

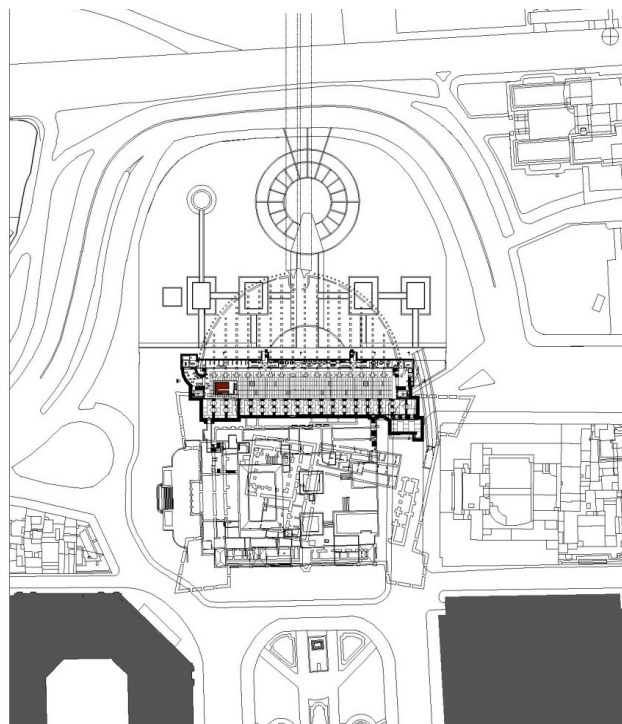
PRÁCTICAS Y SENTIDOS EN UN CASO DE ARQUEOLOGÍA URBANA EN TORNO AL PROYECTO DEL MUSEO DE LA ADUANA TAYLOR

Fernando Gandolfi, Eduardo Gentile, Ana Ottavianelli.
HiTePAC. Facultad de Arquitectura y Urbanismo – UNLP

Tal vez ningún otro ejemplo en nuestro país muestre con tanta elocuencia las marcas físicas de las superposiciones históricas que conllevó la construcción de una metrópoli como es el caso de la ciudad de Buenos Aires.

La ponencia, como parte del proyecto de investigación acreditado en la UNLP “La vida de los edificios. Transformaciones y devenir histórico de la arquitectura pública producida entre 1898 y 1955 por la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación”, propone indagar las prácticas y los sentidos que en el caso abordado generaron estas transformaciones o que emergieron de las mismas.

El edificio del Museo de la Aduana Taylor, recientemente inaugurado como parte de las obras encaradas por el Poder Ejecutivo Nacional para conmemorar el Bicentenario, plantea la lectura de los estratos históricos que conflictivamente se superponen en el sitio. Este palimpsesto comprende desde el “hallazgo” de una de las salas del Fuerte de Buenos Aires, realizado desde finales del siglo XVI, pasando por los restos remanentes de la Aduana (cuyo proyectista Eduardo Taylor, terminó identificando al edificio) que se levantó después de 1854 para ser demolida en 1890, tapados entonces sus muros por debajo de la cota de la Plaza Colón y recuperados casi un siglo después hasta la agitada historia de la Casa Rosada, cuya presencia material estuvo a punto de desaparecer para dar lugar a un monumental belvedere en 1940, para devenir Monumento Histórico dos años más tarde y resultar bombardeada en 1955.



Dibujo de las superposiciones espaciales desde el Fuerte San Miguel a la situación previa al proyecto del Museo de la Aduana. Huellas, marcas, *heridas y cicatrices* se superponen conformando un complejo palimpsesto que se sobreescribe constantemente.

La intervención en este singularísimo espacio público se enmarca en una serie de proyectos destinados a revitalizar el área comprendida entre el antiguo Correo Central y la Casa Rosada, y en este caso en particular no solo ha incorporado ámbitos de exhibición que potenciarán la histórica sede del Museo de la Casa Rosada, sino además agregan un área destinada en forma exclusiva a la exhibición del mural “Ejercicio plástico” realizado en el año 1933 por el artista mexicano David Alfaro Siqueiros, pieza que fuera declarada “bien de interés histórico – artístico nacional” el 11 de noviembre de 2003, mediante Decreto 1045/2003.

Las múltiples transformaciones a través del tiempo, pueden dilucidarse haciendo un camino hacia atrás según los puntos de inflexión que produjeron los cambios, en ese sentido podemos indicar en su evolución:

1983 – Se encuentra el patio de maniobras de la Aduana Nueva. Proyecto del sitio arqueológico de Morea, Merega, Ursini, Monaldi.

1942 – Se encuentran las antiguas galerías de Aduana y del “calabozo viejo” del Fuerte de Bs.As. Fundación del Museo de la Casa de Gobierno

1938 Demolición 17m. ala sur Casa de Gobierno.

1910/21 – Monumento a Cristóforo Colombo

1886 -1896- Sucesivas ampliaciones

1885 Muelle de pasajeros – Prilidiano Pueyrredón.

1885/86-Casa Rosada. Arco central. Tamburini.

1884-Demolición de la Aduana Nueva -excepto podio-

1881 Aberg presenta proyecto Casa de Gobierno = Casa de Correos.

1873/79 – Construcción de la Casa de Correos – Aberg y Kihlberg.

1862-83 – Casa de Gobierno . Mitre.

1857 – Muelle para mercancías.

1855- Concurso y construcción de la Aduana Nueva

1853- Se autoriza la demolición del fuerte, queda en pie –parcialmente- como Casa de Gobierno.

1821-Rivadavia sede del gobierno. Reforma de Próspero Catelín.

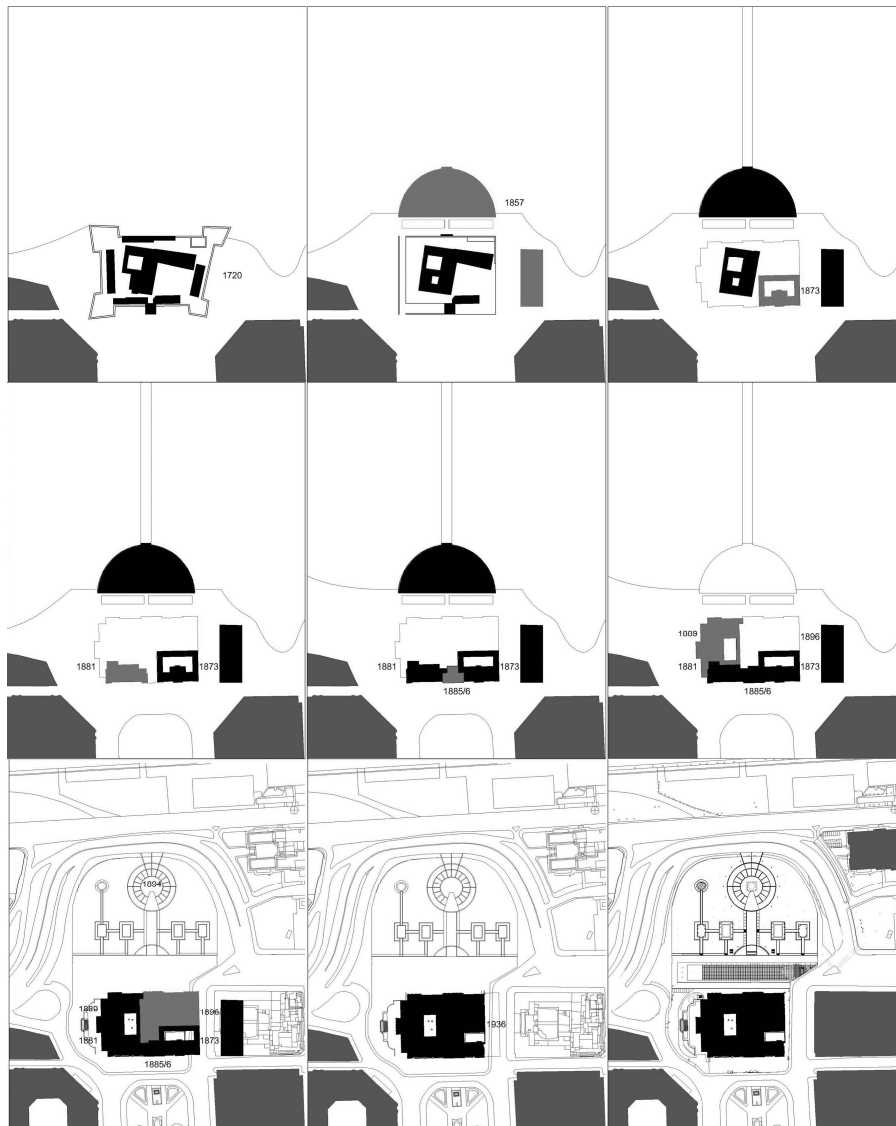
1720 Se completa el Fuerte. Gobernación de Bruno Mauricio de Zabala. Ing. José Bermudez.

1594 Primera fortaleza, gobernador Fernando de Zárate. Sucesivamente Castillo de San Miguel, Fuerte de San Juan Baltasar de Austria y Fortaleza de Buenos Aires.

En un recorrido histórico de los fragmentos que configuran el sitio se pueden detectar estas etapas: de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo los esquemas reproducen el estado del sitio en 1) 1720, 2) 1857, 3) 1873, 4) 1881, 5) 1886, 6) 1889, 7) 1894-96, 8) 1940 y 9) 2010.

El punto de partida para la comprensión de este espacio simbólico donde se desarrolla la vida cotidiana de la Nación es que su transformación física, reflejada en edificios y elementos urbanos que permanecen fragmentados o ya han desaparecido, esta indisolublemente ligada a cuestiones de poder y a los principales acontecimientos históricos que lo han tenido como escenario desde la 2da. Fundación de la ciudad de Buenos Aires en adelante y en su correlato espacial, desde el Castillo de San Miguel a la exhumación de los restos de la Aduana Taylor.

La formación de la Nación en términos administrativos, económicos y comerciales, junto al desarrollo técnico, incluyendo las vías de comunicación a través de vías férreas y marítimas y los procesos sociales a partir de la inmigración son temas determinantes en las modificaciones que este espacio.



La primera imagen se corresponde con un ciclo de larga duración cuya caracterización urbana puede sintetizarse en hallarse el sitio en el borde lindante con el río de la Plata del tejido urbano emergente de la Fundación de Buenos Aires realizada por Juan de Garay en 1580, que estableció, según las Ordenanzas Reales

españolas, un ejido constituido por manzanas cuadradas de 140 varas castellanas¹ por lado y calles de 11 varas de ancho. La Plaza Mayor resultaba de disponer para la misma una de las manzanas que, tanto en el caso de Buenos Aires como otras ciudades litorales, se ubicaba junto al río. En torno a la Plaza convergerían el Cabildo, la Catedral y la Casa del Adelantado. Mientras que para las primeras se reservaron cuartos de manzana, la última dispuso de una entera, fortificada a partir de 1594, cuyo desplazamiento hacia el río otorgó a la Plaza una dimensión equivalente al doble de la estipulada por las Ordenanzas. Esta primera fortaleza –que sucesivamente se denominó Castillo de San Miguel, Fuerte de San Juan Baltasar de Austria y Fortaleza de Buenos Aires- era constructivamente muy precaria, por lo que a través del tiempo sus partes fueron sustituyéndose por otras más resistentes en un proceso que duro alrededor de 140 años, siendo la obra pública de más largo proceso de ejecución en nuestro país.

A partir de 1827 el Fuerte presentaría las modificaciones que realizó Próspero Catelín² a partir de 1821, encargadas por el gobierno de Bernardino Rivadavia. Estas iniciativas eran parte de una estrategia diseñada por las elites de entonces que percibían que las transformaciones físicas eran el prerrequisito para ordenar el desarrollo de las instituciones y el tejido social, en lo que veían como una futura gran ciudad que debía irradiar progreso al territorio.

Tras la caída de Rosas y el inicio de la llamada Organización Nacional, Buenos Aires queda segregado como Estado frente a la Confederación. Los ideales Republicanos de los tiempos de Rivadavia resurgieron y alcanzaron esta vez a concretarse en un conjunto edilicio relativamente coherente realizado en la década de 1850 en torno a las Plazas de Mayo y de la Victoria. Estaba integrado por la Aduana, la Legislatura, la Nueva Casa de Gobierno, el Teatro Colón y el Arzobispado.

El edificio de planta semicircular de la Aduana (figuras 2 a 5) constituiría la base del progreso material y por lo tanto adquirió un emplazamiento relevante junto al Fuerte: a modo de puerta de la ciudad que se internaba en el río, con una morfología contundente y de gran calidad plástica.

El proyecto y la dirección de las obras fueron realizados por el arquitecto inglés Eduardo Taylor (Chelsea, Inglaterra 1801 - Buenos Aires 1868), quien resultara ganador en 1854 de un concurso convocado por el gobierno.

Las consecuentes transformaciones que el impacto del enclave de la Aduana tuvo en el área quedaron ineludiblemente ligadas a cuestiones productivas y de distribución de las mercancías, ya que inmediatamente hicieron su aparición en el lugar el ferrocarril para cargas y público y el tranvía.

¹ La vara castellana, o de Burgos, medía 0,8350 m, y estaba dividida en dos codos, tres pies o cuatro palmos. Sirve de base para la medición de área conocida como *manzana* equivalente a 10.000 varas cuadradas (100 x 100 varas; es decir: $83,59 \times 83,59 = 6.987,29 \text{ m}^2$).

² Próspero Catelín sería uno de los profesionales europeos convocados entonces para la transformación de la ciudad y el territorio, a los que se sumaron James Bevans, Felipe Senillosa, Carlos Enrique Pellegrini, y Carlo Zucchi, logrando dar a la ciudad un aspecto regular y ordenado al que aspiraba la elite, según confirmaba Charles Darwin -en 1833- cuando señaló que *Buenos Aires es la ciudad mas regular del mundo*.

Por un lado, en 1872 se inició la construcción de la Estación Central del ferrocarril que se ubicaba a pocos metros hacia el norte de la Aduana. La misma fue traída desarmada desde Inglaterra, si bien había sido construida para Madrás, India. Recalo finalmente al pie de la Aduana y cumplió un acotado ciclo de vida ya que, debido a su destrucción en 1897 por un incendio, fue reemplazada por la Estación Sur (Constitución) y por la Estación Norte (Retiro).

Frente a la presencia de esta nueva obra, la antigua Casa de Gobierno que había sobrevivido a la progresiva demolición del Fuerte, aparecía minimizada y fuera de época, por lo cual en 1881 el arquitecto Aberg presenta el proyecto para la nueva Casa de Gobierno a pedido del presidente Roca, guardando semejanzas a la Casa de Correos en composición, escala y dimensiones (figura 4). Desde el río la secuencia de cúpulas y mansardas resultantes van a definir el nuevo carácter del perfil urbano de corte levemente cosmopolita.



Foto AGN tomada desde le Muelle de Pasajeros donde se ve la Casa de Gobierno, la adyacente Casa de Correos, la Estación ferroviaria, el antiguo Teatro Colón y la Aduana Taylor asomando al estuario.

El clima de euforia *fin de siècle* conllevó a agudizar las contradicciones entre la ciudad heredada y las aspiraciones de progreso y modernización. Su carácter era unilateral, buscando dejar atrás todo vestigio de atraso. Transformaciones materiales se emprendieron para otorgar a la Plaza y su entorno un aspecto homologable a las grandes capitales europeas que mostraban el camino correcto. Las propias necesidades de expansión edilicia jugaban un rol dinamizador y la disponibilidad de recursos económicos y técnicos garantizaban el éxito de la operación.

De tal modo, el sitio recibió en primer lugar la transformación que implicó la realización del Puerto. Tras el larguísimo ciclo histórico en el cual se apeló al Riachuelo, primero y luego a muelles de limitadas posibilidades, se emprendió finalmente un Puerto cuya iniciativa se venía postergando desde Rivadavia. Este Puerto implicó la -hasta

entonces- mayor transformación del territorio conocida. El relleno del río alejó varios cientos de metros la costa y su barranca.

Pero además, implicó la obsolescencia de la Aduana Nueva. Con un edificio aún en ciernes (proyectado por Eduardo Lanús y Pablo Hary en 1908, e inaugurado dos años más tarde), en 1894 se demuele la Aduana Taylor.

La zona posterior de la Casa de Gobierno se transformó, sobre lo que fuera el antecedente histórico del corredor que formaba la antigua Alameda (iniciada después de 1766 por el gobernador Bucarelli y culminada por el virrey Vértiz). Los jardines proyectados por Carlos Thayss tenían como centro ahora a la Plaza de Colón, cuyo trazado en hemicírculo recordaba el de la Aduana Nueva sobre la que se asentaban sus jardines. Sobre la misma, entre 1910 y 1921 se construye el Monumento a Cristóforo Colombo, realizado por el escultor italiano Arnaldo Zocchi.

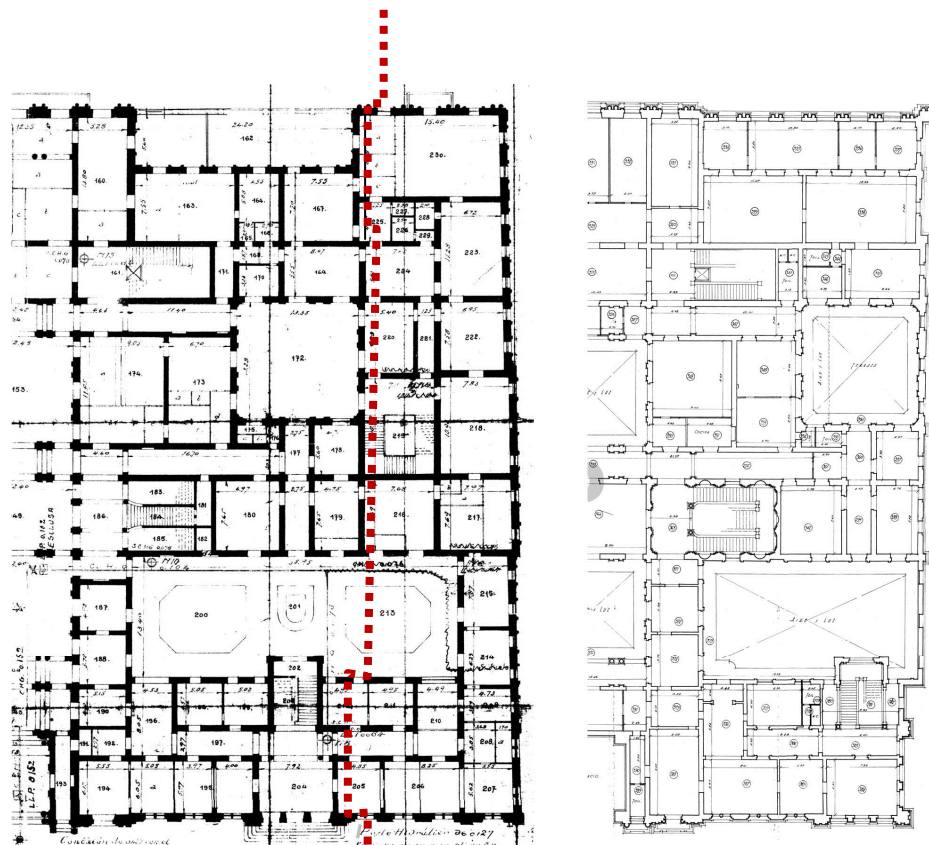
El clima del Centenario intentó imprimir a esta modernización afiebrada y caótica un talante más estructurado en torno a la idea de identidad nacional. Las iniciativas edilicias eran empero deudoras del clima urbanístico europeo –al que adherían norteamericanos como Burnham y Bennett autores en 1909 del City Plan de Chicago) que buscaban reforzar la dignidad del sitio histórico mediante arquitecturas austeras y monumentales de raíz clasicista.

En tal sentido, la propuesta vencedora en el concurso para el Monumento al Centenario se completaba con la idea de demoler la casa Rosada para generar un *belvedere* hacia el río y hacer desaparecer una obra que para la mirada de la nueva generación constituía un epítome del *mal gusto*.

Durante el gobierno de Marcelo T. de Alvear, la intendencia a cargo de Carlos Noel convoca un equipo de profesionales conocido como Comisión de Estética Edilicia, que elaboran un documento, publicado en 1925 que se conoce como Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio, y que frente al antecedente urbanístico del escueto Plano Bouvard de 1907 buscaba una definitiva superación técnica.

Estas iniciativas se identifican con una modernidad de carácter homogeneizador que dominaría las décadas siguientes. Su nostalgia por el pasado anterior a la modernización convulsiva del Ochenta llevó a la idealización de las austeras geometrías de sabor neoclásico tal como postularía Enrique Larreta en “Las dos fundaciones de Buenos Aires” que deseaba una Buenos Aires transformada como “el desarrollo grandioso de la aldea de antaño”. Este *rappel a l'ordre* inspiraría a Jorge Kalnay por un lado y a los proyectistas de la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación a elaborar proyectos ciertamente grandiosos para el área. En los mismos se preveía la demolición de la Casa de Gobierno y el diseño del entorno de la Plaza mediante arquitectura homogénea.

El Poder Ejecutivo aprobó finalmente una propuesta realizada por la Dirección General de Arquitectura del MOP que implicaba la realización gradual de edificios institucionales en torno a la Plaza y los jardines cercanos a Plaza Colón y la demolición de la Casa de Gobierno (cuyo traslado estaba previsto a Palermo), en cuyo sitio se dispondría un *belvedere*. El inicio de estas obras tuvo lugar con la construcción del Ministerio de Guerra y el de Hacienda. Para éste último se demolieron los galpones anexos de la Aduana proyectados por Taylor y se amplió el terreno hasta la línea de la calle Victoria (actual H. Irigoyen). Consecuentemente se inició en 1938 la demolición del ala sur de la Casa de Gobierno, (una franja de 17 metros), realizándose una fachada “transitoria” para disimular el sector demolido.



La línea de puntos indica el límite de las demoliciones llevadas a cabo en la Casa de Gobierno entre 1938-1940 sobre el ala de la calle Hipólito Yrigoyen.

La creación de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos en 1938 determinó como primera misión recuperar el viejo y arruinado Cabildo, tarea que, encomendada a Mario J. Buschiazzo se realizara en poco menos de dos años.

Dos años más tarde, en 1942 la Comisión declara como Monumentos Históricos, entre otros, a varios bienes frente a la Plaza de Mayo que pondrían en apuros a los proyectistas “homogeneizadores”: la Pirámide de Mayo, la Casa de Gobierno, la sede de la antigua Legislatura y la Catedral (todas pasibles de desaparición en los proyectos para la Plaza)³.

La creación del Instituto de Arte Americano e Investigaciones estéticas en 1946 por parte de Mario J. Buschiazzo dentro de la Universidad de Buenos Aires incentivó a varias generaciones de profesionales a recuperar y conservar huellas del pasado.

En 1942, durante la realización de trabajos de obras sanitarias se hallaron antiguas galerías de la Aduana y el “calabozo viejo” del Fuerte de Buenos Aires, que se habían cegado en 1912 además de las bóvedas subterráneas de los “Almacenes subterráneos de la Real Hacienda” que figuran en antiguos planos del Fuerte.

En 1984 (tras estudios previos derivados del pedido del Poder Ejecutivo a la Comisión de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos) los arquitectos Morea, Merega, Ursini y Monaldi encaran el estudio y trabajo arqueológico sobre las construcciones

³ La Casa de Gobierno fue declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto 120.412/1942 y la Plaza de Mayo como Lugar Histórico por Decreto 122.096/1942.

ocultas, con el propósito de poner a la vista los restos de los depósitos de la Aduana Nueva. El proyecto implicó cerrar al tránsito definitivamente de la avenida Colón y rediseñar el contorno de la Plaza Colón. Esta valoración, unida a la existencia del Museo de la Casa de Gobierno llevó a la consideración de compatibilizar los trabajos de conservación con la realización de intervenciones necesarias para permitir alojar colecciones en óptimas condiciones de seguridad y visibilidad públicas.

La transformación del vecino Puerto Madero, cuya operatividad como tal quedó tempranamente superada por sus limitaciones y la inauguración del Puerto Nuevo, constituyó un *tour de force* urbanístico desde inicios de los años noventa del siglo XX hasta el presente. A partir de un *Master Plan* la zona fue gravitando sostenidamente en cuanto a concentración demográfica y servicios, congestionando las vías circulatorias que bordean la Plaza Colón, sumándose al tránsito pesado regular entre el Puerto Nuevo y Dock Sud.

El proyecto de restauración, consolidación y nueva intervención de la Aduana Taylor fue elaborado en 2007-2008 por convenio entre el Gobierno Nacional, la Universidad Tecnológica Nacional y el estudio B4FS⁴ y las obras dirigidas por la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Planificación Federal y Vivienda. Tuvo por objeto recuperar material y simbólicamente el sitio y transformarlo en un ámbito museológico contemporáneo destinado, entre otros fines socio culturales, a albergar la pintura mural “Ejercicio plástico”, realizado en nuestro país en 1933 por el mejicano David Alfaro Siqueiros, con la colaboración de los artistas plásticos argentinos Spilimbergo, Castagnino y Berni y el escenógrafo uruguayo Lázaro.

La intervención tuvo por escenario un sector de la Casa de Gobierno Nacional, donde funcionaba el Museo de la “Casa Rosada”, las galerías abovedadas de lo que fuera el “Almacén de la Real Hacienda” y el Patio de Maniobras y restos arqueológicos de la “Aduana Nueva” -como fue conocida en principio la luego llamada *Aduana Taylor*.

El objetivo central que guió los trabajos fue la recuperación material y simbólica del conjunto edilicio a partir de consolidar, conservar y restaurar cada uno de sus componentes originales, en consonancia con los documentos, recomendaciones y cartas internacionales consagrados a la salvaguarda del patrimonio construido.

En este sentido cabe señalar que el proyecto contempló el criterio de mínima intervención, que comprende la adecuación de la obra a condiciones técnicas y funcionales contemporáneas a partir de intervenciones consideradas indispensables pero que afecten en grado mínimo su materialidad y no alteren sus atributos estéticos en tanto producto del decurso histórico.

Asimismo, el desarrollo de las obras en etapas tiene por objeto garantizar la continuación de las excavaciones luego de la primera de ellas, a fin de incorporar definitivamente al ámbito museológico los componentes arqueológicos que puedan resultar de los trabajos de exhumación.

La premisa del proyecto integral de intervención consistió en responder a la necesidad de detener el proceso de deterioro del sitio arqueológico, provocado por la exposición a la intemperie tras ser desenterrado; revertir las adversas condiciones que afectan

⁴ Estudio integrado por los arquitectos Enrique, Federico y Nicolás Bares, Daniel Becker, Claudio Ferrari y Florencia Schnack. Los autores de esta ponencia participamos como asesores en Conservación y Restauración en la etapa de Proyecto. Para un perfil del estudio ver: <http://www.b4fs.com/>

las galerías abovedadas y crear un ámbito museológico contemporáneo brindando condiciones de seguridad, habitabilidad y confort acordes al desarrollo tecnológico actual, conservando las cualidades morfológicas, tipológicas, espaciales, lingüísticas y técnicas propias de la obra, tal como ha llegado a nuestros días. En este sentido, la cubierta vidriada propuesta tiende a conciliar la necesidad de “cubrir y proteger” el sitio arqueológico como tal, con la de conservar la luminosidad propia de un predio a cielo abierto –tal la idea de patio- y con la de crear condiciones adecuadas para la exposición de otros bienes culturales. La nueva sala resultante de la intervención, incorpora en el espacio del *Patio de Maniobras* una superficie de 1.782 m² cubiertos (110,00 x 16,20 m. aproximadamente).

Las galerías abovedadas subterráneas, en cuya cabecera sur se encuentran los restos del antiguo “Castillo de San Miguel”, están conformadas por la sucesión de 18 bóvedas de ladrillo -de una altura de 4,80 m- que cubren una superficie de poco más de 1.000 m². En este sector se desarrollarán Exposiciones Permanentes y otras actividades paralelas, como las articuladas por recorridos con apoyo audiovisual.

Conclusión

A lo largo del secular ciclo histórico que experimentó el sitio, puede advertirse su desplazamiento físico y simbólico desde su origen como borde fluvial portuario, pasando por la consolidación de un *riverfront* monumental durante casi todo el siglo XX, hasta la situación actual en que Puerto Madero tiende a convertirse en una nueva centralidad.

Frente a esta condición, que tiende a convertir al área en un mero corredor vial, la propuesta del Parque Cultural del Bicentenario, con el Centro Cultural y el Museo de la Aduana Taylor coligados en un sitio libre de servidumbres de paso, bien podría convertirse en una nueva centralidad, legítima heredera de la historia plural de nuestra Nación.

