

Retiro se prepara para el cambio

Mientras el mercado espera la licitación de ocho parcelas, el avance de la obra del Bajo y la reciente restauración de la estación de trenes marcan el inicio de un cambio de fisonomía del barrio



24 de junio de 2017

El barrio de Retiro cambia la fisonomía. El Paseo del Bajo permitirá ganar alrededor de seis manzanas a un espacio en el cual ya no había tierras disponibles para edificar en plena zona de Retiro. Se venderán los terrenos de Catalinas Norte, delimitados por las avenidas Madero y Antártida Argentina, y las calles Cecilia Grierson y San Martín, y el dinero obtenido permitirá financiar parte de la obra. De esta manera, el municipio contará con unos 90.000 m² de tierras, que permitirán desarrollar 200.000 m² en emprendimientos mixtos. La puesta a licitación de los terrenos se hará en dos etapas: en la primera, saldrán siete parcelas a la venta y en la segunda, la que hoy ocupa el ferrocarril. A esto se sumará la puesta en valor de zonas relegadas del área que conecta Retiro con Puerto Madero, y con Costa Salguero. Es así que se proyectan obras de infraestructura como el Paseo de los Inmigrantes que será una continuidad verde del eje plaza San Martín, la jerarquización del acceso de turistas desde la terminal de cruceros y hasta la relocalización de la espera de camiones con una plataforma ideada cerca de la zona de Costa Salguero.

Entre las áreas que se potenciarán se encuentra la zona del antiguo Hospital Ferroviario. Allí se levantará Distrito Quartier Puerto Retiro, un proyecto mixto con más de 115.000 m² de obra, emplazado en dos manzanas entre las avenidas Antártida Argentina y Ramón Castillo. El proyecto de US\$ 215 millones de inversión que contará con tres edificios que incluirán desde un paseo comercial de 32.000 m² hasta oficinas y 550 unidades flexibles. En este contexto, hace pocos días se inauguró la nueva estación Retiro de la línea Mitre en una obra que la amiga con la historia moderna del siglo XX. Esta construcción, emblema de la ciudad, se inauguró hace más de cien años y fue diseñada por los arquitectos ingleses Conder y Follet, autores también de la arquitectura de grandes tiendas como Gath y Chaves, Harrods, o Thompson en Buenos Aires. Ya en el momento de su inauguración se convirtió en una de las terminales más importantes del mundo, no sólo por su estética monumental sino por su calidad técnica. Desde allí mismo corrió el primer tren eléctrico de pasajeros de todo el continente sudamericano. El plan de mejoras de la estructura impulsado por el Estado apunta a recuperar el esplendor original de este edificio, declarado Monumento Histórico Nacional en 1997. Se trata de preservar un patrimonio arquitectónico y al mismo tiempo ganar confort y seguridad en un espacio por el que circulan más de sesenta

mil personas por día.

La tarea de restauración se abocó a la puesta en valor del hall y se repararon boleterías, la zona de andenes, la fachada, los ingresos y los baños. Las principales obras incluyen el reemplazo de los pisos y la restauración de muros y cielorrasos, sobre las mansardas y la cúpula del edificio. "El objetivo siempre fue dejar la estación lo más parecida a lo que era originalmente, restaurando todo lo que fuera posible para lograr la máxima similitud" afirma Santiago Tarasido, CEO de Criba, la constructora que llevó a cabo el proyecto de recuperación en el que hasta se retiró la cartelería, que fue reemplazada por los carteles tradicionales de época que había antes. Uno de los grandes desafíos fue lograr la máxima eficiencia en el trabajo sin que la terminal -un nodo fundamental de conexión y transporte- dejara de funcionar. Además, se realizaron diferentes cerramientos por etapas para avanzar en la tarea mientras la estación seguía funcionando. A pesar de la velocidad y el vértigo con el que circulan diariamente los pasajeros que utilizan el tren, es casi imposible no percibir el valor histórico de la estación, que se convierte en un fuerte atractivo para turistas y amantes de la buena arquitectura. El historiador Ricardo Watson, fundador de la agencia de turismo Eternautas -especializada en el diseño de tours con contenido histórico-se remonta a la historia de su construcción para aportar más datos, y cuenta que el arquitecto Follet fue seleccionado entre ciento veinte aspirantes para ocupar un puesto clave en el estudio Conder: el desarrollo del proyecto para la terminal ferroviaria de Retiro. "El abandono de la modestia inglesa y el paso a la monumentalidad de la arquitectura francesa dan cuenta de la necesidad que tenían las grandes terminales ferroviarias de adecuarse al creciente número de pasajeros. La magnitud de semejante estructura, única en su tipo en

Latinoamérica, expresa la extensión que había alcanzado la red ferroviaria en el país y el poder de las empresas monopólicas: cerca de quinientos trenes entraban y salían las veinticuatro horas", describe el historiador. Además, Watson destaca la riqueza espacial de la estación, con una cabecera de 232 metros de extensión. Señala, además, una perla: "La estación Mitre es la única gran terminal del mundo que incorporó dos espacios inéditos: una entrada de carruajes y un hall de boleterías, que suponen la culminación de la experiencia inglesa en el diseño de las grandes terminales ferroviarias; una suerte de 'eslabón perdido' dentro de la evolución tipológica", relata. Hoy esta pieza arquitectónica cobra otra dimensión. La instalación de nuevos sistemas de seguridad fue otro de los objetivos de la obra. Tarasido destaca el reemplazo del sistema de detección y extinción de incendio en todas las áreas y la renovación total de la instalación eléctrica y de todas las luminarias por lámparas LED. Además, se instaló un nuevo sistema de audio completo, pantallas touch y cobertura de Internet vía wi-fi para los pasajeros. "Hoy la estación se transforma en un punto de encuentro, como sucede en las mejores ciudades del mundo, donde no sólo transitan pasajeros, sino que la visitan turistas por su valor histórico", concluye el CEO de la constructora. Actualmente se está desarrollando la segunda etapa de este trabajo, que contempla todo el subsuelo en donde se alojarán las dependencias para el mantenimiento y la operación de la estación, salas técnicas, depósitos, vestuarios, entre otros.

Por: [Gabriela Koolen](#)

TEMAS EN ESTA NOTA
