

# **Patrimonio industrial, turismo cultural y desarrollo.**

## **El potencial del ferrocarril en el barrio Peñarol de Montevideo**

**Felipe Arocena\***

### **Patrimonio industrial: memoria y fuente de recursos**

Por patrimonio industrial podemos entender el conjunto de bienes materiales, técnicas y procesos de trabajo y de organización del trabajo inscritos en un contexto social y cultural, correspondientes a alguno de los momentos de la revolución industrial, que hoy ya no se utilizan porque han quedado obsoletos o se han modificado sustancialmente debido a las transformaciones ocurridas en la infraestructura productiva de una región dada. Ejemplos típicos de patrimonio industrial pueden encontrarse en viejas fábricas de tabaco, viejos molinos, frigoríficos, complejos mineros, herrerías o antiguas instalaciones del ferrocarril, y su maquinaria.

Debido al incremento en la velocidad de recambio tecnológico y a la constante innovación productiva, en el lapso de unas pocas generaciones el territorio del siglo veinte se ha poblado de ruinas industriales. La mayor parte de las veces estas son percibidas como meros obstáculos físicos sin interés, costosos de ser erradicados y sin la antigüedad necesaria que dota de valor a las ruinas clásicas, medievales, coloniales o pertenecientes a formas de vida más lejanas en el tiempo. En las últimas décadas, sin embargo, se ha desarrollado un nuevo movimiento que ha transformado ese

\* Doctor en Sociología.  
Profesor adjunto del  
Departamento de Sociología,  
Facultad de Ciencias Sociales,  
Universidad de la República,  
Montevideo.

desinterés por el patrimonio industrial en foco de atracción. Ya el término indica el punto de inflexión y la referencia a la palabra patrimonio incluye una mirada positiva sobre qué hacer con las ruinas industriales. En algunos países incluso ya se ha comenzado a elaborar mapas inventariando todos los recursos patrimoniales con el fin de proyectarlos como polo turístico. Tal es el caso, por ejemplo, del Registro Nacional de Monumentos Históricos en Inglaterra o el emprendimiento en Asturias, España.

Esta revalorización está basada en dos dimensiones centrales: la memoria colectiva y la identidad, y la creación de nuevas fuentes de recursos económicos. Expliquemos brevemente a qué estamos haciendo referencia con cada una de ellas.

Conviene aclarar que el interés por la memoria y la identidad no debería surgir de lo que a veces se asocia con una mirada nostálgica por el pasado que vuelve la espalda a las dificultades del presente y la inseguridad del porvenir. La mirada melancólica, si bien cultural y estéticamente puede ser en extremo creativa, no debería ser el andarivel de argumentación para justificar el interés por el patrimonio industrial. Mejor es, creo, tomar este tema desde el inicio por la capacidad que tiene para diagnosticar el presente y proyectar el futuro. Las preguntas determinantes a formularse entonces son básicamente: ¿cómo llegamos hasta aquí, qué procesos seguimos para convertirnos en lo que somos? y, entendiendo esto, ¿cuáles son los errores que deberíamos evitar repetir, y cuáles los aciertos que nos proporcionan confianza para tomar decisiones sobre un futuro incierto? Es que «toda política sobre patrimonio industrial requiere de una sensibilización social acerca de su entronque y valorización cultural. Sin la asunción por parte de los habitantes de los territorios de tradición industrial de este papel fundamental en sus propias formas de ser, de entender la vida, de diferenciación en su historia reciente con otros lugares de tradiciones y circunstancias distintas, mal se pueden aplicar mecanismos de preservación de máquinas, herramientas, edificios y arquitectura originales, entender formas de comportamiento empresarial y respuestas sociales en épocas determinadas, sentimientos comunitarios o asociativos que perviven hoy en día, a pesar del tiempo transcurrido».<sup>1</sup>

Pero la reconstrucción de estos procesos a través del rescate del patrimonio industrial insume esfuerzo y recursos económicos que son escasos y no siempre se consiguen mecenas públicos o privados para financiarlos. Esto nos introduce en la segunda dimensión, la necesidad de elaborar proyectos económicamente viables.

Un proyecto de rescate de patrimonio cultural no puede representar un gasto económico extra, ya sea a las arcas del Estado o al capital privado. Pensarlo así es condenarlo casi a una muerte segura antes de nacer. Al contrario, el esfuerzo debe centrarse en demostrar que no solo puede ser sustentable materialmente, sino además una fuente nueva generadora de recursos económicos y puestos de trabajo para el conjunto de personas que participen en él y lo lleven adelante. En vez de gasto debe ser visto como fuente de riquezas. ¿Cómo es esto posible? Lo es solamente si existe un público consumidor interesado que sea suficientemente numeroso y con los recursos necesarios para pagar los costos que un museo de este tipo requiere, más el

---

1. Miguel Ángel Álvarez Areces, «Asturias: patrimonio y turismo industrial», en: *Arqueología industrial, patrimonio y turismo cultural*, Incuna, Asociación de Arqueología Industrial, Gijón, España, 2001, p.15.

convencimiento de otro grupo de personas que estén dispuestas a aportar su trabajo para generarlo. ¿Existe este interés? Hay buenos indicios de la existencia de un mercado potencial para proyectos de esta naturaleza. El momento histórico y experiencias exitosas concretas lo sugieren con bastante claridad. Para entenderlo hay que detenerse brevemente en lo que se ha dado en llamar el *turismo cultural*, cuyo crecimiento ha sido explosivo en los últimos veinte años.

## Turismo, cultura y desarrollo

El turismo se ha convertido en una fuente de recursos indispensable para muchos países en el mundo y también en América Latina. Particularmente en América Central, por ejemplo, donde el modelo agroexportador tradicional ha caducado, el turismo es una de las cuatro principales fuentes de riquezas, junto a las remesas que envían los emigrantes residentes en Estados Unidos, el proceso de las maquilas y las exportaciones no tradicionales. ¿Qué es lo que el turismo vende? Muchas cosas, dependiendo del país. Hay una industria turística que vende sexo, hay otra que vende bienestar en hoteles internacionales, y hay otra que vende cultura, como sucede en la ciudad guatemalteca de Antigua, en la ciudad peruana del Cuzco o en la región andina boliviana, cuya principal atracción para los turistas es conocer las tradiciones culturales precolombinas y coloniales y su entorno natural. En todos estos casos se ha dado la paradoja de que la misma cultura a la que antes se acusaba de frenar el desarrollo económico ahora se ha transformado en una de las principales fuentes de recursos económicos de esos países reforzando, al mismo tiempo, su memoria y tradiciones culturales.

El Uruguay no posee la riqueza de estas culturas precolombinas como capital turístico, pero presenta la ventaja de ser, si no el primero, uno de los primeros países latinoamericanos en industrializarse tempranamente en función de su principal producto de exportación: la producción ganadera y sus derivados y el agro. Hoy en día las primeras instalaciones que viabilizaron ese proceso son ruinas industriales, como el frigorífico Swift, otrora polo de desarrollo de la ciudad de Montevideo, junto con los otros frigoríficos instalados en el barrio del Cerro. La industria del ferrocarril fue a su vez pieza clave en ese proceso. Las instalaciones de 1891 en el barrio Peñarol se preservan en condiciones entre buenas y aceptables. En gran parte esto se debe a que allí todavía están funcionando —muy menguadamente— los talleres de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), a que las antiguas casas de los obreros y administradores se encuentran habitadas y a que la zona no ha sido abandonada por los vecinos.

Si retomamos la definición genérica de patrimonio industrial, es necesario agregar que lo más interesante de este no son solamente los aspectos materiales de determinado proceso industrial porque ellos presentan el carácter homogéneo y universal que caracterizó y dio origen al industrialismo. Esto es así porque uno de los requisitos necesarios de la revolución industrial fue que las mismas piezas fueran efectivamente iguales, producidas en forma estandarizada y seriada para que pudieran ser intercambiables. Precisamente uno de los patrones de evaluación más importante del industrialismo estuvo basado en la capacidad de una fábrica para lograr sus productos finales o sus componentes de forma idéntica y con la misma calidad. Los tornillos debían man-

tener diámetros exactos, roscas equivalentes, largos compatibles; los rieles del ferrocarril debían producirse exactamente iguales de modo de volver rutinarios los procesos para recambiarlos o extender las vías y poder utilizar las mismas herramientas con las que ensamblarlos. Este era el ideal que no siempre se cumplía e incluso a veces se transgredía adrede para que quienes comenzaban a utilizar los productos de determinada firma quedaran cautivos de ella aumentando los costos para los competidores.

La generalización y universalización es uno de los rasgos más sobresalientes del industrialismo y poco interés tendría tratar de centrarse en aquello que se presenta de igual manera en regiones o países muy distintos. Es exactamente lo contrario; es la forma idiosincrásica y la adaptación de determinada industria a un medio en particular lo que determina el interés del patrimonio industrial. Pues si bien el ferrocarril en Uruguay utilizaba los mismos insumos que el de Inglaterra en el siglo pasado, las mismas locomotoras, los mismos vagones, los mismos rieles, el mismo sistema de energía, aquí el desarrollo del ferrocarril estuvo marcado por sus propias características: la producción ganadera, la preponderancia de Montevideo como centro comercial, el tipo de gente que trabajó para su explotación, la forma en que se adaptaron los empresarios británicos al medio, el clima local, el tipo de alimentación, la geografía y las relaciones de poder social locales.

Al mismo tiempo, el impacto de las nuevas técnicas industriales produjo cambios revolucionarios en las formas de vida y producción anteriores a ese proceso de industrialización, que si bien han tenido ciertos patrones comunes en muy diferentes contextos, también son plausibles de ser analizados en sus especificidades. No fueron los mismos trastornos que, por ejemplo, el ferrocarril tuvo en los Estados Unidos de Norteamérica. Y esto es lo que le da el atractivo al patrimonio industrial en casi todos los países en que se produjo la industrialización: cómo a través de máquinas más o menos semejantes se produjeron adaptaciones tan diferentes e impactos completamente diversos. Es la relación entre lo universal y lo local lo que otorga la riqueza y el potencial turístico al patrimonio industrial de cada uno de los países o regiones.

Esto es así porque «en la actualidad el turismo es una actividad popular que ya no sólo ejerce una elite sino también una gran parte de la población, la cual está muy predispuesta a visitar lugares en los que se explican formas pasadas de vida y de trabajo. Para ella el arte ya no es el principal valor turístico cultural, a excepción de los grandes monumentos y museos, y está más inclinada a visitar lugares más fáciles de comprender y más cercanos a su problemática personal. Por este motivo ha crecido en Europa el interés por la preservación del patrimonio industrial, porque ha trascendido el campo de la cultura y se está convirtiendo en un factor de desarrollo regional».<sup>2</sup>

Efectivamente el turismo cultural es un tipo de actividad que se suma a los llamados turismo ecológico, el turismo del sol y la playa, o el turismo comercial. Cada vez más los viajeros buscan aquellos lugares que aportan información sobre el pasado de la región que visitan, sus costumbres y su historia, y complementan lo lúdico con el ocio creativo. Explotando esta demanda es que los museos industriales han encontrado

---

2. Eusebi Casanelles Rahola, «El patrimonio industrial», en: *Arqueología industrial, patrimonio y turismo cultural*, Incuna, Asociación de Arqueología Industrial, Gijón, España, 2001, p. 40.

su público; es un público distinto al de los museos tradicionales que presentan obras de arte; es más popular, más numeroso y cuya demanda es obtener información general sobre formas de vida que fueron muy extendidas en un tiempo no demasiado lejano.

El éxito de un proyecto de este tipo para rescatar el patrimonio industrial y cultural del barrio Peñarol tendría entre sus consecuencias más importantes reactivar una zona bastante deprimida de la ciudad de Montevideo y detener su declive; se transformaría, en definitiva, en un proyecto de desarrollo local a través de la cultura.

## Patrimonio del ferrocarril en Peñarol y desarrollo local

Si bien el origen del barrio Peñarol es anterior al desarrollo del ferrocarril en el Uruguay, una vez que este se produce, la historia, dinámica e identidad de esa zona de Montevideo quedaron fuertemente asociadas a ello. Es que allí se instalaron las principales edificaciones de la empresa británica Central Uruguay Railway Company Limited (CUR), más conocida por su traducción, que compró en 1878 los derechos de explotación del pionero Ferro Carril Central de Uruguay (FCC del U.), de capitales uruguayos, bajo cuya administración circuló en 1868 el primer tren en el país. Entre 1891 y 1910, la empresa FCC del U. construyó en Peñarol sus talleres principales, la estación de trenes, once residencias para el personal de jerarquía, dos manzanas con 44 viviendas para personal obrero, el Centro Artesano —lugar de esparcimiento de empresarios y trabajadores—,<sup>3</sup> una sala para teatro y cine con 400 localidades, un almacén de alimentos y otros bienes de consumo personal y familiar, y un puente para peatones elevado sobre la vía férrea. Todas estas edificaciones, que fueron afectadas como monumento nacional por la Comisión de Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, en 1975, representan 10% de los padrones de Montevideo que se encuentran protegidos bajo esta categoría, totalizan 140.000 metros cuadrados construidos, están erigidos en un circuito de siete cuadras transitables en la urbanización de uso público y abarcan un área de 20 hectáreas.

Este riquísimo complejo industrial con servicios para obreros, administradores y empleados está conectado por la vía que parte de la monumental Estación Central «General Artigas» ubicada en el centro de la ciudad de Montevideo y a quince minutos de viaje de tren. Para el trayecto se podría utilizar las locomotoras antiguas que existen en el país y que ya han sido completamente restauradas, así como antiguos salones de pasajeros. Las locomotoras recuperadas por el Centro de Estudios Ferroviarios y por la Sociedad Amigos del Riel —también afectadas como patrimonio nacional— son de tal riqueza que desde hace algunos años están llegando turistas europeos que pagan buen dinero para vivir la experiencia de realizar un viaje hacia el interior del país en estos museos vivientes y «exactamente como se hacía antes».

---

3. Donde se fundó CURCC (Central Uruguayan Railway Cricket Club, institución origen del Club Atlético Peñarol), que aglutinó a parte de los primeros jugadores ingleses de fútbol en el país y a los criollos que instantáneamente se plegaron e incorporaron el juego como propio.

En este barrio viven hoy, según el censo nacional realizado en 1996, aproximadamente 35.000 vecinos en un total de 10.000 viviendas. Uno de cada cuatro residentes tiene entre 15 y 30 años de edad y las dos terceras partes tiene entre 15 y 64 años. Es una zona con mayor proporción de jóvenes que el promedio montevideano (menor a 20%) y este sector es el más golpeado por la crisis, fundamentalmente por tener las tasas de desempleo más altas de toda la población. Es una zona periférica de la ciudad con casas de clase media baja y rodeada de quintas, que se ha ido instalando en un proceso constante de decadencia debido al abandono de AFE, la empresa estatal monopólica que posee la propiedad y administración de todo el sistema ferroviario en el país. Es un barrio que cuenta con una de las mayores concentraciones de bienes ya clasificados como patrimonio nacional y en ninguno de éstos hoy se está explotando lo que es su mayor capital.

En primer lugar, la creación de un circuito y paseo histórico integrado por la Estación Central, desde la que un tren partirá hacia la estación Peñarol y transportará a los visitantes en maquinaria y salones patrimoniales. Los pasajeros podrán así disfrutar del conocimiento del entorno inmueble transitando por el espacio público rediseñado como «museo en el sitio», al que se suma un museo del ferrocarril, otro de toda la industria (que el Uruguay no posee), una pequeña exposición permanente sobre los orígenes del fútbol en Uruguay y en el mundo y la reapertura de la sala de teatro y cine con una programación metropolitana. Se recuperaría así una parte esencial del patrimonio industrial nacional, en especial el vinculado al ferrocarril y se crearía un paseo turístico lúdico, didáctico y cultural que debería, en parte, financiarse con el pago de los visitantes que lo pueden sostener y subvencionarse para aquellos sectores de la población que no puedan hacerlo (escuelas públicas, jubilados de bajos ingresos, etcétera). En segundo lugar, esto repercutiría de diversas maneras en el barrio, incorporando mano de obra local, generando un mercado para emprendimientos de venta de servicios a sus visitantes y atrayendo nuevos capitales externos al barrio que se beneficiarían por el entorno renovado y también generarían fuentes de empleo. En tercer lugar se estaría innovando en América Latina con un proyecto de turismo cultural que utilizaría el patrimonio industrial como su capital y, como ha ocurrido en otras partes del mundo, este proyecto sería referencia importante para otros que pudieran surgir no sólo en Uruguay, sino en la región de los países vecinos.

El proyecto, en definitiva, utilizaría y recuperaría una parte esencial del patrimonio industrial considerado como valioso capital cultural, para la creación de «un museo en sitio de la industria», generador de recursos económicos, pionero en el país y la región, y de impacto en el desarrollo local, creador de fuentes de trabajo y dinamizador de una zona actualmente deprimida pero con un potencial significativo.

## Resumen

*Este trabajo se enmarca en la iniciativa de la Intendencia Municipal de Montevideo: «El ferrocarril en Peñarol. Patrimonio industrial, circuito y paseo histórico». El objetivo central es presentar algunas ideas básicas acerca de las relaciones entre cultura y desarrollo, a partir de lo que se entiende por patrimonio industrial, turismo cultural y desarrollo local en el barrio Peñarol de Montevideo.*

## **Abstract**

*This work is framed in the initiative of the Municipality of Montevideo: «The train in Peñarol. Industrial heritage, circuit and historical visit». The central objective is to display some basic ideas about the relations between culture and development, starting from what it is understood by industrial heritage, cultural tourism and local development in Montevideo's neighbourhood of Peñarol.*

## **Descriptores**

[patrimonio industrial] [turismo] [barrio Peñarol, Montevideo] [barrios]  
[desarrollo local]

## **Key words**

[industrial heritage] [tourism] [Peñarol neighbourhood] [neighbourhoods]  
[local development]

Copyright of Cuadernos del CLAEH is the property of Centro Latinoamericano de Economía Humana (CLAEH) and its content may not be copied or emailed to multiple sites or posted to a listserv without the copyright holder's express written permission. However, users may print, download, or email articles for individual use.