

BARRIO PEÑAROL
Patrimonio industrial
ferroviario



BARRIO PEÑAROL

Patrimonio industrial ferroviario

BARRIO PEÑAROL
Patrimonio industrial
ferroviario

Intendencia Municipal de Montevideo
Centro Latinoamericano de Economía Humana

El Centro Latinoamericano de Economía (CLAEH) fue el responsable de producir este libro en cumplimiento del convenio celebrado para tal fin con la Intendencia Municipal de Montevideo

PARTICIPARON EN LA ELABORACIÓN:

Ana Ribeiro, Raúl Cheda, Silvia Sosa, José Carlos Tuñas, Alejandra Camejo, Maite Fernández y Leonardo Haberkorn

COORDINACIÓN GENERAL:

José Rilla (CLAEH) y Manuel Esmoris

IDEA ORIGINAL Y CONCEPCIÓN DE CONTENIDOS:

Manuel Esmoris (IMM)

VERSIÓN FINAL:

Leonardo Haberkorn

CORRECCIÓN:

María Cristina Dutto

MAQUETACIÓN Y DISEÑO:

MONOCROMO

FOTOGRAFÍAS

Históricas: vecinos de Peñarol, Centro Municipal de Fotografía, Administración de Ferrocarriles del Estado, Museo Histórico Nacional, Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay, Archivo de la imagen del SODRE, Asociación Amigos del Riel

Contemporáneas: Alejandro Sequeira, Adriana Epifanio, Daniel Sosa, Paola Frattini, Alejandro Berro

Fotografía de carátula: talleres de Peñarol, sección mecánica, año 1910.

La impresión contó con un apoyo del Ministerio de Educación y Cultura, Fondos Concursables.

© Intendencia Municipal de Montevideo, 2008

ISBN: 978-9974-614-42-0
DEPÓSITO LEGAL: 344260-2008

PROYECTO DE:



**Montevideo
deTodos**

REALIZACIÓN DE CONTENIDOS:



Proyecto Especial LEY DE FONDOS CONCURSABLES PARA LA CULTURA Premio 2008



MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
Museo Histórico Nacional de Uruguay



810 ESPECTADOR

la diaria

INTENDENCIA
MUNICIPAL
DE MONTEVIDEO



Montevideo
deTodos

INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO

RICARDO EHRLICH
Intendente Municipal de Montevideo

ALEJANDRO ZAVALA
Secretario General

MAURICIO ROSECOF
Director del Departamento de Cultura

HYARA RODRÍGUEZ
Directora del Departamento de Acondicionamiento Urbano

MIRIAM RODRÍGUEZ
Directora del Departamento de Descentralización

MARIO DELGADO APARAÍN
Director de la División Artes y Ciencias

Pinta tu aldea y pintarás el mundo.

León Tolstói

Los museos y centros de interpretación histórica también están experimentando con nuevos métodos de presentación. Un objetivo es conectar a los visitantes con la experiencia histórica vinculando procesos y acontecimientos genéricos con fuerzas históricas dentro de sus propias comunidades y familias.

Neil y Philip Kotler
Estrategias y marketing de museos.

RECONOCIMIENTOS Y AGRADECIMIENTOS

Para elaborar el contenido de este libro se contó con la cooperación de muchas personas e instituciones a las cuales queremos reconocer.

A los vecinos de Peñarol, que generosamente cedieron imágenes y documentos históricos, así como brindaron su tiempo en entrevistas y diálogos. En particular a las mellizas Hilda y Sylvia Martín, Pablo Washington (*Chiquito*) Peláez, Ruben Rubinstein, Conrado Bertolotti, Ruben Bertolotti, Raúl Olivera, Antonio Pereira (padre), Antonio Pereira (hijo, el historiador local), Edgard Massa, Luis Pastorino, Silvana Collado, Sebastián Moreira, Alicia Córdoba, Luis Amorín, Sidney Suárez.

A cada uno de los trabajadores del taller que aportaron su conocimiento en infinidad de recorridas e indagatorias, en especial a Leonardo Pietrarroia (quien por pura iniciativa personal custodió los silbatos del taller durante más de diez años), Omar Díaz, Ricardo López, Antonio Alfaro.

A la Asociación Amigos del Riel, en especial a Marcelo Benoit y Rogelio Coll. Al Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay, en especial a Diego Martín Fabbiani y Fabián Iglesias.

A quienes en distintos momentos aportaron referencias, materiales, comentarios, apoyos y compromisos diversos, como Enrique Mena Segarra, Antonio Gallicchio, Álvaro Cuenca, Luciano Álvarez, Humberto Dutto, Juan María Dutto, Sonia González, Levón, Chafalian, Héctor Berio, Gonzalo Carámbula, Rafael Cortazzo, Juan Antonio Varese, Carlos Rauschert, Eduardo Salgado, Pablo da Silveira, Omar Paganini, Pablo Buonomo, Andrés Mazzini, Eneida De León, Daniel (*el Pibe*) Giménez, Néstor Duarte, Alejandro Álvarez, Vera Analiz, Carlos Introini, Germán Iglesias, Diego Velazco, Gerardo Grieco, Gisella Carlomagno, Jorge Piñeyro, Álvaro Echaider, Patricia Roland, Milo Ojeda, Javier Marsiglia, Mabel Pastorino, Raúl Chagas, Punto y Aparte (1987-1990), Fernando Souto, Patricia Rabosto, Magela Terzano, Nario, Norma Calgaro, Aníbal Barrios Pintos, Diego Carnales.

En una era mediática regida por microsegundos, cuarenta minutos pueden ser la barrera entre las noticias de último momento y las noticias de ayer; cuarenta días parecen una eternidad. ¿Y cuarenta años? Desde nuestro vértigo contemporáneo, pueden sentirse como historia antigua.

Pero no lo es. La urgencia de los problemas que enfrentamos en los primeros años del siglo xxi puede darnos la impresión de que vivimos fuera de la historia, vislumbrando conflictos que parecen no tener antecedentes. El futuro se presenta desconocido; el pasado, como una tierra lejana, divorciada de los bips del teléfono celular y las listas de canciones que manejamos a diario.

Pero, en realidad, las actuales circunstancias tienen su raíz en las décadas precedentes. Para tratar de entender esos años debemos antes entendernos a nosotros: de dónde venimos, dónde estamos, hacia dónde vamos.

Revista *Rolling Stone*, especial 40 aniversario,
Fragmento de «Carta de los editores»,
setiembre del 2007.



Contenido

Presentación. Villa. Peñarol, nuestro espejo, por Mario Delgado Aparain..... 12

- 1. De Pinerolo a Peñarol.....14
- 2. El ferrocarril llega a Uruguay.....32
- 3. Estación. Peñarol 50
- 4. Una vida fabril 70
- 5. Método y viveza.....88
- 6. La época de oro..... 100
- 7. La agonía de un mundo..... 116
- 8. Barrio Peñarol siglo XXI, patrimonio industrial..... 132

Apéndices

- Patrimonio industrial ferroviario y de Peñarol..... 146
- Carta de Nizhny Tagil por el Patrimonio Industrial150
- Los recorridos de una aventura planetaria, por José Rilla 157
- Arte y ferrocarriles169

Villa Peñarol, nuestro espejo

Cuando se finaliza la lectura de un libro como este y se toma conciencia de lo que está ocurriendo en Peñarol, se cae en la cuenta de que no es frecuente ser testigos del esfuerzo conmovedor de un pueblo por rescatar su memoria, en medio de un mundo que sin pausa se desmantela a sí mismo a un costo cultural, social y económico muy difícil de asimilar.

Con más de treinta mil habitantes, la ciudad de Peñarol se resiste a ese fenómeno tan latinoamericano de la fusión incondicional y anárquica con la gran capital que, a fuerza de migraciones rurales, corrimientos poblacionales, periferias tugurizadas y ausencia de políticas urbanas, ha hecho que poblados que apenas a dos abuelos de distancia disfrutaban y se vanagloriaban de sus usos y sus costumbres propias sean hoy barrios amenazados por la dilución cosmopolita y el desarraigo involuntario.

Como podrá apreciarse en este libro, Peñarol se resiste a convertirse en «una zona de Montevideo» y se aferra a su condición de villa nacida hace más de doscientos años, cuando Juan Bautista Crosa, oriundo de Pinerolo, y Francisca Pérez Bracamán, oriunda de Galicia, llegaron a estas tierras para quedarse y poblarla. Era un mundo rural, agrario y potencialmente cambiante a fuerza de la mentalidad de los inmigrantes. Con el asentamiento de los capitales británicos, con la presencia de sus rectores

de levita, monóculo y reloj exacto, afiliados con inusitado rigor al orden austero, al conocimiento tecnológico y al progreso sin pausa del imperio inglés, desde finales del siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX esta pequeña ciudad se impregnó hasta el alma, para bien y para mal, de la actividad del ferrocarril. Su impronta en decadencia aún es visible a través de la singularidad de su urbanización, la idiosincrasia de las familias ferroviarias y la atmósfera intransferible de ruidos y olores provenientes de los desmesurados talleres que parecen extraídos de un antiguo grabado de la Revolución Industrial. El legado ferroviario que allí sobrevive aún insinúa aquella vida febril en la que se imponía como en ningún otro sitio el cartel cruzado de «pare, mire y escuche», para dar lugar a un mundo de mujeres maestras, jóvenes futbolistas, obreros, jefes, inspectores, ingenieros, telegrafistas, guardagujas, comisionistas, fogoneros, maquinistas tiznados y guardas de uniforme, gorras de visera y bigote recortado.

Hoy, el pasado de Peñarol se guarda en la memoria de las familias en las que aún sobreviven protagonistas de primera fila y, también, en los rasgos distintivos de una civilización marcada por un caballo de hierro que durante casi un siglo recorrió el territorio de norte a sur y nunca de este a oeste, pues en esa concepción se insinuaban las razones del imperio inglés: las de fortalecer el vínculo inflexible entre el tren y el barco.

El patrimonio histórico de Peñarol, con su materialidad y su inmaterialidad, obliga a sus pobladores, a Montevideo y al país a concebir su preservación y desarrollo como un proyecto nacional e internacional, involucrándolo con las concepciones y experiencias relacionadas con el patrimonio de la humanidad. De hecho ese proceso está comenzando: la Intendencia Municipal de Montevideo, el Ayuntamiento de Gijón, la Junta de Andalucía, la Administración de Ferrocarriles del Estado y el Ministerio de Educación y Cultura están colaborando decididamente con el nuevo destino que con justicia debe asignársele a Peñarol: por un lado, el de un moderno museo en el sitio, con todas las connotaciones culturales, turísticas, científicas y tecnológicas que ello encierra. Por otro, la reutilización económica, productiva y social, acorde con la nueva concepción, de los enormes espacios vacíos que dejó el descaecimiento y la reducción de la empresa ferroviaria.

Este libro es sustancial para comprender que debe ser así. En un sentido general, porque vincula este punto del planeta con los procesos fundamentales de la historia universal, como la Revolución Industrial, las guerras mundiales del siglo XX, la internacionalización del capitalismo, la expansión y el declive del imperio británico, así como también con la historia nacional, la guerra civil de 1904 y el auge estatista del segundo batllismo, entre otros. En

un sentido particular, porque jerarquiza y dimensiona la memoria a través de la recuperación de vivencias y experiencias que, hasta hace pocas décadas, estructuraron la vida de miles de personas. Un microcosmos de hombres, mujeres, viviendas, vagones, bares, locomotoras, teatros, farolas, escuelas, clavos de vía, estaciones y boletos, un todo nunca endogámico, sino siempre compartido y compartible con el resto del mundo en el presente y en el futuro.

Finalmente, por sobre todas las cosas, este libro es una removedora contribución a la construcción multidimensional del *nosotros*, en un marco planetario dominado por la fractura y la atomización. Alguna vez lo dijimos al comparar la sociedad del presente con un gran espejo roto: cada uno de nosotros tiene un pedazo de ese espejo en el que nos vemos y nos reconocemos, pero nadie tiene un pedazo lo suficientemente grande como para reflejar la sociedad entera de la que forma parte.

Pues, tanto con este libro como con lo que se intenta hacer en villa Peñarol, se persigue la recomposición del espejo.

Mario Delgado Aparain

Director de Artes y Ciencias
Intendencia Municipal de Montevideo

1

De Pinerolo a Peñarol

De tanto dir y venir
abrí mi huella en el campo.
Para el que después anduvo
ya fue camino liviano.

Atahualpa Yupanqui,
De tanto dir y venir

Camminos a las Pied



Detalle de un plano de 1813 con las propiedades sobre el arroyo Miguelete. Figuran la primera capilla de Peñarol (San Alberto) y la propiedad de los Crosa (por esos años eran los hijos de Juan Bautista, quienes pelearon junto a José Artigas).
Archivo Artigas, Montevideo, 1975, tomo XIII, p. 220.

Con sus calles de nombres ingleses y sus memorias de la industria del ferrocarril, el barrio Peñarol posee casi el 10% de los padrones edificados de Montevideo que son patrimonio nacional. Ellos son el legado de la empresa ferroviaria inglesa The Central Uruguay Railway Company: la estación de tren, el taller fabril, el puente peatonal sobre la vía férrea, ocho residencias construidas para el personal de jerarquía, 44 casas para los obreros y la sala de cine y teatro más antigua del país después de los teatros Solís en Montevideo y el Larrañaga en Salto. Todo esto en un perímetro de apenas siete cuadras.

Peñarol está ubicado 10 kilómetros al norte del centro de Montevideo siguiendo las vías del tren, o a 13 kilómetros por la red vial. Para los montevideanos es un barrio, aunque conserva ciertas características de pueblo y oficialmente es una villa.

La historia de la localidad es extensa. A fines del siglo XVIII aquello era todo campo, una zona de quintas cuyos

Olivares criollos

Los olivares son una presencia antigua en Peñarol, ya que comenzaron a ser plantados por los Margat como parte de sus emprendimientos agrícolas. En el diario de Alfredo Margat hay varias menciones a Peñarol como un lugar de paseo, donde sus familias pasaban jornadas de recreo bajo los grandes árboles. El imaginario popular, no obstante, siempre señala con error que los olivares «los plantaron los ingleses».

pocos habitantes vivían de la agricultura y el ganado. En el siglo XIX la población había aumentado, pero el proceso se aceleró con la llegada de los ingleses, en 1890. Paulatinamente, Peñarol terminó integrándose a Montevideo, como les sucedió a otros barrios que antes estaban separados del centro histórico de la ciudad.

Tiene una población de 35 000 habitantes según el censo de 1996. La cifra es similar a la de muchas ciudades del interior del Uruguay, incluidas varias capitales departamentales. Sus límites geográficos no son precisos, como ocurre con la mayoría de los barrios de Montevideo. Según el ordenamiento urbano de 1989, la zona de Peñarol-Lavalleja está delimitada por bulevar José Batlle y Ordóñez (ex Propios), camino Lecocq, camino Casavalle y el arroyo Pantanoso. Pero este ordenamiento no respeta la opinión de los residentes, que no sienten que Peñarol, Lavalleja y otras zonas adyacentes sean partes de un mismo barrio.

Para los vecinos, los límites de Peñarol estarían dados por camino Santos (hasta la vía férrea paralela a Garzón), Edison, Henry George, camino Fortet, Carlos A. López, el arroyo Miguelete, camino Durán, Coronel Raíz y Hamburgo hasta camino Santos.

Al igual que muchas otras zonas de Montevideo, Peñarol no es un barrio homogéneo. Su núcleo se abre hacia camino Casavalle, en una zona de quintas conocida como Peñarol Viejo; hacia Sayago, en una barriada de



Barrio Peñarol:
límites actuales

Ubicación de Peñarol respecto a la bahía de Montevideo y principales vías de acceso.



casas bajas y enjardinadas conocida como Peñarol Nuevo, y hacia bulevar Aparicio Saravia, en una zona de irregular urbanización llamada Nuevo Peñarol.

Pero el verdadero corazón de Peñarol se ubica en el cruce de la avenida Aparicio Saravia y la vía férrea, donde también desembocan la avenida Sayago y la calle Shakespeare, y donde se encuentra la vieja estación de tren. Esto es así desde fines del siglo XIX, cuando los ingleses y el ferrocarril llegaron a la zona.

Buena parte de la historia de Peñarol está construida en torno al ferrocarril. Su memoria atesora el legado que dejaron los ingleses en Uruguay. Sus calles albergan joyas del pasado industrial y futbolero del país. Solo Peñarol —y los viejos frigoríficos de Fray Bentos— conservan huellas tan profundas de cómo la Revolución Industrial se manifestó en el territorio del Uruguay.

Idas y venidas de un nombre

El nombre *Peñarol* deriva del de la ciudad de Pinerolo (en el grabado contiguo), ubicada en la región del Piamonte, en el noroeste de Italia. En piamontés la ciudad es llamada *Pignerol*, y el sonido de la *gn* suena igual que la *ñ* en español.

A su vez, según anotan Aníbal Barrios Pintos y Washington

Reyes Abadie en *Los barrios de Montevideo*, el nombre *Pinerolo* proviene de un tipo de pino muy difundido en esa región.

Juan Bautista Crosa, uno de los primeros pobladores de Peñarol, había nacido en Pinerolo y tomó como sobrenombre el nombre de su ciudad natal.



Un piamontés singular

La mayoría de los nombres de la geografía uruguaya son palabras indígenas de origen guaraní. Pero la geografía nacional también recoge varios apellidos que terminaron transformándose en nombres de ciudades o zonas del país. Estos recuerdan con frecuencia a los primeros pobladores, faeneros, estancieros y contrabandistas: Maldonado, Rocha, Garzón, Nico Pérez. También hay nombres geográficos que derivan de apodos, en general de antiguos vecinos: Mariscalá, el Cordobés, Chafalote, Farruco. En esta última categoría entra el caso de Peñarol, sobrenombre con el que fue conocido el piamontés Juan Bautista Crosa.

Crosa era oriundo de la ciudad de Pinerolo, en el norte de Italia, en la que habría nacido alrededor de 1730. Se sabe que en 1751 se embarcó hacia América y que se estableció en la Banda Oriental.

En aquella época era frecuente que los documentos personales incorporaran el lugar de procedencia a los apellidos: Crosa se transformó así en Crosa Pinerolo y luego, por deformación, en Crosa Peñarol.

La conversión de Pinerolo en Peñarol terminó por designar no solo a Crosa, sino también a todo el paraje donde él estableció su vivienda y su comercio. Desde entonces, toda la zona fue conocida como Peñarol.

La escasa información que existe sobre el piamontés Crosa fue recopilada por Juan Alejandro Apolant en su *Génesis de la familia uruguaya*. Consta allí que Juan Bautista Crosa y su esposa, Francisca Pérez Bracamán, natural de



Galicia, figuraban ya en los padrones de habitantes de 1769 y 1773. En ellos se destaca que Crosa «fue soldado del regimiento de Mallorca, su edad 40 años, casado con tres hijos de menor edad, pulpero».

El matrimonio Crosa-Pérez tuvo como hijos a Narciso Crosa Peñarol (que se casó en 1801 en Minas con María Petrona Artigas, prima de José Artigas) y a Francisco Crosa Peñarol. No sabemos cuál fue la fisonomía ni el rostro de Juan Bautista Crosa porque no quedó de él retrato alguno, como ocurrió con la inmensa mayoría de las personas que vivieron en aquellos años.

Imagen de una pulpería como pudo haber sido la de Juan Bautista Crosa. Acuarela de León Pallière (1862).

La pulpería de Crosa

Crosa fue pulpero. En 1776 envió al gobernador español Joaquín del Pino una solicitud para que se le permitiera instalar su comercio en Peñarol. Según un documento de la época, la pulpería ya estaba funcionando en 1779.

Boliche, tienda y posada a la vez, las pulperías marcaron toda una época en la colonia y en los primeros años de la república. Durante más de un siglo, buena parte de la vida social del país giró alrededor de sus enrejados mostradores. Es muy probable que lo mismo ocurriera en Peñarol con la pulpería de Crosa.



Panteón en el que descansan los restos de Juan Bautista Crosa, ubicado en la zona rural de Peñarol, sobre camino Coronel Raíz. No cuenta con señalización para el visitante.

Estos comercios estaban sujetos a duros reglamentos. A los pulperos se les otorgaba el permiso para abrir su negocio advirtiéndoles que, si se comprobaba que vendían mercadería de contrabando, perderían todos sus bienes y quedarían expuestos al mismo castigo que los contrabandistas. Tampoco podían permitir juegos, ni vender de noche, ni expender productos que no estuvieran incluidos en una estricta lista que aprobaba el gobernador.

Juan Bautista Crosa murió el 19 de mayo de 1790 en Peñarol. Como en la época colonial era común que los cementerios estuvieran en el fondo de las iglesias y capillas, Crosa fue sepultado en el predio de una pequeña parroquia de la zona, que ya no existe, cerca de donde hoy se cruzan las calles Coronel Raíz, Carlos A. López y Osvaldo Rodríguez.

En 1896, 106 años después de su fallecimiento, la lápida que cubría los restos de Crosa fue encontrada en el osario de aquel viejo cementerio. En 1951 se levantó un panteón en el lugar del hallazgo, al que se adosó la lápida. A este sitio, ubicado en un terreno de Pedro Bandelli, se accede por la calle Coronel Raíz. Es un paisaje semirural, a pocos minutos del centro del barrio.

Un decreto municipal del 5 de marzo de 1975 llamó Juan Bautista Crosa a una calle de Peñarol. También un espacio público lleva hoy el nombre de Pinerolo.

El alcalde de la localidad piamontesa visitó Peñarol en 1997 y, junto con el entonces intendente Mariano Arana, inauguró la pequeña plaza. Montevideo y Pinerolo han sido declaradas ciudades hermanas.

De todo como en botica

La lista de mercaderías que las autoridades españolas autorizaban a vender en las pulperías era, según cita Aníbal Barrios Pintos en *Historia de los pueblos orientales*: «pasas de toda calidad, aguardiente de España y de añís, mistela, vinos carlón, blanco de España y de Mendoza, vinagre, aceite, jabón, yerba, tabaco colorado del Paraguay, polvillo, papel, hilos de coser, cuchillos, sal, azúcar, barajas, cintas, ají, especias, pan, tablillas, cigarros de tabaco colorado, quesos, pabito para velas, velas de sebo, ponchos, frenos, espuelas, lomillos, bombillas, peines, abrochadores, agujas y alfileres, argollas para lazos y cinchas, rosarios, miel y calderas de cobre».

Primera industria

Si el primer comercio de Peñarol fue la pulpería de Crosa, la primera industria fue, con seguridad, el saladero de Juan José Durán y Carlos Anaya, fundado en 1809.

Según las memorias que escribió Anaya, aquel saladero empleaba a más de 40 esclavos y en 1812 era uno de los 24 que existían en Montevideo.

El comercio de carne salada había cobrado impulso desde 1802, cuando este producto fue liberado del pago de impuestos. Antes de los saladeros, la explotación ganadera

consistía en aprovechar solo los cueros y la carne que se podía comer en el momento; todo el resto se desechaba, ya que no se sabía cómo conservarlo. Gracias a los saladeros la carne ingresó al comercio internacional; ellos le dieron valor a un producto que antes se descartaba. Fueron el comienzo de lo que, hasta hoy, es una de las principales actividades económicas del país.

El progreso que trajo esta nueva tecnología no significó cambios en la forma de criar el ganado; tan solo requirió



Foto del siglo XIX de un saladero en Montevideo, similar al de Carlos Anaya en Peñarol.



mano de obra apropiada: peones, oficiales toneleros (los productos del saladero se trasladaban a ultramar en toneles) y esclavos. Básicamente, los saladeros eran galpones en cuyo interior se amontonaban pilas de carne alternadas con capas de sal; carne que luego era sometida a un tratamiento de secado al aire libre durante una o dos semanas. También salaban los cueros y separaban grasas, cerda y pezuñas.

Aquellos fueron años turbulentos en la Banda Oriental y tanto Anaya, el dueño del saladero, como Narciso y Francisco, los hijos de Juan Bautista Crosa Peñarol,

vivieron las peripecias de las invasiones inglesas, la revolución artiguista y la ofensiva portuguesa. Todos estos hechos históricos dejaron su huella en Peñarol.

En 1807, durante las invasiones inglesas, José Artigas actuó como comandante de los blandengues de la corona española que fueron comisionados a resguardar «la jurisdicción del Cerdón y Peñarol» del avance británico.

Unos años más tarde, Anaya y Narciso Crosa participaron de la revolución artiguista y ambos estuvieron presos por apoyar la causa patriota.



Narciso fue comandante de las fuerzas de Artigas en Peñarol. En cambio, los documentos que se conservan hasta hoy indican que su hermano Francisco Crosa mantuvo buenas relaciones con Diego de Souza, el comandante del «ejército pacificador» portugués. «Francisco Penharol» lo llamaba De Souza en las cartas que le enviaba.

Por aquellos años, lo que hoy es el barrio Peñarol era una zona semirural, con las viviendas distantes unas de otras.

Cuando las fuerzas artiguistas sitiaron Montevideo, los habitantes de Peñarol que no apoyaban la causa patriota

se refugiaron dentro de los muros de la ciudad. Sus casas vacías fueron embargadas por los revolucionarios y adjudicadas a sus partidarios.

Según un inventario realizado con esos fines por el gobierno artiguista en 1813 y que recoge el Archivo Artigas, las casas de aquel primer Peñarol tenían paredes de adobe o ladrillo. Los techos eran «de azotea» (en las viviendas buenas) o de paja (en las otras). Las casas solían tener un rancho anexo, corrales, hornos de pan, galpones y un molino de rueda, que podía ser movido por esclavos o por

Lápida mortuoria de Juan Bautista Crosa, fallecido en 1790 y sepultado en Peñarol. Imagen tomada de Horacio Arredondo: *Civilización uruguaya*, tomo II, Montevideo, 1951.



caballos. El inventario deja constancia de que solo un porcentaje menor de los hogares tenía puerta con cerradura.

Una de las viviendas embargadas en Peñarol fue descrita así: «una sala aposento con puerta y cocina con horno usados; gallinero, corral, un canasto para maíz, una negra con cría de nueve meses, una mesa grande vieja, dos cajas viejas, una tinaja de agua». La adjudicataria de esta vivienda fue Dominga Velarde y pagó un peso por su alquiler, con esclava incluida.

Peñarol era en estos años uno de los 23 pueblos que enviaban delegados a las asambleas en las que se elegían los diputados orientales en el Congreso de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Patriotas de apellido Peñarol

Los descendientes de Juan Bautista Crosa, que adoptaron la palabra Peñarol como segundo apellido, se destacaron en las luchas patriotas. Narciso Crosa, casado con una prima hermana de José Artigas, fue comandante artiguista de la campaña en la zona de Peñarol a partir de 1811. En

1813 aparece designado para cobrar en la zona los alquileres de las propiedades de los vecinos emigrados al Montevideo sitiado.

A diferencia de su hermano, Francisco Crosa no tuvo una participación directa

en la revolución, pero fue padre de Félix Modesto Crosa Peñarol (1807-1867), quien peleó bajo el mando del general Juan Antonio Lavalleja en las batallas de Sarandí e Ituzaingó y luego llegó a ser coronel. Participó del Sitio Grande como oficial de Manuel Oribe.

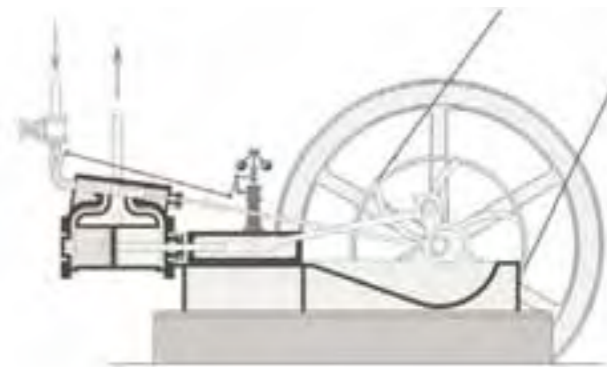
La Revolución Industrial

Mientras en la Banda Oriental y en toda América del Sur se desarrollaban revoluciones emancipadoras, en Europa y en especial en Inglaterra ocurría una revolución de otro tipo, una transformación que cambiaría el mundo para siempre y también a Peñarol: la Revolución Industrial.

Se llamó así al período, iniciado a fines del siglo XVIII, en el que algunas sociedades experimentaron cambios radicales originados en la producción de mercaderías a una escala nunca antes conocida. «Fue probablemente el acontecimiento más importante de la historia del mundo y, en todo caso, desde la invención de la agricultura y las ciudades», escribió el historiador inglés Eric Hobsbawm. «Por primera vez en la historia, se liberó de cadenas al poder productivo de las sociedades humanas, que desde entonces se hicieron capaces de una constante, rápida y hasta el presente ilimitada multiplicación de hombres, bienes y servicios».¹

Esa revolución fue posible, entre otras razones, gracias al descubrimiento de nuevas fuentes de energía y al desarrollo de nuevas máquinas, en especial la máquina de vapor.

Este ingenio es un motor que transforma en movimiento la energía del vapor de agua. Una gota de agua vaporizada ocupa un volumen 1700 veces mayor que en



Esquema de máquina de vapor. FUENTE: Wikimedia Commons.

estado líquido: eso implica que la transformación de agua en vapor genera una fuerza expansiva que puede aprovecharse para provocar movimiento.

Los pasos esenciales que lo hacen posible son los siguientes:

1. Se genera vapor calentando agua en una caldera cerrada, mediante la quema de un combustible (carbón mineral o madera, en un principio).
2. El vapor se introduce en un cilindro y su presión hace mover un émbolo o pistón. Este, a su vez, es usado para dar movimiento a otra máquina: un torno o un generador eléctrico, por ejemplo.

Hasta que se desarrolló la máquina de vapor, las industrias necesitaban, por lo general, de energía hidráulica para mover sus máquinas, lo que las obligaba a ubicarse cerca de

¹ Eric Hobsbawm: *La era de la revolución, 1789-1848*, Buenos Aires: Crítica, 2003.



algún curso de agua. La llegada de la máquina de vapor permitió incrementar la producción y depender menos de la presencia de ríos y arroyos.

Todos los principios teóricos y prácticos que hacían posible este nuevo tipo de ingenio ya eran conocidos a fines del siglo xvii. Faltaba solo que alguien los reuniera a todos en una máquina capaz de aprovechar la energía del vapor en la industria. Esa persona fue el herrero e inventor Thomas Newcomen, quien en 1705 construyó la primera máquina de vapor y en 1712 desarrolló la primera útil para la industria, a la que llamó *máquina de vapor atmosférica*. La innovación fue mejorada por el ingeniero James Watt entre 1770 y 1780: el escocés creó una máquina que requería un 75% menos de combustible para calentar el agua.

Tras las mejoras introducidas por Watt, la máquina de vapor comenzó a aplicarse a un sinnúmero de actividades y sería uno de los elementos claves para desatar la Revolución Industrial.

El primer país en industrializarse fue Gran Bretaña. Lo siguieron Francia, Estados Unidos, Alemania y Japón. Aunque a largo plazo el proceso fue beneficioso y enriqueció a las sociedades que lo experimentaron, el cambio de los modos de producción y el pasaje de una fabricación concentrada en talleres a otra organizada en grandes fábricas resultó muy duro. Artesanos y profesionales fueron desplazados. La población se concentró —hasta hacinarse— en las ciudades. Manchester, por ejemplo, pasó de 90 000 habitantes en 1801 a 237 000 en 1831.² Pero las

urbanizaciones, en general, no estaban preparadas para recibir tales multitudes. Los barrios obreros crecieron sin planificación y sin las adecuadas medidas de higiene. A mediados de siglo, la expectativa de vida de un hombre nacido en una de estas ciudades hacinadas no pasaba los 25 años.

La superpoblación de las ciudades aumentó, además, la mano de obra barata disponible: los beneficios de la industria crecieron, pero los salarios se mantuvieron bajos. El trabajo junto a las máquinas se tornó monótono, agotador y peligroso. No existían leyes que protegieran los derechos de los nuevos obreros. Los gobiernos no intervenían —por falta de conocimientos y porque se creía que interferir con el mercado era perjudicial— y los abusos se multiplicaron. Los dueños de las fábricas comenzaron a emplear niños, porque les pagaban menos. Gran Bretaña se mantuvo durante muchos años en la vanguardia del proceso de industrialización. El país se llamaba a sí mismo, con orgullo, *el taller del mundo*.

Casi toda la energía no muscular que movía las fábricas y el transporte en aquellos tiempos provenía del carbón mineral. El carbón era usado en forma directa (como fuente de calor) o indirecta (para mover las máquinas a vapor).

En 1800 el Reino Unido producía 11,2 millones de toneladas de carbón, el 90% de la producción mundial, y en 1850 la producción había alcanzado ya los 50,2 millones.

² Chris Scarre: *Atlas of ancient civilizations*, Londres: The Times, 1989.

La invención del ferrocarril

En el carbón mineral está el origen del ferrocarril a vapor, el invento asociado para siempre a la historia de Peñarol. Por un lado, las minas necesitaban de gigantescas máquinas de vapor para su explotación. Por otro, era necesario un medio de transporte rápido y eficiente para trasladar las enormes cantidades de carbón desde los yacimientos hasta los puertos. En las minas se usaban rieles para mover las vagonetas con el mineral. Aumentar el tamaño de las vagonetas, unir las en un largo tren y lograr que una máquina móvil las impulsara pronto se transformó en una posibilidad real para todos los involucrados en esta industria.

«Técnicamente —escribió Hobsbawm—, el ferrocarril es el hijo de la mina, y especialmente de las minas de carbón del norte de Inglaterra».³ La idea de deslizar un vehículo por rieles de hierro se conocía desde antes de la invención de la máquina a vapor. Se había utilizado con coches tirados por caballos.

La primera locomotora de vapor, construida por el galés Richard Trevithick, funcionó por primera vez el 21 de febrero de 1804. Logró recorrer unos 15 kilómetros remolcando una carga de diez toneladas de hierro y 70 pasajeros, a una velocidad promedio de ocho kilómetros por hora. Pero el éxito fue parcial: la máquina era demasiado pesada y rompía los rieles.

³ Hobsbawm: o. cit.

Sin embargo, el invento estaba destinado a perfeccionarse y a cambiar la historia del transporte en todo el planeta. Y también la de Peñarol.

En setiembre de 1825, un mes después de que los patriotas orientales declararan su independencia de todo poder extranjero y su reincorporación a las Provincias Unidas, el primer tren público circuló en Inglaterra. Remolcado por una locomotora diseñada por George Stephenson, alcanzó una velocidad de 18 kilómetros por hora y recorrió los 40 kilómetros que separan Stockton y Darlington con una carga de carbón mineral.

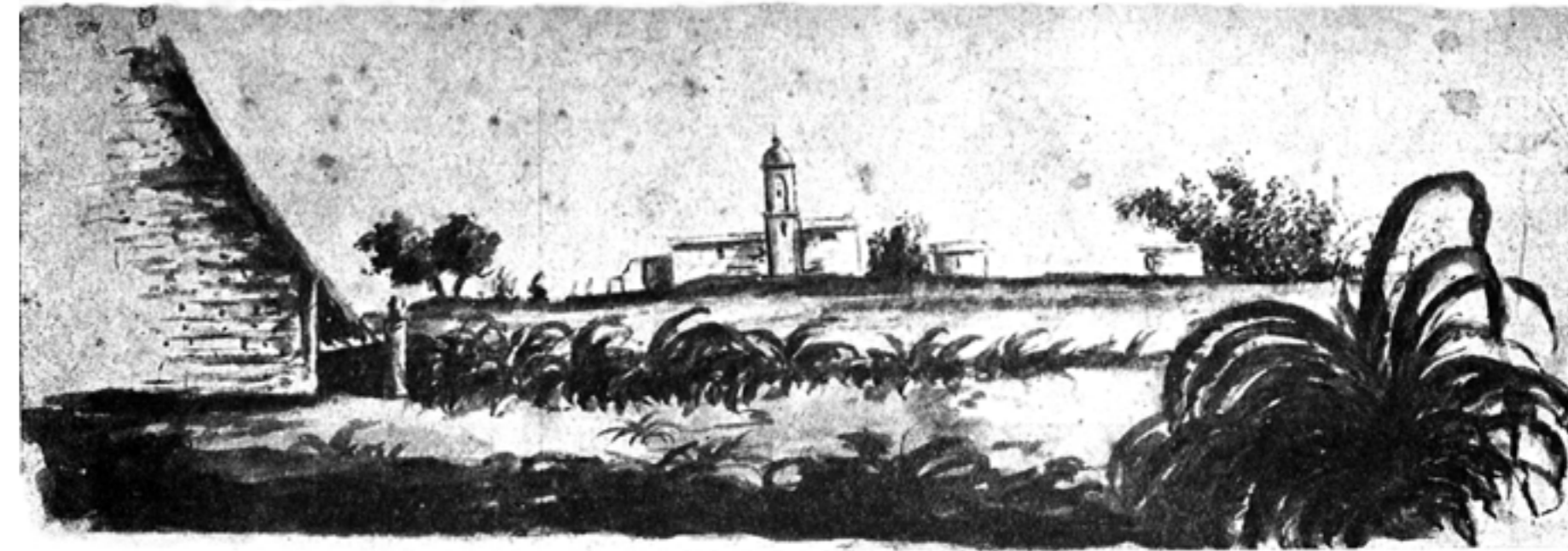
Stephenson, un ex empleado minero, mejoró mucho el diseño y el rendimiento de las primeras locomotoras de vapor. Su mejor máquina, llamada *The Rocket* ('El cohete'), participó en 1829 de una carrera de locomotoras que tenía por objeto demostrar la superioridad de la tracción a vapor por sobre la animal.

En aquellos años el ferrocarril daba sus primeros pasos, entre las burlas de algunos y el escepticismo de casi todos. Una vez un incrédulo le preguntó a Stephenson:

—Si su máquina, recorriendo tres o cuatro millas por hora, encuentra una vaca en el camino, ¿no causará el choque un accidente terrible?

—Sí, terrible para la vaca —respondió el ingeniero.

El asunto se zanjó el 6 de octubre de 1829, cuando cinco locomotoras fueron inscritas en un concurso oficial



destinado a probar de una buena vez si el ferrocarril era algo posible o una mera utopía.

Varias máquinas resultaron descalificadas antes de la largada por no cumplir con los requisitos. A la hora de empezar solo quedaban tres y finalmente la competencia se dirimió entre las dos mejores máquinas: la Novelty, diseñada por el sueco Nils Ericsson y pintada azul y amarillo —los colores de la bandera de su país—, y la Rocket, pintada de amarillo y negro.

Había un premio fuerte en libras esterlinas y la gente apostaba cuál ganaría. Al tercer día de competencia solo

la Rocket seguía funcionando. Ante el asombro de todos, la máquina de Stephenson consiguió alcanzar una velocidad de 40 kilómetros por hora, casi el triple del mínimo exigido en el reglamento de la competencia.

Ese día se terminaron las dudas sobre el éxito del ferrocarril: Stephenson, gracias a su triunfo, obtuvo el derecho a explotar la primera línea de trenes entre Liverpool y Manchester. Y ese día, el amarillo y el negro quedaron asociados para siempre como los colores de lo ferroviario.

La primera capilla de Peñarol vista desde la chacra de Larrobla, el 20 de junio de 1841. Acuarela de Juan Manuel Besnes e Irigoyen. Imagen tomada de Horacio Arredondo: *Civilización uruguaya*, tomo II, Montevideo, 1951.



La era del ferrocarril

Con el éxito de la Rocket comenzó la era del ferrocarril. Por primera vez en la historia el hombre se trasladaba con una energía que no era muscular. Su aparición facilitó de forma considerable el transporte de personas y de mercaderías.

Para Hobsbawm, «ninguna de las innovaciones de la Revolución Industrial encendería las imaginaciones como el ferrocarril, como lo demuestra el hecho de que es el único producto de la industrialización del siglo XIX plenamente absorbido por la fantasía de los poetas populares y literarios».

En las locomotoras se amalgamaban los dos productos más característicos de la época: el hierro y el carbón mineral. Y ningún otro invento sintetizaba mejor la fuerza y la velocidad de la nueva época que vivía la humanidad. El historiador inglés escribió: «La locomotora lanzando al viento sus penachos de humo a través de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto, al lado del cual las pirámides, los acueductos romanos e incluso la Gran Muralla de la China resultaban pálidos y provincianos. El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica».⁴

Aunque en principio los trenes no dejaban casi utilidad económica, era tanto el dinero que las clases ricas ganaban en Inglaterra durante de la Revolución Industrial que

⁴ *Ibidem*.



Cementerio de Peñarol que se encontraba contiguo a la capilla primitiva. Actualmente, los restos de las personas enterradas en ese cementerio yacen en el osario común, sobre la calle Coronel Raíz. Esa zona hoy es conocida como Peñarol Viejo o rural. Imagen tomada de Horacio Arredondo: *Civilización uruguaya*, tomo II, Montevideo, 1951.

literalmente no sabían cómo gastarlo. Mucho de ese capital sobrante fue a dar a la nueva industria del ferrocarril: las vías se multiplicaron, primero en Inglaterra, después en el resto del mundo. En Uruguay también.

En 1840 había 7100 kilómetros de vías férreas en el mundo, todos en Europa y América del Norte. En 1850 ya eran 37 800. En 1860 se llegó a 104 500 kilómetros y el ferrocarril ya existía en todos los continentes.⁵

Hobsbawm explica que el desarrollo del tren —al que se sumaban los barcos a vapor y el telégrafo— *achicó* al mundo de forma radical: nunca antes había habido medios de comunicación tan regulares y con capacidad para transportar tan rápido a tantas personas y a tal cantidad de mercaderías.

En 1872 Julio Verne lanzó su idea revolucionaria: era posible dar la vuelta al mundo en 80 días.

⁵ Eric Hobsbawm: *La era del capital, 1848-1875*, Buenos Aires: Crítica, 2001.

2

El ferrocarril llega a Uruguay

No existía el tren. Ni siquiera lo poseían como idea. Y entonces viajar de aquí para allá era algo tan lento, y destartado, y casual, que de todos modos el tiempo se perdía sin que nadie soñara con oponer resistencia. Resistían un par de distinciones generales —el alba, la puesta del sol—; todo el resto eran momentos confusos en un único gran limo de instantes. Antes o después, se llegaba, eso era todo. Pero el tren... aquello era exacto, era tiempo convertido en hierro, hierro corriendo sobre dos raíles, secuela precisa de antes y después, incesante procesión de travesaños... y sobre todo... era velocidad... Velocidad. [...]

Alessandro Baricco, *Tierras de cristal*



La *General Flores*, primera locomotora que funcionó en Uruguay, bautizada con el nombre del presidente de la República en 1867, cuando la máquina fue importada.

El ferrocarril tardó en llegar a Uruguay. Cuando las primeras locomotoras comenzaron a rodar en Europa, en la Banda Oriental todavía se viajaba en diligencias, carruajes que en todo un día completaban no más de 125 o 150 kilómetros. Tardaban cuatro días en recorrer los 600 kilómetros que separan Montevideo de Artigas.

Si se trataba de transportar mercaderías, los tiempos eran todavía más largos. Se usaban carretas tiradas por cuatro o seis bueyes y dirigidas por un capataz, que recorrían apenas entre 33 y 44 kilómetros por día, según cómo estuvieran los caminos.

Las diligencias tenían dos terminales en Montevideo: una en la esquina de 18 de Julio y Andes, en el hotel Malacof (donde luego se levantaría el Palacio Salvo), y otra en el paso del Molino. Las carretas, en cambio, utilizaban como destino la plaza Cagancha.

Después de la Guerra Grande (1839-1851) aparecieron en Montevideo los ómnibus tirados por caballos. Norberto Larravide, vecino de la Unión, importó desde Londres coches destinados al transporte colectivo. «Lujosos ómnibus a la inglesa tirados por excelentes caballos», decía la publicidad. Cinco veces por día iban del Centro a la Unión.

Durante el gobierno provisorio de Venancio Flores (1865-1868) se anunciaron los *tramways*, coches más grandes, tirados por tres caballos y que rodaban sobre rieles de

hierro. Cuando Francisco Piria comenzó a lotear terrenos en barrios nuevos, estos valían más si estaban conectados al Centro por el tranvía. La primera concesión la otorgó el gobierno en 1865, cuando los primeros rieles importados se colocaron en la calle 25 de Mayo. Los tranvías comenzaron a circular en 1868. Estaban iluminados con lámparas de kerosene. Los coches que se usaban en verano eran abiertos.

Se inauguraron con la resistencia que muchas veces genera lo nuevo: piedras colocadas sobre los rieles (atribuidas a los cocheros de las diligencias, temerosos de perder su trabajo) y pedreas a su paso. «Esta guerra ha obligado a la empresa a costear un peón para que con una linterna vaya reconociendo el camino», informó el diario *El Siglo* en mayo de 1868. La crónica decía: «El lunes por la noche, desde una pulpería de las Tres Cruces arrojaron a las patas de los caballos una porción de paquetes de cohetes, cuyo estrépito los hizo separarse de las vías arrastrando a los *wagones* a riesgo de volcarse y causar desgracias».

Los transportes evolucionaron y se expandieron con rapidez. En 1871 comenzó a circular el tranvía al Este, que iba del Centro a Punta Carretas. En 1875 se inauguró el tranvía del Reducto (*el tren brasileiro* lo llamaban, aludiendo a la nacionalidad de su dueño, Antonio Braga), que tomaba Millán y llegaba hasta la zona de quintas residenciales del paso de las Duranas. Otro brazo de las vías se abría al este, por San Martín hasta Larrañaga (lo que llevó a que



Invitación de la empresa Ferrocarril Central del Uruguay a la primera corrida oficial de trenes entre Montevideo (estación Bella Vista, hoy Lorenzo Camelli) y Las Piedras (nombrada como Piedras), el 1.º de enero de 1869. En el ángulo superior izquierdo se recuerda que el ex presidente Venancio Flores, asesinado el año anterior, inauguró los trabajos de construcción del Ferrocarril Central en 1867. En el ángulo superior derecho se informa que en

la primera corrida estará presente el presidente Lorenzo Battle. También se hace constar que esos primeros 17 kilómetros fueron «construidos con recursos propios del país». En los ángulos de la base figuran los nombres del administrador, los directivos y técnicos de la empresa. La iconografía presenta en la faja superior —además del escudo nacional de entonces— un paisaje en el que se ven la estación Bella Vista, la bahía, la Ciudad Vieja y el cerro,

desde una perspectiva perpendicular a la orilla del agua y a una altura que bien puede haber sido la iglesia de Tapes. En la parte inferior se aprecia un paisaje de Las Piedras y su entorno. Además se ve el escudo del Ferrocarril Central, que perduró como logotipo hasta la década del cincuenta, cuando ya adquirido por el Estado pasó a denominarse Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE).

**ANEXOS 17 A 21
CIRCULACIONES.
PLANO BASE**

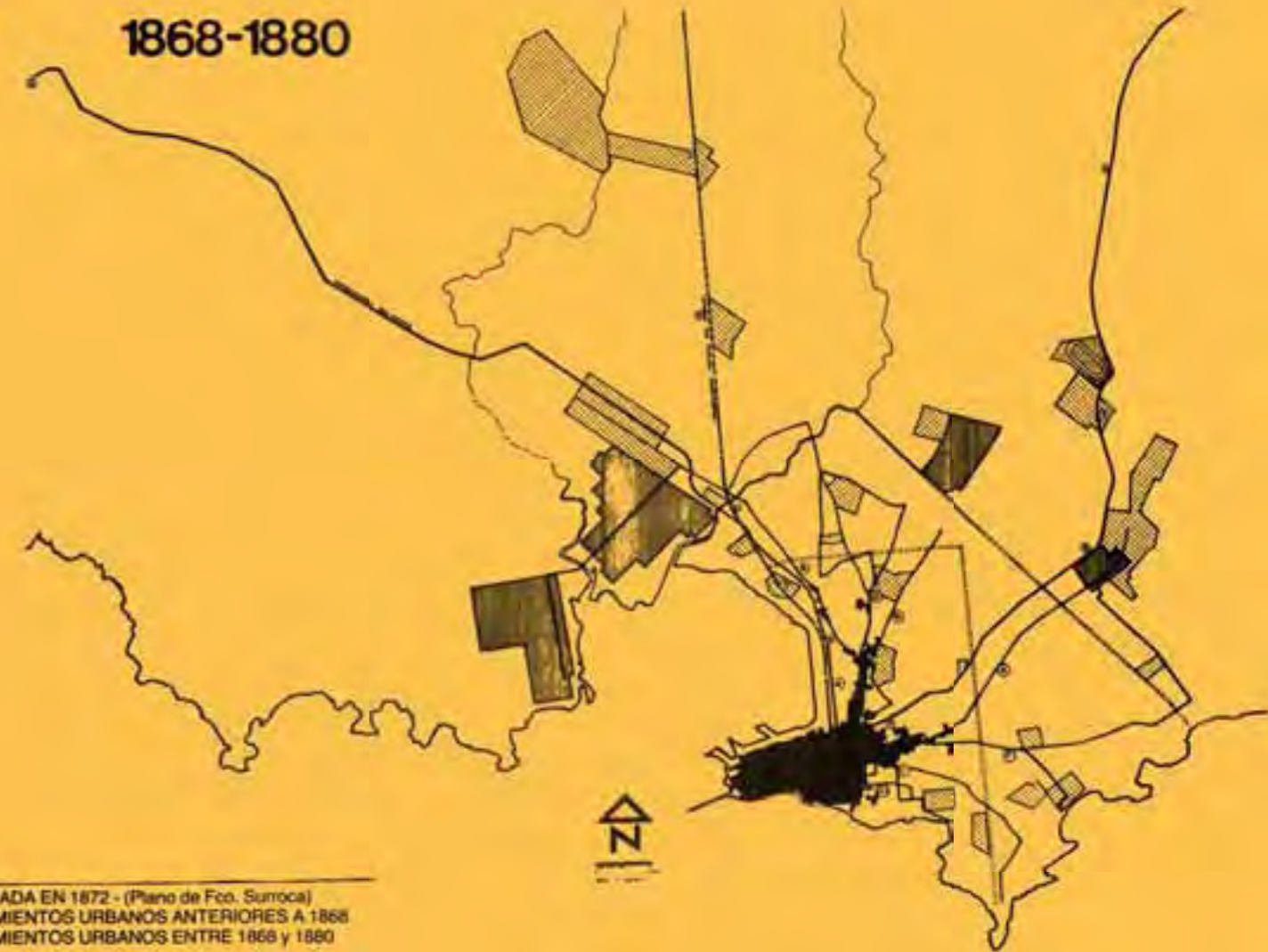
- FERROCARRILES** ———
- 1869 - F.C. CENTRAL DEL URUGUAY
 - 1 - ESTACION BELLA VISTA
 - 2 - ESTACION MIRUELETE (YATAY)
 - 3 - ESTACION SAYAGO
 - 4 - ESTACION COLON
 - 1878 - F.C. DEL NORTE DE MONTEVIDEO
 - 5 - ESTACION
 - 6 - MATADERO Y CORRALES DE ABASTO
 - 1879 - F.C. URUGUAYO DEL ESTE
 - 7 - ESTACION TALLERES, CORDON
 - 8 - ESTACION UNION
 - 9 - ESTACION ITUZAINGO
 - 10 - ESTACION TREINTA Y TRES (MANGA)
- TRANVIAS** ———
- A - 1868 - A LA UNION
Extensión a Puerto Ruzungó
 - B - 1869 - A PASO DEL MOLINO
Extensión al Corro (1879)
 - C - 1871 - DEL ESTE (a Playa Ramírez)
Extensión a Punta Carreiras
 - D - 1872 - DEL REDUCTO
Extensión a Paso del Molino (1874)
 - E - 1874 - ORIENTAL
Ramal a Playa Ramírez
 - F - 1875 - A POQUITOS
Extensión a Buceo (1877)
Extensión a Unión (1900)
 - G - 1879 - DEL NORTE



**ANEXO N° 17
1868-1880**

1868-1880

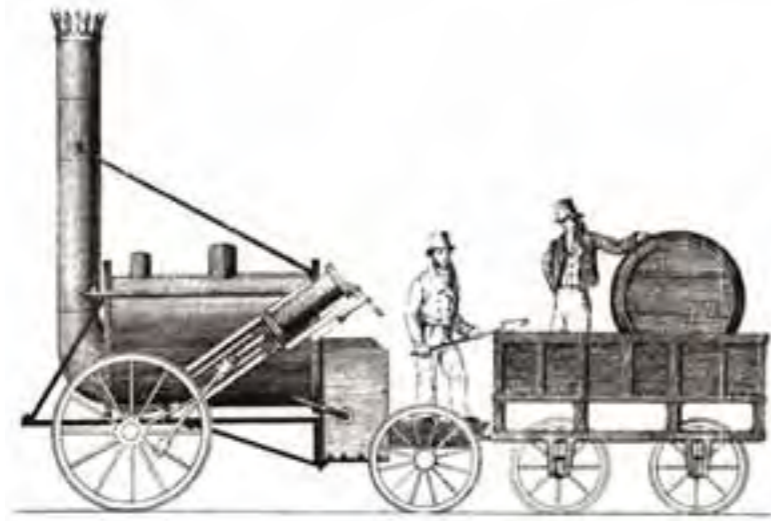
- AREA EDIFICADA EN 1872 - (Plano de Fco. Surroca)
- ▨ FRACCIONAMIENTOS URBANOS ANTERIORES A 1868
- ▩ FRACCIONAMIENTOS URBANOS ENTRE 1868 y 1880



Principales líneas de tranvías y ferrocarriles a fines del siglo XIX.

FUENTE DE AMBOS PLANOS: Ricardo Álvarez Lenzi, Mariano Arana, Livia Bocchiardo, *El Montevideo de la expansión 1863-1915*, Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1986.

A fines del siglo XIX la mayor parte de lo que hoy es Montevideo era campo. Los fraccionamientos más alejados del Centro surgieron alrededor de algunos saladeros, como el Cerro y Pueblo Victoria. Otros fueron motivados por razones distintas, como fue el caso de Peñarol a raíz de la instalación de los talleres del Central Uruguay Railway. Hoy solo Santiago Vázquez mantiene la característica de localidad o pueblo separado de la trama urbana.



The Rocket. Dibujo.

esa zona de Montevideo recibiera el nombre de Brazo Oriental). El mismo año nació el tranvía que iba al Buceo por la avenida Rivera, y luego hasta la Unión por la calle Comercio. Este servicio también transportaba difuntos hasta el cementerio del Buceo.

Los ramales comenzaron a multiplicarse. El más popular fue el Ferro Carril y Tranvía del Norte, que comenzó a circular en 1878. Su servicio de pasajeros iba desde el paso Molino hasta el Centro. Fue el más duradero, pues llegaría a coexistir con los tranvías eléctricos. Circuló hasta el 31 de diciembre de 1925.

En 1894 los montevideanos disfrutaron por primera vez de la electricidad, cuando se iluminó con lámparas incandescentes la avenida 18 de Julio, desde la plaza Independencia hasta la calle Arapey, hoy Río Branco. Todo estaba pronto para la llegada del tranvía eléctrico, aunque este recién hizo su estreno el 19 de noviembre de 1906.

Las dos empresas mayores de tranvías eléctricos fueron La Transatlántica y La Comercial, de capitales alemanes y británicos respectivamente. La inauguración de los servicios se demoró unas semanas porque faltaba personal adiestrado como *motormen*. Estos empleados uniformados sustituirían a los cocheros, aquellos que a látigo habían conducido hasta entonces a los tranvías a caballo y con su cornetín habían alertado de su presencia en los cruces de calles y caminos.

La novelería de los tranvías eléctricos fue tan grande que muchos compraban un boleto y otro y otro para repetir el paseo y festejar a las máquinas que les permitían sentirse trasladados sin que mediara fuerza animal alguna. A través de los periódicos, los propietarios debieron exhortar a la calma para que el nuevo servicio pudiera brindarse con normalidad y eficiencia.

El caballo de hierro en el Uruguay

En un informe de 1888 titulado «Ferro-carriles del Estado y Locomoción Económica en la República Oriental del Uruguay», presentado al ministro Herrera y Obes por B. Caymarí,¹ se resumen algunas de las críticas más frecuentes que había concitado el nuevo prodigio: «Se dijo que el humo de las máquinas mataría todos los pájaros y que las chispas de fuego incendiarían todos los campos y destruirían las cosechas. Otros afirmaban que los pasajeros morirían por asfixia, toda vez que la velocidad de la marcha les privaría respirar».

No era esa la opinión de Caymarí, quien sostuvo en su estudio que el ferrocarril es «el primer demócrata que trabaja en la transformación y progreso de las sociedades humanas» y alabó su labor «cosmopolita y solidarista de la humanidad». Sin dudar lo calificó como una «escuela que vuela» y como «el arma más poderosa de los pueblos libres».

Aunque el ferrocarril uruguayo tendría su núcleo vital en Peñarol, no se inauguró allí. El camino que debió seguir para imponerse en las llanuras uruguayas no fue breve ni sencillo.

Terminada la Guerra Grande (1839-1852), el campo y la ciudad estaban muy aislados por el pésimo estado de los caminos. Poco a poco se fueron construyendo algunos puentes (el del paso de las Duranas, el del paso del

Molino) y desecando pantanos (el del cementerio Inglés, donde hoy está el Palacio Municipal; el del Cristo, actualmente la Universidad; el de la Gallinita, donde hoy está el Hospital Italiano; el de Tres Cruces).

Las diligencias, carruajes y carretas, que trasladaban pasajeros y mercaderías, eran muy lentos. Llevaba horas ir de Montevideo a Las Piedras o a Pando, medio día a Canelones, un día entero a Santa Lucía, dos a Florida... El invento inglés resultaba prodigioso: una máquina pesada, de hierro, movida a vapor, que arrastraba salones de pasajeros o vagones de carga sobre rieles, a alta velocidad y lanzando nubes de humo.

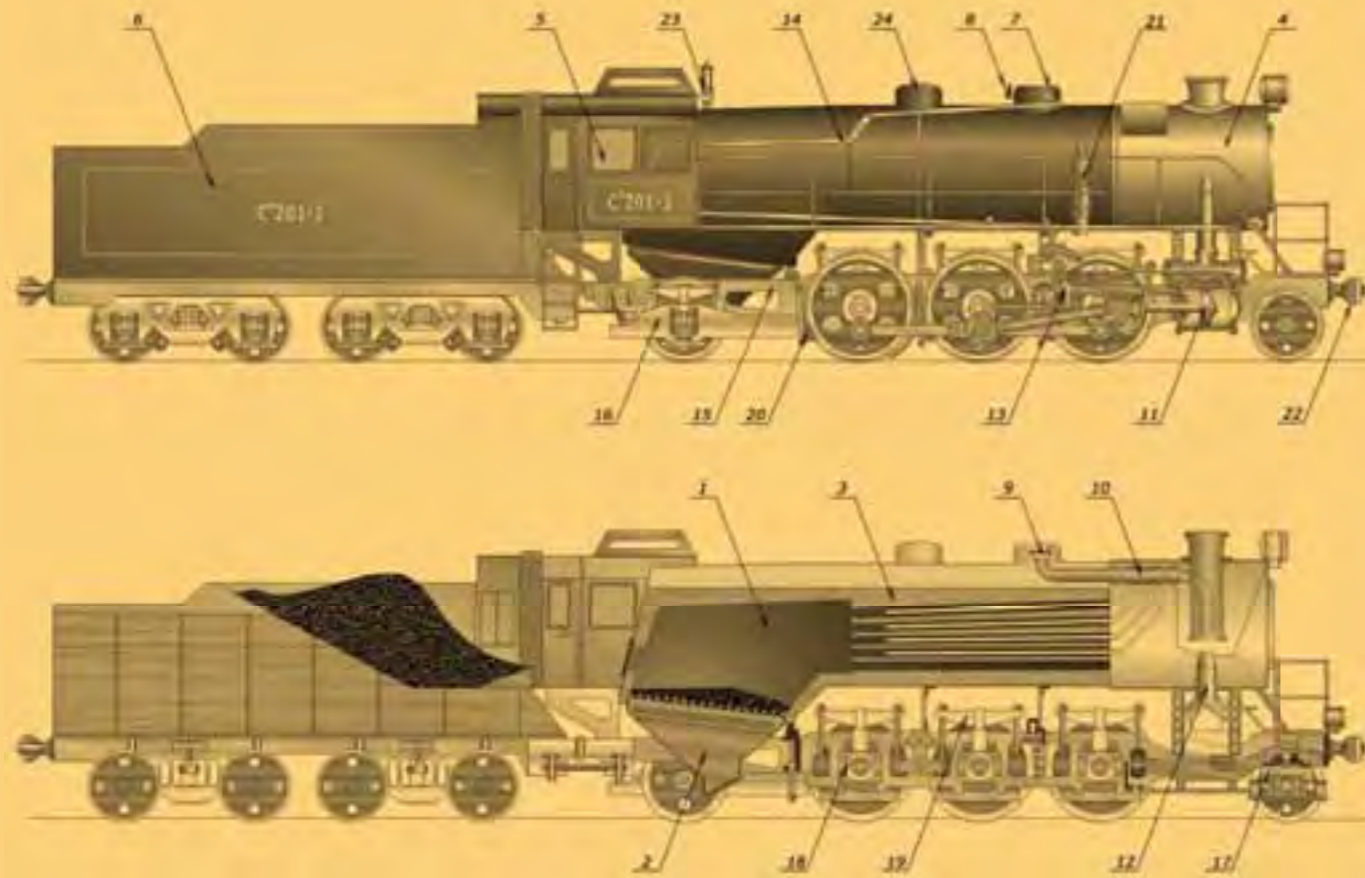
Entre 1853 y 1865 hubo varios intentos de traer la formidable novedad a Uruguay. La primera iniciativa se presentó en 1853, bajo el gobierno del presidente Juan Francisco Giró. El proyecto era unir Montevideo con Colonia. Fue aprobado en la Cámara de Senadores, pero naufragó en la de Representantes.

En 1854 se frustró un plan más ambicioso: era presidente Venancio Flores y un grupo de banqueros belgas propuso unir Montevideo y Río de Janeiro con una línea de tren. No se concretó.

Los proyectos más pretenciosos, con su secuela de fracasos, fueron dando lugar a otros más modestos pero viables. Fue el caso de un grupo de comerciantes montevideanos que en 1858 impulsaron la creación de una línea férrea entre Montevideo y Cardal. Otra propuesta similar

¹ Imprenta de la Nación, Montevideo, 1888.

Elementos de una locomotora de vapor



- | | | | |
|----------------------------------|--|---|------------------------------------|
| 1. Hogar | 8. Válvula de seguridad | 13. Mecanismo de accionamiento de la distribución | 18. Cojinete y eje de rueda motriz |
| 2. Cenicero | 9. Regulador | 14. Palanca de accionamiento del regulador | 19. Ballesta |
| 3. Agua (interior de la caldera) | 10. Cabecera del recalentador en el conducto principal del vapor | 15. Bastidor | 20. Zapata de freno |
| 4. Caja de humos | 11. Pistón | 16. Bisel posterior | 21. Bomba para el freno de aire |
| 5. Cabina | 12. Tobera de salida del vapor | 17. Bisel anterior | 22. Tope |
| 6. Ténder | | | 23. Silbato |
| 7. Domo del vapor | | | 24. Domo arenero. |

FUENTE: WIKIMEDIA COMMONS

fue formulada por el inglés John Halton Biuggeln. En 1861 el ingeniero francés Eugenio Esteban Penot (en nombre de una sociedad anónima) propuso crear un ferrocarril desde Montevideo hasta más allá del Miguelete, con un ramal que se abriera hacia la Unión.

José Buschental, a su vez, quiso unir Montevideo con Higuieritas, hoy Nueva Palmira, proyecto que se puso a estudio de una comisión compuesta por Manuel Herrera y Obes, Antonio de las Carreras, Cándido Joanicó y Tomás Villalba, que lo rechazó. Buschental entonces propuso comunicar la Aduana con San José y Florida, pasando por Las Piedras y Santa Lucía, con ramales a la Unión y a Pando, pero el plan tampoco prosperó.

Y hubo más intentos. La idea de dotar al país de un ferrocarril estaba en el aire en aquel inestable Uruguay de la década del sesenta.

Durante la dictadura de Venancio Flores, Senén Rodríguez, un español que representaba a una sociedad londinense, ofreció construir un ferrocarril que uniera Montevideo y Durazno. La propuesta fue aprobada por el Poder Ejecutivo, pero se le exigió un plazo para comenzar las obras y el depósito de una garantía en efectivo.

Sin embargo, el proyecto también fracasó porque el dinero inglés nunca llegó. Rodríguez —casado con una hija del ex presidente Joaquín Suárez— reunió entonces a un grupo de inversores uruguayos que formaron la compañía Ferrocarril Central del Uruguay y consiguió que el gobierno anulara la concesión otorgada a los ingleses y la transfiriera a su nombre.

La empresa era netamente uruguaya, aunque varios de los apellidos de sus dueños fueran de origen inglés. Los propietarios eran Daniel Zorrilla (presidente), Joaquín Belgrano, Antonio Márquez, Juan Miguel Martínez, Juan D. Jackson, Tomás Tomkinson, Jaime Cibils, Juan Mac Coll, Juan Bautista Capurro, Pedro Varela y John Prodfoot, quien residía en Londres y se encargaba de las gestiones en el país del cual provendría la tecnología. Senén Rodríguez era el tesorero.

Se tardó en determinar cuál sería el punto de partida de la línea férrea, pero al fin se eligió la playa de la Aguada. Eso benefició la urbanización de la zona norte de Montevideo y el delineado de su rambla.

Las obras fueron inauguradas el 25 de abril de 1867, en el paso del Molino. Siete meses más tarde llegó de Gran Bretaña la primera locomotora, que fue bautizada *General Flores* en honor al presidente. Pronto sería un homenaje póstumo, pues la precariedad política seguía caracterizando al país y en 1868 Venancio Flores y Bernardo Berro (ambos ex presidentes) serían asesinados en un mismo día.

El 1º de enero de 1869 fueron inaugurados los 17 kilómetros de vía que conectaban la estación Bella Vista con Las Piedras, con una sola estación intermedia llamada Pantanoso (luego Colón). El general Lorenzo Batlle, nuevo presidente de la República, encabezó el acto e inauguró



Escudo del Ferrocarril Central del Uruguay.

Locomotora de vapor trasladada en plataforma tirada por caballos, circa 1910.



el servicio junto con sus ministros y los directores de la Empresa Central. Se disparó una salva de 21 cañonazos y se cantó el himno.

El primer año de explotación del nuevo ferrocarril tuvo un balance económico negativo. Rodríguez consiguió un préstamo de 300 000 libras en Londres. Con el capital disponible se logró concluir, hacia 1871, el puente sobre el río Santa Lucía, una estación cercana a la actual Central y los talleres, ubicados en el barrio Bella Vista. En 1872 —cuando el ferrocarril ya corría hasta 25 de Agosto, en Florida— aparecieron las primeras modestas ganancias.

Sin embargo, la empresa tenía múltiples dificultades (por ejemplo, había sido muy costoso rellenar la playa de la Aguada para poder tender las vías), y el Estado, enfrentado a la Revolución de las Lanzas de Timoteo Aparicio, no

podía ayudarla. Además, la economía vivía un momento de debilidad y eso repercutió en la cantidad de pasajes vendidos. Volvieron las pérdidas y los saldos en rojo.

En 1872, a los 48 años, falleció el alma máter de la empresa, Senén Rodríguez. A su muerte ya resultaba bastante claro que los capitales uruguayos disponibles eran insuficientes para impulsar el ferrocarril. Para llevarlo a todo el territorio nacional se necesitaba un dinero que los capitalistas uruguayos preferían destinar a otro tipo de inversiones.

Los orígenes del ferrocarril en Uruguay están marcados por la formación, en un principio, de empresas de capital múltiple y, en un segundo momento, por las quiebras, ventas y transferencias de los primeros inversores a capitales ingleses de mayor envergadura.

Capitales ingleses



Estación Bella Vista (hoy Lorenzo Carnelli) a fines del siglo XIX. Fue la primera estación en Uruguay y allí se ubicó el primer taller ferroviario. Buena parte de las instalaciones que se ven en la ilustración, como el tanque de agua, todavía existen.

Lo que ocurría en Uruguay no era excepcional: era parte de un fenómeno mundial. Antes de la Revolución Industrial, los talleres eran financiados con capitales pequeños, muchas veces familiares, y se expandían con la reinversión de sus ganancias. Pero eso ya no era siempre posible.

«La creciente magnitud y el costo» de empresas como las ferroviarias y metalúrgicas —explica Hobsbawm— «requerían fuertes desembolsos iniciales, por lo que su creación se hacía cada vez más difícil, en especial en los países de industrialización reciente y faltos de grandes



Acción del Central Uruguay Railway.

concentraciones de capital privado para inversiones». Por eso, en la segunda mitad del siglo XIX, «los británicos invirtieron en el extranjero como nunca lo habían hecho».²

El fenómeno fue reconocido en Uruguay en esos años por el periodista y político Carlos María Ramírez: «El gran trabajo, pues, de los gobiernos en los países nuevos de la América del Sur es el de atraer a los capitales extranjeros que han de emplearse en la explotación de las vías férreas. Para esto es necesario que los gobiernos ofrezcan garantías, ventajas positivas y posesiones valiosas, que determinen la traslación de los capitales, estimulando el interés individual y la libre empresa».³

Esos capitales comenzaron a llegar a Uruguay luego de que el gobierno, bajo la presidencia del coronel Lorenzo Latorre (1876-1880), inició un proceso de *disciplinamiento* del país: se persiguió al gaucho, se alambraron los campos, las finanzas fueron ordenadas. Latorre retomó también el pago de la deuda externa que Uruguay tenía con Inglaterra y por eso fue el presidente más elogiado por los ingleses en toda la historia del país.

En 1878 capitales británicos compraron la concesión del Ferrocarril Central del Uruguay y rebautizaron a la empresa como The Central Uruguay Railway Company of Montevideo Limited, aunque nunca dejaron de usar el nombre original en castellano.

2 Hobsbawm: *La era del capital*, o. cit.

3 Carlos María Ramírez, citado por Nelson Martínez Díaz en *Capitales británicos y ferrocarriles en el Uruguay del siglo XIX*, Montevideo: Corporación Gráfica, 1966.



Se trató de una concesión por la cual el gobierno le cedió a la compañía inglesa, cuyo directorio estaba en Londres, los terrenos que necesitara, la liberó del pago de los impuestos a las importaciones y le otorgó el derecho a intervenir en la regulación de las tarifas del tren. También le aseguró una rentabilidad del 7% anual sobre un capital ficto de 5000 libras esterlinas por cada kilómetro de vía férrea tendido.⁴

Era un gran negocio para la empresa, ya que en Inglaterra la tasa de interés por capital invertido rara vez superaba el 3%.

Aunque en general las inversiones inglesas fueron bien recibidas, también hubo algunas críticas al ferrocarril británico: se cuestionó lo acotado del monto de su inversión, las tarifas —que fueron consideradas caras por los productores rurales— y la dificultad que tendría el fisco para controlar las ganancias de la empresa. Además, la compañía, para abaratar el tendido de las vías y como ya tenía la ganancia asegurada por el Estado, evitó construir puentes y túneles,

4 *Alegato de AFE. Transporte terrestre en Uruguay*, Montevideo: AFE, 1965.

Documental sobre el ferrocarril.

FUENTE: ARCHIVO DE LA IMAGEN DEL SODRE.



y en cambio sorteó los obstáculos geográficos con curvas y más curvas que hicieron lento y más costoso el servicio.

Además, la sociedad se preguntaba si se debía seguir el libre juego de la oferta y la demanda para determinar el trazado de las líneas. En general, en toda América del Sur los ramales fueron dibujándose según las demandas del mercado internacional, alumbrando regiones y olvidando otras, desconectando a los países americanos entre sí y conectándolos, vía puerto, con las líneas marítimas por las cuales salían sus materias primas rumbo a los centros industriales. La fórmula en el Río de la Plata era simple: economía agroexportadora que le vende a una potencia industrial, Inglaterra, necesitada de materias primas y de mercados para sus productos y capitales.

Mientras en Estados Unidos el ferrocarril dinamizó la economía porque redujo los costos de transporte y contribuyó

así al poblamiento rural y al desarrollo agrícola e industrial, en Uruguay las altas tarifas, en opinión del historiador estadounidense Peter Winn, mantuvieron y consolidaron la estructura latifundista y una economía agroexportadora dependiente de los mercados capitalistas centrales.⁵

El ferrocarril no redujo los costos del transporte en Uruguay: en parte porque el sistema ferroviario pronto se transformaría en un virtual monopolio. Las tarifas, además, casi siempre se fijaron en Inglaterra sin que contara la opinión del poder político local. En 1890 el presidente Julio Herrera y Obes dijo que su trabajo era el de «administrador de una gran estancia cuyo directorio estaba en Londres».⁶

⁵ Peter Winn: *El imperio informal británico en Uruguay*, Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1975.

⁶ Citado en Luis Carlos Benvenuto: *Breve historia del Uruguay*, Montevideo: Arca, 1967.



Las vías de hierro retomaron, además, el sistema radial de las diligencias y las carretas, porque era el más funcional para extraer del interior las materias primas que se exportaban y para llevar a todo el país los productos manufacturados que se importaban. Fue en esos términos que Uruguay se incorporó a la economía mundial, bajo la conducción de una elite local que exhibía su estatus mediante el consumo ostentoso de objetos de lujo importados, comprados con dinero proveniente de las exportaciones ganaderas.

Ya en 1859 existían en el país 7182 establecimientos agropecuarios, 4 308 000 vacas, 1 897 104 ovejas y 53 424 fanegas de trigo.

Montevideo era el puerto donde convergían los trenes y por el cual partían las exportaciones agropecuarias. Cuando los ingleses compraron el ferrocarril, la ciudad tenía unos 200 000 habitantes y experimentaba el crecimiento que ya otras urbes habían conocido gracias a la concentración de industrias. Los *trams* a caballo llegaban a barrios que entonces parecían remotos y Francisco Piria loteaba nuevos *pueblos* que poco después quedaban integrados a la planta urbana gracias a las vías de hierro. La ciudad se extendía. El ferrocarril ayudó a abrirla hacia sus bordes.

El periodista y político Carlos María Ramírez expresaba así su confianza en el rol civilizador del tren:

El ferrocarril, que suprime el espacio, que puebla el desierto, que acerca a las ciudades y a los hombres, es, al mismo tiempo, el emisario de las ideas de instrucción y de las garantías que el Poder Central lleva por su medio a todos los ámbitos del territorio nacional. Propender al



Torno para el tratamiento de ruedas. Se conserva implantado en el taller mecánico, aunque ya no se usa. Dimensiones en metros: altura 2,30; largo 4,50; ancho 2,70. Año 1910. Marca: G. & A. Harvey Limited. Procedencia: Glasgow (Escocia).

establecimiento de las líneas férreas, es la más alta tarea que puede un gobierno tomar sobre sus hombros; es lo mismo que tratar de poblar, de civilizar, de gobernar en el sentido filosófico y elevado de la palabra.⁷

Las palabras de Ramírez no eran el delirio de un romántico incurable. En esas fechas, los ferrocarriles eran el símbolo más tangible de la triunfante tecnología moderna. En 1880 ya había en el mundo 100 000 locomotoras que arrastraban 2 750 000 vagones y llevaban la *civilización* a lugares adonde nunca antes había llegado. El arribo de los trenes a las ciudades era festejado por multitudes: no había otra máquina tan ruidosa, tan celebrada y —con la única posible competencia de los grandes barcos a vapor— tampoco había otra tan poderosa.

Para ese año, el ferrocarril en Uruguay ya había llegado a San José, Durazno y Salto.

En 1887, capitales británicos también compraron el llamado Ferro Carril Uruguayo del Este, una empresa que corría desde Montevideo hacia Pando, y extendieron la línea hasta Minas. Esa línea tenía una parada en la estación Cordón, en la calle Galicia, frente al Palacio Gastón Güelfi, en un edificio que todavía se conserva y es monumento nacional. El trillo de la vía todavía se aprecia en el recorrido de la calle Galicia y los puentes que la atraviesan.

⁷ Carlos María Ramírez, citado por Martínez Díaz: o. cit.