



## **Tren a Vapor a Peñarol**

### **Monumento Nacional**

*Ningún otro invento revelaba tan dramáticamente al hombre profano la fuerza y la velocidad de la nueva época. La locomotora lanzando sus penachos de humo al viento a través de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto, al lado del cual las pirámides, los acueductos romanos e incluso la Gran Muralla China resultaban pálidos y provincianos. El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica.*

Historiador Eric HOBBSAWM, *La era de la revolución 1789-1848.*

**Expediente N.º 2013-11-0008-0192****11/07/2013**

## Ministerio de Educacion y Cultura

Unidad	<b>COMISION DEL PATRIMONIO ADM DOCUMENTAL</b>
Solicitante	<b>POR SOCIEDAD AMIGOS DEL BARRIO PEÑAROL SR. PABLO BUONOMO - POR ASOCIACION URUGUAYA AMIGOS DEL RIEL SR. RODOLFO FONTELA - CONSERVADOR HONORARIO DE LOS MONUMENTOS HISTORICOS NACIONALES PEÑAROL SR. MANUEL ESMORIS</b>
Tipo	<b>BIENES PATRIMONIALES Y CULTURALES</b>
Hojas Paquete	<b>30 HS., FOLLETOS Y CD</b>
Paquete	<b>SOLICITUD Y PROYECTO</b>
Teléfono	<b>099038219 - 099292009</b>
Correo Electrónico	<b>esmoris.manuel@gmail.com</b>

### ASUNTO

SE SOLICITA DECLARATORIA DE MONUMENTO HISTÓRICO NACIONAL PARA EL TREN A VAPOR A PEÑAROL

La presente impresión del expediente administrativo que se agrega se rige por lo dispuesto en la normativa siguiente: Art. 129 de la ley 16002, Art. 694 a 697 de la ley 16736, art. 25 de la ley 17.243; y decretos 65/998, 83/001 y Decreto reglamentario el uso de la firma digital de fecha 17/09/2003.-

# **Tren a Vapor a Peñarol**

## **Experiencia histórica, industrial-ferroviaria**

Solicitud de Monumento Nacional

### **Introducción**

Desde el pasado 25 de mayo se viene desarrollando la experiencia denominada TREN A VAPOR A PEÑAROL. Consiste en un viaje en tren histórico desde la Nueva Terminal hasta la Estación Peñarol. Arribados los pasajeros, se dividen en grupos de hasta cuarenta personas y realizan visitas guiadas por el patrimonio industrial ferroviario del barrio Peñarol. En un circuito a pie de siete cuadras de largo, se visitan y/o se transita por los siguientes lugares:

- la Estación de Trenes, con su Museo;
- las casas del personal de jerarquía;
- el puente peatonal de sobre la vía férrea;
- *La Trading* (almacén de ramos generales de finales del siglo XIX);
- las casas de los obreros (cuando esté lista la unidad que será Museo del Hogar Obrero, se ingresará a ella);
- el taller mecánico, donde pervive la mayoría de las instalaciones de la primera revolución industrial madura;
- el pasaje por los lugares de esparcimiento y entretenimiento que erigieron los ingleses: Centro Artesano y Teatro y Cine Peñarol.

### **Antecedentes y fundamentación**

#### **I. Por una parte**

1. Los bienes inmuebles del barrio Peñarol están declarados Monumento Nacional desde 1975.
2. En el año 2003 la Intendencia de Montevideo ideó las bases de un proyecto de recuperación patrimonial sobre los siguientes puntos:

- a. Museo del sitio o ecomuseo, con circuito claramente definido, donde al menos una parte de los visitantes arriban en tren histórico tirado por una locomotora a vapor, para ser guiados por las instalaciones patrimoniales.
  - b. Reutilización de la capacidad patrimonial ociosa, con fines sociales y productivos.
  - c. Restauración y reapertura de los edificios de servicios culturales, como el Teatro y Cine Peñarol y el Centro Artesano.
  - d. Por Resolución N° 3394/02 de fecha 29.08.2002, el Intendente Municipal de Montevideo resolvió declarar de Interés Municipal el proyecto presentado por el Sr. Manuel Esmoris, denominado “El ferrocarril en Peñarol: patrimonio industrial, circuito y paseo histórico”.
3. Por Resolución N° 731/04 de fecha 01.03.2004, el Intendente Municipal de Montevideo resolvió crear un Grupo de Trabajo, con representantes de esta Intendencia, de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) y de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, para instrumentar la puesta en marcha del proyecto “El Ferrocarril en Villa Peñarol”
- (Consta la integración de Sr. Antonio Azzinari y la Sra. Patricia Rabosto como representantes de la Comisión.)
- Por Resolución N° 2899/04 de fecha 25 de Junio de 2004, se aprueba el contenido del documento de trabajo titulado “Villa Peñarol siglo XXI: centro metropolitano de servicios para el uso del tiempo libre y el ejercicio del ocio”
4. En el año 2011, la Intendencia de Montevideo instaló la Comisión Especial Permanente de Peñarol.
- La CEP-Peñarol fue creada por el artículo 3° del decreto N° 33.524 de fecha 02.09.2010, promulgado por Resolución N° 4294/10 de fecha 20.09.2010.
- Por Resolución N° 1505/11 de fecha 04.04 2011 se decidió la integración de la Comisión (luego modificada)
5. La Intendencia de Montevideo celebró acuerdos con AFE, por los que esta le transfirió en comodato precario los siguientes bienes:
- a. El espacio público circundante a la Estación de Trenes.

- b. Las habitaciones originales de sala de espera y oficina del edificio de la Estación, para su musealización.
  - c. Los inmuebles Centro Artesano, Teatro y Cine; una de las 44 viviendas obreras, con la finalidad de musealizarla, y la ex cooperativa de consumo de AFE.
6. A partir del año 2005 se vienen realizando obras civiles, con algunas interrupciones, y de forma inquebrantable programas y acciones de puesta en valor del sitio según los objetivos del proyecto de recuperación patrimonial (punto 2 de esta sección). Al respecto se destacan:
- a. Realización y publicación de la investigación *Barrio Peñarol. Patrimonio industrial ferroviario*, que lleva tres ediciones, de 1 000 ejemplares cada una.
  - b. Recuperación del espacio central del barrio en torno a la estación de trenes, casi 7 000 metros cuadrados.<sup>1</sup>
  - c. Recuperación total del edificio de la Estación de Trenes, que mantiene sus funciones como tal.
  - d. Musealización de las habitaciones Sala de Espera y Oficinas de dicho edificio.
  - e. Incrustación, a ras del pavimento, en lugares claves del circuito, de leyendas concisas sobre la historia local y universal vinculada a la revolución industrial, al ferrocarril y a mojones identitarios del enclave de Peñarol.
  - f. El total invertido por la Intendencia de Montevideo en obra civil hasta junio de 2013 es de 1 300 000 dólares.
  - g. A partir del año 2010, el Museo de la Estación de Trenes abre al público todos los sábados de tarde. En días de semana se atiende a grupos de escolares, liceales y otros, previa coordinación.
  - h. Involucramiento, reconocimiento y recomendación de las inspecciones de Geografía e Historia de Secundaria (ANEP) para la visita del casco histórico de Peñarol por grupos de liceales, en particular los de tercer año, nivel en el que se enseña revolución industrial. En el 2011, con las firmas de las inspectoras Estela Abal y Lucía Paluci, se repartieron 2 000 ejemplares de un

---

<sup>1</sup> La obra fue seleccionada, junto con otras cinco, para representar a Uruguay en la VII Bienal Iberoamericana de Arquitectura, realizada en Medellín en el 2010.

librillo sobre el casco histórico de Peñarol, con carta de invitación a docentes de historia y geografía de todo el Uruguay (véase en anexo).

- i. Presentación del Casco Histórico del Barrio Peñarol a la lista indicativa de la UNESCO, en el 2011.

## **II. Por otra parte**

1. A iniciativa y con financiamiento de la institución sin fines de lucro Asociación Uruguaya Amigos del Riel, la locomotora a vapor Beyer Peacock n.º 120, de 103 años de antigüedad (Monumento Nacional) y dos vagones Allan de 1952, con una capacidad de 192 asientos, se encuentran totalmente restaurados, de acuerdo a criterios patrimoniales, con el confort contemporáneo para los pasajeros. Las tres unidades conforman un tren patrimonial.
2. El monto de la inversión fue de 200 000 dólares, que se recuperaron mediante viajes con pasajeros de los cruceros que llegan a Montevideo y algunos otros servicios para públicos diversos.
3. AFE es la propietaria de los bienes mencionados, y el usufructo de la Asociación Uruguaya Amigos del Riel se realiza a través de comodatos vigentes con AFE.
4. Los servicios de pasajeros son escasos en Uruguay. Es raro que un uruguayo menor de 45 años haya viajado en tren en su país. La experiencia ha desaparecido del imaginario nacional, luego de haber tenido una presencia notoria hasta 1988, aunque en decadencia desde al menos la década del 70.
5. Las locomotoras a vapor dejaron de prestar servicios en Uruguay de acuerdo al siguiente detalle:
  - Pasajeros, en 1987. El último servicio, de Baltasar Brum a Cuareim, se debió a la falta de coche motor.
  - Carga, en 1991, desde Paysandú.
  - Maniobras, en 2002, con la locomotora B17 en talleres de Piedra Alta.

Fuera de estos casos aislados, desaparecieron en torno a 1985. Es claro que, en general, los uruguayos vivos no han visto ni experimentado un viaje en locomotora a vapor.

### **III. Sociedad de Amigos Barrio Peñarol**

En el año 2010 se constituyó la Sociedad de Amigos Barrio Peñarol, institución civil sin fines de lucro que tiene por finalidad la preservación y puesta en valor de los Monumentos Nacionales del Barrio Peñarol. Esta sociedad civil está conformada por vecinos y no vecinos de la zona.

Ha contribuido y contribuye a la articulación entre actores, así como a la ejecución de forma directa de acciones que hacen a sus finalidades.

### **IV. Asociación Uruguaya Amigos del Riel e Intendencia de Montevideo**

#### **Génesis y antecedentes de Tren a Vapor a Peñarol**

A partir de la Semana de Turismo 2011, la Intendencia de Montevideo y la Asociación Uruguaya Amigos del Riel, a través del Sr. Manuel Esmoris por la primera y del Sr. Rodolfo Fontela por la segunda, lideraron las corridas en el mencionado tren patrimonial, con visitas guiadas por el casco histórico de Peñarol, incluidos los talleres.

De esta manera se concretó por primera vez la aspiración de correr un tren al pueblo industrial más complejo del Uruguay y realizar visitas guiadas por el museo en el sitio del barrio Peñarol. Sin más publicidad que comunicados de prensa, se logró una ocupación de próxima al 80 %, con un total de 10 viajes.

El resto de los antecedentes son los siguientes: Semanas de Turismo 2012, 2013 y Día del Patrimonio 2011.

En su conjunto los números indican:

- Total de viajes: 46
- Total de pasajeros/visitantes: 11 356
- Porcentaje total de ocupación: 78 %

### **V. Sobre el público actual**

El público básicamente está conformado por familias (madres, padres, hijos, abuelos). Dado que los boletos en la actualidad tienen un valor de 200 pesos,

debido a los costos del tren, estimamos que el nivel económico de los hogares participantes se encuentra por encima del umbral de 35 000 a 40 000 pesos de ingreso mensual. En Montevideo representan casi el 29 % del total de los hogares.

Sin subvenciones no es posible bajar el precio. A nuestro entender, si hubiera subvenciones, estas deberían focalizarse en segmentos tales como escuelas y liceos públicos, principalmente, y pasivos de ingresos menores a 25 000 pesos.

Este paseo, que se propone como una experiencia patrimonial, pensamos que despierta diversas motivaciones en quienes optan por él. En primer lugar y por sobre todo, pasear en tren, experiencia inusual en Uruguay, potenciada en este caso porque el tren es tirado por una locomotora a vapor. Pese a vivir en la era digital o sociedad de la información, y a que la máquina de vapor tradicional ya no se utiliza, ella sigue ejerciendo en todas partes del mundo un singular atractivo que puede verse en dibujos animados como *Thomas*, la última gira de la banda rock A/C D/C, canciones de uruguayos como Jorge Galemire (*Los ferrocarriles*), Jaime Roos (*El último tren, Expreso Horizonte*), Fernando Cabrera (*El vagón dormido*), Fernando Ulive (*Por donde pasa el tren*), escritores como Mario Delgado Aparáin (*Por mandato de madre*), otros.

Se cumple de esta manera la afirmación de Hobsbawm:

Ninguna de las innovaciones de la revolución industrial encendería las imaginaciones como el ferrocarril, como lo demuestra el hecho de que es el único producto de la industrialización del siglo XIX plenamente absorbido por la fantasía de poetas populares y literatos.<sup>2</sup>

A los “poetas populares y literatos” se podrían agregar los cineastas, los artistas plásticos y los músicos.

## **VI. Sobre el público al que aspiramos**

Muy especialmente, aspiramos a que pasen por esta experiencia alumnos de escuelas y liceos, como forma de:

- que conozcan directamente elementos propios sociales, económicos y técnicos de la revolución industrial;

---

<sup>2</sup> Eric Hobsbawm, *La era de la revolución, 1789-1848*. Barcelona: Crítica, 1999 (primera edición en inglés: 1962).



- introducirlos en el conocimiento de una zona con un fuerte temperamento histórico, forjada por el capital inglés y el trabajo mayoritariamente obrero;
- ensanchar el concepto de patrimonio;
- acercarlos a la vida cotidiana de las clases populares de finales del siglo XIX y principios del XX, cuestión no cultivada en ningún museo de nuestro país.

Una parte de este público puede pagar el boleto —la mayoría, alumnos de instituciones privadas— y otra no —básicamente, los alumnos de escuelas y liceos públicos—. Como hemos dicho, aspiramos a subvenciones que permitan la participación de estos últimos.

En los otros posibles segmentos, nos gustaría enfocarnos en el turismo social, en especial de jubilados y pensionistas, una parte de los cuales requieren de subvenciones.

## **VII. La interpretación que se brinda**

Apoyados en el material rodante y los inmuebles —bienes materiales que ya son Monumentos Nacionales—, así como en los elementos muebles, como la maquinaria y los instrumentos —lamentablemente aún no afectados como Monumento Nacional—, brindamos una interpretación sintética, amigable, que contempla tres niveles históricos, expresados de forma intercalada:

- el internacional,
- el nacional,
- el local.

Los temas son:

- la revolución industrial —según Hobsbawm, el acontecimiento más importante desde el neolítico, hace unos 7 mil años—;
- la mundialización o primera globalización;
- el ferrocarril como emblema de la revolución industrial;
- la llegada y el impacto de la revolución industrial en Uruguay y en Peñarol;
- la vida obrera en el taller y en los hogares;
- los principales elementos técnicos presentes en la experiencia, tales como la máquina de vapor y el telégrafo;

- la producción en línea a partir de los ejes de transmisión del taller mecánico;
- el origen de Peñarol como zona rural, más de un siglo antes de la llegada de los ingleses del ferrocarril.

## VIII. ¿En qué se fundamenta esta selección?

1. En que los temas reflejan los tres niveles mencionados líneas arriba — internacional, nacional y local— y que la ausencia de cualquiera de ellos resulta en una visión netamente insuficiente, desmerecida.
2. En que la contribución de este tema a la formación de la identidad nacional está compuesta por esos tres niveles.

## IX. Fuentes de la interpretación

### Bibliográficas

- AFE, *Transporte terrestre en Uruguay. Alegato*, Montevideo: AFE, 1965.
- BENVENUTO, Carlos, *Breve historia del Uruguay*, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1967.
- BERGERON, Louis, *El patrimonio industrial. ¿Qué hacer? Patrimonio industrial. Lugares de la memoria*, Gijón: Incuria, 2002.
- CASENALLAS RAHOLA, Eusebi, “El patrimonio industrial”, *Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, n° 19 segunda época, 1999.
- HOBBSAWM, Eric, *La era de la revolución, 1789-1848*, Barcelona: Crítica, 1999 (primera edición en inglés: 1962).
- Eric, *La era del capital, 1848-1975*, Barcelona: Crítica, 1998 (primera edición en inglés: 1975).
- JOHNSON, Paul, *El nacimiento del mundo moderno*, Barcelona: Javier Vergara, 2000.
- MARTÍNEZ DÍAZ, Nelson, *Capitales británicas y ferrocarriles en Uruguay del siglo XIX*, Montevideo: Corporación Gráfica, 1966.
- NAHUM, Benjamín, *Nacionalización de las empresas británicas de servicios públicos 1947-1949*, Montevideo: Universidad de la República, 2005.
- RIVIÈRE, Georges Henri, *La museología. Curso de Museología. Textos y testimonios*, Madrid: Akal, 1993.
- RUSKIN, John, *Las siete lámparas de la arquitectura*, Barcelona: Alta Fulla, 2000.
- TACCONI, Emilio C., *Personajes de mi pueblo*, Montevideo: AGADU, 1978 (segunda edición, a cargo del Club de Rotarios de Peñarol, 1998).

TICCIH-ICOMOS, *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial*, Moscú-Bruselas: Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) y Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), 2003.

WINN Peter, *El imperio informal británico en Uruguay*, Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1975.

### **Documentales (escritos, planos, fotos, otros)**

Archivo de AFE

Facultad de Arquitectura, Instituto de Historia

Cabildo de Montevideo, Archivo

Enrique Bianchi y Werther Halarewicz, historiadores amateurs del ferrocarril uruguayo

Archivo General de la Nación

Archivo del Transporte Uruguayo. Historiador amateur Fabián Iglesias

Mario Ruétalo

Miguel Colantonio

Anabella Zapattini Bertolotti

Susana Rodríguez

Leonardo San Martín

### **Testimoniales (recogidos a través de entrevistas orales)**

Antonio Pereyra (padre)

Antonio Pereyra (hijo)

Sydney Suárez

Enrique Bianchi y Werther Halarewicz, historiadores amateurs del ferrocarril uruguayo

Rodolfo Fontella

Miguel Colantonio

Hilda Isolero

Vicilfredo Alonso

Raúl Olivera

Pedro Bovio

## **X. ¿Por qué declarar Monumento Nacional Tren a Vapor a Peñarol e integrarlo a la lista de bienes protegidos del casco histórico de Peñarol?**

1. Por carácter histórico del tren en su conjunto remolcado por una locomotora.
2. Porque en las experiencias de estos tres años se ha demostrado que es el atractor más importante de ciudadanos y visitantes extranjeros para la concurrencia al *museo del sitio* que es el casco histórico de Peñarol.
3. Porque la experiencia industrial ferroviaria de Peñarol es mucho más completa e integral si se viaja en un tren histórico, tirado por una locomotora a vapor — máquina que, según Hobsbawm, es el emblema de la revolución industrial, junto con la de vapor fija, que estandarizó Watt y en la que se basó Stephenson para la invención del ferrocarril—.
4. Porque colabora de manera superlativa en la experiencia cognitiva y emocional del patrimonio industrial de Peñarol.
5. Por la necesidad de protegerlo y apoyarlo jurídicamente a fin de preservarlo en el tiempo, como el resto de los bienes de Peñarol.
6. Porque es necesario conseguir subvenciones y apoyos para atender públicos que no pueden acceder al precio que marcan los costos del tren.
7. Porque lo consideramos un paso más dentro del proceso de evolución hacia la declaratoria del casco histórico de Peñarol como Monumento de la Humanidad.
8. Porque el propio tren tiene necesidades de protección, como la futura y necesaria restauración de una locomotora suplente, a fin de dar garantías a un servicio permanente, sin interrupciones, dado que en la actualidad hay una sola locomotora a vapor que puede brindar servicios.
9. Porque todos los servicios ferroviarios asociados al funcionamiento del tren histórico deben garantizarse, en espacios próximos a la Nueva Terminal de Trenes para así de manera económica y eficaz guardar el tren, realizar el mantenimiento, ingresar a las vías a prestar servicios con bajos costos económicos y de manera veloz. Manteniendo y mejorando las condiciones que desde 1996 hasta la fecha están vigentes.

10. Porque los trenes a vapor fueron los que originaron el Peñarol industrial y ferroviario, y si ellos están funcionando, son patrimonio vivo. Como los talleres, que funcionan, la estación de trenes y las casas de los obreros, que están habitadas por funcionarios de AFE.
11. Porque existe un preacuerdo firmado, que se anexa, de arribar a un convenio jurídicamente formal entre las siguientes instituciones: Asociación Uruguaya Amigos del Riel, Sociedad de Amigos Barrio Peñarol, Intendencia de Montevideo, Municipio G, Ministerio de Turismo y Deporte, Comisión Nacional de Patrimonio.
12. Porque en dicha propuesta se aspira a que este servicio sea declarado de Interés Nacional, a fin de aumentar el grado de protección y pretender la obtención de beneficios fiscales, subvenciones y otros recursos que lo hagan sustentable de forma segura.
13. Porque TREN A VAPOR A PEÑAROL es una experiencia que traslada público hacia la periferia de Montevideo, haciendo conocer una zona desconocida y un tipo de bienes históricos de clases populares y de temáticas muy poco cultivadas en Uruguay. TREN A VAPOR A PEÑAROL es un servicio que integra a los habitantes y visitantes de la capital del Uruguay.
14. Porque para estudiantes de primaria y secundaria es una forma particularmente vivencial de involucrarse con la revolución industrial.
15. Porque es un servicio que prestigia el patrimonio y toda la zona de Peñarol, brindándole más oportunidades de que sea atendido en su mantenimiento, restauración y mejora de los servicios (sociales,<sup>3</sup> culturales, de limpieza y otros) que benefician a los habitantes de la comunidad local sin expulsarlos —como sucedió en otros lugares que se pusieron en valor—.
16. Porque Tren a Vapor a Peñarol concreta la filosofía de celebrar alianzas entre públicos y privados (con o sin fines de lucro) que permitan captar recursos de distinto tipo, desde comunicación sin costos, dinero o bienes. Al día de hoy ya ha están vigentes los siguientes apoyos: Canal 12, El Espectador, Radios del Sodre, TNU, IMPO, ANTEL y Montevideo Comm.

---

<sup>3</sup> En los dos últimos años, desde el Proyecto Peñarol se ha logrado no solo construir la mencionada plaza pública en el entorno de la Estación de Trenes, sino, además, instalar en inmuebles ociosos que son Monumento Nacional dos servicios del INAU: un Club de Niños y un CAIF.

17. Por último, el conjunto de los Monumentos Nacionales de Peñarol más Tren a Vapor a Peñarol, amerita de legislación similar como las que posee Colonia del Sacramento leyes 13.835 y 15.819.

Presentación realizada por:

Pablo Buonomo – Sociedad Amigos Barrio Peñarol

Manuel Esmoris – Conservador Honorario Bienes Patrimoniales Barrio Peñarol

Rodolfo Fontela – Asociación Uruguaya Amigos del Riel

## Resultados del período 25 de mayo - 12 de julio de 2013

### Sobre un total de 188<sup>4</sup> asientos que se ponen a la venta

---

Cantidad de viajes	13
Boletos vendidos	2.248
Porcentaje de ocupación del tren	91,9 %
Total de pasajeros (sumados los menores de 10 años, que no pagan sin asiento)	2.946

---

### Resultados discriminados viaje por viaje

---

	<b>Venta de boletos</b>	<b>% de ocupación</b>	<b>Concurrencia sumando niños que no pagan</b>
25 de mayo	146	77 %	191
1 de junio	159	84 %	201
8 de junio	182	96 %	227
15 de junio	135	71 %	170
22 de junio	128	68 %	168
29 de junio	181	96 %	237
3 de julio	192	101 %	251
4 de julio	191	101 %	243
5 de julio	190	101 %	248
6 de julio	189	100 %	244
10 de julio	190	101 %	264
11 de julio	182	96 %	248
12 de julio	183	96 %	254

---

<sup>4</sup> Los asientos del tren son 192. Cuatro quedan siempre reservados, por eso el aforo regular es de 188. Cuando la demanda es muy grande, esos cuatro también se ponen a la venta.

## **Anexos**

- **Videos**

<http://www.youtube.com/watch?v=p7c1u8Xd1oE>

[http://www.youtube.com/watch?v=bqV6\\_y7d\\_gM](http://www.youtube.com/watch?v=bqV6_y7d_gM)

- **Notas de la inspecciones de Geografía e Historia de Secundaria, ANEP**



**ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE EDUCACIÓN PÚBLICA  
CONSEJO DE EDUCACIÓN SECUNDARIA  
INSPECCION DE HISTORIA**

---

4 de agosto de 2010

Intendencia Municipal de Montevideo  
Dirección de Cultura  
Sr. Héctor Guido

Por la presente la Inspección de Historia en acuerdo con la Inspección de Geografía, se dirige a usted con el fin de establecer un nexo entre el Consejo de Educación Secundaria y la Dirección de Cultura de la Intendencia de Montevideo.

A través del Sr. Manuel Esmoris hemos establecido un contacto con el museo del barrio Peñarol, lo que nos ha permitido valorar el casco histórico relacionado con la actividad ferroviaria y en particular los talleres. Considerando de sumo interés para los aprendizajes de los estudiantes liceales y sus docentes, tanto la visita didáctica a dicho conjunto patrimonial como el acceso a material impreso sobre dicha temática, le agradecemos el esfuerzo en la difusión realizado al respecto.

Con el propósito de facilitar las comunicaciones, le proporcionamos datos de acceso a la Inspección

Inspección Consejo Educación Secundaria – Juncal 1395 p. 4º  
Fax 916 66 52 int. 410/411

  
Inspectora de Geografía Prof. Lucía Paluci

  
Inspectora de Historia Prof. Estela Abal

---

**ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE EDUCACIÓN PÚBLICA  
CONSEJO DE EDUCACIÓN SECUNDARIA  
INSPECCION DE HISTORIA**

---

4 de agosto de 2010

Directorio de AFE  
Sr. Pte. Alejandro Orellano

Por la presente la Inspección de Historia en acuerdo con la Inspección de Geografía, se dirige a usted con el fin de crear un nexo entre el Consejo de Educación Secundaria y la empresa AFE.

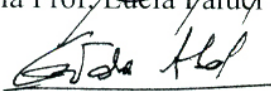
A través del Sr. Manuel Esmoris hemos establecido un contacto con el museo del barrio Peñarol, lo que nos ha permitido valorar el casco histórico relacionado con la actividad ferroviaria y en particular los talleres. Considerando de sumo interés para los aprendizajes de los estudiantes liceales la visita a dicho complejo patrimonial junto con sus docentes, le solicitamos brindar el apoyo para que dicha actividad sea desarrollada en el correr del año lectivo acordando pautas y horarios al respecto.

A la espera de su respuesta le saludan y le dejan datos de acceso a la Inspección

Inspección Consejo Educación Secundaria – Juncal 1395 p. 4º

Fax 916 66 52 int. 410 411

Inspectora de Geografía Prof.   
Lucía Palucí

  
Inspectora de Historia Prof. Estela Abal

---