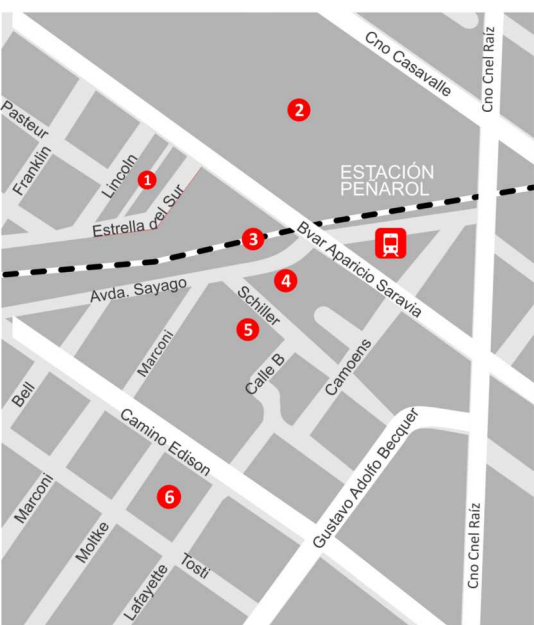


REVISOR MONTEVIDEO

PEÑAROL





- 1 Viviendas Obreras del ferrocarril
- 2 Talleres y remesa
- 3 Viviendas de empleados medios del ferrocarril
- 4 Viviendas de los jerarcas del ferrocarril
- 5 Cooperativa COVIMT I
- 6 Complejo Lafayette

BARRIO PEÑAROL

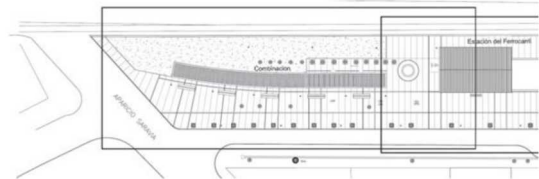
Peñarol es el sobrenombre que tomó el inmigrante Juan Bautista Crosa, derivado de Pinerolo, su ciudad natal en la región piamontesa de Italia. Crosa se estableció en la zona a mediados del siglo XVIII, instalando una pulpería en lo que era entonces un territorio rural, de marcado carácter agrícola, entre campos de pastoreo y labranza.

En la última década del siglo XIX el Ferrocarril Central del Uruguay compró un terreno de 17 hectáreas ubicado entre los actuales Camino Casavalle, Av. Sayago y Camino Edison, e inició en 1891 la construcción de lo que se conoce hoy como el casco histórico de Peñarol, conformado por los talleres y las viviendas para trabajadores del tren.

En 1898 ya estaba prácticamente concluido este núcleo ferroviario. Así se constituyó un pueblo compacto que se destacaba en un área básicamente agrícola, y al que siguió una urbanización temprana como pueblo autónomo, independiente de la mancha urbana de Montevideo; adecuando el amanzanamiento de chacras -anexas a los talleres- al trazado de los caminos preexistentes. Las plusvalías generadas por este desarrollo urbano fueron progresivamente aprovechadas por el circundante sector terrateniente agrícola, el mercado inmobiliario y los bancos, fomentando así la extensión del pueblo.

Podemos reconstruir la historia de Peñarol a partir de hechos arquitectónicos que aún hoy permanecen en el barrio, gestados en diferentes períodos por los que fue atravesando esta porción del territorio hoy plenamente integrada a la ciudad, y que son los principales testigos del devenir del tiempo. Así, cada uno de los edificios visitados en este recorrido, constituyen en sí mismos, y en conjunto, la clave para entender la estructura peñarolense.

Barrio Talleres, La Nueva Manchester y Ciudad Ferroviaria son los nombres dados al enclave primitivo consolidado gracias al ferrocarril, asociado al capital industrial inglés y a la teoría vigente en la época de su conformación, que promovía alejar los establecimientos industriales de las ciudades y conformar pequeños núcleos relativamente aislados, consistentes básicamente en fábricas y viviendas para los trabajadores.



TALLERES DEL FERROCARRIL

Los talleres fueron los más grandes y complejos del país, y funcionaron completos hasta la década de 1980. Originalmente incluían instalaciones para mecánica, herrería, fundición, aserradero, carpintería, pinturería, imprenta y almacenes. Por su parte, del edificio de oficinas y la remesa circular, compuesta por 30 boxes para el alistamiento de locomotoras, así como el plato giratorio central, forman parte de un acervo casi único en el país. En el predio, tanto fuera como dentro de los cobertizos, existen múltiples vías para circulación y maniobras de locomotoras y vagones, así como las decauville, vías de 50 cm de ancho que serpentean por todo el espacio y se utilizaban para desplazar carros de carga y objetos empujados a mano.

Estos talleres fueron producto de la mudanza y ampliación de los que originariamente se encontraban en Bella Vista. Sus líneas arquitectónicas reflejan su función industrial, explícita desde la cubierta en “dientes de sierra” que se recorta contra el cielo, otorgándole al edificio un ritmo constante. La gran masa construida logra consolidarse en el paisaje urbano como un elemento sobrio y agradable, a pesar de su gran escala, gracias a la particular estética del ladrillo y el hierro que le dan al conjunto un carácter único y destacable.

PLAZA DE LA ESTACIÓN

La obra en el predio de la Estación se integra dentro de una serie de intervenciones de carácter urbano que apuntan a rescatar la memoria del barrio como enclave ferroviario. Junto a otras intervenciones concretas, al recuperar y poner en valor el espacio que rodea al edificio de la Estación, construido en 1891, se apunta a destacar y valorar atributos patrimoniales materiales e inmateriales.

Los diferentes elementos que conforman la plaza evocan el pasado ferroviario. Un deck de madera rememora el sitio donde antes estaba el andén del tren local que conectaba Peñarol con la estación de Sayago (conocido como “La Combinación”). El diseño de los bancos de hormigón incorpora durmientes y rieles, refuncionalizados como parte del equipamiento urbano. La fuente histórica fue recuperada e integrada al espacio. En diferentes sitios encontramos leyendas, realizadas con planchuelas de hierro embutidas en el pavimento de hormigón, que informan al eventual caminante sobre hitos que directa o indirectamente forman parte de la historia de Peñarol. Podemos encontrar otras leyendas más allá de la plaza, acompañando diferentes materializaciones del universo ferroviario y enseñándonos sobre este.

La plaza contempla la diversidad de usos, generando ámbitos para los distintos segmentos etarios: mientras que en el entorno del deck y la fuente, el espacio invita a la calma; al otro lado de la Estación se sitúan los juegos para niños y la pista de skate, conformando una zona de mayor intensidad de uso.

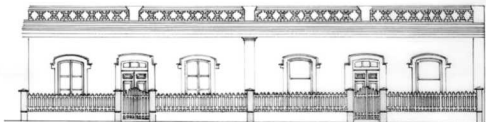
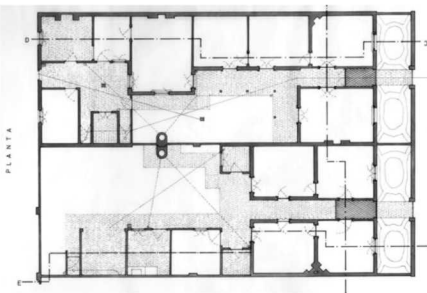
VIVIENDAS DEL FERROCARRIL

El programa de viviendas para una población especializada, llevado a cabo por la empresa Ferrocarril Central del Uruguay, se basa en ideas propias de la Revolución Industrial. En cuanto a las viviendas y su implantación, podría decirse que están sesgadas por una clara estratificación social que define tres tipologías residenciales diferentes:

- Obrera:** edificación monótona, continua y sin retiro; ubicada en calle estrecha, recta y sin árboles.
- Mandos medios:** mayor superficie edificada, en ladrillo visto y con retiro frontal, también continua; en calle curva y con árboles.
- Jerarcas:** exenta, dentro de un parque privado.

VIVIENDAS DE MANDOS MEDIOS

Las viviendas de los mandos medios conforman un único grupo, separado de la plaza por la vía del ferrocarril. Con diferentes tipos de ordenación planimétrica, todas ocupando franjas rectangulares entre la vía y la Av. Sayago. Son unidades de 8 a 10 habitaciones, y sus superficies oscilan entre 260 y 340 m². Están resueltas en una planta, separadas por muros medianeros, y cuentan con patios interiores y pequeños jardines al frente.

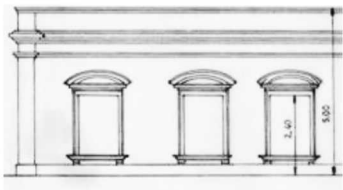
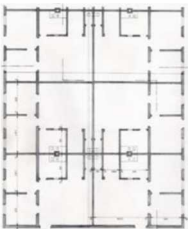


Tipología y Fachada principal

VIVIENDAS DE OBREROS

Las viviendas para obreros se organizan en dos franjas paralelas a lo largo de las calles Lincoln, Rivarola y Estrella del Sur. Son 44 unidades de dos tipos: 24 de tres habitaciones, 110 m², y 20 de cuatro habitaciones, de 165 m².

Todas tienen la misma disposición planimétrica, ordenadas en grupos de cuatro, volcándose hacia la calle y al patio interior descubierto con el que cuenta cada una. Son las que más se asemejan a nuestra tradicional vivienda estándar, funcional, austera y de alta calidad de acuerdo a similares construidas para operarios en esa época en otros lugares del país.



Tipología y Detalle de Fachada



VIVIENDAS DE JERARCAS

Las viviendas de los jerarcas son dos, exentas y rodeadas de jardines, construidas con ladrillo a la vista y escasa ornamentación. Se constituyen como una imagen claramente victoriana, asemejándose a viviendas de descanso de campo o viviendas de barrio jardín. Una de las unidades contaba con caballerizas, huerta y cancha de tenis. Más allá de cualquier juicio sobre estas soluciones, resultan interesantes teniendo en cuenta la época - fines del siglo XIX- y el medio de su realización. En nuestro país podemos destacar la conformación de otro "Company Town", asociado a este mismo paradigma, también de iniciativa inglesa y contemporánea al Peñarol ferroviario: el pueblo de Conchillas en Colonia.



COMPLEJO LAFAYETTE

El conjunto de viviendas Lafayette es una de las primeras acciones del poder municipal en materia de la construcción de las entonces denominadas "casas económicas". De acuerdo a lo expresado por parte de la División de Arquitectura en los años de finalización de las obras (1927), los objetivos eran: "coadyuvar eficazmente a construir lo que podría llamarse la célula fundamental de la existencia del hombre en la sociedad, proporcionándole una vivienda que satisfaga las necesidades de confort y comodidad, a las tradiciones estéticas y aspiraciones del momento". El proyecto estuvo a cargo del arq. José Mazzara. Se denota una acción unitaria que al mismo tiempo atiende distintas situaciones.

Desde el punto de vista tipológico, organiza las viviendas en dos bloques según un eje central, con 10 viviendas cada uno, y se define un perímetro en conjunto con las viviendas y la construcción de servicios públicos, como el mercado y el edificio del Consejo Auxiliar (no construido).

Desde la inserción urbana, se destaca una apreciación de la ciudad existente, que considera la singularidad de la esquina resuelta con unidades dúplex, que marcan una distinción en la manzana, por su mayor altura y el diseño diferente de su cubierta. Las restantes, se proyectan con dos o tres habitaciones. La planta presenta un núcleo concentrado de servicios y una nítida extroversión hacia el frente y el fondo. En el terreno que pertenece a cada vivienda se ha formado en su frente un pequeño jardín, pudiéndose utilizar el fondo como huerta.



COOPERATIVISMO DE VIVIENDA

El Cooperativismo de Vivienda en el Uruguay tiene sus primeras experiencias piloto a partir del 1966 con la formación de tres grupos en el interior del país, que fueron asesorados por el Centro Cooperativista Uruguayo.

Estas experiencias lograron las inversiones necesarias, ya sea por empresas privadas o por organismos públicos, y por tanto las cuotas de amortización más bajas. También los resultados en cuanto a la satisfacción de las necesidades habitacionales y en cuanto a la forma de convivencia fueron positivos.

Este comienzo se encuadra dentro de un período de deterioro económico y de 10 años de crisis en la industria de la construcción.

Las Cooperativas de Ayuda Mutua, se diferencian respecto a las de Ahorro Previo (la otra modalidad prevista) por la participación de las familias como mano de obra. Estas recogen la experiencia de los autoconstructores por un lado y la de las organizaciones populares (de rica historia en el país), particularmente la de los sindicatos de trabajadores, y así logran economía de costos y enfrentar mejor los compromisos de devolución de créditos.

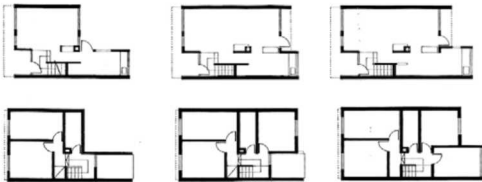
En 1968 se aprueba la Ley Nacional de Viviendas, la cual sintetiza en su capítulo sobre Cooperativas elementos tomados de la experiencia internacional sobre el tema y los aportados por esos tres antecedentes piloto nacionales. Es a partir de su aprobación que las Cooperativas de Vivienda contarán con la normativa adecuada para su desarrollo en forma masiva.

En 1975 debido a expresas decisiones políticas, comienza una reducción vertiginosa, luego de un punto máximo en el que más de dos tercios de créditos adjudicados por el Sistema correspondían a créditos para Cooperativas de Ayuda Mutua.

Hoy en día son más de 490 cooperativas de base, en distintas etapas de desarrollo (en trámite, en construcción y habitadas) las que constituyen la Federación Unificadora de Cooperativas de Vivienda por Ayuda Mutua, FUCVAM (formada en 1970), con presencia en prácticamente todas las ciudades del país.

COVIMT I

Es la primera cooperativa de viviendas construida por Ayuda Mutua. El proyecto estuvo a cargo del Arq. Mario Spallanzani y la dirección de obra a cargo del Arq. Miguel Cecilio. El núcleo Cooperativa de la Vivienda Matriz Textil fue asesorado por el Centro Cooperativista Uruguayo. Fue inaugurado en 1972 con un predio de 7500 m². Las 30 viviendas (29 son dúplex), de 2, 3 y 4 dormitorios, así como los servicios, se organizan en torno a un gran espacio central ajardinado. Originalmente eran aproximadamente 2000 m² construidos, pero debido a la gran flexibilidad del proyecto original (pensado con un criterio evolutivo) la mayoría de las unidades ha crecido, aumentando el área social en planta baja y el número de dormitorios en la planta alta, sin que esto afecte en lo más mínimo la imagen general de conjunto, que se aprecia desde el espacio central como lo era originalmente.



Tipología de 2, 3 y 4 dormitorios



BIBLIOGRAFÍA

- * "Programa de revitalización barrial. Diagnóstico y propuesta. Peñarol" 1991. I.T.U. Facultad de Arquitectura. UdelaR.
- * "El barrio Peñarol" 1977. Arq. L. Bocchiardo. I.H.A. Facultad de Arquitectura. UdelaR.
- * "Barrio Peñarol. Patrimonio industrial ferroviario" 2009. I.M.M. y C.L.A.E.H.
- * Archivo del Centro Documental del I.H.A. Facultad de Arquitectura. UdelaR.
- * Revistas "Arquitectura". S.A.U. Nº 65 (1927) y Nº 254 (1985)
- * "Tu Patrimonio". D. El Observador. 2011
- * Memoria del proyecto Plaza de la Estación
- * <http://www.fucvam.org.uy>

FOTOGRAFÍAS

Fotógrafo Ramiro Rodríguez Barilari

AGRADECIMIENTOS

Arq. Nery González

Arq. Miguel Cecilio

Manuel Esmoris

Arq. Alejandro Berro

Comisión Cultura FARQ

Facultad de Arquitectura UdelaR

Bach. Diego Morera

REVISOR MONTEVIDEO

Nuestra movilidad urbana es un acto selectivo, en ocasiones extremadamente restringido. Esta lógica circulatoria privilegia en general, un acto funcional sobre un acto de descubrimiento y de apertura a nuevas relaciones.

En estos términos, marcar un recorrido otro implica una mirada aguda, un lente analítico. Alcanzar una reflexión estructural sobre un Montevideo posible, mediante el examen fragmental de sus lugares, acarrea la necesidad de establecer un estudio continuado y colectivo sobre sus partes y su relación con el todo.

Más allá de las pretendidas consideraciones, **Revisor Montevideo** invita a interpelar la ciudad con ojos atentos, como futuros co - constructores de un patrimonio prospectivo.

Comisión Cultura / Ceda / ASCEEP / FEUU