

EJE TEMÁTICO 2: Programas y tipologías de la ciudad moderna

REPRESENTACIÓN Y ARQUITECTURA BEAUX ARTS:

LA TERMINAL DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO DE RETIRO, BUENOS AIRES

Susana Cricelli; Rosana Obregón

HITEPAC – FAU – UNLP

susanacricelli@gmail.com ; obregonrosana@hotmail.com

Palabras clave: Nuevos programas – Terminales de Ferrocarril - Arquitectura Beaux Arts– Composición - Buenos Aires.

Resumen

Este trabajo propone, en una primera instancia, la revisión del debate teórico dado en Francia en torno de la aparición y definición de las estaciones terminales de ferrocarril como nuevo programa. Surgidas a finales del siglo XVIII a partir de los cambios tecnológicos, sociales e institucionales, las estaciones de ferrocarril han sido fuente de debate en lo que respecta a la configuración arquitectónica de un programa que exigía ensayar soluciones sin precedentes. En efecto, la dualidad que presentaba conciliar un espacio industrial con una función urbana de acceso y permanencia de pasajeros, dio lugar a diferentes manifestaciones teóricas en torno a cuáles serían las disposiciones más indicadas para resolver este programa.

En Argentina, en pleno auge del modelo agroexportador, se desarrolló la red ferroviaria nacional y las terminales de ferrocarril adquirieron un rol trascendental en el contexto del proceso de metropolización de Buenos Aires, cuya representación simbólica actuó en consonancia con la construcción material del Estado Moderno a través de la monumentalidad y el lenguaje academicista en sus edificios públicos. En este sentido, el presente trabajo plantea analizar en una segunda instancia, cómo se manifiesta en las prácticas compositivas de vertiente inglesa la prevalencia del sistema Beaux Arts, tomando

como caso de estudio el proyecto de la Estación Terminal del Ferrocarril Central Argentino de Retiro, realizado por el estudio británico Conder & Follet en el año 1910.

El debate europeo y la definición de la tipología

“Railways termini and hotels are to the nineteenth what monasteries and cathedrals were thirteenth century”
(Railway Architecture. New Gothic Station, 1875)¹

La invención del ferrocarril producida en Inglaterra se identificó plenamente con la revolución industrial. En efecto, como señala el epígrafe, representa al programa por excelencia del siglo XIX. Este nuevo medio de transporte se propagó rápidamente por el resto de los países europeos como así también por EEUU. La primera estación de la cual se tiene conocimiento fue *Crown Street Station* en Liverpool, y su resolución tipológica constaba de un edificio en bloque de dos plantas y de muy simple de factura, de concepción utilitaria, en que se adosaba un espacio cubierto sobre los andenes de estructura de madera. Este ejemplo inicial fue determinante para plantear las características del nuevo programa y quedó en claro que se componía de dos partes diferenciadas: un gran espacio para los andenes y el edificio para los viajeros. Esta dicotomía planteará un debate que se extenderá durante todo el siglo XIX: *“si los nuevos tipos constructivos, como las estaciones, deberían adaptarse a las normas existentes que regulaban la arquitectura monumental, o si se admitiese un nuevo “lenguaje “de hierro y vidrio”* (Colqhoun, 1995: 46)

Como señala Colqhoun (Colqhoun, 1995) la estación ferroviaria, por un lado, introduce el espacio industrial a la ciudad, *“mostrando... inquietantes visiones de un caos urbano normalmente escondido.”*; por otra parte, introduce un nuevo tipo de espacio social a escala masiva. Tanto en revistas especializadas - la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics* dirigida por César Daly (Daly, 1848) como en diversos tratados, teóricos como los de Reynaud, Perronnet, enunciaron sus posturas en pos de responder a la necesidad de definir una nueva tipología, con carácter y morfología propios.

¹*The Building news and engineering journal.* (1875). v.29:2 pp: 133 Disponible en: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?num=133&u=1&seq=12&view=image&size=150&id=uiug.30112051326707>

La evolución tipológica de las estaciones ferroviarias se desarrolló tanto en Inglaterra como en Francia, pero es esta última donde se concentró el debate teórico: “*El predominio francés en el proyecto de estaciones luego de 1845 se debe, entre otros factores, a la influencia constante de la Ecole des Beaux Arts y la disposición sistemática ya sea de las decisiones del aparato gubernamental o de los proyectistas.*”(Colqhoun, 1995). A diferencia de Inglaterra, en la cual los emprendimientos eran privados, en Francia fue el Estado quien planificó y reguló la red ferroviaria. En este sentido, Colqhoun plantea como dato relevante que la formación de los ingenieros franceses - de matriz saint-simoniana - en la *Ecole Polytechnique*, incluía clases de arquitectura, en los cuales el ideal de belleza-utilidad, que formaba parte de la doctrina clásica, fue determinante. Estos principios de orden, jerarquía y simetría, se evidenciaban en los proyectos franceses y no así en los ingleses donde la disposición de las partes se resolvía de manera puramente práctica. “*En Inglaterra la estación como totalidad no es objeto de teorizaciones. Por el contrario, la arquitectura es entendida como portadora de decoración a una estructura de ingeniería.*”(Colqhoun, 1995)

La historiografía de la arquitectura del siglo XX presentó a la arquitectura de fábricas, mercados, ferrocarriles, etc., resultado de la arquitectura utilitaria de la revolución industrial, como las fuentes principales de inspiración de “los pioneros del Movimiento Moderno”. Pevsner y Giedion, entre otros, destacaban las virtudes de esta arquitectura en sus aspectos funcionales, eficiencia, economía, rendimiento y funcionalismo, en oposición a la arquitectura decimonónica historicista imperante. En la dicotomía: arte y técnica, bello-útil, en definitiva, arquitectura-ingeniería se planteó al edificio cabecera del ferrocarril como el lugar común de encuentro entre ambos mundos (Tartarini, 1985).

Retomando el período que nos convoca, si bien las relaciones entre los arquitectos progresistas ingleses y franceses del Siglo XIX fueron bastante estrechas y compartieron muchos principios doctrinarios, ya que ambos países se intercambian información sobre los respectivos desarrollos mediante las revistas especializadas², existían diferencias entre las tradiciones alineadas en las dos naciones que se reflejaban sobre su disposición en el proyecto de las estaciones.

La *Gare del’Est* y la *Gare du Nord* son simétricas en relación a la galería de trenes; su carácter monumental deriva de las proporciones de la composición. *King’s Cross*, en

²(Daly, 1848) *The Builder*, (Perdonnet, 1848)(Chabat, 1862-1866)

cambio, es asimétrica y parece organizada de un modo casual, sin poner especial interés en la monumentalidad, ni utilizar criterios de transparencia o carácter para evidenciar el acceso. *St. Pancras* demuestra además el rechazo común en Inglaterra de darle status de edificio público representativo o intencionalidad de unidad arquitectónica.

A fines del Siglo XIX son los grandes halles de público los que sustituyen a la galería de los trenes como principal espacio simbólico de la estación de cabecera, mientras en Norteamérica, especialmente en las estaciones con muchos niveles, este rol es desarrollado por el salón de las boleterías. Al mismo tiempo, la electrificación hace superflua la galería de las máquinas. Asistimos así a una de aquellos grandes cambios paradigmáticos “*precisamente porque son edificios típicos, tendrán que ser intrínsecamente bellos por la verdadera expresión de su destino y por la armonía de sus formas.*” (Guadet, 1904). Este es el caso de la Grand Central Station de New York (1904-1914) de Warren & Wetmore y Reed & Stem, que habiendo electrificado la red ferroviaria permitió soterrarlas, resolviendo así la dicotomía *Hall-Shed*. En efecto, la *Grand Central Station*, es un claro ejemplo de aplicación de los principios *Beaux Arts* en lo que respecta a su organización general de tráfico de pasajeros y trenes, como así también en su diseño general en que los autores se propusieron resultados estéticos a través de la belleza y el orden. Así lo expresa uno de sus autores Whitney Warren:

"In ancient times the entrance to the city was through an opening in the walls or fortifications. This portal was usually decorated and elaborated into an Arch of Triumph, erected to some naval or military victory, or to the glory of some great personage. The city-of today has no wall surrounding that may serve, by elaboration, as a pretext to such glorification, but nonetheless, the gateway must exist, and in the case of New York and other cities, it is through a tunnel which discharges the human flow in the very center of town. Such is the Grand Central Terminal." ³

En cuanto a la forma de los *sheds*, Inglaterra utilizaba la modalidad arqueada mientras Francia, siguiendo los proyectos pioneros de Antoine Polonceau, privilegiaba la cabreada triangular - a excepción de la cubierta de la Gare de l'Est - como en la Segunda Gare du Nord y en la Gare Saint-Lazare de 1851, posiblemente ligada la preferencia de los arquitectos franceses por la utilización de frontis triangulares en sus fachadas. Los *halles* tenían similar escala y tratamiento que el resto del tejido urbano, formando una zona de transición que mediaba entre la ciudad y el espacio industrial de la galería de los trenes.

A principios del siglo XX, Guadet, siendo profesor de la Ecole des Beaux Arts, publicó su *Eléments et Théorie de l'architecture*. En el capítulo V, *Éléments de L'Architecture des*

³ Citado: en (Pennoyer & Walker, 2006)

Chemins de Fer, del Tomo VII, cerró el largo debate incorporando a la estación de ferrocarril como programa arquitectónico: “Qué puede ser más propicio para la grande y noble composición que estas proporciones inmensas, estos espacios libres, esta máxima sencillez de un programa que con numerosos detalles debe satisfacer sólo dos funciones: irse y llegar.” (Guadet, 1904).

Asimismo, recomendó el *parti* más indicado:

“Pero las necesidades de la circulación y la multiplicidad de los trenes necesitaron vías en mayor número: entre estas vías, necesariamente hacen falta numerosos andenes de penetración: imposible acceder de costado, o atravesando a la misma altura las vías, lo que es peligroso, o atravesándolos modo subterráneo, ya que es poco practicable en grandes longitudes. Hay que pues abordarlos de “cabeza”. Y desde entonces, el plano necesario de la estación se hace un andén vasto en cabeza, dando acceso por sus extremidades a los numerosos andenes de acceso y salida entre los trenes: la cabeza y los dientes de un rastrillo” (Guadet, 1904)

En este sentido, también recomendaba que las vías del ferrocarril se realizaran a un nivel inferior al tránsito de pasajeros, refiriéndose a la recién inaugurada *Gare d’Orsay*:

“Es evidente que el nivel de las vías más bajo que la estación permite mejor que cualquier otra disposición el fácil acceso a los andenes longitudinales, tan numerosos como puedan ser. Esta estación, de un aspecto muy monumental, todavía llama nuestra atención por un diseño excepcional, que es posiblemente la generalidad de mañana.” (Guadet, 1904)

La matriz compositiva, entonces, se definió a través de un edificio de impronta academicista, articulado con un *shed* de tecnología de hierro y vidrio para el área de los andenes. Esta matriz es la que se difundió internacionalmente, y hacia finales de siglo XIX y principios del XX la escala monumental de las terminales se tornó evidente tanto en el ámbito europeo como en América.

En Argentina, el tema no había sido objeto de debate. Las primeras terminales eran precarias, las empresas, en su mayoría de origen británico, construían sus terminales de acuerdo con sus necesidades. En el período de estudio se produce una gran expansión de la red ferroviaria del país, y a medida que creció la demanda de pasajeros y carga, se realizaron las primeras ampliaciones y renovaciones de las estaciones terminales de Buenos Aires, principalmente por estudios británicos. En el caso del Ferrocarril Central Argentino, la empresa optó por demoler los obsoletos edificios existentes y realizar un nuevo proyecto, como analizaremos en el siguiente apartado.

El estudio Conder & Follet y el proyecto de la terminal del Ferrocarril Central Argentino en Retiro

Eustace Conder (1863-1930) se formó en la Escuela de Arquitectura de la *Royal Academy* de Londres; en 1888 se estableció en Rosario donde en 1891 conformó con su primo el estudio Conder & Conder. Trabajaron para la comunidad británica y fundamentalmente para la empresa del Ferrocarril Central Argentino (FCCA)⁴: el trazado del pueblo de Fisherton, destinado a personal jerárquico de la empresa, el edificio de la sede central y estaciones intermedias.

Su crecimiento profesional estuvo íntimamente ligado a la expansión de FCCA⁵. En efecto, con la adquisición del Ferrocarril del Norte en 1889 logró el objetivo de la empresa de arribar a Buenos Aires. En consecuencia, surgió la necesidad de construir una sede administrativa en la ciudad, situación que definió el traslado del estudio a Buenos Aires en 1898, al recibir el encargo de realizar el edificio de la Sede Administrativa de FCCA ubicado en la esquina de 25 de Mayo y Bartolomé Mitre (Fig. 2a.) Asimismo, luego de la muerte de su primo y asociado con el estudio de Chambers y Newbery Thomas proyecta el edificio de ajustes *Railway Building*- ubicado en Alsina y Paseo de Julio- (Fig. 2a.). Ambos edificios fueron resueltos dentro del lenguaje Victoriano que caracterizó las obras del estudio hasta la llegada de Follet, como veremos más adelante.

El encargo más importante lo recibiría en 1910: el proyecto de la Estación Terminal en el barrio de Retiro, donde las precarias terminales existentes resultaron obsoletas ante la magnitud del volumen de transporte de pasajeros y de cargas.

La dimensión del proyecto motivó a Conder a incorporar un nuevo profesional al estudio: convocó a Concurso de antecedentes en Londres⁶, por el cual Sidney George Follet fue seleccionado entre 120 aspirantes. Follet se había formado en la Escuela de Artes de Edinburgo; en 1906 obtuvo una beca para viajar a Italia durante cuatro meses; luego fue galardonado con la *Pugin Studenship Medal*. Sus méritos le permitieron ingresar al estudio de Lutyens, con quien trabajó entre 1906 y 1910, quien influyó en modo determinante en su formación al participar Follet en el proyecto de Nueva Delhi. El propio Lutyens lo alentó a postularse para el puesto, recomendándolo especialmente. Fue así como Follet

⁴al ser nombrado Arquitecto consultor de la Oficina del Ingeniero Jefe de la empresa

⁵La estrategia de expansión del FCCA consistió en adquirir empresas ferroviarias existentes: en 1889, la adquisición de la empresa Ferrocarril del Norte le permite su arribo a Bs As. En 1908, se fusionó con el Ferrocarril Bs As y Rosario.

⁶Conder publicó en un periódico de Londres la convocatoria, en consonancia con la actitud corporativista británica,

arribó a Buenos Aires en 1911, donde desarrolló una prolífica carrera hasta su fallecimiento, en 1968⁷.

La incorporación de Follet en el estudio fue central para la definición del proyecto de la Terminal. En efecto, el Estudio Conder caracterizaba sus obras con un lenguaje *Victoriano*, con una típica profusión ornamental. Follet, influenciado por su formación, “*dio paso a una austeridad clasicista del proyecto, por su austeridad, tectonicidad y su firme anclaje en el clasicismo francés*”, incorporando “*el llamado Estilo Eduardiano, que caracterizaba a la Inglaterra de cambio de siglo*” (Williams, 2004).

El proyecto

El proyecto original incluía dos edificios: la sede de la compañía FCA en Buenos Aires, y la terminal propiamente dicha, con las funciones subordinadas que exigía el programa⁸: (Fig.3a). El terreno ocupaba la esquina que se extendía 230 m sobre Paseo de Julio (hoy Avenida Libertador) y 250 m sobre Av. Maipú (hoy Avenida Ramos Mejía), con una superficie de cuatro hectáreas. Su escala, monumental para ese entonces, responde al proceso de metropolización de Buenos Aires como también al crecimiento de la empresa como consecuencia del aumento de la demanda del transporte tanto de personas como de mercancías.

Lo proyectado no se construyó en su totalidad: la intención inicial era mudar a la estratégica esquina del nuevo predio el edificio de la Administración de la compañía que - como hemos mencionado- había sido construido por el propio Conder en 1901; esta operación no se concretó⁹ y del frente sobre el Paseo de Julio solo se materializó un fragmento (Fig.3a). Aun así, es necesario tener en cuenta la totalidad del encargo original a la hora de comprender las decisiones del proyecto.

La planta nos remite al *partí* en forma de “rastrillo” (Fig.1) recomendado por Guadet¹⁰: los andenes se presentan paralelos a las vías y transversales al *Grand hall*. Funcionalmente el edificio está planteado de modo que la estación propiamente dicha se dispone en el centro de la composición. Sobre la esquina del Paseo de Julio, se coloca el edificio de

⁷ El estudio Follet continúa su actividad hasta nuestros días.

⁸El programa de una terminal alberga funciones principales como el *booking hall*, el *grand hall* y el *shed*. A ellas se subordinan: sala de espera de señoras, confitería, comedor, locales comerciales, como también locales y depósitos para encomiendas, equipaje, etc.

⁹El lote de la esquina recién fue ocupado en el período 1946-1950, cuando se construyó la sede del Ministerio de Transporte de la Nación, que funcionó hasta 1953, en que pasó a ser Sede de Administración del FFCC Gral. Mitre, hasta su privatización en 1996, cuando fue ocupado por el Organismo ONABE (Ente Nacional de Administración de Bienes)

Administración, transporte de encomiendas y el cargamento de equipajes en el lateral opuesto. 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*); disposición que coincide con la resolución de las grandes terminales contemporáneas como la *Gare D'Orsay*.

La decisión de ubicar en la esquina el edificio administrativo, sede de la compañía,¹¹ condiciona la composición del edificio de la terminal: produce un quiebre en el eje de principal, que abarca el *shed* y el *Grand Hall* y se desfasa en la organización del acceso y el *Booking Hall*, para poder acomodar la disposición de las demás funciones subordinadas que requería el programa¹². (Fig. 3a). Esta resolución pragmática, impensada para cualquier arquitecto formado en la *École des Beaux Arts*, es ocultada deliberadamente en la fachada como también en los espacios interiores, como veremos a continuación.

En efecto, el proyecto se resolvió en su envolvente con un criterio homogéneo y regular (Fig. 2b), utilizando el recurso de un módulo que se repite en ambas fachadas¹³. Se compone por un basamento almohadillado que abarca dos niveles: siete arcos acompañados por vanos rectangulares en la parte superior, los cuales, en relación de la función del programa, se revelan como acceso con una clave ornamentada o sólo como aventanamiento. En su desarrollo, también toma dos niveles de altura: allí desaparece el almohadillado y se incorporan elementos que van marcando una jerarquía central; mientras en los laterales puede observarse la existencia de tres paños de aventanamiento, donde el central es enfatizado con un balcón con balaustrada y un frontis, el cuerpo central termina de configurarse a través de un orden gigante, con dos pares de columnas exentas apareadas y dos columnas laterales que lo enmarcan, con un remate que interrumpe la cornisa y contiene una ventana termal por sobre la cubierta, mostrando una clara filiación *Beaux Arts* acentuada con el remate en mansarda. El lenguaje adoptado estaba en sintonía tanto con las nuevas construcciones del barrio de Retiro, como con los edificios públicos que se estaban construyendo para la misma época en el centro de la ciudad.

De este modo, este módulo repetitivo aporta regularidad y ritmo: módulo, acceso, módulo, salida, modulo, remate en la esquina con cúpula, para luego repetirse de modo alternado sobre el Paseo de Julio, flanqueando un cuerpo central de mayor jerarquía. La esquina se

¹¹ Aunque no existe documentación al respecto, se presume que fue un requerimiento de la compañía.

¹² salas de esperas, confitería, comedor, locales comerciales, y oficinas.

¹³ La fachada fue construida en ladrillo, con acabado de revoque similar piedra y placas de granito importadas en el basamento. El desarrollo y el remate, en cambio, fueron revestidas en similar piedra París (Tartarini, La estación terminal: edificio símbolo del siglo XIX, 1985).

diferencia necesariamente con una resolución contundente: una torre que remata en una cúpula, que a su vez resalta y diferencia el edificio de la administración de la empresa. (Fig. 2c y 2d).

Sobre la fachada de Avenida Maipú, el carácter diferenciado del acceso a la terminal propiamente dicha es evidente: un cuerpo central da acceso al *Booking hall* - boleterías- y dos de los cuerpos modulares de igual proporción, lenguaje y altura que lo flanquean; en los extremos, dos módulos más pequeños retranqueados que sirven, uno de salida de los pasajeros y, el otro, de acceso de equipajes y repiten el motivo de un gran portal recto que indica el acceso de carruajes, flanqueado por dos portales conformados por arcos de medio punto con una clave superior, donde se produce el acceso peatonal.

Así, la estrategia proyectual fue diferenciar lingüísticamente el acceso a la terminal, si bien continúa respetando las líneas de almohadillado y de la cornisa. En efecto, aunque el almohadillado continúa, 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 alternada con vanos con carpintería metálica reticular vidriada que remata con una balaustrada. Este derivación neobarroca¹⁴ muestra claramente la influencia de la incorporación de Follet en el estudio y a través de él, la arquitectura de Lutyens, su maestro. Pero el ejercicio compositivo no termina allí. En el segundo nivel, se produce un retiro que recuerda a la fachada de la *Gare de l'Est*, que se retranqueaba para destacar un aventanamiento en correspondencia con la galería de trenes, respondiendo al tema principal de conciliar el edificio de pasajeros y el *shed*. Sin embargo los proyectistas -y seguramente la acción de Follet fue allí determinante-, no manifiestan el *shed* en la fachada: por un lado, por utilizar la tradicional forma curva inglesa en la estructura; por otro lado, se evidencia la clara intención de ocultar la composición asimétrica de la planta. Es por eso que incorpora elementos que marcan y enfatizan la centralidad en la fachada: un gran arco central acristalado con un *vitraux*, con 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. (Fig.2e)

Si analizamos la sucesión de espacios o *tableaux* durante la *marche*, encontraremos el modo en que se logra atenuar visualmente el quiebre del eje compositivo. El acceso se produce a través de un espacio de transición que conserva el mismo lenguaje utilizado en

¹⁴ Para profundizar sobre la obra de Lutyens, ver: Dunster, David; Ed. (1979): *Edwin Lutyens*. Architectural monographs 6. Academy Editions, Londres.

la fachada - arcos, pilastras y almohadillado- otorgando continuidad; se percibe como espacio semi público, transparente, de transición entre la ciudad y el *booking hall*, un espacio abovedado, materializado por una sucesión de arcos metálicos revestidos, que apenas insinúa la existencia de la cúpula en el punto central – tan relevante en la fachada - y recibe luz a modo de claristorio desde el *vitraux* y desde los aventanamientos rectos a sus lados, acusados en fachada; pilares con pilastras jónicas adosadas con entablamento recto que remata en una balaustrada otorgan continuidad en el perímetro.

En este espacio, se ubica un volumen oval exento y de menor altura, con el propósito de atenuar visualmente el quiebre del eje de composición mencionado: es el local de venta de boletos, que posee su propia lógica de simetría. En efecto, aunque el espacio del *booking hall* está conformado por cinco módulos, los proyectistas ocupan el del extremo derecho con una pequeña oficina, de modo que el volumen oval quede centrado respecto a los dos módulos abiertos que comunican con el *Grand Hall*. De esta manera, logra por un lado, una percepción de simetría; por otro lado, el recurso de otorgarle una altura menor permite vislumbrar el *Grand Hall* y el *shed* al público que accede al edificio, haciendo imperceptible el desfase de la simetría general del edificio, tan evidente en la planta. (Fig.3b, 4b y 4c). Entonces, la forma, ubicación, altura, reforzado por el lenguaje y la ornamentación, convierten al volumen de la boletería en un foco de atención para el usuario: revestida en mayólica verde y con pilastras claras de terminación similar piedra-adornadas con medallones, que rematan en un friso con profusión decorativa en altorrelieve y entablamento. La mayólica verde oscura del basamento se repite en el basamento de las pilastras de toda la sala y del *Grand Hall*, otorgándole una unidad cromática a ambos espacios. (Fig. 4c)

El *Grand Hall* es una adaptación del típico espacio termal¹⁵, recomendado por *Guadet*, utilizado en las estaciones francesas y estadounidenses y, como en ellas, es el espacio más importante del programa; nuevamente, encontramos decisiones de proyecto que las diferencian de sus referentes: en vez de culminar con un techo totalmente abovedado, el recurso aquí consiste en emplear medios arcos, alargados con entablamento recto, que responden - a nuestro criterio - a la tecnología que usualmente adoptaban los arquitectos ingleses para su construcción: en efecto, la estructura metálica de vigas de celosía se articula con los medios arcos, los cuales permiten la iluminación cenital, a modo de “claristorio moderno”, que conjuga la tradición del hierro inglesa con principios de matriz

¹⁵ A diferencia del edificio Constitución IV, donde el Grand Hall es una bóveda termal, que se acusa en la fachada. Ver:

académica. La estructura de vigas de celosía también permite otra entrada de luz perimetral; el cielorraso se despliega por sobre la estructura, de modo que las vigas transversales van marcando un ritmo o modulación. En su expresión, el hierro se muestra sólo parcialmente, ya que los reticulados están revestidos en estuco y ornamentados con motivos curvos, como una guarda que recorre y encuadra las celosías, con un recuadro en los puntos de encuentro. Del mismo modo, en el cielorraso se aprecia un casetonado con ornamentación geométrica, en contraposición a la suavidad de la guarda. Los aventanamientos perimetrales curvos se resuelven con vidrios curvos armados.

En consecuencia, la luz cenital da un efecto a gran escala. Pero a escala humana, en cambio, la luz refuerza la *marche*: los pasajeros llegan de la luz natural, pasan por el *Booking Hall* y, ya en el *Gran Hall*, vislumbran la luz natural que llega desde el *shed*.

De este modo, el *Grand Hall* se consolida como el centro de la composición; a él se subordinan las demás funciones – alojadas en los módulos que flanquean el acceso: sala de espera de señoras, cabina de teléfono, baños, y fundamentalmente la confitería, el comedor y la salida de los pasajeros. Cada una de estas funciones posee una ornamentación diferenciada y distintiva, especialmente el salón comedor y la confitería¹⁶, ya que no sólo eran utilizados por los pasajeros, sino también como lugar de paseo y sociabilidad. Mientras tanto, el módulo de la derecha aloja la oficina de correos, el departamento de equipajes, la oficina de informes y, finalmente, el acceso de carruajes para trasladar el equipaje. (Fig. 5a)

El carácter central del *Grand Hall* termina definiéndose con el equipamiento y mobiliario: en el centro, grupos de bancos para comodidad de pasajeros y visitantes, kioscos de diarios; en el perímetro se ubican, con diseño personalizado, locales de farmacia, bombonería y peluquería, entre otros. (Fig. 5b y 5c)

Los *sheds*, de 250 m de longitud y 49m de luz¹⁷, se construyeron con el tradicional sistema británico: arcos de hierro con apeo triarticulado, apoyados sobre macizos de H°A° recubiertos en piedra. La cubierta alterna chapa con superficies de vidrio armado para otorgar iluminación natural. Todas Las piezas constitutivas fueron elaboradas en Inglaterra¹⁸ y se montaron en seco *in situ*.

¹⁶ Para profundizar en la conformación de estos espacios, ver: Paterlini, O. (2008). Estacion retiro. En: _Gutiérrez, R. . En R. (. Gutiérrez, *Estudio de Arquitectura Follet 1891-2008 -Conder Follet Farmer* (págs. 68-78). Buenos Aires: CEDODAL.

¹⁷En la promoción de la Estación, se anunciaba que las luces que cubrían los arcos tenían la misma dimensión que las de la sala de máquinas de la Exposición de París de 1889

¹⁸Por la empresa Francis Morton & Co.

Los andenes se conectaban de manera transversal a través de túneles montacargas, por donde se trasladaba el equipaje de los pasajeros. Estos avances tecnológicos se promocionaban para atraer al público. Lo mismo sucedió con los paragolpes hidráulicos “más grandes de América”, que hubieran sido motivo de orgullo si no se tuviera en cuenta que los trenes de Estados Unidos, así como los de Europa, ya funcionaban en esa época a energía eléctrica y soterrados.

Es destacable la preocupación en el diseño de la transición al *shed*: los arcos metálicos de la cubierta se “despegan” del muro del *Gran Hall*, mediante un elemento de transición que consiste en un vidrio armado plano. Livianas rejas de hierro negro – que controlan el acceso y salida de los pasajeros a las plataformas - se inscriben dentro de la luz entre pilares y son de menor altura. De este modo, el límite con el *shed* se desmaterializa: sólo los pilares con columnas adosadas, que comparten su basamento revestido en mosaico veneciano, separan el *shed* del *Grand Hall*. La discreta ornamentación de las rejas aporta a la percepción de “liviandad”: repitiendo el motivo criterio de jerarquía y centralidad, rematan en un entablamento recto, al cual se superpone un motivo central que remite a un frontis clásico y anuncia el acceso a cada plataforma. (Fig.6)

El hierro, entonces, se evidencia gradualmente: recubierto en el booking hall, se insinúa en las vigas de celosía de la cubierta del Grand Hall, se utiliza como material en la transición mencionada en el párrafo anterior, para luego evidenciarse en toda su expresión en el *shed*, atenuando así la típica diferenciación entre *shed* y *hall*.

Arquitectura *Beaux-Arts* en clave inglesa

Habiendo analizado el edificio de la Terminal de FCCA en Retiro, podemos afirmar la existencia de contradicciones y transgresiones que confirman que se trata de un proyecto híbrido, en el cual se reinterpretan los principios *Beaux Arts* en clave británica.

En principio, la definición del *parti* demuestra que seguramente Follet tenía conocimiento del debate europeo y su posterior resolución – comentados en la primera parte del trabajo- ya que utiliza el modelo recomendado por Guadet. Aun así, no tiene reparos en realizar transgresiones a las estrictas reglas de la arquitectura *Beaux Arts* cuando es necesario: otorgándole una importancia primordial al sentido de simetría y regularidad, logra desarrollarlo en la fachada. Pero el condicionamiento de ubicar el edificio administrativo de la empresa en la esquina del predio, desfasando el eje de composición de la planta de la

terminal, obliga a echar mano a otros recursos aprendidos, para lograr la percepción de una simetría que no es tal: el minucioso diseño y la estratégica disposición del local de la boletería en el *booking hall*, demuestran tanto su transgresión a reglas básicas de composición Beaux Arts – que para transgredirlas, debía conocerlas- como su capacidad de utilizar recursos para lograr “desmaterializar” visualmente el desfasaje mencionado.

Lo mismo ocurre con la fachada: aunque es clara la referencia a la *Gare de l’Est*, realiza una reinterpretación incorporando lo aprendido con Lutyens, aportando un lenguaje neobarroco que diferencia el acceso a la terminal del resto del programa.

Asimismo, la expresión gradual del hierro que, como analizamos, comienza en el *grand hall* para evidenciarse en toda su magnitud en el *shed*, es una decisión que abona la hipótesis de hibridación.

En este punto, es oportuno preguntarse: ¿Por qué el esfuerzo para asemejarse a una arquitectura Beaux Arts, pudiendo haber resuelto el proyecto con los criterios de la tradición británica, ya que tanto el estudio que desarrolla el proyecto como la empresa que lo encarga tienen el mismo origen?

La respuesta a esta pregunta se encuentra en el contexto en el que se produce el edificio. En efecto, sólo es entendible a través del conocimiento del proceso de metropolización de la ciudad de Buenos Aires¹⁹, su capitalización, el ambiente cultural de la élite gobernante y sus gustos – que encontraban en París el modelo cultural, social y urbano a seguir- con la consiguiente decisión de utilizar la arquitectura Beaux Arts como el lenguaje en sus edificios públicos, como también en sus residencias privadas. Todos estos factores llevan a pensar que un edificio que generó tantas expectativas como el edificio de la Terminal de FCCA²⁰, al utilizar este lenguaje, representaría la imagen de progreso, cultura, monumentalidad y crecimiento económico.

¹⁹ Ver Liernur (2001): *Arquitectura Argentina del siglo XX*. FNA; Aliata: *Voz Buenos Aires de Diccionario de Arquitectura Argentina*; También Bonicatto, V: “ “

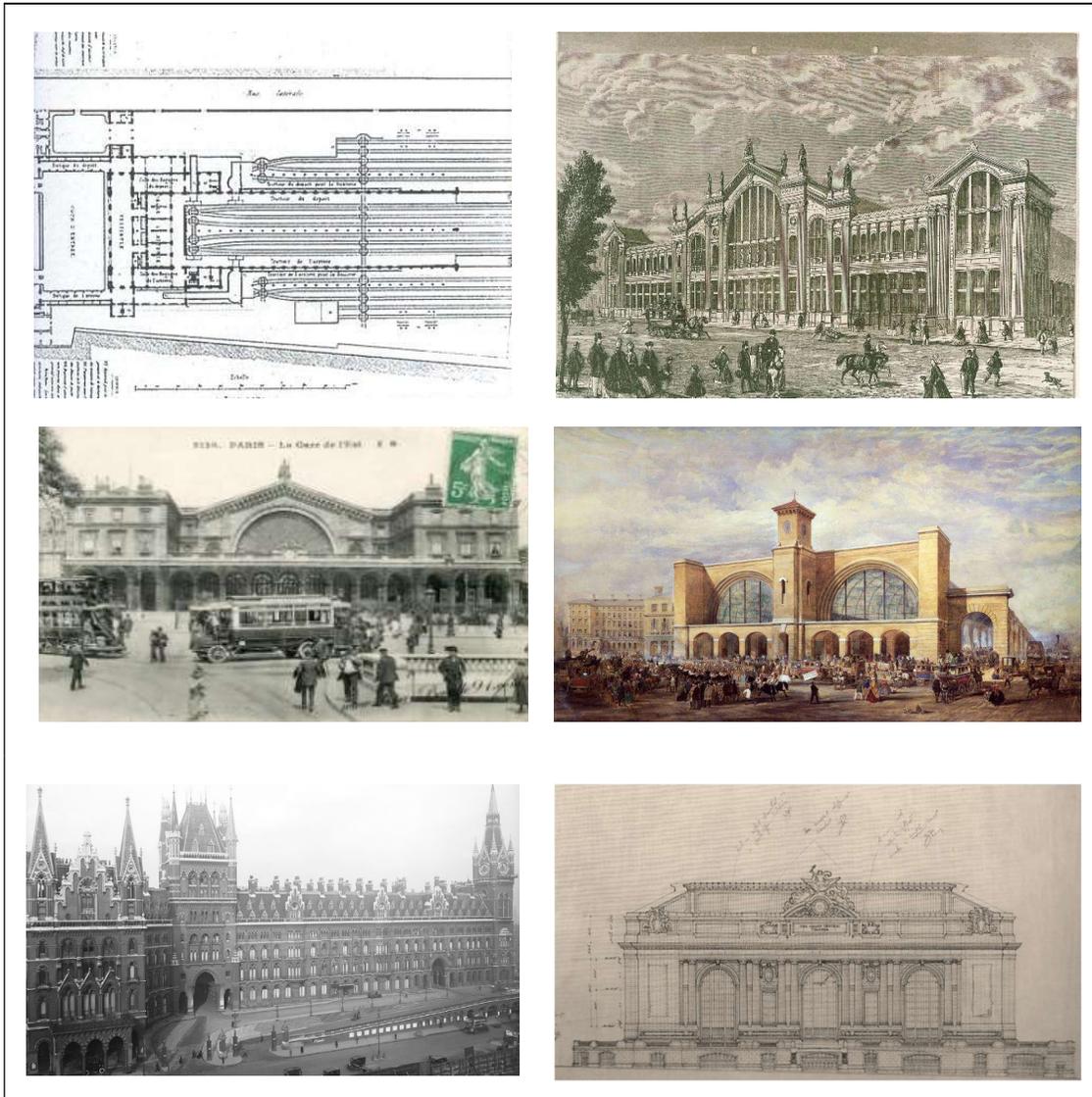
²⁰ Ver Paterlini (2008): los periódicos de la época informaban y comentaban los pasos desde la aprobación legislativa del emprendimiento, posibles anteproyectos, hasta la inauguración del edificio y las favorables críticas hacia el mismo.

Bibliografía

- Bonicato, V. (2017). Necesidad simbólica y realidad material". Arquitectura terciaria en Buenos Aires. 1907-1934. *Registros. Revista De Investigación Histórica*, 13, 5-30. Obtenido de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/168>
- Chabat, P. (1862-1866). *Batiment de Chemin de Fer*. Paris.
- Colqhoun, A. (1995). Siglo XIX: La arquitectura de las estaciones en Francia e Inglaterra. . *Casabella n° 624* , 64.
- Daly, C. (1848). *Revue Générale d'architecture et des travaux publics*.
- Guadet, J. (1904). *Éléments et Théorie d'Architecture. Course professe a L'Ecole National et Spécial des Beaux Arts*. París, Francia: Librairie de la Construction Moderne. Mason, Potrat Frères.
- Gutierrez, E. (2008). *Estudio de Arquitectura Follet. 1891-2008 Conder, Follet, Farmer*. Buenos Aires: CEDODAL.
- Liernur, J. F. (2008). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- López, M., Waddell, J., & Martinez, P. (2016). *Historia del ferrocarril en Argentina*. Buenos Aires: Lenguaje Claro.
- Ozlak, O. (s.f.).
- 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.
- Pennoyer, P., & Walker, A. (2006). The Grand Central Years: 1904-1914. En *The architecture of Warren & Wetmore* (págs. 75-246). New York : Norton & Company.
- Perdonnet, A. (1848). *Traité élémentaire de Chemin de Fer*. Paris.
- Railway Architecture. New Gothic Station. (6 de Agosto de 1875). *The Building news and engineering journal.*, 46. Obtenido de <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?num=133&u=1&seq=12&view=image&size=150&id=uiug.30112051326707>
- Rivera, D. (2017). EL clasicismo "progresivo" de Lutyens y Plecnik. En D. Rivera, *La otra arquitectura moderna. Expresionistas, metafísicos y clasicistas, 1910-1950* (págs. 95-120). Barcelona: Reverté.
- sf. (1848). *The Builder*. London.
- Tartarini, J. (1985). La estación terminal: edificio símbolo del siglo XIX. *SUMMA temática: Arquitectura y Transporte*.
- Tartarini, J. (2000). *Arquitectura Ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Colihue .
- Van Zanten, D. (1978). El sistema de Beaux Arts. *Architectural Design*, 48(11-12).

- Williams, F. (2004). Follet, Sydney George. En J. Liernur, & F. Aliata, *Diccionario de la Arquitectura en la Argentina* (págs. 88-91). Buenos Aires: AGEA.
- Williams, F. (2004). Voz: Arquitectura Ferroviaria. En J. Liernur, & F. (. Aliata, *Diccionario de Arquitectura en Argentina* (págs. 76-87). Buenos Aires: AGEA.

Figura 1



1a: Planta de la Gare du Nord I, 1845-47, Paris, Arquitecto Léonce Reynaud. (De C. Daly ed., “Revue générale de l’architecture” n.6, 1846)

1 b: Fachada de la Gare du Nord II, 1861-64, Paris J. I. Hittorf, Arquitecto, Ingeniero Léonce Reynaud. fuente: Archives de la SNCF, Paris <https://www.ter.sncf.com>

1 c: Fachada de la Gare de l’Est. circa:1900 fuente: <http://www.cpa-bastille91.com/paris-la-gare-de-lest-ou-gare-de-stasbourg>

1 d: Acuarela de autor desconocido King’s Cross Station ,Londres, 1851-52. Arquitecto Lewis Cubit. <https://blog.railwaymuseum.org.uk/kings-cross-redevelopment-wins-heritage-award>

1e: The Midland Grand Hotel .circa 1925 St Pancras Station, Londres Sir George Scott ampliación 1865-1873

<https://stpancras.com/about-st-pancras/history>

1 f: Fachada del Grand Central Terminal. Warren&. Wetmore Collection, (Pennoyer & Walker, 2006)

Figura 2

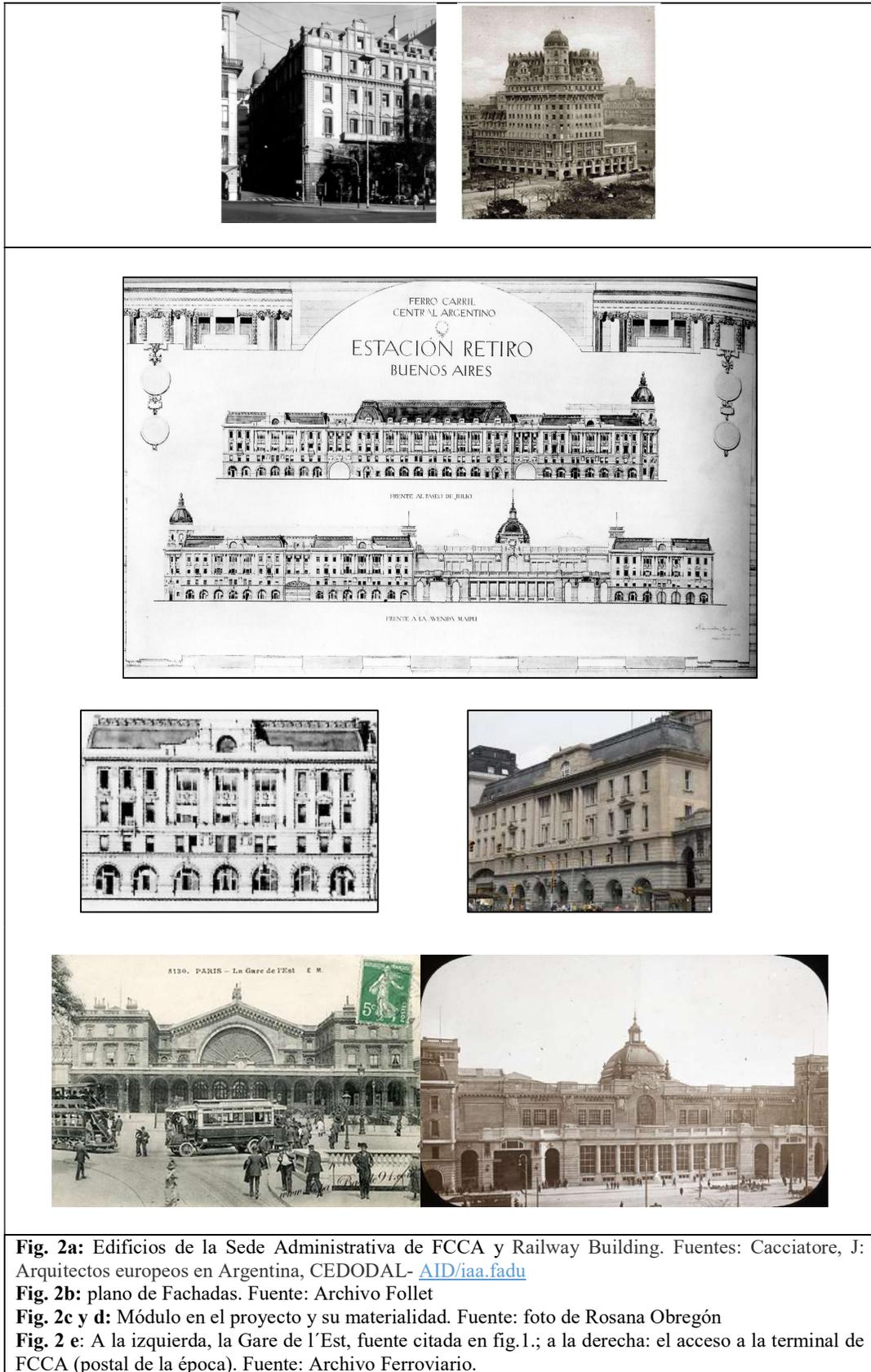


Fig. 2a: Edificios de la Sede Administrativa de FCCA y Railway Building. Fuentes: Cacciatore, J: Arquitectos europeos en Argentina, CEDODAL- AID/iaa.fadu
Fig. 2b: plano de Fachadas. Fuente: Archivo Follet
Fig. 2c y d: Módulo en el proyecto y su materialidad. Fuente: foto de Rosana Obregón
Fig. 2 e: A la izquierda, la Gare de l'Est, fuente citada en fig.1.; a la derecha: el acceso a la terminal de FCCA (postal de la época). Fuente: Archivo Ferroviario.

Figura 3

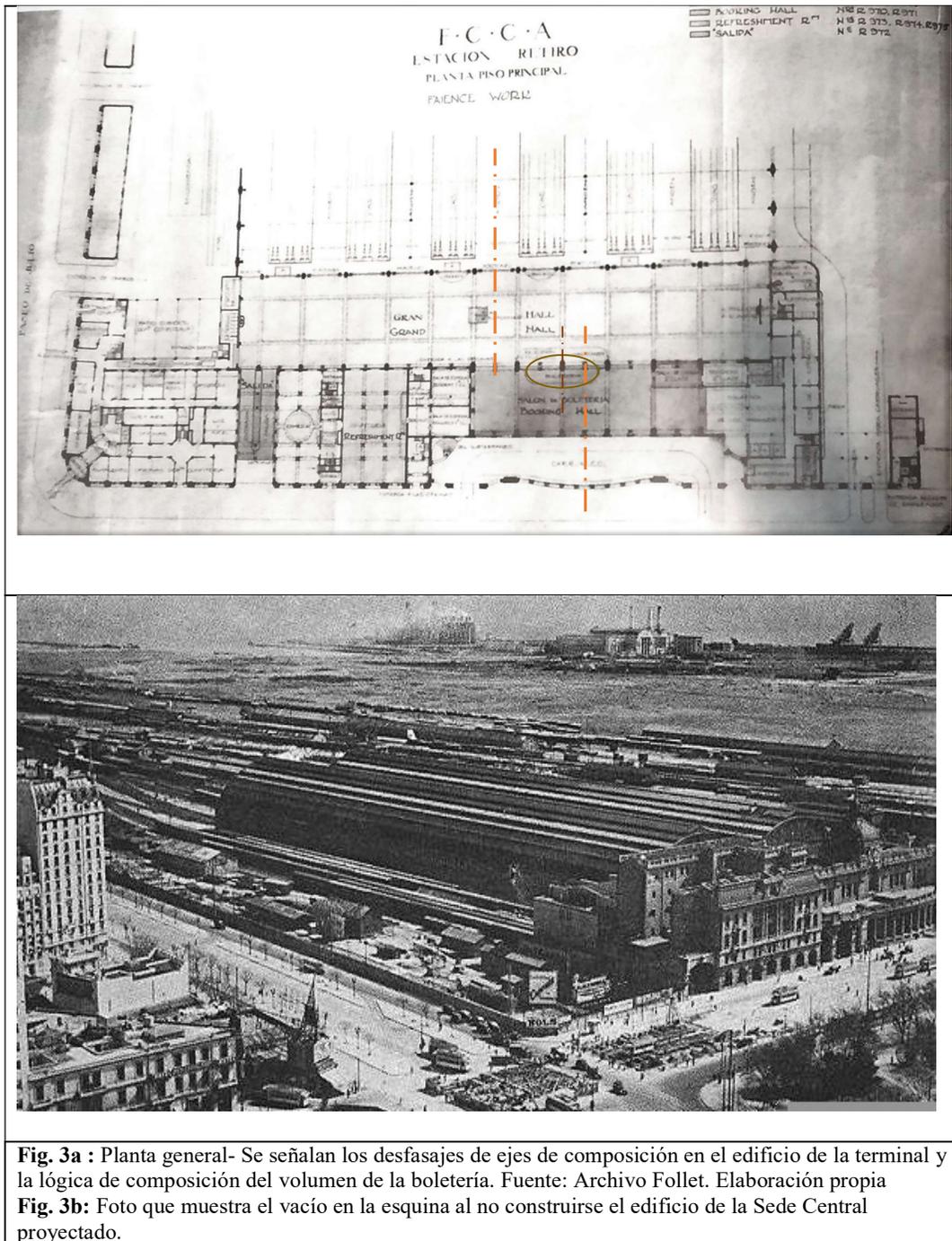


Fig. 3a : Planta general- Se señalan los desfasajes de ejes de composición en el edificio de la terminal y la lógica de composición del volumen de la boletería. Fuente: Archivo Follet. Elaboración propia
Fig. 3b: Foto que muestra el vacío en la esquina al no construirse el edificio de la Sede Central proyectado.

Figura 4

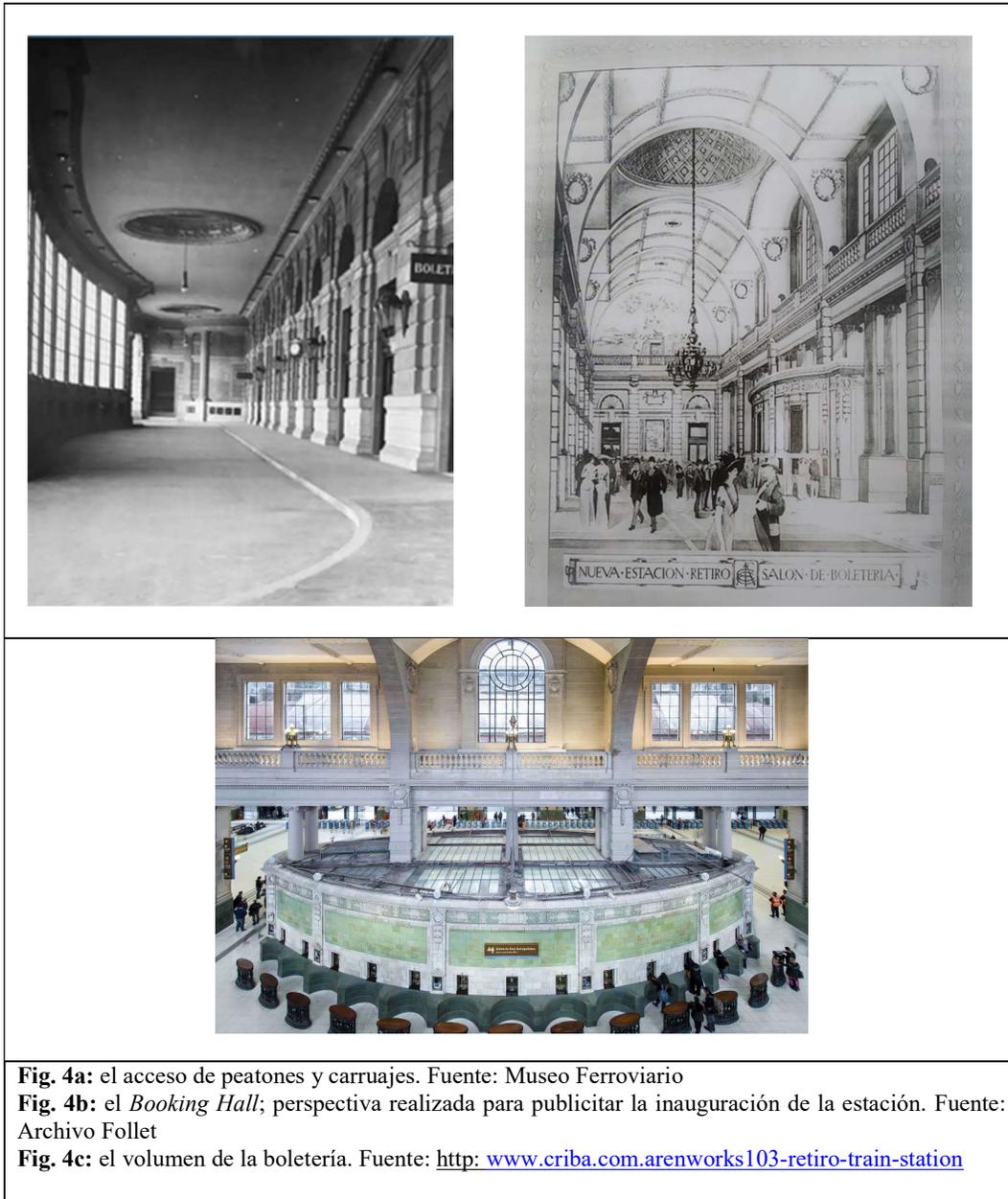


Fig. 4a: el acceso de peatones y carruajes. Fuente: Museo Ferroviario

Fig. 4b: el *Booking Hall*; perspectiva realizada para publicitar la inauguración de la estación. Fuente: Archivo Follet

Fig. 4c: el volumen de la boletería. Fuente: <http://www.criba.com.arenworks103-retiro-train-station>

Figura 5

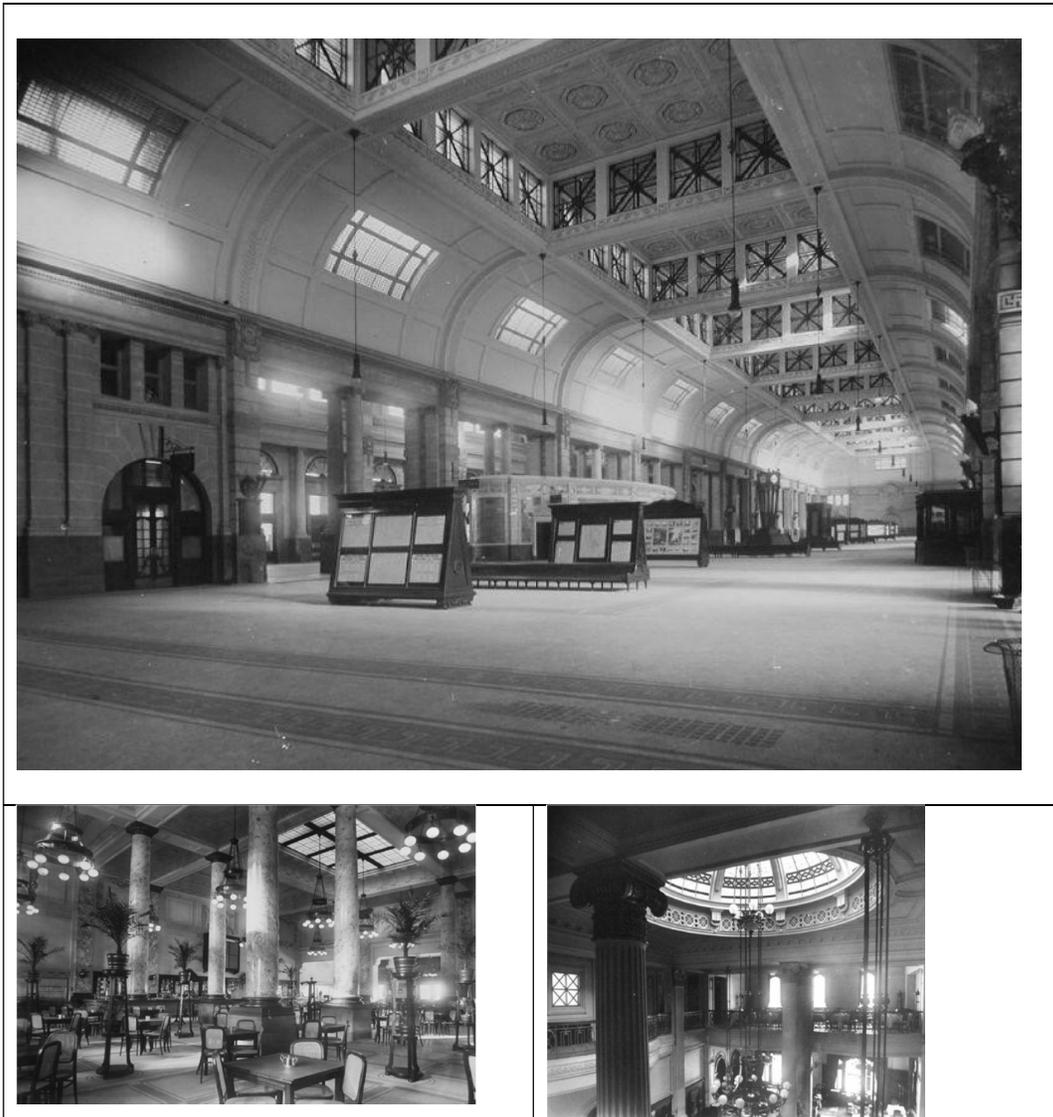
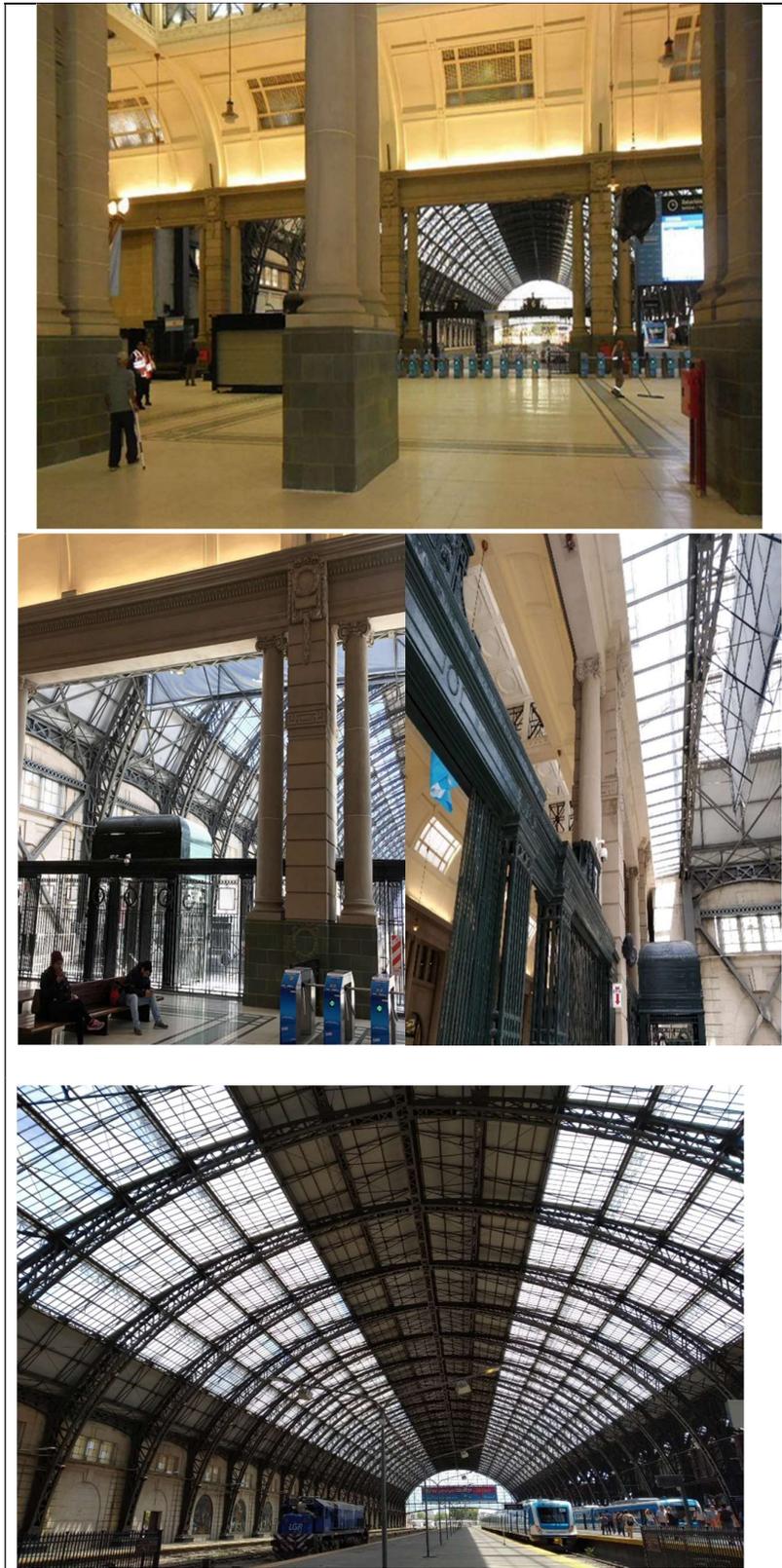


Fig. 5a : El Grand Hall, espacio central de la composición

Fig. 5b y 5c: la confitería y el comedor, diseñados con carácter diferenciado.

Figura 6



Expresión gradual del hierro, del *Hall* al *shed*.
Fuente: Fotos de Rosana Obregón.

