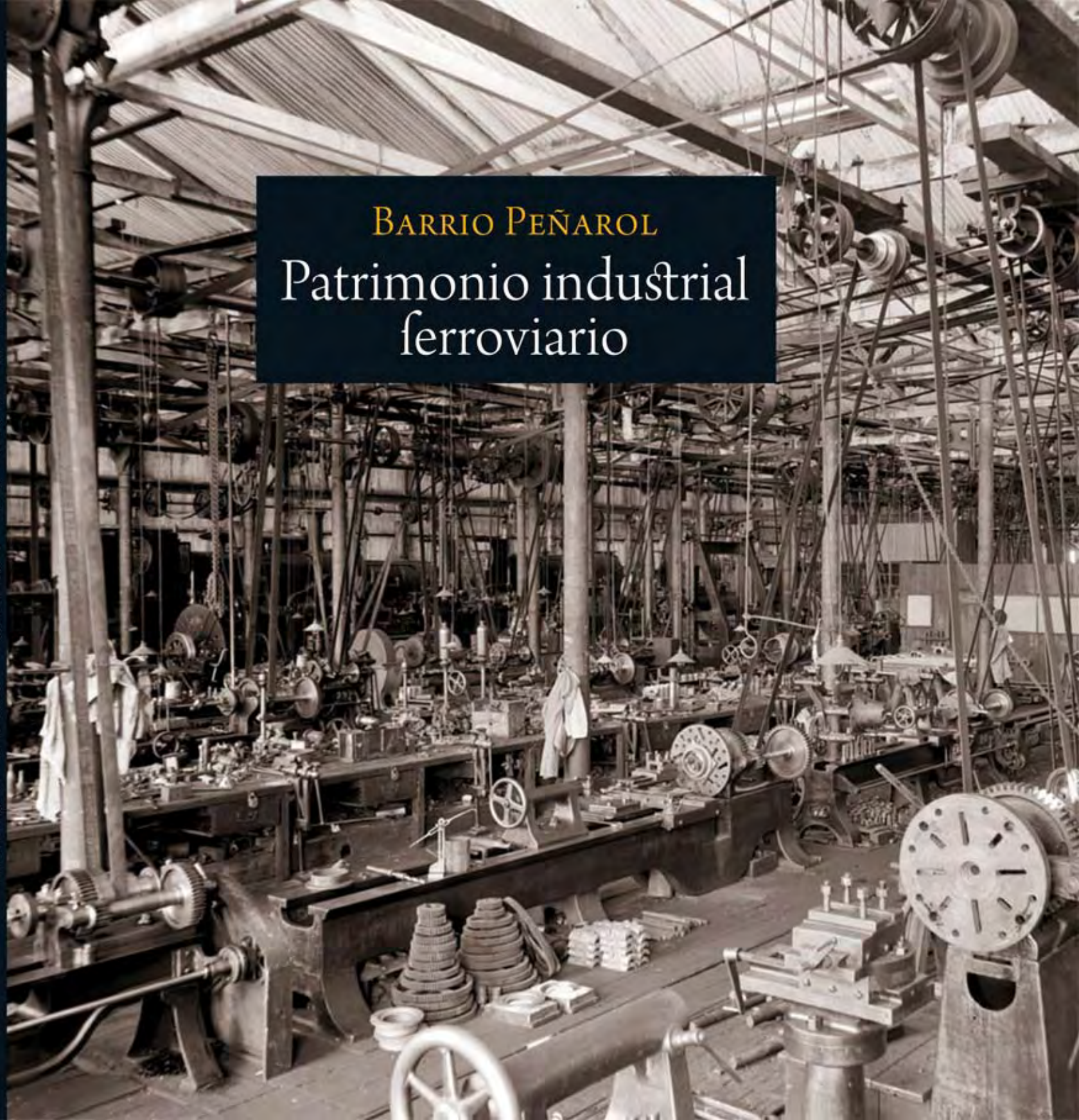


BARRIO PEÑAROL  
Patrimonio industrial  
ferroviario



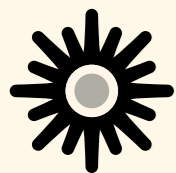
# APÉNDICES



Es bueno tener no solo lo que los hombres pensaron y sintieron, sino lo que manejaron con sus manos, lo que su fuerza elaboró y sus ojos contemplaron durante toda su vida.

John Ruskin. *Las siete lámparas de la arquitectura*





## PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO Y DE PEÑAROL



Patrimonio industrial según Eusebi Casanelles Rahola, presidente del Comité Internacional de Patrimonio Industrial:

El patrimonio industrial, a la inversa que el artístico, no tiene demasiados elementos singulares. Una de las características de la industrialización es la homogeneización de las formas de trabajo y de vida, que se ha traducido en una homogeneización de las herramientas, utensilios y elementos de construcción.

La importancia del patrimonio industrial reside en su implantación en un determinado lugar. Por este motivo, para estos territorios ese patrimonio es singular, ya que no lo hay en todos los rincones de todos los países y forma parte de su identidad, de la misma manera que los restos romanos o las catedrales góticas. Por eso el patrimonio industrial ha de ser el emblema y ha de considerarse una parte importante de su historia allí donde está implantado.

El valor del patrimonio industrial reside en su no excepcionalidad, en su utilización por un extenso número de personas. Su valor como testimonio aumenta cuanto más utilizado fue. Esta consideración nos lleva a que el patrimonio es un testimonio didáctico cuya conservación

no se realiza para que sea contemplado como una obra maestra, sino para que a través de él se comprenda una parte de la historia social y económica de una época. Por este motivo el patrimonio industrial ha de ser inteligible a los ojos de la población y es necesario explicarlo en la dimensión técnica y social.

En la musealización de un espacio industrial ha de darse importancia a los diversos matices locales que le dan singularidad en el mundo.

Este nuevo concepto de patrimonio implica que los bienes muebles e inmuebles no están separados y que por tanto la actividad museística no está enfocada únicamente en los objetos y bienes muebles, sino también en los edificios y construcciones de un territorio. Ello implica la existencia de centros de interpretación, los cuales han de explicar el territorio, su historia y la relación que hay entre cada uno de los diferentes puntos patrimoniales y el paisaje. Para esto, deben existir puntos de información que han de explicar la función concreta de una parte específica y el lugar y su historia, todo ello enmarcado en una interpretación global.

(Eusebi Casanelles Rahola: conferencia «Recuperación y uso del patrimonio industrial», en *Ábaco*, 2.ª época, n.º 19, Gijón, 1998.)

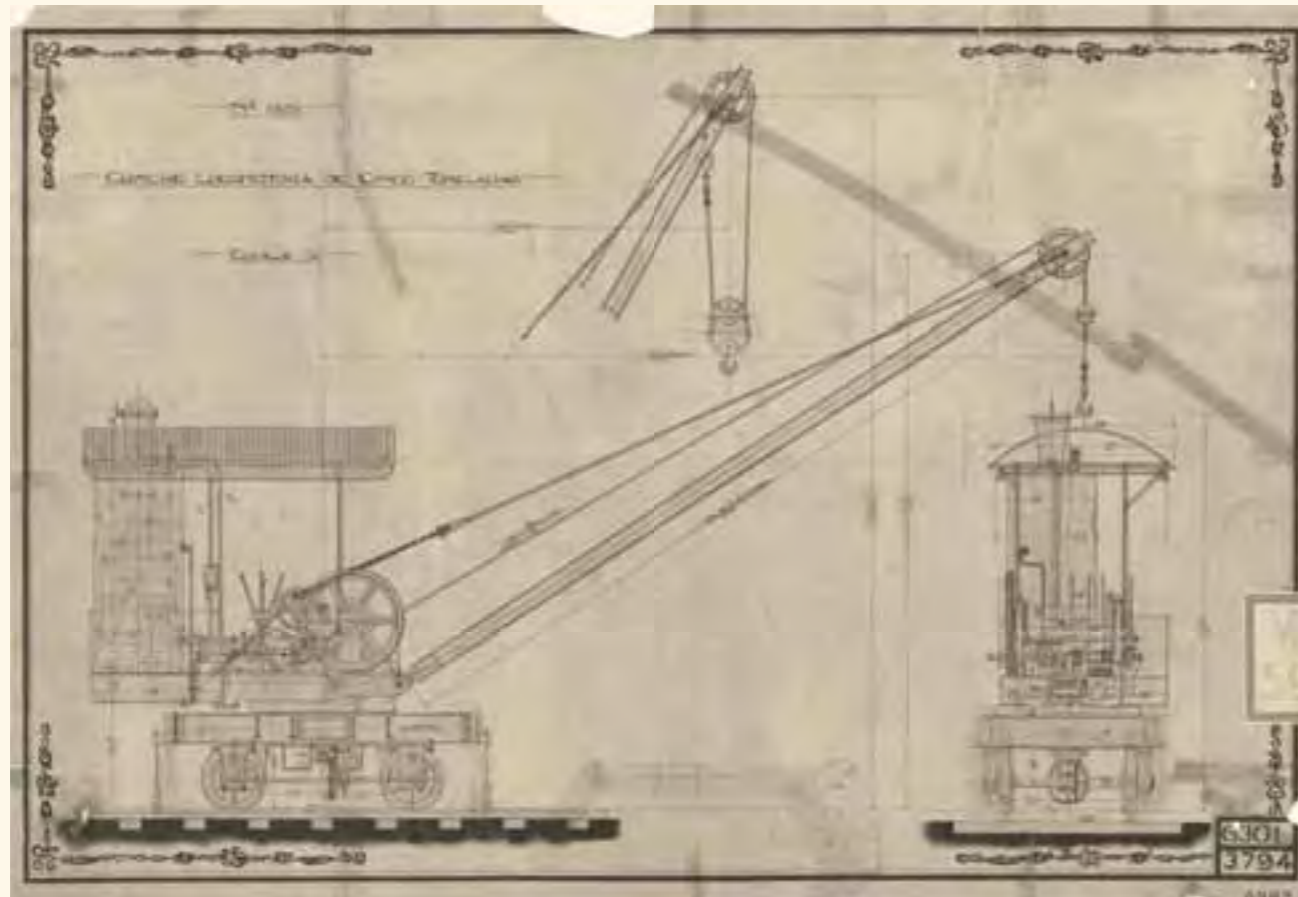


### EL PATRIMONIO INMUEBLE:

- Cantidad de hectáreas compradas originariamente por la empresa Central Uruguay Railway: 17.
- Estas hectáreas fueron distribuidas con el siguiente destino:
  - Taller: 14,4
  - Estación: 0,7
  - Casas de los jefes: 1,7
  - Casas de los obreros: 0,7
  - Centro Artesano, sala de cine y teatro y almacén: 0,5
- Cantidad de hectáreas adquiridas como campo para jugar al críquet y al polo luego de la instalación de los talleres (circa 1900): 29.
- Cantidad de metros cuadrados construidos en Peñarol por la empresa Central Uruguay Railway: 42 414.
- Estos metros cuadrados se distribuyeron de acuerdo con los siguientes usos originales:
  - Taller (mecánica, fundición, carpintería, pinturería, imprenta, oficinas, almacenes, remesa): 30 227

- Estación: 320
- Casas de los jefes: 2 850
- Casas de los obreros: 5 700
- Centro Artesano: 1 470
- Cine y teatro: 1 017
- The Trading (cooperativa de consumo): 230
- Casa del médico: 180
- Instalaciones del campo del polo: 420
- Cantidad de metros cuadrados construidos desde 1975 por la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE):
  - Taller Ganz: 6 170

Peñarol posee mucha capacidad ociosa en los inmuebles patrimoniales. Casi la mitad están vacíos. Una de las claves de la gestión del patrimonio industrial es encontrarle nuevos usos, a fin de que genere rentabilidad económica y social, además de la cultural.



**PATRIMONIO. MÁQUINAS FABRILES.** El conjunto del taller con sus secciones —mecánica, herrería, fundición, aserradero, carpintería, imprenta y otros servicios— tenía instaladas alrededor de 170 máquinas, según documentan los planos de entre 1891 y 1925. El primer inventario patrimonial realizado en el año 2004 en el marco de esta investigación delata la suma de 119 máquinas. Ninguna posee protección patrimonial, una tarea que aún está pendiente si

es que se desea mantener el legado industrial para las actuales y próximas generaciones.

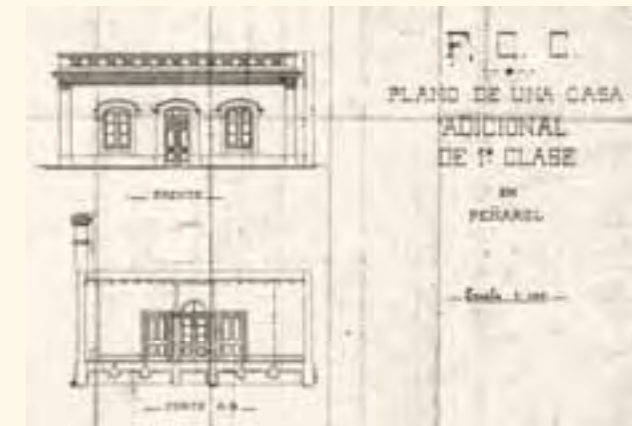
**PATRIMONIO. MATERIAL RODANTE.** De acuerdo con el registro público de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación (<[www.patrimoniouruguay.net](http://www.patrimoniouruguay.net)>) tienen protección 18 unidades entre locomotoras y vagones. Todas son de propiedad pública. La mayoría está custodiada y mante-

nida por las sociedades civiles sin fines de lucro Asociación Amigos del Riel y Círculo de Estudios Ferroviarios. Aún no tienen protección vagones históricamente muy valiosos, como los de ganado, donde durante casi un siglo se trasladó la fuente de ingresos más importante del Uruguay. De los cientos que hubo quedan solo dos, en mal estado de conservación.

**PATRIMONIO. HERRAMIENTAS Y OBJETOS.** Es una desbordante infinidad que justifica la selección, el inventario y la preservación de un conjunto selectivo de los bienes más representativos.

**PATRIMONIO. DOCUMENTOS, PLANOS, LIBROS DE LA EMPRESA.** No poseen protección patrimonial, no están ordenados ni, mucho menos, inventariados. No están disponibles para consulta, ni siquiera de los investigadores. Su único valor es histórico-patrimonial. Generar un archivo es otra de las tareas necesarias para la puesta en valor del patrimonio ferroviario de todo el Uruguay.

**PATRIMONIO. EL ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO Y SUS USOS.** En el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo (POT), vigente desde 1998, Peñarol no se encuentra tipificada como área patrimonial protegida. En el artículo D. 211 se dice: «Que el casco histórico del Barrio Peñarol sea motivo de un estudio especial» (p. 271). Si constituyen áreas protegidas y poseen sus comisiones de gestión Aguada, Pocitos, Carrasco-Punta Gorda, Ciudad Vieja, Sur-Palermo, Colón-Villa Colón-Pueblo Ferrocarril.



Actualmente se encuentra a consideración de varias autoridades involucradas una propuesta para darle jurídicamente a Peñarol protección patrimonial. Los límites propuestos son: Casavalle (acera del taller), Watt (acera del taller), Aparicio Saravia (ambas aceras), Franklin (ambas aceras), Estrella del Sur (ambas aceras hasta Edison), Morse (ambas aceras), el puente, Marconi (desde Edison hasta avenida Sayago), Schiller (ambas aceras), Camoens (ambas aceras), Aparicio Saravia (ambas aceras), Coronel Raíz (ambas aceras) hasta Casavalle. A partir de este entorno, también hay que resolver sobre lo que en la jerga patrimonial se denomina *área de amortiguación*, que es lindante.

La resolución es competencia de la Junta Departamental de Montevideo. Corresponde luego que el ejecutivo municipal la incorpore y cree una unidad de gestión para el tratamiento de los temas patrimoniales relativos a la preservación de los distintos bienes y a los distintos usos y actividades que contienen las áreas comprometidas, nuclear y de amortiguación.

Comité Internacional para la  
Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)

## CARTA DE NIZHNY TAGIL POR EL PATRIMONIO INDUSTRIAL



EL TICCIH (COMITÉ INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL) ES LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL ENCARGADA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL Y ES ASESOR ESPECIAL DE ICOMOS (CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS) EN CUESTIONES DE PATRIMONIO INDUSTRIAL. EL TEXTO DE ESTA CARTA HA SIDO APROBADO POR LOS DELEGADOS REUNIDOS EN LA ASAMBLEA NACIONAL DEL TICCIH, DE CARÁCTER TRIENAL, QUE TUVO LUGAR EN MOSCÚ EL 17 DE JULIO DE 2003.

### Preámbulo

Los primeros períodos de la historia de la humanidad se definen mediante las pruebas arqueológicas sobre cambios fundamentales en la manera en que las personas fabricaban objetos, y la importancia de conservar y estudiar la evidencia de estos cambios es algo universalmente aceptado.

Desde la Edad Media, las innovaciones en lo referente al uso de energía y al comercio que tuvieron lugar en Europa condujeron, a finales del siglo XVIII, hacia un cambio tan profundo como el que tuvo lugar entre el Neolítico y la Edad de Bronce, con avances suficientemente rápidos e importantes en las circunstancias sociales, técnicas y económicas de la fabricación como para que se le llamara

revolución. La Revolución Industrial fue el comienzo de un fenómeno histórico que ha afectado a una parte cada vez mayor de la población humana, así como también a otras formas de vida del planeta, y lo sigue haciendo al día de hoy.

La evidencia material de estos grandes cambios posee un valor humano universal, y debe reconocerse la importancia de su estudio y de su conservación.

Los delegados reunidos en el Congreso del TICCIH del 2003, en Rusia, también quieren poner de relieve que los edificios y las estructuras construidos para actividades industriales, los procesos y las herramientas utilizadas y las localidades y paisajes donde se han ubicado, así como todas sus otras manifestaciones tangibles o intangibles, poseen una importancia fundamental. Todo ello debe ser estudiado, se debe enseñar su historia, se debe investigar su propósito y su importancia para darlo a conocer al público. Además, los ejemplos más significativos y característicos deberían catalogarse, protegerse y mantenerse, de acuerdo con el espíritu de la Carta de Venecia,<sup>1</sup> para el uso y beneficio de hoy y del futuro.

<sup>1</sup> La Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia) de ICOMOS, 1964.

### 1. Definición de 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.

La arqueología industrial es un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos.<sup>2</sup> La arqueología industrial hace uso de los métodos de investigación más adecuados para hacer entender mejor el pasado y el presente industrial.

El período histórico de principal interés se extiende desde el principio de la Revolución Industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad, incluida; si bien también se estudian sus raíces preindustriales y protoindustriales anteriores. Además, se recurre al estudio del trabajo y las técnicas laborales rodeadas de historia y tecnología.

<sup>2</sup> Por conveniencia, *sitios* se referirá a terrenos, complejos, edificios, estructuras y máquinas, a menos que estos términos se usen de forma más específica.



## 2. Valores del patrimonio industrial

- I. El patrimonio industrial es la evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas. Los motivos para proteger el patrimonio industrial se basan en el valor universal de esta evidencia, más que en la singularidad de sitios peculiares.
- II. 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.
- III. Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas.
- IV. La rareza, en términos de supervivencia de procesos particulares, tipologías de sitios o paisajes, añade un valor particular y debe ser evaluada cuidadosamente. Los ejemplos tempranos o pioneros tienen un valor especial.

## 3. La importancia de la catalogación, el registro y la investigación

- I. Todo territorio debe catalogar, registrar y proteger los restos industriales que quiera preservar para generaciones futuras.
- II. Estudios de áreas y de diferentes tipologías industriales deben identificar el alcance del patrimonio industrial. Usando esta información, se deben crear inventarios para todos los sitios que se haya identificado. Estos inventarios deberían concebirse para ser fáciles de consultar y de libre acceso para el público. La informatización y el acceso en línea son objetivos importantes.
- III. El registro es una parte fundamental del estudio del patrimonio industrial. Debe realizarse y almacenarse en un lugar público un registro completo de las características físicas y las condiciones de un sitio antes de que se haga cualquier intervención. Se puede obtener mucha información si el archivo se lleva a cabo antes de que un proceso o un sitio haya cesado en su actividad. Los registros deben incluir descripciones, dibujos, fotografías y películas de vídeo de objetos móviles, acompañados de documentación de apoyo. Los recuerdos de la gente son un recurso único e irremplazable que debe ser registrado siempre que sea posible.

- IV. La investigación arqueológica de sitios industriales históricos es una técnica fundamental para su estudio. Debe llevarse a cabo en las mismas buenas condiciones que los sitios de otros períodos históricos o culturales.
- V. Los programas de investigación histórica son necesarios para respaldar las políticas de protección del patrimonio industrial. Debido a la interdependencia de varias actividades industriales, los estudios internacionales pueden ayudar a identificar sitios y tipos de sitios de importancia mundial.
- VI. Los criterios para evaluar edificios industriales deben definirse y publicarse para lograr la aceptación del público general a un nivel consistente y racional. Sobre la base de una investigación apropiada, estos criterios deben usarse para catalogar los paisajes, los asentamientos, los sitios, las tipologías, los edificios, las estructuras, las máquinas y los procesos supervivientes más importantes.
- VII. Los sitios y las estructuras que se cataloguen como importantes deberán protegerse por medidas legales lo suficientemente fuertes para asegurar la conservación de su importancia. La Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO debe dar el reconocimiento que se merece al enorme impacto que la industrialización ha tenido sobre la cultura humana.

- VIII. Debe definirse el valor de los sitios significativos y establecer pautas para futuras intervenciones. Cualquier medida legal, administrativa o financiera necesaria para mantener su valor debe ser puesta en marcha.
- IX. Los sitios en riesgo deben identificarse a fin de poder tomar las medidas oportunas para minimizar el riesgo y facilitar esquemas adecuados para reparar o reutilizar los sitios.
- X. La cooperación internacional es una manera particularmente apropiada de conservar el patrimonio industrial mediante iniciativas coordinadas y compartiendo recursos. Deben desarrollarse criterios compatibles para compilar inventarios y bases de datos internacionales.

## 4. Protección legal

- I. El patrimonio industrial debe entenderse como parte del patrimonio cultural en general. No obstante, su protección legal debe tener en cuenta la naturaleza especial del patrimonio industrial. Debe ser capaz de proteger la planta y la maquinaria, los elementos subterráneos, las estructuras en pie, los complejos y los conjuntos de edificios, y los paisajes industriales. Las áreas de residuos industriales deben ser consideradas tanto por su potencial valor arqueológico como por su valor ecológico.

- II. Las políticas para el desarrollo económico y la planificación regional y nacional deben integrar programas para la conservación del patrimonio industrial.
- III. Los sitios más importantes deben protegerse completamente y no se debe permitir ninguna intervención que comprometa su integridad histórica o la autenticidad de su entramado. La adaptación armónica y la reutilización pueden ser una forma adecuada y económica de asegurar la supervivencia de los edificios industriales, y debe promoverse mediante los controles legales, los consejos técnicos, las becas y los incentivos fiscales adecuados.
- IV. Las comunidades industriales que se vean amenazadas por rápidos cambios estructurales deben ser apoyadas por las autoridades gubernamentales locales y centrales. Se deben prever los riesgos potenciales al patrimonio industrial derivados de estos cambios y preparar planes para evitar tener que recurrir a soluciones de emergencia.
- V. Se deben establecer procedimientos para responder rápidamente al cierre de sitios industriales importantes para prevenir la destrucción o el traslado de los elementos significativos. Las autoridades competentes deben tener poderes estatutarios para intervenir cuando sea necesario a fin de proteger los sitios amenazados.

- VI. El gobierno debe contar con organismos asesores especializados que puedan proporcionar consejos independientes sobre cuestiones relacionadas con la protección y la conservación del patrimonio industrial, y se los debe consultar en todos los casos importantes.
- VII. No deben escatimarse esfuerzos a la hora de asegurar la consulta y la participación de las comunidades locales en la protección y la conservación de su patrimonio industrial.
- VIII. Las asociaciones y grupos de voluntarios desempeñan un importante papel en la catalogación de sitios, en promover la participación en la conservación industrial y en divulgar la información y la investigación. Por lo tanto, son actores indispensables en el teatro del patrimonio industrial.

## 5. Mantenimiento y conservación.

- I. La conservación del patrimonio industrial depende de la preservación de la integridad funcional, y las intervenciones en un sitio industrial deben, por tanto, estar enfocadas a mantener su integridad funcional tanto como sea posible. El valor y la autenticidad de un sitio industrial pueden verse enormemente reducidos si se extraen la maquinaria o los componentes, o si se destruyen los elementos secundarios que forman parte del conjunto de un sitio.
- II. La conservación de sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por lo que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que pudieron tener lugar en él. Esto puede haber cambiado con el tiempo, pero todos los usos anteriores deben ser investigados y evaluados.
- III. La preservación in situ debe considerarse siempre como prioritaria. Desmantelar y reubicar un edificio o una estructura solo es aceptable cuando es preciso destruir el sitio por imperiosas necesidades sociales o económicas.
- IV. La adaptación de un sitio industrial a un uso nuevo como forma de asegurar su conservación suele ser aceptable, excepto en el caso de sitios de especial importancia histórica. Los nuevos usos deben respetar el material significativo y mantener los patrones originales de circulación y actividad, y deben ser tan

compatibles con el uso original o principal como sea posible. Es recomendable habilitar un área donde se represente el uso anterior.

- V. Continuar adaptando y usando edificios industriales evita malgastar energía y contribuye al desarrollo sostenible. El patrimonio histórico puede tener un papel importante en la regeneración económica de áreas deterioradas o en declive. La continuidad que implica la reutilización puede proporcionar estabilidad psicológica a las comunidades que se enfrentan al repentino fin de una fuente de trabajo de muchos años.
- VI. Las intervenciones deben ser reversibles y tener un impacto mínimo. Todo cambio inevitable debe ser documentado, y los elementos significativos que se eliminan deben ser registrados y almacenados de forma segura. Varios procesos industriales confieren un lustre que es integral a la integridad y al interés del sitio.
- VII. La reconstrucción, o la vuelta a un estado conocido anterior, debe considerarse como una intervención excepcional que solo es apropiada si beneficia a la integridad del sitio entero, o en caso de destrucción de un sitio mayor por violencia.
- VIII. Las habilidades humanas involucradas en muchos procesos industriales antiguos u obsoletos son un recurso críticamente importante cuya pérdida puede ser irreparable. Es necesario registrarlos cuidadosamente y transmitirlos a las nuevas generaciones.

- ix. Debe promoverse la conservación de los registros documentales, los archivos de las empresas, los planes de construcción, así como las especies de muestra de productos industriales.

## 6. Educación y formación.

- I. La formación profesional especializada en los aspectos metodológicos, teóricos e históricos del patrimonio industrial debe impartirse en niveles técnicos y universitarios.
- II. Se debe producir material educativo específico sobre el pasado industrial y su patrimonio para los estudiantes de primaria y secundaria.

## 7. Presentación e interpretación.

- I. El interés y el afecto público por el patrimonio industrial y la apreciación de sus valores son las formas más seguras de conservarlo. Las autoridades públicas deben explicar activamente el significado y el valor de los sitios industriales mediante publicaciones, exposiciones, televisión, Internet y otros medios, proporcionando acceso sostenible a sitios importantes y promoviendo el turismo en áreas industriales.
- II. Los museos especializados en técnica e industria y los sitios industriales conservados son dos medios importantes de proteger e interpretar el patrimonio industrial.
- III. Las rutas regionales e internacionales del patrimonio industrial pueden remarcar la continua transferencia de tecnología industrial y el movimiento de personas a gran escala que puede causar.

## Ferrocarriles

### LOS RECORRIDOS DE UNA AVENTURA PLANETARIA

José Rilla.

COMO AQUEL QUE RECORRE PAISAJES URBANOS NOVEDOSOS, QUERRÍAMOS QUE EL LECTOR DE ESTAS PÁGINAS PUDIERA RECONOCERSE EN EL PUNTO EN EL QUE EL LETRERO LE DICE: «USTED ESTÁ AQUÍ». NOS PROPONEMOS, SÍ, LLEGAR HASTA PEÑAROL, A SU HISTORIA HECHA EN TORNO AL FERROCARRIL. PERO NO QUEREMOS PRIVARNOS DE LAS VENTAJAS DE UNA MIRADA MÁS GLOBAL O PANORÁMICA, QUE NOS HACE PARTE DE UN PATRIMONIO CULTURAL E INDUSTRIAL DEFINITIVAMENTE UNIVERSAL.

Peñarol, el barrio obrero e industrial del ferrocarril, no es un clavel del aire.

Al igual que tantos fenómenos de la historia del Uruguay, la expansión ferroviaria se aprecia mejor si es vista desde afuera hacia adentro. Desde el temprano siglo XIX y a partir de Gran Bretaña, el ferrocarril ofreció a la vez tres perfiles señalados: una empresa impetuosa del capitalismo triunfante y optimista del siglo, una aventura técnica y una expresión material de la modernidad y del progreso, de su épica y de su estética.

Para el Imperio Británico el ferrocarril fue instrumento y expresión de poderío y grandeza, tanto como lo habían sido la libra esterlina o la flota. En todo caso, la combinación de una serie de factores favorables hizo de Inglaterra un emporio económico y financiero



conforme al cual gracias al ferrocarril, al desarrollo general de los transportes y de las instituciones financieras, el país podía darse el lujo de ignorar los beneficios de la balanza comercial favorable porque contaba con los llamados *ingresos invisibles* fruto de la venta de servicios en todo el mundo y base de un *imperio informal*.<sup>1</sup>

Como se verá más adelante, la relación de América Latina y de Uruguay con los mercados mundiales liderados por Gran Bretaña es incomprensible sin la presencia del ferrocarril. Desde un punto de vista comparativo, a pesar de su rezago,<sup>2</sup> el Uruguay es uno de los países de la región con mayor peso relativo de la inversión inglesa, canalizada a través de negocios tales como la expansión ferroviaria, los servicios de seguros, el comercio importador y los servicios bancarios de crédito y emisión monetaria. El *sistema ferroviario* extendido sobre el espacio uruguayo fue una ocasión para el ordenamiento territorial en beneficio de la capital-puerto y de una cierta regionalización del comercio y de los flujos poblacionales, también favorables al macrocefalismo característico de varios países de América Latina.

También aquí, como en Europa, China o Estados Unidos, el ferrocarril fue visto como progreso inevitable, como emblema civilizatorio, como conquista de la humanidad. También aquí despertó temores y fantasías negativas, no solo las que pretendían presentar al ser humano como aquel ambicioso que demostraba no querer detenerse ni siquiera ante las montañas y los ríos, sino también, más «concretamente», las que protestaban contra la fuga de riqueza —*drenaje*, era la palabra— que representaba la empresa ferroviaria británica y reclamaban, entonces, por la animación de un nacionalismo económico en general asociado al Estado.

<sup>1</sup> La noción de *imperio informal* (referida a dominio comercial y financiero que no implica dominio político, militar o administrativo) fue desarrollada inicialmente en 1953 por Ronald Robinson y John Gallagher en su artículo «The Imperialism of Free Trade», aparecido en una revista especializada de historia económica. Casi veinte años más tarde, el norteamericano Peter Winn la aplicó al Uruguay en su libro *El imperio informal británico en el Uruguay en el siglo XIX*.

<sup>2</sup> Después de Estados Unidos (1830) y Canadá (1836), en América los ferrocarriles llegaron a Cuba (1837), México (1850), Perú (1851), Chile (1851), Brasil (1854), Colombia (1855), Argentina (1857), Paraguay (1859) y Uruguay (1869).

## Aventuras técnicas y económicas

El ferrocarril como novedad está en la confluencia de varias tecnologías e industrias: las de la energía y las de los metales; en su primera etapa, las de la máquina a vapor y las del hierro. Su pretensión original era bastante más modesta, pues derivaba de las necesidades de la industria de extracción minera realizada hasta entonces por el sistema del vagón empujado por niños (cuyo tamaño los hacía ágiles en los corredores de la mina) o por caballos a la salida del yacimiento. Este modelo presentaba limitaciones serias en un momento de gran demanda de carbón para la primera industrialización.

Las respuestas a estas dificultades comienzan a definirse en el siglo XVIII, primero con la invención de los rieles de madera y luego laminados en hierro. Sobre esta base —cuya expresión más perfecta será la progresiva adecuación de la rueda al riel como «la del hombre y la mujer», dirá uno de sus creadores—, se aplicará poco más tarde la tecnología de la máquina a vapor, expresada, en este caso, en la locomotora.

Georges Stephenson, un autodidacta hijo de mineros devenido «ingeniero», fabricó varias máquinas desde 1814, preparadas y probadas primero en las minas de carbón. En 1825 la locomotora comenzó a recorrer regularmente los 13 kilómetros que median entre Darlington y Stockton, y apenas cinco años más tarde una línea de ferrocarril recorría a 24 kilómetros por hora una «ruta» que unía Manchester con Liverpool, es decir, las tierras del duque de Cleveland, como siguieron siendo nominadas durante varias décadas. Desde entonces, la expansión ferroviaria fue incesante aunque a ritmos diversos según los países. Bélgica lo hizo desde Bruselas en 1835, Alemania en el mismo año desde Núremberg, Francia fue mucho más lenta, tanto como sus «prudentes» capitalistas, Rusia tendió la línea Moscú-San Petersburgo en 1851 y la extensión de todas las vías no superaba los 500 kilómetros. Los Estados Unidos en la misma época ya habían construido 15 000 kilómetros: disponían de un tendido de norte a sur de la costa atlántica e iniciaban la dirección este a oeste que habría de culminar en el Pacífico a comienzos del siglo XX.

La superación de dificultades técnicas y prácticas fue afirmando al ferrocarril como un medio de transporte que muy pronto alcanzó las tres metas ideales: *velocidad, estabilidad y fuerza*. Sabemos que los primeros viajes, en 1829, eran realizados a 24 kilómetros por hora y que apenas seis años después ya podían correr cuatro veces más rápido. En cuanto a la fuerza, el ferrocarril de 1848 transportaba 100 toneladas a 90 kilómetros por hora, mientras que el de 1914, antes de la Gran Guerra, podía duplicar esa carga manteniendo la velocidad. Por último, la estabilidad y la seguridad se fueron garantizando en la medida en que mejoraron las técnicas de tendido de vías (ancho, resistencia de materiales), el fundido de metales y, sobre todo, la organización de las tareas de gestión y mantenimiento.

En su relación con el entorno, el ferrocarril fue un notable desafío a la geografía física, humana y económica. No se detuvo ante las montañas que perforó ni ante los ríos anchos sobre los que levantó puentes de hierro, todo ello ante la mirada atónita de los habitantes del campo. Y llegó a las ciudades no menos sorprendidas, en cuyo entorno se construyeron estaciones (con una arquitectura señalada y replicable) alrededor de las cuales se desplegaron barrios, servicios y oficios del más diverso carácter.

Desde el punto de vista económico difícilmente encontremos un sistema de comunicaciones más influyente que el del ferrocarril. En primer lugar porque es una industria en sí misma, que requiere de una enorme provisión de recursos financieros y materiales pero que también los genera y los reproduce. No casualmente, las estadísticas más usadas en las economías contemporáneas tomaron durante mucho tiempo como un indicador expresivo del «desarrollo» de una «nación» la cantidad y densidad de sus vías férreas. Esto fue así al menos hasta que los países de América Latina o del Extremo Oriente se lanzaron a la fiebre ferroviaria sin que ello implicara, como sabemos, un nivel de industrialización autosostenida o que la industria ocupara el centro del espacio económico. De todas maneras, en todas partes el ferrocarril consumió metal, vidrio, madera, carbón; empleó a miles de obreros, ingenieros, arquitectos, urbanistas; transportó carga y pasajeros de a millones; acercó el campo a las ciudades (y las ciudades al campo, aunque estas «áreas» no estaban tan segmentadas en Europa como lo estarían en muchos países de América Latina), integró y hasta construyó los mercados nacionales y regionales.

Inglaterra fue pionera en esta empresa. Los historiadores especializados en el tema se han preguntado más de una vez si era *necesario* el ferrocarril para la economía inglesa.<sup>3</sup> La pregunta no es trivial si se piensa, por ejemplo, en que ningún punto geográfico de aquella isla —más pequeña que Uruguay— dista mucho más de 150 kilómetros del mar. Todo allí estaba *cerca*, por más relativo que nos resuene ahora este término y por más protestas que levantaran hacia 1800 los importadores cerealeros de Liverpool por las dificultades del transporte fluvial. Sin embargo, los mismos historiadores han demostrado que el ferrocarril resolvió, hacia mediados del siglo XIX, la primera crisis del capitalismo industrial. Esto es: sirvió de canal para la inversión de los capitales acumulados durante la primera fase (textil) de la expansión industrial y generó una demanda de mano de obra en un momento crítico del mercado de trabajo. Lo que pudo haber producido un atascamiento económico y una transferencia anticipada de excedentes financieros fue evitado en la medida en que la empresa ferroviaria, como industria pesada y de bienes de capital, devoró recursos (de hecho obligó a triplicar la producción de hierro, de carbón y luego de acero) y dotó de notable rentabilidad a las inversiones hechas por miles de ahorristas que alcanzaron así un buen pasar. Es bastante más que el *retorno* de las *damas solteronas* y los *caballeros victorianos* a que refiere la literatura; son verdaderos rentistas que más tarde habrán de repetir la inversión fuera de fronteras, con mayores ganancias y mejores garantías.

Así pues, el ferrocarril fue *tabla de salvación* de la economía industrial en el momento de su tránsito por el primer cuello de botella formado por las restricciones de los excedentes financieros y humanos. Fue asimismo una *plataforma de lanzamiento* hacia una economía definitivamente imperial-moderna como la inglesa, abierta al mundo, librecambista y financista. El tendido de las vías férreas comenzó a ser «mundial» a partir de los capitales,

<sup>3</sup> La discusión acerca de este aspecto es de larga data. Una versión resumida y más narrativa de la cuestión puede leerse en Eric Hobsbawm: *En torno a los orígenes de la revolución industrial*, México, Siglo XXI, 1995. Un enfoque más económico, de economía retrospectiva más que de historia, puede consultarse a partir del trabajo pionero de R. Fogel, aplicado a los Estados Unidos: *Railroads and American Economic Growth*, Baltimore, J. Hopkins, 1964. Un buen resumen de la discusión con aportes formalizados puede verse en James Foreman-Peck: «Railways and late Victorian economic growth», capítulo 4 de *New perspectives on the late Victorian economy*, Cambridge y Nueva York, Cambridge University Press, 1991.

Se anunciaba así, a mediados del siglo, la revolución de los transportes que permitía a la agricultura encontrar nuevos mercados y vender lejos los géneros frágiles, a las ciudades alimentarse sin crisis de aprovisionamiento, a los industriales concentrar sus empresas, ya que las llegadas de carbón y de materias primas se harían en adelante regularmente y a buen precio. El intercambio del correo fue finalmente fácil. Para los viajeros, el precio de un billete de viaje fue frecuentemente reducido a la mitad. Los ferrocarriles absorbían cantidades crecientes de hierro, de madera para su construcción y de carbón para su circulación. Por último, crearon una nueva profesión (50 mil ferroviarios en la Gran Bretaña hacia 1850)

J. A. Lesourd y C. Gerard:  
*Historia económica mundial*,  
Barcelona: Vicens Vives, 1973, p. 158.

materiales y técnicos británicos. Entre 1840 y 1880, Europa y Gran Bretaña triplicaron su tendido y América lo multiplicó por siete. El capital invertido en ferrocarriles era devuelto y pagado con creces: dentro del país, la tasa de interés era del 3%, pero afuera, en la Argentina gobernada por Sarmiento, llegó a ser de hasta un 12%. Los resultados fueron en verdad impresionantes: solo en 1913 se despacharon 45 millones de pasajeros en Retiro, Constitución y Once, las principales estaciones de la ciudad de Buenos Aires.

### Ferrocarril, política y cultura.

A las implicaciones económicas y financieras de la expansión ferroviaria deben agregarse, y no en un segundo plano de relevancia, las que tienen relación con la política y la cultura, entendidas ambas en el más amplio sentido. El tendido ferroviario fue contemporáneo y por lo tanto funcional a la expansión de muchos de los Estados modernos: fue el medio por el cual el Estado se hizo presente con sus ejércitos y policías, sus correos y sus escuelas, sus recaudadores de impuestos y servidores de crédito. Gracias a la expansión ferroviaria la noción de Estado y nación modernos cobró una materialidad más evidente y acuciante para las sociedades, tanto como la autoridad política de turno encontró en ella el más formidable vehículo para hacerse patente, excluyente y monopólica, sobre todo cuando se asociaba a la fuerza armada.

José Batlle y Ordóñez, presidente del Uruguay desde 1903, venció a Aparicio Saravia, último caudillo blanco del siglo XIX y conductor del último desafío a la autoridad central del Estado. Según nos ha contado Milton Vanger, uno de los biógrafos de don Pepe, Batlle condujo la guerra, con sus soldados y oficiales, desde su escritorio en la quinta de Piedras Blancas. Tenía a la mano el teléfono, el telégrafo y el ferrocarril, y sobre la mesa un mapa de las comunicaciones tendidas sobre el territorio. Aparicio, en cambio, debió conducir a sus

fuerzas según las viejas prácticas de la guerra, con jinetes que cabalgaron incansablemente el país. Más allá de las razones, la suerte de una guerra así planteada estaba echada a favor de quien contara con la fuerza del Estado moderno, de la que el ferrocarril era la expresión más moderna y *tecnológica*. Los soldados de Saravia más de una vez volaron con dinamita varios puentes y vías por donde circulaba *el tren del gobierno*.

Es fácil asociar el ferrocarril a la guerra, al orden político y social desplegado y asegurado desde un centro, a la disciplina y el sosiego, al *orden y el progreso*, para usar la jaculatoria positivista. Menos visible pero tal vez más relevante es su capacidad de articular pueblos, de acercar sociedades, costumbres, tradiciones productivas, mercados y paisajes. Vista con cierta perspectiva es esta una historia que se integra cómodamente, junto con los avances de la navegación a vapor, al largo proceso de la globalización. Con otras palabras, así era vista a mediados del siglo XIX.

Cuando el ministro de Hacienda José L. Terra decía «debemos tener el ferrocarril cueste lo que cueste y a todo trance», lo hacía por muchos motivos, pero uno de los más notorios era el que partía de la convicción bastante generalizada —no solo en las elites dirigentes— de que los trenes eran la *vaca sagrada* de aquella civilización industrial-urbana que había que alcanzar rápidamente. Era también la expresión más viva de una cadena de significados desde la que se pensaban por entonces las cosas del progreso: la ciencia era la única forma válida del conocimiento, la única *palanca* del *progreso*; la técnica, su derivado más útil y concreto, era *el sistema* que hacía posible la industria y sus máquinas. El ferrocarril, combinación perfecta de ingenio, dinero, energía visiblemente transformada en movimiento, fuerza, velocidad, penetración, era su emblema más aceptado y reclamado. Casi todas las utopías modernistas, aun las milenarias, cayeron bajo la seducción del ferrocarril, de *un mundo* surcado por rieles, locomotoras y vagones capaces de *distribuir* el bienestar. Pocos sistemas *reales* como el mecanismo que relojería del ferrocarril alimentaron la idea misma de red, tan cara al hombre contemporáneo.

Según el arquitecto argentino Jorge Tartarini, el trasplante del sistema ferroviario desde Europa hacia América «se operó en forma directa y comprendió un proceso de transculturación y transferencia tecnológica y estilística que se extendió a todos los elementos componentes: proyectos, estructuras, materiales, equipamiento, infraestructura complementaria, edificios de montaje en seco (estaciones, cabinas, abrigos y refugios, tanques de agua, depósitos, etc.), reglamentos, personal técnico, profesionales, mano de obra, e infinidad de accesorios que reflejan la producción del diseño industrial alcanzado por los principales países proveedores como Gran Bretaña, en un primer plano casi excluyente, y luego Francia y Bélgica, entre 1830 y 1860 aproximadamente».

Jorge D. Tartarini:  
*Arquitectura ferroviaria*,  
Buenos Aires: Colihue, 2001, p. 40



El cruce de los Alpes fue un desafío a los ingenieros y un ejemplo del poder «ilimitado» de las máquinas, sobre todo cuando estaban asociadas al ferrocarril. Primero se optó por hacer subir al tren lo más cerca de las cumbres y construir desde allí, en una obra de alto riesgo e inversión, túneles de altura, más bien cortos, hechos a pico y pala y cuya construcción avanzaba menos de un metro por día. Solo las perforadoras de aire comprimido permitieron culminar los trabajos de Frejus en 1871. Asimismo, la perforación a la altura de San Gotardo de un túnel de 15 kilómetros demandó diez años de trabajo culminados en 1880 en medio de grandes festejos.

He aquí un relato del progreso, metafórico al extremo: es simple y potente, *desarrollista* en tanto originado en *una gota de agua*, según lo escribía Marc Séguin en un libro de 1839 sugestivamente titulado *Traité sur l'influence des chemins de fer*:

La idea que hoy domina a las naciones civilizadas es el aumento del bienestar y del disfrute de la vida material. Todos sus esfuerzos se concentran en la industria, porque solo de ella puede venirnos el progreso. [...] Ved si no cómo todo cambia en torno nuestro: las ciudades, la faz del campo, el curso de los ríos, el trabajo de las gentes, la producción del suelo y de la industria, la distribución de la propiedad; todo cobra una nueva faz. Y cuando el impacto directo de la fuerza material del hombre parece insuficiente para poder perseverar en la tarea y en el progreso, cuando su voluntad parece resquebrajarse frente a obstáculos insuperables, precisamente entonces, una gota de agua convertida en vapor viene a suplir su debilidad, a crear en su favor una fuerza de la que ni hoy, ni durante mucho tiempo, tendremos una idea exacta. [...] Este mismo vapor nos permite cruzar los mares y con rapidez inigualable nos lleva a los más alejados rincones en palacios flotantes que albergan tanto al pobre como al rico [...] Por último, atravesando valles y colinas se extienden largas serpentinadas de hierro por las que se precipitan, veloces como el pensamiento, aquellas formidables máquinas que parecen devorar el espacio con espontánea impaciencia y que, a juzgar por su respiración y movimiento, se dirían casi humanas.<sup>4</sup>

Este cuadro de empujadas elucubraciones «progresistas» quedaría incompleto si no se lo cotejara con las opiniones más escépticas, cuando no francamente pesimistas, que despertaban la invención y la expansión ferroviaria. En efecto, en el otro extremo del progreso y el «maquinismo» que instauraba una convivencia cotidiana diferente y arrolladora se hallaban quienes veían en todo ello una destrucción de la naturaleza y los paisajes, una ingenuidad demasiado altiva de la velocidad y el ingenio frente a los ritmos pesados de la geografía, un acercamiento «imprudente» entre la gente y los pueblos. No solo se trataba de una nostalgia por la diligencia y las postas; era un reclamo contra la movilidad y a favor de un mundo más

<sup>4</sup> Citado por J. Bernal: *Ciencia e industria en el siglo XIX*, Barcelona: Martínez Roca, 1973, pp. 59-62.

fijo y provinciano, que se desvanecía. A veces la ironía marcaba una distancia en la observación desencantada:

Había un valle rocoso entre Buxton y Bakewell —escribió John Ruskin—, divino en otro tiempo como el valle de Tempe. [...] Pero se tendió un ferrocarril a través de él y se volaron sus rocas [...] Desapareció el valle y con él los dioses; y ahora, cualquier tonto del Buxton puede ir a Bakewell en media hora, y cualquier tonto de Bakewell a Buxton. Se pensará que es un intercambio lucrativo y progresista [...] Tontos por todos lados.<sup>5</sup>

Cuando en 1828 se presentó al Parlamento inglés el proyecto de ley (aprobado finalmente por un voto de diferencia) para la autorización del ferrocarril a vapor de Liverpool a Manchester dedicado al transporte de personas, la prensa de Londres y buena parte del público se pronunciaron airadamente en contra. Un cronista progresista del siglo escribió:

Hoy nos parecen ridículas las objeciones de los adversarios, porque unos pretendían que el vapor despedido por la locomotora envenenaría el aire y perjudicaría a la caza y a los ganados; otros decían que las chispas podían incendiar las mieses y los bosques; y todos convenían en que la vida de los pasajeros corría grandísimo riesgo.<sup>6</sup>

Los más de cien años posteriores al debut del ferrocarril están marcados por novedades técnicas, logros en el alcance y diversas modalidades de inserción en el sistema productivo y de regulación con el Estado.

El ancho de las vías es un elemento importante, por cuanto en Europa y Estados Unidos se fue haciendo equivalente entre los distintos países y regiones, posibilitando de ese modo

<sup>5</sup> Citado por H. E. Friedlander y J. Oser: *Historia económica de la Europa moderna*, México: Fondo de Cultura Económica, 1957, p. 162.

<sup>6</sup> Otto Von Leixner: *Nuestro siglo. Reseña histórica de los más importantes acontecimientos sociales, artísticos, científicos e industriales de nuestra época* (traducción de Marcelino Menéndez Pelayo), Barcelona: Montaner y Simon, 1883, p. 198.

En 1914 el mundo fue asolado por una guerra cuyo inicio tuvo lugar en Europa, cuna de la civilización y del progreso. Las estaciones de ferrocarril fueron entonces, en el verano de aquel año, el escenario de la despedida de miles de soldados que marchaban al frente con entusiasmo, con la promesa de volver para Navidad y con «una flor en el fusil», según consta en las películas documentales estudiadas por el gran historiador francés Marc Ferro. La Gran Guerra fue entre los países más ricos y cultivados de la Tierra; por ello fue inusitadamente violenta, cruel, demoledora. Los trenes de julio del 14 estaban combinados cual mecanismo de relojería. La mayoría de los pasajeros no retornó a su pueblo ni volvió a ver la estación de la que partió aquel día. Treinta años más tarde, otros trenes también de la muerte llevarían a millones de personas a los campos de concentración nazis.

## Otros viajes

Bienvenidos al tren. Le invitamos a subir a bordo de nuestros mejores trenes sin necesidad de moverse de su asiento. Podrá ver el exterior de los trenes y trasladarse virtualmente por el interior con solo mover el cursor. Ver todas las categorías (turista, preferente, etc.) e incluso la cabina de conducción de cada uno de ellos. Los trenes de Renfe destacan hoy en cuanto a movilidad, diseño y prestaciones. Compruébelo virtualmente y disfrútelo viajando en ellos.

Fuente: <<http://www.renfe.es>>.

la construcción de una sistema ferroviario internacional y regional, fácilmente comunicado. Hoy en día el ancho internacional es de 1,41 metros. La velocidad estuvo asociada a la mejora en los metales (mayor resistencia, menor roce), a la mejor organización del tráfico (señalización, por ejemplo) y a la energía que movía las máquinas. La electrificación (más flexible, más potente, más limpia) avanzó sobre todo en aquellos países que no tenían reservas importantes de carbón o petróleo. El uso del motor Diesel, por su parte, permitía recorrer largos trayectos sin cambiar los trenes. Francia, por ejemplo, pasó de tener 60 locomotoras Diesel en 1925 a 1700 (de un total de 9000) en 1960; la mayoría relativa de las locomotoras en ese año era aún a vapor.<sup>7</sup> En cuanto a la velocidad, baste finalmente un dato referido a la etapa previa a los trenes ultrarrápidos que corren a 250 kilómetros por hora: en 1935 se necesitaban tres días para viajar desde Chicago —el gran centro ferroviario de Estados Unidos— hasta Seattle. Ese mismo viaje en 1960 podía ser realizado en dos días.

Hace pocos años, la empresa ferroviaria de España, Renfe, ha convocado el mayor concurso de su historia para la fabricación, suministro y mantenimiento integral de entre 60 y 80 trenes tipo AVE —capaces de desarrollar velocidades de más de 300 kilómetros por hora— con un importe de 1183 millones de euros. Se trata de la octava licitación del Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, que cuenta con un importe de más de 2500 millones de euros. Se sumarán a los 32 trenes de más de 300 kilómetros por hora adjudicados hace dos años por Siemens y Talgo Bombardier para la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona.<sup>8</sup>

En cuanto a las *modalidades de regulación* del ferrocarril debe decirse que, siendo siempre un servicio público, ha conocido, sin embargo, las más diversas formas de relación con el Estado y con el capital privado. Durante décadas, en Inglaterra se dejó a las empresas total libertad, pero dentro de un régimen de concesión del Estado que se reservaba ciertas reversibilidades. El país llegó a contar con cerca de mil empresas que se fueron eliminando por la vía de la competencia. El ejemplo extremo más estatista es el de Alemania, para la que el ferrocarril

<sup>7</sup> Lesourd y Gerard: o. cit., p. 450.

<sup>8</sup> *Cinco Días*, Madrid, 24 de octubre del 2003.

fue un notable instrumento de unidad política y mercantil. Francia permitió concesiones conforme a las cuales el Estado proporcionaba terrenos y financiaba las construcciones, y el capital privado aportaba, sobre todo, los materiales. El resultado fue una enorme deuda de los particulares con el Estado que ambientó las ideas y las políticas de nacionalización y estatización implementadas a fines de la década de 1930.

En Estados Unidos el gobierno federal concedió enormes libertades y beneficios al capital privado. Además de un medio de transporte, el ferrocarril fue allí, tal vez más que en ninguna otra parte, un agente de expansión geográfica, inmobiliaria, financiera. Las compañías recibían franjas de cuarenta kilómetros de tierra extendidas de un lado y otro de la vía, las que loteadas y vendidas incrementaban notablemente su rentabilidad.<sup>9</sup>

La última modificación relevante de las regulaciones del ferrocarril ocurrió en Europa desde finales de la década del setenta, en el marco del conjunto de privatizaciones, del sector público y en un contexto de crisis —y crítica— del Estado de bienestar organizado luego de la Segunda Guerra Mundial.

## Más allá del ferrocarril

Se ha dicho con exageración que el mundo del ferrocarril es un universo completo. No es preciso abrazar esa definición tan entusiasta, casi propia de ferroviarios, para aceptar que nos provee de muchos componentes de la modernidad urbana: supone formas de vida y trabajo de millones de personas, clases sociales que van juntas, pero separadas en *clases* de pasajeros, barrios enteros centrados en su presencia y movimiento, arquitecturas específicas y recono-

<sup>9</sup> Charles Paulinn: *Atlas of Historical Geography*, Washington: Wright, 1932, lám. 56; Eric Homberger: *Atlas historique de l'Amérique du Nord*, París: Autrement, 1996, pp. 66-67 y 86-87.

## Puntos de vista

Viajar por Europa en tren es una experiencia fascinante, bien diferente de la que se vive cuando se viaja en automóvil. Vamos encerrados, sí, pero vamos a una altura que nos da la perspectiva adecuada para ver los paisajes con la mirada precisamente panorámica. Y sobre todo, vamos por la ruta de una Europa vieja, anterior a las autopistas, que nos deja ver a los campanarios que todavía imperan sobre los pueblos. Las estaciones, en cambio, metidas en las ciudades, las estaciones más antiguas y las de vanguardia, son la más formidable confluencia urbana de lo antiguo y lo moderno.

## Viajes dentro de un viaje

«¡Gracias a Dios que todo ha terminado!», fue el pensamiento de Ana cuando se hubo despedido por última vez de su hermano, que hasta el tercer toque de campana había permanecido junto al vagón. Se sentó en su butaca al lado de Anuchka, su sirvienta, y miró en torno suyo a la débil luz que se expandía por el coche cama. «Afortunadamente, mañana volveré a ver a Sergio y a Alejo Alejandriovich y mi vida volverá a ser tan intachable y apacible como era». Ana respondió algunas preguntas de sus compañeras de viaje, pero, como la conversación no le interesaba, pidió a Anuchka la lamparita de leer, la prendió al respaldo de su butaca y se enfrascó en la lectura de una novela que sacó de su maletín. Pronto dejó el libro y empezó a decirse que en su conducta no había nada vergonzoso. Por su imaginación pasaron, como en el proceso de un sueño, todas las incidencias de su estancia en Moscú. En general todos estos recuerdos eran agradables; pero algunos la conmovían profundamente. Rememoró el baile y, mentalmente, lo vio a él, a Wronsky, con su expresión humilde, de enamorado. En sus relaciones no había absolutamente nada de vergonzoso ni de censurable, pero ella se sonrojó al llegar a ese punto de sus reflexiones. Le parecía que, al pensar en Wronski, una voz interior le decía: «Cuidado, Ana. Estás jugando con fuego. Te vas a quemar».

Leon Tolstoi: *Ana Karenina*.

cibles en todo el planeta (¿no será la estación de trenes clásica la expresión de un lenguaje tan universal como el de las iglesias o, más recientemente, como el que hoy se ve por el mundo en los grandes centros comerciales? ¿No será la bocina del tren, a su hora, lo que a la hora señalada se oía desde los campanarios?). Ha ambientado recreaciones, ficciones, narrativas del más diverso carácter, desde la *Bestia humana* de Balzac hasta las figuras dibujadas por Daumier en *El vagón de tercera* o *Pacific 231*, la música de A. Honegger. «Con su bolso de piel marrón» Penélope esperaba desolada al caminante «sentada en la estación».

Finalmente, bien se sabe, el mapa del fútbol es de la presencia del ferrocarril en el mundo. Difícilmente habría alcanzado tal penetración social, cultural y difusión geográfica de no haber sido por el ferrocarril, por sus obreros, empleados y gerentes que ocuparon sus ocios y encarnaron pasiones con la pelota y el juego. Industria y espectáculo de la globalización, factor globalizador en sí mismo, el fútbol fue eso casi desde siempre, de la mano (o de los pies) de los *locos ingleses*.

El ferrocarril es pasado y futuro. Testimonio de un mundo que se fue, aunque no en forma irreversible, patrimonio industrial en el sentido más complejo, social, económico, urbano, técnico, cultural. El barrio Peñarol es un núcleo apasionante que condensa imágenes y sentidos de una red que no podía ser sino mundial, un augurio *progresista* de la globalización.

El ferrocarril también es futuro, no solo porque es patrimonio, sino como desafío actualizado en un país y en una región que deben repensar urgentemente su sistema de comunicaciones y ordenamiento del territorio para resolver los enormes problemas de vinculación entre su economía y el resto del mundo.

## ARTE Y FERROCARRILES

EL ESPACIO PATRIMONIAL DE PEÑAROL, ASÍ COMO CUALQUIER OTRO ESPACIO PATRIMONIAL FERROVIARIO DEL MUNDO, PUEDE ALBERGAR DE DISTINTAS MANERAS OBRAS DE ARTE QUE TIENEN COMO TEMA O ESCENOGRAFÍA —TOTAL O PARCIAL— EL FERROCARRIL. EL LISTADO QUE SIGUE ES UNA MUESTRA, QUE DEBERÁ SER COMPLETADA. LA SELECCIÓN NO ES EXHAUSTIVA.

### Música

*Pacific 231*, Arthur Honegger, 1923

*O trenzinho do Caipira*, Heitor Villa Lobos, 1930 (último movimiento de la *Bachiana Brasileira* n. 2)

*Ya sale el tren*, Luis Rubinstein, 1943

*Love in vain*, Robert Johnson, 1937. Versión de Rolling Stones, 1971

*Blue Train*, John Coltrane, 1957

*El último tren*, Julio Sosa, 1960

*Bring it on home*, Willie Dixon & Sony Willson, 1963. Versión de Led Zeppelin, 1972

*Hear my train a comin*, Jimi Hendrix, 1968

*Whiskey train*, Procol Harum, 1970

*Locomotive breath*, Jethro Tull, 1971

*Jacinta*, Eduardo Mateo, 1972

*El trencito del oeste*, Piero, 1973

*Long train running*, Doobie Brothers, 1973. Adaptación de La Unión, 1992

*Ozark mountain railroad*, Charlie Haden, 1976

*Last train to London*, Electric Light Orchestra, 1979

*Slow train coming*, Bob Dylan, 1979

*Nadie me dijo nada*, Jaime Roos, 1982

*Yo quiero ver un tren*, Luis Alberto Spinetta, 1983

*El vagón dormido*, Fernando Cabrera, 1985

*Downtown train*, Tom Waits, 1985

*Ferrocarriles*, Jorge Galemire, 1987

*No voy en tren*, Charly García, 1987

*Last train home*, Pat Metheny, 1987

*Zoo Station*, U2, 1991

*Tren de las 16*, Pappo, 1993

*Two trains running*, James Cotton, 1996

*Big train*, Wynton Marsalis, 1999

*Por dentro*, La Vela Puerca, 2002

*Por donde pasa el tren*, Fernando Ulivi, 2003

*Lokomotiv*, Carlos Barreto, 2004.



## Cine

*La llegada del tren*, Auguste y Louis Lumière, 1896  
*El caballo de hierro*, John Ford, 1924  
*La línea general*, Buster Keaton, 1927  
*La dama desaparece*, Alfred Hitchcock, 1938  
*Unión Pacífico*, Cecil B. DeMille, 1939  
*El camino del tabaco*, John Ford, 1941  
*Extraños en un tren*, Alfred Hitchcock, 1951  
*El tren de 3:10 a Yuma*, Delmer Daves, 1957. Versión de James Mangold, 2007  
*Asalto al tren pagador*, Roberto Farías, 1962  
*El silencio*, Ingmar Bergman, 1963  
*Trenes rigurosamente vigilados*, Jiri Menzel, 1967  
*El emperador del norte*, Robert Aldrich, 1973  
*El otro señor Klein*, Joseph Losey, 1976  
*El amigo americano*, Wim Wenders, 1977  
*Ese oscuro objeto del deseo*, Luis Buñuel, 1977  
*Expreso de medianoche*, Alan Parker, 1978  
*Escape en tren*, Andrei Konchalovsky, 1985  
*Ridin' the Rails: The Great American Train Story*, Johnny Cash, 1986 (film DVD)  
*Tira a mamá del tren*, Danny DeVito, 1987  
*Estación central*, Walter Salles, 1988  
*El tren misterioso*, Jim Jarmusch, 1989  
*Bailando con lobos*, Kevin Costner, 1990  
*Europa*, Lars von Trier, 1991  
*Un lugar en el mundo*, Adolfo Aristarain, 1992  
*La lista de Schindler*, Steven Spielberg, 1993  
*Antes del amanecer*, Richard Linklater, 1994  
*Misión imposible I*, Brian de Palma, 1996

*Trainspotting*, Danny Boyle, 1996  
*El tren de la vida*, Radu Mihaileanu, 1998  
*Corazón de fuego (El último tren)*, Diego Arsuaga, 2002  
2046, Wong Kar-wai, 2004  
*El expreso polar*, Robert Zemeckis, 2004  
*El tren de la memoria*, Marta Arribas y Ana Pérez, 2005  
*Viaje a Darjeeling*, Wes Anderson, 2007.

## Teatro y danza

*El tren azul*, Nijinska, 1924  
*El álbum familiar*, José Alonso Santos, 1982.

## Literatura

*El guardavía*, Charles Dickens, 1866  
*Ana Karenina*, León Tolstoi, 1877  
*Luces*, Anton Chéjov, 1888  
*Castilla*, Azorín, 1912  
*La paga de los soldados*, William Faulkner, 1926  
*El camino del tabaco*, Erskine Caldwell, 1932  
*El tren de Estambul*, Graham Greene, 1932  
*Asesinato en el Oriente Express*, Agatha Christie, 1934  
*Accidente ferroviario*, Thomas Mann, 1935  
*Conversación en Sicilia*, Elio Vittorini, 1941  
*En trenes de la mañana*, Boris Pasternak, 1943  
*El Sur*, Jorge Luis Borges, 1944  
*El hombre que miraba pasar los trenes*, Georges Simenon, 1946  
*El tren llegó puntual*, Heinrich Böll, 1949

*Extraños en un tren*, Patricia Highsmith, 1950  
*El túnel*, Friedrich Dürrenmatt, 1952  
*Algo había sucedido*, Dino Buzzati, 1955  
*El tren a Burdeos*, Marguerite Duras, 1956  
*Final de juego*, Julio Cortázar, 1956  
*El jardín encantado*, Italo Calvino, 1956  
*Años de perro*, Günter Grass, 1963  
*Trenes rigurosamente vigilados*, Bohumil Hrabal, 1964  
*Tierras de la memoria*, Felisberto Hernández, 1965 (póstumo)  
*Cien años de soledad*, Gabriel García Márquez, 1967  
*Sala de espera*, Eduardo Mallea, 1968  
*El guardagujas*, Juan José Arriola, 1971  
*Con otra gente*, Haroldo Conti, 1972  
*La partida del tren*, Clarice Lispector, 1974  
*La feria de los discretos*, Pío Baroja, 1977  
*La luna, el tren*, Raymond Carver, 1985  
*Desde un tren africano*, Miguel Aranguren, 1989  
*Tierras de cristal*, Alessandro Baricco, 1991  
*Ferrocarriles argentinos*, Elvio E. Gandolfo, 1994  
*Por mandato de madre*, Mario Delgado Aparain, 1996  
*Tren nocturno*, Martin Amis, 1997  
*Harry Potter* (serie de siete títulos), J. K. Rowling, 1997-2007  
*Los trenes van al paraíso*, Hernán Rivera Letelier, 2000  
*El mar*, Pablo Casacuberta, 2000  
*Patagonia Express*, Luis Sepúlveda, 2001  
*Los trenes matan a los autos*, Fontanarrosa, 1997  
*El tren pasa primero*, Elena Poniatowska, 2005  
*Trenes hacia Tokio*, Alberto Olmos, 2006  
*Donde duermen los trenes*, Ignacio Vidal-Folch, 2006.

## Artes visuales

William Turner, *Lluvia, vapor y velocidad* (óleo sobre lienzo), 1844  
Claude Monet, *Gare de Saint-Lazare* (óleo sobre lienzo), 1877  
Vincent Van Gogh, *Llanura de La Crau vista desde Montmayor* (tinta china sobre papel), 1888  
René Magritte, *La duración apuñalada*, 1938  
Edward Hopper, *Compartimento coche 193* (óleo sobre lienzo), 1938  
Joaquín Torres García, *Constructivo de cinco colores con locomotora azul* (óleo sobre cartón), 1943  
Manuel Pailós, *Locomotora* (mural), 1944  
Gonzalo Fonseca, *Estación*, 1948  
David Mach, *Escultura de locomotora en ladrillo*, 1997.

Impreso en Montevideo, Uruguay,  
por Manuel Carballa en setiembre de 2008.



## BARRIO PEÑAROL Patrimonio industrial ferroviario

Para un país que tiene una imagen fantasmal de los trenes, este libro sorprende con un relato riguroso y ameno sobre la historia del barrio Peñarol, la usina ferroviaria uruguaya. Fuentes documentales, académicas, vestigios arqueológicos, archivos, imágenes y los vivos recuerdos de vecinos que aún hoy habitan la barriada registran el singular itinerario que ha recorrido Peñarol desde sus inicios hasta nuestros días.

Con denominación de origen piamontés y pasado consular británico, este emblemático barrio montevideano configura un escenario de privilegio donde observar algunos de los acontecimientos que jalonaron la historia del Uruguay y del mundo. Nacido a la luz de la voluntad de un campesino italiano que vino a hacerse la América y puso una pulpería, prosperó al influjo de la inversión extranjera de un Imperio Británico que ávido por movilizar capitales instaló una fábrica de ferrocarriles. En poco tiempo aquel paraje bucólico se convirtió en el gran enclave uruguayo de la revolución industrial. Con sus máquinas a vapor, estructuras de hierro y un populoso barrio obrero de afianzada cultura fabril, Peñarol supo ser la imagen misma de los tiempos modernos que avanzaban sobre un mundo criollo en retirada: de su estación partieron las tropas de Batlle que, despachadas en vagones, derrotaron a las huestes de Saravia que hacían la guerra a lomo de caballo.

Allí, en la mayor extensión industrial del país, se fundó el primer club de fútbol en salir campeón uruguayo (el CURCC) y una de las primeras salas de cine del Uruguay, las máximas expresiones recreativas de la modernidad. No por casualidad este barrio atesora, en apenas siete manzanas, casi el 10% de los padrones edificados de Montevideo que son patrimonio nacional. Pero sus vías registran también el paso de otros trenes, cargados de otras contingencias históricas. Las consecuencias del declive de Inglaterra como primera potencia luego de la Segunda Guerra Mundial y el auge de ideas nacionalistas, que estatizaron los servicios públicos como ejercicio de soberanía, impactaron en Peñarol con particular elocuencia. El posterior y paulatino deterioro de la actividad ferroviaria hasta casi su extinción, y del imaginario que ella entraña, también se refleja en este libro que busca apoyarse en el pasado para desarrollar el necesario futuro.

Para una nación que ha olvidado su pasado industrial como si hubiera sido un sueño y que hasta sospecha de los emprendimientos actuales, este libro resulta un aporte necesario para entender nuestra historia en toda su complejidad.

*Gustavo Laborde*