

Formulario de presentación de lista indicativa

Barrio Peñarol: casco histórico y paisaje industrial ferroviario

Estado Parte: República Oriental del Uruguay

Fecha de Presentación: Febrero 2010

Propuesta presentada por:

Instituciones: Intendencia de Montevideo (Departamentos de Cultura y de Planificación) – Ministerio de Educación y Cultura - Uruguay

Responsables: Intendencia de Montevideo – Departamento de Planificación y Departamento de Cultura

Correo electrónico: esmoris@gestioncultural.com.uy

Fax: (00598 2) 1950 3323 interno 101

Teléfono: (00598 2) 1950 3323 interno 121

Nombre del bien: barrio Peñarol: casco histórico y paisaje industrial ferroviario

Estado provincia o región: Departamento de Montevideo, Uruguay

Latitud y longitud:

Latitud entre: 34°40'38" S y 34°56'10" S

Longitud entre: 58°26'01" O y 56° 00' 20" O

Descripción textual de los límites del bien propuesto:

Calles: Coronel Raíz, Schiller, Avenida Sayago, Morse, Puente peatonal sobre la vía férrea, Carlyle, Lincoln, Aparicio Saravia, Watt, Casavalle Coronel Raíz, Aparicio Saravia.

Justificación de la inscripción.

Declaración del valor universal excepcional

El casco histórico del barrio Peñarol con su paisaje industrial ferroviario contemporáneamente vivo, habitado por ferroviarios –entre otras personas- y en funcionamiento sus talleres y la estación de trenes- está constituido por las implantaciones edilicias que a empresa inglesa Central Uruguay Railway (CUR)¹ construyó en la última década de siglo XIX, al trasladar los talleres principales desde Bella Vista a Peñarol. En un circuito de siete cuadras, fuertemente parqueizado, se encuentran implantados las residencias del personal de jerarquía, un puente sobre la vía férrea, viviendas para personal obrero, talleres ferroviarios (mecánica, herrería, fundición, aserradero, carpintería, pinturería, remesa e imprenta), el edificio de oficinas, la estación de trenes, un centro de esparcimiento social (el Centro Artesano) una sala de teatro y cine, una almacén de ramos generales, la casa del médico y las

¹ Traducción al inglés de Ferro Carril Central del Uruguay (FCCU), nombre de la primera empresa de ferrocarriles del Uruguay, de capitales nacionales, fundada en 1866 bajo el liderazgo de Senen Rodríguez, adquirida por capital inglés en 1878 y luego transferida a la empresa estatal y monopólica AFE en 1949

instalaciones en la que los ingleses jugaban críquet, polo y tenis. Totalizan 33.000 metros cuadrados construidos, contenidos en un área de 24 hectáreas. Representa el 10% de todos los padrones afectados como patrimonio de Montevideo. (Monumento Nacional, figura jurídica máxima de protección de acuerdo a la ley 14.040 de 1971).

Peñarol se ubica a diez kilómetros del Centro de Montevideo por la vía férrea y a trece por a red vial, y cuenta con una conectividad muy ágil desde todas las zonas de la ciudad.

Criterios en virtud de los cuales se propone la inscripción del bien.

De acuerdo al párrafo 77 (página 54 y 55).

(ii) atestiguar un intercambio de valores humanos considerable, durante un periodo concreto o en un área cultural del mundo determinada, en los ámbitos de la arquitectura o la tecnología, las artes monumentales, la planificación urbana o la creación de paisajes;

El casco histórico del barrio Peñarol se funda entre 1890 y 1891. Ello dio origen al actual barrio –en principio villa pues estuvo separada de la trama urbana de Montevideo hasta la década del 30-. La llegada de los talleres ferroviarios y de la estación de trenes, junto con el resto de los servicios inició una nueva historia para un paraje rural como era Peñarol, que existía con ese denominación desde las últimas tres décadas del siglo XVIII, cuando el piemontés Juan Bautista Crossa instaló una pulpería.

Desde 1891, el temperamento, el paisaje, la arquitectura, el servicio de transporte, las formas y horizonte de vida de las personas de Peñarol giraron en torno a los trenes y la vida de sus talleres, hasta el gran declive de la empresa estatal ferroviaria en la segunda mitad de la década del 80

Características:

Con respecto a la arquitectura,

- el taller es una obra propia de ingenieros domina el paisaje central de la urbanización de Peñarol, con muros de ladrillos y sus perfiles de dientes de sierra, en los techos. Totalizan 22.500 metros cuadrados históricos, (además existen 6.170 de los erigidos en la década del 70). Los galpones y sus vías de servicio ocupan un área de 14 hectáreas. Dentro de estas, se encuentra el edificio de oficinas, siendo una construcción también de ingenieros, sólida, funcional con una asignación muy importante del espacio a los asuntos técnicos, de ingeniería y dibujo.
- La estación de trenes responde a la forma propia del pintoresquismo ferroviario inglés, con evocaciones de construcción rural. Se encuentra erigida en un predio de 0,6 hectáreas y fue y es el espacio de uso público central del barrio. El edificio de la estación totaliza 242 metros cuadrados construidos.
- Las viviendas:
 - o Las del personal de jerarquía responden a una tipología propia del pintoresquismo victoriano, con un eclecticismo mesurado, predomina una impronta de austeridad y solidez, calidad constructiva y de materiales. Dos de ellas se asemejan a casas de descanso de campo o viviendas de barrio jardín. Totalizan ocho, se encuentran dispuestas en una cuadra y alcanzan los 2.850 metros

- Las viviendas del personal obrero responden a un tipo constructivo de herencia italiana, funcional, austera y de alta calidad de acuerdo a similares construidas para operarios en esa época en otros lugares del Uruguay. Incluyen ventilación abertura en todas las habitaciones y patio al fondo. Se encuentran emplazadas en dos manzanas paralelas y perpendiculares al taller. La calle central de esa dos manzanas –Rivarola- desemboca en la en la entrada histórica del taller. Totalizan 5.700 metros cuadrados construidos sobre un área muy similar ya que son viviendas adosadas formando dos manzanas compactadas.
- El resto de los bienes: el puente -258 metros cuadrados-, *The Trading* -320 metros cuadrados-, el teatro – cine 580 metros cuadrados, así como Centro Artesano (originariamente lugar de enseñanza de oficios y de encuentro social, ahí nació el Club Atlético Peñarol) -894 metros cuadrados-, son construcciones con un destino funcional. Su implantación respondieron a necesidades de un lugar donde todo era campo cuando se instaló la empresa ferroviaria. También poseen características austeras, industriales, de mucha solidez. Se encuentran ubicados alrededor del taller, a una distancia de 100 metros de este. En total están implantados en área de 1,8 hectáreas.

Síntesis:

Las edificaciones del casco histórico del barrio Peñarol totalizan 33.800 metros cuadrados.

Sus emplazamientos ocupan una superficie de 24,1 hectáreas.

El diseño ya realizado de un circuito permite recorrer cada punto, llegar a las puertas de cada uno de los bienes nombrados, en un perímetro de siete cuadras transitable a pie, por veredas y el puente.

La arquitectura tiene las siguientes notas dominantes: por un lado el industrial propio del siglo XIX concebido por ingenieros y por otro el pintoresquismo victoriano, utilizándose el ladrillo visto y el revoque imitación, como terminaciones.

La vida del barrio Peñarol estuvo organizada por más de medio siglo, hasta la década del 50, en torno a los talleres del ferrocarril y el paso de los trenes de carga y pasajeros por la estación. Como la empresa ferroviaria fue de capitales británicos hasta 1949, en Peñarol se produjo una convivencia de personal de esa procedencia con criollos. La expresión más popularmente conocida en el mundo es el club de fútbol Peñarol, fundado por ingleses y criollos en 1891, de la compañía y declarado en setiembre del 2009 como el mejor club del siglo XX de Sudamérica por la Federación Internacional de Historia y Estadísticas de Fútbol. Ingleses que ocupaban cargos de jerarquía, como ingenieros, administradores y otros técnicos, residían en Peñarol y convivían con oriundos. Se trataban en el taller en relaciones de jerarquía y todos se encontraban en el fútbol, en sala de teatro y en la actividad social del Centro Artesano, así como en otros lugares como el emblemático, ex restaurante, actualmente bar, La Primavera que existe desde 1896, ubicado frente a la estación de trenes en la calle Shakespeare.

De todas maneras los ingleses también realizaban sus actividades por separado como las de practicar deportes tales como críquet, polo y tenis y no

se integraron -salvo escasísimas excepciones- a la intensa vida cívica y política que caracterizó y caracteriza al Uruguay

Desde el punto de vista tecnológico en Peñarol se encuentra,

- la ingeniería en la construcción de edificios industriales del final del siglo XIX
- la forma de funcionamiento a vapor de talleres: mecánico, herrería, aserradero, carpintería, pinturería e imprenta.

La vida urbana e industrial la introdujo la empresa británica y la forma que tiene el casco histórico se la dio en su mayor parte ella y se mantiene intacta y habitada. Un detalle muy significativo es que toda el área erigida por los ingleses contó con saneamiento. El resto de Peñarol recién tuvo saneamiento en las obras que realizó el municipio en el año 2003.

(iii) aportar un testimonio único, o al menos excepcional, sobre una tradición cultural o una civilización viva o desaparecida;

Si se comparte que en el mundo en entre la década del 70 y del 80 la vida industrial sufrió una fuerte crisis y cambio, pasando de la sociedad industrial a lo que se denomina sociedad pos industrial y desde los 90 vivimos en la sociedad de la información y sostenido en las nuevas tecnología, Peñarol, constituye un testimonio de ese período tan significativo y breve en la historia de la humanidad inaugurado por la revolución industrial a fines del siglo XVIII. Como dicen los historiadores y la literatura experta, la revolución industrial es el cambio más importante que tuvo la humanidad desde el Neolítico y la Edad de Bronce. Por tanto Peñarol es testimonio de una civilización industrial. Quienes habitaron Peñarol entre 1891 y 1980 y en menor medida hasta el presente, estuvieron condicionados en sus relaciones y hábitos laborales, por la revolución industrial. Ver: Eric Hobsbawm, *La era de las revoluciones* y Carta de Nihnyh Tagil por el patrimonio industrial (2003).

A su vez el icono tecnológico más impactante por lo popular, de dicha revolución tecnológica es el ferrocarril, y el barrio Peñarol se simboliza en la imagen de una locomotora a vapor. Hay que tener en cuenta que el ferrocarril fue el primer medio de transporte en la historia de la humanidad no movido a sangre.

En Peñarol están presentes dos cuestiones: vida industrial de la revolución industrial y ferrocarril. En la dimensión física existen bienes inmuebles como lo ya descriptos y bienes muebles como es la maquinaria histórica del taller, al que habría que agregarle la memoria de personas que aún están vivas y tienen presente los tiempos idos, pero que a manera de relato fueron y son transmitidos en la vida familiar y en los lugares de encuentro público. También recogidos y sistematizados en publicaciones como el libro "Barrio Peñarol. Patrimonio Industrial Ferroviario" el cual es utilizado por los propios obreros del taller que en festejos nacionales, del Día del Patrimonio –primer fin de semana de octubre- cuando la actual empresa estatal abre las puertas del taller a visitas guiadas y los obreros brindan un relato en el que unen sus experiencias, vivencias conocimientos con una información más sistematizada del patrimonio y su contexto histórico de origen y desarrollo.

(iv) ser un ejemplo eminentemente representativo de un tipo de construcción o de conjunto arquitectónico o tecnológico, o de paisaje que ilustre uno o varios periodos significativos de la historia humana.

Ya dicho en el ítem (ii).

Declaración propuesta de Valor Universal Excepcional

El barrio Peñarol, su casco histórico y el paisaje industrial ferroviario, representa un enclave de la forma de producción capitalista industrial que inauguró la revolución industrial, cuando estuvo vigente la primera globalización, durante el siglo XIX y las dos primeras décadas del XX. El casco histórico ferroviario de Peñarol es política y económicamente el resultado de esa globalización, en la época en que los capitales y las personas circulaban por el mundo con bajas restricciones y las empresas más poderosas desarrolladas tecnológicamente y financieramente -radicadas en unos pocos países, en especial en Inglaterra- trasladaban sus capitales instalando e instaurando empresas, generando un imperio económico, no político, como lo fue el británico. En el barrio de Peñarol, erigidos entre 1891 y 1925, actualmente, se mantienen en pie habitados y en parte en funcionamiento, las construcciones fabriles (talleres: mecánico, herrería, fundición, aserradero, carpintería, pinturería, imprenta), la remesa, oficinas administrativas y técnicas, casas de los obreros, residencias del personal de jerarquía, *The Trading* (almacén de ramos generales), estación de trenes, sala de teatro y cine, Centro Artesano (lugar donde se enseñaban oficios y se realizaba actividad social), un puente peatonal sobre la vía férrea, la casa del médico y los galpones de servicio del predio en el que los ingleses jugaban críquet, tenis y polo. Parte de los talleres siguen funcionando no ya a vapor sino a energía eléctrica. Las viviendas están habitadas en su mayoría por ferroviarios en actividad o retirados y los trenes tanto de carga como de pasajeros, arriban, operan y pasan por estación Peñarol.

En los talleres, en particular en el de mecánica, maquinaria del siglo XIX y de la primera mitad del siglo XX esta en funcionamiento, reparando ejes, ruedas y vagones de carga, en el taller histórico, así como en alistando locomotoras en la también histórica remesa y reparando locomotoras en el taller inaugurado en 1978. Un primer inventario de la maquinaria fabril realizado en el 2005 delató la presencia de 170 unidades,

Lo más significativo de la implantación fabril histórica, es que las máquinas siguen tomando energía o movimiento, de unos árboles de transmisión, adosados a la estructura de hierro del edificio, a unos cinco metros de altura. El movimiento de los ejes originariamente lo proveía el volante movido a vapor, en la actualidad son motores eléctricos quienes lo proveen. La transmisión de movimiento desde esos ejes a cada una de las máquinas se realiza a través de poleas.

Esta forma de concebir y ordenar la producción de los talleres, así como la maquinaria, se inventó, se diseñó y se utilizó primero en Inglaterra -luego se transmitió a toda aquella otra parte del mundo donde llegó el capitalismo industrial fabril. Constituye la materialización de la aplicación de la máquina a vapor a las fábricas. Fue en la industria textil donde se inauguró esta forma, moviéndose los telares y demás máquinas, de dicha industria. Esta tecnología y técnica inmediatamente se aplicó a talleres industriales tales como mecánicos, aserraderos, carpinterías, imprentas, fábricas de alimentos, entre otros.

La escasa importancia del ferrocarril en Uruguay en los últimos 20 años, el olvido y la falta de interés con que se han tratado estos bienes históricos, ha tenido un doble y ambiguo valor. Por un lado ese lugar no padeció del desmalentamiento, destrucción propia de los espacios industriales que siguieron la evolución tecnológica, pasándose a nuevas, siguiendo la evolución o utilizando los terrenos para otros usos con el consiguiente derrumbe de lo antiguo, todo lo cual permitió que perduraran esa cantidad de bienes originales. Pero simultáneamente como la mirada patrimonial se activó hace solo seis años, se llegó tarde para la preservación de determinados bienes como son el caso de las calderas de vapor del taller principal, que fueron desguazadas y vendidas al kilo como hierro, o el gran horno de fundición que tuvo similar final, así como una cantidad incuantificable de herramientas y material rodante ferroviario.

A modo de resumen incorporamos la opinión de Eusebi Casanelles Rahola quien visitó el casco de Peñarol el 6 de setiembre del 2006, en una invitación a Uruguay realizada

por el Museo del Frigorífico Anglo de Fray Bentos. Al día siguiente, 7 de setiembre en la radio El Espectador de alcance nacional, el Presidente del Comité Internacional de Patrimonio Industrial manifestó lo siguiente

“No soy un experto en ferrocarril, pero en Europa seguro que no hay una estación y unos talleres de ferrocarril como los que hay aquí, un lugar donde hay las barras de transmisión trabajando, hay unos edificios con un material dentro que para mi son únicos, no se si en América Latina queda algún otro sitio como este.

En principio estos lugares o se han abandonado y se ha sacado todo del interior o siguen funcionando y se ha renovado todo, dijo Casanelles y remarco que el caso de Peñarol es distinto porque todo el enclave se mantiene tal como estaba [...] como fosilizado desde hace muchos años. Es algo único y se podría transformar en un lugar que explique lo que fue este centro de taller muy interesante a nivel mundial [...]. Ustedes tendrían un monumento a nivel internacional”

Se transcribe una síntesis la intervención completa puede encontrarse en:

http://www.espectador.com/1v4_contenido.php?id=73366&sts=1

Análisis comparativo (incluido el estado de conservación de bienes similares)

No nos encontramos en condiciones de realizar una comparación internacional totalmente informada. A nivel nacional no existe un enclave industrial ferroviario vivo tan contundente en sus dimensiones materiales (arquitectura, maquinaria fabril y material rodante, herramientas, documentos), como en los elementos de la memoria. Además el ordenamiento del territorio no posee problemas relevantes y sus instalaciones no padecen deterioro estructural de significación.

El enclave del frigorífico de Fray Bentos es quien más características comunes tiene con el de Peñarol. Aquel cuenta como valor diferencial a favor las calderas a vapor, las maquinarias y dínamos que transformaban la energía del vapor en electricidad. Tanto el porte como el estado de conservación de ellos es un valor insustituible y único, tecnológica y paisajísticamente un “joya”, muy representativa en donde el solo hecho de enfrentarse a su tamaño impresiona al visitante. El paisaje de río y del muelle viejo, con sus construcciones y sus grúas conforma al mismo tiempo una experiencia histórica laboral y de una poética propia de cualquier marina de primer orden.

Como contrapartida en Peñarol se encuentra una clara, ordenada y mejor mantenida urbanización, una riqueza de la diversidad de sus implantaciones (44 viviendas para el personal obrero, 8 para el personal de jerarquía, la almacén de ramos generales, la casa del médico, las instalaciones de críquet, polo y tenis, el Centro Artesano (lugar de enseñanza de oficios), la sala de teatro –luego también de cine y la estación de trenes le dan un diferencial a favor de Peñarol en relación a Fray Bentos.

En Argentina hubo instalaciones similares a las de Peñarol y de mayor porte, acorde al tamaño de dicho país. De acuerdo a la información que hasta este momento manejamos transmitida por especialistas en patrimonio, la prensa y el cine argentinos, no queda ningún conjunto en pie similar al de Peñarol: en especial todos los talleres históricos fueron desmantelados y vendidos al kilo sus máquinas a fundiciones. Sí quedan barrios obreros ferroviarios con sus servicios sociales, como sala de teatro.

Autenticidad e integridad

La autenticidad arquitectónica de todo el encalve histórico (talleres, viviendas y demás) se mantiene prácticamente intacta y en correcto estado estructural. Hemos realizado una evaluación y las intervenciones posteriores que han desnaturalizado la versión original, no son significativas en porte y lo más importante en su mayoría son reversibles. La razón del olvido, la falta de evolución o estancamiento de la empresa ferroviaria ha permitido que las cosas se mantengan vivas y como fosilizadas en el

tiempo. Esto último es la sensación que se tienen al ingresar a los talleres históricos de Peñarol.

La autenticidad tecnológica o fabril esta fuertemente e irreversiblemente deteriorada en cuanto al vapor al haber desaparecido las calderas y el mecanismo que generaba el movimiento original: émbolo, pistón, biela y volante.

En nuestros planes a futuro consideramos fabricar de mampostería las calderas, pues los lugares donde estaban implantadas se mantienen libres (permanecen sus huellas) y el resto del mecanismo que daba el movimiento inicial es posible de recrear con material de locomotoras y con algún volante igual o similar que se pueda encontrar en otra parte del mundo (llegado el caso de no conseguirlo se puede replicar de acuerdo a planos). Creemos que no contar con los originales e intervenir con réplicas, aclarando que lo son, dotan de una riqueza didáctica que de no existir se hace poco comprensible a la mayoría de los ciudadanos como fueron las cosas.

El taller mecánico mantiene los ejes o barras de transmisión que proveía y aún provee a través de energía eléctrica de movimiento a tornos y otras máquinas, lo que permite apreciar como era un taller mecánico de la revolución industrial madura. En la actualidad en el taller de Peñarol, 42 máquinas se mueven bajo ese sistema, activados los ejes de transmisión por unos grandes motores eléctricos colocados en la década del 50.

Por suerte de manera casi encubierta en Peñarol se mantienen dos calderas instaladas sin uso que daba energía al aserradero y la carpintería. Buena parte del combustible lo proveía los desechos de madera y viruta. Además esa caldera transmitía calor al sistema de calefacción del edificio de oficinas. Esto se encuentra casi completo, falta también el volante y el resto del mecanismo que daba movimiento inicial a las máquinas de carpintería y aserradero.

El aserradero, la carpintería y la imprenta constituyen una ruina, abandonada y fuertemente mutilada, sin posibilidades de recreación fáciles de comprender y mostrar. La herrería mantiene algunas fraguas y unos históricos e impactantes martinetes que hoy son movidos a aire comprimido (una especie de vapor contemporáneo).

El edificio de oficinas esta intacto y mantiene la mayor parte del equipamiento original, dando una sensación de detenimiento en el tiempo.

La remesa tiene las mismas características y el mismo funcionamiento que a finales del siglo XIX con sus boxees y el plato giratorio central para las locomotoras el cual se mueve fuerza humana. Junto con el taller mecánico es de lo más llamativo que existe a los ojos del visitante contemporáneo.

En cuanto a la sensibilidad, ideas, memoria, Peñarol se puede afirmar que se identifica con una locomotora, es la imagen símbolo del barrio y de la revolución industrial universal. El ferrocarril sigue siendo la identidad de este barrio ferroviario, aunque con una visión traumática, motivada por el cierre abrupto y totalitario sin reconversión, sin mantenimiento oficial, ritual, de la memoria, de los bienes, de la herencia de los antepasados. Todo ello debido al achicamiento del ferrocarril uruguayo en la segunda mitad de la década del 80.

Peñarol posee un porte en bienes inmuebles realmente significativo 33.000 metros cuadrados construidos. Tanto el área que ocupa, como los metros cuadrados construidos son una prueba de ello. En el territorio están presentes las relaciones sociales de producción del modo enclave capitalista – fabril de la revolución industrial madura. Es una *factory town* higienista como New Lanark o Cadbury, pues están los talleres, la estación de trenes, las viviendas, el almacén de ramos generales, el lugar de enseñanza de oficios, la sala originariamente de teatro luego también de cine y un puente peatonal de estructura de hierro, con escalones y superficie de pasaje de madera.

Como ya se dijo en buena parte estos bienes están en uso, las viviendas todas, el taller histórico cerca del 50 %, las oficinas también, así como la estación, que cuenta con un flamante museo y un proyecto en curso rehabilitará la sala de teatro y cine y el Centro Artesano como Centro Cívico (ambas fueron transferidas a propiedad municipal).

Otro valor esencial a la integridad de Peñarol es que parte de su población es ferroviaria, tanto activa, como pasivos. En los habitantes de Peñarol hay seis generaciones. “Trabajó o trabajaba en el ferrocarril”, es una frase común en Peñarol, constitutiva de la identidad.

Estado de conservación.

a. Estado de conservación y factores que afectan al bien.

El estado de conservación estructural de los bienes edilicios no ofrece mayores problemas. Si bien hay galpones / talleres que están literalmente abandonados, su estructura y muros no ofrece problemas. Si están en mal estado las cubiertas de casi todos.

En las viviendas que están habitadas o con usos de otro tipo, algunas se desfiguraron en parte de su tipología original, como es el caso de las viviendas obreras donde por ejemplo los patios – fondos fueron suprimidos, así como los servicios de cocina comedor y baño que se eran de techo liviano (chapa) y mampostería su pared al patio (madera). Algo similar ocurre con algunas de las viviendas del personal de jerarquía ya que sus usos actuales –comedor y polínica popular- ha introducido reformas (revertibles, viables de restauración a una forma muy cercana al original),

El material mueble, fundamentalmente maquinarias fabriles que no cuenta con protección jurídica se ha perdido en parte, pero sería de otro país con otros recuerdos pensar en mantener toda esa enorme instalación fabril original en condiciones. Tal como dice la Carta de Nizhny Tagil por el patrimonio industrial del Ticcih, 2003, el patrimonio industrial, su conservación debe ser selectiva y pensarse en términos no solo de mantenimiento sino de reutilización de los espacios y naves industriales. En este sentido y pragmáticamente hay material suficiente –aunque incompleto para transmitir como era un taller de la revolución industrial madura. Detener de una vez por todas el proceso de devastación, de retiro, cautelando una parte del taller y sus bienes muebles es la alternativa para el mantenimiento de los valores tecnológicos propios de un taller industrial de mediados del siglo XIX, movido a vapor.

La estación de trenes fue recientemente restaurada en su totalidad, así como el predio de 0,6 hectáreas que la rodea. Además en el propio edificio y en las habitaciones donde fue el lugar donde se operaba, se vendían los tickets, se trasegaba cargas y encomiendas, se ha restaurado con equipamiento original y en funcionamiento (telégrafos, block staff, fechador de boletos, teléfono, mobiliario y demás y se abre al público una vez a la semana siendo el encargado de explicar a las visitas un ex - ferroviario telegrafista de estación.

El teatro y cine, contemporáneamente sin uso, esta en buen estado estructural presentado problemas en alguna percha de la cubierta. En estos momentos se esta culminando el proyecto ejecutivo de recuperación y renovación que permitirá su apertura con prestaciones contemporáneas en la segunda mitad del 2010.

El Centro Artesano (originariamente lugar de enseñanza de oficios y de encuentro social), se encuentra sin uso. Existe -sin financiamiento adjudicado- un redestino que le llamamos “Centro Cívico El Artesano”: un espacio para la actividad física, con una biblioteca pública, talleres de expresión teatral, plástica musical y de encuentro y reunión de los habitantes del barrio y de la zona. El edificio no ofrece problemas estructurales. Para su nuevo destino requiere de una fuerte intervención que no afecte sus valores históricos.

Los documentos, planos, imágenes, no están clasificados ni investigados y existe en escasísimas personas el valor que ellos tienen en la tarea del mantenimiento del legado.

La memoria, el relato, el orgullo ha sido activado tanto entre los habitantes de la zona como entre las elites y la población en general de Montevideo y el Uruguay. Prueba de ello son la apertura del taller desde el año 2005 hasta el presente a visitas en el primer

fin de semana de octubre en los festejos nacionales del Día del Patrimonio, así como la edición de un libro, que se vende en Peñarol y en las librerías de nuestro medio. De igual forma el novel museo de la Estación de Trenes y la recuperación del espacio central, Plaza de la Estación de Trenes ha reinstaurado el ágora pública de los habitantes de la zona perdida hace 20 años. Además atrae a visitantes nacionales y extranjeros de manera constante y muestra in situ y por personal ferroviario parte de la vida y actividad laboral de una estación.

b. Factores que afectan al bien.

De manera más general se puede mencionar la falta de visión y comprensión de los temas de patrimonio industrial, algo nuevo en Uruguay. Concretamente, la escasa tarea de educación, control y cautelación es una de las amenazas principales. Un denodado voluntarismo de parte de la Intendencia Municipal de Montevideo, con un apoyo económico del Ayuntamiento de Gijón ha permitido una constante pero aún incipiente reversión de la situación de deterioro, maltrato y cultivo de la ignorancia de los valores que encierra el casco histórico de Peñarol y sus habitantes.

A modo de ejemplo, la ubicación de la feria vecinal afecta la puesta en valor de dicho patrimonio, por el tamaño de ella y su desorden, que inunda los bienes patrimoniales, al tiempo que tranca la circulación por la avenida principal de circulación, Aparicio Saravia. De forma más general los usos informales e ilegales, sin control tanto sobre el espacio público, como en algunos bienes inmuebles afecta el cultivo y preservación de los valores patrimoniales.

La falta de un plan de ordenamiento del territorio y sus usos específicamente para el casco histórico, es una fuerte debilidad. Como contrapartida las ordenanzas generales que rigen para el área más general tanto de Peñarol, como de su entorno si son compatibles con el mantenimiento y preservación de los valores históricos patrimoniales.

El resto de los puntos de este apartado no ofrecen comentarios para el caso de Peñarol, ya que este no se ve afectados por ellos.