

estación RETIRO



Ferrocarriles Argentinos

ESTACION RETIRO

LINEA GENERAL MITRE

A MODO DE PROLOGO

"Buenos Aires —dice donosamente el poeta Miguel D. Etchebarne— es una y múltiple, tendida entre la pampa y el Plata, es decir entre la espera y la esperanza". Por su extensión territorial y número de habitantes figura entre las cinco capitales más grandes del mundo y como conglomerado urbano ocupa el tercer lugar. Esto, antes de ser una ventaja, representa un inconveniente, ya que ha sometido al país a un macrocefalismo que, como toda malformación, afecta a su desarrollo integral.

Su superficie, de 192 km² responde a las características generales de la llanura pampeana de la que forma parte. Es llana, sin más desniveles que algunos bruscos descensos hacia la costa, tal como puede advertirse en las barrancas del Parque Lezama, Retiro, Recoleta y Belgrano, y en la lomada sobre la cual se erige el campo-santo de San José de Flores.

Tampoco su hidrografía muestra rasgos peculiares, a pesar de ser lamida longitudinalmente por las aguas del río más ancho de la tierra. Los primitivos arroyos, terceros, cañadas y zanjones han sido cegados y permanecen ocultos bajo una gruesa cubierta de cemento, o bien arrastran una existencia oscura e igualmente ignorada como el caso del Maldonado, que corre por un callejón de hormigón armado teniendo por techo la calzada de la avenida Juan B. Justo. Sólo, por el límite sur, permanece la presencia entre legendaria y pintoresca del viejo Riachuelo de los Navíos, que en su viaje de 80 km desde el pago de Cañuelas hasta La Boca,

ya no conduce ágiles bajeles sino la recolección de cuanto deshecho industrial proviene de la extensa zona fabril por la cual atraviesa, contaminado, oscurecido y espesando sus aguas hasta convertirlas en una verdadera mermelada de agua.

El habitante de Buenos Aires está orgulloso de su ciudad y la quiere, pero sabe muy poco acerca de ella, acaso porque la compleja problemática de tener que subsistir en medio del febril ritmo de la urbe, le deja poco tiempo para dedicarlo a este tipo de inquisiciones.

El doctor Florencio Escardó, en ese ensayo tan breve como fundamental que se llama "Geografía de Buenos Aires", dice: "Los porteños apenas conocen su ciudad; la inmensa mayoría de ellos sabe un poco de su barrio y del centro y recorre en su apresurado viaje el tramo que une ambas zonas". Y luego, como para completar esta observación tan cierta, agrega: "El habitante de la ciudad viaja por ella, pero no la pasea; el placer del descubrimiento de rincones agradables, de perspectivas no previstas o de sitios pintorescos le es totalmente ajeno, las grandes y pequeñas bellezas de la ciudad permanecen solas y olvidadas como si tuviesen una existencia involuntaria y ajena a la presencia del hombre".

Precisamente el propósito de esta publicación apunta a la difusión de diversos antecedentes históricos de uno de los lugares más típicos de Buenos Aires, la zona de Retiro, con su estación ferroviaria de monumentales proporciones, cuyo estilo, derivado del victoriano, unido al más pu-

ro eclecticismo de la Torre de los Ingleses, constituye una cabal manifestación de dos escuelas arquitectónicas pretéritas cuya ampulosidad de formas contrasta con el severo diseño de los modernos edificios que la rodean.

PRIMERAS NOTICIAS DE "EL RETIRO"

No cabe duda que el nombre de "El Retiro" —y ahora sí anteponiéndole el artículo al sustantivo— sonó desde casi las horas iniciales de la primera fundación de Buenos Aires en 1536.

Acerca de este acontecimiento se carecen de datos ciertos, por cuanto no se han hallado hasta ahora actas ni otros documentos que den información fehaciente.

Las pocas noticias disponibles provienen de los primitivos cronistas de Indias.

Lo que sí puede afirmarse, sin la menor hesitación es que aquella pequeña ciudadela o real, o tal vez simple finca rural de los orígenes, estuvo lejos de tener las características que le atribuyó Lovinus Hulsius al ilustrar el "Derrotero y Viaje a España y a las Indias" —o como también se lo conoce "Viaje al Río de la Plata" de Ulrico Schmidl. En descargo del ilustrador latino podemos decir que se limitó a llevar a la estampa las impresiones que en forma verbal le transmitiera el expedicionario bávaro.

También es incierta la ubicación exacta de aquel primitivo poblado. Mientras Paul Groussac y Eduardo Madera sitúan la primitiva Buenos Aires en el barrio de La Boca, para ser más exactos en la Vuelta de Rocha, Aníbal Cardoso y otros historiadores sostienen que fue en la margen izquierda del Arroyo Granados, a poca distancia del Alto de San Pedro, es decir en el actual barrio de San Telmo. Por su parte, el R. P. Guillermo Furlong S. J. afirma que "aquella Buenos Aires estuvo

Riachuelo arriba, y dentro de lo que es el perímetro de la actual Ciudad de Buenos Aires, en la parte sur de la misma, pero sobre la ribera izquierda o norte de dicho Riachuelo, en un punto cercano al actual puente Uruburu".

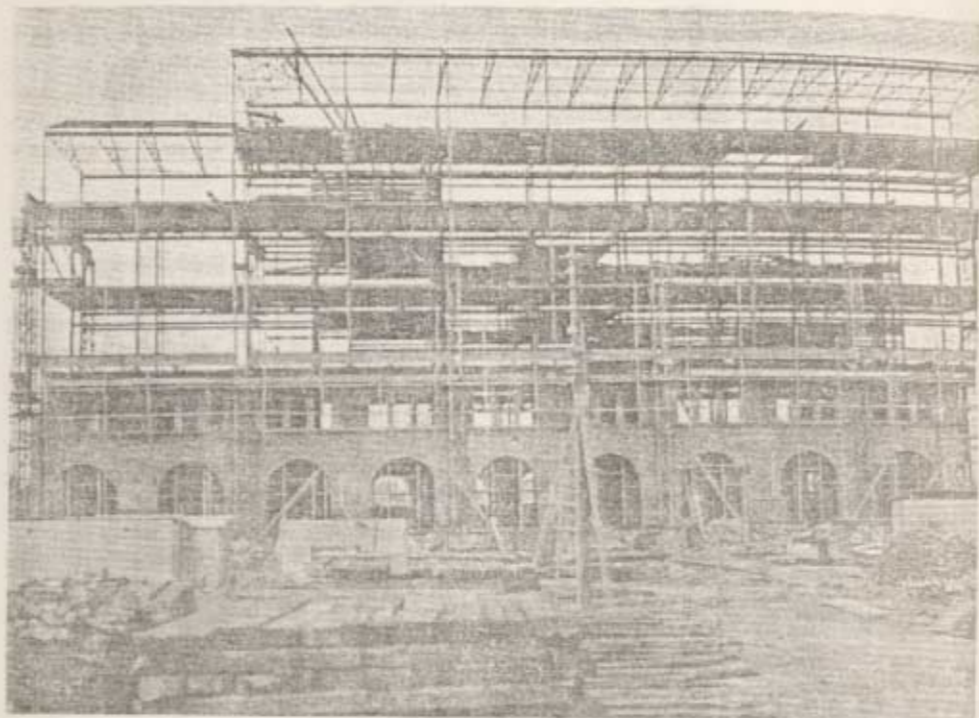
Pero hay una teoría que viene a cuento de esta publicación y es la del investigador Carlos Roberto, quien sostiene que la primera fundación ocurrió en las barrancas de El Retiro, basándose en las crónicas de Ruy Díaz de Guzmán, que dice que el hecho se produjo a media legua hacia arriba de la boca norte del Riachuelo, que por aquel entonces se abría en el Alto de San Pedro. Interpretando ese "hacia arriba" como hacia el norte y practicada la correspondiente medida, quedaría señalado como primitivo emplazamiento del actual paseo de Retiro.

ORIGENES DEL NOMBRE

Acerca de los orígenes del nombre de El Retiro, el diario La Razón en su edición del 31 de julio de 1915 registra, sin citar la fuente, el siguiente cronicón que sabe un poco a leyenda: "Con la expedición de Pedro de Mendoza llegó a estas playas un sujeto extraño y siniestro llamado Sebastián Gómez, quien habría sido compañero de guerras y aventuras del propio Primer Adelantado. Cuando éste se dispuso a abandonar la ciudad, en 1537, dejó como lugarteniente al capitán Francisco Ruiz de Galán del cual era teniente el mencionado Sebastián Gómez.

Después de la partida de su fundador, dice La Razón, toda suerte de calamidades y desgracias empezaron a caer sobre la población. Los indios declararon la guerra a los españoles. La cólera del cielo parecía cebarse en aquella primera Buenos Aires que debía desaparecer en 1541.

Sebastián Gómez, según la tradición, fue el autor del primer crimen que se co-



Construcción del edificio de la nueva estación, visto desde el lugar en donde se emplazaran luego las plataformas.

metió en estas orillas; bebedor, jugador y pendenciero, arrastró una existencia violenta y disipada en la ciudad hambrienta y moribunda. Pero un día, debido a un accidente, se arrepintió de sus errores y de sus crímenes y convirtiéndose de la noche a la mañana en ermitaño, se fue a vivir solitario y arrepentido a las barrancas del norte de la población, sólo habitadas por animales salvajes y barridas por el viento.

"Allí parece que murió en olor de santidad, dice la tradición. De ahí el nombre de Retiro. . ."

"Otra noticia referente a la denominación de este nos la proporciona el historiador José Antonio Pillado en su interesante trabajo sobre Buenos Aires colonial.

Al respecto dice el citado autor: Cuando las calles de la ciudad no estaban abiertas hacia el norte, esa parte del municipio no era más que una extensión de campo áspero, con la designación de barrio Rocío, sobre el que algunos cercos vivos dibujaban a trechos la forma irregular de los predios ocupados por uno que otro rancho miserable. El desagüe denominado Tercero, que después se llamó de Matarras, lo separaba del centro de la ciudad".

"Enfilando la actual calle Maipú, sobre la barranca, con vistas al Río de la Plata, existía una casa quinta que pertenecía al Maestro de Campo, Gobernador que fue de estas provincias, don Agustín de Robles. Se la designaba con el nombre de Retiro, tal vez, porque en su inmediación

existió la Ermita de San Sebastián, lugar de recogimiento de no sabemos que fraile, cuya cruz sirvió para señalar el límite del éjido de la ciudad, designándose en la mensura de 1608, con el nombre de Cruz Grande".

Queda así planteado el interrogante. ¿Llamóse el Retiro por haber servido de refugio a algún pecador o por haber existido allí la ermita de una ignorada comunidad frañera? También la suposición de que se trató del nombre elegido por aquel don Agustín de Robles para su casona ubicada en las afueras del incipiente vilorio.

Lo cierto es que el nombre resistió las centurias, afirmándose cada vez más a pesar de algunos cambios ocasionales, como por ejemplo, el de "campo de la Gloria", como se denominó al lugar después del triunfo alcanzado en 1807 sobre las fuerzas inglesas que intentaban la segunda invasión al Río de la Plata, o el de Plaza de Marte, como se lo designó a partir de 1823 por el cuartel que se había construido al norte de la actual Plaza San Martín, aproximadamente sobre la línea de lo que es hoy la calle Arenales. Precisamente, este último nombre —el de Plaza San Martín— se le impuso al hermoso paseo público el 25 de febrero de 1878, con motivo de celebrarse en dicha fecha el centenario del natalicio del glorioso Libertador. Pero, insistimos, esto fue exclusivamente para el paseo, ya que a toda la zona continuó reconociéndose con el nombre de "El Retiro".

LA ESTACION VIEJA: "FEA PERO SIMPATICA"

La ciudad de Buenos Aires, ofrece características muy contradictorias. Por un lado nuestra desaprensión por lo histórico al haber borrado su fisonomía primigenia. La piqueta demolió las tradicionales casonas coloniales para dar paso a imponen-

tes edificios de estilos diversos, con predominio del francés y del italiano.

La ciudad mantuvo siempre una actitud de defensa ante la acción erosiva del río. Hasta más allá de mediados del siglo XIX, la orilla de ésta llegaba por el lado de "El Retiro", hasta casi la mitad de la actual Plaza Fuerza Aérea Argentina (ex-Britania) y por consiguiente del terreno que hoy ocupa la nueva estación ferroviaria.

El rellanamiento para la construcción de la usina de gas, habilitada en 1856, señala el inicio de la expansión de la ciudad río adentro. Esta usina se levantó en el espacio que hoy ocupa la citada plaza y se demolió durante los primeros años de la segunda década de este siglo.

El 27 de junio de 1857 se sanciona la ley provincial autorizando la construcción de un "ferrocarril por caballo (o sea un tranvía) que principie en la nueva aduana hasta el costado Oeste de la Usina de gas. . ." De allí, hasta el canal San Fernando, la tracción se efectuaría por "locomotivas", es decir locomotoras de vapor. La concesión fue otorgada al ciudadano inglés Eduardo A. Hopkins. Este, a su vez, la transfirió a una compañía formada en Londres, que se denominó "Buenos Aires and San Fernando Railway Company Limited", dando lugar al primer antecedente ferroviario de enajenación del patrimonio nacional a capital extranjero.

En el artículo 2º del contrato suscripto el 18 de julio de 1859 se establecía que: ". . . habrá una estación principal en el bajo de la ciudad, entre la Alameda y la Usina de Gas". Surgió así la obligación de construir la estación "Retiro".

El 15 de agosto de 1859 se iniciaron solamente las obras. En su crónica, el diario "Tribuna" dice que a la una de la tarde, frente a la Barraca de Balcarce, en el Paseo de Julio y en presencia de todas las autoridades locales y de los representantes de la Empresa, se dió comienzo a los

trabajos de la nueva línea. A pesar de ser un día ventoso y de intenso frío, numeroso público se reunió a presenciar la ceremonia, en modo particular muchos vecinos de los pueblos del norte que se iban a ver beneficiados por los servicios de este ferrocarril. El 1° de diciembre de 1862, con la asistencia del Presidente de la Nación, Gral. Bartolomé Mitre, se libró al servicio público la primera sección entre Retiro y Belgrano.

Cuando el silbato de la locomotora "Federación", unidad precursora de esta línea anunció la partida del primer tren, la zona de Retiro fue conmovida por un sonido distinto que con el correr del tiempo, habría de serle familiar. Era un poco la voz estentórea del progreso que interrumpía los últimos sueños de la vieja aldea.

Con referencia al servicio del "ferrocarril de caballos" entre la estación Retiro y el costado de la Aduana Nueva, diremos que el mismo se habilitó el 17 de julio de 1863, cuando la línea férrea llegaba ya a Olivos. Era en realidad "un modesto tranvía que corría por el Paseo de Julio hasta frente a la estación Retiro, tirado la más de las veces por mulas, cuando no por escualidos jamelgos, que debido a su escasa alimentación, "a puro pasto", reclamaban a menudo "la ayuda de los pasajeros para llegar a término feliz", según reza el comentario que publicó La Razón el 25 de octubre de 1915.

La pequeña estación —un pabellón de modesta apariencia— construida al costado del contrafrente de la Aduana Nueva y cercana a los vetustos muros de lo que fuera la fortaleza de San Juan Baltasar de Austria, se denominó "25 de Mayo", siendo el sitio exacto de su emplazamiento la actual plazoleta donde se levanta el monumento a Juan de Garay (Avdas. Leandro N. Alem y Rivadavia).

Sin embargo este servicio tuvo vida efímera. En agosto de 1863, es decir a

poco de ser inaugurado, la compañía solicitó que se le permitiera reemplazarlo por el de locomotoras a vapor. En febrero de 1864, con la firma del Gobernador Mariano Saavedra y su ministro Luis Domínguez, se dictó un decreto cuya parte dispositiva decía: "Visto el paso de la Municipalidad de la ciudad, autorizase a la compañía del ferrocarril del norte para emplear locomotoras de vapor en el trayecto que actualmente sirve de caballos de tiro, entre el Retiro y la Aduana".

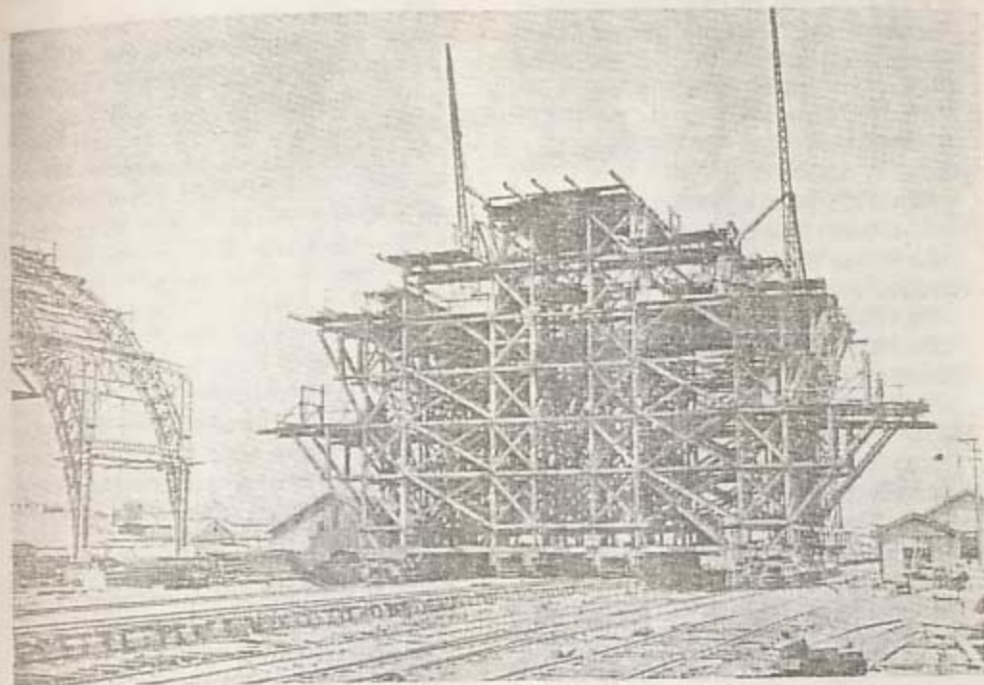
El reemplazo se efectivizó el 29 de febrero de 1864, coincidentemente con la inauguración de los servicios a San Fernando.

Breve también habría de ser la vida de la precaria estación "25 de Mayo", tal como lo veremos a continuación.

El 20 de agosto de 1857 se otorgó la concesión para la construcción de un ferrocarril que debía iniciar su recorrido al costado sur de la Aduana Nueva en dirección a La Boca, Barracas y la Ensenada de Barragán. El 16 de febrero de 1860 dicha concesión se adjudicó a Alfonso Lelievre, quien no pudo dar cumplimiento a la misma por razones de salud, lo cual produjo su caducidad, siéndole otorgada posteriormente el 24 de noviembre de 1862 al Ing. Diego J. Simpson. Este, a su vez, la transfirió al Ing. Guillermo Wheelwright, quien el 23 de febrero de 1863 dio comienzo a las obras en construcción.

La línea fue habilitada el 18 de septiembre del 1865 entre la primitiva cabecera, una casilla de madera sita en las cercanías de la calle Venezuela y la estación Tres Esquinas, de la calle larga de Barracas (cruce de las actuales avenidas Montes de Oca y Osvaldo Cruz). El trazado original fue modificado el 13 de noviembre de 1866, llevándose la punta de rieles al comienzo de Paseo de Julio, es decir donde conclufan las vías del Ferrocarril del Norte de Buenos Aires, debiendo funcionar en la ribera sur sobre un viaducto.

A mediados de 1868 comenzó la insta-



Inicio de la construcción de las galerías que cubrirán las plataformas.

lación de este viaducto metálico de 1628 metros de extensión, que iba desde la Aduana Nueva hasta la calle Garay. En mayo de 1870 esta instalación estaba casi concluida, restando aún para completarlo unos 300 metros cuyo arribo desde Gran Bretaña era inminente. También se había adquirido un edificio de hierro y madera destinado a la estación Central. Se trataba de una construcción modular que originariamente tenía por destino a Madraz (India), pero que finalmente fue derivada a nuestro país. Se la levantó en un terreno comprendido al este del Paseo de Julio, es decir lo que hoy sería la avenida Leandro N. Alem, quedando la cúpula central a la altura de la calle Piedad, actual Bartolomé Mitre.

El 31 de diciembre de 1872 fue habilitada, pasando a operar el Ferrocarril del

Norte desde el andén que se proyectaba en esa dirección, el que posteriormente fue compartido por otras líneas, tales como el ferrocarril a Campana, el ferrocarril del Oeste, que empalmaba con esta zona por el ramal a Catalinas (actuales avenidas Pueyrredón y Figueroa Alcorta), el ferrocarril de Buenos Aires y Rosario, y el de Buenos Aires al Pacífico.

Cabe ahora formular una pequeña digresión. El Ferrocarril Central Argentino, que originariamente había sido proyectado para unir las ciudades de Rosario y Córdoba, inició sus servicios el 1° de mayo de 1866 entre la ciudad nombrada en primer término y Tortugas. El 1° de agosto del mismo año lo hizo hasta Bell Ville, el 1° de agosto de 1867 hasta Villa María, llegando finalmente a Córdoba el 18 de mayo de 1870. Esta empresa dió comien-

zo a su expansión en 1889 adquiriendo el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires. Luego, cronológicamente, fue anexando las siguientes líneas, ramales y secciones.

En 1892: secciones de vía del FFCC del Oeste: ramal San Nicolás/Pergamino/Junín.

En 1893: otras secciones de vía del FFCC Oeste: ramal Luján/Pergamino.

En 1900: el ferrocarril del Oeste Santafecino.

En 1907: El ferrocarril al Malagueño.

En 1908: El ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

En 1909: El ferrocarril Andino: Villa María/Río Cuarto.

Esto lo traemos a cuento para dar un panorama de la integración de la red en lo que al norte respecta, cuando ocurrió aquel episodio confuso que redujo a cenizas la estación Central.

Al atardecer (hora 19:30 aprox.) del 14 de febrero de 1897 se observó una columna de humo que se elevaba de la torre de la citada estación. Pocos minutos después todo el edificio ofrecía un aspecto dantesco. Escasas horas tardó el fuego en devorar este verdadero nudo ferroviario. A media noche solo quedaba del edificio montículos de cenizas y hierros retorcidos. Muchos sospecharon que el siniestro había sido intencional. Aunque las empresas intentaron continuar operando desde este sitio, el Dr. Norberto Quirno Costa firmó un decreto ordenando el levantamiento de los rieles, que en lo que a las líneas que se dirigían al norte respecta, afectó el tramo entre dicha estación Central y Retiro, que pasó a ser la cabecera.

Al mismo tiempo continuaban las obras de rellenamiento del bajo. Donde otrora se enseñoreaba el río, era ahora tierra firme.

Al comenzar nuestro siglo la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, que aún no integraba la red del Ferrocarril Central Argentino, construye su estación cabecera en un predio de la calle

Maipú, hoy avenida José María Ramos Mejía en su prolongación con la entonces Avenida Rosales. Este edificio de madera y chapas se levantó en el espacio comprendido entre las actuales estaciones Retiro de las Líneas Mitre y Belgrano, aproximadamente donde ahora se halla la playa de estacionamiento de automotores de la Línea mencionada primeramente. Se conserva todavía restos de la referida construcción.

Mientras tanto la vieja estación Retiro había cumplido con creces su período de vida útil y se veía excedida por la magnitud que había adquirido el servicio ferroviario. Resultaba ya incómoda e inadecuada, por cuya razón decidió reemplazarla por otra que brindara mayores comodidades a los viajeros. Además el barracón de Maipú y Paseo de Julio entorpecía el ensanche de este último, ya que ocupaba el espacio donde existe actualmente el refugio peatonal Este de la Avenida del Libertador.

LA NUEVA ESTACION: ALARDE DE MONUMENTALIDAD

Para construir la nueva estación terminal, la Compañía del Ferrocarril Central Argentino decidió no reparar en gasto alguno. Esta Retiro debía impactar, porque siempre la monumentalidad sugiere la idea de una gran capacidad técnica y de una enorme solvencia económica.

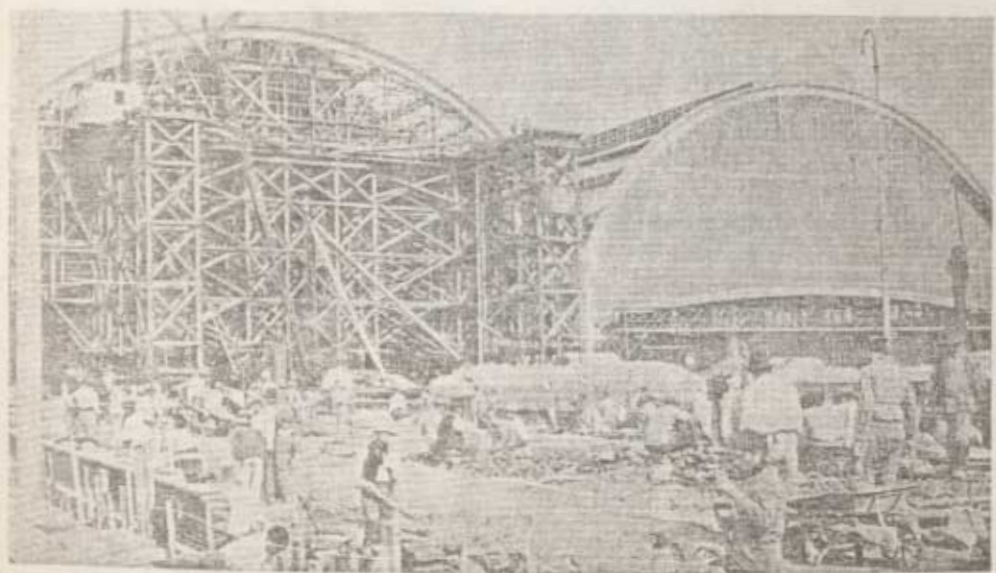
El proyecto y dirección de obras fue confiado al arquitecto británico Dustace Lauriston Conder, quien desde hacía varios años hallábase radicado en nuestro país. En 1908, Conder inició los estudios preliminares y acopio de informaciones para proyectar la obra. En marzo de 1909, los planos ejecutados por el Ing. Reginald Reynolds se hallaban listos. Por aquel entonces nuestro país aprestábase a vivir los fastos del Centenario de Mayo

y la ejecución de una obra de tal magnitud era un acontecimiento digno de celebrarse. El 9 de junio de 1909, con la asistencia del primer magistrado Dr. José Figueroa Alcorta y del Ministro de Obras Públicas Exequiel Ramos Mejía, se realizó la ceremonia de colocación de la piedra fundamental dándose comienzo a las obras. En aquella oportunidad, el señor J. White Todd, presidente del directorio londinense, pronunció las siguientes palabras que definían los alcances del proyecto: "El edificio cuya base se colocará en estos momentos y que ha demorado en levantarse por motivos ya conocidos, tendrá todas las comodidades posibles para el buen servicio y será el primero en su género en América del Sud y tal vez en el mundo". Al respecto, el arquitecto Rafael Iglesias en la primera parte del interesante ensayo titulado "La nueva estación terminal en Retiro del FFCC Central Argentino", dice: "La nueva estación terminal

de Retiro fue la mejor construcción capitalina que se llevó a cabo en el mundo en esos años y no sólo la mayor sino la mejor equipada".

El ingeniero constructor fue Charley J. Dulley y la empresa contratista Scott & Hume, actuando como subcontratistas estructurales la firma Dorman & Long. Las estructuras metálicas que cubren los andenes fueron diseñados y ejecutados por Francis Norton & Co. Ltd. de Liverpool.

Numerosas obras previas hubo que realizar antes de iniciar la construcción del nuevo edificio. Una de ellas fue la demolición del viejo Hotel de los Inmigrantes, un barracón de madera y chapa que se levantaba aproximadamente a la altura de la actual plataforma N° 9. En marzo de 1911 comenzó el desarme del vetusto edificio poblado por aquel entonces por una multitud de ratas y gatos acechantes, quedando concluida la tarea al promediar ese mismo año.



Construcción de la segunda galería y trabajos en zona externa de la nueva "Retiro".



Construcción de la vereda sobre el frente del edificio ubicado sobre la actual Av. J. M. Ramos Mejía.

Más de un lustro demandó la construcción de esa terminal; el conflicto armado que se cernía sobre Europa y que habría de estallar en 1914, demoró las obras.

Finalmente, al promediar el año 1915, el edificio estaba construido fijándose para su inauguración el día 2 de agosto.

A las 15:45 del mismo, el Presidente de la Nación Dr. Victorino de la Plaza acompañado por los ministros de obras Públicas, Justicia e Instrucción Pública, Relaciones Exteriores y Guerra, así como por los presidentes del Senado y de la Suprema Corte, del Intendente Metropolitano Dr. Gramajo, del Jefe de Policía Sr. Udabe, del Ministro de Inglaterra Sir Reginald Tower y otros funcionarios de la empresa ferroviaria, tales como el presidente del directorio local, Dr. José Frías y el Gerente Carlos H. Pearson, ascendieron al coche blanco de la pequeña formación que al punto partió de la estación vieja. Impulsaba esta formación la locomotora Nº 191 engalanada con el escudo argentino y banderas. Ostentaba en su frente una placa con la siguiente inscripción: "Construidas en 1914. Efectúa viajes rápidos de Buenos Aires a Rosario".

El tren presidencial avanzó hasta el primer empalme maniobrándolo allí para reanudar la marcha en sentido inverso, penetrando puntualmente en la nueva estación a la hora 16.

Tras el descenso de las autoridades, el Dr. José Frías ofreció al primer magistrado Victorino de la Plaza una llave de oro macizo, actualmente conservada en el Museo de la Casa de Gobierno, con la cual éste procedió a la apertura del portón de acceso, dejando así inaugurada la nueva estación. La muchedumbre presente prorumpió en vítores y aplausos, en tanto la banda de Policía ejecutaba los acordes de la marcha presidencial. Simultáneamente, se encendieron todas las luces y se abrieron las puertas del edificio, luego de lo cual autoridades e invitados especiales in-

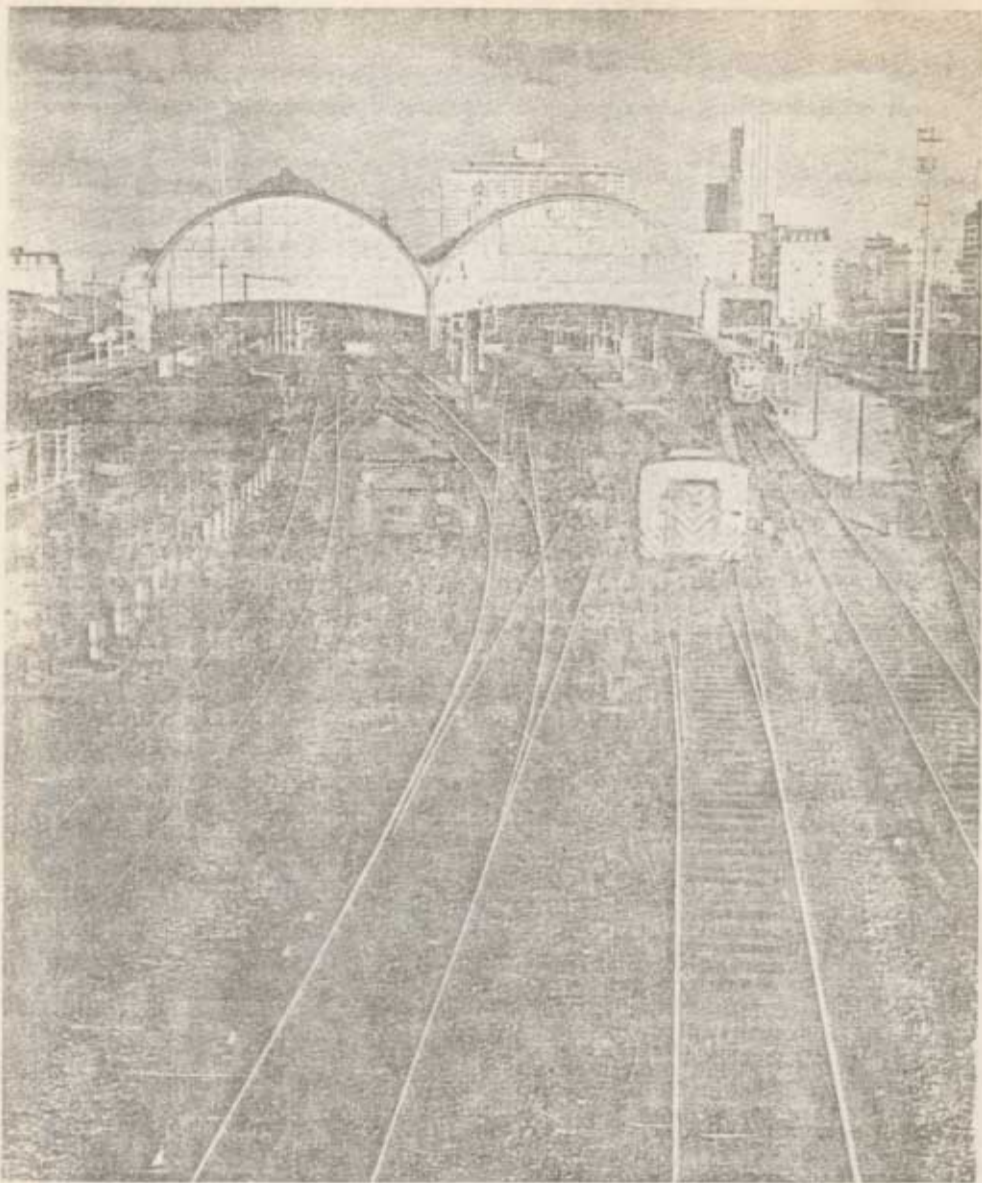
gresaron al gran salón comedor para efectuar un brindis.

La moderna estación cuyo costo fue estimado en 2 millones de libras esterlinas, se hallaba habilitada y ya en funcionamiento, siendo su primer jefe el compatriota Don Juan Inzúa. El cargo de jefe de movimiento le correspondió a otro argentino, Don Miguel Leguía.

Durante el desarrollo de esta escena un mudo testigo la contemplaba desde un costado: la primitiva estación Retiro. Tras la partida del último tren, verificada el lunes 25 de octubre de 1915, sus viejas instalaciones se clausuraron iniciándose la demolición.

El diario "La Nación", publicó el 25 de octubre, la siguiente nota: "...era la estación del Retiro, una de esas cosas de la ciudad a las cuales se les tiene cariño; cosa conocida, familiar, típica. De ella se podría decir como de algunas muchachas: "fea pero simpática", diciendo con esto que la cualidad era superior a la forma ausente; decía mucho más al espíritu con su expresión que otras con su ingente estética; y desde otro punto de vista, atraía con la insustituible excelencia de los zapatos viejos; era cómoda con la comodidad que el largo uso atribuye a las cosas. Y además era antigua y casi doméstica en su llaneza popular. Desaparece, y con su desaparición cambiará pronto el aspecto del lugar que ella caracterizaba, y el viejo Buenos Aires habrá perdido otro de sus últimos rasgos de familia. Justo es, pues, despedir con alguna melancolía a ese antiguo lugar de despedidas".

La estación Retiro cumplió ya muchos años de vida. Con la prolongación de los períodos biológicos, los años no constituyen índice de longevidad, sino a lo sumo de madurez. Milagro es conservar la lozanía juvenil y Retiro parece haberlo realizado. Hoy se la ve como ayer, una y múltiple, como la ciudad de la que forma parte.



Medio millar de trenes por día ingresan o egresan en la actualidad de la estación Retiro de la Línea Mitre.

