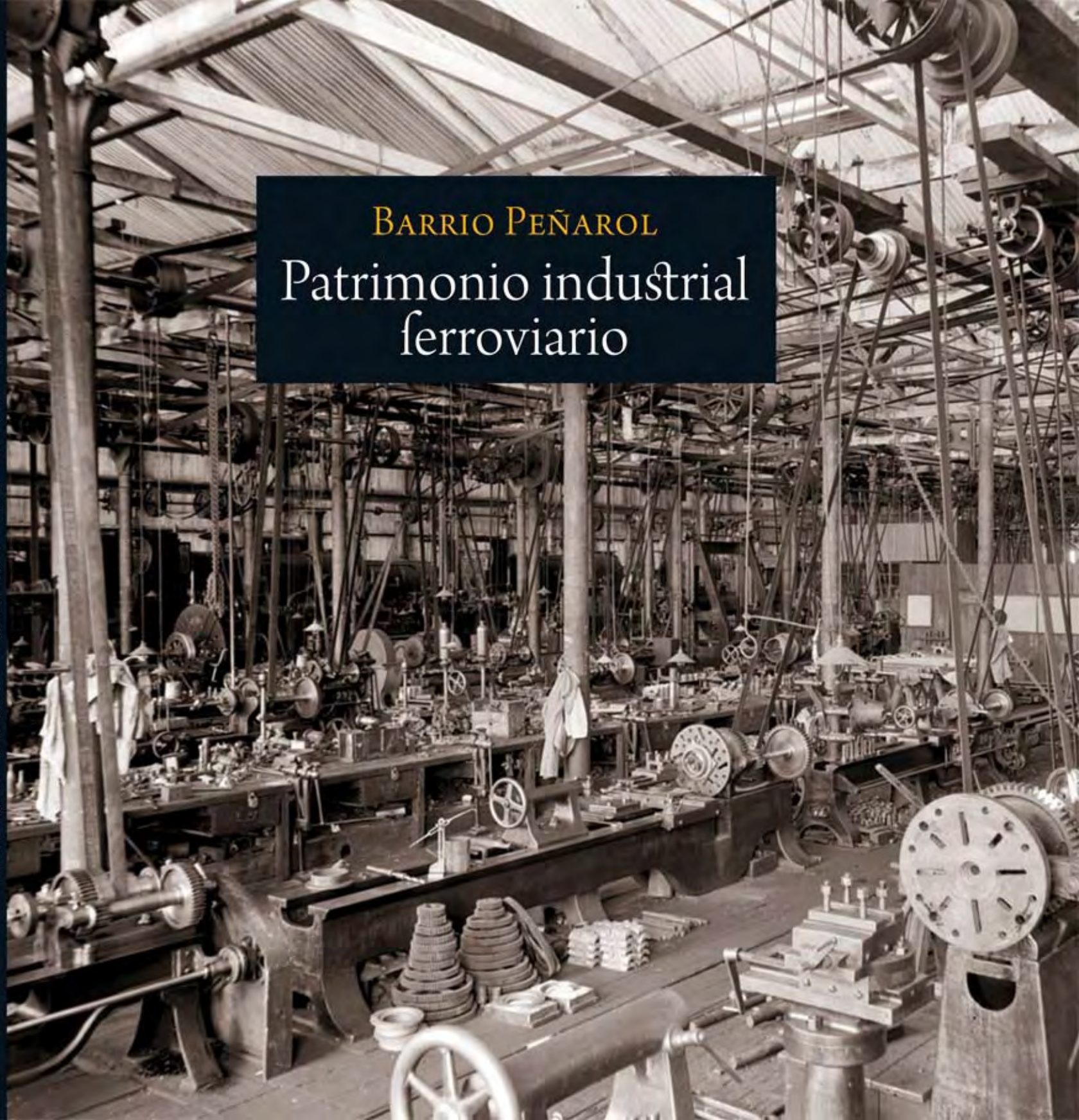


BARRIO PEÑAROL  
Patrimonio industrial  
ferroviario



# Estación Peñarol

Es extraño que la mente olvide tanto de lo que acaba de pasar hace un momento y sin embargo recuerde claramente lo que sucedió años atrás. De hombres, mujeres que hace tiempo que murieron. Sin embargo, ¿quién puede decir qué es real y qué no lo es? ¿Puedo creer que todos mis amigos ya no están, cuando sus voces son aún una gloria en mis oídos? No. Seguiré diciendo *no* una y otra vez, porque siguen siendo una verdad viva dentro de mi mente. No hay ninguna cerca ni seto alrededor del tiempo desaparecido. Uno puede regresar y disfrutar lo que guste, si puede recordar.

Voz en off del comienzo de la película  
*Qué verde era mi valle*, de John Ford



Estación Peñarol, entre las décadas del veinte y el treinta, en un día de bicicleteada. Atrás se encuentra el andén de *la Combinación* y a la izquierda, fuera de la foto, la fuente y el edificio de la estación. Nótese que el cartel de la estación es de madera.

**P**ara 1890 las compañías inglesas en Uruguay explotaban el alumbrado a gas, el agua corriente, el telégrafo y los teléfonos. Según explica Álvaro Cuenca, historiador de la colectividad británica en Uruguay, los inversores ingleses permanecían en Londres u otras ciudades de su país, pero aseguraban la rentabilidad de su dinero trayendo personal de confianza para ocupar los puestos estratégicos de sus empresas.<sup>1</sup> En el momento de mayor esplendor, la comunidad inglesa en Uruguay llegó a tener entre 2000 y 3000 integrantes.

Los ingleses reprodujeron aquí una pequeña sociedad empapada de los valores victorianos en los que creían. «Para los británicos —relata Cuenca— era como estar en Londres. Todo estaba regido por un protocolo y una etiqueta muy rígidos. Era también una sociedad muy estratificada. Cada uno tenía su lugar. En ese aspecto no había diferencias entre Inglaterra y Uruguay».

Los gerentes ingleses venían con su familia, incluso con su propia aya. «Era una manera de mostrar los valores victorianos y su *superioridad*: “somos cultos, somos cristianos, somos británicos”. En segunda instancia, así se evitaba que la cultura se mezclara a través de relaciones entre el hombre inglés y la mujer criolla. Si el hombre venía solo, podía cometer el *error* de casarse con una mujer local. Eso fue así no solo en Uruguay, sino en todas las colonias británicas. Obviamente, hubo ingleses que se casaron con criollas, pero la tendencia era la opuesta».

<sup>1</sup> Entrevista realizada para este libro.

En lo que refiere al ferrocarril, las inversiones inglesas provocaron un rápido crecimiento de la red. Entre 1887 y 1890 se presentaron 12 solicitudes para construir líneas férreas. El tendido total se duplicó entre 1889 y 1891: eran 677 kilómetros y llegaron a 1535. El transporte de pasajeros y mercaderías experimentó un fuerte crecimiento.

Esa coyuntura fue la elegida por la compañía del Ferro Carril Central para comprar otros emprendimientos ferroviarios y dominar el mercado. En 1889 la empresa adquirió el Ferro Carril Uruguayo del Este, la línea que llegaba hasta Minas. También compró la Midland Uruguay Railway Company, una línea que interconectaba los departamentos del Litoral. Estas adquisiciones y el extendido de su propia red transformaron a la Compañía del Ferro Carril Central en líder ferroviario casi monopolístico en Uruguay.

El rápido crecimiento de la empresa hizo que fuera necesario instalar un taller acorde con sus nuevas dimensiones. Los que existían hasta ese momento estaban en el barrio Bella Vista, donde hoy está la estación del tren, en un galpón con techo de zinc de apenas unos 160 metros cuadrados.<sup>2</sup> Eran muy pequeños para la nueva magnitud de la compañía.

El lugar elegido para instalar los nuevos talleres, más grandes y modernos, fue una tranquila zona semirrural cercana a Montevideo: Peñarol.

<sup>2</sup> *El Hornero* (Revista del Movimiento de Jubilados y Pensionistas de Peñarol), n.º 15, noviembre de 1994.



Estación Peñarol, circa 1900 por esa época, sin revocar. A la izquierda, la plataforma para encomiendas, de madera.



Posando en la estación Peñarol, circa 1900. El hombre ubicado más a la derecha luce el uniforme de guarda del CUR (o Ferro Carril Central).

La elección fue del secretario de la Compañía del Ferro Carril Central, Charles Baker. En 1888, Baker visitó Uruguay para inspeccionar la compañía. Observó problemas y propuso soluciones. En primer lugar indicó que los nuevos talleres no debían construirse en Bella Vista. Sugirió como lugar alguna zona cercana a la estación Sayago, y esa zona resultó ser Peñarol.<sup>3</sup>

Para llevar adelante el plan, las autoridades locales del Ferro Carril Central adquirieron unas 20 hectáreas, un

triángulo delimitado por los actuales caminos Casavalle, Edison y la avenida Sayago. «La compra no se hizo directamente por la empresa, sino que para evitar la elevación del costo y procediendo con suma habilidad se utilizaron los servicios de un intermediario», un vecino de la zona llamado John Leared.<sup>4</sup>

El escribano Eduardo Simón fue el encargado de hacer las escrituras en 1888: Leared le compró sus terrenos a Pedro Viglietti, a Pedro y Alfredo Margat y a Joaquín Pedralbes. Luego los revendió al Ferro Carril Central. En

<sup>3</sup> Aníbal Barrios Pintos y Washington Reyes Abadie: *Los barrios de Montevideo. VIII: Antiguos pueblos y nuevos barrios*, Montevideo: Intendencia Municipal de Montevideo, 1995.

<sup>4</sup> Así lo cuenta Camilo Mosquera Trigo en un artículo publicado en la revista *Rieles* en setiembre de 1974. Citado en Barrios Pintos y Reyes Abadie: o. cit.

1891 los talleres ya estaban contruidos. Con ellos llegaron los obreros y Peñarol cambió para siempre.

Por entonces la zona era una comarca rural, fraccionada en quintas y con baja densidad de población. En 1954 fue denominado como Aparicio Saravia lo que había sido un trillo de carretas llamado *camino al Peñarol*. Instalar un gran taller ferroviario implicó desplazar hacia allí a una gran masa de trabajadores. Eso motivó la necesidad de construir un grupo de viviendas para obreros junto a los talleres. Lo lógico del razonamiento —y que otras experiencias de este tipo ya existieran en otros lugares del mundo— no debe ocultar lo inusual que era en Uruguay: la idea de programar y construir viviendas para una población trabajadora especializada era ajena a los políticos y empresarios uruguayos de fines del siglo XIX.

El barrio construido desde 1891 todavía se conserva: ocupa la zona hoy delimitada por las calles y avenidas Sayago, Morse, Carlyle, Lincoln y Aparicio Saravia. Fuera de este perímetro se construyó la casa del médico y se ubicó el campo de deportes, dedicado a jugar críquet y polo. Los espacios se asignaron según las funciones. Las llamadas *casas de la Compañía* se dispusieron en dos grupos: uno de viviendas para los obreros y otro para los empleados jerárquicos.

Las casas de los obreros, con sus fachadas idénticas, se construyeron en dos hileras a lo largo de las calles Lincoln, Rivarola y Estrella del Sud. Aún se mantienen con sus fachadas incambiadas: son 44 viviendas, 24 de tres habitaciones y 20 de cuatro habitaciones. Están ordenadas en grupos de cuatro, con medianeras que separan los patios.



Una de las ocho residencias destinadas al personal jerárquico de la compañía del ferrocarril, implantadas sobre avenida Sayago entre Aparicio Saravia y Morse. Los vecinos la llaman *la Casona*.

Cada una tiene dos habitaciones al frente, abiertas hacia la calle, cocina y un baño pequeño ventilados por el patio interior descubierto, al que dan ambos. El baño era exterior.

«En las casas, que eran muy cómodas, vivían los maquinistas, los foguistas. Y pagaban alquileres muy baratos, pero no era un premio. En realidad los ingleses te daban esas casas porque querían tener a los obreros a la orden», relató Pablo Peláez, un vecino de 86 años que nació en una de esas viviendas, la de Rivarola 1522. «Mi padre fue maquinista. Entonces venía un avisador a las tres de la mañana a decirle que tenía que tomar servicio, a Paso de los Toros, a Nico Pérez, a cualquier lugar. Y tenía que ir, era obligatorio».<sup>5</sup>

También se construyeron ocho viviendas para empleados jerárquicos. Eran de apariencia menos monótona y más señorial. Son amplias viviendas de ladrillos, de entre

<sup>5</sup> Entrevista realizada para este libro.

ocho y diez ambientes, con jardines al frente, algunas de ellas con establo y cocheras.

El jubilado ferroviario Edgar Mazza recuerda que el jerarca inglés que ocupaba una de aquellas casas había construido en el jardín su propia cancha de tenis:

La casa era atendida por un cocinero, una mucama y uno o dos mayordomos. Tenían estufas a leña en todos los ambientes. En las tardes de primavera y verano se sentaban bajo la glorieta, toda hecha con arcos de hierro. Al fondo estaban las caballerizas, donde se guardaba el sulky. Tenían cuatro empleados para atender los caballos. Había un baño, hecho en hierro fundido, en donde zambullían los caballos a diario. En el fondo del terreno plantaban zanahorias para los animales. Al lado de la caballeriza estaba la casita del jardinero, que atendía las flores y plantas, siempre hermosas. En la glorieta se enredaban los rosales blancos y, junto al cultivo de zanahorias, había árboles frutales.<sup>6</sup>

Todo el barrio construido por los ingleses fue dotado de una red de saneamiento y distribución de agua potable, una obra íntegramente construida por la empresa británica. La red de saneamiento es la que todavía funciona hoy. Para el resto de Peñarol el saneamiento recién llegaría en el 2005.

Además del taller y las viviendas, entre 1891 y 1910 la empresa del Central Uruguay Railway —llamada popularmente Ferro Carril Central— construyó la estación de tren, un centro de esparcimiento y aprendizaje de oficios (el Centro Artesano), un almacén y una sala de teatro y

cine con capacidad para 400 espectadores:<sup>7</sup> un total de 48 798 metros cuadrados edificados.

El puente peatonal elevado de estructura de hierro que cruza las vías de tren a la altura de la actual calle Morse también fue construido en esos años: en él todavía puede verse la marca de fábrica, CUR, las siglas de Central Uruguay Railway. Solo hay dos puentes peatonales de hierro construidos sobre las vías del tren en todo el Uruguay (el otro está en la estación Colón).

El administrador general de la empresa, Frank Hudson, consiguió que el Estado instalara también un juzgado de paz y una escuela pública, subvencionada por la compañía.<sup>8</sup>

La escuela comenzó a funcionar en 1894 como escuela rural 25 y luego pasó a llevar el número 26. Su primera directora fue María Vittori, una maestra de veinte años que ya contaba con tres años de experiencia pedagógica<sup>9</sup> y que, por su obra educativa, dejaría una huella imborrable en el barrio.

Este verdadero nuevo pueblo levantado por la compañía inglesa fue bautizado por algunos como Ciudad Ferroviaria y por otros como Nueva Manchester. Sin embargo, ninguno de los dos nombres prosperó y la zona siguió siendo llamada Peñarol por los nuevos y los antiguos pobladores.

Era un pueblo modelo: bien planificado, ordenado y bello, dotado de electricidad, saneamiento y agua potable.

<sup>7</sup> Felipe Arocena: «El potencial del ferrocarril en el barrio Peñarol de Montevideo», en *Cuadernos del Clach*, n.º 88, Montevideo, 2004.

<sup>8</sup> Luciano Álvarez: *Historia de Peñarol*, Montevideo: Aguilar, 2005.

<sup>9</sup> En 1899 la escuela pasó a llevar el número 34 y hoy se llama Congreso de Abril de 1813. Citado por Barrios Pintos y Reyes Abadie: o. cit.

Primera iglesia de Peñarol, ubicada entre las calles Marconi, Schiller y Sayago. La reforma se realizó en la década del sesenta, y dejó el edificio tal como se lo conoce hoy. Antes había habido una parroquia rural, en el actual Peñarol Viejo, donde fue sepultado Crosa a fines del siglo XVIII.



La maestra Vittori se impresionó la primera vez que llegó —en tren, por supuesto— a Peñarol, en 1894:

Jamás olvidaré el vívido y hermoso aspecto que ofrecía la cerca de la Estación, formada totalmente, en más de 200 metros, por rosas blancas y por rosas ligeramente coloradas [...] Apenas avanzamos unos metros y todo: los Talleres, el Centro Artesano, las bien alineadas y blancas casitas para los obreros, todo aquel pueblo tranquilo hablaba de laboriosidad, alegría y sano bienestar.<sup>10</sup>

Los rosales que tanto impresionaron a la joven maestra eran el jardín que cultivaba Pascual Conini, un guardaaguas del ferrocarril.<sup>11</sup>

En 1895 un censo comprobó que en Peñarol vivían 1282 personas que habitaban 228 casas distribuidas en unas diez manzanas. La barriada contaba además con agencia de correos y un destacamento policial, al frente del cual estaba el comisario Gabino Rodríguez.

Rodríguez no usaba uniforme ni galones, pero su autoridad no se discutía. Hacía su ronda en un zaino que era su orgullo: cuidado, reluciente y tratado con afecto. Se lo había regalado un amigo y lo montaba con un recado y cabezal de plata y oro, calzando la bota en un estribo cincelado.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> María Vittori: artículo escrito para la revista *El pueblo Peñarol*, setiembre de 1924.

<sup>11</sup> *El Hornero (Revista del Movimiento de Jubilados y Pensionistas de Peñarol)*, n.º 24, agosto de 1995.

<sup>12</sup> Carlos Emilio Tacconi: *Personajes de mi pueblo*, Montevideo: Rotary Club Peñarol, 1998.

## Un nuevo destino

La llegada de los talleres ferroviarios a Peñarol cambió para siempre la historia de este rincón del Uruguay. Desde entonces y hasta hoy, la zona quedaría asociada para siempre con el ferrocarril.

«Peñarol era una gran familia. Todo dependía del ferrocarril. El pueblo estaba formado por los ferroviarios y sus hijos. Un mal comportamiento en el ferrocarril influía hasta en la vida social en Peñarol», declaró Pablo Peláez, quien trabajó 45 años en la compañía.

El trabajo en los talleres era intenso. Allí se arreglaban locomotoras, salones y vagones.

«Cuando una locomotora entraba en el taller para ser reparada, se desmantelaba toda, parte por parte y lado por lado», relató el jubilado ferroviario Luis Pastorino. «A todas las piezas del lado derecho se les ponía una etiqueta con la letra *r* (*right*), y a las del lado izquierdo otra con la letra *l* (*left*). Se revisaba cada pieza, se reparaba o sustituía lo necesario y se volvía a montarla, parte por parte. Luego se encendía el sistema y se probaba. Trabajaban los mecánicos y supervisaban los jefes de taller y los ingenieros. Por último era necesaria la aprobación final del primer ingeniero inglés».<sup>13</sup>

Allí también se fabricaban pequeñas piezas y se ensamblaban grandes locomotoras. Entre 1900 y 1925 los talleres de Peñarol construyeron 813 vagones, 86 salones

<sup>13</sup> Entrevista realizada para este libro.

de pasajeros y 60 furgones. Y la producción continuó hasta la década del cuarenta.

«Los ingleses diseñaban pensando en la comodidad del pasajero y eso fue lo que nos enseñaron», recordó Pastorino, quien trabajó en el departamento de dibujo de la compañía. «Luego en el taller se armaban los vagones que se dibujaban en mi departamento. Se pensaba y discutía cuánto debía medir un escalón, según las edades de los usuarios... Nada quedaba librado al azar».

La vida giraba en torno al primer reglamento para los empleados del FerroCarril Central, impreso en 1869 en una imprenta a vapor de la calle Cerrito. De acuerdo con el manual, los sonidos estaban cargados de significados.

Un silbido prolongado anuncia un movimiento de la máquina, la salida o la llegada de un tren. Dos silbidos cortos mandan a los guarda-frenos aprestar los frenos inmediatamente. Un silbido seco, estando aprestados los frenos, manda aflojarlos.

Y también los colores:

La bandera blanca bien visible indica que la vía se encuentra libre. La bandera verde indica precaución. La bandera encarnada desplegada manda la parada instantánea. A falta de bandera, la parada se manda con cualquier objeto vivamente airado.



Circa 1940.

De noche las señales se hacían con una farola provista de tres vidrios: blanco, verde y rojo. «A falta de farola con vidrio rojo, toda luz vivamente agitada cualquiera que sea su color manda la parada instantánea», marcaba el reglamento.

Aquel código también fijaba normas de urbanidad y cortesía: los comisarios de los trenes debían cuidar que no hubiera «en los coches ningún pasajero en estado de embriaguez, o que lleve armas de fuego cargadas o paquetes que por su volumen o mal olor molesten a los demás y por último que no haya ninguna especie de animales en los coches».

La amabilidad era obligatoria: «Dirigirán con cortesía a los viajeros, indicándoles los coches a que corresponden sus boletos, y atenderán con esmero a las personas

Inauguración de la escuela de Peñarol, en 1904, en el espacio donde hoy está la plaza (en el terreno que ocupa la escuela actual había una plaza con jacarandás). El estilo de arquitectura era similar al de las escuelas Brasil e India (ambas monumentos nacionales). En primer plano, el macadam del camino al Peñarol (más tarde avenida al Peñarol y desde 1954 bulevar Aparicio Saravia). El macadam es un pavimento de piedra machacada y comprimida cuyo nombre deriva del de su inventor, el escocés John McAdam. La primera urbanización de Peñarol contó con varias calles de ese material.



C. H. R. Cricket Club  
Penarth, 24 de Mayo de 1890.  
Señor Don  
F. Agustine  
Residencia: W. A. & L. Lane.

Estación Peñarol 63

Concurrentes a una comida a orillas del arroyo Miguelete, en Peñarol, posan para la inmortalidad. En el centro, un hombre disfrazado con una corona de laureles. Circa 1900.



a estos empleados cierto alejamiento de los clubs que exaltan y apasionan.<sup>16</sup>

Las normas impuestas por los ingleses seguirían vigentes durante muchos años, incluso después de que la empresa dejara de pertenecer a capitales británicos.

Raúl Olivera ingresó a trabajar a la empresa en 1962 y se retiró en 1989. Aunque la compañía ya pertenecía entonces al Estado uruguayo, el legado inglés todavía estaba muy presente. «Los ingleses habían sido muy meticulosos desde el punto de vista de los reglamentos de trabajo. No solo

eran puntuales: todo estaba muy estructurado y ordenaba la vida de las personas más allá del ámbito laboral. Hasta que me fui se seguían usando las normas inglesas».<sup>17</sup>

Olivera recuerda su primer día en la empresa. Llegó a la oficina de los telegrafistas, donde iba a trabajar. Todavía quedaban algunos ingleses cumpliendo funciones allí. Lo recibieron diciéndole: «Usted va a ser telegrafista. Los peones y los perros siempre tienen que quedar fuera de la oficina».

Eran dos normas que provenían del viejo reglamento británico.

## Un mundo seguro

Esa rígida estructura exigía pero a la vez otorgaba. La Compañía del Ferro Carril ofrecía estabilidad laboral, buen sueldo en términos comparativos, asistencia médica y seguros por accidente y enfermedad. Además, «había un sistema que le permitía a uno llegar a un puesto importante, ser bien remunerado y obtener una especialización», relató el jubilado ferroviario Luis Pastorino. «Yo empecé como mensajero o mandadero. Ni la escuela terminé, pero fui a los cursos gratuitos que nos daban los ingleses: dibujo, matemáticas, tecnología mecánica, tráfico y tarifa, telégrafo... y llegué a ser jefe del Departamento de Dibujo».

Además, la adhesión a la empresa era recompensada con el usufructo muy económico de las viviendas construidas por la compañía.

«El mantenimiento de las casas, tanto de superiores como de obreros, corría por cuenta de la empresa», recordó el jubilado ferroviario Edgar Mazza. «Albañiles y pintores reparaban todo lo que se deterioraba».

Además, «había leña barata para todas las casas de los superiores y para las casas de los obreros de la Compañía, en las que se usaban las cocinas económicas», a leña.

Antonio Pereira padre, propietario del Bar La Primavera, explicó que aquella leña de bajo precio no era otra cosa que trozos sobrantes de durmientes, de entre 20 y 30 centímetros cada uno. «Era solo para los

empleados del ferrocarril, porque el precio te lo descontaban del sueldo».<sup>18</sup>

La empresa otorgaba otro beneficio inapreciable: los *pases libres* para viajar en tren. Todos los empleados y jubilados tenían uno. Pereira recuerda que en épocas de oro del ferrocarril se llegaron a realizar hasta 40 viajes diarios entre las estaciones de Peñarol y Sayago, el llamado *tren de combinación*, muy usado por los vecinos para acceder a las líneas de tranvías que llegaban a Sayago y no a Peñarol.

Reflejo de la época, la mujer debía ser amparada por el varón. Eso se apreciaba cuando se repasa la lista de quienes tenían derecho a una rebaja del 50% en el precio de los boletos: entre ellos estaban las madres y hermanas solteras de los empleados, las suegras y las cuñadas solteras.

Los empleados del taller que no vivían en Peñarol llegaban al barrio y salían de él a bordo de un *tren obrero*, cuyo servicio era gratuito.

Junto con estos beneficios estaban aquellos ganados por *viveza criolla* y legitimados entre los habitantes del barrio por el imperio de la mayoría. «Las casas de Peñarol están llenas, aún hoy, de materiales, mobiliario, puertas y ventanas extraídas o fabricadas “de contrabando” en los talleres», relató el vecino Neneta Irelosi.<sup>19</sup>

<sup>16</sup> Carlos Zubillaga y Jorge Balbis: *Historia del movimiento sindical uruguayo*, Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1985.

<sup>17</sup> Entrevista realizada para este libro.

<sup>18</sup> Entrevista realizada para este libro.

<sup>19</sup> Entrevista realizada para este libro.



### Estaciones centrales



La primera estación terminal de Montevideo fue una casa alquilada en la esquina suroeste de Orillas del Plata (hoy Galicia) y la calle del Río Negro. Fue inaugurada en 1871, cuando se libró al servicio la vía férrea entre Montevideo y Bella Vista (hoy Lorenzo Carnelli). La segunda estación fue un edificio inaugurado en 1874 sobre la calle Río Negro entre Miguelete (hoy La Paz) y Valparaíso. En 1891 un incendio la destruyó. En 1897 se inauguró el actual edificio histórico, proyectado por el ingeniero Andreoni, que albergó la actividad de los ferrocarriles hasta el 2003. Desde entonces y como parte de las obras de la Torre de las Comunicaciones, en el marco del fracasado Plan Fénix, la actual estación terminal es un nuevo edificio ubicado 500 metros hacia fuera, mientras se deteriora la estación de Andreoni, desde hace cuatro años vacía y sin uso.

## Catedral industrial

El taller del ferrocarril, con sus 19 hectáreas, está contenido por muros laterales de más de 800 metros de largo que corren junto a las calles Saravia y Casavalle. Sus límites transversales son la vía férrea de la estación de trenes y la calle Watt.

El taller parte el barrio en dos. Su implantación y la del resto de las construcciones realizadas por la empresa ferroviaria inglesa —como las viviendas y el Centro Artesano— de alguna manera condicionaron la urbanización de Peñarol, que se desarrolló hacia el frente del taller, o sea, hacia el sur y también hacia el este, en el entorno de la estación de trenes. La parte posterior (sobre Casavalle), en dirección norte, se fue urbanizando a partir de la década del cincuenta. Dejaría definitivamente de ser rural en los primeros años setenta, con la edificación de las cooperativas de vivienda Mesa 2. El sector del oeste (hacia Watt) tuvo un proceso similar.

Los alrededor de 45 000 metros cuadrados construidos están compuestos por edificaciones industriales históricas patrimoniales, más el inmueble de tres niveles de oficinas (también patrimonial) y un galpón levantado entre 1976 y 1988 (la construcción estuvo detenida durante años por falta de presupuesto), al que se denomina *taller Ganz* o *taller Diesel*.

Las instalaciones patrimoniales fabriles se caracterizan por sus paredes de ladrillo rojo añejado, con pilares huecos de hierro fundido por donde bajan los desagües pluviales

de los techos. A estos los estructuran cerchas de madera *dientes de sierra* que permiten el ingreso de luz natural al taller. Casi todos los galpones están destinados a albergar material rodante ferroviario.

El taller de Peñarol fue la proveeduría más importante del ferrocarril de todo el Uruguay. Muy probablemente haya sido el enclave industrial donde se fabricó la mayor diversidad de objetos en el país.

El módulo más próximo a la avenida Aparicio Saravia es el taller mecánico y fundición. En su interior se destacan las huellas de las calderas donde se generaba el vapor que movía toda la maquinaria del complejo.<sup>20</sup> Este movimiento era comunicado a través de los ejes de transmisión —de donde colgaban y aún cuelgan poleas— a los tornos y otras máquinas, hoy alimentados a electricidad. También resaltan dos juegos de a pares de pescantes, capaces de alzar cualquier material rodante ferroviario, y un pañol gigante que ya no se utiliza, con sus terrajas y mechas oxidadas. Los pisos de toda esta sección son de adoquines de madera, para que las piezas no se deformaran si se caían

<sup>20</sup> La desidia, la mala fe y la falta de visión que dominaron a la empresa ferroviaria en los últimos cuarenta años produjeron, entre otras cosas, que las calderas se desguasaran y se vendieran al kilo como chatarra, lo que desde el punto de vista del dinero no implicó ingresos significativos para AFE y desde una perspectiva histórica, de museo en el sitio, dilapidó un capital muy grande, que no es reemplazable. (Por suerte, unas calderas similares —de mayor porte y el doble en cantidad— pueden apreciarse en Fray Bentos, en el museo del frigorífico Anglo.)

y se golpeaban. En la actualidad solo se utilizan algunos tornos y los pescantes. La principal tarea que se ejecuta es la reparación de los vagones de carga.

En el mismo gigantesco galpón están las instalaciones de la fundición de metales, con sus restos de hornos, martinets, mesas de trabajo, yunques, morsas, herramientas para manipular la colada de los hornos y crisoles, cientos de cajas de hierro donde se armaban los moldes, la montañita de tierra refractaria, así como el coque, que aún se utiliza en las fraguas y que fue el combustible original de las máquinas a vapor. Todo esto sobre un piso de tierra, como corresponde a un área donde se trabajaba (y se lo sigue haciendo en muy menor medida) con materiales al rojo vivo. El horno de hierro fue desmantelado totalmente. Alguna fragua funciona, y los martinets que usaban vapor ahora golpean mediante aire comprimido. Desde agosto del 2006, un emprendimiento privado cooperativo

viene recuperando los crisoles para realizar trabajos de fundición, tanto para AFE como para terceros.

El otro galpón industrialmente significativo es el aserradero y carpintería. En él se producían durmientes y se reparaban los salones, los de madera y también los otros. Además de la enorme sierra circular que fabricaba los primeros tablones partiendo del tronco del árbol, hay sierras verticales, garlopas, tornos, cepillos y todo lo necesario en un aserradero y carpintería industrial. El piso es de tablones y por debajo tiene una cámara de unos 80 centímetros de altura por donde circulaban las transmisiones de las máquinas, que eran movidas a vapor. Esta resolución permitía proteger las transmisiones del aserrín que siempre impregnaba el taller. Hoy está casi totalmente abandonado.

Deslumbra al visitante la *catedral industrial ferroviaria*, o sea, la remesa, con su plataforma circular giratoria y los

Remate de Piria en Peñarol, cuando camino Villarón empezó a llamarse Coronel Raíz

Un aviso de remate del empresario Francisco Piria, sin fecha exacta, pero posterior a la instalación del ferrocarril en Peñarol, puede ser una sorpresa para cualquier estudioso de las técnicas de la publicidad. Lo que remataba eran quintas vecinas a la estación. Con errores de redacción incluidos, el aviso decía:

«21 quintas en el Peñarol con frutales y arboledas con viñedos notables. Todo tierra flor. Todo muy central, con tranvías

inmediato. Con ferrocarril al lado. El domingo 30 del corriente a las 4 de la tarde 5 quintas de 4.500 mts. Cada uno, frente al Camino Coronel Raíz.

»Con macadam al frente. Camino conocido hasta ayer con el nombre de Villarón. Ahora, con la revolución bolseviquista Municipal, que puso patas arriba toda la nomenclatura de calles, caminos, y avenidas, sumiéndola en la más completa obscuridad, nos encontramos en este laberinto de

manicomio abierto, que al regresar uno a su casa ya no encuentra ni el nombre de la calle en que vivía, ni el número de la casa y ni el agujero de la cerradura.

»¡Cómo progresamos! ¡Cualquier día uno no va a saber ni cómo se llama —porque, no lo duden, así como se cambia el nombre a las calles, el día menos pensado nos dan nueva fe de bautismo. ¡Y que le vamos a hacer si hemos nacido para ser carneros!»



Estación Peñarol y fachadas de la calle Shakespeare, circa 1900.

Descendientes de  
ingleses, las mellizas  
Hilda y Silvia Martin  
Best, nacidas en  
Peñarol en 1925, siguen  
residiendo en el barrio.



18 boxes (llamados *vías*) que la rodean.<sup>21</sup> Este es el lugar donde se alistan a las locomotoras para salir a cumplir tareas. Hoy se sigue trabajando allí tal como se hacía en el siglo XIX.

<sup>21</sup> La giratoria es un gran plato donde se deposita una máquina. Luego, dos personas la giran para orientar la locomotora hacia el sector adonde debe desplazarse.

También existió una imprenta de porte, en la cual se producían todos los formularios, libros, libretas, boletos y demás impresos que necesitaba el ferrocarril.

Los otros hangares patrimoniales corresponden a almacenes y lo que fue la pinturería. Los primeros aún tienen uso, mientras que en la pinturería solo hay material rodante arrumbado.

En el apodado *taller Ganz*<sup>22</sup> se repara toda la maquinaria rodante. Luce ordenado, limpio y contemporáneo. Corresponde a un diseño y edificación de los años setenta.

La atmósfera del conjunto del taller es metafísica, de ruina industrial y abandono, como en la escenografía de la película *La Zona (Stalker)* de Tarkowsky. En invierno, con las lluvias, hasta hay charcos de agua dentro de los galpones.

El edificio de oficinas es simple, austero, bien iluminado. En el interior se destaca la escalera de madera por la cual se accede al segundo y al tercer nivel. Mucho espacio estaba destinado al trabajo técnico de ingenieros y dibujantes. Hoy allí trabaja muy poco personal en comparación con los años de oro del ferrocarril.

Entre los objetos que están al aire libre llama la atención un transbordador tirado por cadenas (el *cangrejo*, porque se mueve transversalmente a las vías). Funcionaba a vapor y hoy, casi sin uso, a aire comprimido. En su funcionamiento original una locomotora posaba un salón o vagón y el cangrejo lo trasladaba a una de las doce puertas que, con sus respectivas vías, conducían a los módulos de la carpintería y la pinturería. Allí otra locomotora lo ingresaba.

También al aire libre puede apreciarse mucho material rodante de distintas épocas —desde finales del siglo XIX hasta la década del setenta—, la mayoría arrumbado y semidesguasado. Entre todo ese material resalta, conservado

<sup>22</sup> Porque ese taller originariamente fue pensado para albergar el material rodante de marca Ganz.



en excelente estado, el vagón presidencial, con su sala de sesiones, su dormitorio matrimonial en suite y dos dormitorios más, con un baño y una cocina.

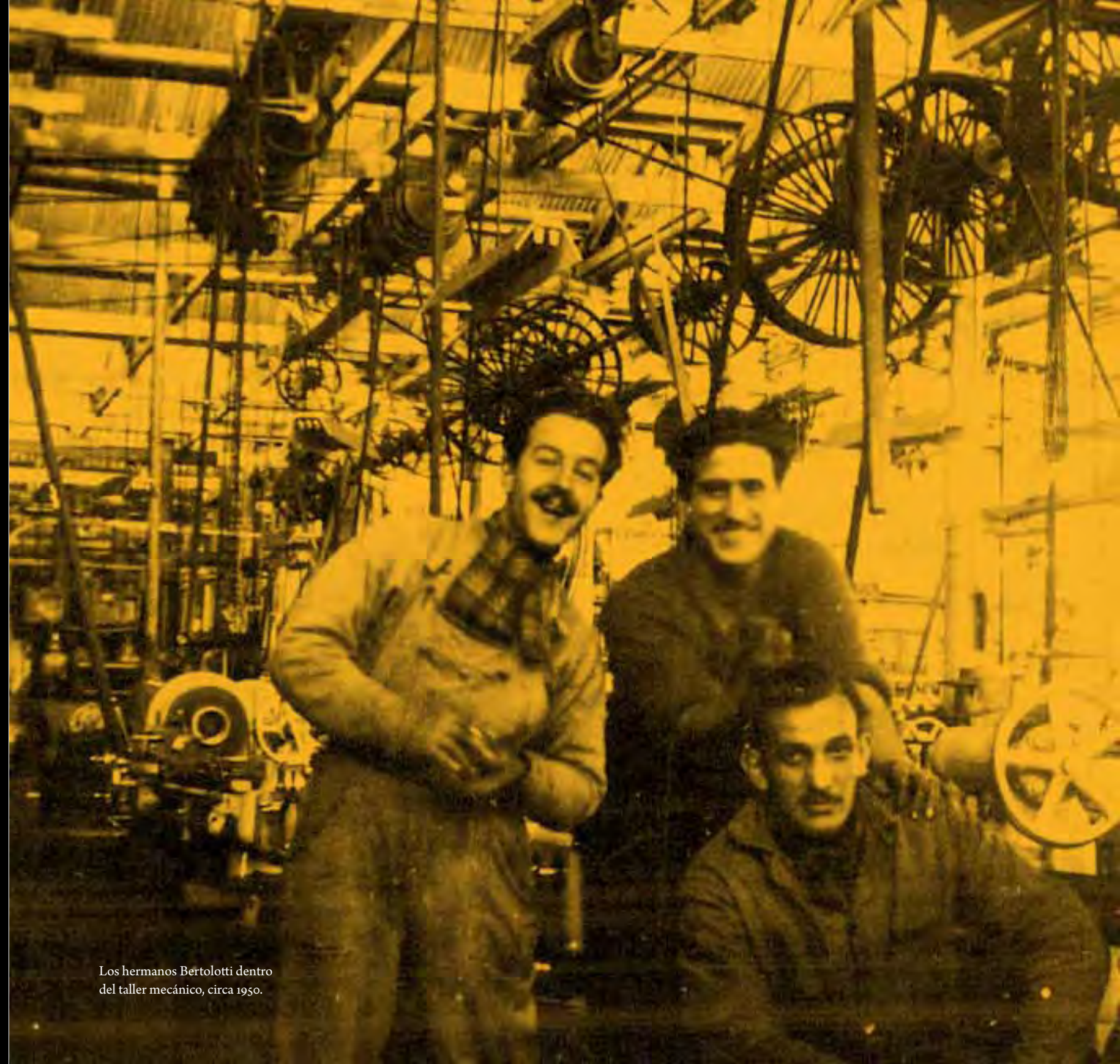
Este complejo taller es un lugar desconocido para la inmensa mayoría de los uruguayos, salvo para aquellos que trabajan o trabajaron allí y otras pocas excepciones. Las visitas abiertas al público se realizaron por vez primera el Día del Patrimonio del 2005 (o sea, más de un siglo después de su inauguración) y se repitieron en la misma conmemoración del 2006.

Trasbordador de vagones  
en el taller de Peñarol,  
que los trabajadores  
denominan *cangrejo*.

## Una vida fabril

Nadie sugirió jamás que podría desarrollar su propio tipo de arquitectura, para que la construcción de vagones fuera como la construcción de templos o de edificios públicos. Sin embargo, muy bien pudo haber cuatro o cinco escuelas de arquitectura para el diseño de trenes, como existe para el diseño de templos. Sería una linda fantasía que el estilo arquitectónico del tren variara de acuerdo con el país que cruza o visita.

G. K. Chesterton, *El hombre común*



Los hermanos Bertolotti dentro  
del taller mecánico, circa 1950.

Los talleres de Peñarol eran impulsados a vapor. Era lo común en la maquinaria de la época, casi toda de hierro y acero. En la década de 1870, el 90% de la energía industrial usada en Europa provenía del vapor.<sup>1</sup>

El taller tenía, además, un generador que alimentaba de electricidad a las máquinas que la necesitaban y a algunas oficinas de la empresa. El tendido eléctrico para el resto del barrio llegaría décadas después.

La dimensión del nuevo taller ferroviario era excepcional para el Uruguay. Dentro de su enorme estructura resonaban «los ruidos ensordecedores de sierras y martinets y mil herramientas en acción, que de lunes a sábados atronaban el espacio».<sup>2</sup>

Los hermanos Ruben y Conrado Bertolotti, ambos jubilados ferroviarios, trabajaron en aquel taller.<sup>3</sup> Conrado recuerda las «miles de transmisiones que había en el techo»: engranajes, poleas y correas que giraban impulsados por el vapor y movían cientos y cientos de las más diversas máquinas. «El taller de Peñarol era fabuloso. Tenías que gritar para el que el otro te escuchara, porque había un ruido tremendo. Aunque después te acostumbrabas».

Conrado era mecánico y recuerda lo meticuloso que era el mantenimiento de las locomotoras, vagones y

salones. «Cuando las máquinas llegaban a una determinada cantidad de kilómetros se desarmaban completamente, quedaba solo el esqueleto. Después se volvían a armar. También se les rascaba la pintura y se volvían a barnizar. Llevaban como siete manos de barniz».

Ruben, que trabajaba en los tornos con los que se fabricaban distintas piezas metálicas, sostiene que aquel taller «era lo más completo que había en el país».

La magnitud de aquel obraje puede ser bien apreciada aún hoy: el enorme taller sigue trabajando para la empresa del ferrocarril (la actual AFE), aunque solo una pequeña parte de su infraestructura está en uso.

Se trabajaban seis días y se descansaba uno.

Mientras en el resto del Uruguay la mayor parte de la industria seguía concentrada en talleres y fábricas de pequeño y mediano porte, Peñarol era una de las pocas localidades del país que vivían y crecían en medio de una cultura fabril.<sup>4</sup> Al decir de Emilio Carlos Tacconi, el pueblo había nacido «con el martillo en la mano». Peñarol «nació obrero. Nació demócrata. Cada puerta, cada ventana, eran en mi pueblo una boca para decir: “Ganarás el pan con el sudor de tu frente”».

El historiador estadounidense Milton Vanger, biógrafo de José Batlle y Ordóñez, ha señalado que los ferrocarriles reunían la mayor masa obrera y tenían el sindicato mejor organizado de todo Uruguay.

Los obreros del taller eran tantos que observar su salida impactaba. Irelosi recuerda:

Estábamos en la cola para entrar al cine del Artesano cuando sonó el silbato que indicaba el fin de la jornada laboral en la compañía. Del portón de los talleres comenzaron a salir los trabajadores a paso firme, con sus uniformes azules manchados de grasa. Desde la cola todos mirábamos ese mar de obreros serios y robustos. De repente uno de mis amigos dijo: «el hormiguero». Y era tal cual, igual que cuando rompíamos un hormiguero en el campito: eran tantos que parecían hormigas.

Aquella vida de trabajo también era celebrada en la escuela del barrio. Tacconi, el cronista de Peñarol, recuerda en uno de sus libros que incluso había una Fiesta de la Herramienta.

Cuenta que se armaba una especie de árbol de Navidad en el patio de la escuela, pero «en vez de llenarlo de chiches y golosinas y juguetes y farolitos de colores y estrellas y guirnaldas de plata y oro» se colgaban de sus ramas «herramientas de todas clases: la lima, el martillo, el bisturí, la aguja, el libro, la regla de cálculos, la cinta métrica ... El día señalado para celebrar la Fiesta de la Herramienta, la señorita directora reúne a toda la escuela en el patio y le echa un discurso, exaltando las virtudes del trabajo y su influencia en el destino del hombre y en la armonía de la familia y en la vida del hogar y en la felicidad del mundo».

<sup>1</sup> Eric Hobsbawm: *La era del imperio 1875-1914*, Buenos Aires: Crítica, 1998.

<sup>2</sup> Tacconi: o. cit.

<sup>3</sup> Entrevistas realizadas para este libro.

<sup>4</sup> En el Cerro existía una gran concentración obrera gracias a la industria frigorífica. En Fray Bentos, la magnitud del frigorífico Anglo también impregnaba la vida de toda la ciudad.



Salamandra fabricada en Londres a fines del siglo XIX. Con ellas se calefaccionaba el taller. Aún se conservan varias en Peñarol.

## La guerra pasa por Peñarol

No solo Peñarol cambiaba. En aquellos primeros años del siglo xx, todo Uruguay se transformaba. La población del país crecía rápidamente: en 1902 llegó a un millón de habitantes y apenas dos décadas más adelante alcanzaría el millón y medio.

Las ciudades se expandían con la llegada de sucesivas olas de inmigrantes, y una incipiente clase media crecía como nunca antes, en general al influjo del empleo público y al cada vez mayor número de profesionales.

El ferrocarril, los primeros automóviles y el tranvía eléctrico ampliaron la movilidad de los uruguayos, que comenzaron a disfrutar de paseos dominicales y veraneos.

En lo político, la llegada a la presidencia de José Batlle y Ordóñez en 1903 introduciría cambios fundamentales en la vida del país.

Batlle no aceptaba que el gobierno electo compartiera el poder con la oposición del Partido Nacional, según los acuerdos que se habían firmado para poner fin a anteriores rebeliones blancas. Su política llevó a un inevitable choque con el Partido Nacional. La última gran revolución uruguaya estalló en 1904, comandada por el caudillo nacionalista Aparicio Saravia. En esta guerra civil el nuevo ferrocarril jugó un papel importante.

Por primera vez en la historia del país, el Ejército se desplazó en tren rumbo al frente de combate. Tal posibilidad incrementó el poder del Estado sobre los puntos más alejados del territorio. Por eso, y para combatir esa

posibilidad, los sublevados, que tenían un ejército de 16 000 hombres, volaban las vías férreas.

«Siento decir que algún daño se ha hecho contra puentes y vías del Ferro Carril Central Uruguayo, pero todavía no se conoce su importancia», escribió Walter Baring, ministro de la legación británica en Montevideo, en su correspondencia a Londres.<sup>5</sup>

Baring veía el levantamiento de Saravia como muy negativo: «Los ganaderos estaban mejorando su hacienda, el Tesoro estaba lleno, y el Presidente había sido electo tranquilamente; según todas las apariencias, la confianza estaba asegurada y parecía que Uruguay estaba entrando en una era de prosperidad», escribió y lamentó:

Ahora la gente naturalmente argumentará que los uruguayos no pueden existir sin revoluciones ocasionales.

Uruguay es esencialmente un país pastoril, y su verdadera riqueza reside en sus ganados y tierras. Desgraciadamente en revolución, son sus ganaderos los que sufren, y debe tenerse en cuenta que no tienen un solo enemigo sino dos. Así, son llevados sus caballos, robados o faenados sus vacunos y ovinos, cortados sus alambrados, y arrastrados sus hombres. Gubernamentales o insurgentes son exactamente lo mismo; la cuestión está en qué partido llega a

<sup>5</sup> Benjamin Nahum: *Informes diplomáticos de los representantes del Reino Unido en el Uruguay (1903-1911)*, Montevideo: Ministerio de Educación y Cultura - Monteverde, 1991.



El presidente José Batlle y Ordóñez y el coronel Pablo Galarza en la estación Peñarol, en medio de la guerra civil de 1904.

cierta estancia primero. Las tropas gubernamentales tienen que dar recibo por los animales que se llevan, pero cuando llega el momento de la compensación, el Gobierno paga lo mismo, ya sea por un toro Hereford que quizás valga 200 libras como por un flaco criollo de 2,10 libras.

La guerra civil tocó de cerca a Peñarol. Tacconi cuenta que incluso el caballo del comisario Gabino Rodríguez fue requisado para engrosar la lista de animales al servicio de la caballería del Estado:

Cuando sobrevino la revolución de 1904 y llegó la requisita de caballos a Peñarol, el zaino pasó a integrar la tropilla

que habría de marchar a los campos de batalla ... ¿Cayó en Tupambaé? ¿Cayó en Masoller? Nunca más volvió. A don Gabino le llevaron un pedazo de entraña, porque el zaino era parte de su vida, de su propio ser.<sup>6</sup>

Perl, encargado del consulado del Imperio Alemán en Uruguay, informó en agosto de 1904:

Ayer y antes de ayer, el cuerpo del Sur comandado por Galarza en su paso desde el departamento de Treinta y Tres hacia Salto, hizo estación en Peñarol cerca de Montevideo y según comunicaciones de testigos

<sup>6</sup> Tacconi: o. cit.

presenciales, se encontraba en condiciones lamentables. Este transporte de tropas fue provocado a raíz de un ataque a Salto planeado por Saravia. En los hechos se trata solamente de un ataque aparente, que les facilita a los revolucionarios el recibo de armas desde el Brasil.<sup>7</sup>

El propio Batlle y Ordóñez se apareció en Peñarol para saludar a las tropas y entrevistarse con el coronel Galarza. Llegó acompañado de su secretario, Ramón Freire; del ministro de Guerra y Marina, teniente general Eduardo Vázquez; de su amigo y consejero Domingo Arena; del jefe de Policía de Montevideo; del administrador del diario *El Día*, Ricardo Barrandeguy, y otras personalidades del gobierno.

Batlle y Galarza se encontraron el domingo 21 de agosto a medianoche, según cuenta Tacconi. Hubo breves palabras de saludo y luego se dirigieron a la residencia del administrador general del Ferro Carril, Frank Hudson. El público seguía ávidamente la escena desde los andenes, mientras los vagones de ganado estaban repletos de soldados gubernamentales con sus ponchos y divisas. El propio Galarza era la muestra viva de la confusión aún estrecha entre Ejército nacional y Partido Colorado: iba de colorado de pies a cabeza. El fotógrafo Fillat disparó su cámara y el 23 de agosto *El Día* publicó la foto en la que se ve a un Batlle gigantesco, aún más grande por llevar una empinada galera, y al coronel Galarza de poncho y enormes bigotes.

La guerra concluyó con la derrota de los revolucionarios. Los directivos del ferrocarril, con firma de García Lagos, presidente de la Comisión Local, escribieron al diplomático Baring para agradecerle «los servicios prestados a la Compañía, tanto por Su Excelencia como por el Foreign Office de Londres, durante momentos muy difíciles».

Según un acuerdo firmado entre la empresa ferroviaria y el gobierno, los daños sufridos por la compañía durante la revolución fueron pagados por el Estado. De acuerdo con el convenio, la Compañía del Ferro Carril Central recibió una indemnización de 700 000 pesos, equivalentes a 127 659 libras, que provenían de las arcas estatales. De ese dinero, obtuvo en efectivo 100 000 pesos (21 276 libras) y el resto en bonos.

## Después de la guerra.

El presidente Batlle y Ordóñez tendría más influencia en Peñarol que la derivada de aquella visita bélica a la estación del tren. También intervendría en forma activa en la relación entre la compañía del Ferro Carril Central y sus obreros.

En agosto de 1905, el sindicato de la empresa conoció una situación que se mantenía oculta. La compañía les pagaba una remuneración extra de cuatro centésimos por hora a dos maquinistas ingleses que habían aceptado firmar un contrato por cinco años. Esa remuneración extra figuraba como un premio al final del período y era secreta. Cuando el acuerdo trascendió, el sindicato se declaró en huelga.

Según los documentos recopilados por el historiador Benjamín Nahum, el gerente Hudson pidió entonces una entrevista con el presidente de la República para obtener la protección del gobierno, pues «el manejo del

ferrocarril sería completamente imposible si sus directivos fueran obligados a consentir algunos de los términos que los trabajadores buscan imponer». Para sorpresa de Hudson, Batlle contestó que el acuerdo con los maquinistas justificaba la actitud de los trabajadores porque era un «ataque contra el sindicato». Además, le señaló que «si el tráfico se detenía por mucho tiempo, él podría estar obligado a tomar el control del ferrocarril». Pidió 24 horas para aconsejar a los trabajadores que retornaran a su trabajo y prometió protección policial para las propiedades y el personal de la empresa.

Pocos días después la huelga terminó: «la Compañía —informó a su gobierno Arthur Peel, encargado de negocios de la embajada británica— se ha visto obligada a conceder las demandas de los trabajadores y consentir en el despido de aquellos dos maquinistas ingleses».

### Vías ocupadas

El puente peatonal que atraviesa las vías del ferrocarril en Peñarol fue construido para permitir que los habitantes del barrio cruzaran cuando los trenes, muchos de los cuales transportaban ganado, impedían el paso a nivel del suelo.

Solo existen dos puente peatonales de hierro sobre las vías del tren en todo el Uruguay: uno en Colón y el de Peñarol.

Un veterano ferroviario recuerda:

«En donde está el puente había cuatro desvíos. Sucede que el ganado venía del campo, en vagones, para La Tablada y los frigoríficos. Cuando en La Tablada había mucho movimiento y no tenían corrales disponibles, los vagones con los animales eran puestos en los desvíos, esperando el momento de que pudieran ingresar

en la Tablada. El puente permitió que la gente pudiera cruzar la vía, en donde se amontonaban los vagones de ganado. La altura del puente contemplaba que los vagones eran altos y en el techo tenían un caminero por el cual se paseaban los troperos con picanas, porque si un animal se caía debían hacerlo levantar, antes de que los otros lo pisaran o asfixiaran».

<sup>7</sup> *Revista Histórica*, año LXII (segunda época), tomo XXXIX, n.º 116-117.



El diplomático señaló que esos maquinistas se habían hecho «impopulares por cumplir con la oferta de la Compañía y sus esfuerzos por convencer a otros a seguir su ejemplo».<sup>8</sup>

En su informe, Peel citó un artículo de *El Siglo* en el que se hacía un balance negativo de la huelga: «Si no existe el deseo de parte de las autoridades de doblegar a los que amenazan con la violencia; si los propietarios están amenazados con la apropiación de su industria y la intervención oficial solo se ejerce a favor de las clases trabajadoras, debe reconocerse que el régimen prevalente no es de orden y libertad, sino meramente de anarquía».

No fue aquella la única huelga en los talleres de Peñarol.

En 1906 el sindicato del Ferro Carril Central presentó una lista de reivindicaciones. No fueron oídas y la huelga volvió a ser usada como recurso obrero. A los pocos días se presentó un proyecto de ley laboral que regulaba el trabajo

de los menores, aseguraba a las mujeres un mes de licencia por parto y el descanso semanal obligatorio, entre otras medidas. La ley, celebrada por el sindicato ferroviario y por los trabajadores en general, provocó el disgusto de Londres. Un informe del Foreign Office no dudó en calificarla como una «ley de ocio obligatorio» en un país donde «los obreros desean establecer al sindicato como la única autoridad en todos los problemas industriales, y en algunos casos los huelguistas no invocan tanto cuestiones de salario u horas de trabajo como el asunto de la autoridad».<sup>9</sup>

Pese a estos conflictos, entre 1905 y 1914 la red ferroviaria volvió a crecer, llegó a Treinta y Tres y Melo, y alcanzó los 2521 kilómetros de vías tendidas.

Hacia 1914 el Ferro Carril Central tenía el dominio de las principales rutas de entrada y salida del país, así como de las regiones productivas, con 1583 kilómetros de vías, mientras la empresa Midland quedaba atrás, con 514 kilómetros.

No era un fenómeno exclusivo del Uruguay. En 1913 Gran Bretaña exportaba más capital que todos los demás países del mundo juntos. Y más del 75% de las inversiones británicas en el extranjero estaban concentradas en deuda pública, navegación y ferrocarriles.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Ibídem.

<sup>10</sup> Eric Hobsbawm: *Historia del siglo XX*, Buenos Aires: Crítica, 1998.

## Ritmo inglés y gambeta criolla.

La actividad cultural y el fútbol cumplieron un papel fundamental en la integración del barrio.

El acontecer cultural giraba en torno al Centro Artesano, donde se enseñaban los oficios del ferrocarril pero también los obreros y empleados organizaban sus actividades de recreación.

El Centro Artesano, ubicado antes en el barrio Bella Vista, había llegado a Peñarol junto con el taller del ferrocarril. Al igual que los talleres, había sido construido en terrenos adquiridos a Adolfo Pedralbes, los hermanos Margat y Pedro Viglietti. Desde su inauguración y durante los años siguientes ofreció múltiples actividades culturales y sociales.

Cuenta Tacconi que *el Artesano* fue teatro, cine, biblioteca, aula de artes plásticas y musicales, salón de billar, ajedrez y de reuniones bailables a las que llegaba gente de todas partes, en trenes fletados especialmente para la ocasión. En el teatro se hizo zarzuela, drama y comedia. La amplia sala tiene —porque aún se conserva— más de 400 butacas. También se organizaron allí reuniones de beneficencia llamadas *tés danzantes*. Más recientemente, el teatro fue usado para representar un templo religioso en la película uruguaya *Alma Máter* (Álvaro Buela, 2005).

En el Centro Artesano actuó muchas veces el reconocido actor Carlos Brussa, que presentó varios dramas

de Florencio Sánchez y de Ernesto Herrera, entre otros. Cuando Brussa comenzó a recorrer Uruguay con sus espectáculos, otros continuaron su labor teatral en Peñarol. Luego el teatro fue cediendo espacio al cine.

Emilio Carlos Tacconi, uno de los integrantes de la *troupe* teatral que continuó la labor de Brussa en Peñarol, escribió que en la sala de lectura del Artesano, «tras reiteradas conversaciones sobre natación, tuvo origen la idea de crear el prestigioso Club Neptuno, con el ex ferroviario Amador Franco como alma máter de su fundación».

Fue también en el Centro Artesano donde, el 28 de setiembre de 1891, se fundó el Central Uruguay Railway Cricket Club, el club de fútbol de la Compañía del Ferro Carril Central, una institución cuya popularidad muy pronto excedería los límites de la zona y que se haría conocer simplemente como *Peñarol*.

Los ingleses habían traído a Peñarol su pasión por el fútbol y esta se contagió de inmediato a los criollos. El novel CURCC, cuyos colores serían el amarillo y el negro, como los de la locomotora ganadora de Stephenson, canalizaría esa pasión y sería un factor integrador en el barrio.

Si bien había sido fundado por las autoridades de la compañía, mayoritariamente inglesas, en el equipo de



Tapa del libro *Personajes de mi pueblo*, de Emilio Carlos Tacconi. Ilustración de Eduardo Vernazza.

fútbol del CUR que salía a disputar los partidos no existían las jerarquías. El fútbol exigía destrezas que no se proveían con mandatos de oficina. En el equipo de fútbol jugaron, desde sus orígenes, empleados de alto y mediano rango administrativo (como Arthur W. Davenport, Edmundo Acebedo, Juan Pena y Julio Negrón), así como ingenieros (John Woosey y Percy Segfield) y obreros (como el maquinista James Buchanan), ingleses unos, uruguayos otros.

El poeta Pedro Leandro Ipuche escribiría luego que aquel equipo de «ritmo inglés y gambeta criolla» se adueñó del corazón de aquel «claro villorio de cuento / donde el rey es un ferrocarril».

Los primeros partidos, muchos de ellos disputados contra el Albion, el primer club de fútbol fundado en el país y el grande de aquellos tiempos, fueron derrotas, pero pronto el equipo ferroviario comenzó a ganar poderío y su prestigio a crecer fuera de la zona.

La cancha del club, por supuesto, estaba en la villa y era parte fundamental de su vida ciudadana. Cada partido que disputaba era un acontecimiento.

Todo comenzaba cuando el domingo, temprano en la mañana, Luis Mauri o Tomás Bornio llegaban a la cancha, en el cruce de los caminos Villarón (hoy Coronel Raíz) y Casavalle, a preparar el campo de juego. Bornio, además de canchero y ecónomo del club, era obrero ferroviario. Su trabajo antes de los partidos fue evocado así por Tacconi:

Los domingos de mañana aparecería, rodeado de chiquilines del barrio, para iniciar la marcación de la cancha. [...] Uno llevaba la regadera con la tiza líquida: otro el carrito de una sola rueda [...] que al girar sobre el pasto

iba trazando la raya. Un tercero los banderines del corner; aquel el rollo de chaura y las estacas para tender la guía de marcación; su compañero el martillo y otra herramienta; este el pincel de brocha gorda y un balde. Don Tomás marcha adelante, con el pesado fardo de las redes. Y a veces, en las eventualidades de pista barrosa, alguien con la bolsa de aserrín al hombro, para mejorar las condiciones del área chica. Y ya sabíamos que el mejor colaborador del día tendría el honor de marcar a pincel el sitio del penal, a once yardas de la línea del gol.<sup>11</sup>

Cuando por fin llegaba la hora del partido, el barrio vivía su mejor fiesta. Luciano Álvarez, en su *Historia de Peñarol* y citando a Tacconi, describió así aquellas tardes de fútbol:

Muchas horas antes del comienzo de los partidos ya la villa se agitaba con el tumulto multitudinario que llegaba de la ciudad en trenes expresos, colmando pasillos y pescantes y estribos de los vagones ... Y los gritos, las corridas, la efervescencia de los hinchas y los vendedores ambulantes: barquilleros, con su cilíndrico tarro de «ruleta», los maniseros y los que alquilaban cajones y latas para los espectadores parados en segunda fila.

Durante el partido, los vehículos rodeaban el escenario deportivo. «Carruajes, carros, jardineras, *tilburys*, carricoches; toda la gama de rodados de tracción a sangre, con banderas y banderines en lo alto y cintas y escarapelas en las testas de los equinos». Entre los espectadores se destacaba la presencia de María Vittori con los alumnos de la escuela de la villa, primeros socios [del club] no

<sup>11</sup> Tacconi: o. cit.



Equipo del CURCC, campeón invicto y sin goles en contra en 1905.

empleados e identificados por sus casquetes deportivos negros con delgados filetes en amarillo que dividían el paño en forma de gajos. Esos gorros habían sido importados por el club por primera vez en 1894, para distribuirlos entre los socios menores, de entre 10 y 15 años.

De entre aquellos niños que iban con su maestra a ver los partidos surgiría toda una generación de jugadores y dirigentes del Peñarol. También de esa escuela salieron los poetas que le cantarían a la casaquilla amarilla y negra: Ovidio Fernández Ríos, Ipuche, el propio Tacconi.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Álvarez: o. cit.

Según cuenta Álvarez, «luego de los partidos, al caer la tarde, se repetía la escena de los largos convoyes de ferrocarril con repletos vagones que en los regresos triunfales mezclaban los silbatos de la locomotora con los cánticos que celebraban las victorias».

Los lunes los *cracks* del club volvían a sus puestos de trabajo en el taller o en los ferrocarriles, junto con sus hinchas.

El cuadro se convirtió, mientras tanto, en un fenómeno de popularidad que alimentaba el indisimulado orgullo del administrador general Hudson, que en el mismo oficio en que comunicaba a Londres un déficit del ejercicio anual agregaba que Peñarol había sido campeón invicto en la Copa Uruguaya de 1905.



El taller mecánico, década del setenta.

## No solo fútbol

Pero si los uruguayos tomaron con fervor el fútbol, los ingleses también adoptaron con entusiasmo muchas de las costumbres del país. En el carnaval de Peñarol, por ejemplo, la inglesa Gwedoline Davies obtuvo alguna vez el primer premio en el concurso de disfraces.

Emilio Carlos Tacconi relató también el caso de John Burns, más conocido como Johnny Dull, por el apellido de su padrastro.

Burns era irlandés, nacido en Dublín en 1865, radicado en Peñarol en 1891. Rubio y de ojos azules, era trabajador del taller del ferrocarril y dueño de un sentido del humor que todo el barrio festejaba. «Tenía un gracejo inagotable, un poder mágico de inventiva para la ocurrencia burlesca, de finas cualidades. El copioso repertorio de sus anécdotas, siempre festejadas, revestía su personalidad de un cálido pintoresquismo, muy grato a la sensibilidad popular».<sup>13</sup>

Burns o Dull encarna el cruce de pasiones inglesas y uruguayas: fue uno de los primeros 11 titulares del equipo del CURCC y un apasionado cultor de los festejos de carnaval. Según contó Tacconi, era «una máscara suelta, de traje chillón y voz más chillona aún», que iba con una careta de grotescos bigotes y descargaba «su batería de chispeantes alusiones vecinales a conocidos y amigos, que le forman corro y le festejan alborozadamente las graciosas ocurrencias».

<sup>13</sup> Tacconi: o. cit.

Al igual que con Burns, Tacconi dejó para la posteridad el retrato de muchos de los ingleses de Peñarol. Por ejemplo, cuando describe a Roland Moor, cofundador del pueblo al inaugurarse los talleres del Ferro Carril Central, jerarca ferroviario, directivo del Centro Artesano, presidente de la asamblea fundacional del CURCC (luego Peñarol), capitán de críquet, impulsor de los torneos de tenis y fútbol, así como de la escuela pública: «Inglés de pies a cabeza. Genio y figura. Un *gentleman*. Fino, cordial, caballeresco».

Esa imagen del superior británico se adornaba con elementos complementarios o ligeramente contradictorios, pero armoniosos en el conjunto: «siempre con la sonrisa en los ojos y la gravedad racial en los bigotes; el ánimo dispuesto a festejar un chiste y la flema de aquel compatriota suyo a quien un sábado a mediodía le alcanzan un telegrama urgente comunicándole que se había incendiado una de sus fábricas y devuelve el mensaje comentando humorísticamente: “El disgusto que voy a sufrir el lunes ...”».<sup>14</sup>

Los ingleses hablaban español, pero en sus hogares mantenían el uso de su lengua. Tenían también su propio lugar de recreación, la Granja Dominga, donde no estaban expuestos a la mirada de los locales como en el Centro Artesano.

«Ellos tenían sus entretenimientos, vivían en bloque. Por muchos años no se mezclaron con los uruguayos. La idea era: “yo me entretengo con mi gente y con mis actividades y ustedes hagan lo que quieran”», explicó el historiador de la colectividad inglesa Álvaro Cuenca.

<sup>14</sup> Ibídem.

Los *mister* nunca abandonaron la pasión por juegos y deportes que no provocaban el mismo entusiasmo en los uruguayos. «Ellos jugaban al polo, una rareza ante nuestros ojos», recordó Vicilfredo Alonzo, un viejo vecino que vivió toda su vida en Peñarol. «Los niños los íbamos a ver jugar porque sabíamos que regalaban las bochas de madera cuando estaban picadas. ¿Qué niño de Peñarol no tenía en su casa una de esas pelotas de polo? Nos sentábamos en las tribunas de madera a verlos jugar, a ver el lucimiento de los caballos, a esperar las pelotas. La cancha estaba en Edison, antes de Garzón, donde ahora están las cooperativas de vivienda».<sup>15</sup>

El inglés por antonomasia era, en el imaginario de los vecinos de Peñarol, alguien fiel a sus raíces y a su estilo de vida, pero también enamorado de su Peñarol adoptivo. Tacconi relata el caso de Ronald Moor, quien enfermo y viejo regresó a Londres y allá, «en su silla de ruedas, con las piernas protegidas por mullida manta de colores y sostenido el ánimo por las reservas morales de su fe, mirando tras los cristales el paisaje ceniza de la niebla, tenía siempre un recuerdo de ternura para su “*dear* Peñarol”, pensando, tal vez, con la copla de Jorge Manrique, “cómo a nuestro parecer cualquier tiempo pasado fue mejor”».

<sup>15</sup> Entrevista realizada para este libro.



Placa de bronce (60 x 35 cm aproximadamente), ubicada al ingreso del Centro Artesano, actualmente desaparecida.

## Un universo de objetos

El mundo del ferrocarril ha generado un universo de objetos con mucho encanto, algunos de los cuales son apreciados y demandados por el público de ferias y casas de antigüedades.

Los faroles manuales para hacer señales, con sus vidrios de colores rojo y verde, son cada vez mejor cotizados cuando se conservan en buen estado.

En las ferias es común encontrar las pinzas que los guardas e inspectores usaban a modo de sacabocados en los boletos de cartón duro para controlar el pasaje.

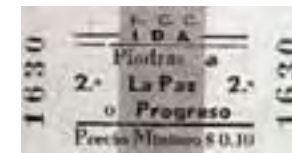
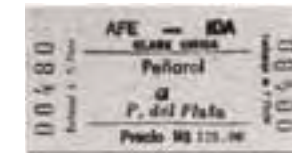
Los propios boletos de cartón siguen llamando la atención. No se encuentran ejemplares de cuando el ferrocarril era propiedad de los ingleses, pero sí —y baratos— los de AFE.

Los clavos de vía, que aferran el riel al durmiente, son comunes por todo el país y hasta no hace mucho bastaba caminar por la vía para encontrar alguno. Es común hallarlos en las ferias y también son baratos.

Los durmientes son objetos muy valorados para colocarlos a modo de dintel en las estufas a leña de los hogares.



Farola de mano para realizar señales en la noche. Con ella se indicaba si los trenes podían circular (vía libre) o debían esperar. Posee tres vidrios que se intercambian: blanco, verde y rojo.



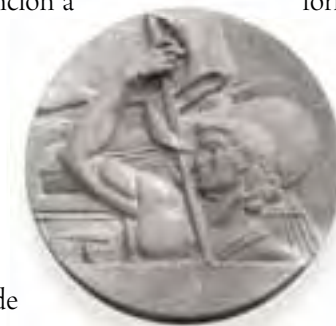
En muchos casos van acompañados de clavos de vía, de donde cuelgan el atizador, la pinza para la leña y la pala para recoger las cenizas.

Las agujas —palancas que se usan para activar los desvíos manualmente—, todas de hierro fundido, pintadas de blanco y rojo, se parecen a una flecha sobre una masa de hierro en forma de plato. Llamen la atención a todo aquel que enfrenta el paisaje de las vías.

Las luminarias de hierro para dar vía libre o para indicar que está detenido el tránsito constituyen hoy un objeto muy impactante por la contundencia del metal fundido. Son de 1938 y continúan en uso en Peñarol. También son muy codiciados los carteles de hierro fundido con indicaciones de la compañía.

El fechador (o *sapo*) tiene algo encantador. Será recreado en la estación de Peñarol cuando una parte de esta se convierta en museo. Se trata de una especie de troquel que imprime la fecha en bajorrelieve en los boletos de cartón. Esta operación, con su ruido característico, se realizaba, como un ritual, cada vez que se vendía un boleto.

También se venden en ferias las medallas de retiro de los trabajadores. La de plata era la más común, y a



aquellos que llegaban a los 50 años de servicios se les entregaba una de oro.

Muchos vagones han sido convertidos en viviendas. Dentro del taller de Peñarol y en otros lugares del país había algunos fijos, sin ruedas y apoyados en pilares que los separaban del piso. Otros vagones-vivienda rodaban formando parte de los trenes. En todos los casos albergaban a personal que transitoriamente necesitaba un lugar para pernoctar, descansar y alimentarse. Eran como habitaciones de hotel, algunos incluso con baño. Hoy, como resultado de varias ventas y remates realizados por AFE —indiscriminados, destructivos del acervo y económicamente insignificantes— en Punta Negra (balneario de Maldonado) existe un pequeño conjunto de viviendas emplazadas en vagones de finales del siglo XIX y principios del XX. Situaciones similares se pueden ver en otros puntos del país.

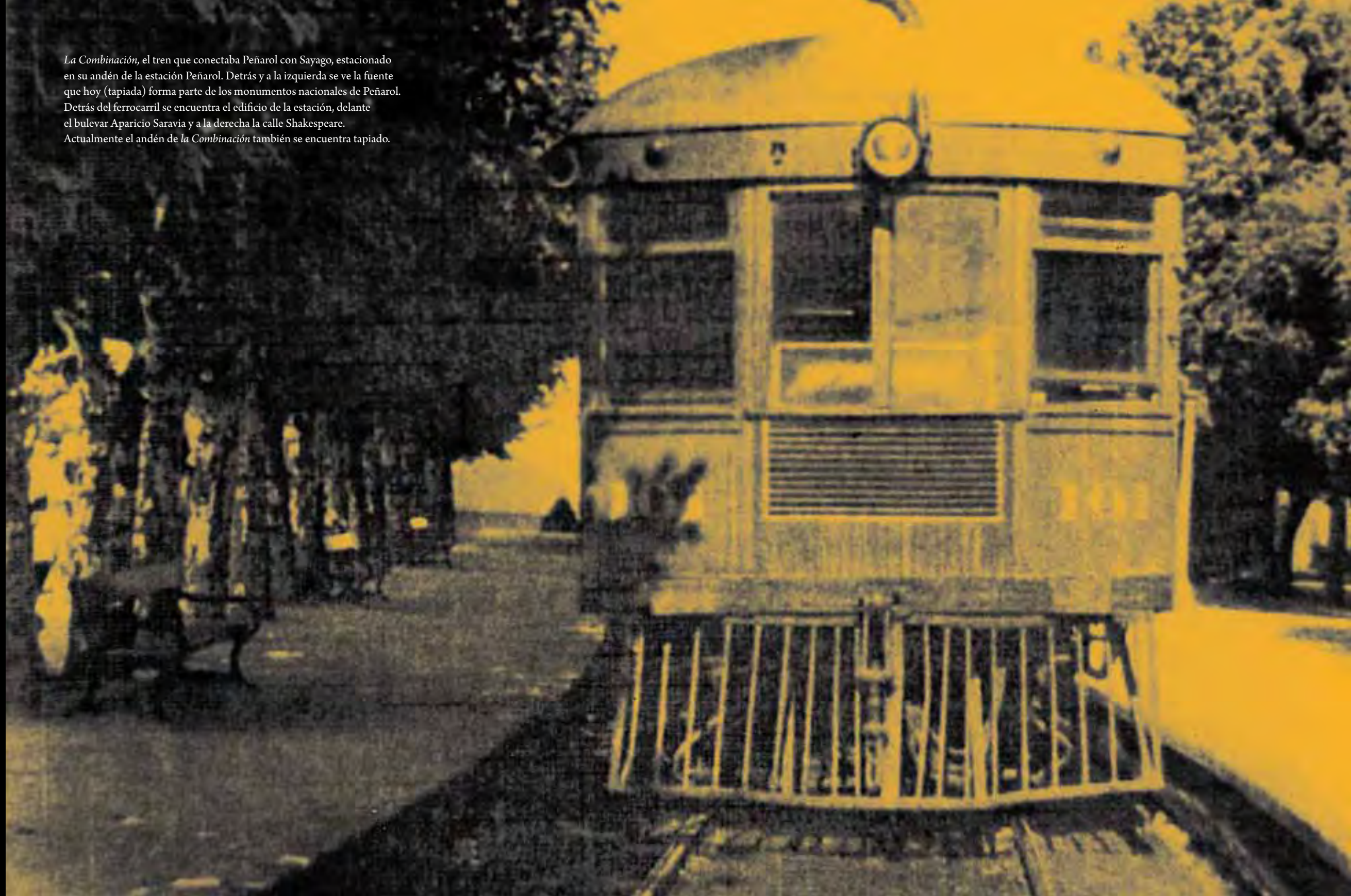
Estos objetos y muchos más forman parte de un *universo encantado* como quizás no exista otro, al menos en magnitud. Integran el cosmos de la cultura popular. Seguramente el lector podrá completar la lista.

# Método y viveza

Cantan los pasajeros  
«la estamos pasando bien»  
siempre quiso abrir las alas  
siempre quiso volar en tren.

Jaime Roos, *Expreso Horizonte*

*La Combinación*, el tren que conectaba Peñarol con Sayago, estacionado en su andén de la estación Peñarol. Detrás y a la izquierda se ve la fuente que hoy (tapiada) forma parte de los monumentos nacionales de Peñarol. Detrás del ferrocarril se encuentra el edificio de la estación, delante el bulevar Aparicio Saravia y a la derecha la calle Shakespeare. Actualmente el andén de *la Combinación* también se encuentra tapiado.



Baranda exterior de un vagón de pasajeros (hoy monumento nacional) ornamentada con la sigla FCCU (Ferro Carril Central del Uruguay). Foto actual.

En Peñarol convivían dos mundos. La eficacia, el método y el respeto de las jerarquías caracterizaban a los ingleses, en contraposición a la desidia y la desprolijidad criollas, compensadas con *viveza* y *picardía* (que presuponen capacidad, pero no voluntad).

«Yo trabajé de cerca con el primer ingeniero inglés, al que todos llamábamos *Diujas*, y conocí a Norris, el último ingeniero inglés», recordó Luis Pastorino.

Diujas era una típica figura londinense: alto, delgado, usaba pantalón bombilla y un paraguas que movía como si fuese un bastón. Un día hubo problemas con una locomotora recién reparada. No se movía ni para atrás ni para adelante. Durante cinco días la revisaron todos los mecánicos. Hasta que llegó Diujas, se paró a unos 15 metros, la miró de un lado, luego dio la vuelta y la miró del otro, y se fue a su oficina sin decir una palabra. Desde allí llamó al jefe de ingenieros y lo rezongó por el error; este hizo lo mismo con el capataz, el capataz rezongó al jefe del taller y este al jefe de la sección mecánica y así, en escala descendente. Las bielas deben estar opuestas pero con una diferencia de grados que permita al mecanismo de las ruedas funcionar como lo hacen los pedales. No se había respetado eso y los pistones no recibían la fuerza necesaria para arrancar. Pero él no gritó



ni habló con los mecánicos: se sirvió de los mecanismos de la jerarquía.

Sin embargo, bajo esa pátina de seres ideales (eficaces, refinados, autocontrolados pero sensibles), los ingleses eran también los *otros*, a quienes a veces se podía engañar. Antonio Pereira padre, el propietario del Bar La Primavera, lo hizo cuando era niño:

A orilla del Miguelete crecía mucho la zarzamora y a los ingleses les encantaban, porque con ellas hacían dulce. Yo juntaba y luego la vendía en las veredas, junto con mis amigos. Ellos pedían cinco centésimos por una lata, y yo pedía seis. «¿Por qué más caro usted?», me preguntaban los ingleses. «Porque valen eso», les decía. Y me compraban a mí: siempre vendía más que mis competidores, aunque

las frutas eran iguales. A los ingleses la calidad les importaba y pensaban que mayor precio era mejor calidad.

Los ingleses eran poderosos y lo hacían valer. Pereira recuerda un caso que ilustra cómo hacían sentir el peso de su poder:

*El inglés de la picana*, así le decíamos, era un empleado de los frigoríficos. Recorría los vagones detenidos en la estación Peñarol, picana en mano. La picana era un hierro largo con un clavo en la punta. Con eso les daba a los animales caídos para que se levantaran. Pero si abusaba del recurso, estropeaba el cuero y eso no le convenía a quien los vendía. El inglés vigilaba sus intereses.

En la estación Peñarol protagonizó un episodio lamentable. *El inglés de la picana* entró con el sombrero puesto. Levita, el jefe de la estación, le indicó que eso era de mala educación, pero él siguió, desafiante, y Levita le arrancó el sombrero de un golpe. En el barrio eso fue un reguero de pólvora. Yo tenía cuatro años, fue allá por la época de Terra ... El caso es que Levita se tuvo que ir, porque el de la picana no pertenecía al ferrocarril pero era un inglés. Levita vino a hablar con mi padre al Bar La Primavera y le pidió plata prestada: «Me voy antes que me echen; me metí con un inglés», le dijo. Era un buen hombre: antes que pasara una semana le había devuelto a mi padre el dinero prestado.



Torno en el taller de Peñarol. Dimensiones en metros: altura 1,30; largo 3,36; ancho 1,00. Año 1938. Marca: Dean Smith & Grace. Procedencia: Keighey (Inglaterra). Foto actual.



máquina, luego enganchaban los vagones de vacunos y al final un *breque* donde venían los troperos. Los maquinistas mandaban a los foguistas a sacar un cordero, burlando la vigilancia de los troperos. Mataban y cuereaban al animal y luego echaban el cuero y las vísceras al fuego de la locomotora. Después lo asaban aprovechando la potencia de la caldera, que concentraba tanto calor que quemaba. Colocaban la carne detrás del regulador, la palanca que controlaba la cantidad de vapor enviada a los cilindros. Se iba asando lentamente, con la locomotora en marcha. Los troperos ni se enteraban de la picardía.

A veces los locales tenían sus pequeñas victorias basadas en la viveza *criolla*. Cuenta Pereira:

Por Peñarol pasaban trenes de ganado con treinta o más vagones, en los tiempos de las locomotoras a vapor. Los vagones de ovejas eran de dos pisos e iban después de la

Álvaro Cuenca, que para escribir la historia de la colectividad inglesa en Uruguay ha entrevistado a muchos de sus integrantes y descendientes, sostiene que, por historias como la anterior, los ingleses veían a los uruguayos como «brutos y garroneros».

### Escuela de presidentes y campeones

La escuela de Peñarol comenzó a funcionar el 2 de abril de 1894 con el nombre de Escuela Rural N.º 25 y al tercer día de clase ya había 80 alumnos inscritos. El número cambió luego a 26; en 1899 la escuela pasó a ser de Segundo Grado N.º 34 y más tarde se le agregó la denominación Congreso de Abril de 1813. Su primera directora fue María Vittori, quien ocupó el cargo hasta su jubilación, en 1917. Cuenta Emilio Carlos Tacconi que «todos

los 8 de setiembre, hasta el fin de su vida, que duró 85 años, su casa particular fue una romería de alumnos que concurrían, alborozados, con sus hijos y nietos, a saludar a la vieja y venerable maestra, en la clásica fiesta de su cumpleaños». La escuela 166, que funciona en el mismo local pero en otro turno, se llama hoy María Vittori, por decisión del Parlamento. En la escuela de Peñarol estudiaron, entre muchos otros, el presidente

Andrés Martínez Trueba y el campeón olímpico y mundial José Nasazzi. Antonio Pereira padre recuerda su pasaje por la escuela entre 1934 y 1940: «Nos daban leche en unos jarros de aluminio a los alumnos que lo necesitaban. Algunos, sin necesitarlo, íbamos para robarle unos minutos a la clase, al estudio, para prolongar el recreo. Mi hijo Antonio tomó leche en los mismos jarros que yo; estaban abollados de tan viejos».



## Mister Bayne

En 1906 un nuevo administrador de la compañía vino desde Londres: Frank Hudson fue sustituido por Charles W. Bayne.

A la llegada del nuevo administrador el Ferro Carril Central no estaba produciendo los dividendos esperados, pese a su posición monopólica en el mercado del transporte ferroviario uruguayo. El ejercicio de 1905, por ejemplo, había arrojado déficit, entre otros motivos por las erogaciones que había provocado el triunfo obrero en la huelga de ese año. Por lo tanto, reordenar la empresa y revertir el peso del sindicato eran las principales preocupaciones y objetivos del nuevo administrador general.

Según cuenta Luciano Álvarez en su *Historia de Peñarol*, Bayne tomó la decisión de comenzar a separar a la empresa de su club de fútbol, cuya popularidad había crecido más de lo imaginado y que, pese a sus triunfos deportivos, era cada vez más un dolor de cabeza para la compañía.

Bayne sacó cuentas: en 1905 el club había significado 1850 libras esterlinas gastadas en arreglar los vagones destrozados por los hinchas cuando volvían a Peñarol tras los partidos. A eso había que sumarle el costo que suponía reforzar el servicio en los días de competencia y las quejas

de los jefes de los talleres por las faltas al trabajo de varios obreros especializados que eran futbolistas de Peñarol.

La política seguida por el nuevo administrador inglés comenzó entonces a separar en forma paulatina la compañía del Ferro Carril Central de su club de fútbol, un divorcio que se haría definitivo en 1913.



El 20 de febrero de 1908 Bayne también denunció el convenio obtenido por el sindicato de la empresa en la huelga de 1905, cuando los obreros habían contado con el estímulo amistoso del presidente José Batlle y Ordóñez.

El gremio ferroviario se vio sorprendido por la medida. Pocos días antes, en los prolegómenos del conflicto, la dirección de la Unión Ferroviaria había emitido un comunicado en el cual expresaba que las relaciones entre la empresa y el sindicato eran relativamente buenas desde 1905.

Ante el inminente choque laboral, el gobierno del presidente Claudio Williman distribuyó guardias en las estaciones, «lo que sorprendió a los obreros, porque ellos no estaban en conflicto», informó *El Día*. El diario de Batlle y Ordóñez apoyó a los obreros y se preguntó si era cierto lo que muchos afirmaban: que la empresa, sintiéndose más fuerte, había resuelto sacrificar a la totalidad

del personal. *El Día* subrayó que ese era el personal con el cual los ingleses «desde hace decenas de años viene[n] amasando su fortuna». Antes de ser presidente, Williman había sido abogado de la empresa británica.

La huelga general fue decretada el 22 de febrero. Bayne, seguro de su estrategia y de los apoyos tejidos, rechazó todo intento de mediación de las figuras políticas del batllismo, como el del presidente del Senado, Feliciano Viera.

A un mes de iniciado el paro, el 24 de marzo, el ministro de la legación británica en Montevideo, Robert J. Kennedy, informó a Londres:

El gobierno del presidente Williman concedió a las autoridades de la Compañía Ferroviaria el apoyo más completo proporcionando guardias militares para todas las estaciones, puentes y tanques de agua, además de enviar destacamentos de soldados para que viajaran en varios trenes. El resultado de esta enérgica actitud de parte del gobierno del presidente Williman, que representa un marcado contraste con la actitud «socialista» de su predecesor, ha sido que el gerente del Ferro Carril ha tenido éxito en su lucha contra los sindicatos.

En los primeros días de abril estaba claro que la huelga se había saldado con el triunfo de la empresa. El sindicato se disolvió por décadas. La empresa del Ferro Carril había gastado más de 25 000 libras esterlinas en combatir el paro, que duró 41 días. Con ese dinero se cubrió la manutención



de los soldados y policías involucrados en el conflicto. El Ferro Carril Central solo volvió a contratar a aquellos a quienes no consideraba activistas sindicales y revocó las conquistas que habían obtenido los trabajadores. De allí en adelante, las condiciones laborales serían establecidas solo por la compañía.

Un triunfante mister Bayne visitó al presidente Williman para comunicarle el fin de la huelga y expresarle el agradecimiento de la compañía por las medidas que el gobierno había adoptado durante el paro.

Al año siguiente Bayne informó orgulloso a sus superiores en Londres que sus objetivos se habían cumplido. El diario *La Tribuna Popular* publicó el 18 de mayo de 1909 que en el último año el Ferro Carril Central había dado un beneficio de 471 868 libras esterlinas. El ejercicio cerrado



Sierra horizontal que tomaba los troncos enteros y los transformaba en tablas, en el taller Peñarol. Dimensiones en metros: altura 3,80; largo 29,40; ancho 6,40. Marca: Robinson.

en julio de 1908 había dejado 85 896 libras de ganancia, a pesar de la huelga.

El conflicto laboral afectó al club deportivo, lo que seguramente poco le importó a Bayne. *La Tribuna Popular* señaló el 27 de marzo de 1908, cuando estaba por comenzar una nueva temporada deportiva: «el conflicto ferroviario ha provocado la desmembración del *team* y del antiguo cuadro del año pasado no queda uno solo».

A Peñarol la huelga casi le costó la pérdida de su afiliación a la Liga. La directiva quedó dislocada y, en la confusión que eso generó, el secretario Thomas Lewis y el delegado Luis Borretti terminaron inscribiéndolo en el campeonato pocas horas antes de que venciera el plazo.

Debilitado el apoyo de la empresa, el club sobrevivió por la acción de un número importante de dirigentes y socios no empleados del ferrocarril, por lo cual aceleró en 1908 un proceso de desprendimiento de la compañía y del barrio.

La situación se discutió desde entonces hasta 1913, según cuenta Luciano Álvarez en su *Historia de Peñarol*. Se debía optar entre renunciar a la popularidad que había conquistado el club y regresar a sus orígenes meramente recreativos acotados al ferrocarril, o asumir un nuevo papel y una nueva dimensión, con todos los desafíos que implicaba desprenderse de la compañía que había fundado la institución.

La independencia respecto a la empresa del Ferro Carril Central se decidió en junio de 1913. El acuerdo incluía la autonomía del club, pero sobre la base de la salida de la villa y el veto a la candidatura para presidente del doctor Francisco Simón, figura importante de Peñarol y del batllismo, ya que Bayne no olvidaba su apoyo y asesoramiento al sindicato ferroviario.

Peñarol fue desde entonces una palabra con doble significado: el nombre de barrio obrero y ferroviario, paraje de vieja historia, y el nombre, ahora oficial, de un club de fútbol que escribiría su propia historia a partir de ese momento.

### Las canchas del ferrocarril

El campo del polo era un enorme predio en el que los ingleses jugaban al polo y al críquet. Estaba delimitado por lo que hoy son la calle Edison, la vía férrea que va de Sayago a Peñarol, la calle Santos y la vía que va de Sayago a Colón (paralela a la avenida Garzón). Incluía una austera construcción para uso de los deportistas, lo que hoy es la sede del Club Ferrocarril.

Sobre la vía paralela a Garzón existen unos 50 olivos que rondan los 140 años y han sido declarados monumento nacional.

Durante los años sesenta y setenta la zona del polo albergó un cementerio de trenes donde jugaban los niños del barrio. También se instalaron allí varias canchas de fútbol, muy usadas por las ligas universitarias y amateurs de la ciudad y conocidas como *canchas del ferrocarril*.



## Música de ferrocarril

La banda sonora de aquel barrio que vivía en función del ferrocarril era interpretada por el sonido de los silbatos.

El silbato de los talleres de Peñarol sonó con la regularidad de un reloj durante casi un siglo: desde el 1.º de mayo de 1891, cuando fue inaugurado, hasta 1989. Un silbato chico, de sonido agudo, avisaba quince minutos antes del inicio de la jornada laboral; el grande, más grave, marcaba la hora de comienzo del trabajo. Desde octubre del 2006 ha vuelto a sonar, recuperado por la Intendencia Municipal de Montevideo.

Peñarol era un barrio que madrugaba. El silbato chico sonó a las seis de la mañana durante varios años y luego pasó a despertar a la villa a las 6.15. El grande comenzó a las 6.15 y luego pasó a las 6.30. Su sonido se expandía por toda la vecindad. Volvía a sonar a las 14, para anunciar el fin de la jornada de trabajo en el taller.

«En mi memoria, el silbato marcaba la hora en que mi padre se iba a trabajar a los talleres y yo me levantaba a estudiar», dijo una antigua vecina.

El silbato también sonaba en situaciones excepcionales: para avisar la suspensión de tareas en caso de huelga, para lamentar un fallecimiento y para festejar la jubilación de un obrero, en esta ocasión acompañado con ruidosa alegría por las bocinas de las locomotoras y la sirena del taller.

En caso de incendio, la llamada del silbato grande hacía sonar cinco pitidos cortos seguidos de una pausa de veinte segundos y repetía la secuencia dos veces más.

El pitido de los talleres era único: «su voz no se parece a la de ningún otro silbato de las tantas máquinas que cruzan a diario por la Estación Peñarol», escribió Tacconi. «“El Pito” es un personaje clave en la vida de nuestro pueblo. Llueva o truene, con sol o con niebla, con viento norte o pampero, con frío bajo cero o arañando los 30 grados, “el Pito” madruga y hace madrugar, sacude las modorras, moviliza las fuerzas vivas del pago y convierte la quietud y el silencio en dinámico abejeo de colmenar». A su sonido se ajustaban los relojes, porque «el reloj público de Peñarol es “el Pito del Taller”».<sup>1</sup>

Tacconi cuenta que una vez hablaba por teléfono con un vecino que ya no vivía en el barrio sino en Buenos Aires. Mientras conversaban sonó el silbato y el teléfono llevó el sonido hasta los oídos de aquella persona en Argentina. La charla se interrumpió y el teléfono quedó mudo. Tacconi pensó que la comunicación se había cortado, pero no era eso. La explicación llegó luego por carta: el viejo vecino le explicaba que oír el silbato del taller «le había producido un nudo en la garganta» y no había podido seguir hablando.

Al silbato del taller se le sumaban otros sonidos. Antonio Pereira padre recuerda varios de ellos:



Silbatos que anunciaban los horarios de entrada y salida de los obreros del taller Peñarol. Recolocados en el 2006 en la entrada al taller mecánico, son visibles desde el espacio público, sobre Aparicio Saravia. Cuentan con protección municipal desde el 2005.

Había una bomba, frente a la estación, que bombeaba petróleo para las máquinas a *fuel oil*, estaban los sonidos del vapor al salir con fuerza, el ruido del paso de las locomotoras, de andar pesado, los pitos de las máquinas al acercarse o irse de la estación, al cruzar los pasos a nivel o pasar por las barreras ...

La banda sonora del ferrocarril.

<sup>1</sup> Tacconi: o. cit.

6

## La época de oro

El aire, que trae en sus manos  
la flor del pasado y su aroma de ayer,  
nos dice muy quedo al oído  
su canto aprendido del atardecer;  
nos dice, con voz misteriosa  
de cardo y de rosa, de luna y de miel,  
que es santo el amor de la tierra,  
que es triste la ausencia que deja el ayer.

Ruben Blades, *Todos vuelven*

Posando en la fuente de la estación  
Peñarol, desde 1975 monumento nacional.  
Detrás el tope y andén de la Combinación,  
la calle Shakespeare, la FerreteríaPeñarol  
y el Bar La Primavera.



**E**mpujado por la fuerza del tren, Peñarol crecía. El 10 de marzo de 1913 fue declarado oficialmente *pueblo*. El 9 de junio de 1915 varias calles de la villa fueron bautizadas con nombres de escritores y poetas ilustres: Shakespeare, Milton, Goethe, Camoens, Schiller, Dante Alighieri, Molière, Lope de Vega, Bécquer, Maeterlinck, Byron, Lamartine, Heine, Petrarca, Longfellow. Antes de que las calles tuvieran nombre, el barrio se había orientado por el trompo, una pieza de hierro fundido, hueca, muy seguramente vinculada al taller del ferrocarril, pero cuya función exacta y su origen son aún desconocidos. Desde alguna fecha imprecisa cercana a la llegada de los ingleses, el trompo estaba —y está— en lo que hoy es la esquina de Newton y Aparicio Saravia, y el barrio se orientaba en función de su ubicación.

Entre 1915 y 1918 se fundaron varios clubes sociales, comisiones de beneficencia y una cooperativa de consumo. En 1924 llegó el agua corriente y se iluminaron las calles y plazas. Por esas fechas comenzó a llegar al pueblo la primera línea de ómnibus, el 147. Entonces 1300 obreros y empleados trabajaban en los talleres del ferrocarril.

Buena parte de aquella vida obrera desfiló por el Bar La Primavera, fundado frente a la estación Peñarol en 1896 y abierto hasta hoy. Recordó su propietario, Antonio Pereira:

En épocas en que el taller trabajaba a pleno, servíamos, de lunes a viernes, 160 platos al día al mediodía, entre las

once y las tres de la tarde. De esos 160 platos, unos 70 u 80 eran para empleados del ferrocarril; luego estaban los platos servidos a los carreros que repartían el agua Salus y la cerveza La Uruguay; luego los vendedores a plazo, casi todos judíos, que venían en sus autos; también estaban los platos servidos a los corredores, los de Mateo Brunett, los de Oyama ..., y por último estaban los propios pasajeros que hacían un alto o una combinación de líneas en Peñarol, y se tentaban con la idea de comer un buen plato caliente. El menú más habitual era un plato de sopa y un buen churrasco, acompañados de un vaso de soda. Eso salía 16 o 18 centésimos en los años cuarenta. También servíamos puchero, milanesas, croquetas, albóndigas, tortillas, pescado frito y ragú, que era un estofado con trozos de carne y mucha salsa de tomate, un plato típico italiano. De postre se servía Martín Fierro, frutas de estación, budín de pan con pasas de uva o flan. Y siempre había té, claro. Teníamos una tetera enorme con un colador en la punta. Las tazas eran de loza, de gran tamaño. Los ingleses tomaban té como locos ...

Los ingleses también tomaban mucho whisky, nunca con hielo sino con un poco de agua fría.

De noche, aunque el trabajo en el taller había concluido, se servían 30 o 35 platos. La estación era como un hospital: permanecía abierta y funcionando las 24 horas, todos los días del año.

Otro de los lugares en que almorzaban los obreros del taller era la fonda de doña Lola, ubicada al costado donde



Comercio en la calle Shakespeare, frente a la estación de trenes de Peñarol, circa 1950.  
Hoy alberga una sede religiosa. Contiguo a la izquierda, el Bar La Primavera.

Óleo pintado en 1953 por Herman Missner. Se aprecia la avenida Sayago desde Aparicio Saravia (en ese entonces avenida al Peñarol) hacia la calle Edison. A la izquierda, los ligustros que cercaban las dos casonas de los jefes y un fragmento de la iglesia, que quince años después sería reformada. A la derecha, más cercos de ligustros de las casas del personal técnico, la entrada y la parte superior del edificio que hoy alberga una escuela de educación inicial. (Acervo Cabildo de Montevideo).



hoy está el puente peatonal sobre las vías. Relató el jubilado Edgar Mazza:

Sus platos eran suculentos: puchero, olla podrida, polenta, guiso de lentejas y porotos y, por supuesto, churrasco bien grueso. Doña Lola no vendía vino; más de una vez aclaraba el porqué. Les decía a los ferroviarios: «vos tenés que volver al trabajo, no puedo venderte vino».

El barrio tenía un gran movimiento. Ruben Rubinstein, actual dueño de la Ferretería El Trompo, que existe desde 1954, relató que su padre fundó el comercio en la esquina

de Aparicio Saravia y Newton (hoy está en Saravia entre Camoens y Shakespeare) debido a la intensa actividad que existía en Peñarol.

Se decidió a poner la ferretería aquí porque cada día entraban y salían de este barrio más de tres mil personas. Era una zona de una gran pujanza comercial, muy próspera. En los años treinta, poner un comercio en Peñarol salía el doble que ponerlo en Malvín. Eso da una pauta de lo valorizado que estaba el barrio.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Entrevista realizada para este libro.

## La retirada inglesa

En aquellos años la compañía seguía siendo inglesa, pero, aunque muchos de aquellos trabajadores y habitantes de Peñarol no lo sabían, una serie de fenómenos políticos y económicos habían empezado a desarrollarse y terminarían en la retirada británica.

Para comprender el proceso que desembocó en el fin de la era ferroviaria inglesa en Uruguay hay que volver un poco atrás.

Ya en 1876, durante la presidencia de Lorenzo Latorre, se habían implementado algunas medidas de control del Estado sobre las compañías de trenes.

Controlar las empresas era difícil, ya que los accionistas ingleses exhibían déficit que los ponían en situación de reclamar las ganancias que el Estado les había garantizado por contrato. Para el Estado uruguayo, que no tenía personal especializado para auditar tales balances, era casi imposible verificar esas contabilidades realizadas en Londres.

Terminado el período conocido como *militarismo* (gobiernos de Latorre, Máximo Santos y Máximo Tajes, entre 1876 y 1890), una reacción nacionalista ante las compañías extranjeras permitió crear una oficina de control estatal que pudo inspeccionar con mayor seriedad las contabilidades empresariales.

Mientras tanto, crecía como doctrina la defensa de la participación pública en el transporte, un pensamiento que culminaría en el estatismo batllista. El presidente José Batlle y Ordóñez dispuso en 1907 la creación de la



Estación Central, embarque de pasajeros. Circa 1950.

Dirección de Contabilidad y Control de Ferro Carriles, con derecho a inspeccionar gastos, cuentas, talleres, almacenes, depósitos e intervenir en la fijación de tarifas. La Ley de Ferro Carriles del Estado de 1912, sancionada durante la segunda presidencia de Batlle y Ordóñez, creó un fondo permanente para la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado.

El ministro de la legación británica en Uruguay, Robert Kennedy, explicó con absoluta claridad que las líneas construidas por los británicos no estaban orientadas al

Casas de los obreros del ferrocarril en la calle Rivarola. Al fondo, el inconcluso edificio de la Unión Ferroviaria.



fomento de zonas productivas, aspecto que él consideraba que no era responsabilidad de los inversionistas extranjeros sino del Estado uruguayo.

Por supuesto que no todos pensaban así y los dos criterios se enfrentaban en el espinoso asunto de las tarifas: los ingleses siempre pretendían subirlas y el Estado congelarlas. Los usuarios, mientras tanto, se quejaban de los altos precios que tenían que pagar por el servicio. Un estanciero publicó una carta en la prensa para denunciar «la carestía del ferrocarril, cuyos fletes absorben, casi, la mitad del valor de los productores, contrariedad que no desaparecerá mientras el monopolio de las líneas férreas está en manos

de empresas extranjeras». Otro criticó lo caro que era el ferrocarril con cifras contundentes: el transporte de una tonelada de lana de Cerro Colorado a Montevideo costaba 5,16 pesos, mientras que de Montevideo a Liverpool, en Inglaterra, solo costaba 4,48.<sup>2</sup>

Las empresas inglesas no construyeron más vías férreas a partir de 1913, fecha en que la extensión total de la red alcanzó los 2400 kilómetros. Mientras tanto, el Estado

<sup>2</sup> Fragmentos de cartas de estancieros publicadas en la *Revista de la Asociación Rural del Uruguay*, años 1906 y 1911, citadas por José Pedro Barrán y Benjamín Nahum en *Historia rural del Uruguay Moderno* (7 t.), Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1967-1979.

comenzó a comprar líneas de tranvías. El Ferro Carril Central y el Tranvía del Norte, que unían Montevideo con la barra del río Santa Lucía y el Corral de Abasto y Matadero, pasaron a manos del Estado en enero de 1915. Ese año el presidente José Batlle y Ordóñez creó la Administración de los Ferro Carriles y Tranvías del Estado.

El batllismo era la fuerza política dominante y *El Día* su portavoz. Fue desde sus páginas que se defendió con fervor el intervencionismo estatal, el cual creció hasta hacer reconocer al representante inglés en Uruguay, A. Mitchell Innes, en 1917: «el sentimiento a favor de los ferrocarriles estatales parece haberse generalizado».

Para ese entonces, los ingleses ya habían comenzado a pensar en vender sus empresas ferroviarias de la manera más ventajosa posible. Tras la Primera Guerra Mundial, la

economía uruguaya vivía una fase de dificultades.

Entre 1925 y 1930 la estrategia gubernamental para mejorar a las compañías británicas y su capacidad negociadora fue la construcción de carreteras paralelas a las vías de tren. El Estado también tendió algunos nuevos ramales de ferrocarril, como la línea entre Maldonado y Punta del Este, inaugurada el 1.º de enero de 1930.

Un motivo agregado de enfrentamiento fue la prohibición, vigente para las firmas extranjeras, de transferir fondos al exterior. «La suspensión de remesas a su directorio en Londres —explicó entonces el gerente general del Ferro Carril— traería aparejado el colapso de la compañía».

En esos años el tendido de nuevas vías férreas fue escaso, y nulo en el caso de la empresa británica, aunque se produjo sí cierta renovación en la maquinaria. Los primeros motocares llegaron en 1921; eran de construcción

### Cobertura médica

Los empleados del Ferro Carril Central del Uruguay estaban obligados a asociarse a una sociedad de socorro mutuo. Todos tenían derecho a asistencia médica y medicinas desde el día de su entrada al servicio, pero a partir de entonces debían pagar su cuota de acuerdo con la siguiente escala: los peones, que cobraban 0,50 a 1,00 pesos por día, pagaban 0,70 por mes; los que cobraban entre 1,10 y 1,50 pesos por día pagaban 1,10 por mes; los que cobraban entre 1,60 y 2,00 pesos por día pagaban

1,40 por mes; los que cobraban más de 2,00 pesos por día pagaban 1,70 pesos por mes.

Los enfermos recibían una cuota diaria: el que pagaba 0,70 pesos por mes recibía 30 centésimos por día; el que pagaba 1,10 por mes, 50 centésimos por día; el que pagaba 1,40 pesos por mes, 60 centésimos por día; el que pagaba 1,70 por mes era compensado con 80 centésimos diarios. En todos los casos se requería que la enfermedad hubiera provocado al menos dos días de ausencia laboral.

«En caso de epidemia, por el cual se agoten los fondos de la Sociedad, la Compañía estará autorizada para aumentar la próxima suscripción mensual al punto absolutamente necesario», decía el contrato vigente. Se indicaban las enfermedades que implicaban culpa del portador y se negaba la atención a quienes las padecieran, de acuerdo con el artículo 17: «No tendrá derecho a beneficio socio alguno cuya enfermedad tenga por causa la bebida, o que fuese clasificada venérea».

Piso del taller, con sus característicos adoquines de madera.



estadounidense (Geo. E. Nolan) y movidos a vapor. En 1929 sus calderas serían sustituidas por motores a nafta. Desde 1928 comenzaron a llegar, también desde Estados Unidos, coches con motor Bril, primero el modelo 55 y luego el 60. En 1938 llegaron los primeros coches Ganz, contruidos en Hungría y con motores diesel. Los datos de archivo indican que en 1932 había en todo el país 220 locomotoras y 4198 vagones.

Pero entonces empezó la Segunda Guerra Mundial. El enorme esfuerzo bélico realizado por el Reino Unido para vencer a la Alemania nazi y a sus aliados contribuyó a debilitar a los ingleses como potencia económica, y la posguerra los enfrentó a una realidad, no solo en Uruguay sino en el mundo entero: los ferrocarriles ingleses no tenían ya dinero para reequiparse y seguir adelante.

Tras la Segunda Guerra Mundial se acentuó el declive inglés, que había comenzado en la guerra anterior y se había potenciado con el derrumbe del patrón oro, a co-

mienzos de los años treinta.<sup>3</sup> El poder imperial británico fue relevado entonces por la pujante nueva potencia: Estados Unidos. Londres comenzó un proceso de pérdida de enclaves coloniales y de centralidad política, económica y monetaria.

Eso se reflejó con claridad también en la principal empresa del ferrocarril uruguayo: puede decirse que en ese momento empezó el declive de su infraestructura y de sus servicios.

Ante esa compleja situación, las soluciones manejadas por Londres para países como Argentina, Chile, México y Uruguay eran cuatro: subir las tarifas, crear una compañía mixta con el Estado como socio, reforzar las garantías de inversión otorgadas por el Estado uruguayo o vender todo el sistema al Uruguay. De todas estas opciones, los británicos se decidieron por la última.

<sup>3</sup> El patrón oro es la relación fija de la unidad de un sistema monetario (en el caso británico, la libra) con un peso determinado de oro.



Caseta de comandos de vías en la playa de maniobras de la Estación Central.

La venta.

La venta del Ferro Carril Central al Estado uruguayo —un acontecimiento que volvería a cambiar la historia de Peñarol— comenzó a ser negociada en setiembre de 1947.

Para ese entonces, la empresa distaba de ser un gran negocio. Walter Simon, funcionario del gobierno de Londres, le escribió a su embajador en Montevideo sobre «la espantosa situación en que se encuentran los ferrocarriles británicos». El ejercicio 1947-48 tenía prevista una pérdida de 143 815 libras esterlinas. «Bajo las actuales condiciones —decía la carta— la línea solo puede seguir trabajando recortando drásticamente la muy necesaria provisión para el mantenimiento».<sup>4</sup>

Para los británicos, vender los ferrocarriles era mucho más importante que negociar la Compañía del Gas o la de Aguas Corrientes, otras dos empresas de capitales ingleses que seguían dando ganancias. La empresa del ferrocarril, en cambio, necesitaba un enorme capital para seguir siendo rentable. En los últimos 15 años Londres había invertido poco y nada en la red ferroviaria instalada en estas tierras.

Como consecuencia de las exportaciones uruguayas a Gran Bretaña durante la Segunda Guerra Mundial, el Reino Unido adeudaba mucho dinero a Uruguay. Aunque para Uruguay hubiera sido más provechoso cobrar esa deuda en efectivo, los ingleses se empeñaron en

saldarla vendiéndole al Estado uruguayo sus ferrocarriles. Eran conscientes de que la empresa estaba atrasada tecnológicamente y necesitaba una enorme inversión para salir adelante. El historiador Benjamín Nahum explica que la estrategia británica fue dejar entrever que no habría otra forma de pago posible.

Según documentos de la época, Londres no esperaba obtener más de seis millones de libras por la operación, pero una intensa acción diplomática, la colaboración de algunos funcionarios uruguayos, la candidez con que negociaron los representantes uruguayos y la intensa simpatía con que aquí se miraba a Inglaterra tras la victoria aliada en la Segunda Guerra Mundial hicieron que el precio final subiera a 7,15 millones de libras esterlinas.<sup>5</sup> La cifra, de todos modos, era la cuarta parte de la solicitada en 1915, en pleno auge del ferrocarril.<sup>6</sup>

El Estado uruguayo, por su parte, actuó bajo el influjo de lo que Nahum denomina *aliadofilia*, lo cual determinó que se negociara con los ingleses desde una posición ingenua y casi romántica. El gobierno uruguayo tenía esperanzas, además, de que sus buenas relaciones con Londres le sirvieran como respaldo ante el creciente poder de Estados Unidos y la amenazante Argentina peronista. Nahum plantea que el Estado uruguayo actuó

<sup>4</sup> Benjamín Nahum: *Nacionalización de las empresas británicas de servicios públicos 1947-1949*, Montevideo: Universidad de la República, 2005.

<sup>5</sup> Ibídem.

<sup>6</sup> *Alegato de AFE*, cit.



Cabina de controles en la playa de maniobras de la Estación Central.

en la negociación con «genuina amistad», mientras que Inglaterra lo hizo con calculada frialdad.

Sin embargo, los actores políticos y sociales de la época transformaron ese mal negocio en un triunfo del Estado y de las fuerzas *progresistas* uruguayas, en ese entonces encarnadas en el batllismo.

El 10 de marzo de 1948 el presidente Luis Batlle (sobrino de José Batlle y Ordóñez) firmó el convenio de compraventa del ferrocarril británico. El acuerdo se ratificó el último día del año y la escritura se rubricó el 31 de enero de 1949. La compañía del Ferro Carril Central (2350 kilómetros de vías férreas de primordial importancia) fue fusionada con la Administración de Ferro Carriles y Tranvías del Estado (unos 600 kilómetros de vías de tráfico menor).

No fue un hecho aislado: en esos tiempos, el Estado, a través de otras empresas públicas, asumió la prestación de varios servicios que estaban en manos de capital extranjero.

Procesos muy similares se vivieron en esos años en otros países de América Latina. En Argentina, por ejemplo, el presidente Juan Domingo Perón —que sostenía una fuerte enemistad con su colega uruguayo Luis Batlle— emprendió la nacionalización y estatización del «sistema nervioso de la economía», como llamaba a los servicios públicos y las fuentes de energía. Con la nacionalización de los ferrocarriles también Argentina laudó el problema de los saldos favorables comerciales acumulados y bloqueados en Inglaterra.



## ¿Qué es lo que venden?

En el momento de la venta, los ingleses difundieron la siguiente autoevaluación de su compañía:

Los ferrocarriles de la Empresa constituyen la vital red vial del país, abarcando la República O. del Uruguay en forma de abanico desde su punto de arranque en Montevideo, y sirviendo las distintas zonas de importancia dentro del territorio nacional hasta los sitios más distantes con su estaciones terminales en Rivera, Mercedes, Colonia, Puerto Sauce, Melo, Treinta y Tres y Minas.<sup>7</sup>

La magnitud de los servicios prestados se reflejaba en las cifras de la empresa: 1570 kilómetros de vías, 116 estaciones;

124 trenes diarios en verano que transportaban 20 000 pasajeros y 100 toneladas de encomiendas cada jornada.

Pero el inventario de venta reflejaba otra cosa: la magnitud del trabajo realizado en los talleres de Peñarol en todos aquellos años.

La compañía poseía 118 salones de pasajeros, todos «con bastidores de acero y cuerpos de madera contruidos en los talleres de Peñarol».

De estos coches, 87 tenían una capacidad de entre 48 y 74 asientos, entre primera y segunda clase, y 34 estaban equipados con mesas para uso ocasional como comedor. Había seis coches restaurantes con *buffet*, cocina y capacidad para 44 personas, 12 salones dormitorio con 18 camas y también un coche con estudio de radio, que se usaba para

los llamados *trenes fonoelectricos*: ferrocarriles amenizados con una transmisión radial. Para tales efectos, existían 50 salones dotados de parlantes. El coche con estudio de radio se conserva hoy en el taller de AFE en Peñarol.

En cuanto al transporte de carga, había 2297 vagones aptos para trasladar acero, madera, piedra, ganado, combustible y un largo etcétera.

El inventario incluía un dato importante: «Durante los últimos años no menos que 20% del plantel de vagones han sido reconstruidos en los Talleres Peñarol».

El plantel de locomotoras constaba de 190 máquinas para remolcar diversos tipos de trenes y otras 14 destinadas a maniobras. Los coches eran 118 y los furgones para trenes de pasajeros, 19.

En el anexo 5 del convenio aparecía una serie de disposiciones sobre los empleados de las empresas vendidas al Estado:

Todo el personal de las Compañías Británicas que desempeña sus funciones en el Uruguay, sea cual sea su jerarquía, será mantenido en sus puestos por el Gobierno, con los respectivos salarios de que gozan en la fecha de la firma de este Convenio.

Mildred Butterworth, de 90 años, recuerda que su esposo, Arturo Butterworth, era secretario del señor Bradbury, uno de los gerentes del ferrocarril británico. Arturo solía ir al puerto de Fray Bentos a recibir los embarques de carbón que venían de Gales. Recuerda la señora Butterworth:

Secuencia de imágenes de una excursión fonoelectrica en tren. El viaje era acompañado por un locutor que trasmitía desde un estudio de radio ubicado en el mismo salón, quien pasaba música y comentaba el paisaje mientras el tren recorría el país. El locutor de la foto es un vecino de Peñarol, Camilo Mosquera Trigo.

<sup>7</sup> Nahum: *Nacionalización...*, o. cit.

Festejos por los 50 años del Club Atlético Peñarol. Inauguración del monolito ubicado en Coronel Raíz y Schiller. 1941.



Traían el carbón de Gales porque era muy bueno. Cuando el gobierno uruguayo se hizo cargo del ferrocarril, a los ingleses con contrato se les ofreció quedarse en Uruguay o volver a Inglaterra. Todos optaron por quedarse en Uruguay. En ese tiempo mi marido continuó trabajando con el señor Bradbury.<sup>8</sup>

El sueldo mayor lo cobraba el gerente administrativo (42 892,48 pesos anuales); el resto de los jefes de la administración tenían un salario promedio de 17 300 pesos y los administrativos comunes recibían entre 6000 y 3600.

A los extranjeros se les establecía un plazo mínimo de cinco años de servicio, pasados los cuales el Estado debía costearles los pasajes de regreso a su país, si así lo deseaban.

<sup>8</sup> Entrevista realizada para este libro.

## Presidente ovacionado

No por casualidad la fecha elegida para festejar la compra de los ferrocarriles ingleses por el Estado fue el 25 de agosto, el día que se celebra la declaración de la independencia.

*Independencia* fue la palabra elegida por el gobierno de Luis Batlle para transmitir sus ideas sobre la nacionalización y el estatismo:

La asunción directa de los servicios públicos constituye una de las actividades sociales más interesantes del Estado. Se trata de favorecer al público, mejorando, extendiendo y abaratando los servicios, evitándose al mismo tiempo las dificultades que surgen del régimen de las concesiones. Es administrar por sí y para sí sus propios intereses.<sup>9</sup>

Fue una celebración larga, que culminó en Peñarol. Comenzó de mañana, en la explanada frente a la Estación Central, con la presencia del presidente Batlle, sus ministros y mucho público. En la fachada de la estación se colocó un escudo nacional de bronce. Se pronunciaron discursos en los que se elogió el aporte inglés al progreso del país. Los trabajadores del ferrocarril, se vaticinó, trabajarían de ahora en más «como uruguayos que son, con bríos renovados, porque ahora no sirven intereses extranjeros, sino que están al servicio de la propia patria». Acorde con el momento, se anunció la elaboración de un proyecto de ley orgánica que incluiría un estatuto del funcionario fe-

<sup>9</sup> Nahum: *Nacionalización...*, o. cit.

roviario, el cual garantizaría su derecho a opinar sobre los problemas inherentes a su trabajo y sobre los cuales «creen tener soluciones ventajosas».

Por la tarde la comitiva oficial se trasladó en un tren especial hasta Sayago, donde los obreros ferroviarios esperaban al presidente y su comitiva. Se formó allí una enorme manifestación que, encabezada por Batlle y su esposa, Matilde Ibáñez, recorrió la calle de hormigón que une Sayago con Peñarol.

Batlle fue aclamado a lo largo de los dos kilómetros que separan ambas estaciones. «“Si el pueblo va a pie ¿por qué no puedo hacerlo yo?”, dijo el presidente, según recuerda Antonio Pereira. “Yo lo vi pasar por esta vereda, sacando pecho, moviendo los brazos con soltura. Saludaba a todos. Iba con su señora, con ese andar desenvuelto que tenía”».<sup>10</sup>

Una multitud se congregó en Peñarol para ver al presidente Luis Batlle. La plaza frente a la estación y las calles y veredas vecinas se llenaron de gente que festejaba. Pereira recuerda que solo una vez se reunió una multitud mayor en el barrio: cuando en 1941 se celebró el 50.º aniversario del club Peñarol.

Luis Batlle habló y la muchedumbre lo interrumpió varias veces con frecuentes aplausos. Fue ovacionado también cuando descubrió el escudo nacional colocado en la

<sup>10</sup> Entrevista realizada para este libro.



fachada de los talleres del ferrocarril. Al finalizar el acto, el presidente, su esposa y todo el séquito fueron invitados a la sede de la Unión Ferroviaria, el sindicato de la empresa nacionalizada, donde se los agasajó con un *lunch*.

*Lunch y hall*, dos palabras usadas una y otra vez en las crónicas de esa jornada, son reflejo del pasaje de los ingleses por la industria, la economía y la cultura nacionales. Un pasaje que ese día empezó a terminar.

El presidente Luis Batlle camina por la avenida Sayago, en Peñarol, y es ovacionado por la multitud que festeja la estatización del ferrocarril. Es el 25 de agosto de 1949.