

ARQUITECTURA FERROVIARIA EN EL URUGUAY

Daniel Primucci

Arquitecto Investigador, Montevideo, Uruguay.
primuccidaniel@gmail.com

Carola Romay

Facultad de Arquitectura, Docente en Diplomado en intervención en el Patrimonio,
Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.
cromay25@hotmail.com

Virginia Etchevarren

Arquitecto Investigador, Montevideo, Uruguay.
virginia.etcchevarren@gmail.com

Mercedes Chirico

Investigador, Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.
mchf@adinet.com.uy

RESUMO

O sistema ferroviário uruguaio se estendeu por 3.000 km e conectou diversos pontos do território, claramente estabelecidos, nos quais se contruíram as estações que funcionaram como portas do sistema para o território. Os trens permitiram a aproximação entre pessoas e mercadorias, integrando um modelo produtivo exportador que tinha como ponto de confluência o porto de Montevideú. Com o decorrer do tempo, as estações ocuparam um lugar de referência, tanto nos pequenos centros populacionais que nasceram em seu entorno, como nas cidades já existentes às quais dinamizou e consolidou. Estas estações desenvolveram uma arquitetura particular, a Arquitetura Ferroviária, composta de múltiplos edifícios dispostos e concebidos para dar resposta às lógicas operativas da dinâmica ferroviária. Segundo o período em que foram construídos, os edifícios variaram de estilos e sistemas constructivos. Esta arquitetura definiu um espaço recorrente em todas as estações, eminentemente social, ligando diretamente o acesso à estação com a via pública, e atuou como elo de ligação entre o passageiro e a máquina, entre o povoado e o território. Atualmente, sua recuperação exige a promoção de um registo sistemático e análise para identificar os componentes de arquitetura espalhados no sistema ferroviário e, simultaneamente, expressar a interação dos seus valores patrimoniais diversos.

Palavras-chave: Arquitetura Ferroviária, Valorização Patrimonial

RESUMEN

El sistema ferroviario en Uruguay se extendió por 3000 km y conectó puntos fijos, claramente establecidos, donde se construyeron las estaciones que funcionaron como puertas del sistema hacia el territorio. El ferrocarril permitió acercar gente y mercancías, integrando un modelo productivo exportador, que tenía como punto de confluencia el puerto de Montevideo. Con el transcurso del tiempo las estaciones ocuparon un lugar de referencia, tanto en aquellos pequeños centros poblados que nacieron en torno a ella, como en los pueblos existentes a los que el ferrocarril dinamizó y consolidó. Estas estaciones desarrollaron una arquitectura particular, la Arquitectura Ferroviaria, compuesta de múltiples edificios dispuestos y concebidos para dar respuesta a las lógicas operativas de la dinámica del tren. Según el período en que se construyeron variaron sus estilos y sistemas constructivos. Esta arquitectura definió un espacio recurrente en todas las estaciones, de carácter eminentemente social, que vinculó directamente el acceso de la estación con la vía pública y ofició de nexo entre el pasajero y la máquina, entre el centro poblado y el territorio. Actualmente, su puesta en valor exige promover un análisis y un registro sistemático que permita identificar los componentes arquitectónicos diseminados en el sistema ferroviario y simultáneamente expresar la interrelación de sus múltiples valores patrimoniales.

Palabras claves: Arquitectura Ferroviaria, valoración patrimonial

ABSTRACT

The railway system in Uruguay stretched along 3000 km and connected fixed points, clearly stated, where stations were built as doors of the system towards the territory. The railroad allowed to bring people and goods by integrating an exporting-production model, which had a confluence point at the port of Montevideo. As time passed by, it occupied a place of reference, in both ways, by giving birth to small towns around it, or as in revitalizing and strengthening the existing towns. These stations have developed a particular architecture, Railway Architecture, consisting of multiple buildings arranged and designed to meet the operational logic of the dynamics of the train. According to the period in which they were constructed they changed his styles and constructive systems. This architecture defined an eminently social, recurrent space in all stations, directly linked the access to the station to the public street, and acted as liaison between the passenger and the machine, between town and territory. Currently, its value requires promoting a systematic recording and analysis to identify the architectural components scattered on the railway system and simultaneously express the interplay of its many heritage values.

Keywords: Railway architecture, heritage evaluation

INTRODUCCION

La mayor revolución en materia de transporte terrestre en el Uruguay fue generada por el ferrocarril a vapor, entre 1860 y las dos primeras décadas del siglo XX.

Durante este período la instalación de los tendidos férreos alcanzó un desarrollo sustantivo, de escala nacional, que permitió enlazar los principales centros poblados del país. Hacia 1865 surgen las primeras iniciativas con capitales nacionales. En 1878 esta compañía nacional pasó completamente a manos inglesas, cambiando su denominación por el equivalente en inglés de Central Uruguay Railway Company of Montevideo Limited. Conocida por todos como la CUR, con ella se inicia un extenso período con predominio de la intervención británica en materia de inversión sobre el sistema ferroviario nacional, que alcanzó una densidad de 15.9 km de vía por cada 1000km² de superficie del país, entre líneas inglesas y posteriores estatales, predominando un diseño radial, convergente en la capital del país.

El ferrocarril representó para nuestro país un doble proceso de transferencia y adaptación tecnológica que abarcó gran parte del territorio, permitiendo acercar gente, trasladar mercancías, reducir los tiempos de viaje, aumentar la seguridad y comodidad del transporte e integrar un modelo productivo exportador, centrado en Montevideo. Con el transcurso del tiempo, las estaciones ocuparon un lugar de referencia, tanto en aquellos pequeños centros poblados que crecieron en torno a la estación como en los pueblos y ciudades a los que el ferrocarril dinamizó y consolidó.

LA INVERSIÓN EN EL SISTEMA FERROVIARIO Y SUS EFECTOS.

Las elites 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, le siguió el temprano traspaso a empresas inglesas como ocurrió también en otros países de América Latina, así se concretaron varias décadas de importantes inversiones en materia ferroviaria.

Los impulsos 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 largos años, ventajosas garantías con rentas mínimas del 6% sobre el costo estimado de 5000 libras el km de vía habilitado al tráfico.

En las primeras etapas, la intervención estatal se dirigió a promover las inversiones extranjeras a costos verdaderamente altos 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 férreas. 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 no superar los montos de facturación que le habilitaban a reclamar la 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.

A pesar de ello, 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 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 el noreste del país (líneas a Cerro Largo, Rocha y Treinta y Tres) construidos a partir de 1902.

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.

Respecto al trazado resultante es posible afirmar que la Ley de trazado general de ferrocarriles de 1884 y posteriores, conformaron un marco regulador para un nuevo impulso de trazados e inversiones, construido sobre una matriz ferroviaria existente a la que se le vincularían nuevos recorridos. 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, compitiendo con el de Montevideo.

El resultado fue un trazado de longitud excesiva, no por el alcance de las líneas sino por su diseño sinuoso, resultante de respetar las cotas del terreno para evitar largos puentes, obras de relleno o 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 de km de vía habilitada a 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.

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 Río Grande, fue habilitado hacia 1883. El Ferrocarril del Noroeste, cuyas vías se extienden entre Salto y Bella Unión se conectó con el Brasil a través del puente ferrocarrilero construido en 1915 sobre el Río Cuareim junto con el tendido del Brazil Great Railway, que unía Quaray con Uruguayana y Sao Borja. Del mismo, modo

a mediados de 1912, quedó establecida la conexión del norte entre Rivera y Livramento con la Línea Ferrea do Rio Grande do Sul a través de la construcción de un pequeño recorrido de 4 km de extensión y la correspondiente playa de aduanas con vías de doble trucha.

Las diferentes trochas utilizadas en los distintos países se convirtió muchas veces en un obstáculo para el intercambio de mercancías entre los mismos. A Rivera llegaron desde el Brasil líneas de trucha angosta de 1000 mm, en tanto en nuestro país se utilizó la llamada trucha media de 1435mm. En Argentina el uso de trochas fue variada: ancha de 1676 mm 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 Bs. As.

LA ARQUITECTURA FERROVIARIA

En Uruguay la construcción del ferrocarril dio lugar al surgimiento de una nueva arquitectura en nuestro medio, la Arquitectura Ferroviaria. Esta nueva arquitectura debió responder a las estrictas demandas operativas de la ingeniería ferroviaria, 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 singular.

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 tanto en el diseño y dimensiones como en los sistemas constructivos aplicados. Esta flexibilidad alcanzó también al uso de distintos materiales de construcción, el aprovechamiento de las diferentes capacidades de la mano de obra local y lógicamente el sello particular de las diferentes empresas ferroviarias. De esta manera, la Arquitectura Ferroviaria adquirió una escala nacional al acompañar el

tendido ferroviario distribuido por todo el territorio y una dimensión local, donde las características particulares confirieron a cada estación, un valor de identidad propio.

Su desarrollo dio lugar a múltiples edificios, integrados en un sistema cerrado y autónomo, entre los cuales se encuentran los edificios de pasajeros, los galpones de carga y de encomienda, 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 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, cuya particularidad reside en su carácter eminentemente "social" al vincularse directamente con el acceso a la estación desde la vía pública, al permitir el intercambio de pasajeros y mercancías y al albergar los locales destinados a servicios para el público en general, oficiando 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 25 de agosto, 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 a 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, ubicadas de manera dispersa o concentrada en el predio, sin competir con el núcleo arquitectónico central de la estación.

Edificios de pasajeros

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 "C" diseñada por el Ing. Luis Andreoni hacia el final del siglo XIX, la estación de la Paz en Canelones, inicialmente denominada Independencia y las estaciones de Garzón y José Ignacio cuya forma compacta predomina sobre el eje lineal 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.

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 de los edificios poseen un único nivel, aunque existen algunos destacados ejemplos de dos niveles, como la estación de San Carlos (fig 1), Sarandí del Yí, Río Branco, Florida (fig 2), Pando, Salto, Suárez y Trinidad, entre otras. 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 Yí).

La distribución de los locales, siguiendo la disposición lineal característica y las funciones para los 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 lados del edificio. 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 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.

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 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 (fig. 3) 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 ferrocarril, gracias a la presencia del andén y del alero que lo cubre.

De esta manera la fachada a la vía, el andén y la cubierta que lo protege conforman uno de los espacios más singulares y exclusivos de la Arquitectura Ferroviaria. Cada andén cubierto resulta entonces, un espacio único, propio de cada estación y 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 yel ferrocarril.

La mayor parte de los edificios de pasajeros de nuestro país poseen un carácter sobrio y carente de ornamentación, motivo por el cual su imagen corresponde a la de edificios utilitarios propios de la arquitectura industrial. Este aspecto despojado, apenas se ve trastocado por los elementos propios de la vivienda del jefe de estación, que dan cierto aire cotidiano o doméstico principalmente al entorno del edificio. En algunos casos, pueden encontrarse algunos recursos formales asociados al estilo industrial inglés como el enmarcado de los vanos de puertas y ventanas empleando colores y/o materiales que contrastan con el plano de fachada. Este recurso puede verse por ejemplo en las estaciones de Maldonado Y Treinta y Tres, así como en algunas de las estaciones dispuestas en la línea que une Montevideo con Rivera. Apartados del estilo industrial inglés, existen en nuestro medio algunos ejemplos de edificios alineados a las tendencias estilísticas del neoclasicismo, eclecticismo o art decó, como la propia estación central en Montevideo o la estación de Trinidad, hoy convertida en museo departamental, que junto con otros ejemplos pertenecientes a ramales del Estado, fueron utilizadas como medio propagandístico de su poderío. Su construcción en materiales más nobles y de mayor duración junto a fachadas más detalladas fueron aspectos distintivos para estos casos.

Los edificios utilitarios

Los depósitos, talleres, remesas y casillas de señales están presentes, en general, solo en las estaciones de mayor actividad ferroviaria. Su carácter eminentemente utilitario determinó que en su diseño predominaran criterios funcionales por sobre los criterios de estilo y forma.

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 superficies considerables 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 compartimentos. Esta estricta geometría en torno a un punto central, está asociada a la presencia de las mesas giratorias. Algunos ejemplos de estas remesas pueden observarse en las estaciones de Nico Pérez, Colonia, Tacuarembó, Melo, Fray Bentos y Peñarol. 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 última citada.

Aislada de este núcleo de talleres y remesas, destaca también la casilla de señales, particular edificación por sus dimensiones, altura y disposición en la estación. Esta casilla fue construida con el objetivo de alojar los comandos de palancas que operan todas las señales aéreas de la estación así como los desvíos (fig. 4). En su diseño la planta baja resulta prácticamente secundaria frente a la planta alta. La escalera, la cubierta y los cerramientos laterales, a pesar del carácter eminentemente utilitario del edificio, no renunciaron al diseño y ornamentación de estilo acorde con el edificio de pasajeros.

EL VALOR DE LA ARQUITECTURA FERROVIARIA

Por lo antes expuesto, 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. 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 documentar los principios científicos y tecnológicos que le dieron origen. 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.

Alineados con estos conceptos resulta válido proponer que la Arquitectura Ferroviaria nacional debe ser valorada de manera sistemática e 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. A esto puede contribuir el reconocimiento de que esta Arquitectura:

- 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 desarrollo de habilidades propias aplicables a la industria ferroviaria. Esto representó un avance tecnológico significativo para el país, aunque no alcanzó a promover el surgimiento de una industria nacional 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 ordenanzas nacionales en materia de ordenamiento y gobernabilidad del territorio.

- Promovió la formación de nuevos 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, introduciendo la innovación en tipologías específicas y sistemas constructivos prefabricados.
- Legó edificaciones de indudable calidad constructiva, tecnológica, formal y estilística.
- Conformó y mantiene en contados casos, espacios públicos de intenso carácter reunitivo. Definió horarios, usos y costumbres locales, 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.

INICIATIVAS PARA LA PUESTA EN VALOR

En el año 2009, el Ministerio de Educación y Cultura del Uruguay premió el Proyecto de investigación “Patrimonio arquitectónico ferroviario del Uruguay” ejecutado por los autores del presente trabajo y que tuvo como objetivo contribuir a la difusión, reconocimiento y valoración de este patrimonio. Este proyecto, inició sus actividades contando con el aval de la Administración de Ferrocarriles del Estado y con el apoyo de algunas asociaciones vinculadas a la puesta en valor del material rodante. Durante su ejecución fueron desarrolladas tareas de relevamiento que incluyeron el registro de la incidencia a escala territorial, urbana y arquitectónica de las estaciones, así como de las características constructivas y estado de conservación en que fueron encontradas las instalaciones. Este registro constituye una iniciativa única en el país, que a pesar de los años de historia del ferrocarril, no cuenta a la fecha con información sistematizada de su patrimonio ferroviario. Los resultados de este esfuerzo han

permitido reconocer en una primera instancia la modalidad de inserción de los predios ferroviarios dentro de las trama urbanas cercanas si esta existe y su relación con su centro y principales edificios. En una segunda instancia ha posibilitado identificar los principales elementos que componen la estación y dar a conocer las particularidades constructivas de sus instalaciones. En las figuras 5 y 6 se muestra una de las fichas de registro, donde pueden apreciarse los campos de información incluidas en las mismas. A la luz de los avances alcanzados, se entiende que este registro sistemático representa un primer paso para la construcción de un inventario que facilite no sólo el conocimiento del patrimonio material que persiste, sino también la comprensión y ponderación de los valores asociados que contribuyen a la valoración integral del sistema ferroviario en su conjunto.

CONCLUSIONES

A pesar de los esfuerzos y antecedentes en materia de valoración del patrimonio ferroviario del Uruguay, debe admitirse que aún no se ha podido sistematizar un rescate del sistema ferroviario nacional. A excepción del caso de Estación Peñarol en Montevideo, en el interior del país, tan solo menos de una veintena de elementos puntuales y aislados, entre estaciones y puentes forman al día de hoy nuestro acervo patrimonial industrial ferroviario, bajo la categoría de Monumento Histórico Nacional.

Puede afirmarse que estos pocos elementos no reflejan el valor del sistema ferroviario y que para alcanzar su puesta en valor, es necesario profundizar su análisis y promover una redefinición de los elementos a preservar. Esto implica en primer término, identificar los componentes diseminados, capaces de reflejar al sistema y simultáneamente expresar, cualitativamente la interrelación de sus múltiples valores. Lo que no significa promover un parque temático de instalaciones ferroviarias sobre cada estación abandonada, sino muy por el contrario, reconocer al sistema cerrado del ferrocarril a través de la valoración diferenciada de sus dispersos componentes.

De esta manera, la Arquitectura Ferroviaria recuperará su antiguo protagonismo, esta vez como instrumento para la puesta en valor y preservación de estaciones, instalaciones, recorridos y paisajes, valores tangibles e intangibles que la memoria colectiva atesora.

BIBLIOGRAFÍA

- BARACCHINI, Hugo. **Historia de las comunicaciones en el Uruguay**. IHA, Facultad de Arquitectura. Uruguay: División Publicaciones y Ediciones, Universidad de la República, 1978. 235 p.
- BARACCHINI, Hugo; ALTEZOR, Carlos. **Historia del ordenamiento territorial en el Uruguay. República liberal del siglo XIX (1830-1903) y sus antecedentes coloniales**. Uruguay: Trilce, 2008. 126 p.
- MARMOUGET, Luis M. El transporte ferroviario. En: **Los transportes**. Uruguay: Nuestra Tierra, 1970. N° 41, p.3-36.
- MUSSO, Carlos. **Las ciudades del Uruguay, su origen, evolución histórica y urbanística en el contexto nacional y macro regional y sus perspectivas de futuro**. Uruguay: Facultad de Arquitectura, 2004. 382 p.
- ROMAY, Carola; ETCHEVARREN, Virginia; MAGGI, Soledad, PAEZ, Catalina, PRIMUCCI, Daniel, SABALSAGARAY Stela. **La arquitectura y el ferrocarril. Una mirada a nuestro patrimonio**. Montevideo 2010. Ministerio de Educación y Cultura. 180 p.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl. **Obras completas: política británica en el Río de la Plata**. 1ª Ed. Rosario: Fundación A. Ross, 2008. v 3. 304 p.
- TARTARINI, Jorge D. **Arquitectura ferroviaria**. 1ª Ed. Buenos Aires: Ediciones Colihue SRL, 2001. 288 p.
- WINN, Peter. **Inglaterra y la Tierra Purpúrea. Gran Bretaña y Uruguay en el siglo XIX- Tomo II. Boom, quiebra e imperio económico 1880 - 1903**. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental SRL, 2010. 272 p.