



## BARRIO PEÑAROL

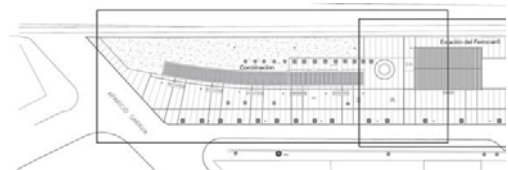
Peñarol es el sobrenombre que tomó el inmigrante Juan Bautista Crosa, derivado de Pinerolo, su ciudad natal en la región piamontesa de Italia. Crosa se estableció en la zona a mediados del siglo XVIII, instalando una pulpería en lo que era entonces un territorio rural, de marcado carácter agrícola, entre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

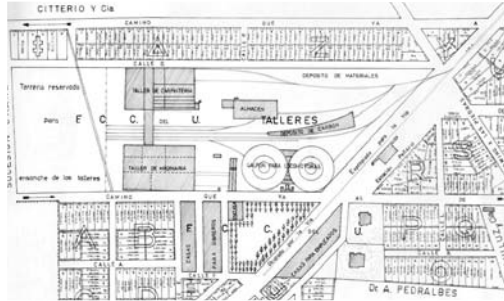
Podemos reconstruir la historia de Peñarol a partir de hechos arquitectónicos que aún hoy permanecen en el barrio, gestados en diferentes periodos por los que fue atravesando esta porción del territorio hoy plenamente integrada a la ciudad, y que son los principales testigos del devenir del tiempo. Así, 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.

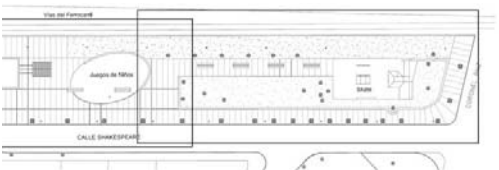


## ETAPAS DEL BARRIO

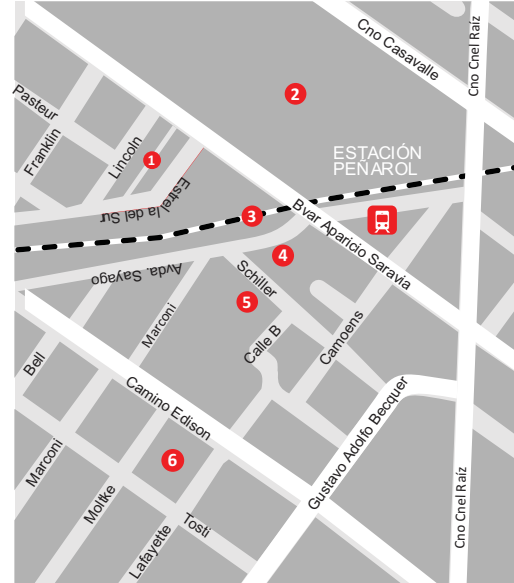
- 1. Etapa fundacional ferroviaria:**  
Viviendas y Talleres del Ferrocarril
- 2. Etapa de integración a la municipalidad capitalina:**  
Complejo Lafayette
- 3. Etapa cooperativista**  
COVIMT
- 4. Etapa de valorización histórico-patrimonial**  
Plaza de la Estación



Plaza de la Estación Peñarol



Plaza de la Estación Peñarol



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

## 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, pintura, imprenta y almacenes. Por su parte, del edificio de oficinas y la remesa circular, compuesta por 30 boxes para el almacenamiento de locomotoras, así como el plato giratorio central, formaban parte de un acervo casi único en el país. En el patio, tanto fuera como dentro de los cobertizos, existían múltiples vías para circulación y maniobras de locomotoras y vagones, así como las decarville, vías de 30 cm de ancho que se empinaban por todo el espacio y se utilizaban para desplazar carros de carga y objetos empujados a mano.

Estos talleres fueron producto de la mediana y ampliación de los que originalmente se encontraban en Bella Vista. Sus líneas arquitectónicas reflejan su función industrial, explicita desde la bella Vista, donde se recorta contra el cielo, otorgándole al edificio un ritmo constante. La gran masa construida logra consolidarse en el paisaje urbano como un elemento sobre y agridable, 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 leynadas, realzadas de hierro embutidas en el pavimento de hormigón, que informan al eventual caminante sobre hitos que directa o indirectamente se relacionan con 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 ambientes para los distintos segmentos de usuarios: 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.

## REVISOR MONTEVIDEO

Arq. Nery González  
Arq. Miguel Caccia  
Manuel Esmeris  
Arq. Alejandro Berro  
Comisión Cultura PARQ  
Facultad de Arquitectura UdelAR  
Bach. Diego Miorera

## AGRADECIMIENTOS

Fotografía Ramiro Rodríguez Barriani

## FOTOGRAFÍAS

\* <http://www.fucvam.org.uy>  
\* Memoria del proyecto Plaza de la Estación  
\* "Tu Patrimonio", D. El Observador, 2011  
\* Revistas "Arquitectura", S.A.U. N° 65 (1927) y N° 254 (1985)  
\* Archivo del Centro Documental del I.H.A. Facultad de Arquitectura, UdelAR.  
\* Barrio Peñarol. Patrimonio Industrial ferroviario" 2009. I.M.M. y C.L.A.E.H. UdelAR.  
\* "El barrio Peñarol" 1977. Arq. L. Boechardo, I.H.A. Facultad de Arquitectura.  
\* "Programa de revitalización barrial. Diagnóstico y propuesta. Peñarol" 1991. I.T.U.

## BIBLIOGRAFÍA

Comisión Cultura / Ceda / ASCEEP / FEUU  
ciudad con ojos atentos, como futuros co - constructores de un patrimonio prospectivo.  
Más allá de las pretendidas consideraciones, Revisor Montevideo invita a interpretar la colectivo sobre sus partes y su relación con el todo.  
fragmental de sus hitos, acarrea la necesidad de establecer un estudio continuado y Alcanzar una reflexión estructural sobre un Montevideo posible, mediante el examen. En estos términos, marcar un recorrido otro implica una mirada aguda, un lente analítico, descubrimiento y de apertura a nuevas relaciones.  
Nuestra movilidad urbana es un acto selectivo, en ocasiones extremadamente restringido. Estas lógicas circulatorias privilegia en general, un acto funcional sobre un acto de



## VIVIENDAS DEL FERROCARRIL

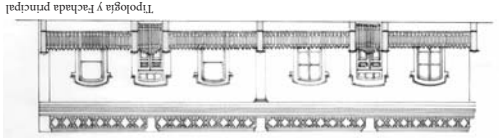
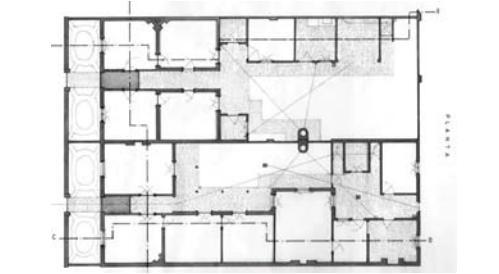
El programa de viviendas para una población especializada, llevado a cabo por la empresa Ferrocarril Central del Uruguay, se basa en ideas propias de la Revolución Industrial. En cuanto a las viviendas y su implantación, podría decirse que están sesgadas por una clara estratificación social que define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

**Obrera:** edificación monoúnica, continua y sin retro; ubicada en calle estrecha, recta y sin árboles.  
**Mandos medios:** mayor superficie edificada, en ladrillo visto y con retro frontal, también continua, en calle curva y con árboles.

**Jerarcas:** céntrica, 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. Saigó. Son unidades de 8 a 10 habitaciones, y sus superficies oscilan entre 260 y 340 m<sup>2</sup>. Están resueltas en una planta, separadas por muros medianeros, y cuentan con patios interiores y pequeños jardines al frente.



Tipología y Fachada principal

## 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 "condicionar eficazmente a construir lo que podría llamarse la vivienda que satisface las necesidades de confort y comodidad a las realidades estéticas y acciones urbanas que a mismo tiempo ofrecen distintas situaciones.

Desde el punto de vista tipológico, organiza las viviendas en dos bloques según un eje central, con 11 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 (en construcción).

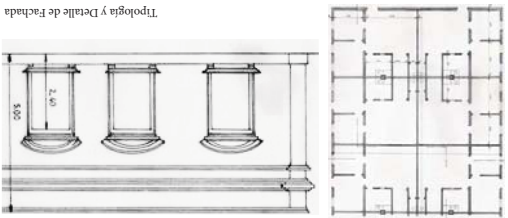
Desde la inserción urbana, se destaca una apreciación de la ciudad existente, que considera la singularidad de la esquina resuelta con unidades dúplex, que marcan una distinción en la manzana, por su mayor altura y el diseño diferente de su cubierta. Las restantes, se proyectan con dos o tres habitaciones.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



## 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, 11 0 m<sup>2</sup>, y 20 de cuatro habitaciones, de 1,65 m<sup>2</sup>.

Todas tienen la misma disposición planimétrica, ordenadas en grupos de cuatro, voluándose hacia la calle y al patio interior descubiertos con el que cuenta cada una. Son las que más se asemejan a nuestra tradición viandada estándar, funcional, sencilla y de alta calidad de acuerdo a similares construidas para obreros en esa época en otros lugares del país.



Tipología y Detalle de Fachada



## COOPERATIVISMO DE VIVIENDA

El cooperativismo de vivienda en el Uruguay tiene sus primeras experiencias piloto a partir de 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 encuadraría dentro de un periodo de deterioro económico y de 10 años de crisis en la industria de la construcción.

Las cooperativas de Ayuda Mutual, se diferencian respecto a las de Ahorro Prevo (la otra modalidad prevista) por la participación de las familias como mano de obra. Estas recogían la experiencia de los autoconstrutores por un lado y la de las organizaciones populares de economía de costos y enfrentar mejor los compromisos de devolución de créditos.

En 1968 se aprueba la Ley Nacional de Viviendas, la cual sienta en su capítulo sobre Cooperativas elementos tomados de la experiencia internacional sobre el tema y los aportados por esos tres antecedentes piloto mencionados. 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 correspondían a créditos para Cooperativas de Ayuda Mutual.

Hoy en día con 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 Mutual, FUCVAM (formada en 1970), con presencia en prácticamente todas las ciudades del país.

## 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 campo o viviendas de barrio jardín. Una de las unidades cuenta con caballerizas, huerta y cancha de tenis. Más allá de cualquier hito 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 iniciativa inglesa y contemporánea al Penarol ferroviario: el pueblo de Conchillas en Colonia.



## COMPT I

Es la primera cooperativa de viviendas construida por Ayuda Mutual. El proyecto estuvo a cargo del Arq. Mario Spalanzani y la dirección de obra a cargo del Arq. Miguel Cecilio. El núcleo Cooperativa de la Vivienda Matiz Textil fue asesorado por el Centro Cooperativista Uruguayo. Fue inaugurado en 1972 con un predio de 7500 m<sup>2</sup>. Las 50 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 era una aproximadamente 2000 m<sup>2</sup> 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

