

Alfonso Mendoza

paisaje sobre rieles

Patrimonio ferroviario al Sur de Lavalleja:
de Estación Minas a Ing. Luis Andreoni

Alfonso Mendoza

paisaje sobre rieles

Patrimonio ferroviario al Sur de Lavalleja:
de Estación Minas a Ing. Luis Andreoni

Profesora adjunta | Arq. Eleonora Leicht

Instituto de Teoría y Urbanismo | Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

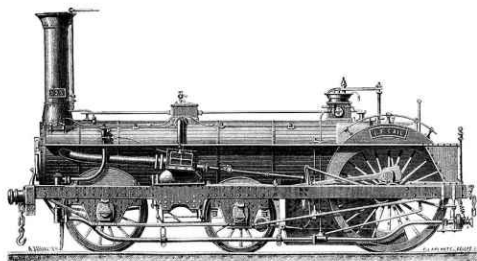
Agradezco a la Arq. Eleonora Leicht, por su constante guía y apoyo en la elaboración de este trabajo.

Asimismo al resto del equipo docente del Instituto de Teoría y Urbanismo, que en instancias académicas previas supieron animarme a recorrer nuestros paisajes, a conocer sus gentes y pequeños pueblos, aquellos que aún perduran como abanderados de los orígenes del ser oriental.

Esta tesina está dedicada a mis padres Kenneth e Isabel, por su amor incondicional y recordarme el vínculo de nuestros ancestros con el ferrocarril.

Así que también vaya mi agradecimiento y recuerdo a la familia toda, desde mi antepasado Thomas Russell Crampton hasta mis tíos y abuelos.

Porque un hombre es lo que ama.



Locomotora patente Crampton.
En Francia, la expresión *"prendre la Crampton"* significa tomar un tren expreso
1846

Índice

- 9** Resumen
- 11** Introducción
 - 1. Antecedentes, creación y breve explicación sobre la experiencia Pueblos Invisibles*
- 13** Objetivos
 - 2.1. Objetivo general*
 - 2.2. Objetivos específicos*
- 15** Justificación
 - 3. De la inclusión al aislamiento socio-territorial*
- 19** Marco teórico
 - 4.1. De las estaciones perdidas al Sur de Lavalleja*
 - 4.2. Del andar como forma de abordaje del paisaje*
 - 4.3. Paisaje, paisaje cultural y patrimonio*
- 48** Salida de campo
 - 5. De la construcción de cartografías entre Estación Minas y Estación*
Ing. Luis Andreoni
- 77** Conclusiones
 - 6.1. Morosoli, el andar y el paisaje serranero*
 - 6.2. Del aislamiento a la inclusión socio-territorial*
- 85** Anexos
 - 7. Entrevistas e intercambios con actores locales*
- 96** Bibliografía
 - 8. Referencias de material de apoyo para estudio de caso*

-¿Y en tu pago no tenían trabajo?

-Mi pago es donde yo ando

Resumen

La presente tesina se enmarca dentro del proyecto *Pueblos Invisibles* desarrollado en el Instituto de Teoría y Urbanismo (ITU) junto a integrantes del Grupo de Estudios Territoriales en el segundo semestre de 2015, donde se estudiaron pequeñas localidades de Lavalleja. Es así que el abordaje dado a la planificación urbana de las localidades de estudio se da mediante claves de aproximación poco usuales donde se exploran las posibles intersecciones entre urbanismo, patrimonio y paisaje cultural.

¿Qué es el paisaje? ¿Qué puede llegar a ser considerado "paisaje cultural" y cuáles son sus implicancias como recurso para el desarrollo? ¿Por qué existe tal contraste entre generaciones que sin considerar el paisaje supieron legarnos bellos ejemplos, y la generación actual, que a pesar de reconocer y hablar sobre el paisaje, no ha sabido protegerlo más que como objeto de consumo turístico, inmobiliario, académico, etc.?

Paisaje sobre rieles constituye una búsqueda de respuestas recorriendo el paisaje ferroviario al Sur del departamento de Lavalleja y las distintas localidades ubicadas a lo largo de las vías de tren: Estación Minas, Verdún, Ortiz, Solís e Ing. Luis Andreoni. Se concibe con la clara premisa de recorrer el paisaje como forma de aprehensión del mismo, dando lugar a su vez al intercambio con los distintos actores locales y percepciones hápticas.

Las conclusiones aquí expresadas servirán no sólo para la elaboración de posibles iniciativas que aborden la problemática desde el paisaje para el desarrollo sostenible de las distintas localidades, reconociendo en definitiva sus potencialidades endógenas, sino que también constituyen una invitación a vivir el paisaje, a reconocer en el andar una herramienta crítica de observación del paisaje y una forma de hacer arquitectura.

Palabras claves: Paisaje, Lavalleja, Patrimonio Ferroviario



Taller de baterías

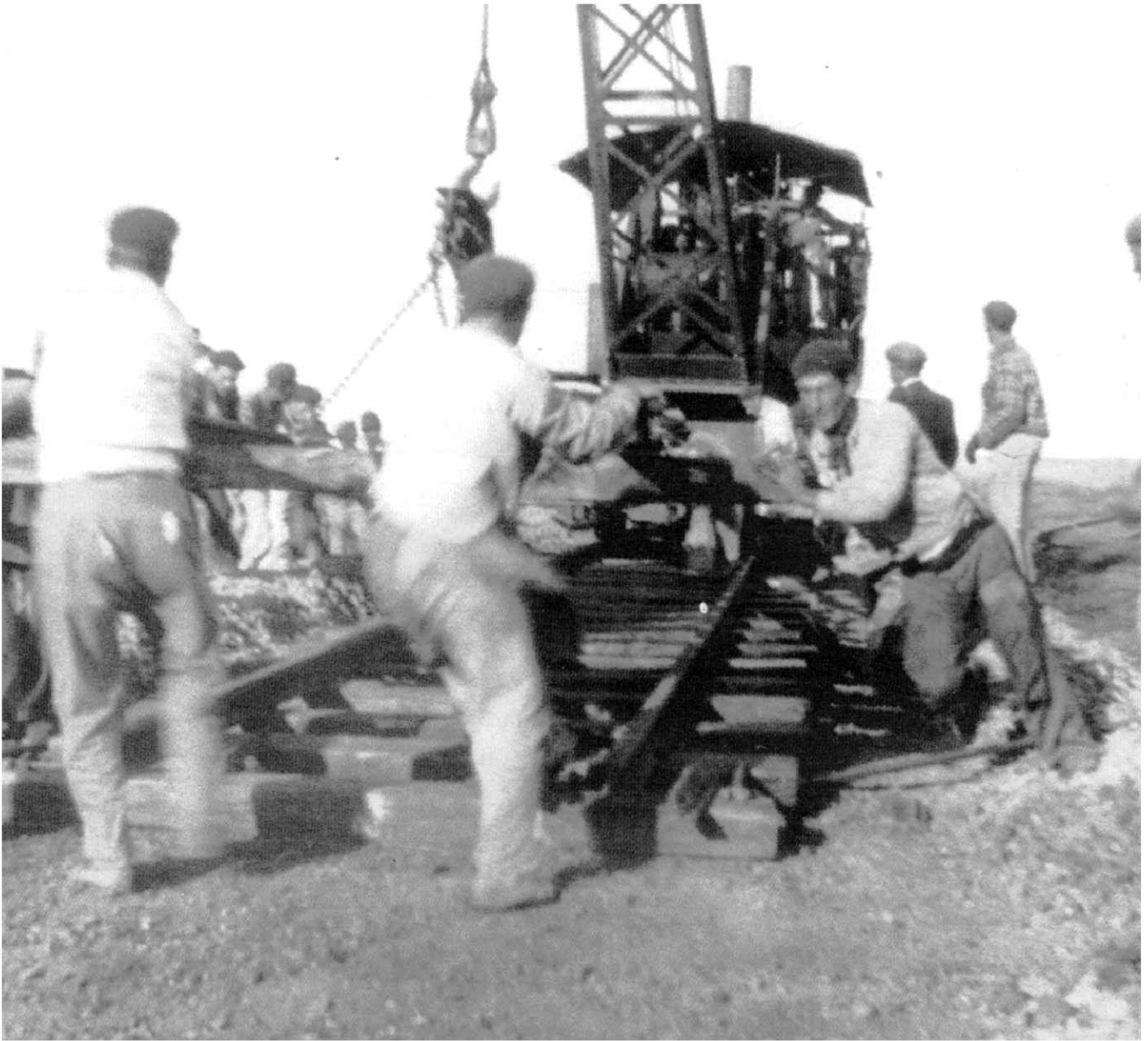
Introducción

El Grupo de Estudios Territoriales fue creado en el año 2006, está integrado por docentes de diversos perfiles que tienen como fin abordar el territorio de la Región Este (Maldonado, Rocha) a través de actividades de investigación, enseñanza y extensión haciendo fuerte hincapié en la interdisciplina.

En los últimos treinta años el territorio de la Región Este ha sido sometido a diversos procesos de transformación, constatándose una desigualdad entre pequeñas localidades mediterráneas que no participan de la dinámica (o bien lo hacen de manera marginal) de las localidades costeras. Se hace preciso entonces el análisis de la problemática social derivada de dicha dinámica y la búsqueda de soluciones sostenibles en orden para revertir la invisibilidad de estos pueblos.

En nuestra Facultad, el proyecto se enmarca en el curso opcional formato pasantía: *Pueblos Invisibles: del aislamiento a la inclusión socio-territorial* desarrollado en el Instituto de Teoría y Urbanismo (ITU) del cual fui parte en el segundo semestre de 2015.

Ese año el equipo docente decidió ir más allá de la faja costera y estudiar la problemática de microrregiones del departamento de Lavalleja afectadas por su escasa o nula participación en la actividad turística ligada al paisaje serrano permaneciendo en la invisibilidad. Con el trabajo realizado en Lavalleja se cerró un ciclo de análisis de la Región Este desarrollado a lo largo de cuatro semestres por parte de docentes y estudiantes.



La grúa
Avanzando sobre el tramo recién colocado,
acerca el próximo

Objetivos

2.1. Objetivo general

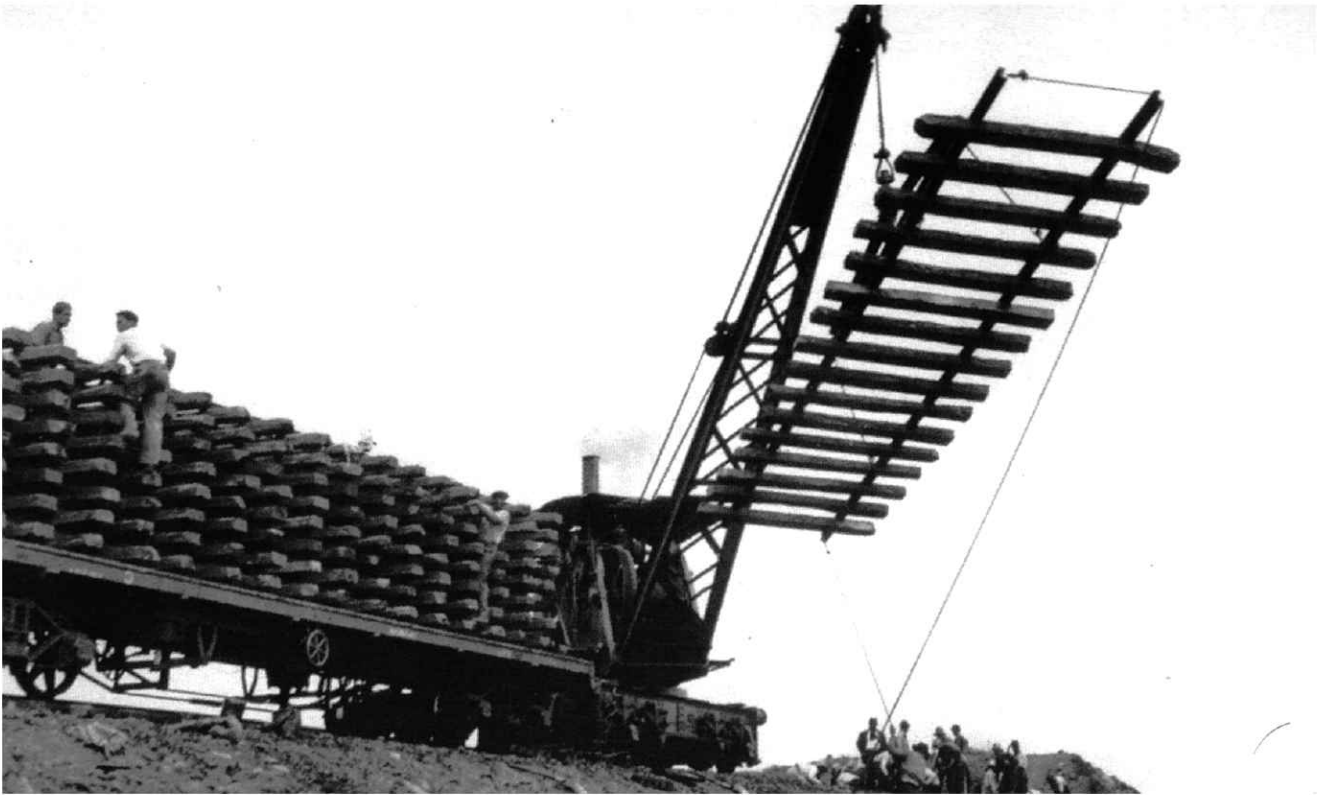
Proponer posibles elementos de desarrollo que hagan a la recuperación de valores propios de las distintas localidades ubicadas a lo largo de la línea de tren Minas al Sur del departamento de Lavalleja.

2.2. Objetivos específicos

Indagar en los distintos conceptos de paisaje, paisaje cultural y patrimonio como instrumentos a partir de los cuales propongamos distintas oportunidades de desarrollo sostenible para estos pueblos.

Estudiar la experiencia del andar como método de aprehensión del paisaje y vínculo con los distintos actores locales. Mostrar al mismo tiempo su calidad de herramienta proyectual para la formulación de representaciones devenidas de la deriva.

Analizar los distintos factores que hicieron a la evolución de las localidades visualizando la problemática a partir de la cual consolidemos los conocimientos adquiridos en la Pasantía Pueblos Invisibles.



- ▲ Las vías armadas previamente sobre durmientes y transportadas en chatas
- Puente ferroviario de 25 de agosto con el tendido en vías de proceso 1902

Justificación

De la inclusión al aislamiento socio-territorial

Caminar sobre las vías del ferrocarril que unen la capital del departamento de Lavalleja con Estación Ing. Luis Andreoni está lejos de ser una elección azarosa. El ejercicio supone en primer lugar poner de manifiesto el rol del patrimonio ferroviario en el paisaje serrano, en la asociación que brinda a pequeños pueblos y en el valor que la población en su conjunto pueda darle.

Generaciones enteras estuvieron vinculadas a su funcionamiento. Hoy en día, a pesar de permanecer oculto, el ferrocarril sobrevive como elemento identitario en el colectivo de dichas generaciones. Desde su propio andar, el ferrocarril supo construir gran parte de la historia misma de nuestro país conectándolo y descentralizándolo, pasando así a ser protagonista fundamental de la cultura y patrimonio nacional.

Por otro lado, el hecho de andar se constituye como herramienta crítica y reveladora del paisaje, es una forma obvia de mirarlo y al mismo tiempo de construirlo. Es así como podemos llegar a reconocer lo que el escritor de viajes inglés Bruce Chatwin llamaba los *trazos* o líneas en el territorio, buscando ver lo que no existe. Y es que el ferrocarril, más allá de su aparente "invisibilidad" late y mantiene con vida rincones desconocidos de nuestro país, esperando oportunidades que apunten a revertir su problemática.



- ▲ Estación Central
Detalle del patio de llegada de trenes
- ◀ Puente ferroviario sobre el Olimar Grande
Ingeniero británico posa en la cabecera

-¿Nos veremos después?

-En el camino estamos

Marco teórico

**Desde tu andén van y vienen
paralelas y pañuelos
donde el vagón de la vida
cargó y descargó los sueños...**

Santiago Chalar, *Estación* (tango)
1980

De las estaciones perdidas al Sur de Lavalleja

La red ferroviaria a escala nacional comprende tres mil kilómetros de vías que se distribuyen en siete líneas con más de doscientas estaciones y cincuenta paradas. Sin embargo hoy en día se utiliza poco más de la mitad del total del tendido ferroviario para transporte de carga y pasajeros.

El servicio de carga cuenta con cuatro líneas activas: a Rivera, Minas, Río Branco y desde Paysandú y Salto hasta estación Chamberlain. El único transporte de pasajeros que actualmente prevalece se da entre Montevideo y la localidad de 25 de agosto en Florida. La red dispone además de varios talleres, una terminal ferropuertuaria y dos conexiones internacionales por tierra.

En Lavalleja encontramos dos líneas ferroviarias, ubicándose una al Norte del departamento conectando la cuenca arrocerá de Treinta y Tres con las localidades de José Batlle y Ordóñez y José Pedro Varela. La otra línea ferroviaria se ubica al Sur, conectando el

Santiago Chalar
(1938-1994)
*Médico traumatólogo, poeta,
compositor, músico y
cantante uruguayo.*
*Considerado uno de los más
grandes folkloristas
orientales de todos los
tiempos.*



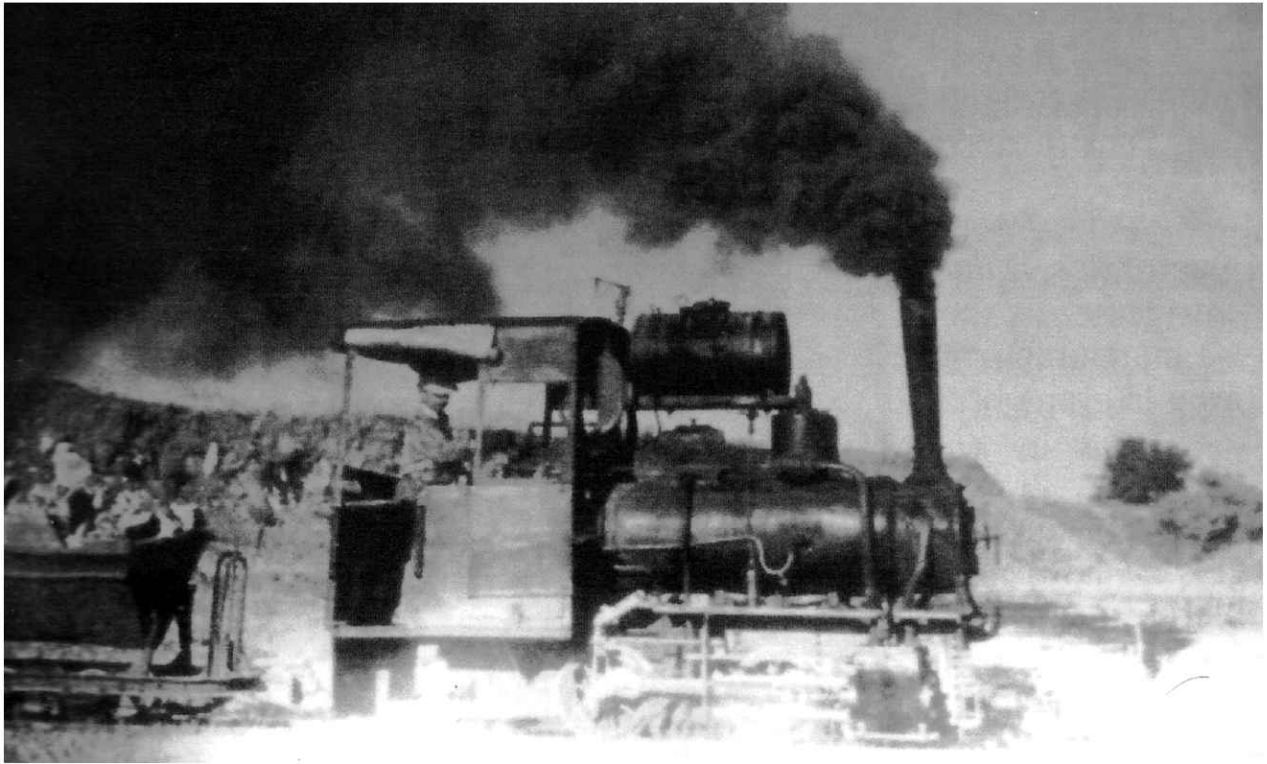
**Cuando abrió como un arado
el inglés de Sur a Norte
la tierra de ganaderos
y soplando y resoplando
galopaba en las gramillas
el gran caballo de fierro
y subían en estaciones
con simples margaritas
con olivos y malvones
y la gente se reunía
cuando el tren pitaba fuerte
en los recios escalones
y subían y bajaban por el Sur
en el Progreso, en 25 de Agosto
Joanicó, Independencia
o por el lejano Norte
por la falda fronteriza
en los bañados de Rocha
Paso Ataques y Curticeiras
y subían y bajaban
por los rieles litorales
Itapebí, San Antonio
Chapicuy, Estación Palomas
o por él estrepitaban
en Rincón de Santa Clara
por Varela, Cerro Chato
Zapicán o Nico Perez
con ovejas, con gallinas
con naranjas o limones
con sandías o bagallos
con valijas de cartones
con pequeñas mercancías
y con grandes ilusiones
se juntaba el poverío
en las mansas estaciones
¿Dónde están? ¿Qué se hicieron?
¿Por qué las abandonaron
a lo triste de su suerte?
¿Dónde están? ¿Qué se hicieron?
y a los pobres los dejaron
viviendo una mala muerte
Piedra Sola, Tupambaé
Valle Edén, Sarandí del Yí
Tambores, Guaviyú
¿Cuándo volverán a la vida
las estaciones perdidas?**

noreste de Canelones con la capital departamental Minas. Mientras que el primer ramal se encuentra inactivo, el otro prevalece gracias a la actividad productiva vinculada a la explotación minera a cargo de las cementeras en Verdún, transportando anualmente cientos de toneladas de clinker a Montevideo.

Años atrás el transporte ferroviario de pasajeros al Este se consideraba un servicio altamente eficiente. Desde Montevideo, los usuarios se trasladaban con suma comodidad a los distintos balnearios (Atlántida, La Floresta, Punta del Este, etc.) o a Minas, unidos ambos ramales en Empalme Olmos ¿Cuáles fueron entonces las circunstancias en nuestro territorio que dieron lugar a tal grado de recesión en la red ferroviaria hasta su actual estancamiento? En general, si bien entendemos que la situación actual es resultado de diferentes decisiones de índole políticas y económicas a lo largo del tiempo, fue el auge del automóvil así como las mejoras del sistema vial lo que terminó en definitiva prevaleciendo sobre el sistema ferroviario. A su vez, la red de trenes necesitaba continuas y cada vez más costosas inversiones en orden para incrementar su capacidad y velocidad de desplazamiento, así como para el adecuado mantenimiento de las vías. Estas inversiones no se justificaban económicamente debido a los cortos trayectos en nuestro territorio así como por el modesto volumen de carga y pasajeros dada nuestra baja densidad de población y escasa producción industrial. Por otra parte, la diferencia que existía en las dimensiones de trochas entre los distintos países impedía un intercambio adecuado:

País	ancho de trochas en mm				Total en km
	1676	1435	1000	Otras	
Argentina	20584km	2772km	10655km		34011
Bolivia			3628km		3628
Brasil		194km	25784km	3472 (1600) 202 (600)	29652
Paraguay		441km			441
Uruguay		3005km			3005
Totales	20584km	6412km	40067km	3674km	70737

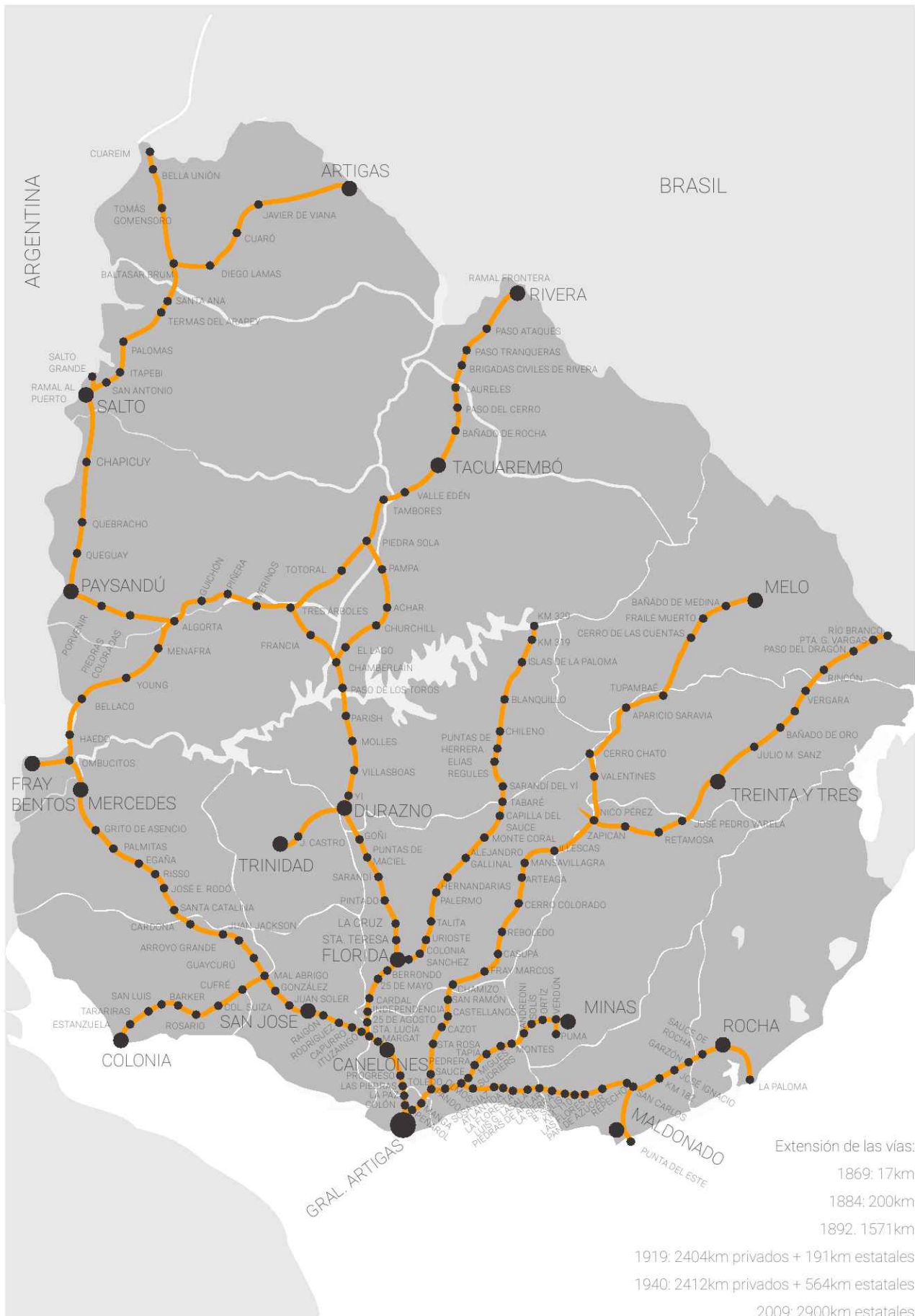
◀ Carlos Benavides, *Las estaciones perdidas*, 1989

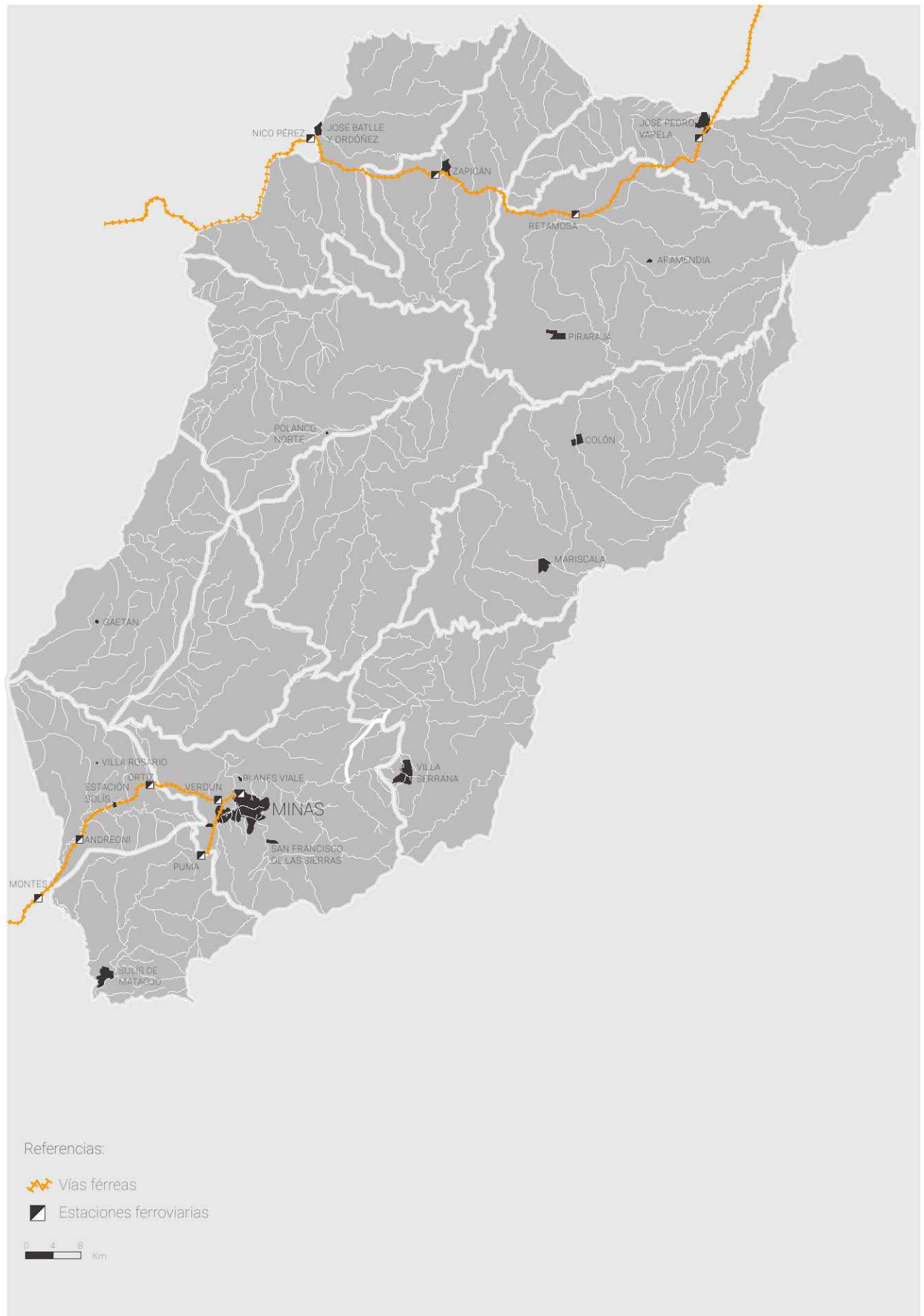


Locomotora de trocha angosta
Utilizada para tareas de
explotación minera

Uruguay utilizó la denominada trocha media de 1435mm, desde Brasil llegaban trochas angostas de 1000mm mientras que en Argentina el ancho fue variado: angostas en el norte, medias en la zona mesopotámica y anchas de 1676mm en el Sur. De esta forma, los grandes volúmenes de mercadería que a priori se esperaban desde Brasil y Paraguay nunca llegaron, aún menos luego de que en 1920 las líneas ferroviarias en Brasil fueran nacionalizadas desalentando su comercio con puertos extranjeros. Esta situación junto con la consecuente reducción de personal llevó a una pérdida de competencia en cuanto a transporte de carga y servicio de pasajeros siendo suprimidos en el correr de los '80.

Desde entonces, el patrimonio ferroviario se vio afectado no solo en el uso, sino también en lo que respecta a su impronta en los ámbitos arquitectónico y urbano. Los edificios en general devinieron en otros usos ajenos al sistema de transporte, se deterioraron, otros fueron refuncionalizados o abandonados con su consecuente desaparición en algunos casos.







Inauguración del Puente Mauá
Ferroviario y carretero
1915

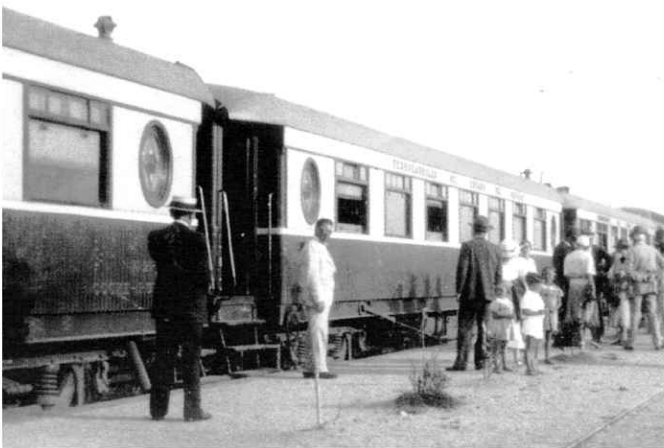
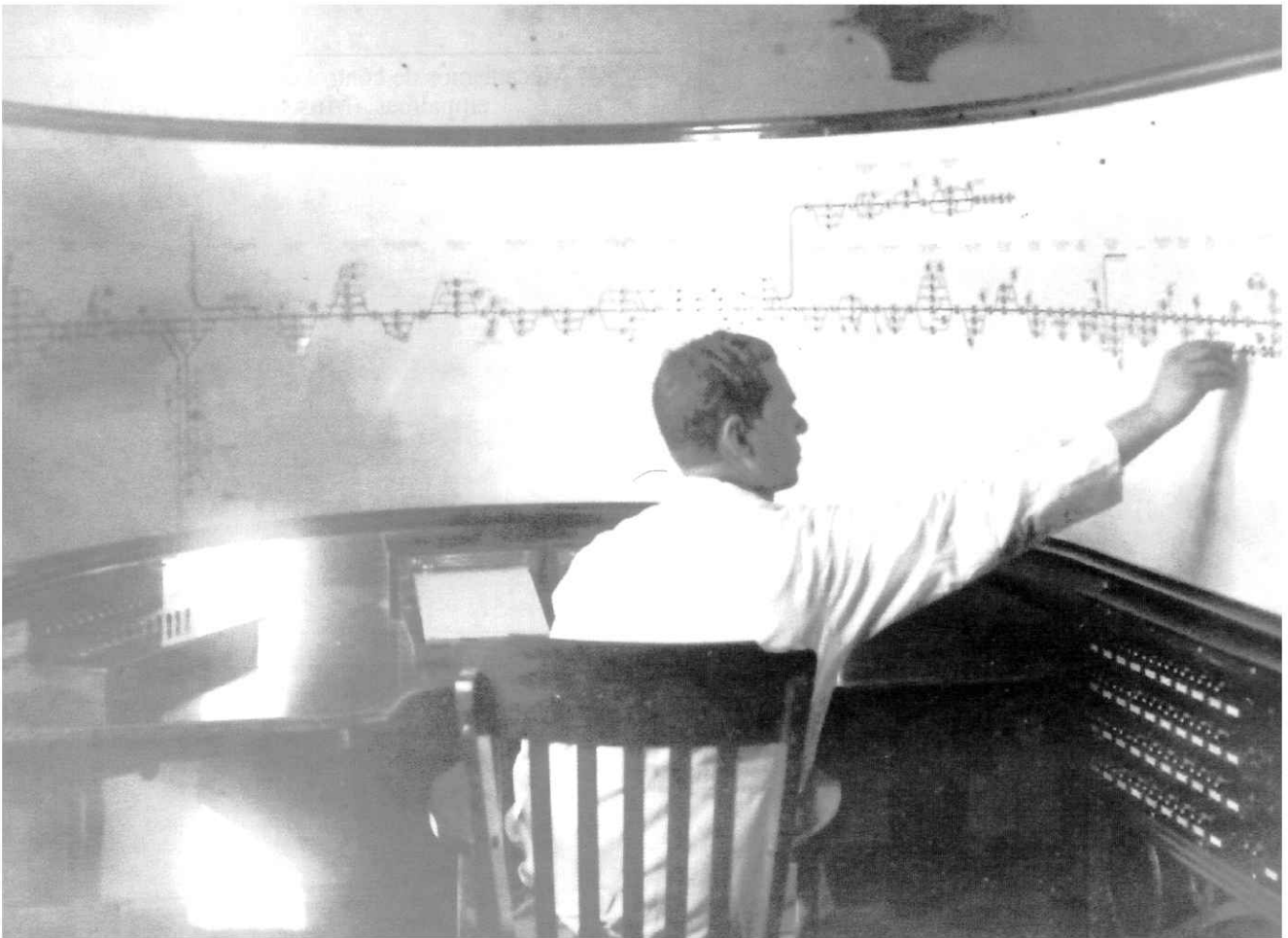
Jorge Tartarini
(1954-...)
Arquitecto argentino experto
en Preservación del
Patrimonio Urbano
Arquitectónico. Ha recibido
diversas becas para el
estudio y conservación del
patrimonio ferroviario
argentino.



Aunque hoy a menudo pasen casi desapercibidas, hubo un tiempo en que las estaciones de ferrocarril era edificios importantes, verdaderas puertas de entrada a las ciudades. Su presencia guardaba un encanto especial que simbolizaba el contacto con lo ajeno, lo distinto y lo diverso. Eran lugares de encuentro en los que se recibían las últimas noticias y los productos más modernos desde los más apartados confines, y junto con ellos, la ilusión de la prosperidad, la civilización y el progreso

Jorge Tartarini

Con la entrada del ferrocarril, producto de la fuerte industrialización ocurrida en el siglo XIX, cuyas consecuencias fueron notorias en el crecimiento del mercado mundial, y con el rol preponderante de Inglaterra en su búsqueda de mercados para colocar su manufactura, el transporte de pasajeros pasa a ser un hecho masivo, más veloz y económicamente accesible. Los sistemas de tracción a sangre como la diligencia, no le pudieron hacer frente debido a la limitada capacidad de su flota así como al alto costo que suponía el aparato de relevos de caballos y personal en cada etapa



▲ Centro de control de tráfico en la época de la administración británica

► Vagón de pasajeros de segunda clase

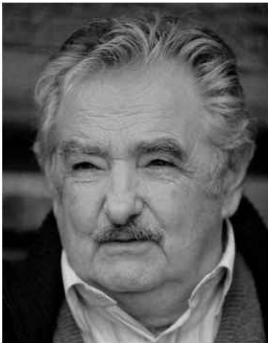
Pasajeros de la línea al Este
 ► cuando ésta era administrada por Ferrocarriles del Estado del Uruguay

José Mujica

(1935-...)

40º presidente de Uruguay
entre 2010 y 2015.

Si bien durante su gestión
quiso poner énfasis en la
mejora de AFE, se avanzó
muy poco por falta de
recursos y cuestionamientos
del sindicato.



del recorrido lo que devenía en costos más elevados que el ferrocarril. El territorio se vio alterado ya sea por las nuevas formas de relación entre las ciudades (al ser un sistema más rápido, la distancia virtual entre un punto y otro se vio disminuida) como la de éstas con el medio rural.

En sus orígenes, se creía que la instalación del ferrocarril y el telégrafo serían el medio capaz de impulsar y afinar el crecimiento de la producción rural así como su población. Esta creencia no sería exclusiva de nuestro país, se terminó de constituir como una idéntica política y apuesta a nivel continental por parte de cada Estado producto de la transferencia tecnológica a nivel continental. Sin embargo, en la génesis del trazado ferroviario de nuestro país se desconocieron áreas de gran potencial productivo impidiendo que la producción a escala nacional tuviera el mismo impacto que las nuevas tecnologías. De todas formas, las medidas adoptadas por el gobierno buscaron ejercer un control más efectivo del territorio desde la institucionalidad, brindando seguridad en el medio rural, reafirmando la soberanía oriental en la frontera y promoviendo la integración regional mediante la conexión ferroviaria con Argentina y Brasil, llevando servicios básicos a territorios hasta entonces descuidados y revalorizando las tierras mediante el fraccionamiento de terrenos y venta de inmuebles. En el ámbito territorial se generaron nuevos espacios urbanos en el medio rural ligados a las estaciones: el pueblo ferroviario, cuya dinámica dependía exclusivamente de la actividad ferroviaria y se ubicaban en los puntos de empalme entre las líneas ferroviarias; se dinamizaron a su vez las relaciones, asentando a la población rural así como también se promovieron nuevas fuentes de trabajo especializado.

...El ferrocarril no es para el gobierno, es para la nación, para las generaciones que van a venir y para los pueblos muertos y olvidados en la inmensidad de la campaña y para los paisanos pobres que no pueden pagar un flete caro, para darle vida estratégicamente al país porque es una cuestión nacional

José Mujica



▲ Centro de control de tráfico
en la época de la administración británica

► Pasajeros de la línea al Este
cuando ésta era administrada por
Ferrocarriles del Estado del Uruguay



En definitiva, si bien el ferrocarril tenía como principal objetivo la comercialización mediante la rentabilidad económica, terminó siendo el principal impulsor del gran cambio en la organización territorial.

A lo largo del recorrido de la red ferroviaria se construyeron numerosas estaciones que dieron posteriormente lugar a centros urbanos. A diferencia de lo ocurrido en otros países, en Uruguay dichos centros se mantuvieron sin un crecimiento demográfico y productivo a causa debido a la falta de renovación de la flota. Se generó así una dinamización territorial producto de un nuevo diálogo entre centros urbanos y ciudades. Esta nueva forma de comunicación trajo consigo a su vez una nueva arquitectura: la ferroviaria.

En orden para adecuar la tecnología hasta entonces inexistente a nuestro territorio, se buscó incorporar modelos arquitectónicos carentes de antecedentes en lo local y probados únicamente en su país de origen. Esta arquitectura ferroviaria no se limitó a un simple proceso de repetición sino que aceptó variantes en cuanto a diseño, dimensiones, materiales y haciendo provecho de la mano de obra local.

Estas estaciones, según como se localizaran respecto a los centros urbanos dieron lugar a diferentes tipologías: estaciones en zona central, en la periferia o distante del centro urbano.

La expectativa que el arribo del ferrocarril generaba en la

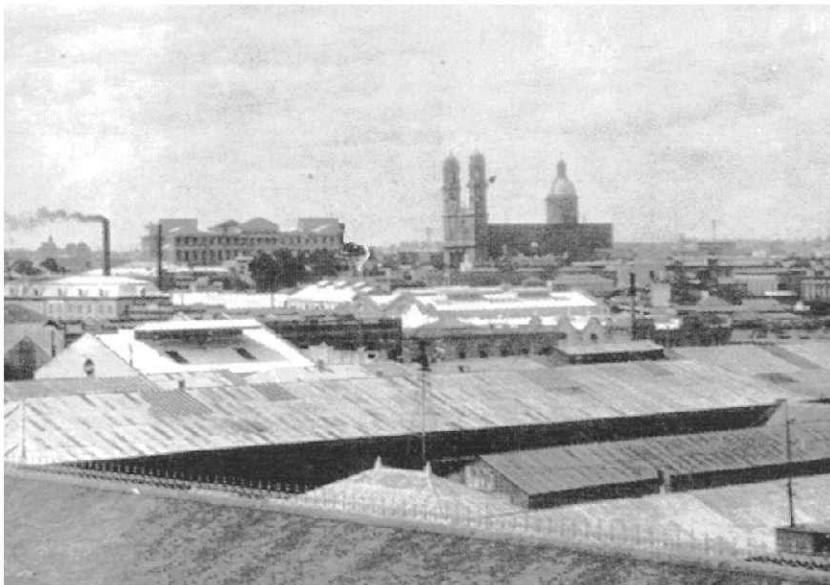


◀ La piedra
elemento fundamental para la instalación
de terraplenes y vías

▲ Zorra para traslados cortos
llevando personal ferroviario

población y comerciantes de ciudades preexistentes influía posteriormente en la ubicación de la estación puesto que lo veían como una beneficiosa oportunidad económica. En el caso de Minas, la estación se construye al Norte, lejos del centro urbano. El 6 de enero de 1889 el presidente Máximo Tajes inaugura la estación de ferrocarril de Minas otorgándole por ley al mismo tiempo su calidad de ciudad. Para ese entonces Minas ocupaba el séptimo lugar en cuanto a población con aproximadamente 8400 habitantes.

La ubicación periférica de la estación constituyó un éxito comercial puesto que se construyeron en su entorno nuevos servicios: hoteles, restaurantes, talabarterías, etc. Por su carácter industrial, las estaciones ocupaban grandes terrenos de dos o más manzanas enfrentando así a numerosos edificios de menor escala ya establecidos en la ciudad y afectando de una manera u otra la posterior expansión urbana.



Montevideo
hacia el Palacio Legislativo, desde el techo
de la Estación Central.

(...) Por eso siempre digo que quien proyectó la Estación tuvo una enorme visión. Cuando la hicieron, la obra fue muy criticada porque estaba muy lejos de la ciudad, la gente llegaba en tren y debía seguir el trayecto en carruaje de alquiler. Como el centro estaba tan lejos, la empresa que construyó la Estación también hizo un Hotel en el conocido Molino de Ugarte. Había en ese trayecto una quinta muy grande que estaba frente a la Cancha de Central. Atravesábamos un camino para pescar mojarritas en el San Francisco, cerca de la quinta de Albistur. Toda la gente del Barrio Olímpico se conocía en aquel momento. Recuerdo que solía visitar a los Mainenti en su carpintería, a los Santana, a la vuelta de la Escuela

Arq. María Luz Morosoli Lupi

En el ámbito rural la transformación más radical se dio en el paisaje y en la dinámica local, donde las estaciones de ferrocarril marcaron el comienzo de la colonización. La mayoría de las poblaciones aparecieron tardíamente: Solís de Matajojo en 1874, Nico Pérez y José Batlle y Ordóñez entre 1883 y 1907, Mariscal y José Pedro Varela en 1918.

En la seccional 13ª de Lavalleja se conformaron caseríos y poblaciones alrededor de la Línea Minas: Solís, Verdún, Andreoni, Ortíz además de otros que se formaron gracias a la presencia del almacén o la escuela como Villa Rosario. Esta seccional se caracteriza por mantener un paisaje de quintas y chacras alternando actividades con poblaciones del noreste de Canelones. Durante el siglo XIX aumentó la población departamental proveniente de los más diversos rincones europeos hasta mediados del siglo XX cuando la emigración se hizo latente, de 4790 habitantes que fueron censados en 1963 quedan aproximadamente 1700, con una densidad media de 4,3 personas por kilómetro cuadrado.

Esta fuerte disminución demográfica se dio producto de varios sucesos económicos que terminaron por mermar la producción motivando a las personas a buscar empleos en Maldonado y Montevideo.

El último tren que pasó por Estación Solís lo hizo el 31 de diciembre de 1987, pocos días después vino otro a llevar la máquina a Minas. Hasta entonces la estación empleaba alrededor de 15 funcionarios, la escuela a la que hoy asisten 11 niños recibía por esos años a unos 150 y las familias rurales tenían un núcleo de 9 a 10 personas. Así como cerró la estación, funcionarios ferroviarios y policías se fueron del pueblo. Los productores que permanecieron acceden a las distintas estaciones por caminos mejorados vertebrados en razón de la ruta 12. Las dificultades de traslado fueron subsanadas por distintas empresas de ómnibus como Ramos, Rutas del Sol y COSU. El otro hecho que terminó por desestimular la producción fue el cese de actividades del ingenio Rausa en 1987. En la empresa, instalada en el pueblo vecino de Montes, se asociaban frigorífico, cría de cerdos y plantación de remolacha azucarera.

Rausa era un valioso puntal de nuestra economía y uno de los más modernos establecimientos de esta índole en esta parte del continente... la zafra que acaba de terminar 1954-55 produjo 19327 toneladas de azúcar habiendo sembrado remolacha azucarera para la empresa, 2851 agricultores en 6420 hectáreas

Aníbal Barrios Pintos

Aníbal Barrios Pintos
(1918-2011)

Historiador uruguayo nacido en Minas. Escribió investigaciones sobre el interior del Uruguay especializándose posteriormente en la historia de barrios montevideanos.



Gran cartel de publicidad del ferrocarril a inicios del siglo

Del andar como forma de abordaje del paisaje

La ciudad ha sido desde siempre una fuente de inspiración para escritores y artistas, personas "capaces de ver aquello que no existe y hacer que surja algo de ello". Muchos de ellos negaban la condición meramente comercial y productiva de los centros urbanos considerándolos en cambio lugares de exploración e intercambio artístico. El arte se debería comprender no como una actividad superior sino como actividad donde participara toda la sociedad en su conjunto y capaz de afectar las relaciones entre los sujetos hasta entonces determinada por el utilismo. Surgieron así los primeros caminantes urbanos, personajes desencantados y fascinados por las posibilidades de esa búsqueda que bien podrían significar nuevos urbanismos, resignificaciones que devolvieran a la ciudad cierto misterio y sentido de aventura. En la lista de adeptos a esta búsqueda de conocimiento por medio del andar encontramos el flaneo de Baudelaire, el hombre de la multitud de Edgar Allan Poe, las manifestaciones surrealistas, la deriva situacionista, las

propuestas del landart y más recientemente los trabajos realizados acerca de la transurbancia.

Indudablemente conceptos como los de andar y deriva no son tan próximos a nuestros días. El primero está relacionado con lo sucedido milenios atrás, en la necesidad misma del hombre por encontrar alimentos y refugio para la subsistencia. Una vez alcanzado ese confort primario, el andar pasa a ser una acción donde la relación entre el hombre y su territorio recorrido es de carácter estético. "Andar es un arte que contiene en su seno el menhir, la escultura, la arquitectura y el paisaje".

***"Si usted quiere ser escritor, tiene que andar", me dijo Suppici Sedes
Yo tengo un poco de desdén por el automóvil. Pero es por el auto que se
come al hombre. El automóvil que hace decir a las gentes refiriéndose a
alguien: "Sí. Ese hombre tiene un auto precioso..."***

***O esto otro: "En esa casa vive el hombre del auto azul que llama la
atención". Hombres que de a pie no son nada.***

Algo de esto le dije a él, después. Se asombró.

***-¿Pero usted no tiene automóvil? -No. Tuve un Ford de bigotes. Lo
cambié por un caballo. -Pero el automóvil es necesario en nuestro
tiempo. -Sí. Pero no para todos. Yo vivo afuera.***

-Pero si le gusta la tierra para caminarla, conocerla, andarla...

***-La gente que anda en automóvil no la ve. Resbala sobre el paisaje como
un chumbo sobre una chapa.***

***Se rió y me invitó a ir a su casa. Allí me fue mostrando la tierra caminada.
Son fotografías y películas. Una muestra del camino de La Quiaca a Lima.
La obtuvo cuando fue a conocer el camino, en la carrera anterior. Él
levanta hombros y me va dando la geografía viva y muerta de aquellos
lugares, donde se quedó ahora definitivamente. Comprendo su pasión,
ahora.***

-¿Ve usted? Los indios y el camino. Y el cardón y la pirca.

-Andan y no van a ninguna parte...

***-Usted si quiere realizarse como escritor tiene que andar... Usted no ha
caminado, Morosoli***

Juan José Morosoli

Héctor Suppici Sedes
(1903-1948)

*Figura del automovilismo
uruguayo, es el único piloto
extranjero que logró ganar un
Gran Premio de Turismo
Carretera. Murió en un
accidente mientras competía
en el GP América del Sur.*



Guy Debord

(1931-1994)

Revolucionario, escritor,
filósofo y cineasta francés.

Fue uno de los fundadores de
la Internacional Letrista y de
la Internacional Situacionista.
Debord siempre se consideró
ante todo un estratega.



Deriva aparece por primera vez octubre de 1953 en *Formulario para un nuevo urbanismo* del letrista ucraniano Gilles Ivain (pseudónimo de Ivan Chtcheglov) convirtiéndose años más tarde en la principal fuente de inspiración para Guy Debord y su "Teoría de la deriva".

La deriva se define como un acto experimental, una técnica de paso ininterrumpido en búsqueda de situaciones que dieran lugar a las emociones. ¿Por qué no pensar que todo comenzó como un juego? Fue en sí misma un acto cargado de alto valor poético, una búsqueda de lo irracional y contundente rechazo a la cotidianeidad y normatividad urbana.

La actividad principal de los habitantes será la deriva continua. El cambio de paisajes entre una hora y la siguiente será responsable de la desorientación completa. (...) Más tarde, con el inevitable desgaste de los gestos, esta deriva abandonará en parte el campo de lo vivido por el de la representación.

Ivan Chtcheglov

Francesco Careri

(1966-...)

Arquitecto italiano



A través de la deriva, los situacionistas elaboraron mapas psicogeográficos de la ciudad preteniendo unificar en una única ciencia psicología y geografía para entender el impacto que el medio urbano generaba sobre el hombre. Se hacían necesarias nuevas prácticas y herramientas de producción para hacer de la realidad una nueva realidad, la ciudad del andar debería construirse a partir de los deseos y no de las normas laborales. Mediante el ocio y vagabundeo se llegaba a mapas que perseguían el libre juego estético más que una simple definición de relaciones entorno-hombre.

El otro cielo

Ces yeux ne t'appartiennent pas... tró les as-tu pris?

Me ocurría a veces que todo se dejaba andar, se ablandaba y cedía terreno, aceptando sin resistencia que se pudiera ir así de una cosa a otra. Digo que me ocurría, aunque una estúpida esperanza quisiera creer que acaso ha de ocurrirme todavía. Y por eso, si echarse a caminar una y otra vez por la ciudad parece un escándalo cuando se tiene una familia y un trabajo, hay ratos en que vuelvo a decirme que ya sería tiempo de retornar a mi barrio preferido, olvidarme de mis ocupaciones (soy corredor de bolsa) y con un poco de suerte encontrar a Josiane y quedarme con ella hasta la mañana siguiente.(...)

Todavía hoy me cuesta cruzar el Pasaje Güemes sin enternecerme irónicamente con el recuerdo de la adolescencia al borde de la caída; la antigua fascinación perdura siempre, y por eso me gustaba echar a andar sin rumbo fijo, sabiendo que en cualquier momento entraría en la zona de las galerías cubiertas, donde cualquier sórdida botica polvorienta me atraía más que los escaparates tendidos a la insolencia de las calles abiertas. La Galerie Vivienne, por ejemplo, o el Passage des Panoramas con sus ramificaciones, sus cortadas que rematan en una librería de viejo o una inexplicable agencia de viajes donde quizá nadie compró nunca un billete de ferrocarril, ese mundo que ha optado por un cielo más próximo, de vidrios sucios y estucos con figuras alegóricas que tienden las manos para ofrecer una guirnalda, esa Galerie Vivienne a un paso de la ignominia diurna de la rué Réau—mur y de la Bolsa (yo trabajo en la Bolsa), cuánto de ese barrio ha sido mío desde siempre, desde mucho antes de sospecharlo ya era mío cuando apostado en un rincón del Pasaje Güemes, contando mis pocas monedas de estudiante, debatía el problema de gastarlas en un bar automático o comprar una novela y un surtido de caramelos ácidos en su bolsa de papel transparente, con un cigarrillo que me nublaba los ojos y en el fondo del bolsillo, donde los dedos lo rozaban a veces, el sobrecito del preservativo comprado con falsa desenvoltura en una farmacia atendida solamente por hombres, y que no tendría la menor oportunidad de utilizar con tan poco dinero y tanta infancia en la cara. (...)

Julio Cortázar

(1914-1984)

Escritor, traductor e intelectual argentino.

Era conocida su admiración por el surrealismo y André Breton (uno de sus fundadores) quien escribió "Nadja", novela de fuerte carácter psicogeográfico.



Julio Cortázar

Paisaje, Paisaje Cultural y Patrimonio

En los últimos años los conceptos de paisaje y paisaje cultural han ocupado gran parte de la investigación a nivel académico. Aun así la realidad resulta paradójica en cuanto a la pérdida de valores paisajísticos construidos por otros elementos repetitivos y banales sin ningún tipo de relación con el paisaje heredado. Este nuevo fenómeno de globalización y desterritorialización del entorno hace necesaria la búsqueda de paisajes de interés asociados a valores de conciencia ambiental, proyectos sostenibles donde se conserven naturaleza y patrimonio.

Si bien existen múltiples conceptualizaciones del paisaje, podemos afirmar que éste resulta de la articulación entre las personas (en sus dimensiones física, biológica y cultural) y su entorno inmediato volviéndose así elemento de identidad territorial y diversidad geográfica. Quien definió por primera vez al paisaje cultural fue Carl Sauer:



**...es el resultado de la acción de un grupo social sobre un paisaje natural.
La cultura es el agente, la naturaleza el medio y el paisaje cultural el resultado**

Carl Sauer

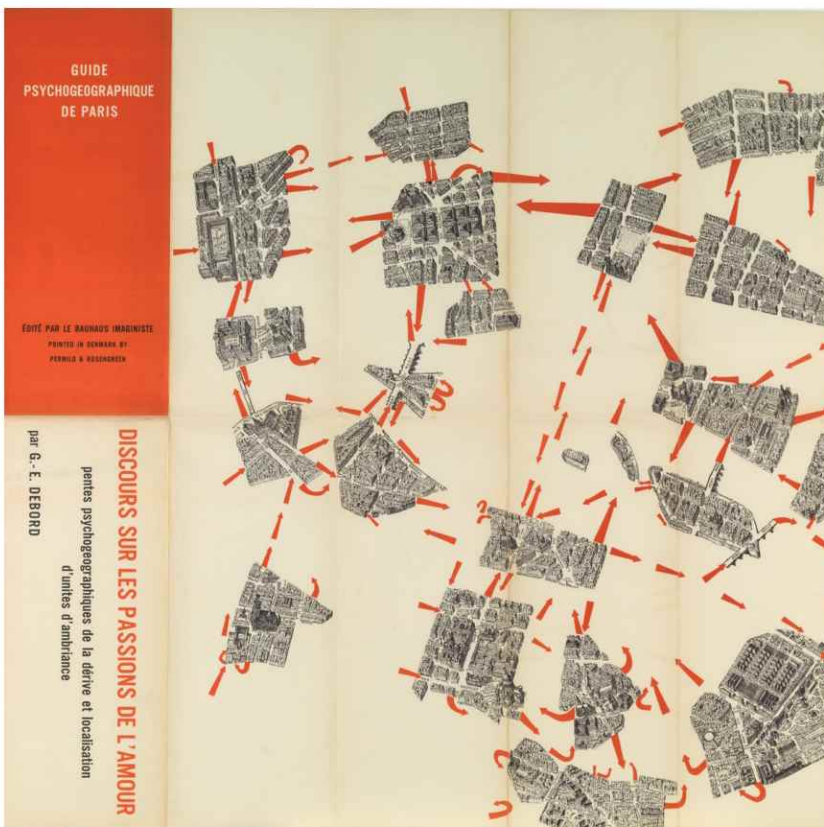
De esta manera podemos entender el paisaje cultural como un palimpsesto donde quedan registradas las actividades de las generaciones pasadas, donde la cultura de un determinado grupo social adquiere forma y se transmite a la siguiente generación. Podemos relacionar directamente paisaje con patrimonio, en el entendido de que las "huellas" dejadas en el paisaje a lo largo de determinado tiempo dejan un registro que hace al carácter último del territorio.



Francesco Careri
Principios del siglo XX
Museo Estación Peñarol

Este paisaje constituye una manifestación objetiva y al mismo tiempo subjetiva para la planificación del territorio; resulta ser así un proceso de interacción participativo entre ideas y materialidad que apunta a elaborar modelos territoriales democráticos. A este respecto, debemos pensar que es en el involucramiento colectivo y en la participación de la sociedad en su conjunto como podemos transformar el paisaje apuntando a su prevención y a la toma de decisiones por parte de un colectivo que apunte a la conciencia social acerca del valor paisajístico-territorial.

Más que su materialidad, el paisaje incluye a su vez la percepción sensorial de determinado territorio. Esta noción se aproxima a una experiencia de carácter estético, una relación transdisciplinar entre el hombre y la naturaleza. Más allá de los atributos visuales y representativos, el paisaje incluye aspectos psicológicos y sociales que hacen al aspecto cultural del paisaje. En efecto, el paisaje se manifiesta tanto en su materialidad como en las distintas representaciones artísticas y plásticas, modelos de paisaje y en las ideas generadas a partir de su investigación.



Guía Psicogeográfica de París
Guy Debord
1957

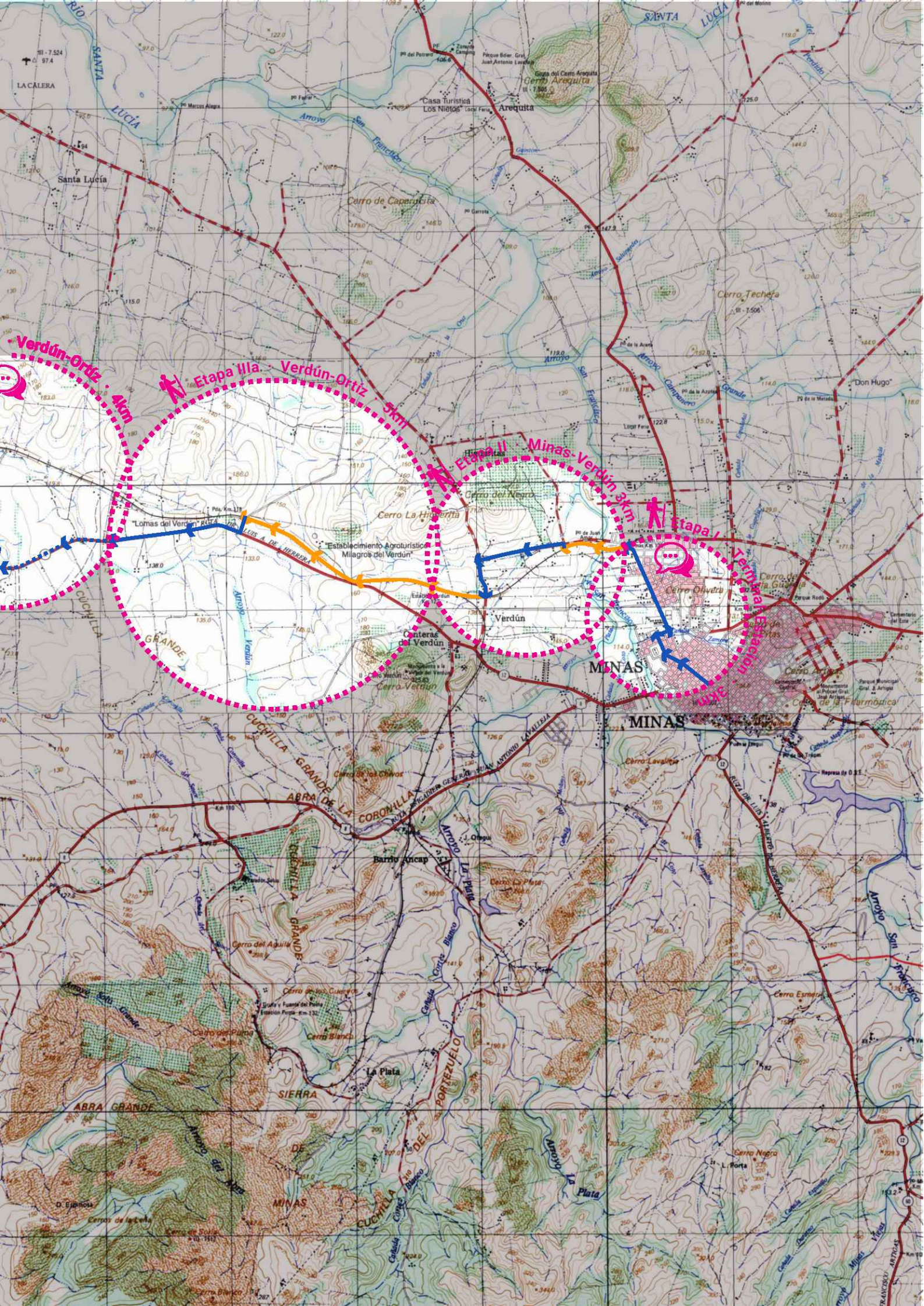


New Babylon Paris
Constant
1963

-¿Dónde vive Montes?

-En todos lados... ¡qué v'hacer!





111 - 7.524
97.4

LA CALERA

Santa Lucía

Verdún-Ortiz 4km



Etapa III

Verdún-Ortiz 5km



Etapa II

Minas-Verdún 3km



Etapa I

Terminar en Estación

Lomas del Verdún

Verdún

MINAS

ABRA GRANDE

ABRA DE LA

ABRA GRANDE

ABRA GRANDE

ABRA GRANDE

ABRA GRANDE

ABRA GRANDE

ABRA GRANDE

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

148.0

178.0

180.0

181.0

180.0

138.0

133.0

135.0

149.5

130.0

120.0

150.0

155.0

150.0

150.0

150.0

150.0

122.0

106.6

127.0

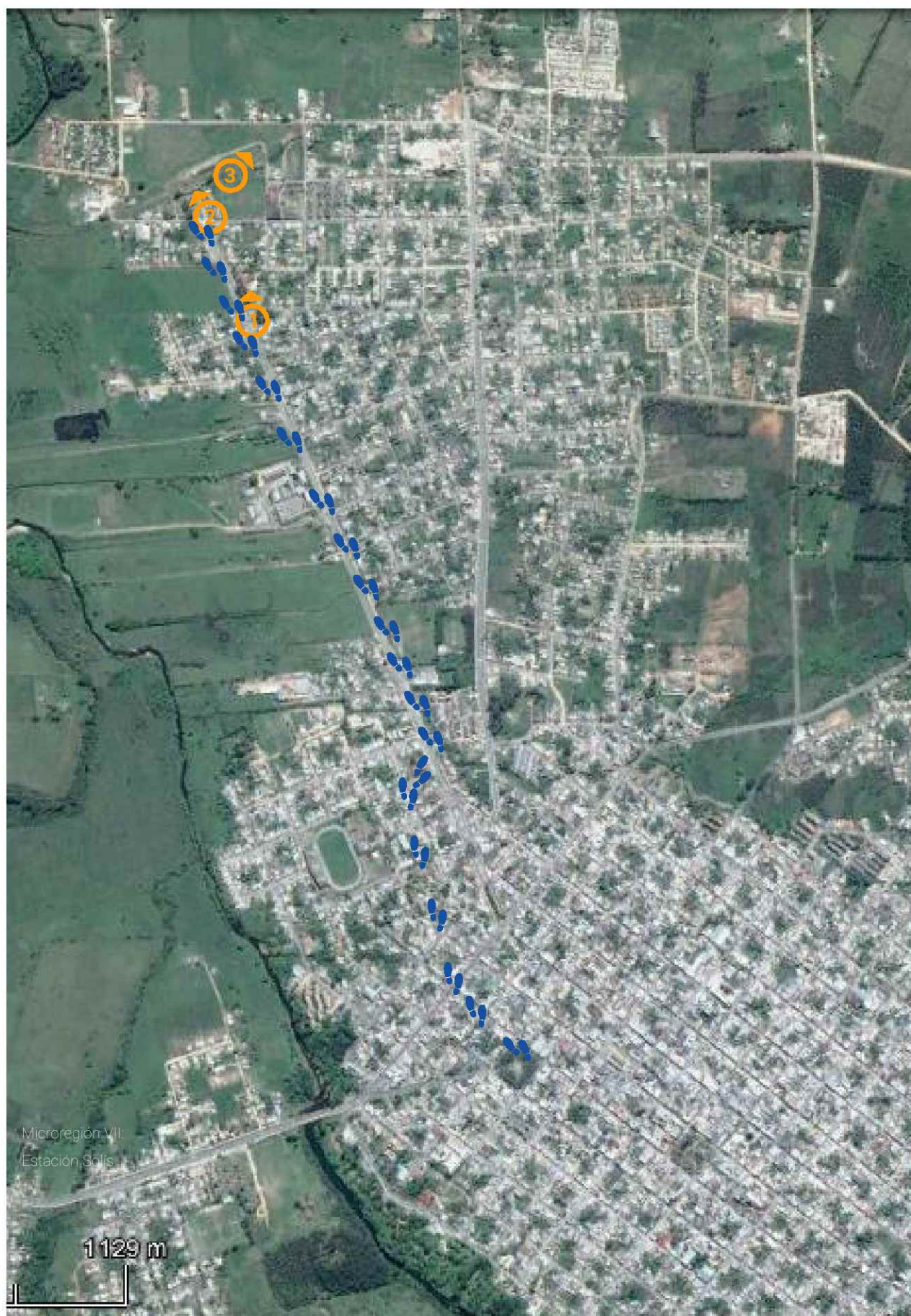
148.0

178.0

180.0

181.0

180.0





1





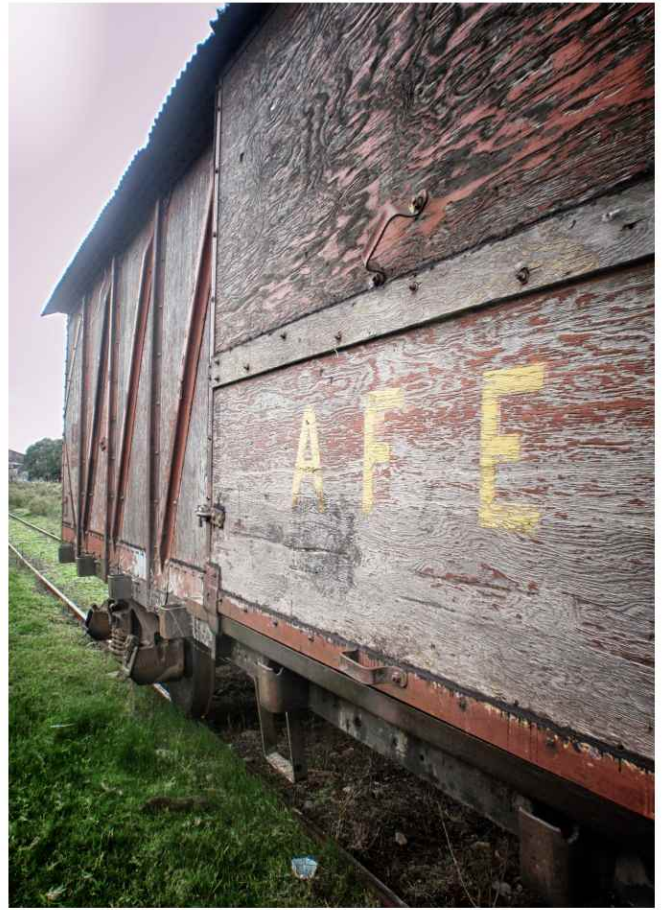
2





1







3

1. Escuela nº 11

Ubicación: Av. Artigas y Juan José Morosoli

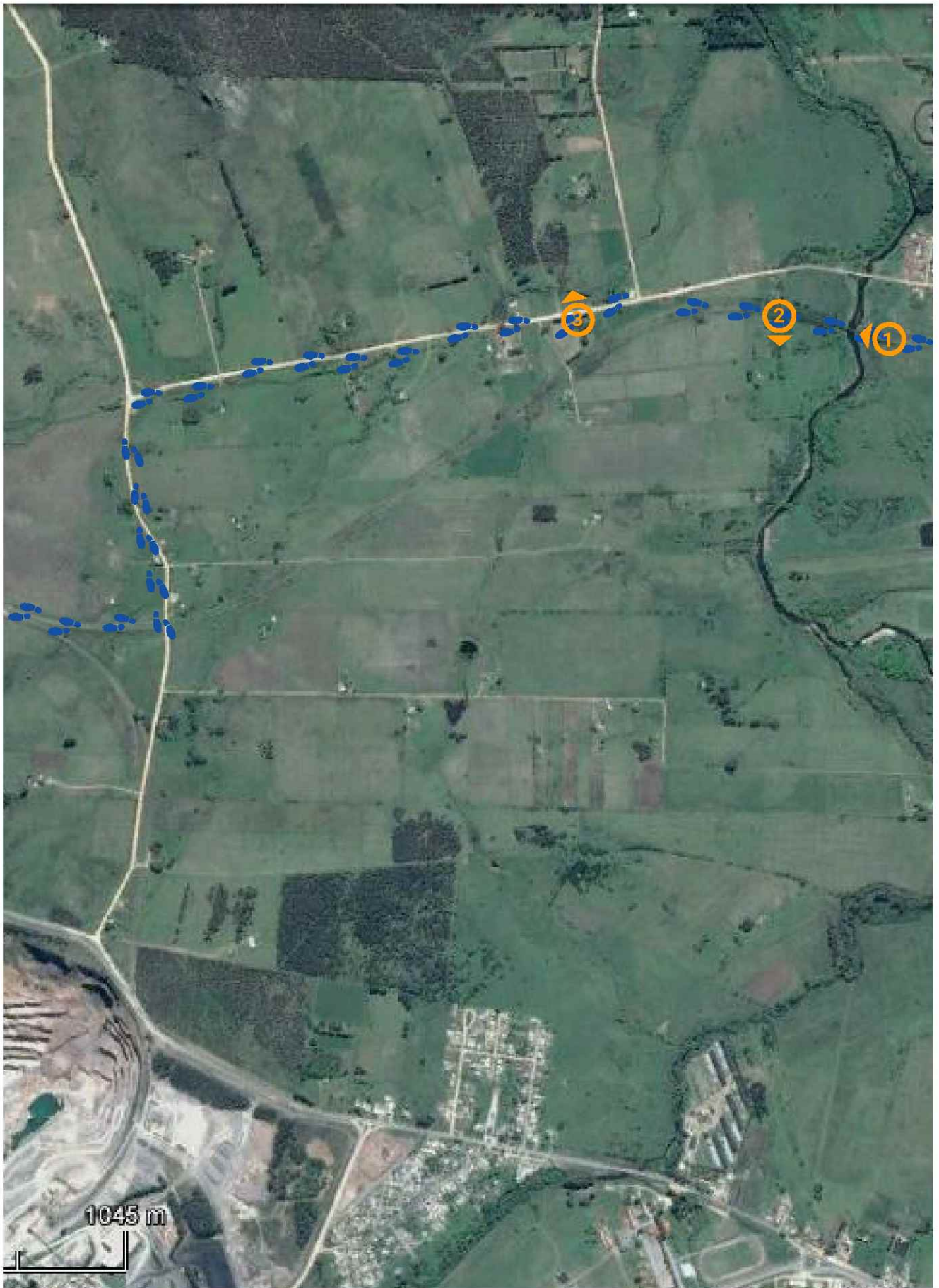
2. Caminando por Av. Artigas, dos cuadras más adelante se puede ver la entrada a la estación de trenes

3. Puente giratorio.

4. Estado actual de la Estación Minas: operativa

En Estación Minas me encontré con Vilches, quien estaba trabajando para la empresa de seguridad que tiene asignada la estación. Después de permitirme recorrer las instalaciones desde afuera conversamos acerca de sus impresiones sobre el estado actual de la estación:

- Usted tendría que ver lo que era este andén cuando estaba en funcionamiento el ferrocarril, nos encontrábamos todos los amigos y familiares, era un mundo de gente. Mire ahora lo que es. Si quiere hacer algo acá va a tener que invertir mucho dinero. Han venido arquitectos, hablan de hacer un museo o algo así. La cuestión es que fundido el ferrocarril y Rausa que se va, murió todo. Los capitales de los políticos estaban en las carreteras.





1





2



3





4

1. Puente ferroviario sobre Arroyo San Francisco.
2. Desde las vías del tren hacia el Cerro del Verdún.
3. Desde los caminos mejorados hacia el Cerro del Negro.
4. Estado actual de la estación Verdún: operativa





1





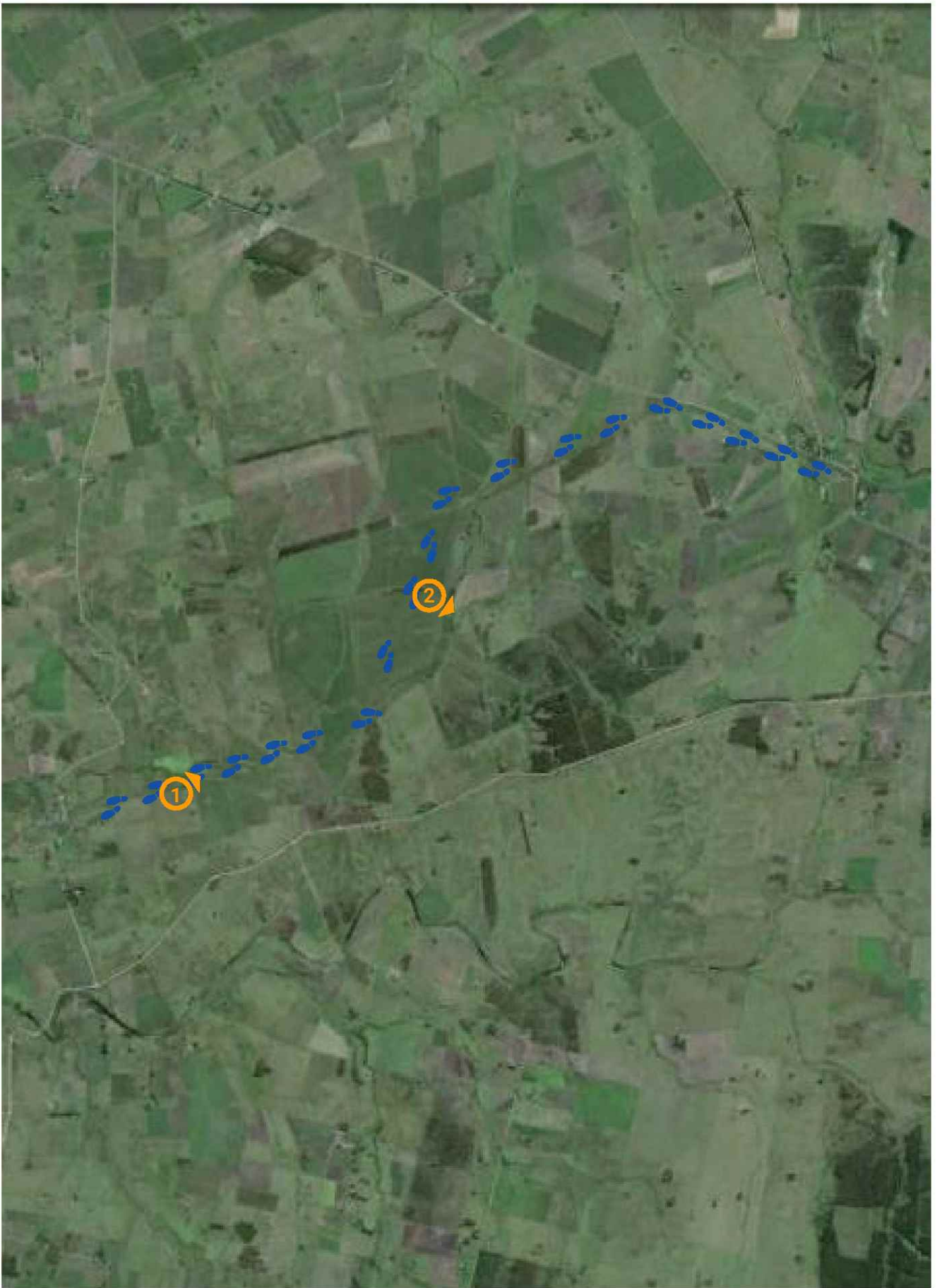
2

1. Escuela Ortíz - km327 de la ruta 12

2. Estación actual de la Estación Ortíz: habitada

Mientras caminaba por la ruta 12, un auto se detuvo muy amablemente para alcanzarme hasta la próxima estación. Fernando vive en Migues (Canelones). Conoce la zona de toda su vida y supo entender rápidamente lo que buscaba con el andar:

- Acá cuando cerró Rausa la gente empezó a irse. Si vas a Estación Solís vas a encontrar con suerte menos de 30 personas. Y pensar que antes había gente ahí. La muchachada también no quiere saber más nada de vivir acá. Todos a Minas donde está la gente. Hay que buscar trabajo ¿no? En Montes y Migues podés encontrar gente que trabajó en AFE y te pueden hablar hasta los codos de aquellos años. Tenés que ir con paciencia. El tema acá es que no hay trabajo, quedaron los dueños de los campos nomás y las personas de edad que armaron sus casas acá.





1



2



1





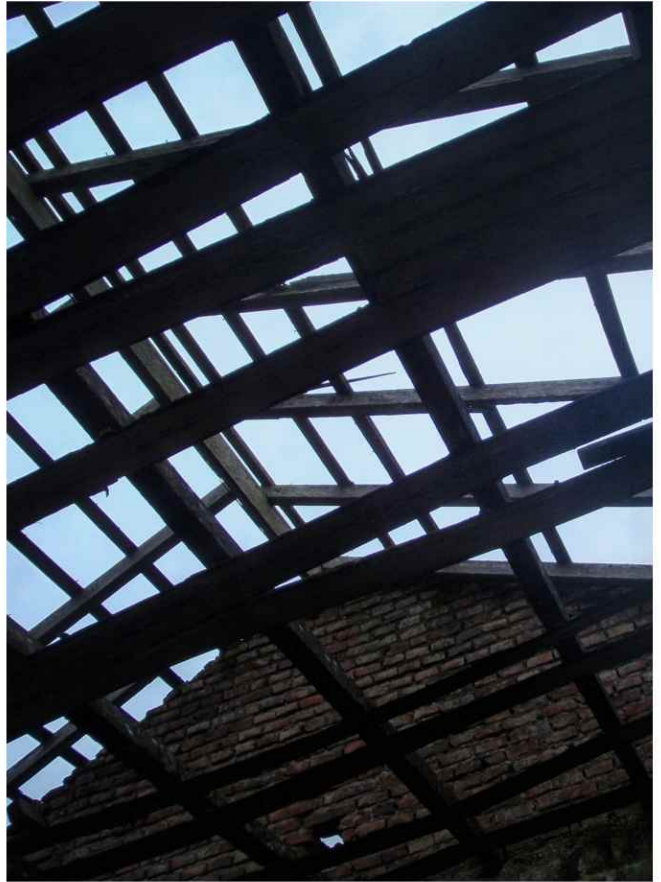
5





3







4

1. Vista desde un puesto de vigilancia ubicado próximo a Estación Solís. Una estructura metálica de época de 6m de altura.
2. Puente ferroviario.
3. Estado actual de Estación Solís: semidestruida.
4. Capilla de Estación Solís.





En estación Ing. Luis Andreoni, un vecino se acercó curioso a preguntarme qué me había llevado hasta ahí. Toda su vida transcurrió en Andreoni, y no entendía qué había para fotografiar ya que "cuando cerró Rausa allá por los '80, se llevaron las máquinas y murió todo acá... ¡murió!"

Ya en camino de regreso a la ruta 8 para volver a Montevideo, otro vecino se ofreció para alcanzarme unos kilómetros en camioneta, aprovechando que venía de Minas. Un señor que se había mudado hace poco a su chacra en la zona con su esposa.

- Montevideo está muy difícil. Soy comerciante y sé lo que te digo. Decidí vender el negocio que tenía desde hace años y venir acá. Nací en estas tierras ¿sabés? El terruño quieras o no tira mijo...

-¿Usted lo conocía?

-No, pero no está lejos que fuera mi padre

Conclusiones

*Y entonces sigo mirando, deteniéndome,
contando cosas que los tiempos cambian,
vidas que un día se van por el camino de todos,
vidas que a mí me quedan para ayudarme a sentir
mi propia vida como una compañía dulce,
como la compañía de un árbol
o de un caballo o de una nube...
por eso les digo: yo voy a seguir así*

Juan José Morosoli

Morosoli, el andar y el paisaje serranero

Juan José Morosoli nació en Minas el 19 de enero de 1899. Su padre, Don Juan, era un ser andariego oriundo de Ticino (Suiza italiana) dedicado a la albañilería. Tal era el sacrificio de este hombre, que su familia pasaba varios días sin tener noticias suyas mientras él realizaba todo tipo de tareas en distintos poblados de Lavalleja.

A los ocho años de edad, "Pepe" ingresó a la Escuela Artigas n°1 de Minas para dejarla tan solo dos años más tarde y así poder ayudar económicamente a su familia trabajando como mandadero y vendedor en la biblioteca de su tío. Previo a su alejamiento de las aulas, el pequeño Morosoli habría de demostrar todo su talento participando en un concurso literario cuyo tema principal era la Jura de la Constitución. Obtuvo la mejor calificación haciéndose acreedor del premio mayor: un viaje en ferrocarril desde Minas hasta Montevideo con motivo de la inauguración del puerto.

Fue así como Morosoli conoció el mar...



Morosoli fue un gran Hombre, su legado sobrevive recreándonos un mundo ya desaparecido pero nunca olvidado. Su literatura estaba inmersa en la sociología, cercana a las personas de su tierra y sus costumbres, habiendo sido la voz del paisano sin voz. El mismo escritor reconocería su envidia por aquellos seres tan simples y humildes, puesto que en sus sentimientos la poesía se haría carne, alejada de todo posible concepto académico. Para él, acercarse a estas gentes, entrar en sus vidas y congraciarse con ellos era un modo de comprender la realidad, despojada de todo lo que no comprende al hombre mismo. El paisaje y el hombre de Minas eran entonces su fuente de inspiración y mientras se reafirma el carácter minuano de sus personajes, los paisajes son los de una época condenada irremediablemente a desaparecer producto de la modernidad:

Pero ahora el hombre del campo nuestro, el proletariado rural, el peón, el monteador, el siete oficios, el carbonero, está de a pie, sin fraternidad, sin tierra para trabajar, sin guitarra y sin ilusiones. (...) Le falta el orientador de su huella sin destino. Así, en este estado viene a la ciudad que se llena de hombres flojos, que sólo desean subsistir

Fragmento tomado de *La cansera del hombre de campo* "Marcha"





Morosoli en los alrededores de Minas
Archivo de la FHCE

Podemos encontrar dos clases de personajes en su obra: sedentarios y nómadas, relacionados éstos a tres posibles ámbitos paisajísticos del departamento de Lavalleja que el mismo Morosoli indicaría en su conferencia *El paisaje y el hombre de Minas*: la serrana, la agrícola y la ganadera. Respecto a la zona agrícola y la transhumancia, ya por aquel entonces se vivía algo muy similar a lo que sucede hoy en día: los hijos de estos troncos familiares van desertando, y cada obra pública con jornal mínimo, despuebla las chacras. También nos habla del siete oficios, personaje que teniendo pudiendo tener varios oficios producto de sus penurias económicas, todos tenían que ver con el andar:

Más que caminantes que buscan un lugar de reposos sedantes, parecen fugitivos, desplazados por un enemigo. Caminan pues en busca de una conquista pues no saben por qué partieron

Conferencia Algo sobre la soledad y la creación literaria



Del aislamiento a la inclusión socio-territorial

Cuando Luis Andreoni proyectó hace poco más de cien años la Estación Central General Artigas, el país contaba con apenas novecientos mil habitantes y una extensión de 1600 kilómetros de vías férreas. El presente se constituía como una realidad desafiante y en plena apertura a la modernidad y al progreso. Fue esta mentalidad de pujanza y constante ímpetu, de apuesta al desarrollo para hacer frente a los problemas que existían por aquel entonces, lo que permitió a políticos, comerciantes, artistas, inmigrantes de los más variados rincones europeos y a toda una sociedad en su conjunto hacer realidad la creación de un sistema ferroviario nacional capaz de dinamizar los más variados territorios hasta entonces inaccesibles. Se llevó adelante una democratización territorial a través de su integración y accesibilidad y se promovió en última instancia un sistema de ciudades a nivel departamental que terminó por incluir a todas las más diversas localidades, desde las céntricas hasta las más periféricas.

Hoy en día, cuestiones que fueron pensadas y debatidas en el pasado vuelven a ser desafíos para todos nosotros como sociedad, y posibilidades de desarrollo territoriales deben ser planteadas y discutidas a fondo por quienes apostamos a través de nuestra formación académica a ser protagonistas en su diseño y cuidado.

El abandono cada vez más pronunciado de la campaña ya sea a las capitales departamentales o del interior a Montevideo ha alejado a los más diversos pueblos de la dinámica territorial productiva y su crecimiento demográfico paulatinamente ha ido decayendo hasta su actual estancamiento. Sustituida la red ferroviaria por el sistema de carreteras, no se supo prever un nuevo rol para los pueblos originados a partir del tren, aun cuando el trazado de muchos caminos mejorados y carreteras coincide con el de las vías. Pueblos que supieron estar interconectados, con fuertes vínculos marcados por el ferrocarril que hacían al dinamismo territorial, permanecen hoy en un estado de desidia general. Siguieron el mismo proceso que la red ferroviaria que supo darles vida pero subsisten al mismo tiempo gracias a un fuerte sentimiento de identidad y pertenencia por parte de sus habitantes para con aquella.

Así es como subsiste en estos pueblos el ferrocarril: como protagonista de una historia rica, capaz de ser recordada y



transmitida con orgullo por quienes la vivieron y como factor de identidad territorial. Permanecen también sus edificios (sin importar cuán abandonada y lamentable sea la condición estructural actual) como referentes históricos y de organización en la trama urbana y el espacio público de cada pueblo.

En las Directrices Departamentales se resalta el interés a nivel institucional en estudiar el impacto que determinada actividad pueda tener frente a diversos problemas que aquejan al departamento: categorización de vastas áreas como la prioridad forestal, la instalación de emprendimientos que afecten al paisaje, agricultura de secano, etc. También reconocen el rol protagónico del paisaje en la ordenación territorial y la importancia de generar zonas de protección paisajística así como explorar posibles factores de desarrollo económico y social a través del mismo. Desde la perspectiva a nivel nacional, la necesidad de un sistema de transporte económico, accesible, dinámico y que atienda a las nuevas demandas productivas es cada vez más imperiosa. En este sentido y en orden para promover la realización de estos mismos objetivos, es que debemos analizar el rol que le cabe al ferrocarril, con una mirada más participativa y protagónica dentro del sistema de transporte, en un posible nuevo escenario alineado a lógicas dinamizadoras que permitan reactivar estas localidades.



Anexos

Entrevista

Entrevista realizada a la arq. María Luz Morosoli Lupi el martes 10 de mayo en su casa de Minas.

Comienzo de la entrevista: 14:00

Fin de la entrevista: 15:30

Cuando hablamos por teléfono usted me preguntaba por la materia que estoy cursando. La misma es una opcional que está volcada a estudiar lo que son Pueblos Invisibles, ya han hecho otros trabajos previos en Maldonado y Rocha y el semestre pasado se dio Lavalleja. A mí me tocó Arequita y el barrio Blanes Viale. A partir de ahí me gustó mucho la forma en que se trabajó porque accedimos a lo que es un trabajo de campo, más un trabajo social que tiene que ver con la participación de distintos actores. No era tanto un trabajo de gabinete ni de buscar definiciones académicas. Entonces me gustó mucho la idea y quise profundizar en eso, en este trabajo de tesina que es más un trabajo monográfico. A partir de ahí quise acceder a lo que es el patrimonio ferroviario al Sur de Lavalleja para ser más específico porque también pasa por el Norte y relacionarlo con el tema del paisaje que es algo que se estudia mucho en la facultad, cada día se le da más importancia a lo que es el paisaje y que quizás años anteriores la arquitectura lo descuidaba un poco. Como forma de relacionar

el paisaje con el patrimonio es que se me ocurrió el andar; andar por estos paisajes tan particulares, a mí desde que he andado conociendo Minas y Lavalleja la verdad que fue un amor que da gusto caminar por ahí. Cuando uno se acerca a lo que es el andar [indefectiblemente] no quedó otra que acercarme a lo que es su padre, a lo que es Morosoli. Era un hombre que andaba mucho por lo que he leído. Hay un diálogo que me gustó mucho con Supicci Sedes, no sé si fue tan así la relevancia que tuvo... "si usted quiere ser escritor tiene que andar", la verdad es que me gustó mucho. Ese era vecino nuestro en la playa, en La Floresta.

A mí me parece que la historia de la construcción de la Estación de Minas para este tema tuyo es muy importante. El tren llegaba hasta Pando, y Minas (te hablo en la década de 1880) era una ciudad ya bastante grande. Además por la entrada de Minas venía todo lo de Treinta y Tres y esa zona. Entre Pando y Minas, en la llanura de Canelones había cantidad de gente que habitaba en el campo y que no tenía como comunicarse entonces decidieron hacer la línea Pando-Minas y le dieron al ingeniero Andreoni para proyectar eso. Andreoni ya era conocido por el Hospital Italiano, la Estación del Ferrocarril y otras cosas que había hecho. Él proyectó la línea. Entre otras cosas, una linda que hizo es que él tenía una oficina en el puerto. En esa última mitad del siglo vinieron muchos italianos, porque resulta que fue la Guerra de Unificación de Italia con Garibaldi, hubieron muchos bochinches en Italia y

allá la instrucción militar era obligatoria entonces muchos jóvenes se venían. Muchos vascos se venían también. Porque justo coincidió que en esa época en España estuvo la Guerra Carlista, que persiguió mucho a los vascos. El barco que salía de España llegaba por Barcelona y venía al Río de la Plata. En esa época hubo una inmigración europea grande, que fue cuando se fundó el país. Después de la Guerra Grande que fue a mitad de 1800 también se empezó a venir mucha gente. La parte Sur de Uruguay se pobló mucho de italianos y vascos. A los vascos les gustó mucho esta zona por las sierras, por la serranía. Si vieras la cantidad de campo que los cercos son de piedra [...] y las casas de piedra... gente muy trabajadora. Se pobló entonces esa zona entre Pando y Minas. Se pobló muchísimo de gente que trabajaba la tierra porque era una zona especial. Ahora no tiene nada que ver con lo de aquel momento. Aquí salías de Minas, llegabas a Montevideo y no veías un solo eucalipto. Ahora de Soca hasta Minas no ves más que montes de eucalipto, que liquidan la tierra, no ves un pájaro en el monte, te chupan el agua... Antes era todo divino.

Andreoni salió de Montevideo, hizo su proyecto y hacía por trozos... instalaba su campamento, no te puedo decir a cuántos kilómetros entre estación y estación porque ese dato no lo tengo. Traía gente con él, y dicen (yo eso no lo pude comprobar nunca) que él tenía una oficina en el puerto donde el letrero arriba de la oficina ofrecía a los italianos en italiano trabajo. Muchos

italianos llegaban por ahí y muchos ya traían una profesión de Italia.

¿Ahí fue que tomó a su abuelo?

Ahí tomó gente para hacer el tren, gente que sabía de construcción. Mi abuelo Alejandro Lupi era albañil, fue uno de los que contrató él. Cuando él llegaba al lugar donde iba a estar la primera estación hacía un campamento con los que traía y además tomaba peones de alrededor. Después hacía otro tramo y así se iba construyendo. Llegando a Minas, hizo un campamento cercano allí donde está la estación Andreoni y ahí fue donde el vecino que estaba pegado al campamento era Tocci de apellido (italiano también) y mi abuela era jovencita. Entre el campamento de Andreoni y el italiano que trabajaba la tierra y que mandaba a las muchachas a carpir los boniatos de tarde se armó ese matrimonio, por eso esa zona me encanta. Andreoni quedó enamorado de todos los lugares que iba recorriendo. Tan enamorado quedó que entre la Estación Andreoni y la de Ortíz compró un campo y se hizo una casa que yo busqué las fotos hoy para mostrártelas. Se hizo una casa que para mí parece... ¿cómo te diría? un castillo florentino, vas a verla ahora cuando te muestre las fotos. Se hizo una casa preciosa que yo tuve la suerte de verla. Andreoni terminó la estación en 1888, al finalizar la década del '80. El centro de Minas está por acá, a tres cuadras de la plaza central y la estación está lejísimo, a varios kilómetros. Se criticó muchísimo eso pero fue una cosa



Como buen italiano, Andreoni quería hacer vino, plantó parras y mandó a hacer un galpón para fabricar vino con máquinas. En la zona era el único que hacía vino. Esta es una anécdota que supe después a través de los vecinos: parece que el muchacho que le cuidaba, fue a la Estación Ortiz que es allí cerca de lo de Andreoni a hacer unas compras a un boliche muy conocido que es donde se juntaba toda la gente del pueblo. Otra cosa muy importante que te iba a decir es que alrededor de todas esas estaciones nace un pueblito y así como el tren se fundió, esas estaciones quedaron en el aire. La gente siguió viviendo, los jóvenes se fueron a estudiar o se fueron a otros lados. Considero que cada una de esas estaciones es una ciudad fantasma aunque ahora no sé... tiene que haber cambiado. Estos primeros años, RAUSA otra empresa grandísima que estaba por ahí también se fundió porque la gente se fue yendo. Resulta entonces que él hacía vino, y alguno decía que era mentira que el mejor vino era de Andreoni, que tenía agua. El muchacho va y le cuenta y él le dijo: "vamos a hacer esto, voy a mandar con un empleado un vino a tal laboratorio en Montevideo y cuando venga ahí vamos a ver que tenía el vino. Si gana usted, le pago tanto y si gano yo usted me paga tanto". Una cantidad bastante grande. El vino fue y vino y era mejor el de Andreoni. Lo más lindo, es que él fue al boliche a la hora que estaba el que había hecho la apuesta y le dijo: "¿sabe lo que vamos a hacer? A mí no me pague. Con esa plata vamos a juntarnos todos un día a comer y a tomar vino. Perfecto. Mejor decisión imposible."

muy bien hecha. Yo digo que él hizo la estación de Montevideo y ya veía que la ciudad se la comía. Eso se criticó mucho aquí porque la gente que llegaba, para venir a Minas (si bien había un camino plano) en aquella época no había ómnibus. Había carros, carretas, coches de a caballo, entonces daba bastante trabajo. Él se hizo su casa pero además le gustaba mucho invitar a los amigos, entonces cerca de ese campo se compró otro pedacito e hizo una casa para los huéspedes a la que nunca pude entrar pero dicen que es preciosa también.

Esa zona mejoró muchísimo, allá donde está la estación, enseguida hubieron tres molinos. Porque claro, toda esa zona era productora de granos que venían a Minas. Hubieron tres molinos antiquísimos que molían con los caballos alrededor de los granos que después se fueron. Así nació ese barrio "la Estación" que está como a diez o doce cuadras de acá y se pobló mucho. Esa avenida que unía la estación con la ciudad era una avenida muy ancha. Recién a principios del siglo XX se arregló porque todo lo que iba y venía era carruaje acostumbrado a andar en campaña. Resulta que en esta zona Norte de la avenida hay unos cerros bastante altos y venían corrientes de agua. La avenida está atravesada por tres o cuatro arroyos que impedían incluso a los carros cuando llovía. Se decidió hacer un camino bien hecho por el 1900. Se entubaron esas cañadas por debajo de la avenida, están los puentecitos a los costados de la avenida todavía. Así la avenida se hizo más importante.

La zona era tan linda que Andreoni se compró un terreno y se hizo esa casa. Vivía ahí con su señora y su hija. El hijo estaba estudiando en Italia pero nunca quiso venir. Vino pero nunca se quedó con ellos. Cuando murió la señora de Andreoni y después él, la hija se quedó con la casa y crió a una chica que yo la conocí y me invitó a ir. Esa casa es un símbolo del adelanto técnico que había en esa época y que Andreoni lo conocía. Esa casa tiene cañerías de agua y un sistema para llevar la electricidad también que en ese momento no se conocía porque en el campo era otra la forma de vivir y acá en la ciudad no había tampoco. Acá el agua vino en 1934 y la luz por el 1915, una cosa así. La casa, en ese momento y a pesar de que él estaba imitando una construcción italiana era una casa moderna en ese sentido. La bañera era un solo bloque de mármol de carrara. El brocal del aljibe también era un cilindro de mármol de carrara y eso está todavía. La señora se murió, al no tener hijos los parientes la remataron y creo que la compró un argentino. Yo tenía la visión de que a esa casa la podía comprar la intendencia y hacer un lugar de turismo ahí. Los muebles eran todos italianos. Hablé una vez que vino Arana por cuestiones políticas a Minas y nos conocíamos de facultad, para ver si los italianos de la embajada no tendrían interés en comprar eso y arreglarla pero no. No hubo interés y los muebles creo que se vendieron por vintenes porque además la gente no sabía del valor de esas cosas. Habían libros y apuntes de Andreoni también. Si querés te muestro las fotos porque después ya vamos a pasar a otros temas.

¿De Minas que te podría decir? Es la única ciudad hecha según el plan de las Leyes de Indias de España. La única que tiene la plaza con los cuatro callejones y con la iglesia en uno de los extremos. Arana dijo que en Uruguay no hay otra y que se anima a decir que es muy difícil que haya otra en América. El año pasado luchamos y luchamos con los arquitectos de acá porque hicieron una reforma de la plaza para "modernizarla". Luchamos mucho, hasta fuimos a pedir ayuda a la sociedad de arquitectos y fuimos recibidos por los arquitectos que estaban encargados de dar el dinero, que viene de afuera. La gente de Minas no quería cambiar la plaza, pero la cambiaron. Están en eso. Así que yo pienso que en Minas hay una cantidad de cosas muy importantes, eso de la plaza a mí me parece muy importante.

Los españoles corrieron a los moros del Sur, a los judíos y en el Norte había una miseria espantosa, entonces del Norte vino casi toda la gente. Esa gente es a la que le ofrecían tierras. Llegaron a Buenos Aires, a un grupo lo mandaron a Patagonia, no aguantaron y tuvieron que traerlos para atrás. A ese los mandaron a Uruguay, Montevideo y de ahí a Maldonado. Las familias vivían en Maldonado hasta que se fundara la ciudad. Le encargaron a Rafael Pérez del Puerto que era un funcionario muy importante de la Corona que eligiera el lugar y dirigiera la fundación. Rafael Pérez del Puerto eligió el lugar que estamos muy contentos. Creemos que es el primer patrimonio nacional que tenemos: la

elección del lugar porque es un lugar precioso sobre todo desde los cerros que se ve la plaza allá abajo. Esa primer placita, 40 casitas habían.

¿Usted siempre vivió en Minas igual que su padre?

Sí, me recibí y me vine para Minas.

¿Y qué es lo que más le gusta de Minas?

Me gusta eso, el lugar geográfico. Yo sé que tiene muchos problemas, no arquitectónicos sino de servicios, porque la ciudad está rodeada de pequeñas colinas, cuando se tuvo que empezar a extender primero se buscaron los valles entre las colinas pero luego llegó un momento en que empezó a subirse. Por ejemplo, llevar el agua corriente a la estación fue un problema porque estaba lejísimo. Cuando mi padre compró la casa, la hizo y hasta ahí llegaba el agua corriente, después hasta la estación no había. Lo mismo con la electricidad. Ahora mismo se está vendiendo, porque está de moda hacerse casas en la ladera, existe ese problema de llevar las instalaciones. Rafael Pérez del Puerto en ese sentido cumplió porque las ciudades tenían que estar cercanas a una corriente de agua suficientemente importante como para abastecer una ciudad. A mí me gusta mucho Minas, la quiero mucho pero entiendo que está ese problema. A veces no nos queda otra que torcer las calles. Visitándola cada vez hay más barrios nuevos y cada vez más lejos. Acá empezaron a hacerse las primeras viviendas económicas por el '76, me acuerdo porque se habían llevado un hijo mío preso.

Pero habían otras antes y se han seguido haciendo. Ahora hay una cantidad. Yendo para arriba, que se llama Las Delicias aquel barrio hay cantidad también. Y ahí hay arquitectura moderna linda también. A media cuadra de la plaza hay una casa de Vilamajó que la hizo mi abuelo: Juan Morosoli. Es una casa (yo nunca entré) que habíamos interesado a la Sociedad de Arquitectos para que la compraran pero al final no les interesó y la casa se vendió pero el frente está intacto. La iglesia me gusta mucho también, me parece una de las que tiene las proporciones más lindas porque he visto otras que son muy altas, otras muy anchas, además desde la plaza hay un callejón que comunica la iglesia con la plaza y fue el arquitecto Scasso que proyectó la reforma de la plaza. Todo lo que se usó en la reforma de la plaza era del departamento. Las baldosas de los caminos, las palmeras que se trajeron del Cebollatí. Todo era minuano. La estatua de Lavalleja está enfrentada a la iglesia y estaba el callejón grande. Hasta la estatua hay un estanque alargado y si te parás atrás de la estatua de Lavalleja ves la iglesia en el agua. Es un juego divino de ver, una obra de urbanismo. Además pidió a la intendencia que tenían que haber ordenanzas de altura. No se pueden hacer casas de más de dos plantas alrededor de la plaza, no sé hasta cuando dejarán eso, todo para preservar esa visión de la iglesia allá alta. Ahora la pintaron a la iglesia. Hace poco recibí una revista de la Sociedad de Arquitectos que decía que los edificios que son patrimonio no se pueden pintar de

cualquier manera. Y más una iglesia. Tenés que respetar los elementos. La pintaron a la Iglesia de colores... Yo la encuentro muy linda porque está muy bien proporcionada, es de un neoclásico español. Es muy sencilla pero tiene unos detalles muy lindos. Viniendo desde allá del Parque de Vacaciones se ve preciosa.

Voy a ir a visitarla nuevamente. Una pregunta: ¿con qué asocia el concepto de calidad de vida? ¿o a qué debería estar asociado?

Mire... está tan entreverado. Yo que he vivido en los dos siglos y que me crié en un barrio de las afueras. Mis bisnietos nomás que viven el día metidos en una escuela de tiempo continuo. Yo empecé la escuela a los seis años, hasta entonces viví en casa con mis padres y mis amigos. La calidad de vida ha ido variando mucho. Ahora por ejemplo aprendí esto [señala la laptop sobre el escritorio] pero no lo uso, porque en cuanto me atraco en algo no puedo. Lo único que hago es pasar fotos de los nietos y de los bisnietos y tengo el celular pero lo manejo hasta por ahí nomás. Ahora es completamente distinto. Tengo bisnietos de 5,6 y 7 años que manejan mejor que esto [vuelve a señalar la laptop] y el celular que yo. Me siento un poco desenchufada pero tengo 86 años ya. Quise estudiar esto porque justamente no me quise quedar atrás.

Y ahora que hablamos de Patrimonio ¿que referencias le genera el concepto de Patrimonio, o qué cuidados se debería tener?

Esa gente que anduvo, no sé si elegida por la Sociedad de Arquitectos, visitando todos los departamentos para elegir obras para que fueran patrimonio (porque acá no hay Comisión de Patrimonio, dicen que sí pero no hay), seleccionando obras que podían ser acá en Minas encontró cosas muy buenas. Todo el mundo la idea que tiene es que si no fuiste a Europa, sonaste, no sos nadie. Europa tiene poco más de dieciséis siglos. Nosotros tenemos poco más de doscientos años y no cuidamos lo que tenemos. Ahora por ejemplo en el Verdún, había una capillita que se hizo en el 1904 y se la cambió. Hicieron un lugar para que desde allá arriba se pudieran hacer las misas y fue algo completamente diferente: cerrada, de piedra. Hay un descuido. La gente en general tiene miedo a que su casa sea patrimonio. Uno de los primeros arquitectos que se recibió era Alfredo Jones Brown. Acá tenemos de él: una escuela de 1909 y el Banco República que se hizo en 1930 que fue cuando se jubiló. La escuela para ser de esa época es modernísima porque no tiene una columna, ni capitel. Tiene adornos con rombos y círculos, a pesar que sigue siendo una escuela con eje de simetría. El Banco República ya va a cumplir cien años y lo han podido ir adaptando para ser lo que es perfectamente. Quiere decir que fue pensado para ser eso.

Yo di clases de arquitectura acá. Cuando me recibí recién se crearon los primeros preparatorios de arquitectura. Di historia del arte y dibujo hasta que me jubilé en el noventa. Tengo 61 años de casada, ocho

nietos y diez bisnietos.

¡Qué precioso! Invaluable la verdad. Hablando un poco más de otras cosas: ¿qué es lo que le gusta de la naturaleza? ¿A dónde la lleva cuándo hablamos de naturaleza?

Todo, todo, todo de acá. A veces a la naturaleza la deforman. Por ejemplo en Villa Serrana, la están deformando ahora. La primitiva sociedad de Villa Serrana respetaba todos los puntos de Vilamajó. Por ejemplo no se podían plantar especies que no fueran de allí, no se podía introducir plantas distintas. No se podía construir si no era con piedra, paja. No pretendo que sigan construyendo con paja pero que no hagan en un lugar alto plantas de dos o tres pisos. Se está desvirtuando. Villa Serrana no es lo que era. Él (Vilamajó) la había pensado en zonas, donde los de acá abajo no le iban a tapar la vista a estos otros y ahora la gente está vendiendo pedazos de esos terrenos y construyendo allí en el medio. Así que ya no es la de Vilamajó Villa Serrana. Eso es una injusticia. La gente que vive allí vieja está tristísima. Ese fue un emprendimiento muy lindo que no se respeta ahora.

¿Le gusta salir de Minas?

No, tu sabes que no nos gusta viajar mucho. A mi marido nunca le gustó viajar, y yo nunca fui a Europa. Cuando estaba en el grupo de viaje en el año '54 (año en que me recibí) me casé. Después de que me jubilé escribí en un semanario de acá cosas sobre Minas: de las casas más viejas, de cómo cambió todo cuando

apareció el auto y los garajes. Antes era un zaguán y dos ventanas a cada lado y no había otra cosa, un patio grande en el medio y después el comedor y las piezas que seguían de un lado. Eran casas mediterráneas, todas iguales. Cuando llegó el auto comenzó a cambiar porque claro... al auto había que hacerle lugar. Comenzó a desaparecer la simetría de las casas.

A su padre no le gustaba mucho el auto ¿no? Como que le disparaba

No tuvo auto nunca jamás ni quiso tener.

¿Hay aromas en Minas? ¿Olores que le gusten?

Hay sí. Ahora acá en el centro no pero en el barrio donde nací que todos los jardines tenían plantas. En los barrios todavía se ve eso. Yo tengo también plantas en el fondo pero no tengo tiempo como para cuidarlas mucho.

¿Y sonidos?

Yo me crié en un Minas sin auto. Nací en el año 30. Cuando me fui a Montevideo pocos autos andaban en la calle y los ómnibus para recorrer de la estación a los otros barrios tienen recorridos larguísimos. Ese es otro problema. Los chicos que viven en barrios lejanos tienen que venir a liceos que están acá. Hay muchísimos ómnibus en Minas. Nací entonces en un Minas que no tenía ruidaje de calle. Acá se está dando algo que en Montevideo se debe dar hace años. Si usted tiene auto y quiere ir a comprar algo a la plaza, no vaya en auto porque las cuadras están todas ocupadas de autos. Es ruidosa la ciudad ahora. Los cantos de los

pájaros... eso también... allá donde vivía que era bastante lejos del centro habían. Mi padre nos llevaba a una cañadita que estaba cerca, una de esas que cruzaba la avenida e íbamos a pescar mojarras con cañas con un hilito y una aguja... y pescábamos algunas. Eso hoy en día no se ve. Ahora vienen un montón de gorriones a comer al patio y mi marido dice que es porque los chiquilines no tienen honda ni trompo.

¿Y como era la vida con el ferrocarril?

Era divino. El viaje demoraba como tres o cuatro horas pero usted iba adentro y caminaba. Los muchachos que iban a Montevideo a estudiar, jugaban al truco y a las barajas en el ferrocarril, la gente de estación a estación se veía y se saludaba y de todo llevaban adentro del ferrocarril, a veces hasta gallinas y pollos...

Otros tiempos... de mi parte no tengo más preguntas. Me voy con más de lo que esperaba y se agradece totalmente la amabilidad.



PROCURAN GENERAR ENTORNO CULTURAL Y DEPORTIVO EN ESTACIÓN DE AFE MINAS

La Intendente de Lavalleja, doctora Adriana Peña y el Director AFE, Licenciado Alfonso Lereté Torre, recorrieron instalaciones de la Estación AFE Minas, donde se busca concretar un proyecto que se presentará en forma conjunta entre la Intendencia de Lavalleja, el Ministerio del Interior, AFE y el Banco Interamericano de Desarrollo, a efectos de generar allí un proyecto cultural y deportivo.



La visita de Lereté se enmarca en una gira nacional. El Jarca de Administración de Ferrocarriles del Estado destacó la intención de la Intendencia de Lavalleja en contribuir a mantener el acervo arquitectónico y ferroviario a través del proyecto mencionado. Comentó que la experiencia que ha habido en el relacionamiento con otras Intendencias “ha sido muy positiva”, a las cuales definió como “una garantía para AFE, de que cada vez que toman para sí un edificio, lo recuperan y lo ponen al servicio de la comunidad. Por tanto estamos muy bien encaminados”, especificó.

En un segundo aspecto, se refirió a locaciones que hoy tiene AFE, las cuales lamentó estuvieran abandonadas, tanto la estación propiamente dicha como otras locaciones antiguas que se fueron visitadas en la recorrida.

Otro de los temas que se ha analizado es el relacionado al turismo ferroviario, dentro del cual Lereté presentó un proyecto denominado “Tren turístico social”, uniendo en principio Montevideo con Estación la Floresta, en Canelones. Indicó como viable que la iniciativa pudiera extenderse a Minas y que de hecho algo similar se está haciendo en cada 19 de Abril, al realizarse la peregrinación masiva a la Virgen del Verdún.

Informó acerca de la utilización de una serie de locaciones de AFE para la filmación de un comercial, lo cual fue aprobado en el directorio de la entidad el miércoles pasado miércoles, y resaltó el trabajo que realiza la “Asociación Uruguaya de Amigos del Riel”, al “recuperar material ferroviario” y al realizar un servicio puntual de Montevideo a Colón y a Joanicó, con cruceristas que llegan de diferentes partes del mundo.

EN DEFENSA DEL BARRIO ESTACIÓN



Voy a hablar a favor de la Avenida Artigas de nuestra ciudad. Desde siempre esta amplia y cómoda vía de tránsito ha unido uno de los barrios obreros más populosos con la ciudad de Minas, el Barrio Estación, que obtiene su nombre justificadamente por la estación del ferrocarril, que funcionó hasta el siglo pasado, en el final del trazado de dicha avenida.

El tiempo conformaría una comunidad urbana organizada de hombres y mujeres trabajadores con un fuerte arraigo en torno de las fuentes de trabajo existentes en la zona con fábricas e industrias muy importantes, tales como el Molino Ugarte, el Molino Monasterolo, la Fábrica de Cartón, la Fábrica de Productos Porcinos Walter's, la curtiembre, la marmolería, Maderas Diano, Caleras Diano, Cerámicas Lavalleja, Rectificadora Rector, etc., algunas de ellas en funciones, otras lo atestiguan sus ruinas.

En épocas de esplendor, por esta vía de tránsito llegaba todo el público a la pista de carreras Artigas, donde los fines de semana se realizaban eventos turfísticos de nivel local y nacional. En el trazado de la avenida se llevaban a cabo competencias ciclisticas, en la Cancha Central se disputaban los campeonatos de barrios, lugar de encuentro para la familia de todos los barrios alentando al fútbol amateur en las noches de verano. En la plazoleta de Afe daban cine al aire libre, y en carnaval el famoso tablado. Hoy todos estos lugares emblemáticos sufren de abandono y olvido.

La Avenida Artigas, desde Las Palmas hasta Afe, no ha crecido en forma exponencial como si lo ha hecho el resto de las avenidas de Minas, incluso la rambla del arroyo San Francisco, y esto afecta a toda la población de la zona, la desidia y abandono es tal que se puede comprobar fácilmente en la iluminación, el bituminizado, en la reparación de los pozos de las calles con tierra y piedras, en las bocas de tormenta tapadas por mugre y tierra de los pozos, la basura contra el cordón de las veredas, la basura en las garitas, etc.

En este barrio no se brinda ningún espectáculo de importancia, ni cultural, educacional ni de ninguna índole, estamos alejados de todas las fiestas populares que se realizan en Minas, como el Festival de "Minas y Abril", el Festival del Alambrador, la Semana de Lavalleja, la fiesta de la Virgen del Verdun, hasta el tráfico para el balneario Santa Lucía lo conducen por otra avenida. Quedamos muy contentos e ilusionados cuando las autoridades nos mencionaron como posible lugar para el desfile de carnaval próximo. Bien, por fin una buena noticia. Pero la alegría duró poco, el desfile se realizará en otro lado y las razones son que Avenida Artigas tiene mala acústica y mala iluminación, y es así, tienen razón las autoridades, la iluminación no es buena, la padecemos diariamente, para lo que sí es muy bueno el sistema de iluminación es para que cada cinco años llenen las columnas con toda la cartelería de propaganda política y es grande el enchastre.

Así marchamos a diario en el Barrio Estación, sin cambios y con serio riesgo de empeorar, pero siempre existen las promesas y expectativas que generan cada vez que vienen a buscar el voto. Quizás esta vez, cuando vuelvan los mismos discursos, agitando banderas y golpeando la espalda, nos encuentre a todos los vecinos probablemente contagiados o mimetizados por nuestra querida Avenida Artigas en un problema de mala acústica.

Bibliografía

BARACCHINI, Hugo. Historia de las Comunicaciones en Uruguay. Montevideo, IHA, Facultad de Arquitectura. 1981. 235p.

BARRIOS PINTOS, Aníbal. Historia de los pueblos orientales: del fin de la guerra grande al novecientos. Edición Banda Oriental. Montevideo. 2009. 623p.

BARROS-LÉMEZ, Álvaro. Centenario de la Estación Central "Gral. José Artigas". Monte Sexto Producciones. Montevideo. 1997. 152p.

Capítulo Oriental: la historia de la literatura uruguaya. n° 25. Montevideo. Centro Editor de América Latina. 1968

CARERI, Francesco. Walkscapes, el andar como práctica estética. Edición Gustavo Gili. Primera Edición. España, 2013. 206p.

CHIRICO, Mercedes. et al. La arquitectura y el ferrocarril. Mastergraf SRL. Montevideo. 2009. 180p.

CLAVELLI, Ximena, FONTANA Pablo. Huellas de hierro, el ferrocarril uruguayo en imágenes. Guazuvirá Ediciones. Montevideo. 2004. 95p.

Cuatro ensayos sobre Juan José Morosoli. n° 6. Montevideo, Fundación Vivian Trias. 1999

Instituto Nacional de Estadística. Datos censales para Lavalleja.

Intendencia de Lavalleja. Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible. Convenio IDL-DINOT, 2012.

Los Departamentos: Lavalleja. Nuestra Tierra. 1970, nº 5. Montevideo, Edición El País. 1969-1970.

MUSSO, Carlos. Las Ciudades del Uruguay. Montevideo, Facultad de Arquitectura. 2005.

SABATÉ BELL, Joaquín. "De la cartografía urbana al proyecto territorial". En *Café de las Ciudades* no 93. Argentina, 2010. 23p.

SABATÉ BELL, Joaquín. "Paisajes Culturales. El patrimonio como un recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo". En *Urban*, no 9. Madrid. 2004. pp. 8-29.

VECSLIR, Lorena. et al. "Lecturas territoriales: nuevas cartografías interpretativas de la Quebrada de Humahuaca". En *Apuntes*. 2013. Vol. 26. No 1. Bogotá, Colombia. pp. 114-137.

Todas las fotografías utilizadas fueron tomadas por el autor el día en que realizó la deriva de Estación Minas a Ing. Luis Andreoni el 09/04/2016, exceptuando aquellas de época que pertenecen a la publicación "Cien años de la Estación Central Gral. Artigas"

