



Uruguay C. Itural. LEY DE FONDO
CONCURSABLE
PARA LA CULTURA

mec

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
Dirección Nacional de Cultura

Proyecto premiado por el
Fondo Concursable para la Cultura – MEC

LA ARQUITECTURA Y EL FERROCARRIL

Una mirada a nuestro patrimonio

Carola Romay, Virginia Etchevarren, Mercedes Chirico
Soledad Maggi, Catalina Páez, Daniel Primucci, Stela Sabalsagaray



LA ARQUITECTURA Y EL FERROCARRIL

Una mirada a nuestro patrimonio

Carola Romay, Virginia Etchevarren, Mercedes Chirico
Soledad Maggi, Catalina Páez, Daniel Primucci, Stela Sabalsagaray



Uruguay Cultural LEY DE FONDO
CONCURSABLE
PARA LA CULTURA

mec

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
Dirección Nacional de Cultura

El proyecto «Patrimonio Arquitectónico Ferroviario del Uruguay» que da origen a la presente publicación fue premiado por el FONDO CONCURSABLE PARA LA CULTURA / MEC - CONVOCATORIA 2009, categoría INVESTIGACIÓN Y ENSAYOS.

**CAROLA ROMAY, VIRGINIA ETCHEVARREN, MERCEDES CHIRICO,
SOLEDAD MAGGI, CATALINA PÁEZ, DANIEL PRIMUCCI, STELA SABALSAGARAY**
La arquitectura y el ferrocarril. Una mirada a nuestro patrimonio.

Montevideo, Uruguay. 2010. 1ª edición
ISBN: 978-9947-98-164-5

Materia: Patrimonio, Arquitectura
Formato: 22x22cm
180 páginas

Diseño editorial:
Mercedes Chirico

Foto de tapa: Estación Pando, Canelones
Foto de contratapa: Estación Chamberlain, Tacuarembó
Solapas: carteles de estaciones

arquitectura.ferroviaria@gmail.com

Queda rigurosamente prohibida, sin autorización escrita de los autores, la reproducción o transmisión total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, sea éste eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia.

Agradecimientos

Los autores desean agradecer por su apoyo:

Al Ministerio de Educación y Cultura por financiar y promover la realización de la investigación sobre el Patrimonio arquitectónico ferroviario del Uruguay, cuyos resultados se presentan parcialmente en esta publicación.

A las autoridades de la Administración de Ferrocarriles del Estado, a la Arq. Flor Calcagno y al Esc. Eduardo García.

A la Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.

A la Asociación Uruguaya Amigos del Riel, AUAR.

Por sus contribuciones y colaboración a:

Librería Libertad Libros, Montevideo; Biblioteca D.A. Larrañaga, Nueva Helvecia, Colonia; Centro Cultural de La Paloma, Rocha; Casa de la Universidad de Tacuarembó; CX 140 Radio Zorrilla de San Martín, Tacuarembó; Cátedra Washington Benavides, Tacuarembó; Daniel Viglione, diario el Observador; CAIF Asociación Civil Dr. M. Rodríguez Zorrilla, Sauce, Canelones; Mirta Iris Rodríguez y alumnos de la Escuela N° 77, Estación Laureles, Tacuarembó; Archivo Nacional de la Imagen del SODRE; Silvia Cancela, Arq. Mario Páez, Prof. Selva Chirico, Arq. Magdalena Castro, Arq. Ricardo Béhèran, María Delia Miranda, Ing. Agr. Daniel Cal, Sebastián Rivero, Enrique Bianchi, Cristina Etcheverry, Susana Bentancor, Verónica Benedet, Andrés Paciel, Graziella Basso, Graziella Prevosti, Élide Navarro, Nair Alderete y a todos quienes comparten nuestro interés y apoyan nuestra labor.

ÍNDICE

PRÓLOGO	7
INTRODUCCIÓN	11
» CAPÍTULO 1	
LA LLEGADA DEL FERROCARRIL	17
» CAPÍTULO 2	
LA ARQUITECTURA FERROVIARIA	
Construyendo sobre rieles	29
» CAPÍTULO 3	
CONSTRUYENDO EL TERRITORIO	
El Uruguay que creció desde las vías	83
» CAPÍTULO 4	
LA HISTORIA, LA GENTE, LA VIDA Y EL FERROCARRIL	117
» CAPÍTULO 5	
AL DÍA DE HOY	137
» CAPÍTULO 6	
VALOR DE LA ARQUITECTURA FERROVIARIA, IDENTIDAD Y PATRIMONIO NACIONAL	161
» ORIGEN DE LAS IMÁGENES	173
» CITAS	175
» BIBLIOGRAFÍA	177

PRÓLOGO

Creo que se conoce (en el país) a quien firma este Prólogo. Se sabe, entonces, que mas allá que Isabelino Villa lo haya definido como un «Siete oficios del arte», no ha metido la cuchara (de albañil) en la mágica estructura de la Arquitectura, más allá que desde Anfión a Niemeyer, toda manifestación arquitectónica lo seduzca. Por eso, y porque desde su infancia el ferrocarril está pitando en sus sueños y lo desvela, desde la desmejorada visión del presente, el destino casi siempre postergado de AFE. Permítanme que ilustre estas líneas (que ojalá fuesen férreas) con dos o tres recuerdos con trenes.

Uno, el Expreso Blanco, con su caudillo, el Dr. Luis Alberto de Herrera saludando, de Sur a Norte, en las estaciones del Ferrocarril Central, a sus correligionarios, reunidos en las sólidas construcciones de piedra y chapas.

Dos, con sus padres, el que esto diseña, viaja a Santa Isabel del Paso de los Toros, cuando se construía la represa del Rincón del Bonete. Para lo que dure su memoria, estarán presentes las imágenes del salón comedor, pulcro y de maderas lustrosas, y del sucederse de campos, montes, ríos, ganadería y paisanos.

Después, el ferrocarril le acompañó semanalmente en el periplo de 1957 a 1958, cuando dictó clases de Literatura en el liceo isabelino. Allí vivió años gratos con su esposa Nené, y convivió días nefastos en las inundaciones del 59, cuando el ferrocarril cumplió (como siempre) una labor social inexcusable.

El «Iron horse» está presente, pese a su quebranto de los 80, en poemas y canciones, algunas harto conocidas como «Las estaciones perdidas» que grabara Carlos Benavidez en dos discos. Y en dicha canción reclamábamos (década del 90) la restauración plena del ferrocarril. Desbordaría este intento de prólogo si marcara las veces que en nuestra obra, el tema trenes, el tema vías férreas, el tema de la fuente vital de la sociedad de pequeñas poblaciones, que eso fueron las estaciones ferroviarias, está presente.

Este hermoso y sapiente libro comunitario sobre la Arquitectura y el Ferrocarril, guarda en sus no excesivas páginas, una iconografía generosa sobre lo edilicio y el ferrocarril, una sabia y sencilla recorrida sobre AFE, que la creemos imprescindible, a nivel educacional, y para la mayoría de los nacidos cuando ya se había «difunteado» al ferrocarril. Proyecto premiado por el Fondo Concursable para la Cultura–MEC, pocas veces un premio ha sido tan oportuno y justo como éste. Y cuando el tema patrimonial comienza a surtir efecto aun en los descreídos (de siempre), qué mejor que acompañar a esta «mirada a nuestro patrimonio» (subtítulo de este libro). Fanático de los trenes (díganlo «La General» de Buster Keaton, el poema sinfónico «Pacific 231» de Honnegger, el poema transiberiano de Blaise Cendrars y los «himnos» a los ferrocarriles, del peruano–uruguayo Parra del Riego, en su visión futurista) le ponemos el hombro y el corazón (a vapor o eléctrico) a este libro magistral.

Washington Benavides
Montevideo, octubre de 2010

«Aunque hoy a menudo pasen casi desapercibidas, hubo un tiempo en que las estaciones de ferrocarril eran edificios importantes, verdaderas puertas de entrada a las ciudades. Su presencia guardaba un encanto especial que simbolizaba el contacto con lo ajeno, lo distinto y lo diverso. Eran lugares de encuentro en los que se recibían las últimas noticias y los productos más modernos desde los más apartados confines, y, junto con ellos, la ilusión de la prosperidad, la civilización y el progreso.»

J.D. Tartarini



1



2



3

1 Estación Central Gral. Artigas, Montevideo

2 Nueva Estación Central, Montevideo

3 Nueva Estación Central, Montevideo

INTRODUCCIÓN

La mayor revolución en materia de transporte terrestre en el Uruguay fue generada por el ferrocarril entre 1860 y las dos primeras décadas del siglo XX. Esto fue posible en virtud del cambio tecnológico que supuso la sustitución de la tracción a sangre por las máquinas a vapor, en el marco de un intenso proceso de transferencia tecnológica desde el primer mundo al Uruguay.

En el contexto americano, la llegada del ferrocarril al territorio nacional se produjo algunos años más tarde que en otros países de la región. Cuba había sido el primero en contar con líneas férreas en su territorio, inaugurando en 1837 el tramo que unía la Habana con Bejucal. Por su parte, Brasil había ya iniciado su desarrollo ferroviario hacia 1854 y Argentina como Chile, en 1857. A pesar de esta dilatación en el tiempo, el Uruguay participó del mismo flujo de capitales europeos hacia América que los restantes países, viviendo un proceso similar, de fuerte transformación de las redes de transporte establecidas por el modelo de colonización.

En su crecimiento, el sistema ferroviario de nuestro país alcanzó una escala nacional, contando con más de 3000km de vías dispuestas en un trazado radial, convergente en Montevideo, que enlazó los principales centros poblados del país y conectó importantes áreas productivas.

Así, el ferrocarril surcó nuestros campos acercando gente, trasladando mercancías, reduciendo los tiempos de viaje, aumentando la seguridad y



1



4



2



5



3

- 1 Estación Central Gral. Artigas, Montevideo
- 2 Puente ferroviario sobre el río Yí, Durazno
- 3 Playa de maniobras, Estación Central Gral. Artigas, Montevideo, hacia 1960
- 4 Ferrocarril en Estación Central Gral. Artigas, Montevideo
- 5 Vías, desvíos y agujas, Estación Central Gral. Artigas, Montevideo

comodidad del transporte e integrando un modelo productivo exportador, que tenía como punto de confluencia el puerto de Montevideo.

Si bien se trató de un desarrollo con fuerte impronta inglesa, las primeras iniciativas surgieron de capitales nacionales hacia 1865, cuando fue aprobado el proyecto presentado por Senén Rodríguez, español nacionalizado uruguayo, para la construcción del tramo entre la estación de Bella Vista, cercana a Montevideo y la ciudad de Durazno a 205km de distancia. La inauguración del primer tramo de 17km de extensión, que llegó hasta las Piedras en Canelones, dio inicio a la actividad de la primera empresa ferroviaria nacional, la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay.

En 1878 esta compañía pasó completamente a manos británicas, cambiando su denominación por el equivalente en inglés, Central Uruguay Railway Company of Montevideo Limited, la «CUR». Como ésta, otras empresas extranjeras extendieron sus rieles y habilitaron al tráfico 2517km de vías para el año 1914.

Es recién hacia 1915 que a través de la adquisición de algunas líneas deficitarias, el Estado nacional asumió un rol protagónico en la administración y construcción del sistema ferroviario. Este rol es cumplido inicialmente a través de la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado, FTE; y posteriormente, en el marco de la nacionalización de la totalidad de los servicios del ferrocarril, ocurrida en 1949, a través de la Administración de Transportes Terrestres del Estado, ATTE, que daría paso más tarde a la Administración de Ferrocarriles del Estado, AFE.

Conformando una red cerrada y autónoma, el ferrocarril extendió sus líneas estableciendo puntos o nodos de intercambio: las estaciones, verdaderas puertas del sistema hacia el territorio.

Estas estaciones concentraron múltiples actividades, asociadas con su carácter industrial y comunicador. En ellas tuvo cabida el surgimiento de una arquitectura particular, la Arquitectura Ferroviaria, cuyas características singulares se plasmaron en los diseños funcionales, en la resolución volumétrica, en el empleo de diferentes sistemas constructivos y materiales, así como en las intenciones estéticas, de cada una de las construcciones.

Edificios de pasajeros, galpones, casillas, tanques, viviendas, remesas, talleres, sanitarios, depósitos, etc.; son todos exponentes de la riqueza programática nacida en torno a la operativa ferroviaria.

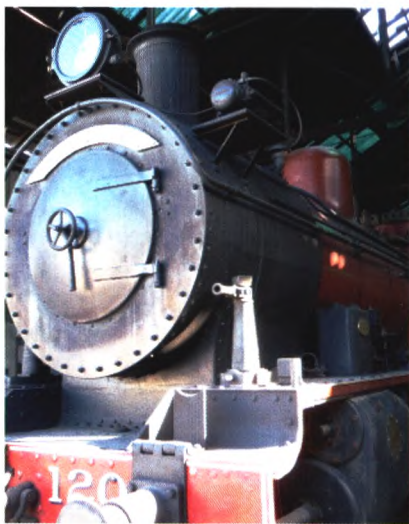
De esta forma, la estación y su arquitectura, con el transcurso del tiempo ocuparon un lugar de referencia, tanto en el medio rural como en aquellos pequeños centros poblados que crecieron a su alrededor y en los pueblos y ciudades a los que el ferrocarril dinamizó y consolidó.

Por esto, la identidad de sucesivas generaciones de uruguayos se teje en torno al ferrocarril, a su arquitectura, a su rol urbano, a su impronta paisajística y a su vínculo con la vida social y cultural de las diferentes localidades, conformando sin lugar a dudas, parte de nuestro patrimonio.

* * *

Aquel ferrocarril que se adelantó a las necesidades de un país que no terminaría de nacer hasta la primera década del 1900, que sostuvo y dinamizó su desarrollo por más de 50 años para luego iniciar un proceso de franca decadencia, fue mucho más que un simple medio de comunicación y transporte, fue constructor de identidad.

Hoy, a más de un siglo de su nacimiento, la reducción y suspensión de los servicios desdibuja los vínculos del sistema ferroviario con el territorio y los grupos sociales, poniendo en riesgo la conservación de sus valores culturales. Paradójicamente y casi como casual, la rica Arquitectura Ferroviaria Nacional no parece haber tenido otra razón de ser, que la caprichosa llegada del ausente ferrocarril.



CAPÍTULO 1

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL





Estación Central Gral. Artigas, Montevideo

La inversión en el sistema ferroviario y sus efectos

Las élites uruguayas creyeron en el ferrocarril como medio capaz de impulsar por sí solo la producción agrícola y ganadera, como herramienta para promover el afincamiento y crecimiento de la población rural y como instrumento para acrecentar sostenidamente el valor de la tierra. Pero esta apuesta a las posibilidades progresistas del ferrocarril fue en gran medida, ilusoria y exagerada.

Al impulso nacional inicial, promovido por Senén Rodríguez, para la construcción del primer tramo de vías férreas de nuestro país, siguió el temprano traspaso a empresas inglesas como la Central Uruguay Railway Company, la North Western of Uruguay Railway Company, la Midland Uruguay Railway Company, la Uruguay Northern Railway Company, la Uruguay Great Eastern Railway Company y la Uruguay East Cost Railway Company, entre otras, que concretaron varias décadas de importantes inversiones en materia ferroviaria.

Los flujos inversionistas coincidieron claramente con los momentos en que las bolsas europeas tuvieron mayor liquidez y supieron aprovechar las generosas condiciones acordadas con el Estado nacional, quien ofreció por extensos períodos en años, ventajosas garantías mínimas de renta, (en el entorno del 6% sobre el costo estimado de 5000 libras el km de vía habilitado al tráfico).

De este modo, en las primeras etapas, la intervención estatal se dirigió a promover las inversiones extranjeras a costos verdaderamente altos

Extensión de las vías

1869: 17km
 1884: 200km
 1892: 1571km
 1914: 2517km
 1919: 2404km privados +
 191km estatales
 1940: 2412km privados +
 564km estatales
 2009: 2900km estatales



Sello postal conmemorativo del centenario de fundación de la primera Compañía Nacional de Ferrocarriles por Don Senén Ma. Rodríguez. Correo Uruguayo, 1967



Las marcas de las compañías inglesas:

- 1 Estación Rivera
- 2 Estación Mal Abrigo, San José
- 3 Estación Peñarol, Montevideo
- 4 Estación Colón, Montevideo
- 5 Estación Bellaco, Río Negro

para el país, y se redujo a la promulgación de disposiciones legales cuyo principal cometido fue el de ordenar el trazado de las diferentes líneas.

Evidentemente, este escenario no arrojó resultados económicos provechosos para el país. Las empresas inglesas, para obtener máximas ganancias, aplicaron hábilmente la doble estrategia de bajar sus tarifas para garantizar un mínimo movimiento y hacer uso del reclamo de renta mínima acordada con el Estado. Este pago de garantías resultó ser una constante sangría de divisas para el país, que en los momentos de crisis económica, en particular entre 1890 y 1893, exigió renegociar los elevados porcentajes estipulados por contrato.

Sin embargo, los gobiernos centrales alcanzaron a través de la promoción de inversiones extranjeras en el ferrocarril, un doble propósito.

El primero, vinculado con el rédito político de promover y ejecutar la modernización del país a través de un sistema de transporte interno autónomo, asociado con la infraestructura portuaria anclado en la capital, que ofició de punto focal de exportación de la producción nacional e ingreso de la mercadería importada.

En segundo lugar, el objetivo de obtener una herramienta estratégica para el control del territorio, que sirvió tanto para ratificar los límites con el Brasil, como para mantener el orden interno y controlar posibles levantamientos revolucionarios. A estos últimos factores pueden atribuirse los tendidos hacia Cerro Largo, Rocha y Treinta y Tres, construidos a partir de 1908.

PAÍSES DE LA CUENCA DEL PLATA
Extensión de las Redes Ferroviarias en km, 1980.
Anuario Estadístico Ferroviario Latinoamericano (ALAF).

PAÍS	ANCHO DE TROCHAS EN m				TOTAL
	1,676 m	1,435 m	1,000	Otras	km
Argentina	20.584	2.772	10.655	-	34.011
Bolivia	-	-	3.628	-	3.628
Brasil	-	194	25.784	3.472 (1,60) 202 (0,76)	29.652
Paraguay	-	441	-	-	441
Uruguay	-	3.005	-	-	3.005
Totales	20.584	6.412	40.067	3.674	70.737

«El ferrocarril fue esencial para que el gobierno central pudiera controlar el interior. Cuando en 1886 el Río Negro fue cruzado por un puente ferroviario, el Uruguay, que siempre había estado dividido en dos mitades en invierno, se unificó.

Este medio de transporte, así como las otras compañías inglesas instaladas en Montevideo, generaron una corriente de antipatía popular por sus elevadas tarifas y deficientes servicios. El monopolio que usufructuaba el ferrocarril, la empresa de aguas corrientes, la del gas y el oligopolio de las compañías de seguros, contribuyeron a fomentar dudas en la clase política ya en 1890 acerca de los beneficios que acarrearba al Uruguay el capital extranjero no vigilado por el Estado.»

José Pedro Barrán

Es recién a partir de la primera década del siglo XX que el Estado comienza a participar directamente en la gestión y construcción del sistema ferroviario, a través de la adquisición de algunos tramos existentes y con el tendido de nuevos trazados.

La ley de trazado general de ferrocarriles de 1884 y las disposiciones complementarias, conformaron un marco regulador para un nuevo impulso de trazados e inversiones, construido sobre una matriz ferroviaria existente a la que se vincularon los nuevos rieles.

Pero es un hecho que la presión del capital inglés junto a la de importadores, casas bancarias y el comercio en general, condicionó en gran medida el trazado de las líneas, mas allá de lo dispuesto por ley, promoviendo tendidos radiales hacia la capital y evitando trazados transversales que hubieran generado la necesidad de crear puertos alternativos, que compitieran con el de Montevideo. El resultado fue un trazado de longitud excesiva, no por el alcance de las líneas, sino por su diseño sinuoso, producto de respetar las cotas del terreno, evitar largos puentes, eludir obras de relleno y terraplenes, todas operaciones que encarecían la instalación y además reducían la longitud total y por tanto las ganancias estipuladas con el Estado sobre la base del kilómetro de vía habilitado al tráfico. Así, el sistema ferroviario nacional se caracterizó por la presencia de una excesiva cantidad de curvas que además de alargar recorridos, obligó a disminuir la velocidad del material rodante y provocó por tanto mayores tiempos de viaje y costos de funcionamiento.

«...pudo ser un progreso (no el progreso que ingenuamente muchos contemporáneos asimilaban a todas las novedades europeas) si hubiera sido implantado en función de las reales necesidades y de acuerdo a las posibilidades nacionales. Pero como engranaje de la expansión británica, significó, por encima de todo, una cuota mayor de dependencia.»

Enrique Méndez Vives

Como eslabón del sistema productivo regional, la instalación del ferrocarril en nuestro país debe ser vista globalmente sobre un área de influencia que trascendió fronteras. Efectivamente, el desarrollo del ferrocarril en el Uruguay estuvo fuertemente ligado al mismo fenómeno de transferencia tecnológica que vivió toda América, producto de una idéntica visión económica, que trascendió políticas y geografías particulares de cada estado.

En las áreas limítrofes con el sur de Brasil, la inversión en construcción del tendido ferroviario estuvo dirigida a la instalación de la línea troncal entre Porto Alegre y Uruguayana, que tardó 30 años en construirse, entre 1877 y 1907. En tanto, el tendido entre Bagé y Rio Grande fue habilitado hacia 1883. El Ferrocarril del Noroeste, cuyas vías se extienden en el litoral de Salto y Artigas, se conectó a través del puente ferrocarrilero construido en 1915 sobre el Río Cuareim, con el tendido del Brazil Great Railway, que unía Quaray con Uruguayana y São Borja. Del mismo modo, a mediados de 1912 quedó establecida la conexión del norte en Rivera con la línea férrea de Río Grande del Sur, a través de la construcción del recorrido de 4km de extensión y la correspondiente playa de aduanas, con vías de doble trocha, hasta la ciudad de Sant'Ana do Livramento.

Las diferentes trochas utilizadas en los distintos países se convirtió muchas veces en obstáculo para el intercambio de mercancías. A Rivera llegaron desde Brasil líneas de trocha angosta de 1000mm, en tanto en nuestro país se utilizó la llamada trocha media de 1435 mm. En Argentina

el uso de trochas fue variada: ancha de 1676mm en el sur, angosta en el norte y media en la zona mesopotámica explotada por el ferrocarril Urquiza con terminal en la estación de Federico Lacroze en Buenos Aires.

A pesar de lo esperado, el transporte de cargas desde el sur de Brasil y desde Paraguay, que había prometido trasladar grandes volúmenes, no se produjo por motivos varios; ya fuera porque las líneas en el Brasil demoraron su tendido hacia nuestra frontera o porque a partir de 1920 las mismas fueron nacionalizadas, desalentando así el traslado de mercancías hacia puertos que no fueran brasileros. La falta de estos significativos volúmenes obligó a las empresas inglesas a contentarse con las rentas que resultaban del transporte de la menguada y dispersa producción que ofrecía el territorio nacional y del traslado de pasajeros.

Efectivamente, pensar en el tráfico marítimo de granos, implicaba concentrar una producción capaz de completar las grandes bodegas de los buques, para lo cual se requerían volúmenes de producción que nuestra campaña no pudo satisfacer de manera constante. Pero de haber podido producirlos, las políticas tarifarias y la falta de material rodante representaron dos dificultades adicionales que el sistema ferroviario nacional no tenía resueltas. Cueros y lanas sin embargo, fueron en general artículos de alto valor, muy rentable para su transporte en ferrocarril; pero cuyo volumen evidentemente resultó también escaso para cubrir la demanda de los buques.

Uruguay alcanzó la mayor relación de km de vías montadas en función de su área, más que cualquier otro país de América Latina a pesar de su pequeño tamaño, baja productividad y escasa población.



1



2



3

- 1 Descarga de mercancías en el puerto de Montevideo
- 2 Carga de madera en rolos, Estación Rivera, 2010
- 3 Carga de piedra en planta de cemento Portland, Lavalleja

En este contexto, el binomio sistema ferroviario–puerto sufrió el impacto de su propio sobredimensionado y la falta de una producción real sostenida en el tiempo que lo alimentara, diluyendo aquella idea de un país moderno, industrializado y progresista, basado en el modelo agro exportador.

Así, el ferrocarril en nuestro país, prestó un servicio muchas veces lento y costoso, pero sin lugar a dudas, fue una primera y tímida manifestación de socialización moderna que la ciudad puerto llevó a la dispersa y menguada población rural.

Si bien el diseño de su trazado no tuvo el impulso necesario para potenciar la capacidad productiva a escala nacional, ya que desconoció y relegó áreas de alto potencial, en su escala local propició transformaciones de las prácticas productivas regionales, contribuyó a la valorización de las tierras y reafirmó la soberanía nacional en las zonas fronterizas.

Con él, se multiplicó la comunicación y el transporte, se instalaron nuevas formas de trabajo especializado y se generaron espacios urbanos referentes en la campaña, asociados con las estaciones, promoviendo así, un salto cualitativo teñido de tecnología y modernidad.

El Ferrocarril Central del Uruguay, CUR, concertó a través de las distintas negociaciones con el Estado y también en el seno de los directorios de las mismas empresas inglesas, modificaciones a los tendidos inicialmente propuestos por la ley de 1884, logrando en un par de décadas, que todos los ramales se interconectarán con su línea, la única que llegaba hasta ese momento a Montevideo, y que por lo tanto obtuviera el monopolio del traslado de mercancías de la campaña al puerto y viceversa. Este control tornaba muchas veces inviable el transporte por ferrocarril de productos de bajo costo o con poco valor agregado debido al cobro de recargo por el uso de los tramos al puerto. Como consecuencia directa, lejos de favorecer el crecimiento de la campaña como se había argumentado, comprometió el desarrollo obligando a muchas poblaciones y colonias de agricultores instaladas al norte del Río Negro al cambio de rubro productivo.



CAPÍTULO 2
LA ARQUITECTURA FERROVIARIA
Construyendo sobre rieles





1



4



2



5



3



6

- 1 Talleres en Paso de los Toros, Tacuarembó
- 2 Galpón de carga en Canelones
- 3 Galpón de carga en La Cruz, Florida
- 4 Talleres en Florida
- 5 Galpón de carga en Cardona, Soriano
- 6 Galpón de carga en Sarandí

La construcción del ferrocarril a partir de mediados del siglo XIX en nuestro país representó un doble fenómeno de importación de una innovadora tecnología y su adecuación a nuestro territorio. Esta transferencia y apropiación tecnológica dio lugar al surgimiento de una nueva arquitectura en nuestro medio, la Arquitectura Ferroviaria.

Ésta debió responder a las estrictas demandas operativas de la ingeniería del ferrocarril, lo que determinó la incorporación de nuevos modelos compositivos y funcionales, diseños estructurales novedosos, variantes en relación a los materiales de construcción, modos y procedimientos constructivos no tradicionales y un equipamiento mobiliario específico y particular. En general, puede afirmarse que el ferrocarril introdujo en nuestro país, como en los demás países de América Latina, nuevos tipos o modelos arquitectónicos, que si bien no poseían antecedentes locales, ya habían sido fuertemente probados en los países de origen. El uso de estos modelos no significó sin embargo, una arquitectura monótona y repetitiva. Exceptuando los casos de edificios prefabricados, fueron admitidas variantes en el diseño, dimensiones, sistemas constructivos y materiales, aprovechando las capacidades de la mano de obra local.

De esta manera, la Arquitectura Ferroviaria en nuestro país adquirió una escala nacional, al acompañar el tendido distribuido por todo el territorio y una dimensión local, donde las características particulares confirieron a cada estación un valor de identidad propio.



1



2



3



4



5



9



7



8



6

- 1 Tanque de agua en Estación Mal Abrigo, Florida
- 2 Tanque de agua en Estación Florida
- 3 Tanque de agua en Estación Piedra Alta, Florida
- 4 Tanques en Estación Colonia
- 5 Tanque de agua en Estación Rivera
- 6 Galpón de encomiendas en Estación Progreso, Canelones
- 7 Tanque de agua en Estación Bellaco, Río Negro
- 8 Galpón de encomiendas en Estación Reboledo, Florida
- 9 Depósitos en Estación Progreso, Canelones

La diversidad edilicia de las estaciones

La Arquitectura Ferroviaria Nacional construyó múltiples edificios, integrados en un sistema cerrado y autónomo. Cada una de estas construcciones respondió a funciones específicas de las cuales se derivan sus principales características formales y constructivas.

Entre los más destacados, se encuentran los edificios de pasajeros, los galpones de carga y de encomiendas, los servicios sanitarios, los refugios, los tanques de agua y de combustible, los talleres, las remesas, los depósitos, las viviendas, las casillas de señales y las casetas.

Todos estos edificios se dispusieron a ambos lados de las vías, en predios extendidos de varios cientos de metros de longitud, que aún pueden reconocerse en las diferentes localidades. La posición relativa de las construcciones respondió lógicamente al funcionamiento y grado de importancia de la operativa ferroviaria particular de cada estación.

A pesar de estas diferencias, en todas las estaciones puede reconocerse la presencia de un núcleo central, formado por el edificio de pasajeros, el galpón de carga y los servicios sanitarios. Este núcleo central define un espacio arquitectónico recurrente de las estaciones de ferrocarril. Su particularidad reside en el carácter eminentemente «social» producto de vincularse directamente con el acceso a la estación desde la vía pública, permitir el intercambio de pasajeros y mercancías y albergar los locales destinados a servicios para el público en general.



1



2



3



4



5



6



7



8

- 1 Remesa en Estación Nico Pérez, Florida
- 2 Remesa en Estación Fray Bentos, Río Negro
- 3 Vivienda en Estación Colonia
- 4 Caseta en Estación Suárez, Canelones
- 5 Casilla de señales en Estación Las Piedras, Canelones
- 6 Casilla de señales en Estación 25 de Agosto, Florida
- 7 Servicios sanitarios en Estación Treinta y Tres
- 8 Servicios sanitarios en Estación Egaña, Soriano

Así, este «*núcleo arquitectónico*» central oficia de eslabón o puente entre el pasajero y la máquina, entre la producción y el comercio, entre el centro poblado y el territorio.

En general, el edificio de pasajeros y los servicios sanitarios se disponen individualmente a un lado de las vías, mientras que el galpón de carga los enfrenta al otro lado de las mismas. Excepciones a esta regla pueden encontrarse por ejemplo, en Estación Canelones, Estación Santa Lucía, Estación Sarandí y Estación La Cruz.

Cuando las actividades ferroviarias fueron de mayor entidad, las estaciones crecieron y aumentó la densidad de sus instalaciones destinadas al funcionamiento, reparación y mantenimiento de material rodante, así como al alojamiento del personal y al control de tráfico. Las construcciones que respondían a estas funciones se distribuyeron de acuerdo a la lógica ferroviaria, de manera dispersa o concentrada en el predio, sin competir con el núcleo arquitectónico central de la estación.

En el extremo opuesto, cuando las actividades ferroviarias se limitaron al simple embarque de carga y/o subida de algunos escasos pasajeros, surgieron las Paradas. Éstas se conformaron como simples puntos en el tendido, que no poseían equipamiento arquitectónico destacado, más allá de un insinuado andén y el cartel de parada, asociado a las señales aéreas que indicaban al maquinista el punto donde debía detenerse.



1



4



2



5



3



6

- 1 Estación Canelones
- 2 Estación Independencia, Florida
- 3 Estación Progreso, Canelones
- 4 Estación Santa Lucía, Canelones
- 5 Estación Cardal, Florida
- 6 Estación Laureles, Tacuarembó

Los edificios de pasajeros

Forma y volumetría

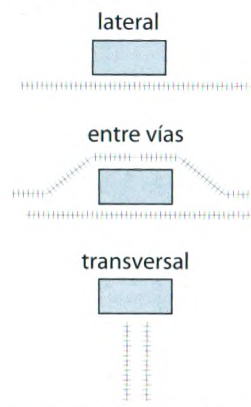
Los edificios de pasajeros son sin dudas las construcciones de referencia de las estaciones de ferrocarril, dado su carácter público y su rol de nexo con el centro poblado o entorno inmediato. Por todo ello, estos edificios concentraron mayor atención en su diseño y estilo, lo cual les asignó un valor arquitectónico destacado en el conjunto de la Arquitectura Ferroviaria.

En nuestro país, por regla general, los edificios de pasajeros presentan una forma lineal dispuesta paralela a las vías, obedeciendo a criterios funcionales del transporte ferroviario. Excepción a esta regla la constituye la Estación Central de Montevideo, en forma de «U» diseñada por el Ing. Luigi Andreoni hacia el final del siglo XIX, la estación La Paz en Canelones, inicialmente denominada Independencia o las estaciones de Garzón y José Ignacio, por ejemplo, cuya forma compacta predomina sobre el eje paralelo a las vías.

Esta forma lineal fue ampliamente utilizada en todo el mundo para las llamadas estaciones intermedias, aunque en nuestro país fue aplicada también en las estaciones dispuestas al final de los recorridos.

Cuando las vías del tren alcanzaron las fronteras terrestres o fluviales con Brasil y Argentina, las estaciones fueron conectadas al tendido del país vecino y en ese contexto abandonaron su carácter de terminal para pasar a integrarse a un tendido ferroviario regional de mucho mayor alcance territorial.

DISPOSICIÓN RESPECTO A LA VÍA



FORMA





- 1 Andén en Estación Florida
- 2 Parada Pandule, Paysandú
- 3 Parada Olivera, Soriano
- 4 Andén en Estación Juanicó, Canelones
- 5 Parada km 191 Ruta 5, Línea Montevideo-Rivera

La volumetría de estos edificios acompaña la disposición lineal y se define por el número de niveles y el tipo de cubierta del edificio.

La mayor parte posee un único nivel, aunque existen algunos destacados ejemplos de dos niveles, como los de las estaciones de San Carlos, Sarandí de Yi, Río Branco, Florida, Pando, Salto, Suárez y Trinidad, entre otros.

En relación a la cubierta, en general se aprecia el empleo de cubiertas inclinadas a dos aguas. Para esta situación existen también algunas excepciones de edificios con cubierta plana tipo azotea (San Carlos y Sarandí del Yi), edificios de cubiertas inclinadas a un agua (Atlántida y La Floresta), así como ejemplos de volumetría compuesta que articulan cuerpos de uno o dos niveles combinando también los diferentes tipos de cubierta, como en Estación Pando, Rocha y San José.



1 Estación Salto



2 Estación Florida

VOLUMETRÍA

SIMPLE

cubierta inclinada
a dos aguas, 1 nivel



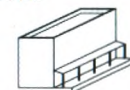
cubierta inclinada
a dos aguas, 2 niveles



cubierta inclinada
a varias aguas

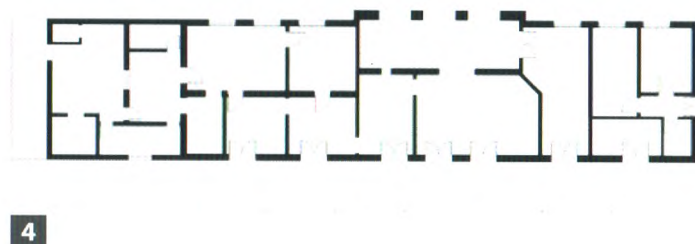
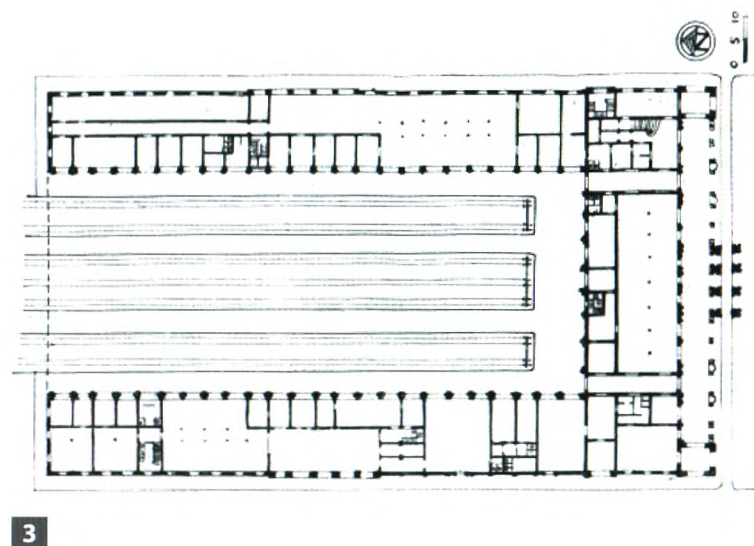
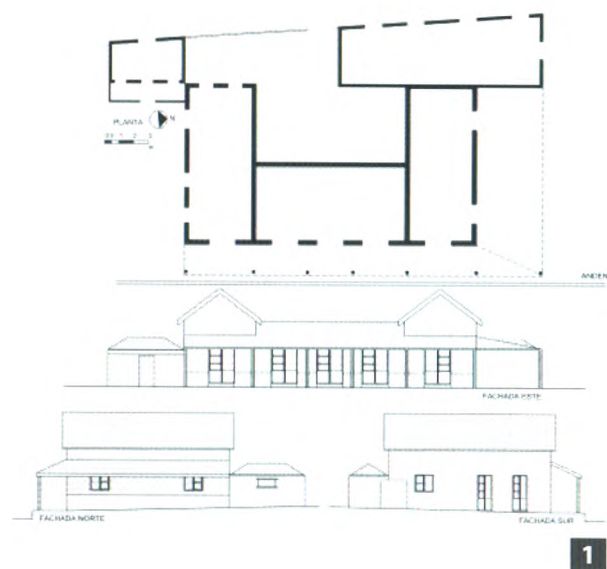


cubierta horizontal,
tipo azotea

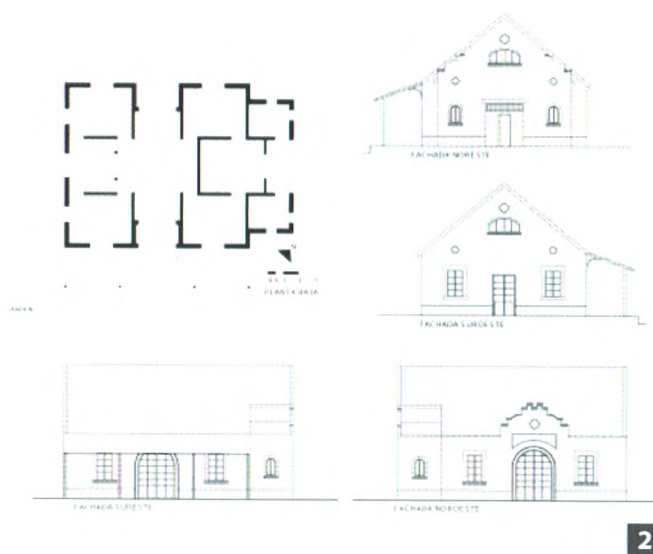


COMPUESTA





- 1 Estación La Paz, Canelones, planta y fachadas
- 2 Estación Garzón, Maldonado, planta y fachadas
- 3 Estación Central Gral. Artigas, Montevideo, planta
- 4 Estación Colonia, planta



Las fachadas y el andén

Además de la forma y la volumetría, existen dos aspectos adicionales que caracterizan a estos edificios y que están relacionados con el diseño de sus fachadas y el andén.

Las fachadas constituyen el plano de comunicación entre el edificio y el entorno; y en su carácter intervienen el tipo y diseño de puertas y ventanas, la presencia o ausencia de elementos decorativos y el juego de colores y texturas que ofrecen los variados materiales de construcción.

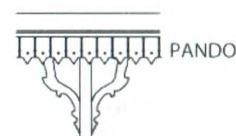
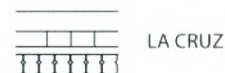
Más allá de la variedad de estilos y escalas, en todos los edificios de pasajeros es posible advertir que las fachadas principales, es decir la orientada a la calle y la orientada a la vía, poseen diferencias destacadas. Esto se acentúa en aquellos casos en que el acceso al andén se produce a través del edificio.

Estas diferencias hacen que la fachada orientada a la calle se distinga por remarcar el punto de ingreso al edificio, señalando voluntariamente el acceso por intermedio, por ejemplo, de un alero o de un vestíbulo abierto, permitiendo así ordenar el flujo de público hacia el salón de venta de boletos y la sala de espera.

Ejemplos de estos recursos pueden verse en la marquesina de estilo *art nouveau* de la estación Trinidad o en el triple arco que da paso al vestíbulo abierto de las estaciones de Pando y Rosario.

Por el contrario, la fachada a la vía, en lugar de jerarquizar un punto, acentúa la dirección longitudinal propia del recorrido lineal del ferro-

VARIANTES DE CENEFAS DE MADERA CALADA





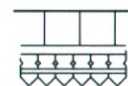
- 1 Estación Trinidad, Flores
- 2 Estación Trinidad, detalle de marquesina del acceso
- 3 Estación Colonia, vestíbulo de acceso

carril, gracias a la presencia del andén y del alero que lo cubre. De esta manera, la fachada a la vía, la superficie del andén y la cubierta que lo protege, conforman uno de los espacios más singulares y exclusivos de la Arquitectura Ferroviaria: el andén cubierto.

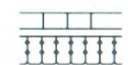
Cada andén cubierto resulta un espacio único, propio de cada estación. Sus particularidades responden tanto a sus dimensiones como a la secuencia y ritmo de los pilares que reciben la cubierta y a los riquísimos detalles de las cenefas de madera calada que engalanan el remate del alero en muchas estaciones del país.

Es en este andén cubierto singular donde se dan cita, a veces de manera fugaz, la mayor parte de las actividades y actores que tejen la vida e historia de cada estación: el jefe de estación y su familia, el telegrafista, la cuadrilla, el maquinista, los pasajeros, los vecinos y... el ferrocarril.

VARIANTES DE CENEFAS DE MADERA CALADA



SAN RAMÓN



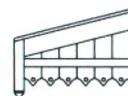
CANELONES



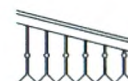
CAZOT
(SAN BAUTISTA)



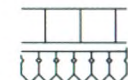
JUAN JACKSON



ARROYO
GRANDE



PAYSANDÚ



PUNTAS DE
MACIEL



RODRÍGUEZ



1



2



3



5



4



6

- 1 Estación Treinta y Tres
- 2 Estación Riso, Soriano
- 3 Estación Durazno
- 4 Estación Juan Jackson, Soriano
- 5 Estación Rodó, Soriano
- 6 Estación 25 de Agosto, Florida

Usos y funciones

Los edificios de pasajeros fueron construidos para albergar cuatro funciones básicas:

- › el tránsito y permanencia de los usuarios a la espera de los servicios junto a la venta de los boletos de viaje,
- › la prestación de servicios públicos de envío de encomienda, telégrafo y en algunos casos correo,
- › la residencia del jefe de estación y su familia y eventualmente el alojamiento del telegrafista u otros empleados y
- › el control del tráfico ferroviario.

Para el tránsito y permanencia de los pasajeros y la venta de boletos, se dispusieron locales destinados a sala de espera, en algunos casos diferenciando la sala de espera de señoras del local común; y el local de boletería que se comunicaba con la sala a través de la ventanilla tipo guillotina característica.

Las encomiendas se recibían en general, en ventanilla separada y se acopiaban hasta el momento de la carga en un local reservado para ello. Las básculas y los carros de madera que transportaban los paquetes formaron parte del equipamiento vinculado a esta función.

La integración de la vivienda del jefe de estación y su familia al edificio de pasajeros fue una característica de las estaciones de todo el país. Para colaborar en la diferenciación de funciones y promover una mayor intimidad del núcleo familiar, los locales destinados a habitaciones y



1



2



3



4



5



6

- 1 Ventanilla de boletería en Estación Tacuarembó
- 2 Ventanilla de boletería en Estación Pintado, Florida
- 3 Ventanilla de boletería en Estación Yí, Durazno
- 4 Troqueladora en Estación Paso de los Toros, Tacuarembó
- 5 Ventanilla de boletería en Estación Paso de los Toros, Tacuarembó
- 6 Ventanillas de boletería en Estación 25 de Agosto, Florida

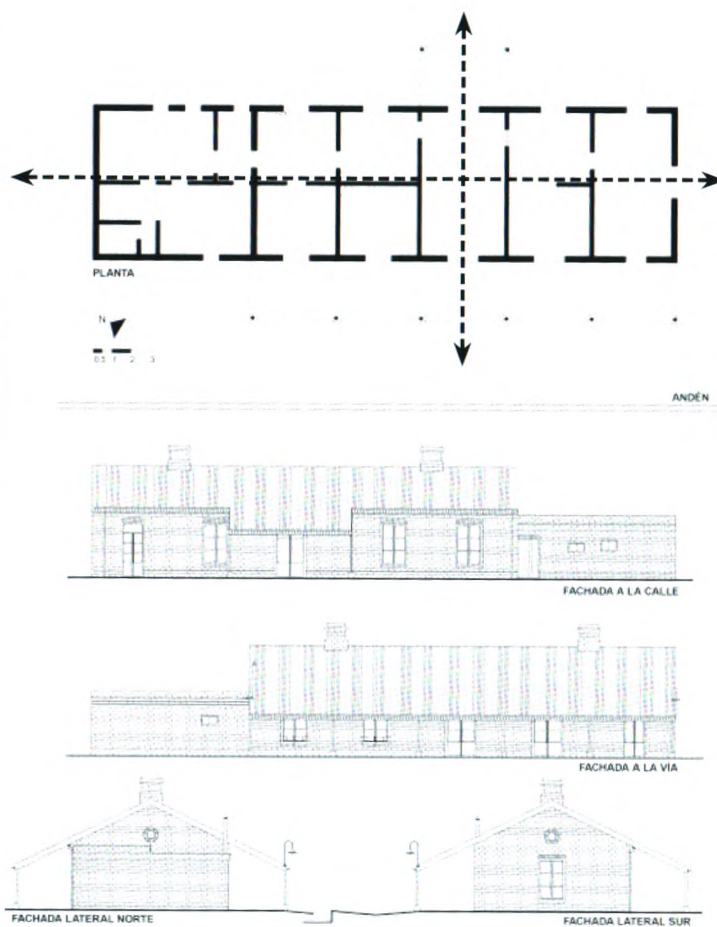
principalmente los servicios (baño y cocina) se disponían en el extremo más alejado del sector público del edificio. La vivienda contó en muchos casos con espacios abiertos privados, que funcionaron como patios y huertas.

Finalmente, el control del tráfico requirió un espacio destinado a las palancas de maniobra de señales y desvíos, generalmente dispuestas sobre la fachada que enfrenta a la vía.

En las estaciones de mayor intensidad de tráfico, esta función se vio separada del edificio de pasajeros para concentrarse en la casilla de señales, una construcción en doble altura que permite, desde el segundo nivel, un total control de las múltiples vías y señales de esas estaciones.

La distribución de los locales, siguiendo la disposición lineal característica y las funciones para las cuales fueron diseñados, definen dos ejes principales del edificio: un eje longitudinal que organiza habitaciones a ambos lados y un eje transversal que comunica la vía pública con el andén y canaliza el flujo de los usuarios.

En algunos casos, el eje transversal está ausente y en estos edificios de pasajeros el acceso a las vías se realiza directamente desde el andén, ingresando al mismo por los laterales del edificio.



2

- 1 Estación San Ramón, Canelones. Vista exterior del patio cerrado
- 2 Estación San Ramón, Canelones. Planta indicando ejes principales y fachadas

Los edificios utilitarios

Los depósitos, talleres, remesas y casilla de señales están presentes, en general, sólo en las estaciones de mayor actividad ferroviaria. El carácter eminentemente utilitario de estas construcciones determinó que en su diseño predominaran criterios de organización funcional y espacial propios de la actividad ferroviaria, por sobre los criterios estilísticos y formales.

En el caso de los talleres y remesas, su construcción obedeció ante todo a la necesidad de contar con espacios destinados al mantenimiento y reparación del material rodante. Por ello, se trata de construcciones que ocupan grandes superficies y cuya volumetría está comandada por los requisitos de altura y funcionamiento de la maquinaria con la que se opera al interior de los mismos.

Del mismo modo que el edificio de pasajeros protagoniza el espacio público de cada estación, puede afirmarse que los talleres y las remesas articulan el espacio de carácter industrial de la misma, ocupando por lo general zonas ubicadas en los extremos de los predios en que se extiende la estación. En este segundo núcleo arquitectónico, ahora de carácter industrial, destaca por su forma y disposición el edificio de la remesa, una construcción destinada a reparación y mantenimiento de locomotoras, cuya geometría se ajusta a la del círculo, definiendo espacios equivalentes a la manera de diferentes compartimentos.

Esta estricta geometría en torno a un punto central está asociada a la presencia de la mesa giratoria: una plataforma equipada con un tramo



- 1 Palancas de señales y desvíos en Estación Progreso, Canelones
- 2 Interior de Casilla de señales en Estación 25 de Agosto, Florida
- 3 Palancas de señales y desvíos en Estación Canelones
- 4 Interior de Casilla de señales en Estación 25 de Agosto, Florida
- 5 Casilla de señales en Estación Las Piedras, Canelones

de vía, montada sobre un eje vertical en una fosa circular. Esta mesa puede ser accionada manualmente por dos operarios ubicados en extremos diametralmente opuestos, lo que permite alinear la máquina locomotora o vagón en la dirección del tramo de vía que ingresa al compartimento elegido en la remesa. Algunos ejemplos de estas remesas pueden observarse en las estaciones de Nico Pérez, Colonia, Tacuarembó y Fray Bentos.

De acuerdo a la importancia de cada estación, pueden encontrarse remesas de variado número de compartimentos, llegando incluso casi a completar el círculo, como es el caso de la remesa de la Estación Peñarol.

Aislada de este núcleo industrial, destaca también la casilla de señales, particular edificación por sus dimensiones, altura y disposición en la estación. Esta casilla tiene como objetivo alojar los comandos de palancas que operan todas las señales aéreas de la estación así como los desvíos, y por este motivo, fue necesario dotarla de la mayor visual posible del tendido completo de la estación, permitiendo así un mayor dominio de los movimientos del material rodante al encargado de señales. Esto determinó que la planta baja de la casilla resultara prácticamente secundaria frente a la planta alta. El diseño de la escalera para acceder a ella, así como de la cubierta y cerramientos laterales no renunció, a pesar del carácter eminentemente utilitario del edificio, al diseño y ornamentación de estilo que emparenta la casilla con el edificio de pasajeros.



- 1 Remesa y mesa giratoria en Estación Tacuarembó
- 2 Remesa y mesa giratoria en Estación Tacuarembó, foto satelital
- 3 Vista posterior de remesa en Estación Fray Bentos, Río Negro
- 4 Remesa y mesa giratoria en Estación Fray Bentos, Río Negro, foto satelital
- 5 Remesa y mesa giratoria en Estación Nico Pérez, Florida
- 6 Remesa y mesa giratoria en Estación Peñarol, Montevideo

Los modelos arquitectónicos aplicados a la Arquitectura Ferroviaria

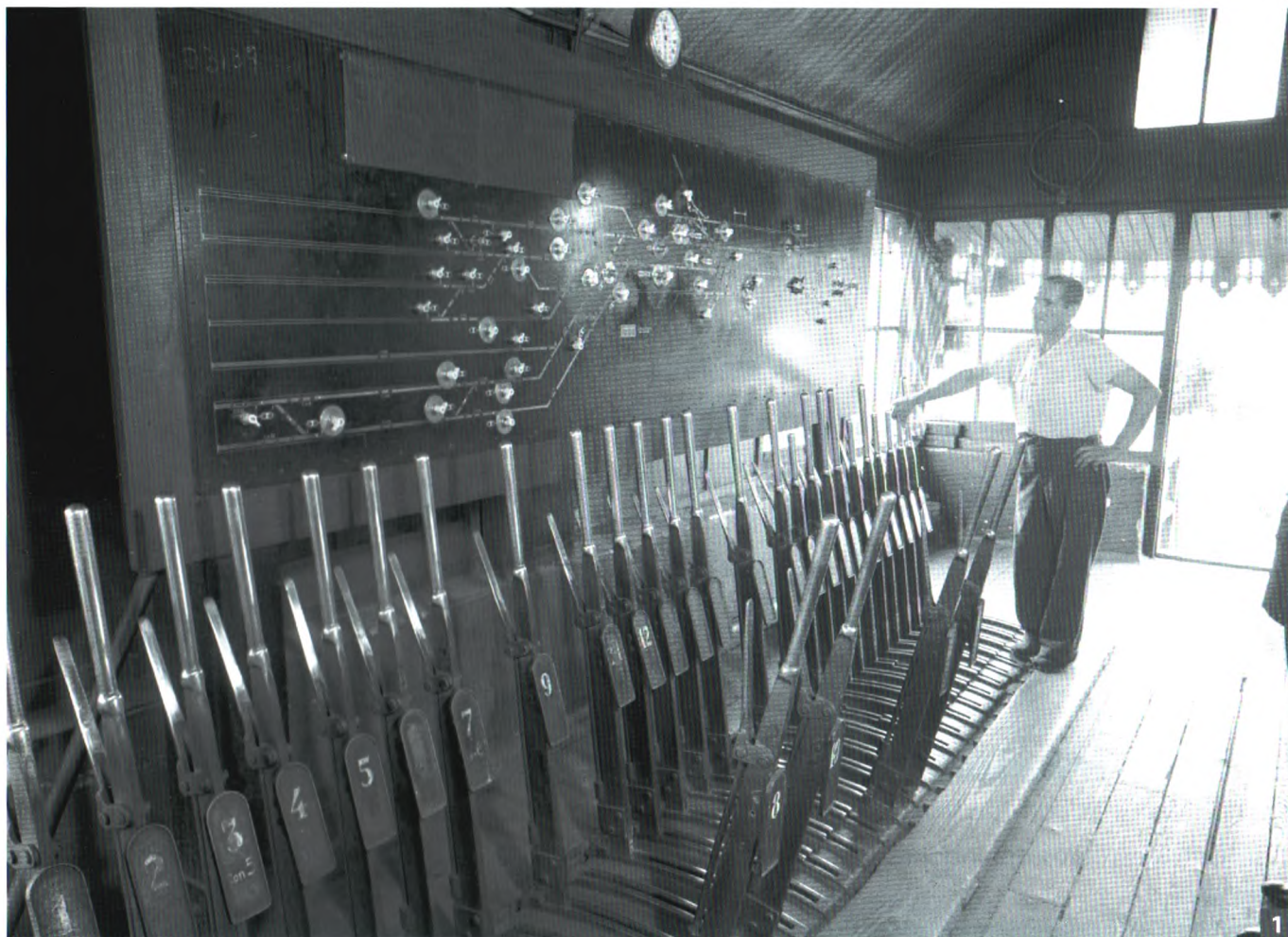
El estudio de los modelos empleados para la construcción de estaciones de ferrocarril comienza hacia la década de 1840 de la mano de especialistas franceses, apenas unos años después de levantarse las primeras estaciones.

Así se establecen diferentes categorías, como la propuesta por Camille Polonceau y Victor Bois, quienes admiten la existencia de cuatro tipos diferentes: la estación de cabecera, la estación conformada por dos edificios laterales a las vías, la estación de un único edificio entre vías y la estación lateral y paralela a la vía.

A este criterio de Polonceau y Bois se sumarían más tarde otras clasificaciones, basadas en la distribución de entradas y salidas que organizan las diferentes actividades que se dan cita en las estaciones. Tal es el caso de los estudios del ingeniero M. Leonce Reynaud que figuran por ejemplo en su *Traité d'Architecture* del año 1850.

De estos y otros trabajos se desprenden distintas recomendaciones para la forma de las estaciones, la distribución de los diferentes locales de acuerdo a su función y las necesarias previsiones de crecimiento de los edificios.

De esta manera, tal como lo expone J. Tartarini, todos estos tratadistas de la arquitectura desarrollaron ampliamente los aspectos programáticos, funcionales y de distribución de las estaciones de ferrocarril,



1 Interior de Casilla de señales, Estación Central Gral. Artigas, Montevideo



2 Casilla de señales, Estación Central Gral. Artigas, Montevideo

aspectos en los cuales encontraron amplias coincidencias. Sin embargo, las opiniones referidas al lenguaje arquitectónico apropiado para estos edificios, conocieron posiciones muy encontradas.

A la luz de estas coincidencias y diferencias, los aspectos estilísticos pasaron a jugar un rol definitivo en la caracterización de la Arquitectura Ferroviaria. De hecho, cada proyectista defendió a través del lenguaje de su estación, una postura personal al interior de este debate.

Los modelos de edificios de pasajeros construidos en nuestro país, a su escala, son también testimonio de las decisiones de proyecto que transitan entre el predominio de la sobriedad de la arquitectura industrial y la ornamentación y tratamiento propios de los estilos arquitectónicos contemporáneos.



EST. GARZÓN,
MALDONADO
Línea Montevideo-
La Paloma, km 188



EST. JOSÉ IGNACIO,
MALDONADO
Línea Montevideo-
La Paloma, km 168



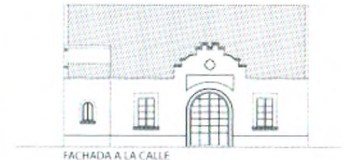
EST. VERGARA,
TREINTA Y TRES
Línea Montevideo-
Río Branco, km 390



EST. RINCÓN,
TREINTA Y TRES
Línea Montevideo-
Río Branco, km 406

Estos cuatro edificios de pasajeros pertenecientes a estaciones intermedias siguen un modelo de forma compacta, con dos pisos de altura, organizado en torno a un eje transversal que permite la conexión entre la calle y la vía.

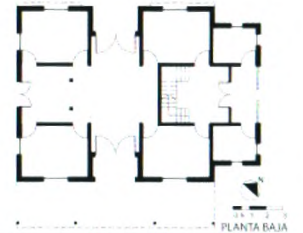
El acceso principal resulta jerarquizado por los detalles ornamentales de la fachada a la calle y el diseño y dimensiones de la puerta que da paso al hall central. La cubierta, de pronunciada inclinación, y la decoración de las fachadas, constituyen otros elementos singulares y característicos de este modelo arquitectónico. En ellos es posible encontrar algunos detalles decorativos particulares en zócalos y frisos, o en el diseño de los soportes de madera curvos de la cubierta independiente del andén.



FACHADA A LA CALLE



FACHADA A LA VÍA



PLANTA BAJA



FACHADA LATERAL



FACHADA LATERAL

ESTACIÓN GARZÓN, MALDONADO



Ubicación relativa de los ejemplos



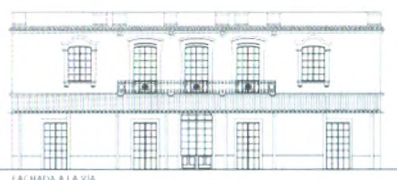
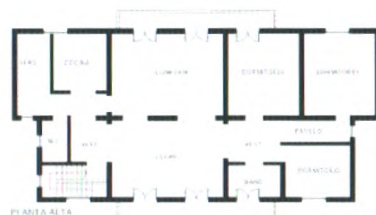
RÍO BRANCO, CERRO LARGO
Línea Montevideo-Río Branco, km 446



SARANDÍ DEL YÍ, DURAZNO
Línea Montevideo-km 329, km 226



SAN CARLOS, MALDONADO
Línea Montevideo-La Paloma, km 145



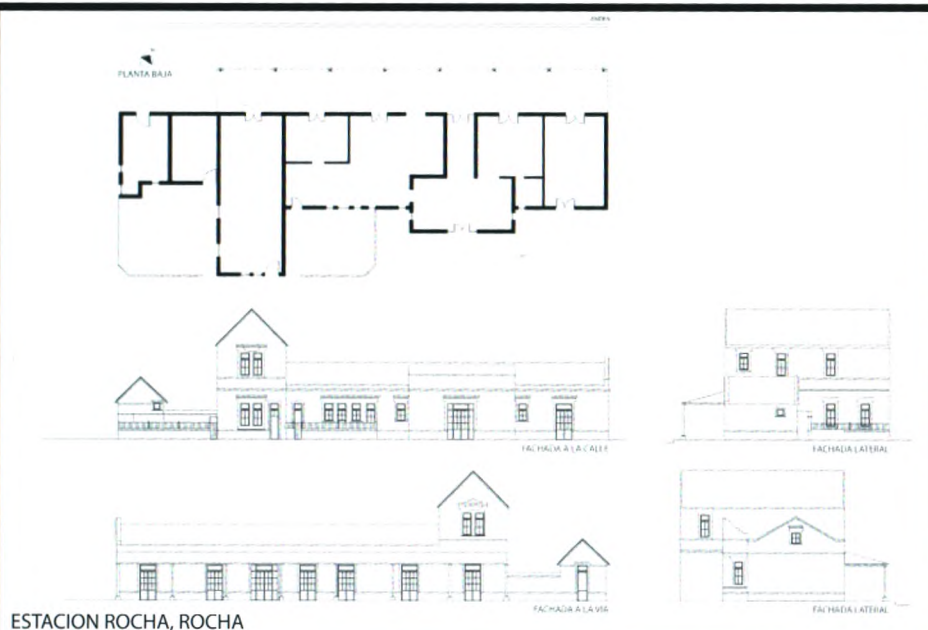
ESTACIÓN SAN CARLOS, MALDONADO

El modelo que siguen estos edificios se caracteriza por su forma lineal de dos pisos de altura. Se articula según un eje longitudinal, paralelo a las vías, que organiza las diferentes habitaciones, y un eje transversal, que oficia de vínculo entre la ciudad y la vías a través de un amplio vestíbulo.

En este modelo la vivienda del jefe de estación se ubica en el piso superior, logrando una mayor intimidad respecto al uso público. Las aberturas de fachadas, el remate del pretil y las barandas de los balcones exhiben detalles ornamentales que enriquecen la imagen del edificio, imprimiendo un estilo neoclásico al mismo, con algunos toques barrocos.



SAN CARLOS-SARANDÍ DEL YÍ-RÍO BRANCO

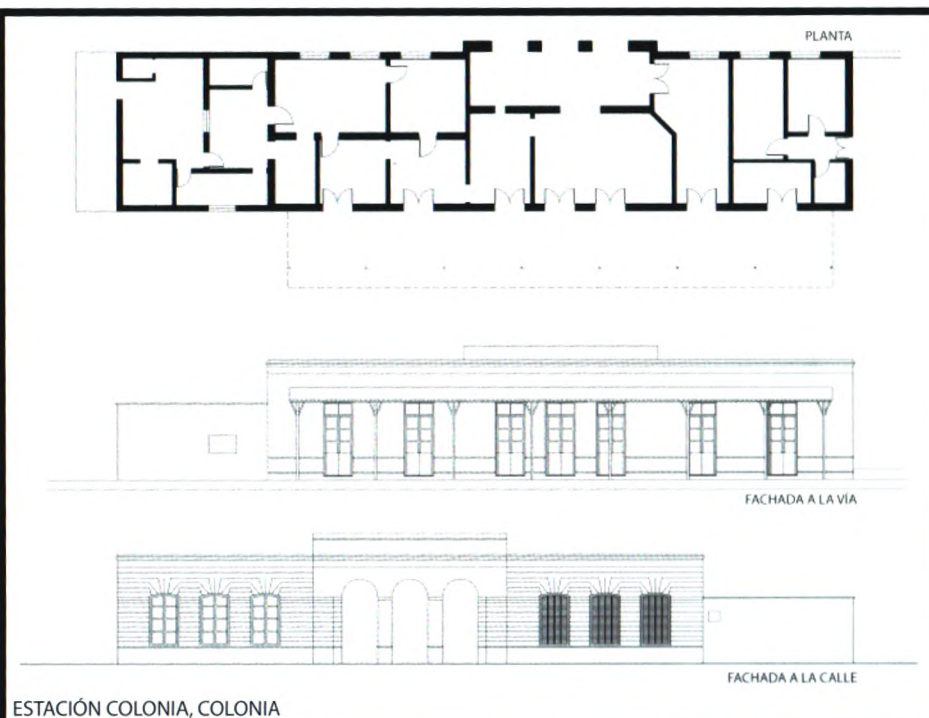


ESTACION ROCHA, ROCHA

EST. ROCHA, ROCHA
Línea Montevideo-La Paloma, km 180EST. SAN JOSÉ, SAN JOSÉ
Línea Montevideo-Fray Bentos, km 246

Se trata de edificios que siguen una disposición lineal predominante, pero ofrecen una volumetría muy articulada. Ésta se caracteriza por combinar cuerpos de uno y dos niveles, siguiendo los primeros claras líneas horizontales, mientras que los segundos se caracterizan por sus pronunciadas cubiertas en tejas a dos aguas. Asimismo, existe una intención evidente de jerarquizar y diferenciar cada cuerpo a través de la alineación de sus fachadas, que «entran» y «salen» conformando distintos espacios y sectores del edificio. Los planos de fachadas destacan por el diseño de sus revoques, donde se muestra un buñado general que simula piedra, acompañado de pilastras en esquina y el enmarcado de los vanos que jerarquizan las aberturas. El acceso desde la calle a la vía está claramente indicado por el volumen saliente que se adelanta para recibir al pasajero.





ESTACIÓN COLONIA, COLONIA

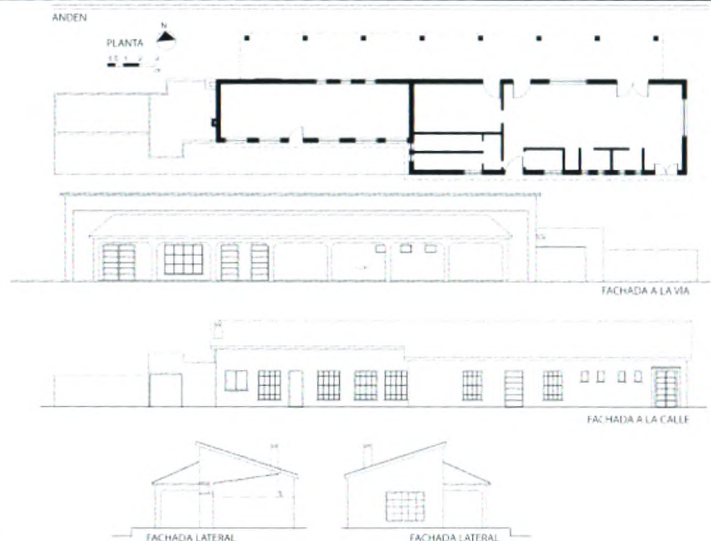
EST. COLONIA, COLONIA
Línea Montevideo-Colonia,
km 246EST. ROSARIO, COLONIA
Línea Montevideo-Colonia,
km 180EST. MERCEDES, SORIANO
Línea Montevideo-Mercedes,
km 300

Estos tres edificios pertenecen a estaciones que ocupan tanto ubicaciones intermedias, como en el caso de Mercedes y Rosario, como estaciones terminales, en el caso de Colonia. Se trata de edificios lineales de un sólo nivel de altura con un fuerte carácter simétrico en su composición de fachada y volumetría.

El acceso se encuentra jerarquizado por el vestíbulo que forman los tres vanos en arco ubicados centralmente en la fachada a la calle, así como por el remate sobreelevado del pretil de fachada. El tratamiento de las fachadas acentúa el carácter lineal de los edificios, imprimiéndoles un carácter propio del eclectismo historicista y empleando un revoque que imita el despiece de sillería.



Ubicación relativa de los ejemplos



ESTACIÓN ATLÁNTIDA,
CANELONES



EST. ATLÁNTIDA, CANELONES
Línea Montevideo-La Paloma, km 59



EST. LA FLORESTA, CANELONES
Línea Montevideo-La Paloma, km 66

ATLÁNTIDA-LA FLORESTA

Se trata de edificios claramente longitudinales, de un único nivel, cuya volumetría se define por la cubierta inclinada con un único faldón que cae hacia la calle. Internamente, la distribución de los locales define dos sectores: en un extremo las habitaciones destinadas a funciones públicas de la estación, incluyendo los sanitarios, y en el extremo opuesto las instalaciones privadas del encargado de la estación. Se advierte el uso de materiales como el hormigón armado en la estructura de pilares y cubierta del andén y en la cubierta general del edificio, la cual está en ambos casos revestida con tejas coloniales. Las fachadas longitudinales reciben un tratamiento diferenciado según su orientación, predominando el revestimiento de ladrillo en la fachada a la vía y el revoque pintado en la fachada orientada hacia la calle.





EST. BARKER, COLONIA
Línea Montevideo-Colonia, km 195



EST. PALMITAS, SORIANO
Línea Montevideo-Colonia, km 257

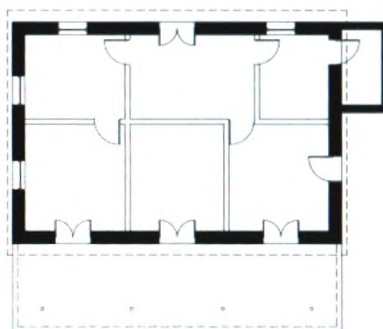


EST. ARROYO GRANDE, SAN JOSÉ
Línea Montevideo-F. Bentos, km 160



EST. RODÓ, SORIANO
Línea Montevideo-F. Bentos, km 219

NOTA: la distribución interna de tabiques es indicativa



PLANTA



FACHADA A LA VÍA



FACHADA LATERAL

ESTACIÓN BARKER, COLONIA

El modelo de estos edificios responde a una planta lineal compacta y simple, cuya volumetría está definida por la cubierta a dos aguas, terminada en teja francesa, salvo en estación Grito de Asencio, donde ha sido sustituida por una cubierta de paja. La distribución de las habitaciones según un eje longitudinal permite que éstas se vuelquen, o bien hacia la calle, o bien hacia la vía.

En estos edificios el acceso a la sala de espera se realiza desde el andén. Éste está cubierto por un alero de chapa, independiente de la cubierta general, soportado por pilares de madera y ménsulas. Resulta característico el tratamiento de fachada que enmarca puertas y ventanas, el zócalo y la combinación de ladrillo visto y paños revocados en las fachadas longitudinales.



ACHAR-PAMPA-TAMBORES-PASO TRANQUERAS



EST. ACHAR, TACUAREMBÓ
Línea Montevideo-Rivera, km 335



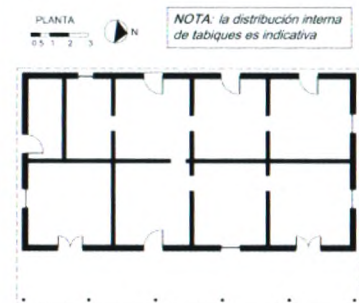
EST. PAMPA, TACUAREMBÓ
Línea Montevideo-Rivera, km 355



EST. TAMBORES, TACUAREMBÓ
Línea Montevideo-Rivera, km 408



EST. PASO TRANQUERAS, RIVERA
Línea Montevideo-Rivera, km 519



PLANTA



FACHADA A LA VÍA



FACHADA LATERAL



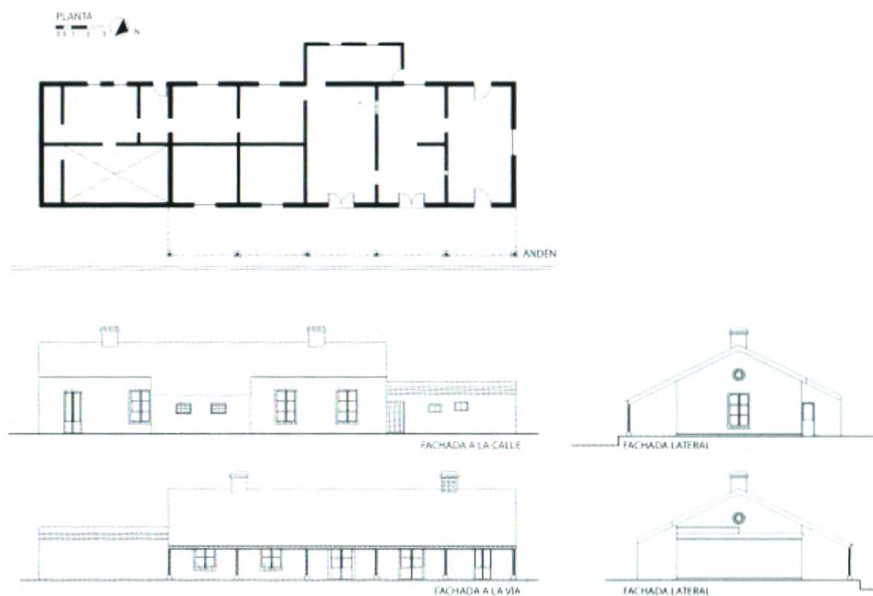
FACHADA LATERAL

ESTACIÓN TAMBORES, TACUAREMBÓ

La forma lineal compacta de estos edificios y su volumetría simple, con cubierta a dos aguas que se extiende para formar el alero sobre el andén, se realiza en estos casos por el uso de la piedra vista, que adquiere tonalidades grisáceas y rojizo anaranjadas.

El uso de este material contrasta con la esbeltez de los pilares del andén, contruidos en caño metálico de fina sección, que apenas enmarcan el espacio cubierto hacia las vías. Como en otros modelos, el acceso a la sala de espera y venta de boletos se realiza desde el mismo andén, jerarquizando la fachada dispuesta a las vías respecto de la fachada longitudinal posterior.





ESTACIÓN SAUCE, CANELONES

EST. SAUCE, CANELONES
Línea Montevideo–Nico Pérez,
km 36EST. SANTA ROSA, CANELONES
Línea Montevideo–Nico Pérez,
km 34EST. SAN RAMÓN, CANELONES
Línea Montevideo–Nico Pérez,
km 82

Estos edificios siguen una forma lineal compacta y simple, con un único nivel de altura. Hacia uno de los extremos se ubica la vivienda del jefe de estación, contando con un patio abierto que aloja actividades de servicio de la vivienda, delimitado perimetralmente por muros que respetan la alineación del cuerpo principal del edificio. La volumetría de este sector principal del edificio se define por la cubierta inclinada a dos aguas, terminada en teja francesa.

El espacio del andén está definido por la extensión de esta cubierta general, rematada con la cenefa de madera calada y la secuencia de los esbeltos pilares metálicos de sección circular sobre base de madera. En la fachada a la calle, el acceso se identifica claramente por el alero adosado, que crea un espacio protegido para el ingreso a la sala de espera y venta de boletos.



Ubicación relativa de los ejemplos



1 Estación Rodó, Soriano
2 Estación Florida
3 Estación Rosario, Colonia

La Arquitectura Ferroviaria y los estilos arquitectónicos

La mayor parte de los edificios de pasajeros de nuestro país carece de ornamentación y posee un carácter sobrio, motivo por el cual su imagen corresponde a la de edificios propios de la arquitectura industrial.

Sin embargo, a pesar de este carácter fuertemente utilitario, muchas de las edificaciones incluyen en sus diseños elementos asociados a diferentes tendencias estilísticas, que enriquecen la imagen arquitectónica de las mismas.

Estos elementos están vinculados con:

- › la presencia de ejes de organización y simetría en su disposición volumétrica,
- › la composición (proporciones y diseño) de los planos de fachada,
- › el empleo de ornamentación,
- › el tratamiento de los accesos y
- › los recursos de textura y color de los diferentes materiales aplicados.

Analizando estos aspectos, es posible reconocer cómo, por ejemplo, la Estación Central en Montevideo, obra del ingeniero Luigi Andreoni, se adscribe claramente al historicismo ecléctico, un estilo que conjuga elementos de muchos otros y que predominó en las últimas décadas del siglo XIX en la arquitectura de nuestro país. Este eclecticismo combina, en este ejemplo, ornamentación y diseño barroco y manierista, de gran plasticidad como se

ESTACIÓN TREINTA Y TRES

Contrariamente a otros edificios ubicados en ciudades capitales departamentales, tiene un carácter que puede asociarse al de una planta industrial, pragmático, claro, de neta volumetría.

Una planta rectangular, con cubierta liviana a dos aguas que genera dos testeros prácticamente ciegos que lo acusan. La ornamentación es muy austera y confiada a las chambranas de borde dentado, que enmarcan aberturas o paños ciegos, con la particularidad que están realizadas en ladrillos de prensa vistos. El resultado de este diseño es un fuerte bicromatismo: el color del ladrillo y los paños revocados de un ocre muy claro. Este contraste es la clave para el carácter singular del edificio.

Los vanos, tanto en la fachada urbana como en la del andén, están distribuidos uniformemente sin pretender otorgar jerarquía a

evidencia en la caja de escalera, junto al renacimiento italiano y referencias francesas en la solución de mansardas y lucarnas de la cubierta. Se destaca por otra parte, la estrecha asociación entre el sector de andenes, resuelto en estructura metálica de grandes luces y los sectores edilicios perimetrales, trabajados como fachadas dispuestas tanto hacia la vía pública como hacia el patio interior hábilmente iluminado.

Otros ejemplos también afiliados al eclecticismo historicista pueden hallarse en las estaciones como la de Arroyo Grande, Rodó, Palmitas y similares, donde se destacan las fachadas de composición simétrica apoyadas en un basamento continuo, en el que se sustentan las chambranas lisas de los vanos y pilastras de los ángulos. En este modelo edilicio se advierten referencias a la arquitectura doméstica inglesa y al lenguaje neo renacentista representados por la sencilla ornamentación.

También el edificio de pasajeros de estación Colonia y sus pares, Rosario y Mercedes, son exponentes del eclecticismo histórico, con fachadas formadas por basamento, desarrollo y remate, aunque tanto el basamento como el remate resulten apenas remarcados. En sus fachadas, claramente simétricas, destacan las cadenas de almohadillado en los ángulos y el buñado continuo que simula las dovelas sobre los arcos.

El caso de la estación de Florida, que responde a una volumetría articulada sobre una contundente simetría axial, resulta particular, ya que si bien se adscribe al eclecticismo historicista, conjuga elementos propios del manierismo italiano en logias, balaustradas y modillones de

los arcos de medio punto, junto a ornamentos barrocos en los tímpanos de múltiple desarrollo cóncavo-convexo y en la interrupción de la importante cornisa de coronamiento.

Podría afirmarse que todos estos elementos se incorporan con una cierta mirada no académica, que se manifiesta en los planos lisos de los laterales, donde los vanos de la planta alta se inscriben en arcos de medio punto, totalmente exentos de ornamentación.

Estaciones tales como Río Branco, Sarandí del Yi y San Carlos, por su año de construcción, conviven con el período de aplicación del eclecticismo, contemporáneo a la arquitectura de la modernidad. Quizás por ello, sus atributos estilísticos deben ser interpretados de forma distinta a las estaciones anteriormente construidas. Respeta la estructura tripartita, con un basamento discreto, un desarrollo que incluye en el piso superior el «*piano nobile*» y un importante remate que esconde la cubierta en azotea, un elemento singular en el contexto de la Arquitectura Ferroviaria Nacional.

El caso particular de Río Branco expone una ornamentación que se adscribe a las tendencias del barroco, destacable en los dinteles quebrados y antepechos de las ventanas laterales de planta alta, óculo y ánforas sobre la baranda superior. Este barroco adquiere particularmente el carácter de su vertiente hispánica en los detalles ornamentales de hierro forjado, ménsulas bajo el balcón, antorchas en el «*piano nobile*» y en la reja ubicada en la ventana a la derecha del acceso.

los accesos. Para indicar el acceso urbano, se incorpora un porche de estructura liviana, soportado por dos columnas cuadradas. En los testeros ciegos, falsas chambranas de ladrillo dibujan tres arcos de medio punto que acentúan el perfil triangular superior; la resolución del pretil quebrado que incorpora una sencilla cornisa y da una solución original al remate. Otro detalle constructivo simple pero que contribuye a la estética pragmática del edificio, son las ménsulas que soportan los extremos de la cubierta y los canalones.

La galería del andén es simple pero interesante en su resolución, las sencillas pero elegantes columnas, iguales a las dos del acceso, están retiradas del borde del techo por lo que la estructura superior incluye un tramo en ménsula. De esta manera el espacio junto al tren no se obstruye con los apoyos de la cubierta.

Ricardo Béhèran



1



2



3

1 Detalle de ornamentación, Estación Trinidad, Flores

2 Referencias vegetales, Estación Trinidad, Flores

3 Balcón y ménsulas, Estación Río Branco, Cerro Largo

Un lenguaje diferente manejan estaciones compactas y de relativas pequeñas dimensiones, pero de interesante juego volumétrico, como la de Garzón. Por su escala, podría decirse que responde a una arquitectura doméstica. Su carácter de edificio público viene dado por su importante acceso y la ornamentación de tendencia barroco hispánica presente en el gran portal y su complejo tímpano, donde se intercala remates de ladrillo y molduras curvas, así como óculos ciegos de perfil polilobulado.

Finalmente, merece destacarse el edificio de pasajeros de la estación de Trinidad, que resulta uno de los de mayor jerarquía en el conjunto de la Arquitectura Ferroviaria Nacional, por su refinamiento y carácter emblemático. Su adscripción estilística es nuevamente ecléctica, pero incluye relevantes elementos modernistas de influencia *art nouveau*, como la elegante marquesina del acceso, de perfil curvo y ménsulas de hierro forjado. La fachada principal tiene la clásica distribución tripartita con un basamento sólo evidente en las bases de las pilastras. El cuerpo principal se divide en tres sectores, de los cuales el central ostenta su porte monumental dado por el tratamiento como un único nivel a modo de arco de triunfo, que incluye un gran portal con arco de medio punto, sobresaliente del plano general de la fachada. Los laterales proponen una escala menor al evidenciar los dos niveles interiores. Las pilastras que ornamentan las fachadas no responden a un orden clásico sino que conjugan diferentes elementos, como los que se observan en los capiteles, combinando un modillón central y elementos de inspiración vegetal. Finalmente, el coronamiento está formado por una cornisa quebrada en

los ángulos, acompañada de una importante balaustrada. La ornamentación en este edificio incluye motivos simbólicos, como el escudo con dos serpientes entrelazadas alrededor de una antorcha y un par de alas, cornucopias como símbolo de la abundancia, ornamentos de referencia al mundo vegetal o marino, junto a cintas y guirnaldas que acompañan la inscripción «Ferrocarril del Estado» en la fachada principal y «Trinidad» en las restantes.

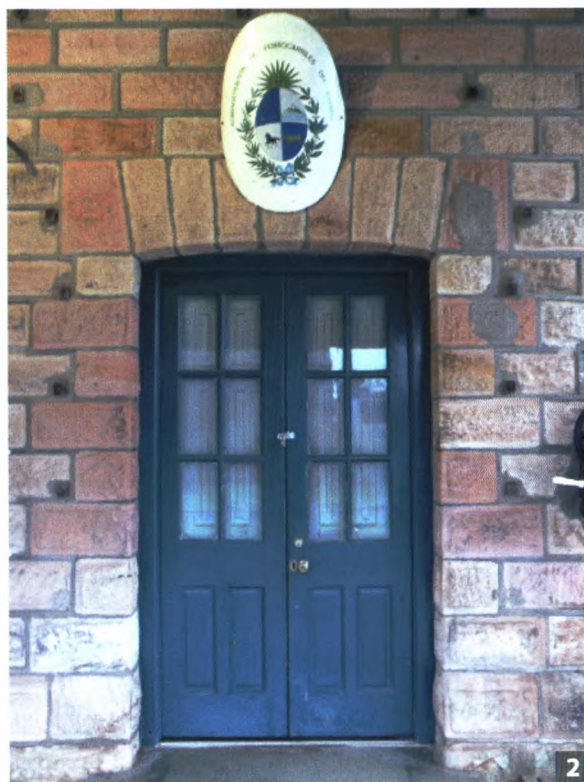
A través de los ejemplos mencionados, es posible reconocer que la Arquitectura Ferroviaria Nacional, además de dar una respuesta locativa a una demanda funcional, estableció un vínculo con el resto de la producción arquitectónica contemporánea. Por esto, no resulta ajena a las tendencias e influencias estilísticas que prosperaron en nuestro medio durante las últimas décadas del siglo XIX y primeros años del siglo XX.

Materiales y sistemas constructivos

La Arquitectura Ferroviaria aplicó diferentes sistemas constructivos y materiales, de acuerdo a las funciones y el carácter de los distintos edificios. En general puede advertirse el empleo de sistemas constructivos «secos» y «húmedos». Los primeros se caracterizan por el montaje de materiales y componentes entre sí, que al vincularse por medio de fijaciones conforman la cubierta y los cerramientos verticales e inferiores del edificio. Los segundos se basan en la colocación de piezas unidas entre sí con materiales húmedos, que al secar confieren monolitismo y firmeza a los diferentes componentes constructivos. Las mayores diferencias entre ambos sistemas radican en la velocidad de construcción, la facilidad de montaje y la calidad de los espacios interiores en relación a su grado de confort.

Los sistemas constructivos secos resultan rápidos y se adaptan con gran versatilidad a la construcción de grandes espacios, mientras que los sistemas constructivos húmedos resultan más lentos, requieren la preparación de uno o más materiales *in situ*, exigen una mano de obra más calificada y en general permiten un mejor acondicionamiento de los locales que delimitan.

La Arquitectura Ferroviaria Nacional empleó ambos sistemas, en algunos casos optando por uno u otro, en otros casos combinando las ventajas de ambos. En particular, los primeros edificios de pasajeros fueron contruidos con sistemas constructivos en seco que combinaban dos subsistemas. El primero de los subsistemas estaba relacionado con las cubiertas, las cuales eran ejecutadas con chapas de zinc clavadas a una estructura

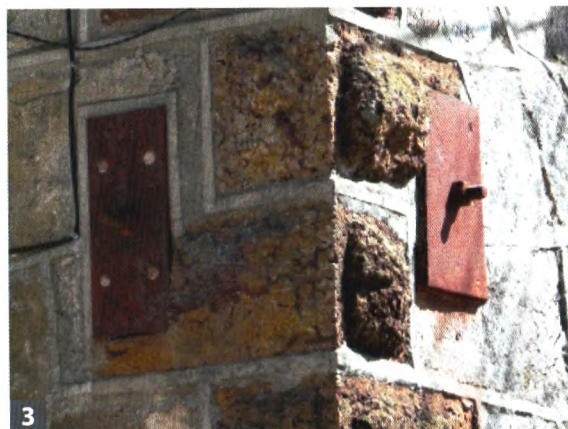


- 1 Estación Reboledo, Florida
- 2 Puerta de acceso a la sala de espera, Estación Tranqueras, Rivera
- 3 Estación Rocha
- 4 Estación Santa Teresa, Florida

de madera, que quedaba oculta al interior de los locales debido a la colocación de un cielorraso de tablas. El segundo subsistema corresponde a los muros perimetrales del edificio, que fueron construidos aplicando una sucesión de tableros de chapa al exterior y de madera en tablas al interior. El alma de estos tableros estaba formada por una estructura de madera a la que se vinculaban tanto la chapa como las tablas interiores.

Este sistema de tableros puede ser considerado como uno de los primeros sistemas prefabricados aplicados en nuestro país y como tal, permitía levantar rápida y fácilmente paredes livianas, cuyas superficies no requerían terminación adicional aunque se aplicaba por lo general una película de pintura para su protección. Para las paredes divisorias interiores, el tablero sustituía la chapa exterior por tablas de madera. La aplicación de este sistema prefabricado permitió a las empresas mayoritariamente inglesas que construyeron el sistema ferroviario nacional, levantar velozmente las primeras edificaciones a medida que avanzaban en el tendido de las vías. Fue además, ampliamente utilizado para construir viviendas y casillas para las cuadrillas.

Con el paso de los años, merced a la importancia que iban adquiriendo las diferentes estaciones, estas construcciones fueron sustituidas por edificios más sólidos, que aplicaron diferentes materiales y asociaron sistemas constructivos secos y húmedos. Sin embargo, muchos de estos edificios construidos en sistema prefabricado perduraron en el tiempo y se conservan incluso hasta nuestros días.



- 1 Detalle de planchuela, Estación La Cruz, Florida
- 2 Galpón sobre rieles, Estación Juanicó, Canelones
- 3 Detalle de planchuela, Estación Sarandí, Florida
- 4 Cercha de madera de galpón, Estación Haedo, Río Negro

Los sistemas constructivos húmedos aplicados a los edificios de pasajeros, responden al uso de materiales locales diversos y a técnicas constructivas tradicionales para nuestro país. Así, muchos de estos edificios e incluso algunos galpones de carga fueron erigidos en mampostería de piedra o de ladrillo, uniendo los mampuestos con morteros de arena y cal y revistiendo a veces las paredes con revoques pintados.

Estas técnicas tradicionales permitieron dotar a los locales de mejores condiciones de confort, protegiendo de vientos, lluvias y diferencias térmicas con mayor solvencia que los sistemas secos, debido en gran parte a los mayores espesores.

Un detalle singular de estos edificios de paredes de piedra o ladrillo radica en el uso de flejes metálicos empleados como tensores, que vinculan las paredes paralelas perimetrales de los edificios y que quedan en evidencia gracias a las planchuelas metálicas en las fachadas.

Sin lugar a dudas, este elemento fue incorporado por los ingleses, aplicando los criterios estructurales habituales en su país y adaptándolo a nuestras técnicas constructivas tradicionales, que por aquellas fechas iniciaba la incorporación del hierro en perfiles al oficio de la albañilería.

Por su parte, para la construcción de los edificios de carácter más utilitario como talleres, remesas y depósitos, se emplearon en términos generales sistemas constructivos en seco. En estos casos las cubiertas fueron resueltas utilizando chapas de zinc sobre un entramado de madera sostenido por cerchas del mismo material, que permitían salvar las grandes luces.



- 1 Estación Egaña, Soriano
- 2 Estación Porvenir, Paysandú
- 3 Estación Guichón, Paysandú
- 4 Estación Nico Pérez, Florida

En general, estas cerchas de madera eran sustentadas por pilares también de madera que acompañaban el cerramiento lateral de chapa hasta alcanzar la estructura del piso. Éste se montaba sobre tirantes de madera o rieles metálicos apoyados sobre pilotes de madera hincados en el terreno.

En algunos ejemplos, la combinación de sistemas húmedos y secos determinó que la cubierta metálica y las cerchas de madera descansaran sobre muros macizos, de piedra o ladrillo, hasta llegar a cimientos de iguales materiales.

En los galpones de carga, las dos soluciones mencionadas permitieron coordinar el nivel de piso del local con el respectivo piso de los vagones.

Si los galpones fueron cubiertos con techos a dos aguas, los talleres y remesas, por su parte, fueron techados con cubiertas de perfil quebrado, lo que permitió resolver la evacuación de gases y ventilar los locales de trabajo.



1



4



2



5



3

- 1 Estación Rivera
- 2 Estación Tacuarembó
- 3 Estación Paysandú
- 4 Estación Paso de los Toros, Tacuarembó
- 5 Estación Guichón, Paysandú

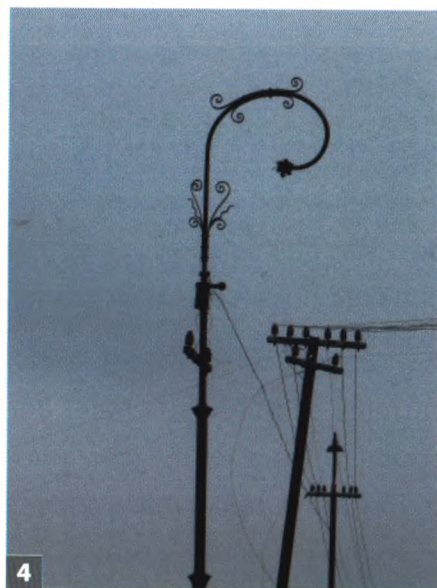
El equipamiento

Siguiendo la lógica de la operativa ferroviaria, las estaciones fueron provistas de elementos de equipamiento de pequeña y mediana escala, que permitieron el correcto desarrollo de las diferentes actividades.

En particular el sistema de señalización, materializado a través de carteles, semáforos, señales aéreas y barreras, representa uno de los equipamientos de mayor trascendencia, dado que en su coordinación se basó el ordenamiento de los flujos de maquinaria, pasajeros y mercancías. En efecto, su presencia permitió indicar claramente el destino de los diferentes locales, ajustar el tránsito ferroviario y compatibilizar éste con la dinámica de comunicaciones viales, al interior de los centros poblados.

Un elemento singular y referente que se integra a este sistema es el propio cartel indicador de estación, generalmente formado por un par de carteles apaisados, sostenidos sobre dos o más pies, dependiendo del largo del nombre de la estación, donde se indica además altitud y ubicación relativa en el kilometraje de la vía correspondiente. Otros elementos asociados al sistema de señalización, pero ya de carácter más institucional son: el escudo de AFE que lucen algunos de los edificios de pasajeros y los estandartes que izan las banderas patrias, en el cantero que enfrenta a la vía.

Un segundo grupo de equipamiento se relaciona con el alumbrado, resuelto mediante los altos faroles y las bajas luminarias asociadas en ge-



- 1 Estación Florida
- 2 Estación Riso, Soriano
- 3 Estación Porvenir, Paysandú
- 4 Estación Mal Abrigo, San José
- 5 Estación Paso de los Toros, Tacuarembó

neral a la cubierta del edificio de pasajeros. En algunas estaciones, estos elementos merecieron un diseño particular, como en Mal Abrigo.

Las comunicaciones también tuvieron su papel en las estaciones de ferrocarril, de la mano del telégrafo y del correo. El primero de ellos requirió un equipamiento puntual representado por el equipo receptor y transmisor, ubicado en la oficina de ventas de boletos y atendido por el telegrafista que cumplía ambas funciones, y un equipamiento distribuido en forma de postes, que trasladaba los cables telegráficos entre estaciones. Esta secuencia de postes que acompañó desde siempre los rieles, aún persiste y actualmente forma parte integral del paisaje del tendido ferroviario nacional en toda su extensión.

A este sistema de comunicación de enorme trascendencia para la época, se sumó el correo postal. En algunos edificios de pasajeros funcionó habitualmente una oficina virtual de recepción del Correo Nacional, a través de un buzón allí instalado, como los que aún se conservan en las estaciones de Treinta y Tres y Paso de los Toros.

Por último, relacionado directamente con el servicio de pasajeros y encomiendas, es necesario destacar que las estaciones contaron con equipamiento mueble formado por bancos, bebederos, saliveras, relojes, básculas para el pesaje de encomiendas y carros para su transporte. Todo este mobiliario, aunque de pequeña escala, formó parte del equipamiento singular introducido por el ferrocarril.



CAPÍTULO 3
CONSTRUYENDO EL TERRITORIO.
El Uruguay que creció desde las vías





Estación Tacuarembó

El tendido ferroviario nacional, construido entre los años 60 del siglo XIX y las primeras décadas del siglo siguiente, representó un instrumento dinamizador de gran parte de nuestro territorio.

Efectivamente, a pesar de su esencia netamente comercial, cuyo objetivo primario fue la rentabilidad económica y no la organización del territorio, el ferrocarril en su evolución y crecimiento, provocó importantes transformaciones en áreas urbanas y rurales del país.

Su instalación fue causa de la fundación de nuevos poblados y factor de desarrollo y consolidación de centros urbanos existentes. Asimismo, dio lugar a la formación de un nuevo tipo de centro poblado, el pueblo ferroviario, asentado en los puntos de empalme de las principales líneas férreas, cuya dinámica urbana estuvo regida casi exclusivamente por la operativa del ferrocarril. En las áreas rurales implicó una fuerte transformación del paisaje natural y permitió fortalecer y diversificar la producción agropecuaria tradicional, ofreciendo posibilidades reales de comunicación y transporte de mercancías.

De este modo, el ferrocarril contribuyó a la integración del territorio uruguayo, incidió en el asentamiento de población en el medio rural y jugó un doble papel en las zonas fronterizas, colaborando en la estabilización de las mismas y permitiendo la integración regional al establecer conexión con los sistemas ferroviarios de los países vecinos.



Trazado ferroviario del Uruguay

Basado en Carlos Musso, «Las ciudades del Uruguay» y Hugo Baracchini, «Historia de las comunicaciones en el Uruguay»



Ley 1751, trazado general de ferrocarriles, 1884

Basado en Hugo Baracchini, «Historia de las comunicaciones en el Uruguay»

El ferrocarril como instrumento de planificación territorial

La red de comunicaciones y transporte que configuró el trazado ferroviario en nuestro país, su alcance y penetración en el territorio, el impulso y generación de procesos de urbanización y su rol «institucional» en las zonas de frontera, constituyen algunos de los principales aportes del ferrocarril en materia de ordenamiento territorial y consolidación del estado nacional.

En términos generales podría considerarse que su estructura materializó una de las primeras iniciativas a escala nacional en materia de planificación territorial, que involucró tanto áreas urbanas como netamente rurales. Esta planificación quedó plasmada en la ley 1751 del trazado general de los ferrocarriles, aprobada el 27 de agosto de 1884.

El proceso que llevó a la promulgación de la misma tuvo sus inicios en diversas propuestas y algunas concreciones, de mayor o menor alcance territorial.

Entre las primeras, cronológicamente hablando, y de corto recorrido, podrían mencionarse las iniciativas de John Halton Buiggeln de 1860, para la construcción de una línea de 8km entre Montevideo y Villa Unión, o la de Eugenio Penot para el tendido de un tramo férreo entre Montevideo y Paso Molino. Ambos proyectos confluyeron en ley en 1864, por la que se estableció una vía férrea con dos ramales que llegaban, respectivamente, al puente de Paso Molino y a Villa Unión.



Trazado ferroviario propuesto por ley. Basado en Hugo Baracchini, «Historia de las comunicaciones en el Uruguay»

Algo posterior pero de carácter más ambicioso, puede mencionarse el proyecto de José de Buschental, vinculado a la instalación de un ferrocarril entre Montevideo y Nueva Palmira. Presentado al gobierno nacional hacia finales de 1860, incluía la construcción de un puente sobre el río Santa Lucía y su pasaje por la localidad de San José, antes de llegar a destino.

También significativo resulta que en 1872 se conformara una comisión estatal para elaborar un plan general de obras, atendiendo a la necesidad de coordinar las redes ferroviarias nacionales con las regionales. Esta comisión, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, estuvo integrada por los ingenieros A. Montero, E. Dupret, J.A. Capurro, C. Olascoaga, C. Honoré y E. Penot. Su objetivo fundamental fue el de determinar los recorridos ferroviarios sobre el territorio, que permitieran la conexión de los principales puntos del país en las fronteras con Brasil y Argentina. El trabajo elaborado por estos técnicos fue finalmente la base de la ley de 1884.

Así, en síntesis, desde la década de 1860 hasta la promulgación de la ley de 1884, fueron las continuas concesiones otorgadas por inscripción de contrato, por decreto o por ley, las herramientas legales que formalizaron la intervención territorial que concretó, para esas fechas, más de 670km de vías.

En el contexto actual, es necesario interpretar integralmente las diferentes causas y factores que dieron origen al trazado ferroviario, sin olvidar el marco económico-político que impulsó su instalación y evolución, para comprender cabalmente su rol como herramienta de planificación territorial.



Estaciones coincidentes con el trazado del Ferrocarril Interior:

- 1 Estación La Cordobesa, Flores
- 2 Estación Trinidad, Flores
- 3 Estación Durazno
- 4 Estación Juan J. Castro, Flores

Entre estas causas es posible mencionar que:

- › existían en el país importantes áreas productivas agrícolas, ganaderas y mineras en el marco de un fuerte proceso de transformación en el sistema de tenencia de las tierras, que permitió un desarrollo sostenido de las mismas,
- › existía interés y capacidad para la instalación de infraestructuras territoriales complementarias al tendido ferroviario, como puertos y puentes ferroviarios de conexión internacional,
- › la soberanía nacional se encontraba amenazada en zonas de frontera.

Se agregan además, otros factores vinculados a intereses de particulares, inversores, propietarios de estancias o comerciantes, quienes ejercieron influencia directa en la elección del emplazamiento de ciertos tramos del trazado y de algunas estaciones.

El resultado fue una estructura radial convergente que reafirmó el rol del país como proveedor de materia prima con salida por el puerto de Montevideo, contribuyendo así, a reafirmar la centralidad de la ciudad capital.

Efectivamente, en la planificación y concreción de la red ferroviaria estuvieron prácticamente ausentes las líneas transversales. Las excepciones a esta regla se establecieron en la ley del 30 de noviembre de 1888, cuando se adicionaron las líneas desde Durazno a Trinidad empalmando con la línea central, y el ferrocarril a la frontera por el camino de Bagé, entroncando en Cerro Chato. Pero es recién en 1889 cuando

se promueve una verdadera transversalidad, al agregar a las anteriores disposiciones la propuesta de contrato de Castro, Petty y Cía., conocido como el Ferrocarril Interior del Uruguay, para unir el puerto de Colonia y la frontera con Brasil, pasando por Trinidad, Durazno y Cerro Chato o Puntas del Yi. Esta propuesta incluía además, la construcción de instalaciones portuarias en Colonia y la fundación de colonias agrícolas a los lados de las vías, entre Durazno y Cerro Chato.

En concreto, únicamente el corto tramo entre Durazno y Trinidad instalado hacia 1915, la línea Tres árboles, Algorta, Paysandú habilitada entre 1889 y 1890 y el tramo entre Algorta y Fray Bentos construido en los años 1910 y 1911, fueron efectivamente realizados escapando al sistema radial.

El ferrocarril y las dinámicas urbanas

El tendido del ferrocarril creó un «*canal*» de comunicación continuo en su trazado, pero de diálogo intermitente entre áreas del territorio, posibilitando la conexión entre pueblos y ciudades que resultaron así, enlazados por el tendido de las vías. Este «*canal*» no generó tensiones sobre la extensión de la línea, sino sobre puntos fijos que actuaron como nodos de la trama y puertas del sistema ferroviario.

Esta disposición promovió una forma diferente de comunicación entre origen y destino y entre los nodos intermedios, definiendo el surgimiento de nuevos centros poblados y dinamizando algunos existentes.

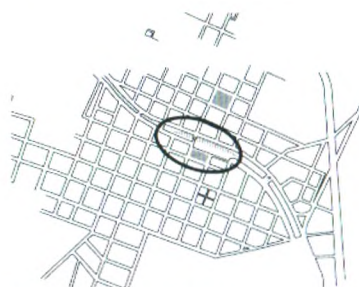
Entre los pueblos y ciudades cuyo origen se debe a la presencia del ferrocarril pueden mencionarse Progreso, Suárez, Tarariras, Tranqueras, Cardona, Santa Catalina, La Cruz, Fraile Muerto, Merinos, Guichón. En estos casos la estación, localizada originalmente en zonas rurales, es la causa generadora, inmediata o diferida en el tiempo, de la urbanización del área.

Es posible identificar que en este proceso se originan tres tipologías actuales de centros urbanos en relación a la localización de las instalaciones fijas: las estaciones ocupan zonas centrales, zonas de periferia o resultan distantes de la urbanización.

En el primer caso, cuando las estructuras ferroviarias resultan centrales, como sucede por ejemplo en Casupá, Sarandí Grande, Tarariras o



Tranqueras, Rivera



Sarandí Grande, Florida



Fray Marcos, Florida



Progreso, Canelones



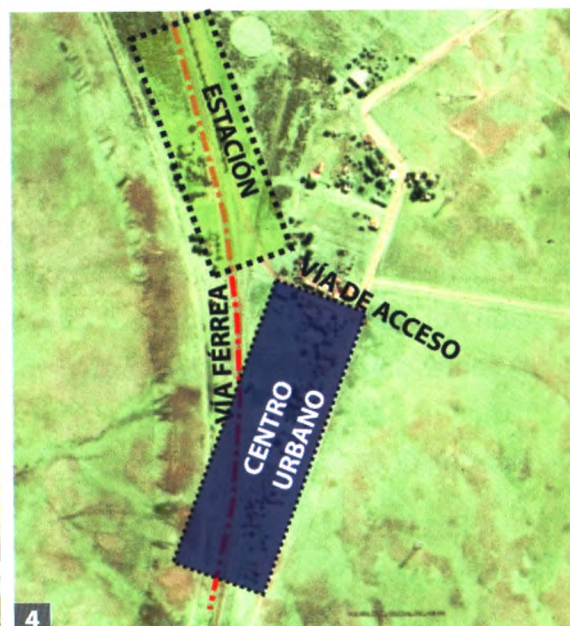
Guichón, se aprecia que el centro poblado creció a ambas márgenes de las estaciones y generó en el trazado urbano una discontinuidad, que en parte fue subsanada con el diseño de vías de comunicación (calles y caminos) paralelas a ambos lados de las vías. En el caso de Tarariras o Sarandí Grande, justamente, los bulevares que acompañan el tendido jugaron el rol de espacio público con igual impronta o incluso mayor que las tradicionales plazas, y se desarrollaron como ámbitos para el esparcimiento y reunión de la población local.

En el segundo caso, cuando las estaciones ocuparon los bordes del centro poblado, como en Tupambaé y Cerro de las Cuentas entre otros, en general el predio ferroviario cumple un rol delimitador y de contención del crecimiento urbano. Por último, las estaciones que se ubicaron distantes del centro poblado y sostuvieron esa situación, provocaron y mantienen una mínima interferencia con el área edificada, como es el caso de estación Chamberlain.

En el caso de centros poblados preexistentes, el arribo del ferrocarril generó la necesidad de decidir la localización de la estación. En muchas oportunidades esta decisión estuvo influenciada por los intereses de los propios habitantes y comerciantes locales, en función de los beneficios esperados por la llegada del ferrocarril.

La solución adoptada terminó por definir el trazado y contribuyó a generar sectores de ciudad con mayor probabilidad de crecimiento, sobre los cuales se acrecentó la instalación de otros servicios. En Nueva

Mientras que el trazado ferroviario ofició como «canal» o corredor cerrado, las aperturas hacia el territorio se produjeron a través de la implantación de las estaciones (puntos de carga y descarga de mercaderías y tráfico de pasajeros). Estas aperturas formaron y dieron vida a los centros poblados a su alrededor.



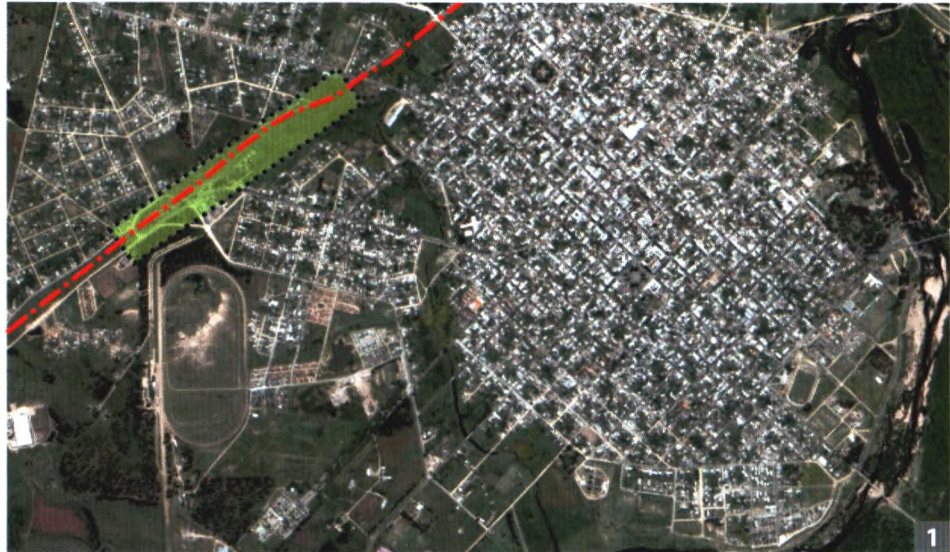
Localización periférica o distante del centro urbano:

- 1 Estación Tupambaé, Cerro Largo
- 2 Estación Minas, Lavalleja
- 3 Estación Melo, Cerro Largo
- 4 Estación Chamberlain, Tacuarembó

Helvecia, por ejemplo, pueden apreciarse aún los efectos de estos intereses creados a partir de la estación, ya que en su extensión al sur se localizan varios hoteles que fueron construidos siguiendo la previsión del trazado de la línea de ferrocarril desde San José. Contrariamente a lo previsto, la empresa ferroviaria concretó el trazado por el norte de la ciudad y los emprendimientos hoteleros resultaron ubicados en la zona opuesta a la estación.

En todos los casos, los centros poblados preexistentes ubicaron sus predios ferroviarios en áreas originalmente de periferia o borde. La influencia posterior a la instalación de la estación puede derivar en dos situaciones. La primera considera al ferrocarril como contribución fundamental al desarrollo del centro poblado, permitiendo el desarrollo de éste hacia ambos lados del trazado ferroviario. De esta manera la estación asume una posición relativamente céntrica. Son ejemplos de estos casos, ciudades como Florida, Artigas y Rivera. La segunda situación tiene al ferrocarril como factor de desarrollo, sin ser objeto de centralidad urbana y manteniendo su localización periférica. Las ciudades de Melo o Minas pueden considerarse como ejemplos.

Cualquiera sea el caso, pueblos existentes o áreas sin urbanizar, los predios donde se emplazaron las instalaciones ferroviarias provocaron un importante impacto sobre el entorno inmediato. Esto se debe en primer lugar, simplemente al hecho de tratarse de terrenos de grandes dimensiones con una ocupación de carácter industrial muy particular. En



1 Florida: foto satelital, ubicación de la estación

2 Estación Florida

los centros existentes, este gran predio se impuso a un amanzanado y fraccionamiento de menor escala y efectivamente, se extendió por varios cientos de metros, ocupando áreas superiores a una hectárea y enfrentando en general a dos o más manzanas del pueblo. En segundo lugar su impacto responde a que promovieron la localización en su entorno de nuevos servicios urbanos: comercios, hoteles, restaurantes, barracas de materiales, mercados de frutos y semillas, talabarterías, almacenes de ramos generales, etc.

En áreas rurales se produjo una fuerte transformación del paisaje natural y de su dinámica local, provocada por la instalación de construcciones particulares, el flujo de inusuales máquinas y la presencia de grupos de trabajadores obreros alejados de los hábitos rurales.

Así, por diferentes motivos, los predios ferroviarios establecieron, en un sentido u otro, asociaciones directas con las áreas edificadas existentes o generadas, condicionando los distintos fenómenos de expansión de las manchas urbanas, con el transcurso del tiempo.

Un caso particular y destacado de urbanización vinculada al ferrocarril lo conforman los centros poblados que se desarrollaron gracias a la magnitud de las operaciones ferroviarias locales. Se trata de centros donde se concentraron mayores instalaciones vinculadas al tráfico, reparación y mantenimiento del material rodante. En general son puntos de bifurcación de las principales líneas férreas del país. La diversidad y multiplicación de actividades dio origen al afincamiento de los propios



- 1 Vivienda del personal, Estación Sudriers, Canelones
- 2 Oficinas Regionales, Estación Paso de los Toros, Tacuarembó
- 3 Vivienda del personal, Estación Sudriers, Canelones
- 4 Cooperativa de Producción y Consumo, Estación Paso de los Toros, Tacuarembó

empleados del ferrocarril, originando la formación de frentes urbanos de carácter residencial, que excedieron en algunos casos los límites de los predios ferroviarios. Nico Pérez, Sudriers, Paso de los Toros, son algunos ejemplos.

A diferencia de lo que puede haber sucedido en otros países, en Uruguay los centros urbanos que se crearon a partir del ferrocarril, salvo excepciones, no tuvieron gran crecimiento y desarrollo. Aun más, con la declinación del servicio ferroviario, y a pesar de su sustitución por otros medios y vías de transporte, estos centros poblados permanecieron estancados demográfica y productivamente, como consecuencia de una inexistente renovación de funciones, que los deja hoy, en una situación totalmente relegada.

En particular, el destino de los predios ferroviarios y espacios públicos urbanos asociados al ferrocarril, hoy alejados de su dinámica original, es diversa.

Existen ejemplos de reconversión, en los cuales estas áreas han asumido un nuevo rol y superan por tanto, en forma positiva, la subutilización provocada por la reducción de la operativa ferroviaria. Tal es el caso de Young, donde el predio ferroviario ha sido convertido en el Parque Urbano de la ciudad. En otros casos esta reconversión no ha tenido lugar y los predios ferroviarios o los espacios urbanos asociados juegan hoy roles divisores entre los sectores urbanizados o permanecen relegados en las periferias urbanas.



1 Parada Constancia, Paysandú

2 Cartel en Parada Constancia, Paysandú

A escala rural, en los casos en que las instalaciones ferroviarias no derivaron en urbanización, no puede desconocerse su incidencia en algunas zonas, sobre la dinamización productiva, tanto agrícola como ganadera y sus respectivas consecuencias demográficas.

En este sentido, pueden ser tomados como ejemplo los pueblos de Piñera y Merinos en la línea Tambores a Guichón, o Laureles en la línea Montevideo a Rivera, que jugaron roles estratégicos como puntos de embarque de la producción ganadera de una amplia zona del norte y litoral del país.

A esta misma lógica responden las múltiples paradas del ferrocarril, vinculadas directamente con grandes estancias, que adoptaron incluso, el nombre de estos establecimientos o de sus propios dueños.

Las ciudades de Rivera y Sant'Ana do Livramento (Brasil), son paradigmáticas; el comercio y con él, el tránsito de personas, si bien verificables desde el siglo XVIII y muy anteriores a las respectivas urbanizaciones, han sido especiales agentes de la vida en común. El tren no crea el vínculo, pero lo lleva a extremos.

...Previo a la llegada del tren, desde y hacia esta región, las mercaderías eran trasladadas en carretas y las personas en diligencia. El trayecto era el mismo: hasta Salto y luego, vía fluvial, a Montevideo o Buenos Aires. El tránsito alcanzaba a comercios y personas de Dom Pedrito, Cacequí o Bagé, en el mismo estado de Río Grande. Por considerar un único ramo, consignemos que un cargamento habitual de yerba se hacía con 1000 carretas.

Si un pasajero elegía el transporte exclusivamente terrestre en diligencia, el trayecto incluía la zona minera, justificable por la mayor demanda, una vez que la densidad demográfica de la zona era muy superior. Pasaría luego por Tacuarembó, continuando hacia el sur. Tardarían entre 7 y 10 días en llegar a destino.

En 1892, el tren va a modificar vida, paisaje, sociedad. El trayecto Montevideo-Rivera va a tomar escasas y cómodas 20 horas. La capacidad de carga se multiplica varias veces, considerando que las carretas cargaban como máximo 1,5t.

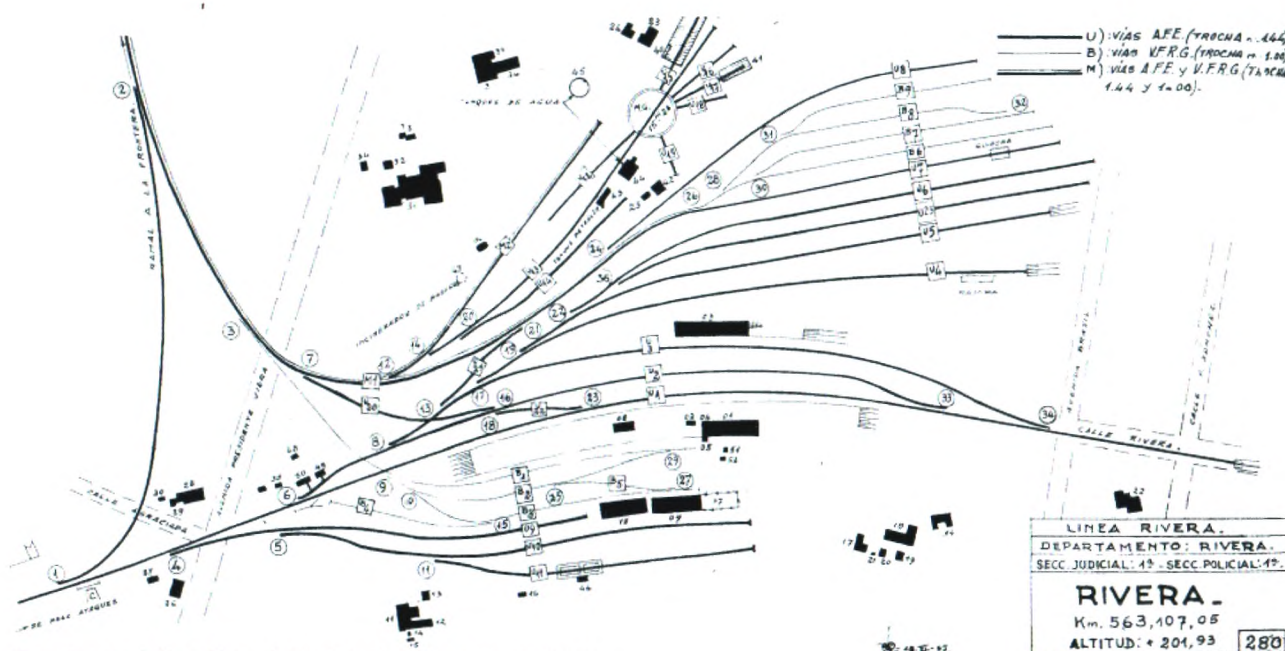
...Motivados por el medio de transporte, en 1896 los comerciantes de Livramento inician grandes movimientos políticos y populares para interesar al gobierno en la construcción de un ramal que uniera Livramento a Cacequí, tomándose luego la vía ya construida desde ahí a Porto Alegre. Tendrán autorización en 1900, pero la vía sólo llegará en 1910.

Livramento mantenía su dificultad de acceso a los puertos de mar abierto desde su propio país, por lo que la solución resultó ser la primera integración comercial latinoamericana: se extendió la vía del ferrocarril uruguayo hasta la línea divisoria, mientras la contraparte brasileña la entroncaba con un ramal hacia el área industrial de los saladeros.

Pensar el país ya no supone pensarlo como una insula europeaizada que, aislada de América, le da la espalda y transcurre por sus propios y exclusivos caminos.

Este territorio nace vinculado y evoluciona, en función de variables que no siempre son propias. Las relaciones comerciales, políticas y sociales de frontera le preceden como país, pero son una constante que llegaría a constituir un marco de larga duración.

Selva Chirico



Empalme con la línea férrea de Río Grande del Sur, Estación Rivera

El ferrocarril, la gobernabilidad y la conectividad del territorio

En la medida que fue consolidándose el trazado e incrementando su recorrido, el ferrocarril tuvo como función la de oficiar de control del territorio, tanto en el interior del mismo como en las líneas de fronteras, contribuyendo así a estabilizar la soberanía nacional. Este pretendido rol estabilizador queda en evidencia en los discursos de los ministros de la época, en oportunidad de la inauguración de los diferentes tramos: *«...Ha de pasar mucho tiempo Sr. Presidente, sin que nosotros podamos contar con elementos suficientes para contrarrestar el enemigo en el caso desgraciado de una guerra nacional. No contando con esos elementos, el Poder Ejecutivo cree que los ferrocarriles estratégicos son de una gran importancia para nosotros. Mañana, en caso de una guerra, se encontraría la Capital de la República sitiada, nuestras costas todas serían tomadas por el enemigo que contase con más elementos marítimos que nosotros. Tendríamos entonces el medio de poder llevar nuestras fuerzas de un punto a otro de la República con prontitud...»* (Ministro de Guerra M. Tajés, 1884).

El poder regional se vio sometido a la unificación política que el ferrocarril y el telégrafo provocaron en el Uruguay gobernado por los militares. Las nuevas comunicaciones reducían *«las autonomías, tan abultadas siempre, de los jefes políticos que amparados en la distancia y el tiempo que insumía el contacto con Montevideo, procedían a menudo por su propia cuenta, sin esperar las órdenes de la autoridad central.»*

En marzo se acordó establecer una coordinación de los servicios entre el Ferrocarril Central y la empresa de navegación de Mihanovich. Los lunes y jueves saldría de Montevideo a las 7 horas un tren de pasajeros, llegando a Colonia a las 14 horas, para tomar la combinación del vapor a Buenos Aires.

Sebastián Rivero

«Cuando los revolucionarios de Aparicio Saravia en 1897 destruyan las vías férreas y corten el telégrafo no sólo lo harán —como a menudo se ha dicho considerando el aspecto simbólico— en virtud de representar las fuerzas de la sociedad tradicional hostiles al progreso técnico, sino también, y esencialmente, para impedir el triunfo de las fuerzas coloradas.»

La presencia del ferrocarril habilitó la posibilidad de trasladar con rapidez fuerzas combatientes, al punto del territorio donde el caudillo local o los invasores fronterizos acechaban al control central.

Complementariamente, el ferrocarril en las fronteras fue también una herramienta de comunicación transfronteriza. El sentido planificador que motivó la promulgación de la ley de 1884 y posteriores, traía consigo la perspectiva de un territorio nacional comunicado, en un contexto regional que claramente requería superar los límites fronterizos. Este es el escenario de Bella Unión, Rivera, Río Branco y Salto, donde existió clara voluntad de continuidad con las redes ferroviarias del Cono Sur, a pesar de las diferencias técnicas en cuanto al ancho de trocha que empleaban los países vecinos.

De las conexiones con Brasil, Bella Unión y Río Branco fueron resueltas salvando los límites fluviales. Sobre el río Cuareim, el puente ferroviario fue obra de la empresa británica Quarahim International Bridge Company Limited. Su construcción se produjo hacia el año 1915, veintiocho años más tarde que el arribo del ferrocarril a la ciudad de Cuareim. Por su parte, el cruce sobre el Río Yaguarón fue resuelto con la construcción

del puente Mauá, realizada entre 1927 y 1930, e inaugurado ese mismo año como el primer puente internacional del Uruguay y el más largo en Sudamérica para esa fecha.

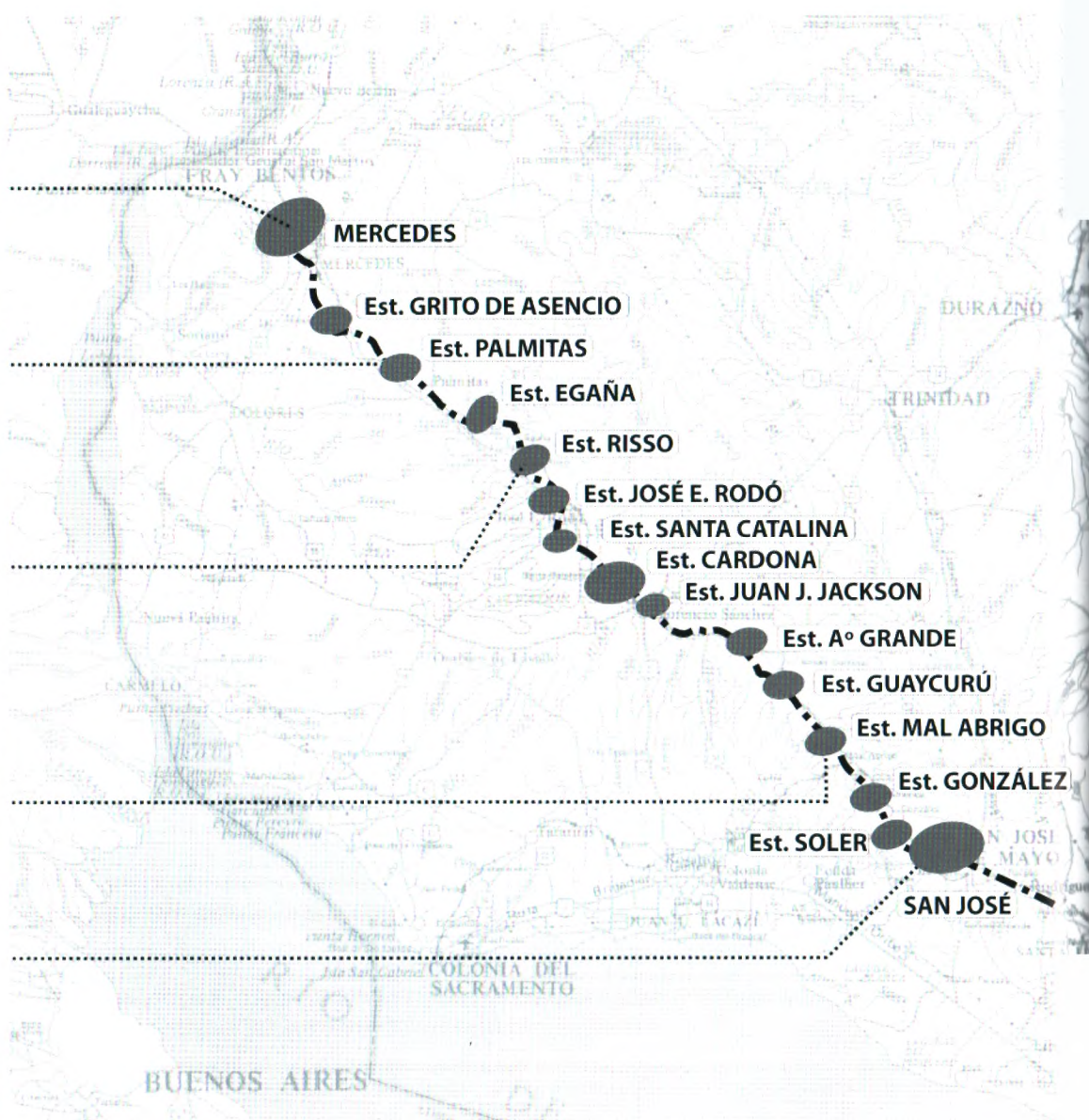
La conexión con Argentina se produjo en el año 1982 a través de la represa de Salto Grande, ocho años después que se construyera el tramo entre la Estación de Salto y la represa.



Puente internacional sobre el río Yaguarón,
Río Branco, Cerro Largo
Sello postal, Correo uruguayo, 2005



Puente internacional sobre el río Cuareim, Artigas



El ferrocarril y su impacto regional

El tendido ferroviario permitió la complementación de roles entre los centros poblados que resultaban enlazados por el ferrocarril, lo que a lo largo de los años consolidó un sentimiento de pertenencia y unidad entre estos pueblos. A su vez, tuvo repercusiones en relación a las prácticas productivas rurales, lo que determinó que se constituyera como el segundo factor histórico de población del interior del país y el de mayor alcance territorial, después del período fundacional.

Visto así, el ferrocarril instauró una nueva dinámica económico-productiva que transformó al territorio existente, prácticamente despojado, y a su vez, como consecuencia, delimitó zonas o porciones del territorio vinculadas por un mismo rubro productivo y fuertemente asociadas a la infraestructura del ferrocarril.

Un análisis actual nos permite reconocer la formación y persistencia de algunas de estas zonas, como las que se extienden a lo largo de las líneas de San José a Mercedes y de Montevideo a Melo. En estos casos, el resultado comprende un trazado lineal entre dos puntos relevantes, que incluyó en su recorrido la localización de nodos productivos que generarían con posterioridad, una serie de centros poblados.

Así, su característica común es la de haberse desarrollado en base a pueblos originados a partir de las estaciones y tomando como referencia el equipamiento arquitectónico ferroviario. Un segundo aspecto compartido

De esta forma, considerar a la estación de ferrocarriles de Rivera como un servicio únicamente local, supondría cercenar su lado más redituable, tal vez el más auténtico y sin dudas, el más influyente para la vida económica y social de la ciudad. Son comprobables su singularidad y su validez como patrimonio, una vez que su proceso histórico no deja dudas de su trascendencia económica y social. Sin embargo, la academia no puede limitar este estudio a la Terminal administrativa y de maniobras, uso real y más frecuente de esta estación. Es imprescindible que se la vea en conjunto con su ciudad-espejo, Sant'Ana do Livramento, Brasil.

Ambas componen un conurbano único, y considerarlo así, nos ayudará a entender mejor la región y sin dudas, a acercarnos a conocer al país real.

Selva Chirico



entre estas dos zonas se relaciona con el desarrollo posterior de una infraestructura vial paralela al tendido ferroviario, que contribuye al diálogo y posibilita aún hoy el interrelacionamiento entre los centros poblados.

Finalmente, un tercer denominador común entre ambas está representado por el escaso desarrollo urbano de los centros poblados intermedios, los cuales no han superado en las últimas décadas las barreras de estancamiento en términos físicos y demográficos. Estos tres aspectos hacen que ambas conserven aún hoy su carácter de tales, aunque las actividades productivas originales y la dinámica en materia de transporte y comunicaciones ferroviarias no se conserven como elementos vertebradores de las mismas.

En particular, la línea de San José a Mercedes fue habilitada al tráfico a partir de 1899 siguiendo las inversiones de capitales ingleses. Este hecho cambió rápidamente el perfil productivo de la zona por dos factores fundamentales. El primero de ellos refiere a que permitió el movimiento de mayores volúmenes de producción, y por tanto que se aumentara la producción de granos en los suelos más ricos del país. El segundo factor está vinculado a que el ferrocarril habilitó la comercialización de toda la producción de la zona directamente hacia Montevideo, y no hacia Buenos Aires por barco, como se hacía hasta ese momento debido a la inexistencia de medios apropiados.

Entre San José y Mercedes se pautaron trece estaciones intermedias: Juan Soler, González, Mal Abrigo, Guaycurú, Arroyo Grande, Juan J. Jackson, Cardona, Santa Catalina, José Enrique Rodó, Risso, Egaña, Pal-

mitas y Grito de Asencio. Debido a las necesidades de la producción, la oferta laboral, la especulación inmobiliaria y/o el deseo de ser parte de «*lo nuevo*» y «*el futuro*», once de estas paradas se convirtieron en centros poblados; un fenómeno que no se vuelve a repetir en el Uruguay en ningún otro momento de su historia.

Algo similar resulta de la construcción de la vía de Montevideo a Melo. Ésta se realiza en dos etapas, la primera se extiende hasta 1891 cuando alcanza Nico Pérez y la segunda se inicia hacia 1908 y se extiende hasta 1918 al llegar a Melo. Fuera del departamento de Montevideo se instalaron veintiún estaciones intermedias; Sauce, Santa Rosa, Cazot, Castellanos, San Ramón, Chamizo, Fray Marcos, Casupá, Reboledo, Cerro Colorado, Arteaga, Mansavillagra, Illescas, Nico Pérez, Valentines, Cerro Chato, Aparicio Saravia, Tupambaé, Cerro de las Cuentas, Fraile Muerto y Bañado de Medina. De este conjunto de estaciones, Sauce y San Ramón coincidían con centros poblados existentes, y de las restantes diecinueve, solamente dos de ellas no se convirtieron en centros poblados.

Es destacable que la construcción de las redes ferroviarias no sólo pobló el territorio uruguayo en su recorrido, sino que también colaboró en el crecimiento de la población de las ciudades que albergaban las estaciones terminales de ambas líneas.

Con los cambios en materia de comunicaciones ferroviarias y la construcción del sistema de carreteras —coincidentes parcialmente con las vías—, de este conjunto de centros poblados, los que resultaron ale-

jados de las nuevas dinámicas territoriales entraron paulatinamente en decadencia, y estancaron su crecimiento urbano, poblacional y productivo ya desde mediados del siglo XX. Esto se aprecia fuertemente en la región entre Montevideo y Melo, en la cual poblaciones como Illescas, Chamizo, Reboledo, Tupambaé y Cerro de las Cuentas disminuyeron su población entre 1963 y 2004, fenómeno más acusado en los que resultan conectados a través de la Ruta Nacional N° 7. Los restantes centros, conectados actualmente por la Ruta Nacional N° 6, ubicados en el departamento de Canelones, adquirieron positivamente una nueva dinámica, gracias a su proximidad con el área metropolitana montevideana.

En términos generales, puede afirmarse que la sustitución del ferrocarril por otros medios de transporte y comunicación, la ausencia de nuevos roles a los centros poblados y el abandono de los rubros y modos de producción tradicionales, han generado un proceso de decadencia generalizado para los pueblos intermedios. Esto desdibuja los vínculos tangibles que interconectaron a estos centros poblados, aunque no erradica la noción de pertenencia e identidad con el origen ferroviario, en el imaginario colectivo.

La realidad de la evolución dinámica del territorio en el tiempo y el espacio establece el escenario posible en que estas dos zonas se definen hoy a sí mismas. En esta definición el ferrocarril ya no participa como protagonista activo. Su acción es pasiva a través de sus permanencias edilicias, su rol organizativo en la trama urbana y su papel como espacio

público. Opera como referente en la historia y dinámica socio cultural de la población local y como elemento de identificación con el territorio.

En este sentido cabe preguntarse, en un eventual escenario de reactivación del ferrocarril, cuál sería el rol que una nueva dinámica ferroviaria podría tener en estas zonas y cual sería su capacidad de promover un salto cualitativo en su desarrollo integral.

* * *



Estación Tres Árboles, Paysandú, 1999

El ferrocarril, nacido con espíritu inversionista, impulsado inicialmente por capitales nacionales y mayormente por capitales ingleses, vino a cubrir los servicios de transporte de materias primas y producción del interior del país al puerto de Montevideo, para su exportación, de manera rápida y eficiente.

Como consecuencia inmediata, surgieron intereses sobre las tierras cercanas a las estaciones, que desencadenaron una revalorización de las mismas en una relación directamente proporcional a su proximidad al ferrocarril. El mercado de tierras e inmobiliario se dinamizó a través del fraccionamiento de terrenos y la venta de inmuebles, contribuyendo al proceso de formación de centros poblados a lo largo de las líneas.

Así, a pesar de que no fue su intención original, el ferrocarril desde su esencia comunicadora implícita, generó cambios sobre el territorio, promovió nuevas dinámicas en términos de afincamiento de población y alimentó un sentimiento de pertenencia territorial fuertemente arraigado en las comunidades locales de cientos de pueblos de nuestro país.

Hoy, frente al acusado vaciamiento de la campaña, canalizado a través de la migración campo-ciudad, interior-capital, resulta imprescindible analizar qué rol le cabe al sistema ferroviario nacional en la recuperación de la conectividad del territorio y cuáles deben ser las lógicas innovadoras, alineadas con las expectativas económicas y productivas del país, que le permitan, eficientemente, recuperar aquel rol dinamizador que ostentó en el pasado.



CAPÍTULO 4

LA HISTORIA, LA GENTE, LA VIDA Y EL FERROCARRIL





Estación Central Gral. Artigas, Montevideo

«En general, además de su valor testimonial, por la notable calidad de factura de sus elementos constructivos, por la flexibilidad distributiva que ofrecen sus espacios para nuevos usos, y por la calidad de los espacios urbanos en donde se emplazan, los edificios ferroviarios en muchos casos pueden satisfacer necesidades en materia de educación, cultura, salud, esparcimiento y vivienda que afectan a pueblos y ciudades. En ocasiones conforman espacios urbanos con identidad definida e incorporados a la memoria colectiva de la población residente en cada lugar.»

J. Tartarini

Tarifa de pasajes entre estaciones principales de los ferrocarriles

1.ª CLASE ENTRE	Canelones	Florida	Durazno	Río Negro	Tacuarembó	Rivera	Minas	Nico Pérez	San José	Puerto Sauce	Colonia	Mercedes
Central	\$ 1 40	\$ 3 50	\$ 6 00	\$ 8 20	\$ 12 00	\$ 14 10	\$ 3 80	\$ 7 90	\$ 3 10	\$ 6 50	\$ 7 58	\$ 8 80
Canelones	—	\$ 2 10	\$ 5 28	\$ 7 10	\$ 11 14	\$ 13 30	\$ 4 84	\$ 7 84	\$ 1 72	\$ 5 14	\$ 6 56	\$ 7 81
Florida	—	—	\$ 3 12	\$ 5 34	\$ 9 70	\$ 12 16	\$ 6 80	\$ 0 32	\$ 2 58	\$ 5 98	\$ 7 14	\$ 8 46
Durazno	—	—	—	\$ 2 22	\$ 7 52	\$ 10 20	\$ 9 14	\$ 11 38	\$ 5 70	\$ 8 40	\$ 9 58	\$ 10 58
Río Negro	—	—	—	—	\$ 5 72	\$ 8 68	\$ 10 64	\$ 12 74	\$ 7 50	\$ 9 86	\$ 10 88	\$ 11 94
Tacuarembó	—	—	—	—	—	\$ 3 84	\$ 13 88	\$ 15 38	\$ 11 38	\$ 13 34	\$ 14 08	\$ 14 90
Rivera	—	—	—	—	—	—	\$ 15 58	\$ 16 72	\$ 13 56	\$ 15 12	\$ 15 72	\$ 16 32
Minas	—	—	—	—	—	—	—	\$ 8 02	\$ 6 00	\$ 9 06	\$ 10 92	\$ 11 18
Nico Pérez	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 9 06	\$ 11 30	\$ 12 02	\$ 13 22
San José	—	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 3 42	\$ 4 88	\$ 6 58
Puerto Sauce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 2 84	\$ 7 34
Colonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 8 44
2.ª CLASE ENTRE	Canelones	Florida	Durazno	Río Negro	Tacuarembó	Rivera	Minas	Nico Pérez	San José	Puerto Sauce	Colonia	Mercedes
Central	\$ 1 16	\$ 2 70	\$ 5 10	\$ 6 40	\$ 9 20	\$ 10 90	\$ 3 00	\$ 5 00	\$ 2 30	\$ 5 00	\$ 5 92	\$ 6 80
Canelones	—	\$ 1 66	\$ 4 00	\$ 5 30	\$ 8 00	\$ 10 30	\$ 3 80	\$ 6 16	\$ 1 34	\$ 3 96	\$ 5 06	\$ 6 16
Florida	—	—	\$ 2 40	\$ 4 10	\$ 7 46	\$ 9 38	\$ 5 36	\$ 7 20	\$ 1 98	\$ 4 60	\$ 5 58	\$ 6 54
Durazno	—	—	—	\$ 1 70	\$ 5 88	\$ 7 80	\$ 7 06	\$ 8 78	\$ 4 38	\$ 5 50	\$ 7 22	\$ 8 14
Río Negro	—	—	—	—	\$ 4 40	\$ 6 72	\$ 8 18	\$ 9 80	\$ 5 86	\$ 7 57	\$ 8 36	\$ 9 20
Tacuarembó	—	—	—	—	—	\$ 2 96	\$ 10 74	\$ 11 88	\$ 8 78	\$ 10 36	\$ 10 88	\$ 11 48
Rivera	—	—	—	—	—	—	\$ 12 02	\$ 12 86	\$ 10 32	\$ 11 68	\$ 12 12	\$ 13 34
Minas	—	—	—	—	—	—	—	\$ 6 90	\$ 5 10	\$ 7 00	\$ 7 68	\$ 8 64
Nico Pérez	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 7 00	\$ 8 72	\$ 9 40	\$ 10 32
San José	—	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 2 64	\$ 3 76	\$ 5 08
Puerto Sauce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 2 18	\$ 5 74
Colonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	\$ 6 54



1 Tarifas de pasajes, 1916. Extraído del «Almanaque del Labrador», Pág. 111

2 Estación Central Gral. Artigas, Montevideo

El ferrocarril como medio de transporte y comunicación:

La llegada del ferrocarril permitió el traslado masivo de pasajeros a precios relativamente accesibles y en tiempos significativamente más cortos que los habituales para la época.

De esta manera el ferrocarril, en sus primeras etapas, revolucionó y socializó fuertemente los sistemas tradicionales de transporte, al punto que, como expresan Barrán y Nahum: *«el medio tradicional —la diligencia— ni siquiera pudo enfrentarlo con lo que ya era el arma clásica de los sistemas antiguos: la baratura. Las empresas de diligencias, por la escasa capacidad de los vehículos y verse obligados a mantener un costosísimo aparato de relevos de caballos y personal en cada etapa del recorrido, cobraban tarifas más elevadas que el ferrocarril».*

La sustitución de los sistemas de tracción a sangre por los mecánicos no fue total ni abrupta, al menos durante las primeras etapas. Los servicios de diligencias coexistieron con el ferrocarril durante largos años y adaptaron su radio de acción paulatinamente, de manera que su destino final no fue ya Montevideo, sino la estación de ferrocarril más próxima.

Así, hacia principios del siglo XX, como ejemplo, el costo de viajar desde Florida a Montevideo en diligencia ascendía a \$4, mientras que en ferrocarril costaba \$2,7 en segunda clase. Pero la mayor diferencia no estaba en el costo sino en la duración del viaje, que insumía dos días en diligencia y apenas tres horas en ferrocarril.



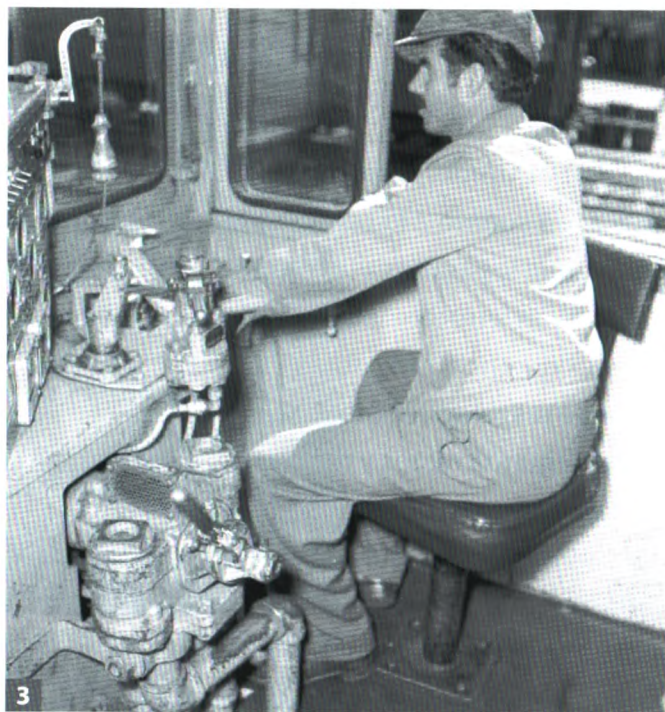
- 1 Interior de vagón de primera clase,
restaurado por la Asociación Uruguaya
Amigos del Riel, AUAR
- 2 Estación Punta del Este, Maldonado

Por otro lado, la presencia de los rieles significó también un cambio radical en cuanto a la comodidad y seguridad de los usuarios, en tiempos en que los asaltos a las carretas y diligencias eran hechos habituales. Además, en ferrocarril era posible viajar en primera o segunda clase, cuya mayor diferencia radicaba en la comodidad de los asientos, los de primera de respaldo reclinado y asiento mullido con mesitas interpuestas, los de segunda rectos y duros. Sin embargo, más allá de la clase en que se viajara, en los recorridos largos, todos los pasajeros podían disfrutar del servicio del restaurant a bordo, que significaba la existencia de un vagón comedor con su correspondiente cocina. Para los más pudientes estaba también el salón dormitorio.

Las comunicaciones también se vieron revolucionadas con la llegada del ferrocarril por dos motivos básicos, el ferrocarril permitió la extensión de la línea telegráfica y constituyó parte integrante del servicio nacional de correo postal.

En relación al telégrafo, la red ferroviaria vino a complementar los tendidos existentes realizados por empresas particulares. El telegrafista fue sin lugar a dudas, junto al jefe de estación, una figura de referencia y tenía a su cargo tanto la recepción y envío de mensajes telegráficos como la expedición de boletos.

En relación al correo postal, el mayor cambio se produce a mediados de 1877, cuando fue reorganizado el servicio. Esta reorganización implicó que las sucursales de los diferentes departamentos del país, que



históricamente estaban a cargo de los comerciantes, fueran estatizadas, creándose un servicio de inspecciones y estafetas ambulantes en los ferrocarriles y vapores de la carrera con Buenos Aires, complementado con doscientas agencias distribuidas en todo el territorio.

Finalmente, para quienes optaban por no viajar, el ferrocarril representó su medio de obtener o enviar mercadería. Las grandes tiendas montevideanas aplicaron la política de venta por catálogo, utilizando al ferrocarril como medio para el envío de las solicitudes. Así fue posible acercar hogares uruguayos muy distantes del Montevideo de las grandes tiendas como London Paris o Introzzi, a través del envío de todo tipo de artículos, cuyas características y precio inamovible figuraban en los famosos catálogos de venta.

Funcionarios del ferrocarril:

- 1 Guarda
- 2 Telegrafista
- 3 Maquinista
- 4 Jefe de estación
- 5 Instructivo para formular pedidos, catálogo 100 «De oro» London Paris, primavera-verano 1964-65

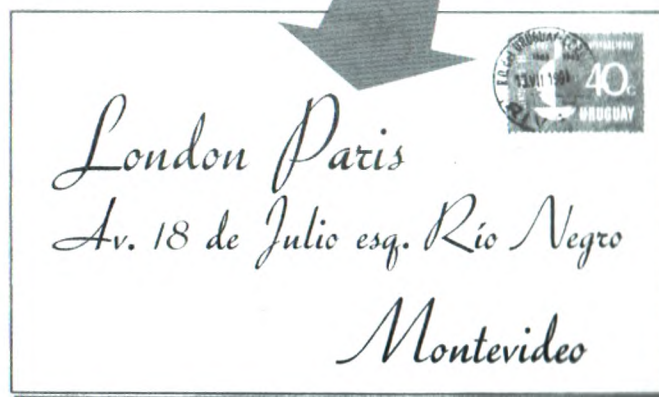


PARA FORMULAR PEDIDOS. Recomendamos a todos los clientes hagan sus pedidos directamente por correspondencia, enviando sus valores por giro postal, bancario, guía de Ferrocarril o por intermedio de una casa comercial de esta plaza a nombre de: "LONDON PARIS" S. A. NO INCLUYA DINERO EN SU CORRESPONDENCIA.

PEDIDOS CONTRA REEMBOLSO. Enviamos encomiendas por este medio únicamente a las Sucursales de Correos, Estaciones de A.F.E. habilitadas para este servicio, compañía aérea P.L.U.N.A. y por las siguientes empresas de transporte: C.I.T.A., CORPORACION A MINAS, CUÑETTI, ONDA, ERSÁ y COOPERATIVA CANELONES-SANTA LUCIA.



DIRIJA SU CORRESPONDENCIA A:



El último tren

En abril de 1959 se registraron las mayores inundaciones que había conocido el Uruguay. Paso de los Toros es una ciudad rodeada por el agua ya que se encuentra construida en uno de los tantos bucles del Río Negro y luego de un mes de continuas lluvias, todas las zonas bajas habían sucumbido bajo su poderoso torrente.

Mi casa estaba situada en una altura y desde ella observábamos todos los días el avance lento pero implacable del agua: nuestra referencia era un ranchito que veíamos desaparecer poco a poco y que terminó borrándose bajo la superficie cada vez más extensa del río.

Los ingenieros que manejaban la represa de Rincón del Bonete temían el peor desenlace: que la misma cediera ante el peso del agua y la ciudad quedara totalmente sumergida en 15 minutos. Decidieron que había que evacuarla. Nunca había pasado en la historia del país, ni se tenía la magnitud de la medida.

La noche fue larga y angustiante.

El altavoz recorría las calles ordenando la evacuación. Los mayores lloraban y aprontaban el pequeño equipaje que podíamos llevar y nosotros ubicábamos en lo alto nuestros juguetes para que no los mojara o los arrastrara el agua.

Debíamos salir en tren, único medio de transporte posible ya que por carretera estábamos aislados, solo el puente ferrocarrilero se mantenía airoso por encima del río.

Ese último tren dejó vacía la ciudad.

Nos instalamos temprano en la madrugada pero siempre había alguien a quien esperar y algún vagón más que agregar. Por fin partimos con todas las emociones y percepciones confusas y en tensión.

Fue un viaje interminable: en todas las estaciones parábamos y se ubicaban las familias que habían salido sin destino. La solidaridad fue increíble, todo el pueblo uruguayo estaba dispuesto a recibir algún evacuado y se organizaban brigadas que subían al tren y repartían comestibles.

La travesía duró todo el día, en el que recorrimos cien veces desde el primer hasta el último vagón. En uno de ellos se había improvisado un hospital donde viajaban los pacientes que habían estado internados. Recuerdo que me impactó la extrema delgadez de uno de ellos y el suero que llevaba colocado.

A pesar del clima de angustia que había en el tren, los niños nos divertíamos jugando a las cartas y al ludo en esas mesitas que separaban los asientos enfrentados como en un bar.

¡¡¡Nos gustaba viajar en tren!!!

Fueron quedando las personas y los vagones por el camino y los que teníamos familiares en Montevideo llegamos ya entrada la noche.

La Estación Central estaba repleta de gente que había esperado todo el día el arribo del tren. Mis tíos estaban allí. Me sentí a salvo...

María Delia Miranda



El ferrocarril en la historia política y cívica del país

Desde los gobiernos propulsores de las inversiones británicas en nuestro país, el ferrocarril fue una herramienta política hábilmente aplicada para establecer supremacías partidarias sobre el territorio nacional.

Por otra parte, superando los aspectos políticos, el ferrocarril protagonizó también momentos históricos cruciales en la vida del país, como fueron las inundaciones del año 1959.

En esa ocasión, fue el único medio de transporte en servicio, capaz de evacuar pueblos enteros de las zonas afectadas. Los trenes que partieron de Paso de los Toros hacia el norte y sur del país y las obras de reparación de las zonas derruidas por la catástrofe en las cercanías de Rivera realizadas por las Brigadas Civiles de ese departamento, son testimonio de estos hechos, que resultan imborrables en la memoria de quienes vivieron aquella tragedia nacional.

«La Ruta 5, en plena construcción, era prácticamente intransitable; tampoco era posible el tráfico por vía aérea, debido a que los campos de aterrizaje estaban cubiertos de agua.

Solamente la vía férrea abría una ventanita de esperanza. Nuevamente iba a subir al primer plano aquel viejo ferrocarril de los ingleses, factor decisivo en la fundación y desarrollo de tantos pueblos del interior, incluso Rivera, por supuesto.

Pero también éste estaba herido de muerte. La turbulencia de las aguas había deshecho los terraplenes y arrastrado durmientes y vías en un tramo que llegaba más allá del puente de Tranqueras.»

Hipólito Zas Recarey

La Batalla Imposible

Allí se concreta la más absurda y sublime de las batallas que registre la historia de los uruguayos en defensa de las libertades, cuando la montonera de Basilio Muñoz le planteó pelea frontal a los aviones artillados del dictador...

Los montoneros se refugiaron debajo del puente «de fierro» que pasa por sobre las vías del ferrocarril, aprovechando los terraplenes muy pronunciados, laterales a las vías. Los fusileros se ubicaron de espaldas a éstos y allí esperaban la aparición de los aviones sobre sus cabezas, para responder a balazos de winchester a las ametralladoras de los aviones. El combate fue tan desigual que resultó indefinido: la abrumadora capacidad de fuego de los gubernistas no pudo imponerse a la no menos abrumadora «guapeada» de los hombres de Muñoz...

El puente de hierro asombra aún hoy a quien lo observa, luciendo las profundas hendiduras que dejaron las enormes balas que lanzaban los aviones.

Fernando González

...surcando veloz las cuchillas, tiradas por 4 o 6 caballos, aquella diligencia, que podría llevar 4 o 6 pasajeros con un máximo de 20 libras de equipaje, unía Nueva Palmira, Durazno, Puerto del Sauce, Mercedes, San José, Montevideo y encontraba en «La Lata» posta y pulpería, su descanso.

Renovaban sus caballos la fuerza, pero también sus ocupantes las ganas de seguir el destino propuesto. Cansadores 3 días, 14 horas de marcha... Llegar a La Lata era su remanso. Arrogante y sigilosa miraba altanera la ágil diligencia a su pariente cercano, la carreta.

Lenta y quejumbrosa, cargada pero de bienes materiales llevaba y traía su pesada carga, sus robustas dos ruedas con rayos, sus cansinos bueyes posibilitaban el transporte de todo lo necesario, cueros, lanas, telas, en solo 10 días a Montevideo, si el tiempo era bueno.

Diligencias carretas, carretas diligencias, caballos, dominaban la penillanura sorianoense. Fue entonces que en 1898 por encargo de la compañía Juan B. Médiçi, constructora de la Línea Oeste del Ferrocarril, que Don Doroteo Juan Cardona, prestigioso hombre de negocios y conocedor de esta zona, recorre, mide y compra todas las extensiones de campo necesarias para que el ferrocarril avance hasta Mercedes.

...En 1901 llega a La Lata el ferrocarril y en 1903 hasta Mercedes. Solo la posta a 1 kilómetro a quien comienzan a llamarla vieja, «La Lata Vieja»...

De aquella arrogante y sigilosa diligencia poco queda, de la quejumbrosa y pesada parienta quedan hasta entrados los años, lo trayectos cortos de las estancias a la estación, pero imprescindibles para transportar la producción.

Los granos, germen del progreso, eran traídos en las carretas y carros que, estacionados frente a la estación, coronaban y generaban un acto socio-económico-intercultural que dio origen al espíritu de nuestra ciudad.

Extraído de www.cardona.com.uy

Cardona H.^{nos} & C.^{ía}

REMATADORES Y AGENTES DE NEGOCIOS

Pueblo CARDONA

Se encargan de la compra venta de campos,
haciendas y reproductores, y de la organización
de ferias ganaderas en toda la República.

COLOCAN DINERO SOBRE HIPOTECA

Liquidaciones de Estancias

Periodicamente realizan feria en su Local de
la Estación La Lata, ubicado en una de las zonas
más importantes del país, contando con varios
potreros y embarcadero de ganado, un bañadero
para haciendas, recientemente construido con-
forme el tipo dispuesto por el Superior Gobierno.

Rematadores Oficiales de la Asociación Tupambé
Agentes directos
del BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO

Martillero, José Ignacio Gallo

Escritorio: Estación LA LATA

Aviso en el Almanaque del Labrador, 1916

El ferrocarril y la vida cotidiana

En los grandes hechos pero también en los pequeños sucesos, el ferrocarril integró y aún forma parte de la vida, la historia y la realidad de muchas familias uruguayas.

Marcó el tiempo, ordenó usos y costumbres:

«los trenes seguían acompañándonos, con su ruido atronador de ruedas sobre rieles, con sus horarios, que casi no necesitábamos relojes, ¿para que?, si lo indicaban el tren de las 9, de la 1, de las 2, de las 3, día y noche.»

Silvia Cancela

«Era además el reloj que faltaba en las iglesias, sus silbatos servían para calcular la hora “ese es el rápido de las cinco a Rivera”».

Georgiana Vignoles

Fue símbolo de un nuevo tiempo:

«El feminismo, el ser mujer útil, no es despojarse de todas esas delicadezas y coquetismos que distinguen al sexo. Es utilizar las buenas aptitudes de que disponga cada una, en algo más importante y práctico que en coqueterías... Es tiempo ya de que nos preocupemos de algo de esto. Y pues que con la llegada del ferrocarril acá, nuestra ciudad toma otra importancia, échense por tierra todos esos prejuicios y no se haga tanta resistencia a abandonar todas esas viejas ideas y prevenciones que tanto daño hacen al desarrollo de la cultura de todo pueblo».

Juana de Ibarbourou
publicado en 1909 en «El Deber Cívico» de Melo



Sello postal conmemorativo de la primera locomotora, 1869. Correo Uruguayo, 1991



Sello postal conmemorativo de locomotora Orenstein & Kopell, 1912. Correo Uruguayo, 2004



Sello postal conmemorativo de los 75 años de la Asociación Nacional de Productores de Leche. Correo Uruguayo, 2008

“El Uruguayo”

ALMACÉN, TIENDA,
FERRETERÍA, TALABARTERÍA, ZAPATERÍA Y BILLAR

A. Rodríguez y Juaní

ESTACIÓN CASUPÁ
DEPARTAMENTO DE FLORIDA

Agente de la «Sección Granizo» del Banco de Seguros del Estado. — Labradores, se robó el precio del seguro y no dejan de asegurarse teniendo en cuenta el alto precio del Trigo.

ANTIGUA CASA
— DE —
Luis Molinari

Establecida en el año 1893 en Fray Marcos, departamento de Florida, con taller de Herrería y Carpintería a vapor. — Flores de carrinjos, carras, charretes, carrozas de campo y obra blanca. — Mobiliario de campaña. — Fábrica de tejidos de algodón para cerros, Emposas de Bombas Púmpres. — Barrica de artículos de construcción. Molinos de todas clases; ferro galvanizado, cal, Portland, etc. — Almacén de comestibles, tienda, zapatería, ferretería, lona, cristalería. — Existencia permanente de radios de todas clases y repuestos para los mismos. Agente del renombrado arado marca «Emerson Bros». — Compras y ventas de frutos del país. Depósito de sombreros en general. — Agente de la «Sección Granizo» del Banco de Seguros del Estado.

LUIS MOLINARI

FRAY MARCOS, Estación Latorre (FLORIDA)

TELÉFONOS: Las dos Compañías

— **CARLOS MARINONI** —

Fabricante de Cal

Existencia permanente de cal viva y en polvo fabricada con la piedra de las canteras más renombradas. Premiada en todas las Exposiciones a que ha sido presentada.

Se atienden con prontitud los pedidos de cualquier punto de la República.

AGENTE de la «Sección Granizo» del Banco de Seguros del Estado.

—
Depto. de Florida
ESTACIÓN ISLA MALA

Barraca de Maderas y Frutos del País
(Frente a la Estación Santa Lucía)

— DE —
LUIS BESIO

Se venden materiales de construcción de todas clases — Máquinas agrícolas y de uso doméstico en general — Se compran y se venden frutos del País.

SANTA LUCÍA

AGENTE GENERAL DEL BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO

RAMÓN FERNÁNDEZ AMEIGEIRAS

ALMACEN, TIENDA, FERRETERIA
BARRACA, etc.

Agente: Banco de Seguros del Estado
Nafta "Standard" - Kerosene "Caloria"
Aceite Lubrificante "Standard"
Específicos "Cooper"

Exclusivista para la venta de Portland "Artigas"

Estación Santa Clara Depto. Treinta y Tres

Dirección Telefónica: RAFA

Avisos en el Almanaque del Labrador (1916 y 1917) y en el Almanaque del Banco de Seguros del Estado (1935)

Fue el paseo social de las tardes pueblerinas:

«Era una fiesta la hora de llegada de los trenes o de los cochemotores. Las horas claves eran a las 9:00 hs y las 6:00 hs de la tarde. La gente iba a la estación como si fuera a algún festival, y el evento era ese nomás: ver los trenes, la gente que descendía y los que subían, partían a Melo o Treinta y Tres o Montevideo. Era lo que había en aquellos pueblitos de interior, la televisión era todavía un proyecto. Después se volvían a sus casas en el silencio desde donde regresaba lejano ya el último pitazo del tren de despedida hacia la próxima estación.»

Silvia Cancela

Fue sede y punto de referencia para los grandes almacenes, barras, talabarterías, mercados de frutos, rematadores de ganado, distribuidores de herramientas y máquinas para el agro, etc.

Y fue la quiniela, los comisionistas, los diarios, el comercio de frutas, el pescado congelado, el hielo...

Resulta impensable proponerse recorrer todas esas vías invisibles al interior de cada recuerdo, de cada experiencia, de cada sueño y de cada proyecto, de tantos uruguayos; pero alcanzan algunos relatos para imaginar la extensión y la importancia de ese «kilometraje» intangible de memoria e identidad:

«De Nico Pérez tengo muchas vivencias. Allí viví nueve años. En todo ese tiempo, mi padre como Inspector de Vías y Obras había trabajado duro en renovaciones de vía.

Recuerdo cuando lo mandaron a Mansavigralla, por cuatro o cinco meses, creo. Un día de invierno, junio, con lluvia, niebla y mucho frío, fuimos a visitarlo a pasar el día con él. Tomamos el cochemotor de la mañana, y allá lo encontramos en una casillita construida para él. La renovación consistía en cambiar durmientes, y no se que más. Por eso no pudo estar en el cumpleaños de quince de mi hermana, pero esos sacrificios le reportaban aumento de sueldo, que era bienvenido en una familia tan numerosa.

Boletos de tren y carné de viajero de familiar de funcionario

Nico Pérez y 25 de Agosto eran empalmes. Los trenes llegaban desde Montevideo a Nico Pérez y allí la vía se bifurcaba, un ramal hacia Treinta y Tres y Río Branco y el otro hacia Melo. Lo mismo ocurría con 25 de Agosto, un ramal iba hacia Florida y llegaba hasta Rivera, y el otro a Mercedes, pasando antes por Arroyo Grande donde otro ramal lo llevaba a Colonia. Era un entramado donde se cruzaban trenes y cochemotores con precisión matemática, y conectando muchos puntos del país, como una gran red de venas y arterias por donde circulaba la comunicación, el transporte no sólo de personas, sino también el correo, los comisionistas, los diarios, el comercio de frutas, pescado congelado, hielo, (me contaba mi madre que antes de que yo naciera, un vagón de naranjas descarriló casi enfrente de la casilla; llenaron casi una pieza de naranjas). Porque habían descarrilamientos pero no eran comunes, y siempre con los de carga. De pasajeros no tengo recuerdos.

Mi padre recorrió mucha vía, era un trabajo de todos los días. Para eso contaba con un autovía que lo llevaba a vigilar muchos tramos; salían a las 10 de la mañana, con el chofer y el ingeniero; su misión, creo, era mirar el estado de las vías. Recuerdo que mi madre tenía que andar rápido y preparar su almuerzo, las tortillas de papas era lo más cotidiano, y a mí me quedaba la sensación, cuando la veía envolver y guardar en una valijita, de querer saborearla yo. Aquellas cocinas a leña, eran de hierro, muy grandes, donde nos arremolinábamos en invierno buscando su calor, pero huíamos lejos en verano.

Bueno, ¡qué más! Oigo el pito del tren y el ruidaje cuando entra al puente cruzando el río Santa Lucía, que disminuye cuando sale de él y toma la curva derecho a la estación. Domingo, cuatro de la tarde, lo oigo llegar más despacio, más tranquilo, sin ruidos estridentes. Llega a la estación frenando despacio. La gente baja apresurada, no son muchos, no es día de trabajo.

Por debajo de las ruedas del tren, del otro lado, empiezan a andar dos piernas, inconfundibles de quien hoy a 51 años está aquí conmigo. ¡¡¡Día de novios!!! ¡Ah! Los trenes ... ¡¡¡cómo no los iba a adorar!!!»

Silvia Cancela

Chiquilinas

«La vía del tren atravesaba la avenida principal cortando el pueblo en dos. Las barreras bajaban y a veces había que esperar largo rato las maniobras de las locomotoras que despegaban vagones, volvían a enganchar otros y volvían a redistribuir los trenes en distintas direcciones hacia Salto, Rivera, o Montevideo.

Paso de los Toros queda en el centro del país y confluían trenes del norte, del litoral y también en el camino inverso desde la capital. Para ir al liceo, los que vivíamos al sur, teníamos que atravesar la vía. A veces había que esperar con mucha paciencia que las maniobras terminaran y el tren liberara el paso.

En el camino nos íbamos juntando, tanto a la ida como a la vuelta. La advertencia de los padres siempre era de esperar todo el tiempo necesario hasta que el tren partiese. ¡Nunca subir al tren, bajo ningún concepto! Las chicas obedecíamos, esperando con paciencia el paso libre, los varones subían los escaloncitos de los vagones de pasajeros y salían del otro lado.

A veces la gracia era subir y caminar por dentro del tren un par de vagones y bajarse unos metros más adelante. Si el tren arrancaba, como su andar era tan lento, había tiempo de bajarse con un saltito, ¡saltito peligroso que bien justificaba la advertencia de los padres de no subir al tren!»

Magdalena Castro

Valle Edén

«Algunos carnavales solíamos ir en barra de amigos a Tacuarembó. Los bailes, las matinées bailables, todas las formas de diversión eran más animadas en la capital del departamento. Pero la fiesta ya empezaba al subir al tren. Había mucha alegría, bromas, risas, cantos; eran como un anticipo de lo que estaba por pasar.

En cierto momento, ya próximos a destino, todos quedábamos mudos. Han pasado los años, y el recuerdo del pasaje por Valle Edén está aun grabado en mi retina. Recorriendo después muchos lugares hermosos del Uruguay, no hay nada que me recuerde aquel pasaje del tren entre las sierras, casi como un túnel entre la vegetación. Nos movíamos de una ventanilla hacia la opuesta para no perdernos nada. ¡Era un momento casi sublime!

Cuando el tren dejó de pasar, hicieron un parque llamado Valle Edén, unos puentecitos colgantes, y toda la infraestructura para que el turista fuera a “conocer”. Nada comparable a lo que descubrías con el tren metiéndose en medio de aquella sierra. »

Magdalena Castro

Y es una necesidad actual con proyección al futuro:

«...El ferrocarril no es para el gobierno, es para la nación, para las generaciones que van a venir y para los pueblos muertos y olvidados en la inmensidad de la campaña y para los paisanos pobres que no pueden pagar un flete caro, para darle vida estratégicamente al país porque es una cuestión nacional»

José Mujica

Extraído de diario El País, 23 de enero de 2010



CAPÍTULO 5 AL DÍA DE HOY





Estación Tacuarembó

La operativa ferroviaria

Actualmente, del total de tendido de vías existente, están efectivamente en uso para transporte de carga y de pasajeros 1640,9km, según datos publicados por AFE.

Los tramos en actividad se distribuyen en la zona metropolitana, sobre la línea a Rivera, a Minas, a Río Branco y al litoral desde estación Chamberlain hasta Paysandú y Salto. Quedan excluidos de servicios de pasajeros y cargas, los tramos desde Sudriers a La Paloma, desde San José a Ombucitos, desde Florida a km 329, desde Salto a Artigas y Bella Unión, desde Mal Abrigo a Colonia, desde Trinidad a Durazno y desde Nico Pérez a Melo.

Esta situación es el resultado acumulado de una serie de circunstancias políticas, económicas y técnicas que dieron lugar a un vaivén de restricción y reinstalación de servicios, con claro predominio del primero de los extremos.

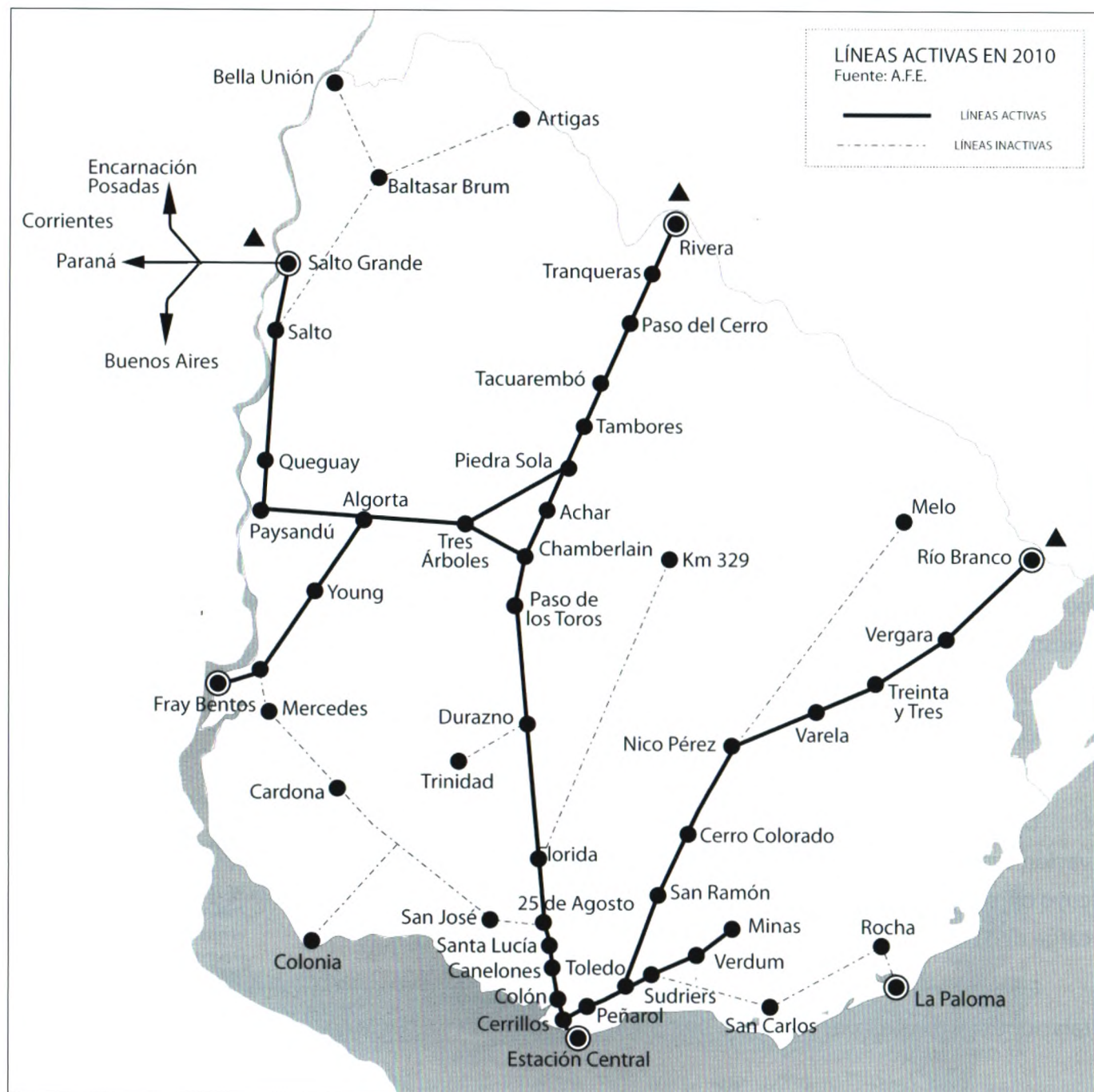
El escenario actual evidencia que el tendido férreo activo representa apenas algo más de la mitad del kilometraje máximo que llegó a instalarse en nuestro territorio.

Desde el año 2009 se iniciaron los trabajos destinados a la reactivación del tramo Pintado–Rivera, que se extiende por 422km de vías y cuyo objetivo es el de permitir la circulación de trenes a 40 km/h con una carga de 18 toneladas por eje.

Estos trabajos, si bien no incorporan los aspectos edilicios de las instalaciones ya que se concentran en una primera etapa en la sustitución

Hacia 1970, según Luis Marmouget, un 35% de los rieles de todo el país eran de 39.7k/m, y un 37% oscilaba entre 32.2 y 39.7k/m. Esto posibilitaba circular material rodante de hasta 18 toneladas por eje. El resto de la red sólo admitía 14 toneladas. Para esa fecha, 1865km de vía tenían más de 50 años; el estado de las vías era considerado en un 23% de su extensión bueno, regular en un 34% y el resto estaba en mal estado.

Los durmientes colocados por km variaban entre 1100 y 1560 unidades, aproximadamente el 75% de las vías tenía unos 1300 durmientes por km. Dos tercios eran de madera de diferente tipo y un 33% de acero. 40% de los durmientes estaba muy deteriorado y requería sustitución; al remanente se le asignaba tres años de vida útil. La base de las vías también presentaba un estado avanzado de deterioro; un tercio era de piedra triturada de buena calidad, el resto de balasto blando o tierra. Al no ser suficientemente firmes, perjudicaban el apoyo de durmientes que se quebraban.



de rieles y durmientes, contribuyen a reactivar áreas de servicios en las estaciones donde se ubican las cuadrillas de trabajadores, es decir (en esta primera fase) en Est. Sarandí (km 159), Est. Durazno (km 205), Est. Molles (km 244), Est. Chamberlain (km 289), Est. Tacuarembó (km 445) y Est. Rivera (km 563).

La importancia de estas iniciativas de reactivación supera el objetivo básico fijado de mejora de las condiciones de circulación y se extiende al empleo de mano de obra local, a la adecuación de material rodante de auxilio perteneciente a AFE y al aprovechamiento del material disponible en el país mediante su adaptación, como es el caso de los rieles rusos. Incluso ha significado el acondicionamiento de estaciones que, sin llegar a estar abiertas al tráfico, a partir del trabajo de readecuación de sus instalaciones, permiten alojar personal afectado a los trabajos de reparación y mantenimiento de vías.



1



3



4



2

- 1 Ajuste entre riel existente y riel ruso, Estación Tacuarembó
- 2 Parada km 112, San José
- 3 Cuadrilla en Estación Sarandí, Florida
- 4 Vivienda en Estación Goñi, Florida

El estado de conservación del patrimonio ferroviario

La desafectación de usos y funciones expone a la Arquitectura Ferroviaria a un proceso de exclusión y olvido, provocando una situación de riesgo, que en palabras de J. Tartarini *«no se debe sólo a los procesos de obsolescencia física y funcional, sino, además, a la desaparición del sistema y con él su coherencia, sistematización y riqueza tipológica que hizo posible su construcción»*.

Los hechos revelan que la reducción de servicios acompañada de una consecuente modificación del número de personal y régimen de trabajo asignado a las diferentes funciones, ha derivado en general, en alteraciones en el uso, pérdida del carácter de los espacios, tanto arquitectónicos como urbanos y deterioro de los materiales y estructuras.

Un análisis de las alteraciones sobre las construcciones muestra que los edificios permanecen en situaciones de subutilización, abandono, o en casos extremos han desaparecido; aunque existen también inmuebles que han sido conservados propiamente como estaciones e incluso otros que han sido refuncionalizados.

Así, los edificios de pasajeros pueden encontrarse:

- › cerrados, ya que no cumplen ninguna de sus funciones originales al no existir servicios de pasajeros o de carga que realicen parada en dicha estación, o por tratarse de líneas desactivadas totalmente,

«La rápida transformación en estos últimos años del siglo XX de los sistemas de comunicación han dejado sin embargo ubicados en una rápida obsolescencia a los elementos emblemáticos del progreso industrial del siglo XIX: los puertos y los ferrocarriles.»

Ramón Gutiérrez



- 1 Deterioro en cubierta de chapa, estación Villasboas, Durazno
- 2 Deterioro en techo de tejas, Estación Rocha
- 3 Humedades en Estación Tambores, Tacuarembó

- › en uso compartido como estación de pasajeros y/o cargas y vivienda (de familias vinculadas a funcionarios de AFE o que han adquirido derechos para su uso),
- › reconvertidos parcialmente compartiendo funciones de alojamiento de los funcionarios ferroviarios y otros usos públicos,
- › reconvertidos exclusivamente en vivienda, en condiciones formales o informales,
- › cedidos a nuevos usos, transitoria o definitivamente,
- › en actividad como edificios de pasajeros y residencia de operarios.

Procesos similares afectan a los galpones de carga, talleres, remesas y demás instalaciones de carácter industrial, los que acusan una fuerte subutilización.

Ante el vaciamiento y los cambios de uso, el «*núcleo arquitectónico*» de la estación formado por el edificio de pasajeros, los sanitarios y el galpón de carga, se ve seriamente degradado y pierde sus propiedades como espacio público y referente de la localidad. Del mismo modo, el núcleo fabril de talleres y remesas resta casi inoperante y pierde su fuerza organizativa del área industrial de la estación.

En relación a la conservación material de los edificios, resulta evidente que la falta de uso y de mantenimiento acelera la curva de degradación de los materiales y estructuras.

Tratándose de edificios de larga edad, es destacable que, en muchos casos, los elementos estructurales de los edificios se encuentran en



1



3



2



4

1 Estación Atlántida, Canelones

2 Estación Haedo, Río Negro

3 Estación Cazot, Canelones

4 Estación Haedo, Río Negro

general en buenas condiciones de servicio. No sucede lo mismo con las cubiertas y los cerramientos verticales de chapa, que han sufrido roturas y pérdida de piezas, los pisos y cielorrasos de madera que muestran deterioros variados provocados por el ingreso de agua y la rotura de tablas, la carpintería de puertas y ventanas fuertemente deteriorada y las instalaciones sanitarias y eléctricas que se encuentran en su mayor parte obsoletas.

Así al día de hoy, a pesar de sus bondades constructivas, los edificios resultan insertos en medios agresivos, expuestos a los agentes climáticos, al envejecimiento natural de materiales e instalaciones, a usos indebidos y lamentablemente también a la depredación y vandalismo. La cadena de deterioro una vez iniciada si no es intervenida, provoca siempre males mayores.

Por su parte, si se analiza la conservación de los predios ferroviarios en su escala urbana, puede observarse que también se ven afectados por fenómenos de transformación y degradación. Entre ellos pueden citarse la ocupación informal, tanto sobre las instalaciones existentes como construyendo recintos precarios; el fraccionamiento provocado por cruces peatonales o viales, espontáneos o proyectados y el abandono que los convierte en espacio residual, muchas veces punto de acumulación de residuos y escombros.

Evidentemente el cese de la actividad ferroviaria incidió más gravemente en aquellos centros en que el ferrocarril cumplía un rol urbano



1



3



2



4

- 1 Estación Sauce, Canelones, actual centro CAIF
- 2 Estación Trinidad, Flores, actual Museo Departamental
- 3 Estación Maldonado, actual «Centro La Estación»
- 4 Estación Durazno, galpón, refugio para víctimas de inundaciones

protagónico, como Rodó, Risso y Egaña, por mencionar tres centros consecutivos de una misma línea férrea.

En síntesis, los cambios en la operativa ferroviaria, teñidos de una fuerte recesión, han provocado en el patrimonio ferroviario un afectación que alcanza no solamente a los aspectos de uso, sino también a su carácter espacial y urbano.

Los ejemplos de reconversión

La reconversión de algunos edificios de pasajeros y galpones de carga ha seguido las iniciativas y demandas locales, tanto de instituciones y autoridades públicas, como de particulares.

Esto ha dado lugar a la incorporación de nuevos usos públicos y privados tales como, museo, guardería, biblioteca, centro educativo, centro de interpretación de áreas culturales, Centro de Atención Ciudadana (CAC), Centro de Acceso a la Sociedad de la Información (CASI), Centro de Atención Integral a la Infancia y la Familia (CAIF) y vivienda, entre otros.

Más allá de los nuevos usos estables, existen también oportunidades en que la Arquitectura Ferroviaria ha adoptado destinos transitorios, por ejemplo como albergues para familias de escasos recursos, evacuadas de sus hogares durante inundaciones y otros desastres naturales.

De algún modo, la reconversión viene a actuar positivamente sobre las alteraciones de uso, carácter y sobre la degradación de materiales y estructuras. Esto resulta evidente en la antigua estación de Trinidad, hoy convertida en el Museo Histórico Departamental, que ha sabido rescatar los altos valores arquitectónicos y espaciales del edificio de pasajeros para el uso público vinculado a la comunidad local.

Las obras ejecutadas para adaptar los edificios a sus nuevas funciones incluyen entre otros trabajos: reparaciones generales, modificaciones al interior (ampliación o subdivisión de locales, recambio o tratamiento

de pisos y cielorrasos, etc.), modificaciones al exterior (construcción de locales adosados, cierre de espacios exteriores cubiertos, tratamiento de fachadas, incorporación de cartelería), modernización de instalaciones sanitarias y eléctricas y de carpintería de aberturas, y cambios en el entorno (modificación de caminería de acceso, jardinería y pavimentación).

Si bien la reconversión constituye en términos generales una mejoría frente a las situaciones extremas de abandono y subutilización, revirtiendo los riesgos de pérdida total de materiales y estructuras, es necesario advertir que en algunos ejemplos las obras ejecutadas contribuyen a la pérdida del carácter público de la estación y en particular desvirtúan la tipología e imagen arquitectónica de los edificios. Esto es más acusado en edificios de pasajeros donde la construcción de locales adosados o el cierre del espacio cubierto del andén los transforma radicalmente.

Por su parte, la conservación de las áreas urbanas y las estructuras territoriales ferroviarias en los centros poblados donde cesaron los servicios ferroviarios, tiene como punto de origen, paradójicamente, la oportunidad que ofrece el hecho de disponer de predios de dimensiones importantes para nuevos usos urbanos.

Esta posibilidad dio lugar, a través de diferentes mecanismos de gestión, a interesantes ejemplos de recuperación y puesta en valor local. Entre ellos pueden citarse los ejemplos de Sarandí Grande, Tarariras, Paso de los Toros y Young, estaciones que hoy alojan bulevares, parques y plazas públicas con diseño espacial, equipamiento y mobiliario acorde.

El estudio de posibles reusos y readecuación o conservación debe basarse en propuestas que atiendan a:

- *El uso adecuado y compatible con las características de las construcciones, que además de ser beneficioso a la conservación y mantenimiento de las mismas, lo sea para la población donde se ubica en tanto históricamente el ferrocarril y la estación que lo representa en cada lugar, significó y representó para la población localizada un elemento fundamental en su desarrollo.*

- *La conjunción de esfuerzos de la comunidad para la mejor y más beneficiosa forma de conservación, mantenimiento y reutilización de este patrimonio.*

Los usos propiamente dichos deben ser, por tanto en primer lugar, compatibles con las construcciones en todos sus valores y significación.

La posibilidad de usos es amplia, contemplando diversos fines que se entienden como positivos y adecuados:

- *Culturales: «casas de la cultura», centros de exposiciones (artesanales, de arte, de la producción local, departamental, etc.), bibliotecas, etc.*



Predio Central de AFE
3.70 has aprox.

Predio cedido a ONG

Galpón depósito de AFE

Pasaje creado por la población

Edificio Estación Tarariras
refuncionalizado a biblioteca

Baños públicos de AFE

Predio cedido a escuela pública

Plaza con juegos para niños

Corte de vías para cruce vehicular

Espacio publico propiedad de
AFE disponible para recreación

Corte de vías para cruce vehicular

Espacio publico disponible
apropiado por la población



Tarariras, Colonia

El caso particular de Tarariras responde a criterios de intervención de casi la totalidad de las instalaciones ferroviarias, aunque realizada por sectores no forzosamente integrados. Esto ha generado un proceso sin dudas positivo, pero que deja de lado la integralidad y secuencia lógica que el ferrocarril otorgaba originalmente al predio.

Acompañan a estos ejemplos concretos, algunos proyectos como el de la ciudad de Florida, en cuyo anteproyecto de plan de ordenamiento territorial se incluye un paseo cultural en el que intervienen edificios con carácter patrimonial como la propia Estación de ferrocarril, el espacio público que antecede a su acceso (espacio ausente de recalificación urbana y de enorme potencial), la Avenida Independencia y su vínculo con el edificio del Mercado Municipal.

De similar carácter puede mencionarse también al proyecto de paseo cultural en Paso de los Toros, integrado por tres componentes principales: el Parque de la Vía Férrea, el Paseo del Ferrocarril antes mencionado y de logrado diseño, y el Parque Estación Canning hoy Monumento Histórico Nacional.

El caso de Minas se integra también a esta lista y aparece ligado a la actividad productiva, lo que determina que su revitalización se vincule con la vocación minera de su territorio.

- *Educativos: para talleres de formación y capacitación, salas de usos múltiples para talleres de expresión, teatro, charlas y conferencias, etc.*

- *Turísticos y de servicios: albergues, paradores, mantenimiento y explotación de líneas de interés particular (paisajístico, histórico, económico, vinculado a otros monumentos históricos, etc.)*

- *Otros: servicios de salud, servicios sociales para la tercera edad, discapacitados, infancia-guarderías, etc.*

Flor Calcagno y
Alejandro Veneziano



- 1 Andén cubierto cerrado,
Estación Parque del Plata, Canelones
- 2 Andén semicerrado,
Estación Las Flores, Maldonado
- 3 Construcciones adosadas,
Estación La Cruz, Florida

Las instalaciones ferroviarias Monumento Histórico Nacional

Las instalaciones ferroviarias nacionales forman parte de un *«patrimonio construido»*, entendido como el conjunto de construcciones de valor, integradas a espacios urbanos, que se encuentra en un estado no obsolescente desde el punto de vista de su estructura y posibilidades de refuncionalización. En palabras de Ramón Gutiérrez: *«La idea de "patrimonio construido" es la única que permite una política activa para rescatar condiciones dignas de vida urbana en áreas que se van degradando por el abandono de antiguas funciones y generan una inercia negativa en ciudades ya impactadas por los procesos de terciarización y exclusión residencial»*.

Con esta perspectiva pueden reinterpretarse hoy las declaratorias de Monumento Histórico Nacional con que algunos elementos de la Arquitectura Ferroviaria Nacional han sido distinguidos.

Estas distinciones abarcan desde instalaciones propias de la ingeniería vial (tramos de vías, el único túnel ferroviario de nuestro país, y puentes ferroviarios) hasta predios urbanos fuertemente caracterizados, pasando por declaratorias sobre edificios de pasajeros, galpones, corrales de embarque, oficinas, talleres, viviendas, y centros socio-culturales vinculados a la vida social del personal ferroviario.

En nuestro medio, como en el contexto latinoamericano, estas declaratorias vienen a constituirse como un primer paso imprescindible

hacia la identificación del valor de este patrimonio, expandiendo una concepción tradicionalmente histórica para alcanzar una dimensión integradora de patrimonio como fenómeno cultural.

Sin embargo, elevar su categoría a la de Monumento Histórico Nacional no ha podido resolver aún, el problema de la insuficiencia de recursos generalmente asignados para preservar instalaciones de tal magnitud.

Elemento declarado	Ubicación	Declarado en	
Puente de hierro sobre el arroyo San Pablo, Construido en el siglo XIX por la «Compañía de los Establecimientos Franceses de Minas de Oro del Uruguay»	Rivera: Paraje Cuñapirú–Minas de Corrales sobre arroyo San Pablo, en las proximidades de la Ruta Nacional N° 29, (tramo entre Manuel Díaz y Minas de Corrales).	1981	
Estación del Ferrocarril de Paso Ataques	Rivera: Paso Ataques.	1981	
Estación del Ferrocarril de Tranqueras, inaugurada en 1892	Rivera: Tranqueras. Delimitada por calle Misiones, Juan B. Diez, María Abramo y al sur por terrenos particulares.	1981	
Estación del Ferrocarril de Rivera	Rivera: Rivera. Delimitada por Av. Brasil, calle Alberto Nieto Clavera y manzanas 293, 294, 295, 324, 326, 339, 341, 370, 372, 385 y 386.	1981	
Estación del Ferrocarril de Treinta y Tres; comprende tramos de vías y zonas accesorias de la estación	Treinta y Tres, Zona suburbana.	1998	

Elemento declarado	Ubicación	Declarado en	
Oficinas Regionales de AFE	Tacuarembó: Paso de los Toros. Calle Treinta y Tres entre Dr. Monestier y Rivera.	1990	
Estación Canning, corral de embarque, policlínica y galpón	Tacuarembó: Paso de los Toros. Justa Rosas de Bálsamo y 25 de Mayo.	1990	
Estación de Ferrocarril de Paso de los Toros	Tacuarembó: Paso de los Toros. Delimitada por las calles Sarandí, Rivera y Carlos Berruti.	1990	
Túnel Ferroviario de Bañado de Rocha, construido en 1892	Tacuarembó: 5ª Sección Catastral, km 466 de la vía férrea.	2008	
Estación Ferrocarril a Pando	Montevideo: Minas s/n esq. La Paz.	1986	

Elemento declarado	Ubicación	Declarado en	
Estación Colón y dependencias	Montevideo: Albérico Passadore, Besnes e Irigoyen, Hudson y W. Hausen.	1975	
Estación Peñarol y dependencias.	Montevideo: Barrio Peñarol.	1975/2000	
Estación Central de Ferrocarriles General Artigas	Montevideo. Padrones 417.212, 417.213 y 417.214.	2008	
Costa sur de la ciudad de Colonia-AFE-puerto	Colonia: Colonia.	2000	
Puente Internacional «Barón de Mauá», construido en ejecución del tratado celebrado entre Brasil y Uruguay en junio de 1918	Cerro Largo: Río Branco, sobre el río Yaguarón.	1977	

Fuente: www.patrimoniouruguay.net



CAPÍTULO 6

VALOR DE LA ARQUITECTURA FERROVIARIA, IDENTIDAD Y PATRIMONIO NACIONAL





Estación Colón, Montevideo

Después de recorrer por días y días las estaciones ferroviarias de nuestro pequeño país, después de disfrutar del paisaje desde los andenes cubiertos, después de ver pasar el ferrocarril cargado de madera, de caliza o de cemento, después de ver caer el sol entretejido en la cenefa calada de algún alero de estación, después de refugiarnos en el túnel de Bañado de Rocha una tarde muy lluviosa, después de visitar galpones que alojaron tantas veces a los inundados, nosotros, humildemente, creemos que la Arquitectura Ferroviaria es ahora, un poquito más nuestra.



Estación Paysandú

La Arquitectura Ferroviaria en el Uruguay puede ser interpretada como el testimonio persistente de un proceso industrial singular, que recorre la historia y el territorio nacional desde la década de 1860 hasta nuestros días.

La construcción de esta red de transporte y comunicaciones ferroviarios alcanzó una escala nacional al tender más de 3000 kilómetros de vías y simultáneamente una dimensión local vinculada a la formación y consolidación de centros poblados, que resultaron así comunicados a través de un sistema cerrado y autónomo.

Como un engranaje, aquellos primeros intereses empresariales nacionales e ingleses provocaron la importación y apropiación de una tecnología industrial pionera para la época, aplicada a la implantación de un modelo de comunicaciones y transporte con fuerte impronta territorial, construido en base a una arquitectura singular, en torno a la cual se tejó la historia de muchos pueblos y comunidades de nuestro país.

Inversión, industria, territorio, arquitectura, historia y vida social, son así parte de un mismo fenómeno cultural, cuyo eje central es el ferrocarril.

En el contexto internacional, la Arquitectura Ferroviaria ha sido reconocida como parte integrante del patrimonio industrial que abarca entre otros, edificios y maquinaria de talleres, molinos, fábricas, minas, almacenes, depósitos y medios de transporte y su infraestructura. El valor de este patrimonio industrial recae fuertemente en sus aspectos documentales y testimoniales de los principios científicos y técnicos aplicados.

El Patrimonio Industrial Ferroviario, está ligado por raíces históricas y culturales al desarrollo de los ferrocarriles, así como de los pueblos y ciudades que nacieron y crecieron a su amparo. Más de 200 estaciones ferroviarias en todo el territorio nacional, una red viaria que en parte, ante nuevas condiciones socioeconómicas, queda fuera de uso con el consecuente riesgo de desaparecer (ignorando el interés dado por su relación con áreas de valor paisajístico, la historia, la economía o la sociedad), la existencia de maquinaria y material rodante representativo de la evolución tecnológica de este medio —no ya a nivel nacional sino incluso internacional— y su evidente contribución como patrimonio útil al desarrollo económico y social del país, requieren de acciones realistas y concretas que permitan su preservación y aprovechamiento.

Flor Calcagno y
Alejandro Veneziano



Estación Florida

Ampliando esta visión de carácter tecnológico, la Carta de Nizhny Tagil, elaborada por el Comité Internacional para la conservación del patrimonio industrial (TICCIH) en el año 2003, propone al patrimonio industrial también como evidencia de actividades que han tenido y aún tienen profundas consecuencias históricas, con un valor social que reside en constituir el espacio físico donde se registran muchas experiencias de vida, de hombres y mujeres corrientes, asignándole así un enorme valor de identidad y arraigo para la comunidad. De este modo, es válido proponer que la Arquitectura Ferroviaria debe ser valorada de manera integral, sumando a los evidentes aspectos técnico-científicos, consideraciones vinculadas a la producción, la historia, la construcción local, el valor estético y la composición arquitectónica, entre otras.

¿Cuáles de estas consideraciones caben a la Arquitectura Ferroviaria Nacional?

¿Qué valor de identidad y referencia local puede asignarse a las áreas urbanas de las estaciones y a sus edificios, en las diferentes localidades del país?

¿Cuánto dibujan el paisaje natural los implacables rieles sobre las quebradas norteñas del país?

¿Cuánto alimenta la memoria e identidad colectiva de los pueblos surgidos alrededor de la estación, el silbato del tren, la llegada del correo, el repicar de la campana?

Quizás no lo sepamos con certeza aunque seguramente podamos intuirlo.

Lo que sí sabemos es que estas son preguntas necesarias, preguntas que empujan a una reflexión y a un debate imprescindibles, casi urgentes, ahora, cuando nuestra Arquitectura Ferroviaria se encuentra aún en pie y vigente, cuando todavía es testimonio tangible del pasado, bien en uso en el presente y oportunidad para el futuro.

Para iniciar este camino reflexivo, desde la perspectiva histórica y la revisión de la situación presente, es necesario tener en cuenta que la Arquitectura Ferroviaria Nacional:

- › Integra un patrimonio industrial de carácter regional, surgido en relación a circunstancias políticas y económicas particulares e históricas, compartidas parcialmente con los países limítrofes.
- › Posee alcance nacional, gracias a lo cual acompañó históricamente el surgimiento de otros emprendimientos industriales y comerciales y sirve actualmente a empresas en actividad a las que facilita las vías de ingreso y salida, hacia y desde gran parte del territorio nacional.
- › Representa un proceso de transferencia de tecnología, que incluyó además de máquinas, herramientas y materiales, la puesta en práctica de modelos de organización empresarial novedosos y el ejercicio de habilidades propias de oficios específicos de la industria ferroviaria. Esto representó un avance tecnológico significativo para el país, aunque no alcanzó a

promover el surgimiento de una industria nacional propia en materia ferroviaria.

- › Expresa una actitud y voluntad de planificación territorial de finales del siglo XIX, que en el marco de procesos más complejos, económicos y políticos, cristalizó en proyectos y reglamentos nacionales en materia de ordenamiento y gobernabilidad del territorio.
- › Promovió la formación de nuevos centros poblados y consolidó el desarrollo de otros, sin que esto represente la fundación de ciudades destacadas dentro de la trama urbana rural de nuestro país.
- › Indujo la revalorización de las tierras rurales, de acuerdo a su relación de proximidad con las estaciones, consideradas como puntos neurálgicos de embarque de la producción agroindustrial y llegada de mercadería.
- › Provocó la transformación del paisaje natural rural en un paisaje cultural ordenado por la secuencia del tendido de rieles, la presencia de puentes y estaciones, la elevación de tanques y señales, el hincado de postes, alambrados, barreras, etc.
- › Desarrolló una nueva especialidad arquitectónica y una diversidad edilicia singular por sus características funcionales y constructivas, aplicando tanto tipologías específicas como sistemas constructivos prefabricados novedosos en nuestro medio, y técnicas y materiales tradicionales locales.

- › Legó y mantiene en servicio edificaciones de indudable calidad constructiva y tecnológica.
- › Construyó y conserva edificios de destacada arquitectura desde el punto de vista formal y estilístico.
- › Conformó y mantiene espacios públicos de intenso carácter reunitivo. Integró y definió horarios, usos y costumbres locales e insertó actores referentes como el jefe de estación, contribuyendo a conformar y definir el entretejido social de cada localidad.
- › Constituyó un medio de comunicación disponible para un amplio público, gracias a la accesibilidad de las tarifas y los servicios asociados de telégrafo y correo postal.
- › Protagonizó momentos cruciales en la historia uruguaya, como es el caso de las inundaciones del año 1959.

Por otra parte, y ya proyectando hacia el futuro resulta evidente que:

- › Contar con grandes predios estatales en áreas urbanas centrales puede significar contar con espacio disponible para nuevos usos públicos.
- › Computar metros cuadrados cubiertos sin destino actual, puede representar disponer de locales fácilmente reutilizables.
- › Contabilizar máquinas, herramientas y materiales puede implicar materia prima y fuentes de trabajo.

En base a estas consideraciones relativas a su protagonismo en el pasado, su rol presente, pero sobre todo a su potencial futuro, la Arquitectura Ferroviaria no debería ser ajena a:

- › las propuestas de desarrollo local
- › las ordenanzas de ordenamiento territorial
- › las políticas culturales
- › los programas turísticos
- › los planes de vivienda
- › la declaratoria de áreas naturales protegidas
- › las iniciativas de rescate del patrimonio arquitectónico nacional

Su integración a todas estas herramientas puede resultar una estrategia eficiente y responsable, capaz de aprovechar sus recursos, fomentar el rescate de sus valores de identidad y contribuir a la construcción de nuestro patrimonio.

ORIGEN DE LAS IMÁGENES

Todas las imágenes pertenecen a los autores, excepto:

Pág. 12

1. Archivo Nacional de la Imagen. SODRE. Colección edificios. N° 205.
2. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 44.
3. http://reactivacionferroviaria.iespana.es/estacion_central.html
4. Archivo Nacional de la Imagen. SODRE. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 6.
5. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 18a.

Pág. 18

Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 4a.

Pág. 26

1. Ibídem. Colección Album Histórico. N° 2596.
3. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 28.

Pág. 36

6. Daniel Cal.

Pág. 54

1. Archivo Nacional de la Imagen. SODRE. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 33.

Pág. 57

Fotografía de Estación Sarandí del Yi: Archivo AFE.

Pág. 60

Fotografía de Estación La Floresta: <http://www.panoramio.com/photo/9223286>.

Pág. 104

Archivo A.F.E

Pág. 107

Fotografía de puente sobre río Cuareim: <http://www.panoramio.com/photo/478871>

Pág. 114

<http://www.panoramio.com/photo/3970983>

Pág. 118

Archivo Nacional de la Imagen. SODRE. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 3.

Pág. 120

2. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 5.

Pág. 122

2. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 46.

Pág. 124

1. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 16.

2. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 14.

3. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 17.

4. Ibídem. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 15.

Pág. 126

<http://www.ingenierosmilitares.org.uy/infobning3.htm>

Pág. 157

Plano Minas de Corrales: extraído de BOSSI, J. Recursos Minerales de Uruguay. Nuestra Tierra N° 10. Editorial Nuestra Tierra, Uruguay, 1969. pág. 9.

Pág. 158

Estación Canning, Magdalena Castro.

Pág. 159

Est. Central Gral. Artigas: Archivo Nacional de la Imagen. SODRE. Colección Administración Ferrocarriles del Estado. N° 3b.

Puente Barón de Mauá: <http://www.panoramio.com/photo/14743442>

CITAS

Pág. 22:

- BARRÁN, J. P. Modernización del Uruguay: el nacimiento del Uruguay moderno en la segunda mitad del siglo XIX. En: <http://www.rau.edu.uy/uruguay/historia/Uy.hist3.htm>

Pág. 23:

- MÉNDEZ VIVES, E. Historia uruguaya, tomo 5, Ediciones de la Banda Oriental. Mayo 2007. p. 58.

Pág. 67:

- BÉHÈRAN, R. Inédito. 2010.

Pág. 104:

- CHIRICO, S. ¿Ferrocarriles del Uruguay? Una mirada de la frontera al puerto. Inédito. 2010.

Pág. 105:

- Discurso del Ministro M. Tajés en: MÉNDEZ VIVES, E. Historia uruguaya, tomo 5, Ed. de la Banda Oriental. 2007.
- BARRÁN, J. P. Latorre y el estado uruguayo. Enciclopedia Uruguaya, fascículo N° 22, colección de divulgación histórica. Editores Reunidos-Arca, Montevideo, 1968.
- RIVERO, S. Estación de trenes-Colonia. Síntesis histórica. Inédito.

Pág. 106:

- BARRÁN, J. P. Op. cit.

Pág. 109:

- CHIRICO, S. Op. cit.

Pág. 119:

- TARTARINI, J. D. La arquitectura de los ferrocarriles en La Argentina. Cuadernos del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana, CEDODAL. Preservación de la arquitectura industrial en iberoamérica y España. Conserjería de Cultura. Junta de Andalucía, España 2001.pp. 76-77.

Pág. 121:

- Citado en: LORIER, E. Historia de Florida, tomo I. Ediciones de la Banda Oriental. Montevideo, Uruguay. 1989.

Pág. 126:

- MIRANDA, M.D. Inédito

Pág. 127:

- ZAS RECAREY, H. Rivera rumbo al futuro. A 37 años de algo inolvidable. Las «Brigadas Civiles» del año '59. Rivera, 1996. p. 132
- GONZÁLEZ, F. La Batalla Imposible. Intendencia Municipal de Florida, Comisión Municipal de Patrimonio, Fascículos 150 años de Florida, N° 7, p15. En: www.florida.gub.uy/repositorio/florida150.

Pág. 129:

- CANCELA, S. Relato inédito. 2009.
- VIGNOLES, G. Una historia de vías entre 25 de Agosto e Isla Mala. Intendencia Municipal de Florida, Comisión Municipal de Patrimonio, Fascículos 150 años de Florida, N° 6, p11. En: www.florida.gub.uy/repositorio/florida150.

Pág. 131:

- CANCELA, S. Op. cit.
- Ibídem.

Pág. 134:

- CASTRO, M. Relato inédito. 2010.
- Ibídem.

Pág. 135:

- Diario El País, 23/1/10. En: <http://www.elpais.com.uy/100123/pnacio-467142/nacional/mujica-ratifico-compromiso-con-un-ferrocarril-de-gestion-publica>

Pág. 143:

- GUTIÉRREZ, R. Patrimonio para todos, un futuro para la arquitectura industrial. Cuadernos del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana, CEDODAL. Preservación de la arquitectura industrial en iberoamérica y España. Conserjería de Cultura. Junta de Andalucía. España, 2001. p. 129.

Pág. 151:

- CALCAGNO, F.; VENEZIANO, A. Una propuesta para la protección y conservación del patrimonio industrial ferroviario. Anales del Tercer Coloquio Latinoamericano sobre Rescate y Preservación del Patrimonio Industrial. Santiago de Chile / 13 al 16 de setiembre de 2001. TICCIH-Chile, Jaime Migone Rettig y Antonio Pirozzi Villanueva. Chile, 2001

Pág. 155:

- GUTIÉRREZ R. Op. cit. p. 131.

Pág. 165:

- CALCAGNO, F.; VENEZIANO, A. Op. cit.

BIBLIOGRAFÍA

- BARRACCHINI, H. Historia de las comunicaciones en el Uruguay. Instituto de Historia de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura, División Publicaciones y Ediciones, Universidad de la República. Montevideo, Uruguay. 1978.
- BARACCHINI, H.; ALTEZOR, C. Historia del ordenamiento territorial en el Uruguay. República liberal del siglo XIX (1830-1903) y sus antecedentes coloniales. Editorial TRILCE. Montevideo, Uruguay. 2008.
- BARRAN, J.P. Latorre y el estado uruguayo. Enciclopedia Uruguaya, fascículo N° 22, colección de divulgación histórica. Editores Reunidos- Arca, Montevideo, Uruguay. 1968.
- BARRAN, J.P.; NAHUM, B. Historia rural del Uruguay Moderno, tomo VII. Ediciones de la Banda Oriental. Uruguay. 1978.
- BARRIOS PINTOS, A. Historia de los Pueblos Orientales. Editorial Banda Oriental, tomo III. Uruguay. 2009.
- CALCAGNO, F.; VENEZIANO, A. Una propuesta para la protección y conservación del patrimonio industrial ferroviario. Anales del Tercer Coloquio Latinoamericano sobre Rescate y Preservación del Patrimonio Industrial. Santiago de Chile / 13 al 16 de setiembre de 2001. TICCIIH-Chile, Jaime Migone Rettig y Antonio Pirozzi Villanueva. Imprenta ALPHAGRAPHICS. Chile. 2001.
- CLAEH, Guía Turístico Patrimonial de la microrregión del este de Colonia, Proyecto Proa-Claeh, Investigación de Omar Moreira. Montevideo, Uruguay. 2000.
- CONSEJO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN. URUGUAY. El libro del Centenario del Uruguay. Editorial Capurro & Co. Montevideo, Uruguay. 1925.
- COVADONGA, R. D. Arquitectura industrial y posible reutilización. Tesis Doctoral. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas de Oviedo. Universidad de Oviedo. España. 2007.
- FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO, UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA, CEHAU, Centro de estudios Históricos, Arquitectónicos y Urbanos. Historias Ferroviarias al Sur del Salado. Editor, compilador Manuel Torres Cano. Argentina. 2006.
- FERRARI, M. Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino. Tipologías Arquitectónicas y Asentamientos urbanos ferroviarios. IV Congreso Historia Ferroviaria, Málaga, España. 2006.
- ICOMOS INTERNATIONAL. Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial Julio, 2003. En: www.international.icomos.org/xian2005/ticcih-nizhnyi-sp.pdf
- INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO. Cuaderno: Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España. Ediciones El Partal S.L.. Conserjería de Cultura, Junta de Andalucía, Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana CEDODAL. España. 2001.
- INTENDENCIA MUNICIPAL DE FLORIDA, COMISIÓN MUNICIPAL DE PATRIMONIO, Fascículos 150 años de Florida, N° 1 a 8. Disponibles en www.florida.gub.uy/repositorio/florida150
- INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO, CENTRO LATINOAMERICANO DE ECONOMÍA HUMANA. Barrio Peñarol. Patrimonio industrial ferroviario. 2ª edición. Uruguay. 2009.

- JUNTA DE ANDALUCÍA, AGENCIA ESPAÑOLA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL, INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO, FACULTAD DE ARQUITECTURA. Guía Arquitectónica y Urbanística de Montevideo. Ed. Dos Puntos. Montevideo, Uruguay. 1996.
- LIGRONE, P. Proyecto Región Centro, Convenio MVOTMA-IMD, IML, IMF, IMF, IMT. Uruguay. 2001-2003.
- LORIER, E. Historia de Florida, tomo I. Ediciones de la Banda Oriental. Montevideo, Uruguay. 1989.
- MARMOUGET, L. M. El transporte ferroviario. Nuestra Tierra, N° 41. Editorial Nuestra Tierra. Uruguay, 1970.
- MENDEZ VIVES, E. Historia uruguaya, tomo 5, Ediciones de la Banda Oriental. Uruguay. 2007.
- MUSSO, C. Arq. Las ciudades del Uruguay, Facultad de Arquitectura, Montevideo, Uruguay. 2004.
- MUSSO, C. Las Escalas óptimas de gestión para el territorio uruguayo y definición de criterios para su articulación e instrumentación. Cuadernos del Territorio, MVOTMA - UDELAR, Montevideo, Uruguay. 2007.
- PADRÓN FAVRE, O. El patrimonio cultural en el Uruguay: una mirada desde el interior del país. Publicación del Curso y mesa redonda Montevideo, 2002. Conservación, Gestión y Valorización de los bienes culturales en Uruguay, en el Mercosur y Chile. Instituto Italo -Latino Americano, Roma, Italia. 2003.
- PONTE, C.; CESIO, L.; GATTI, P., MAZZINI, A. Arquitectura y Patrimonio en Uruguay. Proceso de reinserción de la arquitectura como disciplina en el patrimonio. Instituto de Historia de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República. Montevideo, Uruguay. 2008.
- RODRIGUEZ VILLAMIL, A. Escenas de la vida cotidiana. La antesala del siglo XX (1890-1910). Ediciones de la Banda Oriental. Uruguay. 2006.
- SAN MARTIN, L. Patrimonio Industrial, Ministerio de Industria, Energía y Minería. Dirección nacional de impresiones y Publicaciones oficiales. Uruguay. 2009.
- TARTARINI, J. D. Arquitectura ferroviaria. Ediciones Colihue SRL. Buenos Aires, Argentina. 2001.
- WINN, P. Inglaterra y la Tierra Purpúrea. Gran Bretaña y Uruguay en el siglo XIX-Tomo II. Boom, quiebra e imperio económico 1880-1903. Ediciones de la Banda Oriental. Uruguay. 2010.
- ZAS RECAREY, H. Rivera rumbo al futuro. A 37 años de algo inolvidable. Las «Brigadas Civiles» del año '59. Rivera, Uruguay. 1996.

IMPRESO Y ENCUADERNADO EN
MASTERGRAF SRL
GRAL. PAGOLA 1823 - CP 11800 - TEL.: 2203 4760*
MONTEVIDEO - URUGUAY
E-MAIL: MASTERGRAF@NETGATE.COM.UY

DEPÓSITO LEGAL 354.068 - COMISIÓN DEL PAPEL
EDICIÓN AMPARADA AL DECRETO 218/96



La mayor revolución en materia de transporte terrestre en el Uruguay fue generada por el ferrocarril entre 1860 y las dos primeras décadas del siglo XX. Conformando una red cerrada y autónoma, el ferrocarril extendió sus líneas, estableciendo puntos o nodos de intercambio: las estaciones. Edificios de pasajeros, galpones, casillas, tanques, viviendas, remesas, talleres, sanitarios, depósitos, etc.; son todos exponentes de la riqueza programática nacida en torno a la operativa ferroviaria.

Las estaciones y su arquitectura, con el transcurso del tiempo, ocuparon un lugar de referencia, tanto en el medio rural como en aquellos pequeños centros poblados que crecieron a su alrededor y en los pueblos y ciudades a los que el ferrocarril dinamizó y consolidó. De esta manera, la Arquitectura Ferroviaria en nuestro país adquirió una escala nacional y una dimensión local, donde las características particulares confirieron a cada estación un valor de identidad propio.

Inversión, industria, territorio, planificación, arquitectura, historia y vida social, son así parte de un mismo fenómeno cultural, cuyo eje central es el ferrocarril.



 **LIBERTAD**
Libros
Casa de Arte

Libertad 2433 - Telefax: 2711 3460
libertadlibros@gmail.com