

COLORES, SONIDOS Y SILENCIOS EN PIEDRAS DE AFILAR

Colores, sonidos y silencios en Piedras de Aflar

Carina Erchini

Esta publicación fue realizada en el marco del Proyecto: Raíces, financiado por el Programa de Pequeñas Donaciones (PPD) de Uruguay.

El PPD Uruguay es un programa del Ministerio de Ambiente (MA), con la participación del Ministerio de Turismo (MINTUR), implementado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), ejecutado por la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), con el apoyo de la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional (AUCI), la Sociedad Civil y la Universidad de la República y financiado por el Fondo de Medio Ambiente Mundial (FMAM), el MA y el MINTUR.

Los puntos de vista, las designaciones y las recomendaciones presentadas en esta publicación no reflejan necesariamente la postura oficial del PPD Uruguay. Se agradece la difusión y reproducción en cualquier medio, con indicación de la fuente.

El uso genérico del masculino que se utiliza en esta publicación responde a la intención de simplificar la redacción y disminuir la sobrecarga en la lectura. Por lo tanto, de ninguna manera pretende constituir una discriminación entre mujeres y varones, lo cual es una preocupación para este equipo de trabajo.

Autoría: Carina Erchini

Edición: © Equipo de PPD Uruguay, 2023

Foto de tapa: Carina Erchini, 2022

Foto de contratapa: Mariana Vecino, 2022

Foto de solapa: Silvana Tanca, 2021

1ª edición, 2023

Impresión y encuadernación:

Mastergraf SRL

Bvar. Artigas 4678

Tel.: 2303 4760*

Montevideo - Uruguay

Depósito Legal: XXX.XXX

Comisión del Papel

Edición amparada al Decreto 218/96

ISBN: 978-9915-41-589-5

Impreso en Uruguay

Prólogo

El Ministerio de Turismo junto con el Programa de Pequeñas Donaciones (PPD) busca fomentar y consolidar propuestas de ecoturismo y turismo rural comunitario en pequeñas comunidades, con el fin de agregar valor a la oferta turística del país.

Es fundamental para esta cartera ministerial el abordaje del turismo como motor de desarrollo local y como una herramienta para la salvaguarda del patrimonio cultural y natural de las comunidades rurales.

El Proyecto “Raíces” liderado por el Colectivo de Mujeres Rurales de Piedras de Afilar propone reactivar el desarrollo de esta localidad con una propuesta de turismo rural comunitario durante todo el año y complementaria en el territorio costero del departamento de Canelones.

Las Mujeres Rurales de Piedras de Afilar han demostrado ser un colectivo que propone e impulsa acciones que aportan valor al entorno y a los habitantes de esta comunidad, esto lo logran por medio de un trabajo constante y sostenido. En el grupo se destaca la constancia, unión, trabajo en equipo y su mayor motivación como ellas lo expresan es el: “amor por nuestro lugar”.

La presente publicación elaborada y sistematizada por la Arqueóloga Carina Erchini, es un insumo de gran valor por su contenido histórico, patrimonial y cultural, manteniendo un diálogo entre el pasado y el presente de Piedras de Afilar y del entorno. Donde se resalta la evolución de la cultura ferroviaria que serán incorporados a través del relato por la comunidad local al recibir visitantes.

Tabaré Viera
Ministro de Turismo

Desde el Programa de Pequeñas Donaciones de Uruguay (PPD) nos complace presentar esta publicación, que recoge una profusa investigación sobre la localidad y la región, incorporando además la voz de quienes allí habitan, a través de sentidos testimonios.

Constituye un aporte de gran valor no sólo para el trabajo que viene realizando el Colectivo de Mujeres Rurales de Piedras de Aflar en el marco de su proyecto "Raíces", sino también para toda la comunidad.

El PPD apoya técnica y financieramente a organizaciones sociales en la planificación, diseño e implementación de proyectos socio ambientales, cumpliendo así con los objetivos de fortalecer las capacidades de dichas organizaciones, incentivar la participación y el trabajo en red de las comunidades locales y de otros actores institucionales involucrados para promover la mejora de la calidad de vida de las personas, ampliar oportunidades y brindar insumos para las políticas públicas.

Desde su inicio en 2005, ha apoyado más de 170 proyectos en todo el país en diversas líneas temáticas, siendo la de ecoturismo y turismo rural comunitario una de las más importantes. Ello motivó que en 2010 se gestara una alianza estratégica con el Ministerio de Turismo, iniciando así el trabajo conjunto que continuamos desarrollando.

Destacamos del proyecto "Raíces" el empoderamiento de las mujeres integrantes del Colectivo y asimismo la puesta en valor de los bienes naturales y culturales que hacen a la identidad local, siendo un claro ejemplo de los procesos que se han impulsado en los más 44 proyectos de ecoturismo con apoyo del Programa.

Sin duda, la publicación contribuirá a potenciar lo mencionado anteriormente.

Agradecemos al Colectivo de Mujeres Rurales de Piedras de Aflar por su compromiso y amor con que trabajaron en forma desinteresada, a la asociación civil Flora y Fauna Indígena que apoyó administrativamente y a las instituciones que también acompañaron y apoyaron este proyecto a través de sus equipos técnicos; Ministerio de Turismo, Secretaría Nacional del Deporte, Programa de Educación Ambiental del Ministerio de Educación y Cultura, Intendencia de Canelones, en particular, Direcciones de Turismo y de Gestión Ambiental y Municipio de Soca.

Sandra Bazzani

Coordinadora Nacional

Programa de Pequeñas Donaciones de Uruguay
PPD/MA/MINTUR/PNUD/FMAM)

Agradecimientos

Al Colectivo Mujeres Rurales de Piedras de Aflar.

A quienes compartieron sus historias personales por diferentes medios: Olga Corrales, Yessica Cordero, Amanda Sosa, María del Carmen Sosa, Miguel Sosa, Ramón Álvarez, Alberto Álvarez, Verónica Álvarez, Jorge Fuentes, Alicia Gutiérrez, Nelly Cortés, Henry Escarón y Alicia Acosta.

A la Maestra Directora Beatriz Espina y a la Auxiliar Lucía Lens de la Escuela N° 91 de Pueblo Estación Piedras de Aflar.

A la Sociedad de Fomento Rural PICASO.

A María Luz Espinosa del Museo Estación La Sierra en Gregorio Aznárez, Maldonado.

A José Luis Hernández Cabrera del Museo Ferroviario en Empalme Olmos, Canelones.

Al Dr. Enrique Bianchi, por los datos ofrecidos sobre la historia del Ferrocarril.

A Fernanda Methol, por la lectura atenta y correcciones al manuscrito.

A Yessabeth Facelli de la Dirección Nacional de Deporte.

A Cecilia Canabal, coordinadora del Proyecto Raíces.

Al PPD, por la financiación de esta publicación.

Índice

Presentación.....	11
-------------------	----

1. Región Piedras de Aflar.....	13
--	----

2. Desarrollo histórico y bienes patrimoniales de la región	18
---	----

3. El trabajo	34
----------------------------	----

4. Ocupación Prehistórica del Territorio	54
---	----

5. Fichas de Bienes Patrimoniales.....	56
---	----

Referencias.....	83
------------------	----

Presentación

El Proyecto “Raíces”, liderado por el Colectivo de Mujeres Rurales de Piedras de Aflar tiene como objetivo implementar circuitos turísticos como recurso alternativo comunitario.

Para ello ha propuesto un circuito histórico del Pueblo Estación Piedras de Aflar y de sus alrededores, resaltando y valorizando el patrimonio cultural, particularmente el asociado a la vía férrea.

Es en este marco que se realiza la presente publicación, con el objetivo de ofrecer una herramienta de trabajo a quienes están generando estos circuitos turísticos, históricos y culturales.

La misma se organiza en tres apartados independientes, pero estrechamente vinculados entre sí. Un breve desarrollo histórico de la región, el trabajo como centro y eje de la vida de todos sus habitantes, y fichas sistemáticas de algunos de los bienes patrimoniales que se ubican en el territorio.

En cuanto a los datos que presentamos, los mismos fueron construidos a través del cruce del análisis de información proveniente de diversas fuentes. Documentos inéditos, cartografía histórica, fotografías, publicaciones de carácter histórico tanto generadas por destacados investigadores como aquellas producidas por estudiosos de las historias locales, audiovisuales actuales, relevamiento del territorio en cuanto a las materialidades presentes (construcciones y paisajes actuales) y fundamentalmente por la memoria viva de numerosos vecinos y vecinas, que generosamente nos han regalado pedacitos de sus vidas.

En lo que hace al desarrollo histórico, ofrecemos una información básica y sintética sobre los principales acontecimientos de la región en relación con algunos bienes patrimoniales incluidos en el territorio.

En cuanto al segmento sobre el trabajo, para su desarrollo nos hemos basado en historias de vida recuperadas a través de relatos y de documentación escrita. Estas historias de vida, se corresponden grosso modo, con tres momentos históricos. El presente, un período que corresponde a las décadas de 1950-60 y otro que corresponde a la década de 1930 aproximadamente.

En este sentido es importante resaltar que como toda investigación, presenta un recorte de la realidad y no una “verdad absoluta” sobre la misma.

Con respecto a los bienes patrimoniales incluidos en la región, estos han sido sistematizados a través de Fichas de Bienes Patrimoniales. Las mismas son indicadas en su correspondencia con los desarrollos históricos particulares en los cuales fueron generados.

Finalmente mencionar que por distintas limitantes que condicionaron la extensión de esta publicación, necesariamente algunos temas han quedado pendientes para ser incluidos en futuras ediciones.

A green-tinted photograph of a paved path with a flower bed on the right side. The path is made of rectangular paving stones. To the right of the path, there is a flower bed containing several small, light-colored flowers. The background shows more of the path and some foliage.

1

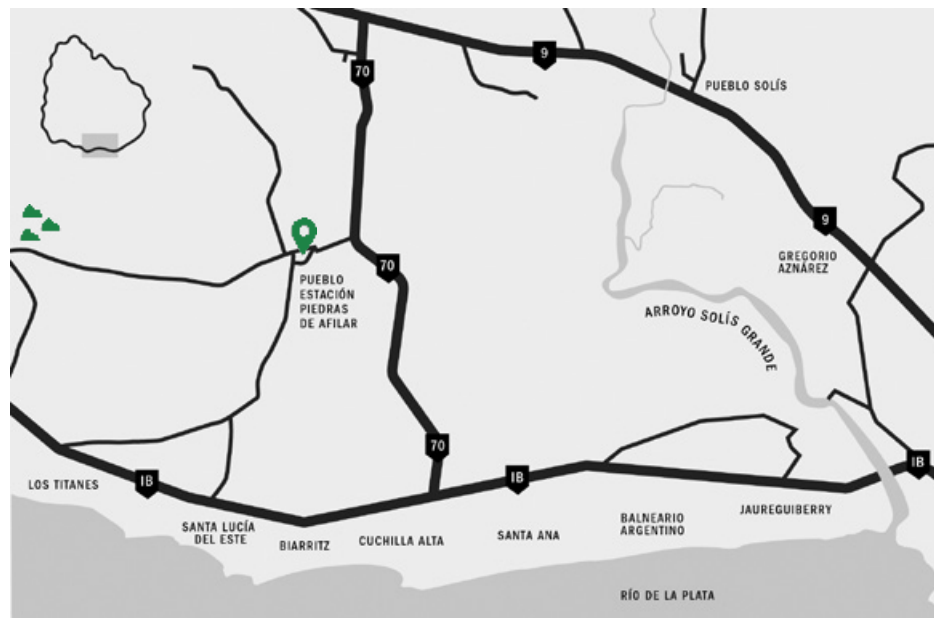
Región
Piedras
de Aflar

Los colores y los sonidos de una región

Si recorremos el extenso territorio que responde al topónimo¹ de Piedras de Aflar, notamos enseguida que según donde nos ubiquemos, podemos apreciar diferentes paisajes de nuestro país.

En los lugares más altos, si miramos hacia el sur, podemos contemplar una considerable extensión de azules, celestes y blancos de la costa del Río de la Plata, que si bien hoy debido a la forestación y urbanización es restringida, otrora solían verse los extensos campos de médanos que caracterizan a la costa del departamento de Canelones.

Si miramos hacia el este, las sierras de los linderos departamentos de Maldonado y Lavalleja nos ofrecen sus figuras grises oscuras recortadas en el cielo azul. El verde de los campos al norte, nos recuerda la frase aprendida por todos en la escuela de que somos un país suavemente ondulado. Y si miramos hacia el oeste, los atardeceres tiñen de rojos, naranjas y amarillos el campo sin fin.



Ubicación geográfica de la Región de Estación Piedras de Aflar.

Pero el topónimo Piedras de Aflar hace referencia a una serie de lugares y sitios geográficos diferentes, aunque estrechamente vinculados. Esto hace que muchas veces, lugares y sitios se confundan.

En primer lugar el nombre Piedras de Aflar corresponde a una serie de elevaciones (cerros) que se desarrollan en el sur del departamento de Canelones en el sentido NW-SE, y que, debido a su cercanía a la costa, eran divisadas con facilidad desde las embarcaciones que desde la época colonial surcaban el Río de la Plata. Uno de los registros más antiguos que hemos relevado corresponde a un plano de 1785, en donde ya se mencionan los cerros Piedras de Aflar.

El nombre deriva del tipo de rocas que se hallan en estos cerros, las cuales son mayoritariamente areniscas y cuarcitas, aunque también hay en menor proporción otras litologías como cuarzos y gneis. Estas rocas –principalmente las cuarcitas–, debido a sus características mineralógicas, han sido tradicionalmente utilizadas para aflar diferentes herramientas y de allí la denominación de “piedras de aflar”, que según nos comentan los vecinos, dan muy buenos resultados.

Esta serie de cerros, cuya elevación máxima corresponde a 125 metros sobre el nivel del mar, se extiende hasta conformar la punta rocosa al este de la desembocadura del Arroyo de la Coronilla² que también se llama Punta Piedras de Aflar.

De esta forma, debido al nombre de las elevaciones, desde los inicios del siglo XIX a toda la zona circundante se la comenzó a conocer como los Pagos de Piedras de Aflar. Sus límites aproximados eran por el este el Arroyo Solís Grande, por el sur el Río de la Plata, por el oeste los Pagos de Mosquitos y por el norte, aproximadamente el antiguo camino con dirección E-W que llevaba al Paso Cubelo en el Arroyo Solís Grande.

En 1895, cuando se inaugura la línea ferroviaria que unía la Estación Empalme Olmos (hoy Víctor Sudriers) con Estación La Sierra en Gregorio Aznárez, en principio la parada y posteriormente la estación de tren ubicada en el kilómetro 83 fue también designada con el nombre Piedras de Aflar.

Es en torno a la Estación Piedras de Aflar entonces, que comienzan a nuclearse algunos vecinos, se instalan comercios y se construye una escuela en las primeras décadas del siglo XX. Hacia 1950, se destinan dos manzanas con frente a dicha Estación para fraccionar en solares, dando lugar a la urbanización y creación del Pueblo Estación Piedras de Aflar.

¹ Topónimo significa el nombre propio de un lugar.

² Inclusive al Arroyo de la Coronilla, en algunos mapas de fines del siglo XIX y en algunas publicaciones como ser en el Diccionario Geográfico del Uruguay de Orestes Araujo publicado en 1900, se le menciona como Arroyo Piedras de Aflar (p. 137 y p. 599).



Paisaje de Piedras de Aflar. Concurso Fotográfico Intendencia de Canelones, 1er Premio. Alicia Gutiérrez, año 2020.

Desde entonces, la población del Pueblo Estación Piedras de Aflar y de sus alrededores, ha sido marcada hondamente por la presencia del ferrocarril en todas sus actividades diarias.

Su pasaje gestionaba y ordenaba tanto la vida productiva, laboral, social como la de esparcimiento de sus habitantes.

Silbatos, campanas, el bullicio de los trabajadores, conversaciones apuradas, risas de niños, pregones de vendedores ambulantes, el mugir y balar del ganado en los corrales, y otra plétora de sonidos inundaban la Estación y el Pueblo con cada ferrocarril que pasaba.

Los itinerarios fijos del ferrocarril anunciados por sus fuertes silbatos en los pasos niveles, han afianzado en la memoria de los vecinos los horarios de los distintos trenes, los cuales hasta el presente recuerdan con exactitud.

Pero el ferrocarril no sólo se recuerda en relación al traslado de la producción agropecuaria y/o con el trabajo, sino que también evoca actividades vinculadas con la diversión y el placer.

María relata como de niña en los años '50, junto con sus amigos jugaban en los vagones. Ramón, Jorge, Alberto y otros vecinos, se sonríen al recordar cuando el ferrocarril los llevaba a diferentes bailes en localidades alejadas como San Carlos y Villa Olmos durante la década de 1960. Del mismo modo, Nelly relata que se reunía con sus amigas los fines de semana en la Estación Piedras de Aflar. "Nos poníamos la ropa mejor que teníamos para ver pasar el tren. Era una fiesta. Porque venía de Punta del Este."³

³ La línea del este, llega a la ciudad de Maldonado en 1910 y en 1928 a la ciudad de Rocha,

A mediados de la década de 1980 pasan los últimos trenes por la Estación Piedras de Aflar. Hoy las vías, señaléticas y diferentes infraestructuras del sistema ferroviario en diferentes grados de conservación y cubiertas por espesa vegetación, se encuentran en silencio.

Es por todo lo que hemos relatado y relataremos, que gran parte de la trama histórica de la región y del Pueblo Piedras de Aflar, está profundamente enraizada con la presencia del ferrocarril, constituyendo uno de los componentes más importantes de la identidad de sus habitantes.



Cerro Piedras de Aflar. Fotografía Carina Erchini, año 2009.

uniéndose esta última a la ya existente hacia la Paloma. En 1930, el Ferrocarril Uruguayo del Este, inaugura la Estación Punta del Este, la cual funcionaba fundamentalmente durante la época estival a través de coches pullman.

2

Desarrollo histórico y bienes patrimoniales de la región

Contexto Regional

Con la llegada de los primeros europeos al Río de la Plata a principios del siglo XVI, comienzan las incipientes descripciones escritas y gráficas del territorio que identificarán posteriormente como Banda Oriental –que por ese entonces era propiedad de la Corona Española–, y que más tarde será conocido como Uruguay.

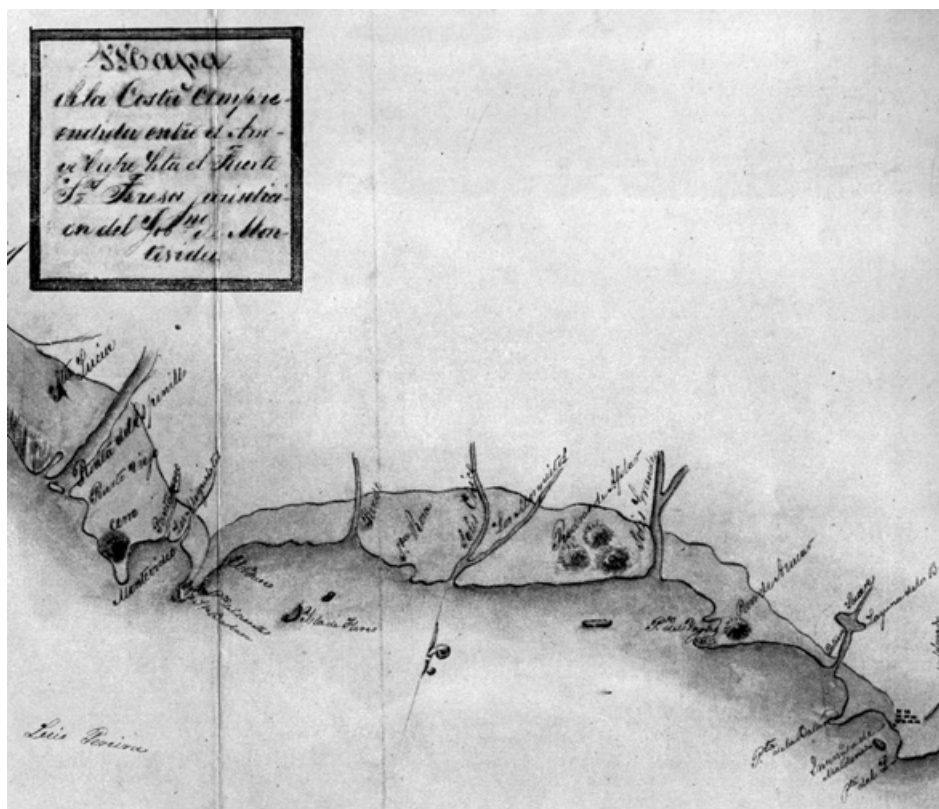
Estos registros corresponden a escuetas descripciones geográficas y/o a acontecimientos muy breves y puntuales, ya que no existe interés específico sobre este territorio por parte de la Corona Española. Sólo interesa controlarlo y mantenerlo dentro de sus dominios.

Puede observarse en la cartografía de los siglos XVI, XVII e inclusive parte del XVIII, que sólo se registran características geográficas costeras (desembocaduras de los ríos y arroyos) y aquellas visibles desde los navíos (como los cerros), desconociéndose gran parte del interior del territorio.

Con la introducción del ganado fundamentalmente bovino al actual territorio del Uruguay durante las primeras décadas del siglo XVII y su explosiva reproducción posterior, la entonces Banda Oriental, comienza a presentar un mayor atractivo económico. Es notoria la cantidad de ganado salvaje por todo el territorio y su concentración en algunas zonas particulares como lo fue la denominada Vaquería del Mar ubicada en la cuenca del Arroyo Cebollatí.

Esta riqueza pecuaria, atrajo numerosos faeneros y corambreros (hombres de diferentes orígenes), que cazaban el ganado cimarrón para comercializar en principio sus cueros. Las tareas se realizaban cerca de la costa y utilizaban las bocas de los arroyos, ríos y sus rinconadas para realizar el trabajo.

La documentación histórica señala también una dinámica circulación en el territorio por grupos de diferentes orígenes étnicos. Por un lado, indígenas cazadores recolectores (grupos originarios) asentados en diferentes puntos del territorio, que en sus desplazamientos logísticos transitaban por el mismo. Indígenas misioneros (fundamentalmente guaraníes pero no excluyente) que patrullaban la zona bajo las órdenes de los españoles y que se movilizaban hacia y desde las Vaquerías del Mar. Y “partidas” de europeos, generalmente españoles que vigilaban el territorio para su control, entre otros.



Mapa de 1785 realizado por orden del Coronel Joaquín del Pino: "Mapa de la costa comprendida entre el Arroyo Cufre hasta el Fuerte S^{ta} Teresa jurisdicción del Gob^{no} de Montevideo". Sector que incluye la costa de los departamentos de Montevideo, Canelones y el oeste de Maldonado. En lo que respecta al área de interés, están indicados los arroyos "Solís Chico" y su tributario "Los Mosquitos"; las elevaciones "Piedras de Aflar" ilustradas como tres cerros, la isla que los enfrenta y el arroyo "Solís Grande". Mapa tomado de: Capurro, 1947.

Región Piedras de Aflar

El sureste del actual departamento de Canelones compartía las características mencionadas anteriormente.

Con la fundación de Montevideo, el área quedó comprendida dentro de los límites de la Jurisdicción de Montevideo que fueron explicitados por el Capitán Pedro Millán en 1726. Hasta 1752, este territorio jurídicamente era propiedad de la Corona Española.

Hacia mediados del siglo XVIII, tanto en la cartografía como en algunos censos realizados (padrones), el área era conocida como **Pagos del Solís Grande** y comprendía ambas márgenes de la cuenca media e inferior del curso de agua homónimo.⁴

⁴ Homónimo significa que algo o alguien tiene el mismo nombre propio.

Con la fundación de Montevideo en 1724 y la de Maldonado en 1755, el tránsito terrestre por el área se hace más intenso y comienzan a surgir los primeros asentamientos coloniales.

En 1752, el Capitán de Mar y Guerra José Villanueva Pico adquiere las tierras situadas en el Camino a Maldonado, entre el Arroyo Solís Chico y Solís Grande (unas 6 a 7 leguas de frente por 10 leguas de largo/fondo) más las tierras y potreros ubicados hasta el área de Pan de Azúcar (y de 5 leguas de fondo).⁵

En 1771, estas tierras las adquiere Juan Villanueva Pico (hermano de José) y en 1786 las hereda Josefa Villanueva Pico (hija de José). En 1809, Josefa Villanueva Pico, las lega al Presbítero Antonio Garriz de la Provincia de Navarra.

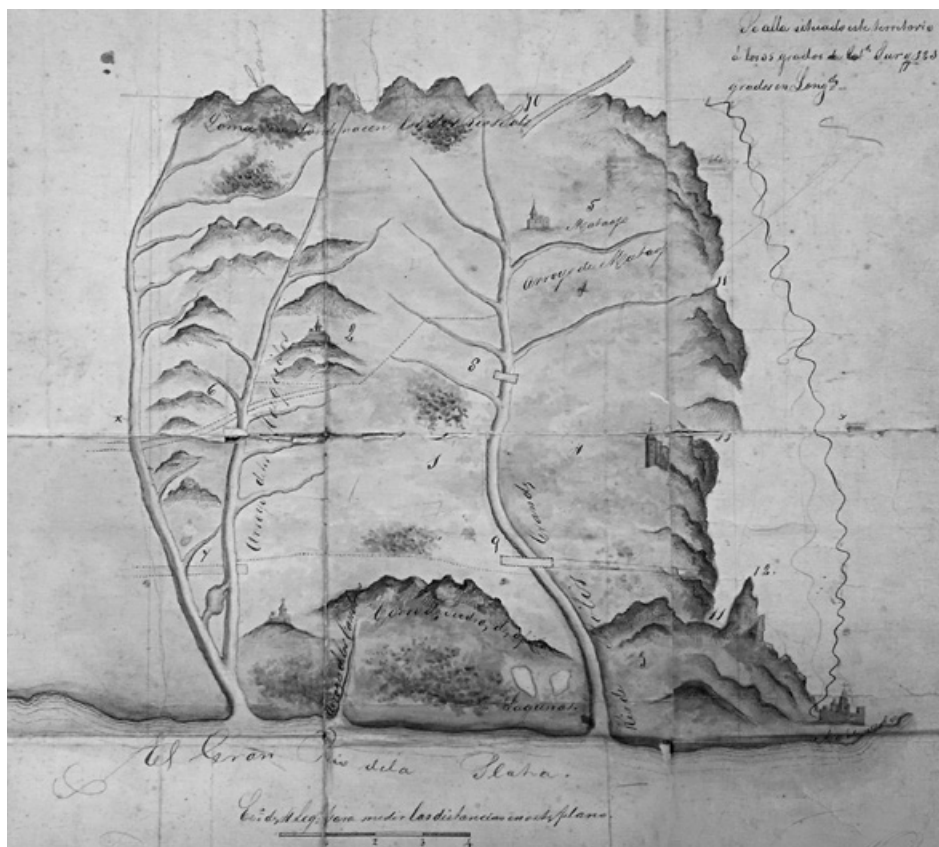
Durante esos años, algunos sectores de la propiedad fueron arrendados y se instalaron los primeros establecimientos coloniales, cuya actividad principal y casi única era la ganadera. Como se menciona en el plano que registra las tierras propiedad de Villanueva Pico, la mayor área se destinaba a "campo donde pasta el ganado".⁶

Asimismo, numerosa documentación de la época, nos indica que era frecuente el enfrentamiento con los grupos indígenas ocupantes del mismo territorio por ese entonces.⁷

⁵ Barrios Pintos, A. 1981. *Canelones. Su proyección en la Historia Nacional*. Tomo II. Intendencia Municipal de Canelones. 1981, p.448 y Escrituras Particulares.

⁶ Plano donde se especifican los territorios propiedad de José Villanueva Pico hacia fines del siglo XVIII. Plano en Archivo General de la Nación, Particulares, Libro N° 33.

⁷ Bracco, D. *Guenoas*. Ministerio de Educación y Cultura. Montevideo. 1998. Bracco, D. *Charrúas, Guenoas y Guaraníes. Interacción y destrucción: indígenas del Río de la Plata*. Librería Linardi y Risso. Montevideo. 2004.



Plano donde se especifican los territorios propiedad de José Villanueva Pico hacia fines del siglo XVIII. Abarcaban desde el Arroyo Solís Chico hasta las sierras de Maldonado. Plano en AGN, Particulares, Libro N° 33. Fue publicado por Martínez Rovira en 1974, p.75.

Es por ello, que durante la Conquista y Colonización, toda esta región fue parte de un territorio de circulación y control por parte de la corona Española.

Se establecieron sistemas de Guardias para controlar los diferentes navíos que ingresaban al Río de la Plata, y como ya mencionamos, a quienes transitaban por él. Este sistema de Guardias coloniales se ubicaba en la línea costera, principalmente en las desembocaduras de los principales tributarios del Plata, y hacia el interior como una especie de arco en torno a la ciudad de Montevideo, controlando los diferentes pasos y vías de comunicación.

Según la documentación consultada, hacia fines del siglo XVIII, una de estas Guardias se ubicaba en el Paso Real del Arroyo Solís Grande, en el denominado Real Camino a Maldonado.

El **Real Camino a Maldonado** –que unía Montevideo y Maldonado–, se desarrollaba casi paralelo a la costa, evitando la zona de médanos y humedales (pajonales,

bañados y esteros) y utilizaba los pasos y vados naturales más aptos para el cruce de los innumerables cursos de agua que se ubican en el territorio.

Por otra parte, sobre mediados del siglo XIX, se menciona un puesto militar que “...ha servido para atalaya, o vigías ...” y que se ubica en “... el cerro más alto de las piedras de aflar...”⁸

Ficha 1. Pág. 58 - Guardia Colonial en el Arroyo Solís Grande.

Ficha 2. Pág. 59 - Calzada de piedra en Paso Real del Arroyo Solís Grande.

Primeros Fraccionamientos

A principios del siglo XIX, con la creación de los primeros departamentos del Uruguay, se establecía la división política administrativa entre los departamentos de Canelones y Maldonado, por lo que la denominación de Pagos del Solís Grande debió quedar obsoleta, ya que ahora “el Pago” quedaba administrativamente dividido por el propio arroyo.

Hacia mediados del siglo XIX, en virtud de que no existía en la margen derecha de la cuenca del Arroyo Solís Grande ningún grupo poblado, debió comenzar a conocerse al área por el rasgo geográfico más notorio que presentaba: los cerros Piedras de Aflar.

La ocupación del territorio era escasa y dispersa. No existía en el área ningún núcleo poblado, ni elemento aglutinador exceptuando alguna pulpería o posada siempre en el eje de circulación E-W.

A la vez, hacia inicios del siglo XIX, el extenso territorio comienza a dividirse.

En 1816, de acuerdo al Reglamento de Tierras promovido por la Revolución Artiguista, se realiza un reparto del gran latifundio anteriormente de Juan Villanueva Pico, por ese entonces del Presbítero Antonio Garriz y posteriormente de Félix de Alzaga.

El área comprendida entre el Arroyo Mosquito, el Camino a Maldonado, desde el Paso de las Toscas hasta el cerro Mangrullo y desde allí hasta los médanos, fue concedida a Tomás Burgueño (quien la arrendaba hasta ese momento). Fue en esta tierra que en 1879 se funda el poblado Santo Tomás de Aquino, conocido como Mosquitos (que de hecho ya existía) y que hoy se llama Soca.⁹

Hacia 1835, Félix de Alzaga –propietario del resto de las tierras–, vende distintas áreas de este extenso territorio entre el Arroyo Solís Chico y Arroyo Solís Grande.

8 Araujo, O. *Diccionario Geográfico del Uruguay*. Imprenta Artística de Dornaleche y Reyes. Montevideo. 1900, p. 600.

Capurro, F. *San Fernando de Maldonado*. Revista de la Sociedad “Amigos de la Arqueología”. Montevideo, Tomo X, 1947, p. 147.

9 Barrios Pintos, A. *Canelones. Su proyección en la Historia Nacional*. Tomo II. Intendencia Municipal de Canelones. 1981, p. 448-449.

Una de las fracciones fue vendida en 1835 a Blas Migués, donde posteriormente surgiría el Pueblo de Migués hacia 1859.¹⁰

También en 1835, otra fracción fue adquirida por los hermanos José María Montes y Francisco P. Montes; sector en donde en 1893 se instala la Estación Montes, dando lugar a la conformación del pueblo homónimo.¹¹

Otra fracción fue adquirida por Francisco Amancio Benítez y su esposa Narcisca Viera, en la zona de Piedras de Aflar en 1835.¹²

En cuanto al área de médanos desde el sur de los cerros de Piedras de Aflar, ya en 1829 Félix de Alzaga se los había vendido a Vicente Francisco López y a Joaquín Revillo, quienes en 1837 se lo venden a Marcial García.¹³

Los campos comprados por Marcial García, se extendían desde el Arroyo Solís Grande hasta el Arroyo del Bagre y desde las costas del Río de la Plata hasta los cerros Piedras de Aflar y el Arroyo del Tío Diego por el norte.¹⁴

Pagos Piedras de Aflar

De esta forma, la zona de Piedras de Aflar abarcaba una amplia extensión cuyos límites aproximados eran el Arroyo Solís Grande al este, la costa del Río de la Plata al sur, los Pagos de Mosquitos al oeste y al norte el Camino al Paso Cubelo.

Como ya mencionamos, lentamente se fueron ubicando en la zona algunos establecimientos fundamentalmente ganaderos, surgiendo así las primeras construcciones denominadas azoteas. Las mismas presentaban cimientos de piedra, gruesas paredes de ladrillos asentados en argamasa (cal y arena) y/o en barro y techo a la porteña. El techo utilizado como azotea, era construido con tirantería de madera dura, con alfajías también de madera y sobre ella una losa horizontal cubierta por baldosas rojas que permitían el tránsito.

Las habitaciones de estas construcciones se alineaban en L, en U o en cuadro y albergaban en el patio interior que se conformaba, el aljibe de agua fresca.

En las cercanías de estas sólidas construcciones, muchas de las cuales aún existen, se ubicaban algunas viviendas más humildes, realizadas con materiales perecederos como adobe, madera, cañas, paja y barro, las cuales hoy pueden observarse en el paisaje como relictos denominadas taperas.

10 Barrios Pintos, A. *Canelones. Su proyección en la Historia Nacional*. Tomo II. Intendencia Municipal de Canelones. 1981, p. 384.

11 Barrios Pintos, A. *Canelones. Su proyección en la Historia Nacional*. Tomo II. Intendencia Municipal de Canelones. 1981, pp. 518-519.

12 Escrituras de García Marrero (Piedras de Aflar).

13 Escrituras de Pedro Dadomo (Balneario Santa Ana).

14 Plano de 1879. Archivo General de la Nación, Mapoteca, Mapa N° 152, Caja N° 424.

Ficha 3. Pág. 60 - Azotea del Paso Real en Arroyo Solís Grande.

Ficha 4. Pág. 61 - Construcciones en piedra.

Ficha 5. Pág. 62 - Azotea Familia de Armas

Ficha 6. Pág. 63 - Azotea Familia de la O

Ficha 7. Pág. 64 - Azotea Familia Baleta (Valletta).

Ficha 8. Pág. 65 - Azotea vieja Familia Alvarez

Ficha 9. Pág. 66 - Azotea Secundino La Cruz

Estación Piedras de Aflar

En 1882 el ferrocarril había llegado a Pando. Pocos años después, se inicia la construcción de la línea ferroviaria que llegaría desde Pando hasta Minas, la cual es inaugurada en 1889.

En el Km 44 de esta línea a Minas, se instala la Estación Empalme Olmos, desde la cual comienza a construirse otro ramal, que llegaría a los departamentos de Maldonado y Rocha en un trayecto aproximadamente paralelo a la costa.

Esta línea del este, fue construida en diferentes trayectos por la empresa Ferrocarril Uruguayo del Este¹⁵. El primer tramo queda inaugurado en 1895 y abarcó desde Estación Empalme Olmos hasta Estación La Sierra en Gregorio Aznárez.¹⁶

Diferentes estructuras ferroviarias básicas como puentes sobre arroyos y cañadas, el tendido mismo de los rieles y la señalética de los pasos niveles, fueron construidas entre 1890 y 1895.

Es a partir de 1895 con la inauguración del trayecto desde Empalme Olmos hasta La Sierra, que otras instalaciones específicas del ferrocarril y con diferentes funciones, comienzan a edificarse. Paradas, estaciones, galpones y otras construcciones comenzarán a instalarse en el paisaje, de las cuales muchas pueden apreciarse en el presente.

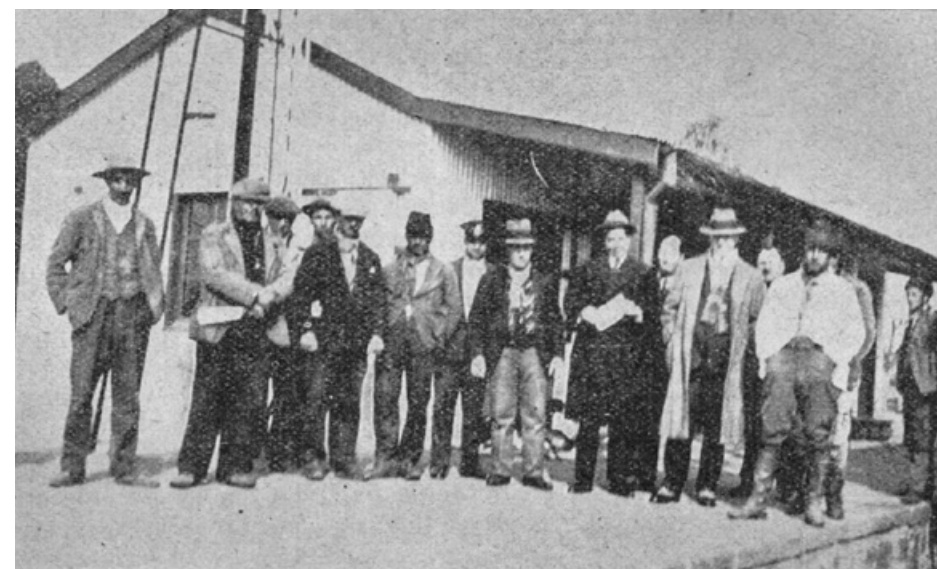
La cartografía analizada, señala como la Estación comienza a organizar la circulación por el territorio. Los tres caminos desde la actual Ruta 9 indicados en la cartografía de 1930 como "a Piedras de Aflar", sugieren la importancia del tránsito desde el medio rural hasta la Estación.

En esta misma cartografía, puede apreciarse que el Pueblo Estación Piedras de Aflar, aún no estaba diseñado. Sólo aparece registrada la Estación y el Correo (único en varios kilómetros a la redonda).

La instalación del ferrocarril no sólo representó un impacto territorial o paisajístico, sino fundamentalmente social. Su presencia, y en particular la Estación Piedras de Aflar, dotó al territorio de un nodo social y económico que aún perdura con mucha fuerza en las narrativas locales, como hemos podido registrar.

15 El Ferrocarril Uruguayo del Este, originalmente era una empresa extranjera denominada Uruguay East Coast Railway. Para 1920, esta línea pasa a la Administración de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado y finalmente en 1952 conforma la Asociación de Ferrocarriles del Estado (AFE).

16 Adinolfi y Erchini. *El Ferrocarril en la construcción del territorio costero*. Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay. 2012, Vol. 10, pp. 173-179. Montevideo.



Fotografía de la Estación Piedras de Aflar hacia la década de 1930. Imagen recuperada del Boletín de Ferrocarriles del Estado Sección Fomento y Comercial del año 1933. Gentileza de Dr. Enrique Bianchi, de José Luis Hernández Cabrera del Museo Ferroviario y de Fabián Iglesias Pérez del Archivo del Transporte Uruguayo.

Ficha 15. Pág. 70 - Estación del Ferrocarril Piedras de Aflar

Ficha 16. Pág. 71 - Galpón de AFE

Ficha 17. Pág. 72 - Puente sobre Cañada de la Piedra

Ficha 18. Pág. 73 - Puente sobre Cañada del Caracol

Ficha 19. Pág. 74 - Parada 87 y Tanque de Agua

Ficha 20. Pág. 75 - Puente ferroviario en Arroyo Solís Grande

Primeras construcciones en torno a la Estación

Las construcciones más antiguas próximas a la Estación Piedras de Aflar, son las que se ubican sobre la Ruta 103 inmediatamente al cruce con las vías del ferrocarril. Son construcciones de fines del siglo XIX-principios del siglo XX.

En una de ellas, la más cercana a la vía, funcionó durante las primeras décadas del siglo XX, la Escuela Vieja y el Almacén de Segundo Alonso.

Otra, era la vivienda familiar del matrimonio Cesáreo de Armas y Margarita Vizcaíno. Según cuentan todos los vecinos, ésta era una casa de "lujo". Tenía varios baños con bañera (cuatro o cinco según distintas versiones), un aljibe interior revestido de azulejos y sus pisos eran de madera. La casa además, estaba rodeada de un hermoso jardín y fue la primera que tuvo luz eléctrica a través de un motor a nafta.

Ficha 10. Pág. 67 - Azotea Cesáreo de Armas y Margarita Vizcaíno

Ficha 11. Pág. 68 - Almacén de Segundo Alonso

Ficha 12. Pág. 68 - Almacén de Polo

Ficha 13. Pág. 69 - Almacén de Oyenard

Ficha 14. Pág. 69 - Mirador Familia García

La Escuela

El primer edificio de la Escuela Rural N° 91 fue construida por Secundino La Cruz, en un sector de su campo con frente al camino que en su trayecto norte sur, pasaba a escasos metros de la Estación Piedras de Aflar.



Alumnos de la Vieja Escuela N° 91 en la década de 1950. Fotografía cortesía Jorge Fuentes.

El local fue construido siguiendo los lineamientos que la Inspección Departamental de Educación Primaria exigía en cuanto a las características edilicias y fue inaugurado el 9 de octubre de 1927. La escuela dejó de funcionar en ese local hacia 1965 aproximadamente, cuando se construyó el edificio actual y la misma fue trasladada.

Muchos de los entrevistados recuerdan con añoranza la vieja escuela. Cuando Amanda Sosa iba a la escuela, asistían más de 60 niños. La mayoría venían en tren desde lugares como La Floresta y la Parada 78.

A su vez en las cercanías de la Estación, existieron otras escuelas a las que asistieron algunos de los vecinos con más años.

Una de ellas es la Escuela Rural N° 39, que fundada en 1883, fue la primera escuela rural mixta del Uruguay.¹⁷

La escuela tuvo diferentes locaciones, todas ellas muy cercanas. Olga Corrales, antigua alumna de esta escuela, nos cuenta que hacia 1910 aproximadamente cuando su madre asistía, la escuela era una construcción de barro. Un “rancho de terrón”. A los pocos años, en el mismo lugar se construyó con ladrillos asentados en mortero de cal y arena una gran habitación sin divisiones, en la cual recibían clases todos los niños. Allí asistieron Olga y sus hermanos. Y hacia los primeros años de la década de 1940, se inauguró el local actual que todos podemos ver en la Ruta 70.

Otra escuela cercana, fue la Escuela Rural N° 95, que se ubicaba en la falda de los Cerros Piedras de Aflar. Hacia fines de la década de 1940 y principios de 1950 fue trasladada a su ubicación actual en Cuchilla Alta.

Esta escuela, en su ubicación original, es mencionada de diversas maneras por los vecinos. Algunos la recuerdan como la Escuela Berisso y otros como la Escuela en lo de Balparda. Esto se debe, en primer lugar, a que su construcción fue impulsada y realizada por Anita Berisso¹⁸ hacia fines de la década de 1920. Y en segundo lugar, que una vez que esta fue trasladada a su ubicación actual y el edificio quedara en desuso, en esos campos se instaló Balparda, un tambero de la zona.

A la Escuela Berisso, concurría Ricardo Álvarez Alem a principios de la década de 1930, según nos relatan sus familiares.¹⁹

Ficha 21. Pág. 76 - Escuela Vieja N° 91, Piedras de Aflar

Ficha 22. Pág. 77 - Escuela Nueva N° 91, Piedras de Aflar

Ficha 23. Pág. 78 - Escuela Berisso

Ficha 24. Pág. 78 - Escuela N° 39, Capilla Cella.

Ficha 25. Pág. 79 - Escuela N° 126, Paraje La Carreta

Surgimiento de los Balnearios

Desde fines del siglo XIX, comienza en nuestro país un proceso de revalorización del mar con fines recreativos, de higiene y de salud. Surgen así los primeros balnearios del este y los grandes proyectos forestales.

¹⁷ <https://www.subrayado.com.uy/maestra-rural-hace-120-kilometros-moto-cada-dia-ir-trabajar-n45340>

¹⁸ Según Ciro Villarino, esta escuela fue construida hacia 1928, en los campos del matrimonio de Victoria y Ramón Berisso. La escuela instalada en la estancia y caserío, reunió ese primer año a 45 niños. Funcionó hasta 1952, teniendo una sede auxiliar en el pueblo de La Tuna a partir de la década de 1930. Actualmente corresponde a la Escuela N° 95 de Cuchilla Alta. En: Villarino, C. *Gente de La Tuna. El Balneario de los canarios de Miques y de Tala*. Tradinco S.A., Montevideo. 2018, pp. 41 y 44 a 46.

¹⁹ Dato que concuerda con la ficha n° 180 del Libro Matrícula, año 1927-1937. Archivo de la Escuela Rural N° 91.

Será recién a principios del siglo XX que con la implantación en 1911 de La Floresta y de Atlántida en la costa de Canelones, se inicia el surgimiento de la cadena de balnearios de la costa canaria que hoy conocemos.²⁰

En lo que respecta a la región de Piedras de Aflar, las primeras urbanizaciones costeras, surgen a partir de la década de 1930 y corresponden a Cuchilla Alta que data de 1932, Santa Lucía del Este de 1933, La Tuna de 1934 y Los Titanes de 1935.²¹

Pero con anterioridad a la creación y consolidación de estos primeros balnearios, algunos sectores de la costa ya eran frecuentados por acampantes en la época estival, que de acuerdo a la cartografía consultada se denominaba *Playa Piedras de Aflar*.

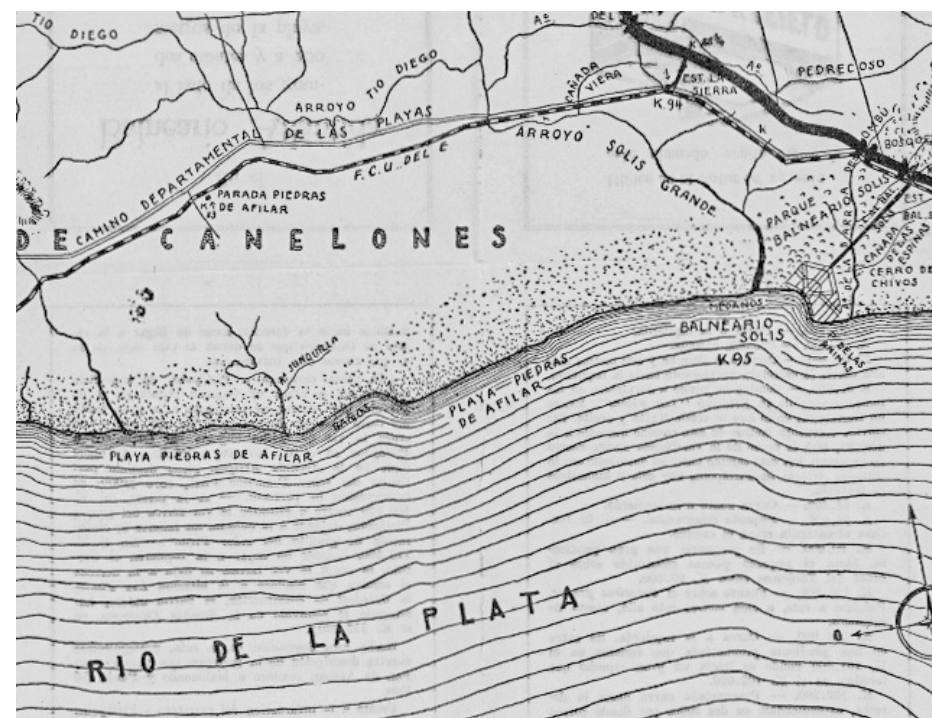
En cuanto a la circulación por el territorio, hasta fines del siglo XIX y principios del siglo XX continuó siendo mayoritariamente E-W o viceversa, tanto por el Real Camino a Maldonado, como por la línea ferroviaria. Con la creación de los primeros balnearios en el área, la circulación por el territorio se incrementa en el sentido N-S.

Para llegar a la costa y a los incipientes balnearios, el trayecto mayoritariamente se hacía por la actual Ruta 70, que inicia en la Ruta 9 (antiguo Real Camino a Maldonado) y llega a los balnearios Cuchilla Alta y Santa Lucía del Este, pasando por la Estación Piedras de Aflar.

El trazado actual de Ruta 70, hoy denominada Camino de los Fusilados, no es el original, o por lo menos no durante la primera mitad del siglo XX. Como puede verse en la cartografía de 1930 del Instituto Geográfico Militar, al sur de la línea ferroviaria, la misma era un trazado recto, sin las curvas actuales. Ya en la cartografía de 1945 presenta su trazado presente.

Otra ruta de acceso a la costa, lo es la actual Ruta 103. Algunos de los trayectos de esta ruta, constituían un antiguo sendero denominado Camino Departamental de las Playas. El mismo se extendía desde la Estación Atlántida, hasta el Arroyo Solís Grande casi en paralelo con las vías del tren, aunque en algunos trayectos se ubica al norte y en otros al sur de las vías, y en algún pequeño sector coincidía con el desarrollo actual de la Ruta Interbalnearia.

A partir de 1960 con la construcción de dicha ruta, muchos de estos senderos fueron quedando en desuso. Pero durante la primera mitad del siglo XX, fueron los caminos transitados por los vehículos particulares para llegar a los balnearios comprendidos entre el Solís Chico y el Solís Grande. En algunos sectores pueden aún encontrarse, los antiguos pilares de entrada a los mismos.



Plano de la Carretera de Atlántida a Punta del Este de 1920 aproximadamente (original en la Biblioteca Nacional). En este plano pueden apreciarse los extensos arenales, la "Playa Piedras de Aflar", el "Camino Departamental de las Playas" paralelo y al norte de la vía ferroviaria y la ausencia de centros poblados excepto la Estación Piedras de Aflar en toda el área.

Ficha 26. Pág. 80 - Casa que fuera de los Corrales

Ficha 27. Pág. 80 - Casa de Alvarez-Sosa

Ficha 28. Pág. 81 - Capilla Cella.

Ficha 29. Pág. 81 - Capilla Pueblo Estación Piedras de Aflar

Ficha 30. Pág. 82 - Memorial Fusilados de Soca

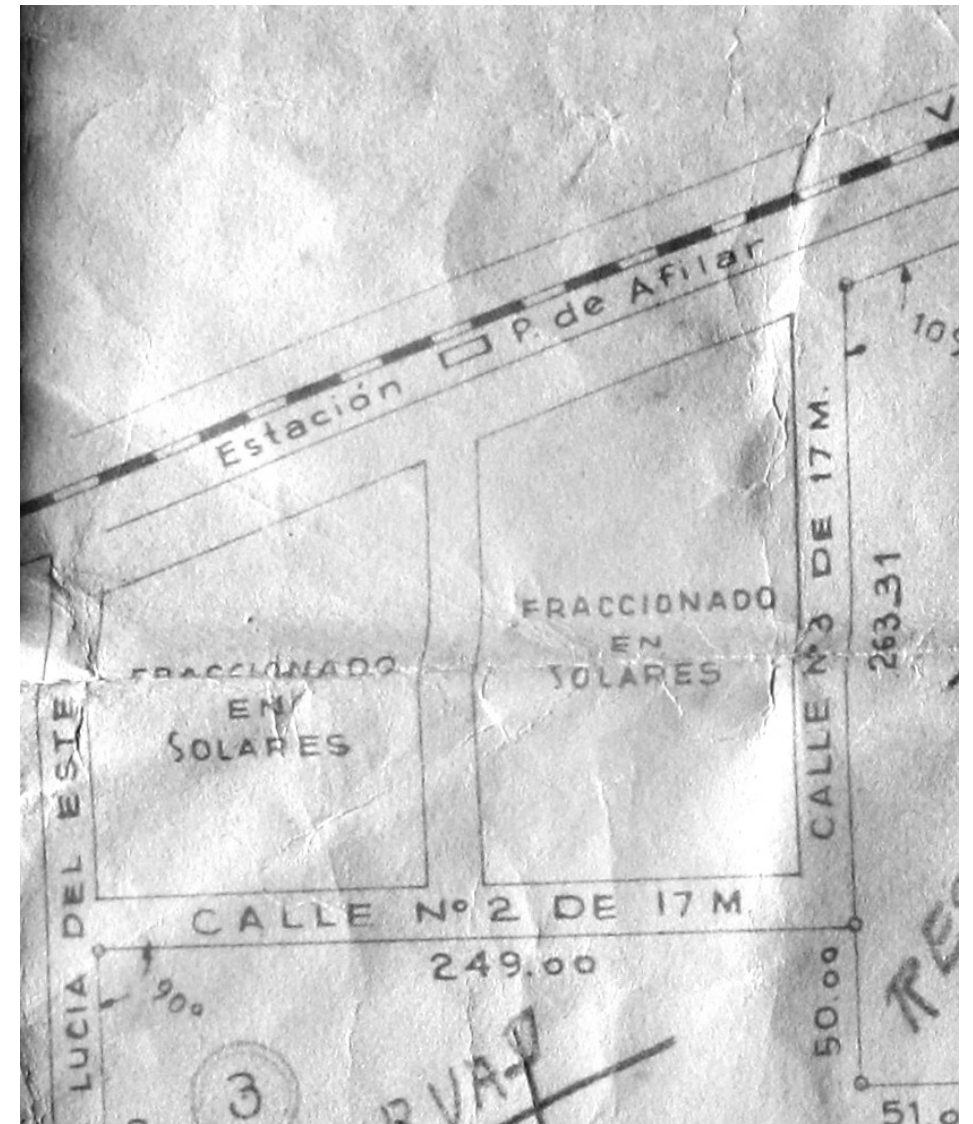
20 Esto no quiere decir que con anterioridad a la urbanización de los balnearios no se disfrutara de la costa. Existen numerosos relatos y crónicas en donde se menciona, que desde fines del siglo XIX y principios del siglo XX, la costa era frecuentada con fines recreativos. Ver por ejemplo: Zinola 1966, p. 23; Villarino, 2018 p.16.

21 Barrios Pintos, A. *Canelones. Su proyección en la Historia Nacional*. Tomo II. Intendencia Municipal de Canelones. 1981, pp. 570-579.

Urbanización: Pueblo Estación Piedras de Aflar

Las numerosas oportunidades laborales que ofrecía la zona de Piedras de Aflar en relación al trabajo del campo, sumado al desarrollo de la cadena de balnearios de la costa canaria que ofrecían trabajos extras durante los meses de verano, implicó una concentración cada vez mayor de nuevos vecinos y comercios en torno a la Estación Piedras de Aflar.

Es así, que hacia la década de 1950, Bartolo Román Álvarez, propietario por ese entonces de los campos al sur de la vía ferroviaria, mensura y divide su propiedad según Plano de 1957,²² destinando dos manzanas con frente a la Estación Piedras de Aflar para fraccionar en solares. Surge así el Pueblo Estación Piedras de Aflar.



Detalle de las dos manzanas con frente a la Estación Piedras de Aflar, destinadas a ser fraccionadas en solares. En: Plano de mensura y división de un campo ubicado en "Piedras de Aflar" 8ª Sección Judicial del Departamento de Canelones, propiedad del Sr. Bartolo Román Álvarez. Año 1957. Agrimensor Horacio Uslenghi. Gentileza Jorge Fuentes.

²² Plano de mensura y división de un campo ubicado en "Piedras de Aflar" 8ª Sección Judicial del Departamento de Canelones, propiedad del Sr. Bartolo Román Álvarez. Año 1957. Agrimensor Horacio Uslenghi. Gentileza Jorge Fuentes.

3

El trabajo

Los Ganaderos

Manuel Álvarez (bisabuelo de Ramón y Alberto), se había instalado en la zona de Piedras de Aflar desde fines del siglo XIX. Poseía más de 600 cuabras y ganado.

Cuando en la década de 1890 comienzan los trabajos del ferrocarril para instalar las vías, Manuel no dudó. Al poco tiempo cedía un sector de su propiedad para que se instalara en primer lugar una parada del ferrocarril y posteriormente la actual Estación Piedras de Aflar. Según cuentan sus descendientes, su mayor anhelo era “ver pasar el tren”.

Los Álvarez no eran la única familia que se dedicaba a la ganadería en la zona. Por lo que esta parada del ferrocarril y posterior estación con sus corrales y embarcaderos de ganado, ofrecía una mayor agilidad y menos riesgos en el traslado del mismo hacia la Tablada,²³ que era donde se comercializaba.

Los productores, tanto pequeños, medianos como grandes, enviaban su ganado en pie hacia la Tablada utilizando casi exclusivamente el ferrocarril como medio de transporte.

Alberto relata que “de muchacho” (adolescente), su padre lo enviaba a comprar ganado vacuno a diferentes propietarios de la zona y luego de reunir un número considerable, lo trasladaban en tropa hasta la estación. Allí eran confinados a un corral y posteriormente utilizando el embarcadero de madera, eran enviados en ferrocarril hasta Montevideo.

Ramón, su hermano mayor, recuerda también que siendo muy joven, realizó una de estas travesías acompañando a su padre. Viajaban de noche, en el último vagón, con la tenue luz de un único farol a querosene.

El traslado se hacía en dos trayectos. Primero, hasta la Estación Peñarol en Montevideo, y desde allí, los vagones se desenganchaban de la locomotora principal y se enganchaban a una locomotora pequeña que directamente se dirigía hacia la Tablada, en donde el ganado era vendido.

²³ La Tablada es un sitio al norte del departamento de Montevideo, que desde fines del siglo XIX, oficiaba de mercado de compra-venta del ganado a ser faenado en los saladeros y posteriormente frigoríficos. El destino era tanto el abastecimiento local como la exportación. Funcionó como tal hasta 1973, cuando en la última dictadura cívico-militar fue cerrado y posteriormente utilizado como centro clandestino de detención y tortura.



Anacleto Ricardo Álvarez y su nieto Edinson Ramón Álvarez regresando de sus labores en el campo. En el horizonte pueden apreciarse las sierras de Maldonado y en primer plano el Galpón de la Estación Piedras de Aflar. Año 1986 aprox. Fotografía gentileza de la Familia Álvarez – Sosa.

Troperos

El ganado, fundamentalmente ovejas y vacas, era guardado en el corral de la Estación, para posteriormente ser embarcado en los trenes de carga, cuyo destino principal era la zona de la Tablada en Montevideo.

Hasta aquí, y a veces desde distancias muy lejanas, eran arreados por los troperos, hombres de campo, que a fuerza de gritos y a rebencazos controlaban que la tropa de ganado bovino y ovino, no se desperdigara y se movilizara hacia el destino trazado.

El continuo transitar por caminos específicos utilizando pasos y vados aptos para el cruce del ganado, llevó a que muchos de ellos se denominaran Caminos de Tropa. Actualmente pueden encontrarse tramos de su trayecto en sectores olvidados del medio rural y, en algunos casos, permanece el antiguo nombre en muchas localidades.



Troperos arreando ganado, Lavalleja. Año 1983. Colección Aníbal Barrios Pintos, Biblioteca Nacional.

Chacrerros y Chacreras



Niñas durante la cosecha de la remolacha azucarera. Zona de Gregorio Aznárez. Década 1940. Registro Fotográfico del Museo Estación La Sierra. Área el Trabajo y la Tierra.

Hacia 1950, la mayor parte de los habitantes de la zona de Piedras de Aflar, eran pequeños agricultores con campos de 10 a 12 Has (algunos propietarios y otros arrendatarios), que trabajaban la tierra en forma tradicional arando generalmente con yuntas de bueyes. Se plantaba trigo, maíz, papas, cebada, avena, cebolla, girasol y fundamentalmente remolacha azucarera.

La remolacha azucarera daba mano de obra todo el año, nos informan los vecinos. El destino de la producción era la cercana fábrica Azucarera Rausa²⁴ en Gregorio Aznárez. La empresa auxiliaba a los pequeños y medianos productores con semillas, fertilizantes y hasta maquinaria, la cual se pagaba con la cosecha.

Pero hacia fines de la década de 1980, con la eliminación del ferrocarril –que facilitaba la comercialización de los productos de las chacras–, el cierre de la Fábrica Rausa y la paulatina sustitución del trabajo manual por el realizado con maquinarias entre otros factores, hizo que el trabajo en el campo disminuyera drásticamente.

24 Remolacheras y Azucareras del Uruguay S.A. (RAUSA), instala un ingenio azucarero en el paraje La Sierra, Departamento de Maldonado en 1902. En 1942/44, instala el segundo ingenio en el pueblo de Montes, Departamento de Canelones. La fábrica clausura su actividad en 1985/1986.

Tamberos



Transporte en ferrocarril de la producción lechera hacia Montevideo. Estación Balneario Solís de la Línea Ferrocarril Uruguayo del Este. Año 1927. Fotografía CDF, código de referencia 04527FMHGE.

Amado Sosa, recién casado, llega con su esposa desde San José en 1948 en busca de oportunidades laborales para consolidar su familia.

La pareja se instala en un tambo en las cercanías de la Estación Piedras de Aflar en donde habían conseguido trabajo y desde allí afianzan su familia en la zona.

Como todo trabajo rural, las duras madrugadas en invierno, el sol penetrante en el verano y las largas jornadas extenuantes, no impedían que la atención a los animales, el ordeño de las lecheras, el traslado de los tarros de leche hacia las Paradas y Estaciones del Ferrocarril para ser enviadas a Montevideo, entre otras innumerables tareas se realizara en forma sistemática de domingo a domingo.

Carreros

Las carretas fueron en el medio rural hasta mediados del siglo XX, los transportes por excelencia. Eran impulsadas generalmente por una o más yunta de bueyes.

Patricio Corrales era carrero. Había nacido al norte de la Ruta 9 y hacia fines de la década de 1920 había consolidado su propia familia en la zona, próximo a uno de los “gajos del Quebracho”.²⁵

Don Corrales era indefectiblemente un hombre de paciencia. Conocedor de los mejores trillos, pasos y vados, debía sortear innumerables lodazales y caminos con profundas huellas que tambaleaban la carreta, dificultando el traslado y poniendo en continuo riesgo la mercadería transportada.

Toda la producción agrícola que salía de la Estación Piedras de Aflar hacia Montevideo, llegaba a la misma a través de carretas. El trigo, avena, cebada, papas, girasol y maíz cosechados en las chacras cercanas, eran o bien comprados por los almacenes para la distribución local, o depositados directamente en el galpón de la Estación y posteriormente embarcados en los trenes de carga para Montevideo.



Transporte, fundamentalmente en carros traccionados con bueyes, de la cosecha de la remolacha azucarera hacia RAUSA en Gregorio Aznárez. Década 1940. Registro Fotográfico del Museo Estación La Sierra. Área el Trabajo y la Tierra.

25 Arroyo Quebracho: afluente del Arroyo Solís Grande por su margen derecha, que tiene sus nacientes en la Cuchilla Cabo de Hornos. Departamento de Canelones.

Monteadores

El pueblo también fue el centro de abastecimiento de alimentos y otros insumos necesarios para los trabajadores zafrales que frecuentaban la zona. Los monteadores, cuyo duro trabajo los obligaba a permanecer varias semanas en aislamiento en los montes, talando, cortando y procesando la madera de los árboles, encontraron en el pueblo un lugar de esparcimiento. Inclusive algunos llegaron a “conseguir novia” y establecerse en el pueblo generando nuevas familias.

Si bien el trabajo de monteador es visibilizado como preferentemente masculino, las esposas, además de criar a sus hijos y compartir las duras condiciones familiares viviendo en construcciones muy precarias, sin suministro de agua ni de luz entre otras tantas carencias, también a la par de los maridos realizaban variadas tareas en el monte para contribuir al presupuesto familiar.²⁶



“Monteando” para despejar tramos de la vía ferroviaria y alrededores en 2021. Fotografía gentileza Yessabeth Facelli.

26 Algunas historias pueden conocerse en: Cardella, F. El campo Canario con rostro y corazón de mujer. Gobierno de Canelones. 2019, p.31 y p.34.

Ferrovianos

Con la instalación de la Estación del ferrocarril, nuevos oficios especializados surgen en la zona.

Los empleados de las distintas Empresas Ferrovias que operaron en nuestro país desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, debían desarrollar sus tareas dentro de las rígidas normas que el disciplinamiento inglés impregnaba a sus empresas en plena expansión mundial.

Los empleados del ferrocarril y sobre todo aquellos responsables de Estaciones, eran trabajadores calificados. Debían ser capaces de recibir órdenes de servicio por escrito y ejecutarlas correctamente, con un alto grado de responsabilidad y con suficiente destreza y fortaleza física para realizar manualmente muchas de las maniobras.

El Jefe de Estación, el Guardagujas y el Telegrafista entre otros trabajadores ferroviarios, debían cumplir su trabajo sistemáticamente, tanto de noche como de día, con sol o con una fuerte tormenta, con ánimo o sin él. El desvío de las vías, bajar las barreras, recibir el telégrafo, entre muchas otras tareas, debían cumplirse rigurosamente todos los días, para que los trenes y los pasajeros no sufrieran ningún tipo de alteración.



Ferrocarril Uruguayo del Este. Puente sobre el Arroyo Solís Chico. Gentileza del Sr. José Luis Hernández Cabrera del Museo Ferroviario y Fabián Iglesias Pérez del Archivo del Transporte Uruguayo.

Parteras (los nacimientos)

Amanda Delgado, recién casada, llega con su esposo desde San José en 1948. La pareja se instala en un tambo en las cercanías de la Estación Piedras de Aflar en donde habían conseguido trabajo y desde allí afianzan su familia en la zona.

Del matrimonio nacieron varios hijos. En el caso de los primeros, los partos se realizaron en su domicilio asistidos por la partera María Cigüeña,²⁷ afincada en el entonces pueblo de Soca.

María, además de atender partos en los domicilios de aquellas parturientas que ya no podían movilizarse, había organizado en su casa un sector en donde asistirlos. Es así que algunos vecinos como Ramón Álvarez (en 1949) y Jorge Fuentes (en 1963), nacieron en el domicilio mismo de la partera de Soca. Las nuevas generaciones, como Verónica Álvarez (en 1980) también nacieron en Soca, pero ya en el Policlínico de la ciudad. Y los hijos de Verónica nacieron en Sanatorios de Pando y de Montevideo.

Pero en 1959, Amanda Delgado estaba embarazada de mellizos, por lo que su parto se realizó en el Pereira Rossell. Es de esta forma que María del Carmen Sosa –una de las mellizas–, llega a su pueblo natal, en brazos de su madre en el ferrocarril de las ocho de la mañana.

²⁷ Suponemos que Cigüeña no era su verdadero apellido, pero ningún vecino pudo ni confirmarlo ni refutarlo.

Almaceneros

Por la década de 1950, en Estación Piedras de Aflar había tres Almacenes de Ramos Generales.

Uno de ellos era el Almacén de Segundo Alonso, al lado de la Escuela Vieja.²⁸ Según documentos de la época, inició sus actividades en 1935.

El comercio fundamentalmente se dedicaba a la venta de alimentos, pero también funcionaba allí un bar, un billar y acopio de cereales.²⁹

Amanda Sosa nos cuenta que durante el recreo, el almacenero abría una pequeña ventana que se comunicaba con el patio de la escuela, y los niños podían comprar “refuerzos, galletitas y caramelos”.

El Almacén de Sunción González Duran, conocido por todos como Almacén de Polo, se ubicaba frente por frente a la Estación del Ferrocarril. Este comercio, además de una vasta gama de mercaderías que abarcaba desde alimentos hasta productos ganaderos, también vendía combustible.

En el predio del comercio, existían dos surtidores, uno de gasoil y otro de nafta, que a través de una manija era despachada a los consumidores. El combustible llegaba a Piedras de Aflar, transportado en dos grandes recipientes en el ferrocarril.

Antes de la construcción de la Ruta Interbalnearia, en los balnearios cercanos no existían Estaciones de Servicio, por lo cual muchos veraneantes y vecinos venían a cargar combustible al Almacén de Polo.

El comercio también ofrecía bebidas y algún refrigerio a los numerosos trabajadores que traían su mercadería para ser enviada a Montevideo por ferrocarril, y que luego de dejarla en el gran galpón que oficiaba de depósito de granos y de otras materias primas, y/o de dejar el ganado en los corrales, se disponían a pasar un rato de distendimiento. Los sábados de tarde, el Almacén de Polo parecía un baile, recuerda Ramón Álvarez.

El Almacén de Américo Oyenard se ubicaba en la entrada del pueblo, sobre la Ruta 70. Su cercanía al monte de la costa del Arroyo Tío Diego –que oficiaba como lugar de recreación– permitía que si algún visitante necesitaba alguna bebida o alimento, en el almacén podía encontrarlo.

Los almaceneros repartían y vendían sus mercaderías a domicilio, tanto por el pueblo como en los balnearios cercanos. El Polo llevaba mercadería hasta Piriápolis, Cuchilla Alta, San Luis y La Floresta.³⁰ Recuerda Nelly Cortes,³¹ que Alonso venía a vender con un carro tirado por caballos blancos a Cuchilla Alta.

28 Tuvo otras locaciones, pero la más recordada es cuando funcionaba en el edificio contiguo a la escuela vieja.

29 Documento de la Dirección Nacional Impositiva de 1963. Gentileza del Sr. Jorge Fuentes.

30 Martínez de León, H. *Cuchilla Alta. La sierra que besa el mar*. Dieresis, Buenos Aires. 2009, p. 70.

31 Martínez de León, H. *Cuchilla Alta. La sierra que besa el mar*. Dieresis, Buenos Aires. 2009, p. 87.



Si bien en la foto no puede apreciarse, en forma muy desleída persiste en el lateral de la jardinera, el nombre Almacén Piedras de Aflar. Su propietario, Segundo Alonso, comercializaba en este transporte por campos y balnearios su mercadería. Década de 1960. Fotografía gentileza de Jorge Fuentes.

Maestras

Dorlisca Larrosa tenía 22 años en marzo de 1929 cuando llegó por primera vez a la Escuela de Estación Piedras de Aflar. Si bien no fue la primera maestra de la escuela, ya que esta se creó en 1927, fue hasta fines de 1942 la referente social y cultural de la zona.



Fotografía de 1933, donde Dorlisca Larrosa se ubica entre sus alumnos y alumnas de la Escuela N° 91 de Piedras de Aflar. La fotografía fue tomada por el fotógrafo Salazar en el primer edificio en que se instalara la escuela (la escuela vieja). Archivo Documental Escuela N° 91. Gentileza de Beatriz Espina, maestra directora de la escuela en 2022.

Como la mayor parte de los maestros y maestras rurales, Dorlisca se instaló en la escuela. Sus tareas excedían enormemente sus obligaciones pedagógicas y educativas. Se hacía cargo del orden y la limpieza de la escuela, de la atención del comedor, de los arreglos menores tanto del edificio como de los corrales y potrero, y fundamentalmente de la contención de familias, niños y niñas que en el medio rural afrontan innumerables penurias.

Asimismo, además de atender los requerimientos burocráticos y administrativos de Primaria, también organizaba la Comisión Pro-fomento de la escuela y más tarde la Comisión de ex-alumnos, de las cuales recibía –según consta en sus notas–³² una enorme ayuda, posiblemente producto del recuerdo afectuoso que tenían los ex alumnos de esta docente durante su pasaje por la escuela.

32 Archivo de la Escuela Rural N° 91. Libro Diario. Año 1927-1948 y Libro Copiador. Año 1927-1941.

Hoy, en las primeras décadas del siglo XXI, las maestras y maestros rurales, como lo hacía Dorlisca 100 años atrás, continúan dando todo de sí a la escasa población rural infantil, para que encuentren en la escuela, un lugar de estímulo educativo y cultural.

La escuela puede hacer mucho en bien de la elevación cultural del paraje y en este lugar se ha conseguido bastante pero sería de desear contar con fondos para el enriquecimiento de la biblioteca y continuar esta obra ya iniciada para que el habitante del campo no tenga que buscar en la ciudad lo que no le da el campo y así no tendremos que ver cómo en la actualidad ese desfilar del hombre en un espíritu de rebeldía en procura de una vida mejor.

Fragmento de documento de la Maestra Dorlisca Larrosa de Baleta remitiendo información solicitada al Inspector Departamental de Educación Primaria, 1941.

Herreros

Los numerosos instrumentos de hierro para trabajar el campo como arados, rastras, azadas, palas y hoces, así como el herraje de caballos y acondicionamientos de ruedas de carros utilizados como medios de transporte, hicieron que los herreros fueran necesarios para la conservación y mantenimiento de tan importantes herramientas de trabajo.

Hacia 1930, hemos relevado dos herreros en las cercanías de la Estación: Isidoro Andrada y Jorge Camacho.³³ Con la instalación del Pueblo hacia la década de 1960, y el crecimiento de la población, la cantidad aumentó siendo conocidas las Herrerías de Rivera, la de Camacho que mantenía la tradición familiar, la de Perera y la de Odilio Lasalt.

Hoy ya no existen herrerías en el pueblo.



Herrero en plena labor, Salto. Año 1960. Colección Aníbal Barrios Pintos, Biblioteca Nacional.

Lavanderas y Planchadoras

Para fines del siglo XIX y por lo menos hasta la década de 1960, el rol y el trabajo de las mujeres en el núcleo familiar, era visto exclusivamente relacionado con las tareas domésticas y la crianza de niños y niñas. Eso no quiere decir que no trabajaran a la par de los hombres –por ejemplo en las tareas del campo–, sino que cuando tenían que declarar a que se dedicaban, utilizaban el término “labores” enmascarando una innumerable cantidad de trabajo más allá de las domésticas, el cual no era retribuido económicamente.

Solo aquellas que eran viudas, madres solteras o en situaciones familiares muy vulnerables económicamente, realizaban trabajos remunerados.

De los escasos oficios femeninos que hemos registrado³⁴ durante las primeras décadas del siglo XX para la zona de Piedras de Aflar, lavandera y planchadora son dos de ellos.



Lavandera del Cuareim, Artigas. Año 1967. Colección Aníbal Barrios Pintos, Biblioteca Nacional.

33 Archivo Escuela Rural Nº 91. Matricula. Año 1927-1937.

34 Archivo Escuela Rural Nº 91. Matricula. Año 1927-1937.

Trabajadores de la construcción

Con el fraccionamiento del Pueblo de la Estación Piedras de Aflar, y con el establecimiento de los primeros balnearios, el trabajo en la construcción tuvo un gran desarrollo.

Pedro Fuentes, en busca de una oportunidad laboral, hacia fines de 1950 se trasladó junto a su familia desde su pueblo natal Solís Grande en el departamento de Maldonado, hasta el pueblo que estaba conformándose en torno a la Estación Piedras de Aflar.

Trabajó en la construcción de varias viviendas y comercios tanto en el pueblo, como en los balnearios cercanos.

Los materiales necesarios como el portland, la arena, las chapas entre otros insumos, llegaban en ferrocarril a la Estación y luego en carretas o camiones eran trasladados hasta los lugares de trabajo.

Transportistas (de la estación a la playa)

Numerosas son las crónicas (tanto relevadas en la bibliografía como de historias orales), que relatan el traslado en carretas, automóviles y hasta a pie desde las diferentes estaciones o paradas del ferrocarril hasta los balnearios. “Hasta había taxímetros” nos comenta una vecina.

Actividad Minera

Los numerosos afloramientos rocosos que existen en la región, propiciaron desde fines del siglo XIX y principios del siglo XX el surgimiento de canteras para su explotación.³⁵

Una de las primeras canteras perteneció a Floro García y a su esposa Celestina Hernández. El matrimonio era propietario de un establecimiento ganadero y cantera de piedra que aprovechaban diferentes materias primas líticas de los cerros Piedras de Aflar.³⁶

Con el desarrollo de la caminería rural y de la urbanización de los balnearios, desde los años 1940 y 1950 fue creciendo la explotación de diferentes áridos en la región, la cual continúa hasta el presente.



Una de las canteras de explotación minera en la Región de Piedras de Aflar. Fotografía Arnaldos Zunin, 2009.

35 En su publicación de 1900, Orestes Araujo hace mención a unas “canteras que se hallan en esta comarca”. Araujo, O. *Diccionario Geográfico del Uruguay*. Imprenta Artística de Dornaleche y Reyes. Montevideo. 1900, p. 600.

36 Bruno, A. y Latorre, S. *Araminda. Su gente, sus playas, sus lomas, su isla*. Mastergraf, Montevideo. 2018, pp. 41 y 155.

Pueblo Estación Piedras de Aflar hoy

Con un imaginario social sobre un tiempo feliz, cuando el Pueblo era un lugar floreciente, donde había trabajo, el ferrocarril pasaba varias veces al día y se podía circular fácilmente; los pocos más de 100 habitantes del Pueblo Estación Piedras de Aflar hoy luchan por su sobrevivencia.

Los problemas más acuciantes son el escaso trabajo y la falta de transporte. Si bien la Ruta 9 y la Ruta Interbalnearia distan pocos kilómetros, el transporte público hacia ellas es casi inexistente, lo que hace prácticamente imposible salir del pueblo para trabajar o para estudiar si no se cuenta con locomoción propia.

La educación primaria está asegurada en el Pueblo, pero las posibilidades de realizar estudios secundarios son reducidas. Soca que dista unos 24 km y San Luis a unos 8 km, son los lugares más cercanos que cuentan con centros de educación secundaria. Pero el único transporte público existente es un ómnibus que realiza el trayecto Piedras de Aflar - Soca durante los meses de clase en un horario muy acotado.

Es en la búsqueda de nuevas alternativas, que el Colectivo de Mujeres Rurales junto a sus familias, están dispuestas a utilizar nuevas estrategias para la dinamización del Pueblo y la generación de recursos laborales. Un entorno natural privilegiado y una historia por contar, son las herramientas que utilizarán.



Actividades en el Galpón de AFE en 2022. Fotografía Carina Erchini.

4

Ocupación Prehistórica del Territorio

Hace miles de años...

Un lugar alto desde donde controlar visualmente el territorio (los cerros), numerosos cursos de agua desde pequeñas cañadas hasta arroyos caudalosos que transcurren por praderas, bañados y arenales con una importante biodiversidad asociada que aun hoy puede apreciarse, sumado a la presencia de numerosos recursos líticos (diferentes tipos de rocas), hicieron que esta región fuerapreciada y habitada desde hace miles de años.

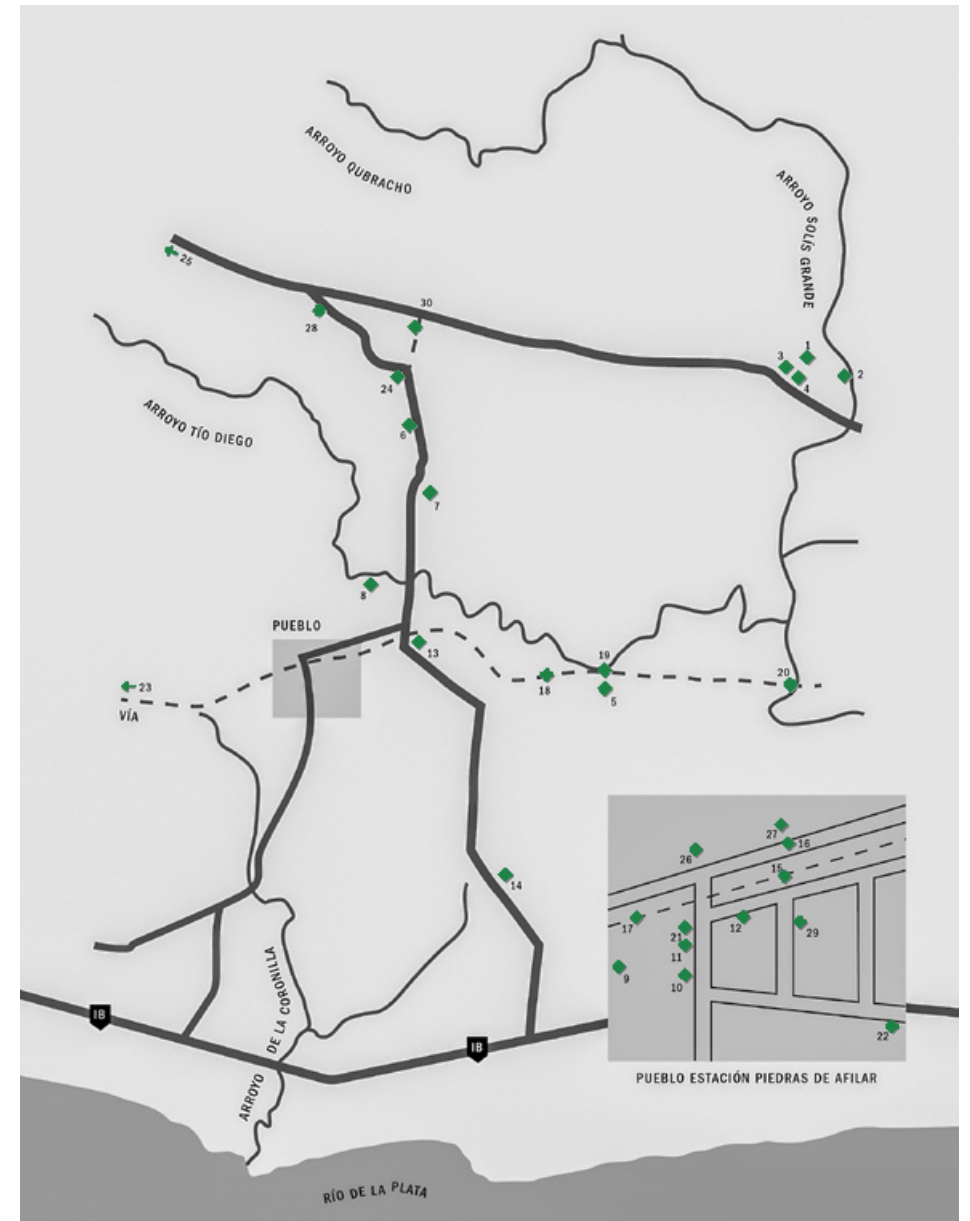
Numerosos artefactos líticos como boleadoras, puntas de proyectil, cuchillos líticos, molinos y morteros, sumado a escasos fragmentos pertenecientes a recipientes cerámicos y restos de fogones, dan cuenta de la ocupación y del tránsito por el territorio, por parte de diferentes grupos indígenas durante la prehistoria.

Estos objetos hallados en los denominados sitios arqueológicos, han sido investigados desde hace varios años y ofrecen datos sobre ocupaciones por lo menos de 3.000 años de antigüedad en la zona costera.³⁷

37 Erchini, C.; Ferrari, A.; Tobella, M. y M. Sosa. Looking at the sea: Mt. Site, River Plate coast, Canelones, Uruguay. *Quaternary International* 2015, 373: 34-44.
Erchini, C.; Ferrari, A.; Tobella, M. y M. Sosa. De datos y datas. Primeros fechados del sitio Laguna Blanca (Canelones, Uruguay) y su relación con el contexto local y regional. *Comechingonia*, 2018, Vol. 22(2). 2º, pp. 61-79.

5

Fichas de Bienes Patrimoniales



Mapa de la zona de Estación Piedras de Afilar con la localización aproximada de los bienes patrimoniales fichados en el marco de este trabajo.

Ubicación: Margen derecha del Arroyo Solís Grande en el Departamento de Canelones, contigua al Paso Real (cercañas del puente en la Ruta 9).

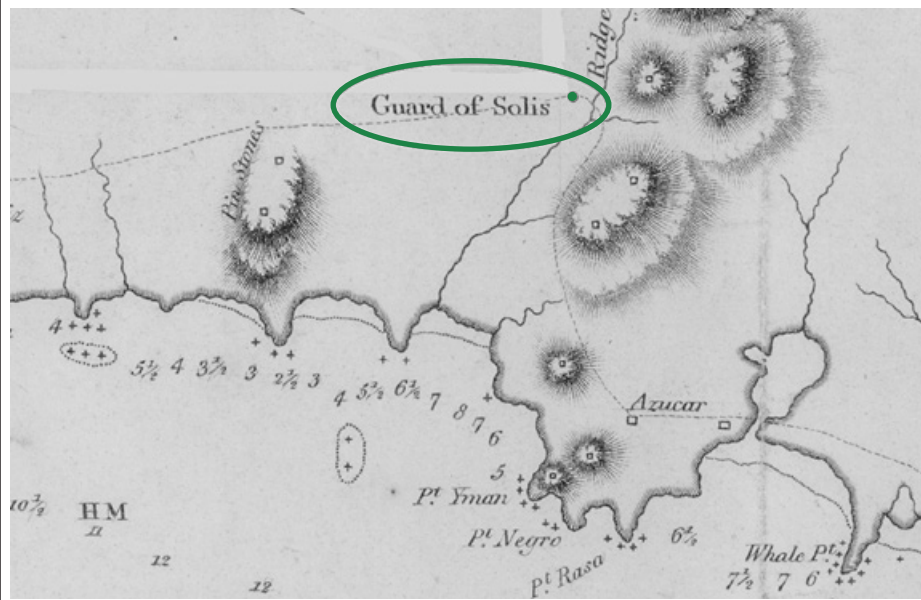
Cronología: 1763-1806

Características: Las Guardias Coloniales, generalmente fueron construidas con materiales orgánicos como adobe, paja y madera. Esta Guardia ya existía en 1763 y poseía una dotación de nueve soldados y un cabo. En 1772 tenía 40 caballos para el servicio del Destacamento. A partir de 1784 se incendia algunas veces y es nuevamente reconstruida. En una de las últimas reconstrucciones contó con "...una sala de siete varas para la tropa, un cuarto de cinco para el sargento, con una enramada en medio que dividía las dos habitaciones, y una cocina aparte de cinco o seis varas en cuadro." (Martínez Rovira 1974, p. 63). Hay noticias de ella en los documentos hasta 1806.

Fuentes:

Barrios Pintos, 1981 p. 300
 Barrios Pintos, 2008 pp. 188, 197.
 Gutiérrez, 2000 p. 39
 Martínez Rovira, 1974 pp. 63-65

Cartografía: Existen varios planos de los siglos XVII y XIX en donde se ubica la Guardia del Arroyo Solís Grande. El plano que presentamos abajo corresponde al año 1797. "A spherical chart of the River Plate. Corrected & Improved by the last observation made in 1797 by Don Pedro Antonio Cervino y Don Juan de Ynciarte." Original en la Biblioteca Nacional.



Ubicación: Paso Real sobre el Arroyo Solís Grande en el antiguo Real Camino a Maldonado. Actualmente Parque del Abrazo del Solís Grande.

Cronología: Hacia fines del siglo XVIII-principios del XIX, se construyó esta calzada de piedra para cruzar el arroyo con más facilidad por los carruajes, carretas y jinetes que transitaban por el Real Camino a Maldonado. Durante la época colonial, se ubicó en las cercanías de este Paso y sobre la margen derecha del arroyo, una guardia militar. Posteriormente durante el siglo XIX, debido a lo frecuentado del Paso, también se ubicaron algunas posadas, postas y pulperías en ambas márgenes del arroyo.

Características: Calzada de piedra realizada con losetas canteadas y semicanteadas de mediano y gran tamaño. Parte de la estructura aun se conserva y puede apreciarse.

Otros datos: Los pasos, vados o simplemente cruces en cañadas, arroyos y ríos, son aquellos lugares en donde el curso de agua es poco profundo y el fondo firme, facilitando su cruce. Durante los meses de invierno y posteriormente a intensas lluvias, estos quedaban prácticamente inutilizables y eran comunes los denominados "peludos", haciendo referencia a cuando las ruedas de los distintos transportes quedaban atascadas en los grandes lodazales o barriales. Fue para evitar estos malos momentos y demoras de muchas horas, que en los pasos más frecuentados se construyeron calzadas de piedras para mejorar la circulación por el territorio. Estas calzadas son las predecesoras de numerosos puentes de nuestro país.



Fotografía: Carina Erchini, año 2020



Fotografía: Martínez Rovira, año 1974

Fuentes: Martínez Rovira, 1974.

Ubicación: Ruta 9, Km 80,5. Próxima al Paso Real en el Arroyo Solís Grande.

Cronología: Segunda mitad del siglo XIX.

Características: Construcción conformada por dos estructuras diferentes.

Una corresponde a una casa de azotea con frente al Oeste.

La otra construcción (que podrían ser dos contiguas), es más baja con techo a dos aguas y fue adosada a la anterior en L. Hasta hace poco el techo mantenía las tejas francesas que se ven en la fotografía publicada por Martínez Rovira en 1974, las cuales fueron cambiadas recientemente por cerramientos livianos.

En el patio interior, se conserva el aljibe revestido con azulejos pas de calais.

En fotografía también publicada por Martínez Rovira en 1974, el arco de hierro del aljibe presentaba la inscripción "S 1874 A".

Actualmente –si bien es muy parecido– el arco de hierro del aljibe es otro.

Según Martínez Rovira (1974) esta construcción correspondía a la antigua Estancia de los Álvarez, en donde se criaban toros. Menciona que existen registros de que en 1869 Santiago de la O Álvarez enviaba toros a la Plaza de Toros de la Villa de la Unión.

Las letras de la inscripción en el arco de hierro del aljibe, tal vez corresponda la S a Santiago y la A a Álvarez.

Fuentes: Martínez Rovira, 1974



Fotografía: Martínez Rovira, año 1974



Fotografía: Carina Erchini, año 2020



Fotografía: Martínez Rovira, año 1974

Ubicación: Ruta 9, Km 80,5. Próxima al Paso Real en el Arroyo Solís Grande.

Cronología: Siglo XIX.

Características: Construcción realizada en piedra canteada asentada en barro, con techo a dos aguas. Actualmente no presenta ni el techo ni las aberturas.

Se ubica a escasos metros de la Azotea del Paso Real, paralela a la construcción con el techo a dos aguas.

Otros datos: Algunos vecinos relacionan esta construcción a una posible Posta.



Fotografía: Carina Erchini, año 2020



Fotografía: Carina Erchini, año 2020

Ubicación: Al sur de la Parada 87 de la línea del Ferrocarril Uruguayo del Este.

Cronología: Fines del siglo XIX.

Características: Casa de azotea en U con patio central en donde se conserva el aljibe revestido con azulejos pas de calais.

Cartografía: En Carta Geográfica de 1930 del Instituto Geográfico, figura como propiedad de la Familia de Armas.

Otros datos: Según los vecinos, hacia 1960 vivía Demetrio de Armas.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022



Fotografía: Carina Erchini, año 2020

Ubicación: Ruta 70.

Cronología: fines siglo XIX-principios siglo XX.

Características: Establecimiento conformado por varias estructuras edilicias: vivienda principal, construcciones anexas, varios pozos de agua, sanitarios exteriores, galpones, y otras edificaciones.

Las construcciones están realizadas en ladrillo asentado en barro, ladrillo asentado en mortero de cal y arena, piedras asentada en barro, y piedras asentadas en mortero de cal y arena. Algunas construcciones presentaban techo de azotea y otras techo a dos aguas con teja francesa.

Al frente aún puede observarse restos del diseño del jardín.

Cartografía: En cartografía de 1930 se registran las construcciones sin especificar el propietario.

Otros datos: Construcción en estado de conservación crítico con peligro de derrumbe. Actualmente funciona en el predio una cantera, la cual contribuye al deterioro acelerado de las edificaciones.



Fotografía: Carina Erchini, año 2007



Fotografía: Carina Erchini, año 2020

Ubicación: Ruta 70, entre Capilla de Cella y Estación Piedras de Aflar.

Cronología: Fines siglo XIX - principios siglo XX.

Características: Construcción de azotea. En su frente luce la inscripción: VILLA LUISA. Posiblemente el nombre sea en honor a su primer propietaria, Luisa Irigoyen, esposa de Antonio Baletta.

Cartografía: En carta geográfica de 1930 del Instituto Geográfico, esta construcción se ubicaba en los campos de Valetta.

Otros datos: De acuerdo a lo investigado, el apellido Valletta (italiano primera generación en Uruguay) sufrió varias modificaciones como ser Valetta, Baletta (segunda generación) y Baleta (tercera generación hasta la actualidad).



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

Ubicación: Camino vecinal que sale a la Ruta 70.

Cronología: Fines siglo XIX

Características: Consta de dos construcciones. Una que correspondía a la antigua vivienda familiar y otra de mayor dimensión que correspondía al galpón. Ambas construcciones fueron realizadas en ladrillo de campo, asentados en barro y argamasa. La vivienda contaba con fuertes rejas en las ventanas y en la actualidad se encuentra en muy mal estado de conservación. El galpón cuyo techo es de chapa acanalada, aun continúa en funcionamiento. Detrás de las construcciones, se mantienen algunos árboles añejos, destacando una gran magnolia y un laurel.

Cartografía: En carta geográfica de 1930 del Instituto Geográfico, se registra esta construcción como propiedad de M. Álvarez.

Otros datos: En este predio, Casimiro Anacleto Álvarez, había mandado construir una pista de carreras de caballo. La misma contaba con cinco sendas y sus correspondientes "gateras". Actualmente, en algunas ocasiones especiales, esta pista de carreras de caballos son utilizadas para diferentes eventos.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

Ubicación: Ruta 103

Cronología: Fines siglo XIX

Características: Vivienda familiar, que conserva algunos elementos originales como ser anchas paredes y su aljibe.

Cartografía: En carta geográfica de 1930 del Instituto Geográfico, se registra esta construcción como propiedad de La Cruz.

Otros datos: Secundino La Cruz, fue el vecino que construyó el primer edificio de la Escuela N° 91.

Los cuatro primeros alumnos inscriptos en la escuela, corresponden a sus tres hijas de 14, 10 y 6 años respectivamente y a la de su hijo de 11 años.

Fuentes: Archivos de la Escuela Rural N° 91.



Fotografía: Carina Erchini, año 2022

Ubicación: Ruta 103 a unos 200 metros de la vía del ferrocarril.

Cronología: Fines siglo XIX - principios siglo XX.

Características: Vivienda familiar, que los vecinos recuerdan como una casa de "lujo". Tenía varios baños con bañera (cuatro o cinco según distintas versiones), un aljibe interior revestido de azulejos y sus pisos eran de madera. La casa además, estaba rodeada de un hermoso jardín y fue la primera que tuvo luz eléctrica a través de un motor a nafta.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

11

PIEDRAS DE AFILAR
ALMACÉN de SEGUNDO ALONSO

Ubicación: Ruta 103, a 100 metros de las vías del ferrocarril.

Cronología: Década de 1920.

Características: Construcción de azotea, en la cual funcionó por muchos años el Almacén de Segundo Alonso.

Otros datos: Al encontrarse contigua a la Escuela Vieja, durante los recreos se vendían algunos alimentos y golosinas a los niños.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

12

PIEDRAS DE AFILAR
ALMACÉN de POLO

Ubicación: Pueblo Estación Piedras de Afilar

Cronología: Medios siglo XX. Posterior a la urbanización del pueblo.

Características: Solida construcción, donde funcionó el comercio de Sunción González Duran, conocido como Almacén de Polo. En el establecimiento, además de la venta de alimentos y de todo tipo de productos agropecuarios, funcionaba un bar y un billar. Asimismo, era el único comercio de la zona que contaba con dos surtidores de combustible, que abastecían a los numerosos vecinos.



Fotografía: Carina Erchini, año 2021

13

PIEDRAS DE AFILAR
ALMACÉN de OYENARD

Ubicación: Ruta 70 y vía del ferrocarril en Estación Piedras de Afilar.

Cronología: Posterior a 1930 (no está registrada en la cartografía de ese año).

Características: Construcción de azotea.

Otros datos: La construcción del viejo almacén, la realizó Pedro Fuentes hacia 1950 y fue reformada por su hijo Alberto Fuentes unas décadas después. Aquí también funcionó la herrería de Pereda.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

14

PIEDRAS DE AFILAR
MIRADOR FAMILIA GARCIA

Ubicación: Ruta 70, entre Estación Piedras de Afilar y Ruta Interbalnearia.

Cronología: Medios siglo XX.

Características: Construcción realizada en ladrillo asentado en argamasa en forma de torreón de sección cuadrada.

Otros datos: Esta construcción perteneció a la Familia de **Rufino Mario García**, reconocido guitarrista y recitador. Su padre, fue el destacado escritor, periodista y poeta **Nicasio García Berisso**.



Fotografía: Carina Erchini, año 2020

Ubicación: Estación Piedras de Afilar. Línea del Ferrocarril Uruguayo del Este, Km 83.

Cronología: La línea fue inaugurada en 1895. La construcción del edificio de la Estación fue realizada en 1910 según el Dr. Enrique Bianchi, reconocido investigador sobre el transporte ferroviario.

Características: Típica construcción realizada por las empresas extranjeras que en ese momento tenían las concesiones de los ferrocarriles en nuestro país. Esta línea en particular, por esos años pertenecía a la empresa Uruguay East Coast Railway. En la construcción de la Estación, se utilizó tirantería de madera dura y techo a dos aguas de chapa ondulada. Asimismo, la Estación cuenta con un galpón de acopio de cereales y otras materias primas, así como un embarcadero para ganado.

Fuentes:
Adinolfi y Erchini 2012 pp. 173-179; 2015 pp. 155-163.



Fotografía: Milton Gallo, fines década de 1990. Gentileza del Sr. José Luis Hernández Cabrera del Museo Ferroviario y Fabián Iglesias Pérez del Archivo del Transporte Uruguayo



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

Ubicación: Línea del Ferrocarril Uruguayo del Este. Frente a la Estación Piedras de Afilar del lado norte de la vía.

Cronología: La línea fue inaugurada en 1895. La construcción del Galpón – de acuerdo a la inscripción en uno de sus lados- corresponde a 1935.

Características: Construcción enteramente realizada en tirantería de madera dura y chapa ondulada (tanto las paredes como el techo a dos aguas).

Otros datos: En este Galpón de AFE, actualmente se realizan numerosas actividades sociales y de servicio a la comunidad. Esto se logró a través de un comodato firmado por el Presidente de AFE y el Intendente de Canelones en 2021, por el cual se ha cedido este Galpón para ser utilizado por el Municipio de Soca con el fin de desarrollar diferentes actividades culturales, sociales y brindar servicio comunitario de ASSE.

Fuentes: Sosa et al. 2023.



Fotografía: Carina Erchini, año 2016



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

Ubicación: Línea del Ferrocarril Uruguayo del Este. Puente sobre la Cañada de la Piedra, tributario del Arroyo Tío Diego.

Cronología: Año 1891.

El tendido de las vías férreas, implicó la construcción de variadas estructuras que permitieron el correcto funcionamiento del ferrocarril. Pasos niveles, alcantarillas, puentes, señalética, las vías propiamente dichas, entre otros muchos elementos que aún hoy pueden encontrarse diseminados en el paisaje, fueron construidos con anterioridad a la inauguración del trayecto.

En este caso en particular, el año 1891 luce tallado en el bloque de granito del lateral del puente que da al norte.

Características: Puente de un arco, construido con bloques de granito.

Otros datos: Relatan los vecinos, que hacia la década de 1960 y cuando muchos de ellos eran niños, se bañaban durante los veranos en la pequeña laguna que se conformaba al pie del puente.



Fotografía: Carina Erchini, año 2021



Fotografía: Yessabeth Facelli, año 2021



Fotografía:
Mariana Vecino,
año 2022

Ubicación: Línea del Ferrocarril Uruguayo del Este. Puente sobre la Cañada del Caracol, tributario del Arroyo Tío Diego.

Cronología: Entre 1890-1895.

El tendido de las vías férreas, implicó la construcción de variadas estructuras que permitieron el correcto funcionamiento del ferrocarril. Pasos niveles, alcantarillas, puentes, señalética, las vías propiamente dichas, entre otros muchos elementos que aún hoy pueden encontrarse diseminados en el paisaje, fueron construidos con anterioridad a la inauguración del trayecto.

Características: Dos grandes pilares construidos con bloques de granito sostienen anchas vigas de maderas en donde se ubican las vías del ferrocarril a modo de puente. Por debajo corre libremente la Cañada del Caracol.



Fotografía: Carina Erchini, año 2022



Fotografía: Carina Erchini, año 2022

Ubicación: Km 87 de la Línea del Ferrocarril Uruguayo del Este.

Cronología: 1895 es el año de inauguración de la Línea. No hemos identificado aún el año exacto en el cual se instaló el tanque de agua.

Características: Parada del ferrocarril y tanque que se utilizaba para el suministro de agua a las locomotoras a vapor.

Otros datos: Según los vecinos, el agua del tanque era extraída de unas lagunas cercanas a través de una bomba de agua.



Fotografía: Carina Erchini, año 2022



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

Ubicación: Curso medio del Arroyo Solís Grande. Línea del Ferrocarril Uruguayo del Este.

Cronología: 1890-1895.

Características: Puente Ferroviario. Estructura metálica realizada con vigas compuestas de perfil I de alma llena y columnas de fundición de 0.60 m de diámetro, asentadas en bases de mampostería. Los tramos entre columnas son de 15 metros de distancia entre ellas y se distribuyen 15 sobre el cauce principal y 6 sobre en el cauce auxiliar. El puente cubre una distancia aproximada de 315 metros.

Fuentes: Libro del Centenario 1925 p. 469
Adinolfi y Erchini 2012 pp.173-179; 2015 pp.155-163.



Fotografía: Carina Erchini, año 2020



Fotografía: Carina Erchini, año 2020

Ubicación: Ruta 103, a 100 metros de las vías del ferrocarril.

Cronología: 1927.

La autorización de Educación Primaria para ser construida la Escuela es de febrero de 1927 y es inaugurada en octubre del mismo año.

Características: Construcción realizada en base a las recomendaciones de la Inspección Departamental de Educación Primaria, que fue costeada por el vecino Secundino La Cruz. Constaba de salón de clase, habitaciones para vivienda de la docente y cocina, todas unidas por un corredor. En el exterior el aljibe, dos letrinas y un "potrero" para los caballos de los alumnos.

Cartografía: Está registrada en la cartografía del Servicio Geográfico Militar de 1930.

Otros datos: En el frente luce las iniciales TC y la fecha 1923. No hemos podido identificar a que corresponden ni las iniciales ni la fecha.

Fuentes: Archivos de la Escuela Rural N° 91.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

Ubicación: Pueblo Estación Piedras de Aflar.

Cronología: Década de 1960.

Características: Edificio de Educación Primaria



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

23**PIEDRAS DE AFILAR
ESCUELA BERISSO**

Ubicación: Camino vecinal que rodea los Cerros Piedras de Aflar

Cronología: Década de 1920.

Características: Construcción de azotea, en la cual entendemos funciono la Escuela Rural Nº 95 durante las décadas de 1920, 1930 y 1940.

Cartografía: Está registrada en la cartografía del Servicio Geográfico Militar de 1930.

Otros datos: En Archivos escolares, hacia 1935 se menciona como Escuela Rural Nº 95 Cerros Piedras de Aflar, y en 1948 se menciona como Escuela Rural Nº 95 Cuchilla Alta.



Fotografía: Carina Erchini, año 2022

24**PIEDRAS DE AFILAR
ESCUELA Nº 39**

Ubicación: Ruta 70, Km 78 (esquina antiguo Camino Real). Paraje Capilla Cella.

Cronología: La escuela fue fundada en 1883, pero de acuerdo a información recabada, tuvo diferentes locaciones.

Características: Edificio de Educación Primaria.

Otros datos: La Escuela Nº 39 de Piedras de Aflar fue la primera escuela mixta rural del Uruguay.

Fuentes: <https://www.subrayado.com.uy/maestra-rural-hace-120-kilometros-moto-cada-dia-ir-trabajar-n45340>



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

25**PIEDRAS DE AFILAR
ESCUELA Nº 126**

Ubicación: Empalme Ruta 8 y 9. Paraje La Carreta.

Cronología: Aproximadamente en 1931.

Características: Edificio de Educación Primaria.

Cartografía: No está registrada en la cartografía de 1930.

Fuentes: <http://escuela126lacarreta.blogspot.com/p/historia-de-la-comunidad.html>



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

26

PIEDRAS DE AFILAR
CASA que fuera de los CORRALES

Ubicación: Frente a las vías, al norte de las mismas.

Cronología: Década de 1950.

Características: Vivienda familiar construida con anterioridad a la urbanización del Pueblo.

Cartografía: No está registrada en la cartografía de 1930.

Otros datos: En este domicilio, vivió Olga Corrales durante varios años. La había comprado su hermano hacia 1960.



Fotografía: Carina Erchini, año 2021

27

PIEDRAS DE AFILAR
CASA de ALVAREZ SOSA

Ubicación: Frente a las vías, al norte de las mismas.

Cronología: Década de 1950.

Características: Vivienda familiar construida con anterioridad a la urbanización del Pueblo. Sus cimientos son de piedra con paredes construidas con grandes ladrillos asentados en barro.

Cartografía: No está registrada en la cartografía de 1930.

Otros datos: Esta construcción tuvo diferentes usos. Aquí funciono una caballeriza, un salón de baile, una carnicería y un almacén. Actualmente vive la familia Álvarez Sosa.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

28

PIEDRAS DE AFILAR
CAPILLA CELLA

Ubicación: Ruta 9, Km 74. Paraje Capilla Cella.

Cronología: 1932.

Características: Capilla construida en los campos de la Familia Cella y en honor a San Cayetano. Su constructor fue Sixto Calavia. Consta de planta rectangular, techo a dos aguas y un campanario cuya cúpula está revestida con azulejos pas de calais.

Cartografía: No está registrada en la cartografía de 1930.

Fuentes: Martínez de León, 2009 pp. 29-31.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

29

PIEDRAS DE AFILAR
CAPILLA PUEBLO ESTACION PIEDRAS DE AFILAR

Ubicación: Calle Sunción González Duran s/nº, Pueblo Estación Piedras de Aflar.

Cronología: Década de 1960/70.

Características: Construcción con techo curvo de zinc acanalado.



Fotografía: Mariana Vecino, año 2022

Ubicación: Ruta 70 a 250 metros de la Ruta 9.

Cronología: inaugurado en 2008 y remodelado en 2018.

Características: Monumento en hormigón con pintura del artista Marcelo Piriz. Se trata del recordatorio del fusilamiento de Graciela Estefanell, Mirtha Hernández, María de los Ángeles Corbo (embarazada de seis meses), Floreal García y Héctor Brum, ejecutados en 1974 durante la última dictadura militar en el Uruguay.

Fuentes: <https://www.imcanelones.gub.uy/es/hacemos/proyectos/arquitectura/memorial-fusilados-de-soca>



Fotografía: Carina Erchini, año 2020



Fotografía: Carina Erchini, año 2020

Referencias

Bibliografía

ADINOLFI, Laura y ERCHINI, Carina.

2012. El Ferrocarril en la construcción del territorio costero. Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay. Vol. 10 pp. 173-179. Montevideo.

2015. El Ferrocarril uruguayo del Este. Almanaque de Banco de Seguros del Estado, pp.155-163. Montevideo.

ARAUJO, Orestes.

1900. Diccionario Geográfico del Uruguay. Imprenta Artística de Dornaleche y Reyes. Montevideo.

BARRIOS PINTOS, Aníbal.

1981. Canelones. Su proyección en la Historia Nacional. Tomo I. Intendencia Municipal de Canelones.

2008. (1971). Historia de los pueblos orientales. Tomo I y II. De los aborígenes a la fundación de San Carlos. Ediciones de la Banda Oriental. Ediciones Cruz del Sur.

BRACCO, Diego.

1998. Guenoas. Ministerio de Educación y Cultura. Montevideo.

2004. Charrúas, Guenoas y Guaraníes. Interacción y destrucción: indígenas del Río de la Plata. Librería Linardi y Risso. Montevideo.

BRUNO, Alfredo y LATORRE, Silvia.

2018. Araminda. Su gente, sus playas, sus lomas, su isla. Mastergraf, Montevideo.

CAPURRO, Fernando.

1947. San Fernando de Maldonado. Revista de la Sociedad "Amigos de la Arqueología" Tomo X, :25-151. Montevideo.

CARDELLA, Facundo.

2019. El campo canario con rostro y corazón de mujer. Gobierno de Canelones/ Agencia de Desarrollo Rural. Mastergraf, Montevideo.

EL LIBRO DEL CENTENARIO.

1925. EL Libro del Centenario. Agencia Publicidad. Capurro & Cía. Montevideo.

ERCHINI, Carina.

2020. Área de Protección Ambiental Solís Grande. Diagnóstico Arqueológico Primario, Julio 2020, Convenio IDC-CURE. Ms.

ERCHINI, Carina; FERRARI, Alejandro; TOBELLA, Marcela y SOSA, Mercedes.

2015. Looking at the sea: Mt. Site, River Plate coast, Canelones, Uruguay. *Quaternary International* 373: 34-44.

2018. De datos y datas. Primeros fechados del sitio Laguna Blanca (Canelones, Uruguay) y su relación con el contexto local y regional. Comechingonia, vol. 22(2). 2º, pp. 61-79.

GUTIÉRREZ, Juan Manuel.

2000. Crónicas de la costa. Canelones. Historias, personajes y memorias del Arroyo Carrasco al Solís Grande. Intendencia Municipal de Canelones. Ediciones de la Banda Oriental. Canelones.

MARTÍNEZ DE LEÓN, Hugo.

2009. Cuchilla Alta. La sierra que besa el mar. Dieresis, Buenos Aires.

MARTÍNEZ ROVIRA, Eduardo.

1974. Entre el Olvido y la Memoria. Udelar. Montevideo.

SOSA, Amanda; CORDERO, Yessica; ALVAREZ, Verónica; CANABAL, Cecilia y FACELLI, Yessabeth.

2023. Estación Piedras de Aflar: Una nueva visión. En: Converging Boundaries. Transdisciplinary experiences from biodiversity conservation practices in Colombia, Uruguay and Chile. Edited by M. García Cartagena, G. Alonso-Yanez, L. House-Peters y S. Bonelli.

VILLARINO, Ciro.

2018. Gente de La Tuna. El Balneario de los canarios de Migue y de Tala. Tradinco S.A., Montevideo.

ZINOLA, Elbio.

1966. Historia de la ciudad de Pando. Imprenta La Razón, Montevideo.

Cartografía

Biblioteca Nacional

A spherical chart of the River Plate. Corrected & Improved by the last observation made in 1797 by Don Pedro Antonio Cervino y Don Juan de Ynciarde.

Carta del Uruguay, escala 1:50.000, Hola VIII-28, Mosquitos. Instituto Geográfico, ROU. Año 1930

Carta del Uruguay, escala 1:50.000, Hola VIII-29, Atlántida. Instituto Geográfico, ROU. Año 1931

Plano de la Carretera de Atlántida a Punta del Este. Década 1920.

Archivo General de la Nación

Mapa de las Sierras del Capitán de Mar y Tierra de la Real Armada Dn. Joseph Villanueva y Pico, situados en la América Meridional, sobre el Gran Rio de la Plata. AGN, Particulares, Libro N° 33, Juan Francisco de la Serna. Año 1867-1882.

Plano de los terrenos pertenecientes a la sucesión de don Marcial García sitios sobre la costa del Rio de la Plata Depart° de Canelones. AGN, Mapoteca, Mapa N° 152, Caja N° 424. Año 1879.

Archivos Particulares

Plano de mensura y división de un campo ubicado en "Piedras de Aflar" 8ª Sección Judicial del departamento de Canelones, propiedad del Sr. Bartolo Román Álvarez. Año 1957. Agrimensor Horacio Uslenghi. Archivo Particular Familia Fuentes.

Documentos

Archivo Particular. Escrituras Pedro Dadomo. Balneario Santa Ana. Año 1937.

Archivo Particular. Escrituras Francisco García Marrero. Piedras de Aflar. Año 1932.

Archivo Particular Familia Fuentes.

Archivos de la Escuela Rural N° 91: Libro Diario. Año 1927-1948. // Matricula. Año 1927-1937. // Libro de Estadística. 1927-1931. // Copiador. Año 1927-1941. // Álbum de la Escuela. Año 1927-2022.

Páginas web

Escuela Rural N° 39 "Piedras de Aflar": <https://www.subrayado.com.uy/maestra-rural-hace-120-kilometros-moto-cada-dia-ir-trabajar-n45340>

Escuela Rural N° 126 "La Carreta": <http://escuela126lacarreta.blogspot.com/p/historia-de-la-comunidad.html>

Memorial Fusilados de Soca: <https://www.imcanelones.gub.uy/es/hacemos-proyectos/arquitectura/memorial-fusilados-de-soca>

Material Audiovisual

Memorias Locales. Piedras de Aflar: Secretaría de Comunicaciones. Gobierno de Canelones. Unidad Comunicacional Este. 2019. Área de Protección Ambiental (SDAPA) - Canelones. Programa Canelones al Este.

<https://www.facebook.com/canelonesaleste/videos/214150456689964/>

Capilla Cella. Enfoque Regional TV: <https://www.youtube.com/watch?v=3qj2A8qRgj4>

Fotografías

Archivo Particular de la Familia Álvarez Sosa.

Archivo Particular de la Familia Fuentes.

Archivo Fotográfico de la Escuela Rural Nº 91.

Registro Fotográfico del Museo Estación La Sierra. Área el Trabajo y la Tierra (gentileza María Luz Espinosa).

Archivo del Museo Ferroviario Empalme Olmos, Canelones (gentileza José Luis Hernández Cabrera) y Archivo del Transporte Uruguayo (gentileza Sr. Fabián Iglesias Pérez).

Archivo del Centro de Fotografía de Montevideo (CDF).

Biblioteca Nacional. Colección Aníbal Barrios Pintos.

Fotografías actuales: Alicia Gutiérrez, Mariana Vecino, Yessabeth Facelli y Carina Erchini.

