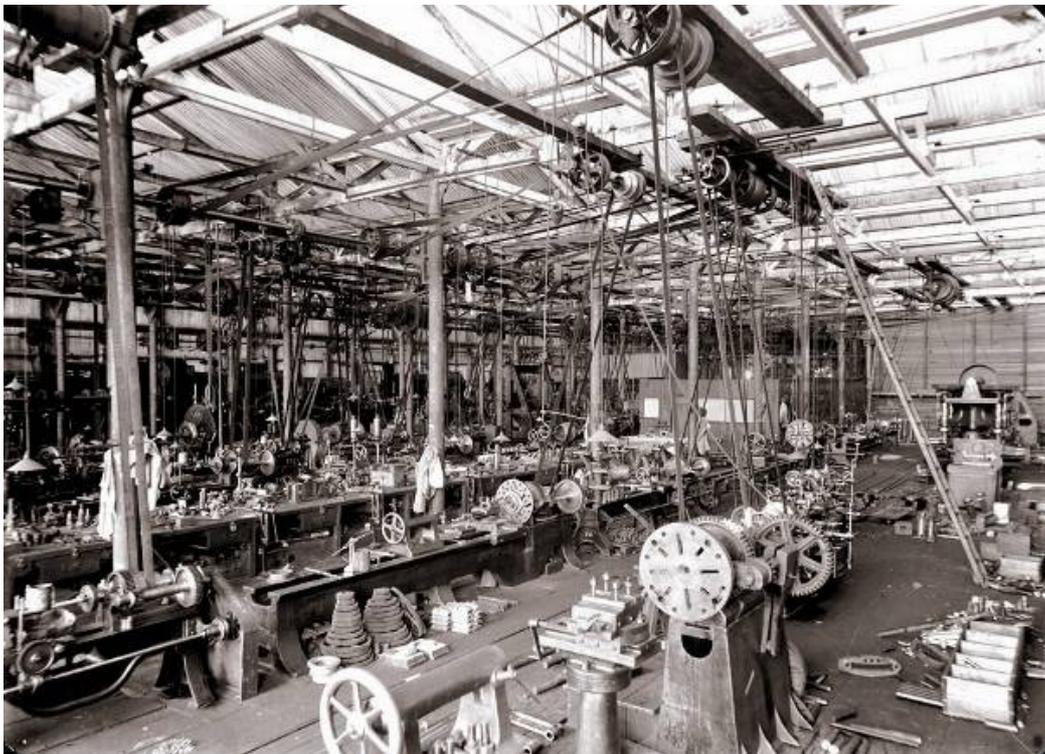


Figura 5. Interior del taller en 1910.

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

Su construcción se realizó en etapas. Cada una correspondió a una sección especializada, empezando por la de mecánica, que tiene la particularidad de que su piso es de adoquines de madera dura.

Además del taller mecánico se establecieron herrería, fundición, aserradero, carpintería, pinturería, imprenta, almacenes y velería (lugar de acopio y reparación de lonas llamadas *encerados*). También se erigieron un edificio de oficinas y una remesa circular, compuesta por 30 boxes para el alistamiento de locomotoras y un plato giratorio central, donde aún se las coloca para cambiarlas 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*. Se empleaban para desplazar carros de carga empujados a mano.



Figura 6. Los talleres en la década de 1950.

Según los planos, en 1910 todos los talleres contaban con 154 máquinas instaladas, en su mayoría movidas a vapor.

Los talleres estuvieron equipados con calderas, máquinas de vapor fijas, tornos, laminadoras, bombas, barrenos, cizallas, escoplos, fresadoras, plegadoras, hornos de fundición, pescales, martinets, fraguas, mármoles, trasbordadores aéreos (*pescantes*) de locomotoras y

vagones, sierras para hacer madera a partir de troncos, todo el equipamiento de una carpintería y una completa imprenta.

Adosados a la estructura interior de la sección mecánica del taller general, a unos cuatro metros de altura, se encuentran los ejes de transmisión, que tomando movimiento de motores eléctricos (originariamente de una máquina de vapor fija) lo transfieren, a través de poleas, a las máquinas que se encuentran implantadas en el suelo, en sucesión, formando líneas de producción. En el aserradero y la carpintería las transmisiones estaban instaladas bajo el piso de madera, protegidas así del aserrín y la viruta.

En los galpones de las secciones mecánicas, aserradero y carpintería, el ruido de toda la maquinaria en funcionamiento no permitía que los trabajadores pudieran comunicarse hablando y los obligaba a gritar o a hacerse entender por señas.

Para indicar la entrada y la salida de los obreros se hacía sonar un silbato: a las 6, marcando el inicio de la jornada laboral, y las 14, anunciando su fin. Su sonido se oía en un radio mayor de un kilómetro y aún hoy está presente en la memoria de aquellos vecinos que tienen 35 años o más. Es parte constitutiva de la identidad del barrio.

En 1920 ya trabajaban unas 2.000 personas dentro del extenso territorio de 14 hectáreas y 22.000 metros cuadrados construidos. Desde la fundación de la empresa hasta la actualidad, se estima que laboraron alrededor de 12.000 operarios distintos, en su mayor parte residentes del barrio. Entre las décadas de 1970 y 1980, el capital estatal construyó 6500 metros cuadrados adicionales, el llamado *taller diesel*.

Los talleres *de los ingleses* funcionaron a pleno hasta comienzos de la década de 1980. Entonces la actividad se detuvo en fundición, imprenta, carpintería, aserradero, pinturería y velería. El personal se redujo paulatinamente hasta llegar a las 150 personas que actualmente ocupa. El trabajo perdura en mecánica, talleres diesel, remesa, oficinas y parte de las almacenes. El resto está deteriorado, semivacío, muy desmantelado, con algunas máquinas y materiales abandonados como huellas fantasmales del trabajo y la producción del pasado. A cielo abierto, arrumbado en vías, *descansa* material rodante estropeado de distintas épocas, aguardando que se lo sindique como chatarra y entonces se venda para ser fundido.



Figura 7. Interior del taller, sección Mecánica, en la actualidad.

Ya entrados en el siglo XXI, lo que queda del taller mecánico es de enorme valor histórico por la conjunción de la arquitectura con el equipamiento de los ejes de transmisión, las máquinas y herramientas originales que aún permanecen, pues ello permite explicar y vivenciar lo que fue un taller de la Revolución Industrial madura, con la máquina de vapor como centro generador de movimiento y energía. Es la mejor oportunidad que tiene el Uruguay de explicar el trabajo y el universo obrero que inició el capitalismo

industrial en Inglaterra a fines del siglo xviii. Desde el año 2005, en el Día del Patrimonio y en algunas otras ocasiones especiales, la sección mecánica y la remesa se abren a las visitas del público, y se exhibe también material rodante histórico.

3. 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 y desemboca en la entrada del taller. Muchos residentes la llaman *la calle del medio*, porque separa las 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 dormitorios en la de Lincoln. El conjunto tiene 5700 metros cuadrados construidos.



Figura 8. Fachadas en las casas de los obreros.

El ritmo de las aberturas, la simpleza ornamental, la ausencia de árboles, así como que a más de un siglo de su implantación las fachadas no hayan visto otro color que el gris, les da un temperamento singular, único en Uruguay y bastante exclusivo en el mundo, que recrea una atmósfera metafísica, escenográfica, propia de los cuadros de Giorgio de Chirico. Al percibir en perspectiva sus fachadas se cumple el dicho de John Ruskin: "Cualquier sucesión de cosas iguales resulta hermosa". Las casas son muy confortables aún hoy, pero más lo eran cuando se erigieron,

si se comparan con el estándar de 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 los pisos de madera. La cocina original era de material liviano, chapa y madera, con una pequeña claraboya o tragaluz, así como la chimenea para conectar la cocina económica, alimentada a leña. El baño era pequeño y para acceder a él se debía transitar por el patio-fondo. La mayoría de estas viviendas ha sido objeto de modificaciones internas, aunque las habitaciones principales perduran tal cual su primer diseño.

La ocupación de las viviendas la decidía la Compañía, con base en el criterio de que el trabajador (su tarea) era imprescindible dentro del taller o en la estación. Si se lo apartaba de esa tarea o se jubilaba, debía dejar la casa.

Los empleados pagaban un alquiler bajo. En las primeras épocas las viviendas fueron habitadas también por ingleses, que trabajaban y enseñaban los oficios propios del mundo de los trenes. Los residentes actuales, en su mayor parte, son ferroviarios en actividad o retirados, y jurídicamente las propiedades se dividen entre las de promitentes compradores y las de afe. Unas pocas mantienen la característica de vivienda transitoria.

Al momento de escribirse estas líneas se prepara la musealización de la unidad Rivarola 1560, tal como fue construida y equipada a comienzos del siglo XX.

4. Casas para el personal de jerarquía e intermedio

Son ocho 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, *cottage*, rodeadas de jardines.



Figura 9. Cottage donde habitaba el ingeniero jefe del taller. Foto actual.

Están construidas con ladrillo a la vista y su ornamentación es escasa. En ellas habitaban ingleses: en la más grande, la de Sayago y Schiller, el ingeniero mecánico, y en la de la esquina de Saravia y Sayago, el jefe de almacenes (una especie de administrador del taller). En la vereda opuesta, al sureste, hay seis viviendas adosadas conformando una tira, con regulares jardines al frente. Eran ocupadas por ingleses de rango intermedio dentro del taller

–por ejemplo, dibujantes técnicos–. 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 2850 metros cuadrados construidos.

5. Puente peatonal

Fue realizado e implantado en 1925. Antes existieron *las escaleritas*, que permitían que desde los terraplenes de las calles 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 solo existe otro similar, el del barrio Colón.

6. La Trading

Ubicada en la calle Monterroso, inmediatamente después del puente, 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. Fue una empresa colateral del Central Uruguay Railway.

Con la estatización del ferrocarril se convirtió en una cooperativa de consumo para trabajadores de afe, que dejó de funcionar en los años ochenta. La superficie del inmueble es de 230 metros cuadrados.

7. Centro Artesano

Junto con los talleres, también llegó el lugar donde se desarrollaría la actividad social. El Centro Artesano se encuentra ubicado frente al predio de los talleres, en Aparicio Saravia entre Monterroso y la vía férrea.

Su arquitectura es claramente industrial, aunque en los años treinta la parte superior de su fachada recibió ornamentaciones *art déco*. Suma 894 metros cuadrados construidos.

Tuvo una 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 enfrente un nuevo edificio con ese propósito, de propiedad estatal.

Devenido luego en un club de barrio, en los últimos años el Centro Artesano terminó 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.

8. Sala de teatro y cine



Figura 10. Frente de la sala de teatro y cine. Foto actual.

Se encuentra contigua al edificio del Centro Artesano y posee 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 de aquel y del Teatro Larrañaga de Salto. Tiene una capacidad de 450 butacas. En un comienzo, por 1900, solo fue sala para artes escénicas, teatro, música y zarzuela. A partir de la década de 1930 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 reabrirlo, a fin de recibir a los habitantes del Municipio G y los paseantes que se acercan a Peñarol.

Importancia de la herencia cultural de Peñarol

La revolución industrial fue el acontecimiento más importante de la historia del mundo desde la invención de la agricultura y las ciudades, hace 7 mil años. (Eric Hobsbawm, La era de la revolución).

1. Significación histórico-patrimonial de Peñarol. Temas centrales de referencia para la investigación, interpretación y divulgación

Dentro de Uruguay y de Latinoamérica, Peñarol es probablemente el más rico ejemplar que perdura de un *factory town* o pueblo industrial, propio de la primera Revolución Industrial en su etapa madura. *En Peñarol, puede realizarse una interpretación de este período histórico y de su evolución hasta el presente, entrelazando niveles de información internacional, nacional y local sobre asuntos económicos, políticos, sociales y de vida cotidiana.*

Argumentos: La diversidad del sitio con sus bienes (talleres, estación de trenes, viviendas de jefes y de obreros, puente peatonal, almacén de ramos generales, lugares de esparcimiento) otorga apoyo material al relato de la Revolución Industrial.

2. Continuidad histórica

Peñarol no es un sitio donde la actividad presente se encuentre desligada de la original. Por su continuidad histórica, el lugar no corre riesgos de llegar a ser una de esas combinaciones de parque temático y escenografía para turistas en que se convirtieron tantos sitios históricos, como algunos de la época de la dominación española en América y varias ciudades medievales en Europa.

Tampoco es un lugar muerto, sin actividad, con una fulgurante historia ya desaparecida, como es el caso de muchos sitios industriales patrimonializados, tales como New Lanark o Fray Bentos.

Los talleres de Peñarol funcionan y seguirán funcionando. Aunque el taller mecánico, histórico, detenga su actividad para convertirse en museo, el taller de la década de 1980, la remesa, los almacenes y el edificio de oficinas técnicas continuarán en funciones.

También la estación de trenes seguirá brindando servicios de carga y de pasajeros, como lo hace desde 1891.

3. Estado de conservación

En su conjunto, Peñarol puede catalogarse como en buen estado, con posibilidades de restauración (tanto en áreas públicas como privadas).

Su mayor debilidad reside en el taller mecánico, por la sustracción de las calderas donde se producía el vapor y la ausencia de una máquina de vapor fija, que generaba el movimiento. Para paliar esta debilidad hay dos alternativas:

- recolocar las calderas que están en el abandonado y desmantelado aserradero y traer la máquina a vapor fija de otro lugar del Uruguay, o
- recrear en mampostería calderas y máquina a vapor fija.

Como contrapartida y fortaleza exclusiva, continúan en funcionamiento los ejes o árboles de transmisión de movimiento¹ y los tornos y otras máquinas del siglo XIX y principios del XX.

4. Posibilidad de armar un circuito, con unidades musealizadas, transitable a pie en un tiempo razonable

Esto ya se realiza, si bien resta poner en valor –o sea, musealizar y patrimonializar– la mayor parte de las unidades.

La afluencia de público por visitas al sitio patrimonial ha sido de 7000 personas distintas en el año 2010 y 9000 personas distintas en el 2011.

Peñarol ha estado abierto para visitas guiadas de lunes a viernes, a pedido de grupos (escolares, liceales y paseantes), los sábados con horario fijo, entre las 14 y las 18 horas², y también en Semana de Turismo (Semana Santa) y los Días de Patrimonio. Estos han sido jor-

¹ Actualmente con energía eléctrica; históricamente a vapor.

² A excepción de algunos meses del año 2011.

nadas de masiva afluencia de público, en las que se ofrecieron espectáculos y actividades culturales gratuitos para diferentes edades. Han contado con la organización, la participación y el apoyo de numerosos organismos e instituciones públicos: Intendencia de Montevideo, Bicentenario, Municipio G, Sociedad de Amigos Barrio Peñarol, Ministerio de Cultura, Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

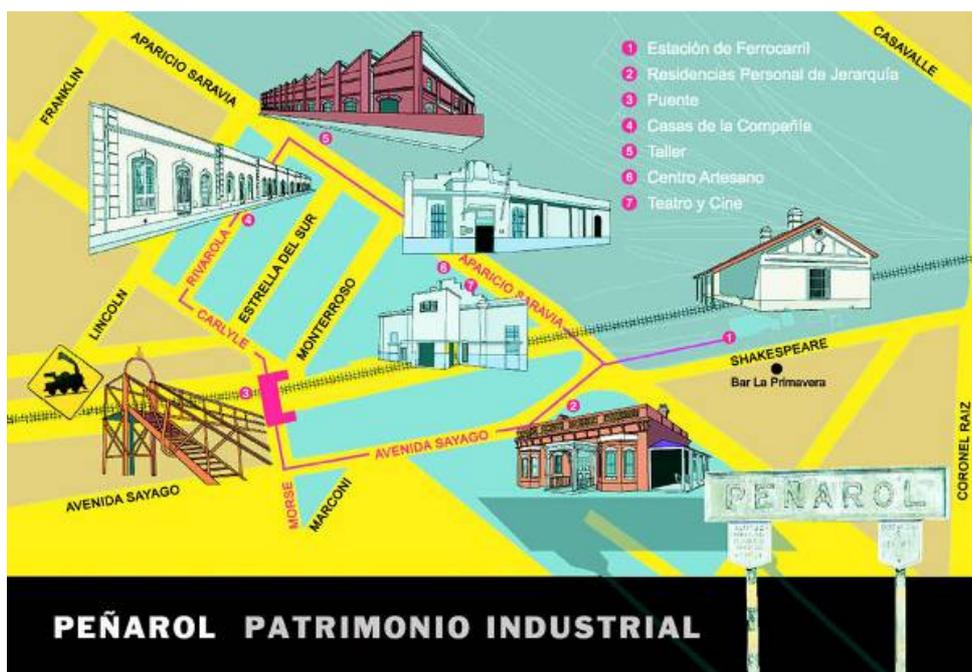


Figura 11. Circuito histórico del barrio Peñarol.

5. El viaje en tren es parte de la experiencia patrimonial de Peñarol



Figura 12. Semana de Turismo (Semana Santa) 2011

En Uruguay la experiencia de viajar en tren es desconocida para la mayoría de la población, debido a la casi desaparición de los servicios de pasajeros. Por tanto, como entretenimiento, novedad, actividad distinta, amena y gregaria, su mercado potencial es muy grande. Dentro de este se destaca el mercado de los niños –o, más precisamente, el de la familia– como

uno de los más provechosos. Cuantitativamente ese segmento es el de mayor tamaño en las actividades de ocio, cultura y entretenimiento. (Otros mercados potenciales de Peñarol se detallan en la sección siguiente.)

Peñarol como destino de viaje en tren tiene la ventaja de estar a corta distancia del Centro de Montevideo: 10 kilómetros, que insumen 20 minutos de trayecto, a los que hay que sumar otros 20 de las partidas de ida y regreso. Esto constituye un paseo/aventura de duración razonable, que se complementa con el arribo a un lugar con atractivos propios, como el Museo de la Estación de trenes, la plaza y el resto del circuito. Si bien el circuito en su mayoría aún no ha sido puesto en valor, sí se ha construido un relato sólido y verificado de la época en cuestión, del cual aprenden y disfrutan los visitantes³.

Los distintos viajes en tren

Por significación patrimonial, costo y capacidad se distinguen al menos tres trenes:

- *Tren histórico tirado por locomotora a vapor.* Capacidad: 192 personas. Costo por persona: 150 pesos uruguayos ida y vuelta. Es el de mayor significación patrimonial y el más atractivo a los ojos de cualquier cliente.
- *Tren histórico diesel.* Ninguno está totalmente recuperado. La capacidad de las unidades potencialmente reutilizables es de 70 personas. El precio estimado del viaje por persona es de 50 pesos uruguayos ida y vuelta. Resulta menos atractivo que un tren tirado por locomotora a vapor, pero también posee valor histórico. El material disponible a restaurar corresponde a los primeros diesel que se introdujeron en Uruguay, en la década de 1930.
- *Tren "actual"* (cuyos salones son ya también históricos). Capacidad: 80 personas por salón. Están en actividad; son los que brindan actualmente el servicio Nueva Terminal –25 de Agosto– Nueva Terminal. Hasta Peñarol AFE cobra 24 pesos, ida y vuelta.

Los productos y los mercados del patrimonio de Peñarol

A continuación se describen los distintos mercados de la visita guiada al patrimonio de Peñarol. Para ello se realiza una segmentación que surge de combinar las siguientes variables: pertenencia institucional de los individuos, edad y ciclo de vida, ocasiones y necesidades de uso del tiempo libre, poder adquisitivo.

1. Producto educativo: Revolución Industrial

Mercados:

- Escuelas y liceos de todo el país que tengan el tema Revolución Industrial en el programa curricular.
- Instituto del Niño y del Adolescente del Uruguay (inau) y otras instituciones públicas.

Forma de acceso a los mercados: a través de las autoridades correspondientes y mediante una base de datos con profesores de todo el Uruguay. Temas: la Revolución Industrial, el ferrocarril en el mundo y en el Uruguay, Peñarol y la vida cotidiana del pueblo, los talleres y la vida privada (los hogares, así como algunas historias de vida).

³ Buena parte del relato se encuentra recogido en el libro *Barrio Peñarol, patrimonio industrial ferroviario*, Montevideo: IM y CLAEH, 2009 (segunda edición ampliada, 2011).

Traslado: viaje en tren diesel, que es el más barato, aunque liceos privados pueden pagar el de vapor⁴. *Otras formas de traslado:* boleto de ómnibus Peñarol⁵.

2. Producto cultural para turistas extranjeros

Mercado: Turistas que arriban en la temporada de cruceros. Se trasladan en tren a vapor con visita guiada⁶, que también puede estar asociada a un servicio gastronómico en Peñarol mismo o en la zona rural de Peñarol-Colón (bodegas y otras instalaciones). El producto, además del viaje y los servicios gastronómicos, es la Revolución Industrial en el mundo, en Uruguay y en Peñarol.

Forma de acceso al mercado: a través de empresas operadoras de turismo.

3. Producto mercado interno: turismo y paseo

Mercados:

- Personas de poder adquisitivo medio y alto. Se trasladan en tren a vapor y la visita puede estar asociada a un servicio gastronómico en Peñarol mismo o en la zona rural de Peñarol-Colón (bodegas y otras instalaciones).
- Personas de poder adquisitivo medio y alto en temporadas de eventos. Esto ya ha sido probado con capacidad colmada y satisfacción de los clientes, en las experiencias de Semana de Turismo y el Día del Patrimonio 2011.
- Personas de bajo poder adquisitivo con subvenciones como Banco de Previsión Social (bps), con viaje en tren diesel histórico y visita guiada completa en Peñarol.

Forma de acceso a los mercados: publicidad masiva, tarjetas de crédito (descuentos), programas del Banco de Previsión Social (bps). *Otra forma de acceso a Peñarol:* boleto de ómnibus Peñarol.

Restitución histórica y actualización de los servicios culturales deportivos y sociales del Centro Patrimonial Peñarol

Poner al día los servicios culturales, deportivos y sociales de Peñarol implica la recuperación edilicia y el equipamiento contemporáneo para la apertura de:

- sala de teatro y cine;
- biblioteca (mediateca);
- talleres de expresión;
- instalaciones deportivas y de actividad física.

Mercados:

⁴ El viaje en tren con locomotora a vapor implica tener más guías, al menos cinco, por el número de personas a atender. En tren diesel entra un grupo de clase por viaje, el que se puede manejar con un solo guía. Por varias razones lo más conveniente es tratar con grupos de hasta 40 o 45 personas; a lo sumo, dos grupos de ese tamaño. Otras alternativas implican aumentar los costos, por la cantidad de guías y por complejidades no fáciles de resolver en la distribución de subgrupos durante el recorrido por Peñarol.

⁵ El boleto de ómnibus Peñarol permite a una persona acceder al lugar desde cualquier punto de Montevideo, cuesta 18 pesos uruguayos y tiene una duración de cinco horas que incluyen ida y vuelta. Para que efectivamente se regrese desde Peñarol, deberá ejecutarse desde las paradas de las centralidad patrimonial: Saravia y Monterroso, Saravia y Sayago, Coronel Raíz y Saravia, o Coronel Raíz y Goethe. Esto cuenta con la opinión favorable del director de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, Gerardo Urse.

⁶ Se realiza a partir de esta temporada 2011-2012.

El mercado general está compuesto por los habitantes de todo el Municipio G. Dentro de este universo se especifican:

- escuelas y liceos en horarios matutinos y vespertinos;
- grupos de adultos mayores en las primeras horas de la tarde;
- jóvenes en algunas noches, fundamentalmente las de viernes y sábados;
- niños/la familia: sábados y domingos de tarde, vacaciones de invierno, de primavera y verano.

Forma de acceder a los segmentos:

- institutos de enseñanza de la zona;
- acuerdo con bps para acceder a una base de datos con el lugar de residencia de los beneficiarios de la zona;
- publicidad zonal: instalación de paletas de publicidad, publicidad de altavoz en la vía pública, pegatinas, ferias vecinales.

Herramienta de accesibilidad: boleto de ómnibus Peñarol.⁷

Sala de teatro y cine

Además del mercado meta de la sala –habitantes del municipio G y sus correspondientes segmentos–, se puede proyectar a toda el área metropolitana como mercado con propuestas (productos) que no se ofrecen en otra parte, como por ejemplo:

- ópera barroca;
- festival de música barroca y del período clásico;
- festival de cine fantástico, de terror y suspenso;
- estrenos y puestas en escena de la Comedia Nacional (para niños, este mercado se rentabiliza más que todos los otros).

Se pueden asociar viajes en tren con espectáculos en la sala, para los que hay mercados específicos –como la familia en vacaciones de julio, con una programación infantil.

Reutilización de capacidades ociosas

1. Servicios sociales y educativos

Se trata de utilizar las capacidades ociosas propiedad de afe y sumar aportes locales para satisfacer las siguientes necesidades:

- un Centro de Atención a la Infancia y la Familia (en el edificio de *La Trading*, actualmente en uso por la Intendencia de Montevideo);
- un Club de Niños (en una de las casas de personal intermedio), en convenio con el inau;
- una sede de la Universidad del Trabajo del Uruguay (utu), en el antiguo edificio de la Unión Ferroviaria;

⁷ Véase la nota 4.

- otros servicios del Ministerio de Desarrollo Social, como los Servicios de Orientación, Consulta y Articulación Territorial (socat) en la órbita de la Dirección Infamilia de dicho ministerio, por ejemplo.

2. Densificación urbana de Peñarol

Se propone la construcción de viviendas, en el terreno propiedad de afe, con una superficie de 19 hectáreas, conocido como *playa ferroviaria de maniobras Edison*, delimitado por la calle Edison, la vía férrea a Peñarol, la vía férrea a Colón y la calle Santos (fondos de la tira de viviendas).

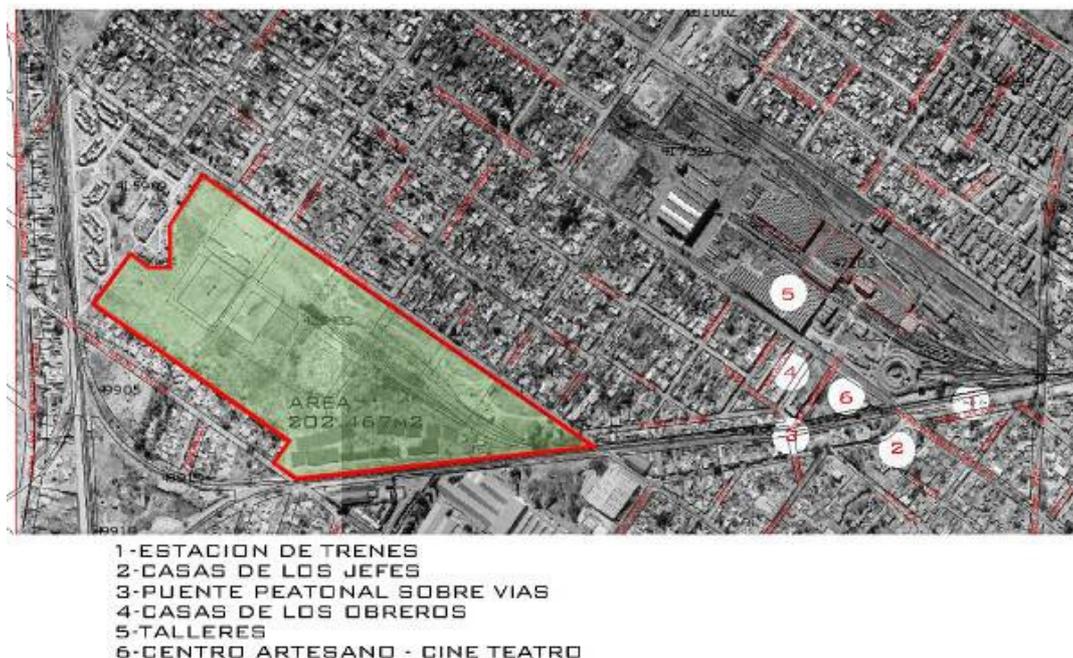


Figura 13. Foto aérea de Peñarol. En verde, el terreno de *playa Edison*

En este momento se combinan varias oportunidades para concretar esta iniciativa:

1. La Intendencia de Montevideo no aprueba el uso del inmueble para actividades logísticas ni industriales, lo que lo orienta a un posible uso residencial.
2. El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (mvtma) necesita predios dentro de la trama urbana de Montevideo para implementar su actual programa de viviendas con subvenciones.
3. En la legislatura 2011 se aprobaron incentivos económicos para la construcción de vivienda de interés social, lo que configura una significativa oportunidad.

Conclusión

Peñarol es un proyecto que crea ciudad nueva instaurando un centro metropolitano al norte de Montevideo. Se basa para ello en el potencial patrimonial, los inmuebles ociosos y ciertas oportunidades del contexto nacional, como la subvención a la construcción de viviendas dentro de la trama urbana, la promoción del turismo de cruceros, el turismo interno, la necesidad de brindar servicios culturales descentralizados y de calidad, y de concretar las prestaciones sociales del Ministerio de Desarrollo Social que le corresponden a una parte de la población del barrio.

Peñarol integra y amplía la ciudad mediante la concreción de visitas, y en el imaginario urbano ha comenzado a perfilarse como una nueva referencia.

- A los habitantes del sur de Montevideo los orienta hacia el noreste, contrabalanceando las dinámicas regidas y creadas por:
 - a. el mercado y las posibilidades que brindó la construcción en altura a los sectores predominantemente medio-altos, y los consiguientes centros comerciales, que incluyen ofertas para el tiempo libre;
 - b. la intervención pública en torno a la rambla, las playas y el parque Rodó.
- Al resto de los habitantes de Montevideo les brinda una oportunidad de conocer y disfrutar de otra parte de la ciudad, diferente a sus propios barrios, al centro, la costa y las grandes superficies comerciales del sur.

Peñarol es un proyecto que articula lo cultural en todas sus dimensiones: patrimonial, artes escénicas, promoción de la lectura, alfabetización digital y expresiones culturales amateurs. Esto no solo tiene sentido cultural-educativo, sino que apunta a mejorar la calidad de vida de las personas. Se trata de ofertar servicios y captar ciudadanos para el uso del tiempo libre, en torno a actividades que promuevan un crecimiento cultural, apelando a la dimensión gregaria, de sentido comunitario, de encuentro.

También como mejora de calidad de vida conjuga lo deportivo y la actividad física. De nuevo, promoviendo el gregarismo, el sentido comunitario, un lugar de encuentro, de descontaminación de la televisión, el encierro y la soledad, y creando una alternativa de ocio activo y edificante.

Peñarol es un proyecto fuertemente interinstitucional, basado en un gran empuje del sector público. Los actores responsables de la dinamización son la Intendencia de Montevideo, el Municipio G y el compromiso de AFE, los que articulan el uso de bienes de su propiedad.

Referencias

Las Referencias están en las notas de pie de página y por todo el cuerpo del Texto.