



Sección Temática: ST2 – Investigación en historia, teoría y crítica de la arquitectura, el diseño y la ciudad.

Título: Entre el progreso y la nostalgia. La renovación de las terminales ferroviarias de retiro en la visión de la prensa y las publicaciones especializadas de la época

Autores:

1. Rosana Obregón obregonrosana@hotmail.com;
2. Susana Cricelli susanacricelli@gmail.com;
3. Colaborador: Franco Morel FOM10994@outlook.com

Institución: Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad. Instituto de investigaciones – HITEPAC – FAU – UNLP

RESUMEN

En la Argentina de finales del siglo XIX, el impulso económico brindado por la instauración del modelo agroexportador redundó en un considerable aumento del flujo en el transporte de ferrocarril: a partir de la década del '80 aumentan exponencialmente la cantidad de pasajeros y las toneladas de carga, provenientes del Sur de la provincia de Buenos Aires y del centro del país hacia la capital nacional, propendiendo al desarrollo y consolidación de la red ferroviaria nacional. El proceso de metropolización de la ciudad de Buenos Aires implicó una gran transformación urbana en que las infraestructuras de transporte y servicios jugaron un rol trascendental: la provisión y la extensión de servicios de aguas corrientes, cloacas, red eléctrica, telefonía, etc., unidos a un sistema de transporte (tranvías, subterráneos, trenes) en constante evolución que unía los distintos distritos en constante expansión, como es el caso del área de Retiro, que

concentró la “ciudad de los negocios”, donde se instalaron grandes empresas extranjeras.

En el área del Bajo Retiro, la construcción del puerto, las tierras ganadas al río, la demolición del viejo hotel de inmigrantes, y por otra parte, la construcción de la estación del Ferrocarril Central Argentino aportó al replanteo de la configuración urbana del espacio público. El proyecto fue encargado al Estudio Conder en 1910, luego de que el FFCA se fusionara con el Ferrocarril del Norte en 1889. El proyecto y su construcción suscitaron expectativas y opiniones, tanto desde la prensa en general como de publicaciones específicas.

El presente trabajo propone analizar específicamente el impacto de la construcción de la Estación Terminal de Retiro del Ferrocarril Central Argentino y las diferentes miradas y opiniones sobre la misma, plasmada tanto en los periódicos como en las revistas especializadas de la época.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril Central Argentino- Impacto - Prensa – Publicaciones especializadas

El Bajo Retiro y su transformación

En el proceso de capitalización y metropolización de la ciudad de Buenos Aires, se produjeron profundas transformaciones urbanas en el que se construyeron simultáneamente los grandes equipamientos de infraestructura y transporte que dieron forma a la ciudad moderna.

“En tierras ganadas a un río que por geografía y dinámica natural contribuía a crear nuevas tierras, se imaginaron amplios loteos sobre el sector formado por la construcción del puerto y a lo largo de la franja ribereña hacia el norte, considerados espacios de oportunidad por los inversores privados que los impulsaban.”¹

¹ (Novik, 2001)



Sector del plano de Buenos Aires, en que se observa Puerto Madero recién construido y el trazado de las líneas férreas y la plaza San Martín²

En este contexto, hacia la década del '80, el eje del Paseo de Julio comenzaba a configurarse como centro de negocios y de edificios públicos (Bonicatto: 2017); desde el Paseo y hacia el río, convivían infraestructuras de transporte y portuarias: El edificio de la Aduana de Taylor, en estrecha relación con la Estación Central de Ferrocarriles, como centro de distribución de productos que entraban y salían del país. Este esquema divisorio se repetía en el barrio de Retiro, donde la Plaza San Martín, con sus renovaciones, comenzaba a nuclear residencias tipo palacios – que se continuarían hasta el barrio de Recoleta- y, hacia el río, en el denominado “Bajo Retiro” se alojaban actividades relacionadas con la actividad portuaria: la usina de gas, el viejo Hotel de Inmigrantes, los galpones de las Catalinas y precarias estaciones de los ferrocarriles Norte, Central Córdoba y Buenos Aires Pacífico. Pero el crecimiento de las actividades, en el marco del modelo agroexportador, exigía cambios permanentes: en 1884, se inició la construcción de Puerto Madero, finalizando en 1898, y en diez años necesitó la ampliación. Lo mismo ocurría con los ferrocarriles, cuya trascendencia aumentaba en concordancia con el aumento de flujos de mercaderías y pasajeros: las terminales de ferrocarriles se consolidaban como puertas de la ciudad. En este sentido, el incendio de la Estación Central en 1897 fue tomado como oportunidad por el Estado para exigir a las empresas que amplíen sus cabeceras, adecuándolas al crecimiento de flujo de transporte mencionado, ya que no tenía intenciones de

² Plano de Buenos Aires. Guía Nacional 1895 autor: Pablo Basch

<https://www.geografiainfinita.com/2018/06/la-evolucion-de-buenos-aires-a-traves-de-los-mapas/>

reconstruirla, dada la congestión que producía en la zona. En un principio, el gobierno había la propuesta de crear una gran terminal que centralizara a todas las líneas, lo que fue imposible de consensuar con las empresas, las cuales optaron por ampliar y/o remodelar sus cabeceras existentes: considerando el área de estudio, cabe mencionar que el Ferrocarril Central Córdoba amplió su terminal en 1912³; el Buenos Aires Pacífico, que extendió su recorrido desde Palermo en 1901, se limitó a construir una sencilla⁴ estación que finalizó también en 1912.

El Ferrocarril Central Argentino constituyó una excepción. En efecto, hasta finales de la década del '80 había operado fuera de Buenos Aires, con la Estación Central de Rosario como cabecera. Allí empalmaba con el Ferrocarril del Norte, cuya precaria terminal se encontraba – como hemos mencionado- en el bajo Retiro. La adquisición de la misma en 1889 brindó a la empresa la oportunidad de construir una terminal de escala monumental, que respondiera tanto a las necesidades específicas mencionadas, como también a la imagen de la ciudad capital.

El proyecto de la terminal del Ferrocarril Central Argentino

Como hemos desarrollado en trabajos anteriores (Cricelli, 2019)⁵, el estudio de arquitectura de Eustace Conder, que había trabajado para la empresa desde sus inicios, en 1908 fue el encargado de llevar a cabo el proyecto. El predio tenía una ubicación estratégica en la zona: cuatro hectáreas en la intersección de Paseo de Julio y Avenida Maipú (hoy, Av. Libertador y Ramos Mejía), frente a la plaza Britania, de reciente inauguración, la cual se configuraba como espacio verde en continuidad con la plaza San Martín⁶, luego de la relocalización de la usina de

³ Proyecto de los arquitectos L.F.Dujarric y R. Prentice, configurando una imagen de Palacio francés.

⁴ Construida en hierro y madera, la obra fue pensada como una estación de paso, ya la empresa planificaba tener su cabecera en la calle Corrientes.

⁵

⁶ Entre 1914 y 1916, el Ing. Ag. Benito Carrasco, como Director de Paseos de la ciudad, rediseña la plaza.

gas (como también del hotel de inmigrantes, que se localizaba en el predio donde se construiría la estación). Estas modificaciones denotaban la intención de embellecer la zona del bajo Retiro, al ser el espacio lindante con la zona residencial más moderna y jerarquizada del momento en torno a la Plaza San Martín, con la construcción de residencias y hoteles de estilo academicista francés⁷, que respondían al gusto de la élite porteña, que ponderaba la cultura francesa y consideraba su arquitectura como la más adecuada para representar el poder de la gran capital argentina.

Es en este tono que se proyectó el edificio de la terminal del FCCA: a pesar de ser concebido por arquitectos británicos, tuvieron la habilidad suficiente como para otorgar carácter francés al edificio⁸.

En efecto, definieron un *partí* y su composición de filiación francesa⁹, donde los andenes se presentan paralelos a las vías y transversales al *Grand hall*. Sobre la esquina del Paseo de Julio, se ubicaría el edificio de Administración; sobre la Avenida Maipú, se define el acceso del público, junto con las funciones principales del programa (el *booking Hall*, *Grand Hall*, plataformas y *shed*). Su envolvente es homogénea y regular, a partir de un módulo que se repite en ambas fachadas: el basamento almohadillado que abarca dos niveles, así como también su desarrollo, en donde cambia la textura e incorporan elementos que denotan una jerarquía central, enfatizada por la cubierta en mansarda. El acceso del público denota un carácter diferenciado: la línea de la fachada se curva, la piel se hace más transparente en el centro, donde se desarrolla una columnata de orden dórico con basamento liviano alternado con vanos con carpintería metálica reticular vidriada que remata con una balaustrada. El nivel superior se retira, pero no manifiesta la presencia del *shed*: incorpora elementos que marcan y enfatizan la centralidad en la fachada: un gran arco central acristalado con un *vitraux*, con

⁷ El Hotel Plaza (1909), el Palacio Anchorena (1909), el Palacio Paz (1912) y el Palacio Ortiz Basualdo (1913)

⁸ Para un análisis exhaustivo del proyecto, ver: Cricelli, Obregón, op. Cit

⁹ Julien Guadet, en su libro *Éléments et Théorie d'Architecture. Course professée à L'École National et Spécial des Beaux Arts*. (1904), recomienda una planta en forma de rastrillo como la más indicada para una cabecera de ferrocarril. Asimismo, esta disposición había sido utilizada en las grandes terminales contemporáneas como la Gare D'Orsay.

clave adornada con guirnaldas y el escudo de la empresa; una cúpula de base cuadrada que remata en una linterna con aguja, sumado a los medallones que se intercalan en los vanos laterales, que aportan al sentido de simetría y regularidad (Cricelli, Obregón: 2019). Su interior fue pensado y decorado con minuciosidad,



Fachada del Proyecto del Estudio Conder Follet¹⁰

detalle y materiales de calidad, aplicando en cada local diferentes estilos, e incorporando tecnología de avanzada para la época. Asimismo, la confitería y el comedor fueron pensados como espacio de encuentro social para los porteños, más allá de cumplir sus funciones específicas.

La nueva estación del FC Central Argentino por su monumentalidad, carácter, incorporación de nuevas tecnologías, sumado a su emplazamiento en el estratégico barrio del Retiro; suscitó la atención de la prensa. Como veremos en el siguiente apartado no fue tan así en las publicaciones especializadas en arquitectura e ingeniería.

El impacto en la prensa

Sin pretender realizar una historia de las publicaciones especializadas en temas

¹⁰ Paterlini, 2008

de arquitectura e ingeniería civil, es necesario comenzar nombrando a los *Anales de la Sociedad Científica Argentina* que comenzaron a publicarse en 1874 (Centro Argentino de Ingenieros, 1981, pág. 168) como primer revista en la que aparecieron notas sobre arquitectura e ingeniería. De la *Sociedad Científica Argentina*¹¹, creada en 1872, se desprende el *Centro Argentino de Ingenieros* (CAI) en el año 1895. En ese mismo año, y un mes después de creado el CAI, sale a la venta la *Revista Técnica*, que nucleaba temas de Ingeniería, arquitectura, minería e industria; era de iniciativa de particulares, ingenieros y arquitectos en su mayoría (dirigida por el Ing. Enrique Chanourdie) interesados en debatir temas técnicos respecto a las diversas disciplinas. En el año 1897, se publica el primer número de la revista *La Ingeniería*, como revista oficial del CAI. Si bien la *Sociedad Argentina de Arquitectos* (SCA) se fundó en 1886, es en el año 1904 y, como suplemento de la *Revista Técnica*, que hace su aparición la revista *Arquitectura*, como la primera revista específica de la disciplina en cual miembros de la SCA eran sus editores. En 1915 el Centro de Estudiantes de la Escuela de Arquitectura, comienza a publicar la *Revista de Arquitectura*. Y posteriormente saldrán la Revista de la SCA y Nuestra Arquitectura.

Este *racconto* de la aparición de las revistas especializadas en temas arquitectónicos e ingenieriles, nos da cuenta de las discusiones académicas y profesionales en torno a, en primer término, los planes de estudios de ambas carreras (en ese entonces perteneciente a la Facultad de Ciencias Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires) como así también notas de historia y teoría de arquitectura. En segundo término, un sinfín de notas sobre novedades tecnológicas y teóricas respecto a la profesión y las instituciones que se nucleaban, tanto arquitectos como ingenieros. En la revisión del periodo de estas publicaciones entre los años 1895 al año 1916, un año posterior a la inauguración de la Estación, podemos comentar que no hemos encontrado mención alguna al

¹¹ la fundación de la *Sociedad Científica Argentina*, en el año 1872, tuvo como objetivo dar forma a una agrupación interesada por la ciencia por iniciativa de un grupo de jóvenes estudiantes universitarios residentes en Buenos Aires de la *Facultad de Ciencias Físicas y Naturales*. Su primer presidente fue el Ing Luis A, Huergo. Más información en: <http://cientifica.org.ar/historia/>

proyecto ni inauguración de la Estación del FCCA, si menciones sobre el área del Bajo Retiro que desarrollaremos a continuación.

La primera mención sobre la futura estación, aparece en julio de 1900 en el número 107 de la *Revista Técnica* (Revista Técnica, 1900). Dicha nota¹² se refiere a tres proyectos presentados por arquitectos a solicitud de las empresas en el momento que la empresa del FCCA, decide realizar la estación en el Bajo Retiro. Las críticas se refieren a la falta de carácter de los proyectos presentados:

” el edificio debe acusar su destino u objeto...que no es suficiente dibujar techos, miradores, columnas etiópicas, etc Pero tratar edificios públicos como una simple construcción particular, sin carácter ni sellos especial, es para nosotros un grave error” (Revista Técnica, 1900).

Y para culminar la nota resalta el proyecto para la Estación Central del extinto Departamento de Obras Publicas: “en el no habría sido necesario recurrir a un letrero muy visible para reconocer el destino de la construcción”. También realiza una defensa del llamado de Concursos para la realización de obras como modo de “hacer algo por el *Arte* y por los *Artistas*” (Revista Técnica, 1900).

En la *Revista Arquitectura*, editada por la SCA, aparecen sucesivas notas sobre la Plaza San Martin y la necesidad de tener un paseo público entre calles San Martin y Maipú, la Plaza hasta el Puerto:

“ la diferencia de nivel existente entre la Plaza San Martin y el bajo del Retiro, en primer lugar y, luego, los edificios de las grandes Estaciones terminales de los ferrocarriles, la torre obsequiada por la Colonia inglesa, actualmente en construcción, y otros importantes edificios allí ya reunidos ó que se construirán seguramente en los alrededores de ese gran paseo, permitirían hacer de él uno de los sitios más hermosos de la Ciudad, sino decidiéramos a emprender la proyectada trasformación” (Revista Arquitectura, 1913)

En 1916, ya inaugurada la Estación del FCCA, desde la misma revista su Director, el Ing. Eduardo Chanourdie, realiza una crítica a como se encuentra el área de

¹² El autor de la nota firma con un seudónimo.

Retiro, suponiendo la llegada a Buenos Aires, de un viajero por barco a través de los muelles de la Dársena Norte y sus “horrendos galpones que la rodean”, y continuando su recorrido hasta el centro de la ciudad, comenta, lo “antiestético de los depósitos del puerto” que resultan poco favorables sumados a los “galpones derruidos y terrenos mal alambrados cubiertos de pastizales, depósitos de basura, etc”. A continuación se pregunta sobre qué impresión le puede causar este deterioro del área a un viajero instalado cómodamente en “el Hotel”¹³. Toda la nota es un reclamo a la desidia del Estado por la situación reinante, dado que es la primera impresión que recibe un viajero que llega en barco o por tren a Buenos Aires (Chanourdie, 1916).

La revista *La Ingeniería* solo hace mención de tarifas y a la electrificación del FCCA ramal Tigre describiendo la obra necesaria para su implementación: recorrido, puentes, estaciones, generadores eléctricos, etc . (La Ingeniería, 1916)

Habiendo realizado una revisión de la prensa especializada en que hemos podido constatar que ni el proyecto de la Estación Terminal, ni su inauguración ha sido interés de arquitectos e ingenieros. No así en la prensa no especializada.

En *Caras y Caretas*, un mes antes de la inauguración de la Estación, sale una nota titulada: *Retiro viejo desaparece*.

“La estación vieja, edificada hace cuarenta años, que va a ser reemplazada por el grandioso edificio que levanta el Central Argentino, como estación principal”. (Castreroy Fuster, 1915)



Vieja estación del Ferrocarril Central Argentino¹⁴

La nota se plantea con tono nostálgico planteando el sin número de personas que circularon por la vieja estación proveniente del norte del país, del personal que

¹³ Se refiere al recientemente inaugurado Hotel Plaza, frente a Plaza San Martín

¹⁴ (Castreroy Fuster, 1915)

trabajo y trabaja en ese momento por lo cual se ilustra la nota con fotos de jefes de la estación, empleados de la misma, como así también de edificios que desaparecieron para que se construyera la nueva estación, como es el caso del hotel de inmigrantes y la estación propiamente dicha. En números posteriores, se pueden observar notas sobre visitantes ilustres que llegan a Retiro, eventos que se realizan y también mucha publicidad sobre la innovación de equipamiento, vagones, salones, etc.

Los periódicos, en cambio, registran la noticia de la inauguración. El diario La Prensa, en su edición del 8 de agosto de 1915, con el título "*Nueva estación Retiro. Su inauguración*" publica una extensa nota ilustrada con fotografías, en la que expresa la visión de Buenos Aires como la gran ciudad capital y elogia el proyecto de la terminal, por responder a la categoría de la ciudad con su monumentalidad y por su visión del futuro promisorio futuro de la ciudad, en constante crecimiento:

"Por fin, Buenos Aires, la primera capital de Sud América, tendrá también la primera y más amplia y monumental estación ferroviaria de esta parte del continente. Se tardaba ya demasiado en dar cima a construcciones de esta naturaleza, concebidas, no ya para que su uso sea precario y sólo sirva para una generación, cuando más, sino para que a la vuelta de medio siglo aún puedan prestar los eficientes servicios a la que están destinadas."

En oposición, critica los edificios de las demás terminales de Ferrocarriles de la ciudad, en especial el del Ferrocarril del Sud, situado en Constitución:

Con todo que su característica es la previsión, a pesar de sus largas vistas, conscientes como lo están del porvenir envidiable que la Naturaleza reserva para este país, los caballeros que desde Londres manejan los intereses ferroviarios lo mismo que los miembros de los directorios locales, fallaron siempre en sus cálculos sobre la amplitud que debía darse a las estaciones terminales. El caso de Constitución es típico. Aún nos parece oír a don Guillermo White, hace cerca de 25 años, cuando en su discurso de inauguración de aquella, rodeado por las altas autoridades de la Nación, bastaría para las necesidades de la empresa para lo menos durante medio siglo. Diez años después fue necesario duplicar la amplitud de esa estación y

hoy, como resulta pequeña, va a ser ampliada hasta la esquina de General Hornos. Y lo mismo que con el Sud ha ocurrido con todas las estaciones que arrancan de la capital, tales como la del Once, la del Pacífico en Palermo, y las tres, además de la del Central Argentino, situadas en Retiro.”

Luego de relatar los motivos por los cuales se produce la obra - tal como lo hemos explicado anteriormente - enaltece el proyecto, equiparándolo con las terminales contemporáneas de países centrales:

“El soberbio edificio que se inaugura hoy (...) con seguridad tiene muy contados rivales en el mundo (...) y el público hallará al fin en la capital las comodidades de las que los viajeros gozan en las grandes ciudades europeas y norteamericanas.”

La nota continúa con una minuciosa descripción del edificio: superficie, materiales y equipamiento de todos los locales que incluye elogiando cada característica, y ponderando la nueva tecnología utilizada:

“El gran “hall” ofrece un aspecto soberbio: mide 150 metros de largo, 25 metros de ancho y 19 metros de altura (...) tiene capacidad para 10.000 personas. En él están situadas las puertas a 8 plataformas”

“Un gran cuadro indicador eléctrico anuncia a los pasajeros la salida de cada tren. Cinco minutos antes de las horas fijadas en los horarios, suena una campana para llamar la atención y en el cuadro aparece en letras luminosas el destino del tren y el número de la plataforma de donde va a salir. (...) El sistema de señalización eléctrico es único en América del Sur.”



Fotos publicadas en artículo del periódico

El diario La Nación, con el título “Nueva estación Retiro. Su inauguración oficial” de la misma fecha, se expresa con un énfasis político, otorgándole a la terminal la materialización de la unión del país, no sólo en el sentido físico-espacial, sino como culminación de diferencias partidarias, y en términos del triunfo de la civilización por sobre la barbarie:

“Esta inauguración culmina una de las obras más importantes realizadas entre nosotros y que más influencia moral y material han tenido en la organización política y desenvolvimiento económico del país.

Las dificultades motivadas por el desmembramiento en que se encontraba la república al iniciarse las primeras gestiones para la construcción del Ferrocarril de Rosario a Córdoba, determinaron fracasos y pérdida de tiempo; y sólo cuando la unidad nacional estuvo consolidada, mediante acontecimientos políticos bien conocidos, las primitivas ideas, aceptadas en su parte fundamental, tomaron forma tangible, permitiendo a los hombres de clara visión lanzarse decididos a la realización de la retardada empresa. Políticamente – dijo un orador al inaugurarse los trabajos del Central Argentino- quedaban cegadas por siempre las impuras fuentes de la anarquía y de la guerra civil en nuestro país, y económicamente, acaba de señalarse la arteria principal por donde vendrá la savia del interior y tornará la riqueza a tantos pobres y aislados por la barbarie y los desiertos.

Y muchos años después, confirmando previsiones anteriores, el ex – ministro de Obras Públicas Sr Ramos Mexía, al colocar la piedra fundamental de la estación que va a inaugurarse, decía en su discurso, refiriéndose a la iniciación del Central Argentino: “con este ferrocarril se inicia para la república una nueva era y comienza a constituirse una nación que hasta entonces no fue más que un conglomerado, sin unión perfecta entre sus elementos constitutivos. Bien lo sabéis todos y fuera inconsiderado empeñarse en demostrarlo, que el ferrocarril y el telégrafo han sido los principales factores de nuestra organización definitiva y de la civilización que hemos alcanzado, con mucha mayor razón que en otros países en que la distancia o el desierto no fueron, como aquí, cómplices de la barbarie”

Sólo después de este discurso comienza a describir el edificio,

“Construida sobre la Avenida Maipú, frente a los nuevos jardines de la Plaza Británica, se alza imponente, dentro de la sencillez de su estilo arquitectónico, la nueva estación Retiro del Ferrocarril Central Argentino. Combinadas hábilmente las líneas de Renacimiento con estilo moderno, ofrece el edificio un conjunto digno de atención”

Al igual que en la nota anterior, describe cada local, materiales utilizados y nueva tecnología casi con las mismas palabras, lo que presupone que la empresa hubiera enviado a ambos una gacetilla con toda la información descriptiva necesaria para desarrollar la nota.

“El espacioso hall ofrece a la vista un aspecto grandioso. (...) El techo artesonado es de aspecto elegante y a la vez sencillo”



Foto Juan Bautista Borra y Enrique Broszeit, de la Estación Retiro y alrededores en la primera mitad de la década del '20¹⁵.

Reflexiones finales

En el área de Retiro y bajo Retiro se reflejan los cambios producidos en el período del modelo agroexportador, como también la condición política de la capitalización de la ciudad. La élite que se consolida económicamente, adquiere poder político para promueve la imagen de la gran capital, con París como modelo cultural y arquitectónico a seguir. Por una parte, la zona que rodea la Plaza San Martín, con sus nuevas residencias del tipo *Petit Hotel*, evidencian el aumento de la riqueza y la consolidación de una élite. Es esta élite la que promueve dicha transformación.

En este marco, el bajo Retiro comienza a tener relevancia, al quedar como nexo entre la creciente zona portuaria (con la construcción de Puerto Madero y posteriormente, Puerto Nuevo) y la zona residencial más jerarquizada de la ciudad. De allí las expectativas por la construcción del edificio de la terminal del Ferrocarril Central Argentino.

En los periódicos y revistas de circulación general, encontramos que, aunque con

¹⁵ https://www.youbioit.com/es/article/21005/estacion-retiro-y-alrededores?size=_original

un dejo de nostalgia por un pasado que no volverá – como lo muestra el artículo de la revista Caras y Caretas – priman la modernización y el ansia de progreso, celebrando el edificio de escala monumental y acorde al gusto de la época. Asimismo, en las fuentes consultadas se evidencian miradas diferentes, a la hora de capitalizar ese logro: el artículo de “La Prensa” pone en relieve el progreso y la modernización, ajustándose a la imagen de ciudad que mencionábamos anteriormente. En el artículo de “La Nación”, es evidente un uso político - casi proselitista – al compararlo con la unión de la república, como superación de la dicotomía civilización/barbarie.

Es llamativa la poca repercusión en las publicaciones especializadas: más allá del antecedente del artículo de la Revista Técnica de 1900, donde se expresa una preocupación por cómo se materializaría el proyecto de la terminal, no dan cuenta del edificio de la Terminal del Ferrocarril Central Argentino una vez finalizado. Inferimos que podría explicarse por ser un programa de infraestructura, al cual podría haberse considerado como arquitectura menor. En una instancia de profundización de esta investigación en curso, tendremos la posibilidad de reafirmar o refutar esta hipótesis.

Bibliografía:

- Bonicatto, V. Franchino, M. (2017) Modernización, metropolización y cultura arquitectónica en ciudades sudamericanas, 1870-1930. REGISTROS, Vol. 13 (2) julio-diciembre: 1- 4 <https://revistasfaud.mdp.edu.ar>
- Castreroy Fuster, S. (26 de junio de 1915). Retiro Viejo Desaparece. Caras y Caretas(873). Obtenido de <http://hemerotecadigital.bne.es/results.vm?q=parent%3A0004080157&s=0&lang=es>
- Centro Argentino de Ingenieros. (1981). Histori. En Historia de la Ingeniería Argentina (pág. 476). Buenos Aires: Centro Argentino de Ingenieros.
- Chanourdie, E. (Abril de 1916). La Gran Capital del Sud. Revista Arquitectura(104), 29-30.
- Cricelli S, Obregón,R (2019) Representación y Arquitectura Beaux Arts. La Terminal del Ferrocarril Central Argentino. Actas de Congreso Internacional: El Modelo Beaux Arts y la Arquitectura en América Latina, 1870-1930: <http://ocs.congresos.unlp.edu.ar/index.php/CBA/1CBA/paper/view/4338> La
- Ingeniería. (16 de agosto de 1916). Electrificación de las líneas suburbanas del Ferrocarril Central Argentino. Nota descriptiva. (C. N. Ingenieros, Ed.) La Ingeniería, 245-262.
- Novik, A (con la colaboración de A. MARTIRE), (2001). “La Costa en proyectos”, en Revista de Arquitectura de la Sociedad Central de Arquitectos N° 202
- Paterlini, O. (2008). Estacion retiro. En: _Gutiérrez, R. . En R. (. Gutierrez, Estudio de Arquitectura Follet 1891-2008 -Conder Follet Farmer (págs. 68-78). Buenos Aires: CEDODAL.
- Revista Arquitectura. (noviembre diciembre de 1910). (66), 137. Obtenido de https://biblioteca.fadu.uba.ar/tiki-index.php?page=Revista_Tecnica_IV Revista
- Arquitectura. (abril de 1913). Dos proyectos interesantes. Revista de Arquitectura(84), 57.
- Revista Técnica. (15 de julio de 1900). Los Grandes Edificios en Buenos Aires. Estacion del Retiro. (E. Chanourdie, Ed.) Revista Técnica(año VI n°

107), 99-100. Obtenido de https://biblioteca.fadu.uba.ar/tiki-index.php?page=revista_tecnica_II

Tartarini, J. (1985). La estación terminal: edificio símbolo del siglo XIX. SUMMA
temática: Arquitectura y Transporte.