

INFORME FINAL

CATEOS DE IMPACTO ARQUEOLÓGICO EN PLAZA COLÓN

Dirección

Dr. Daniel Loponte y Dr. Ulises Camino

Colaboradores

Maximiliano Martínez Álvarez, Daniel Schavelzon, Patricia Frazzi, Valeria Herrera, Maria de la Paz Blanche, Lujan Galvano, Valeria Castiglioni, Sonia Mariel Araya, Federico Ignacio Coloca.



Borrador del proyecto para el despacho
de la Aduana nueva presentado para
la aprobacion de los SS de la Comisⁿ Directiva
a los fines correspond^{tes}
por
Eduardo Caytor Ingeniero
3^o Noviembre 1856

I. Presentación

Este es el *Informe Final* que se presenta como resultado de los estudios hechos durante los días 19 de febrero a 3 de marzo de 2018. Estos se llevaron a cabo, en carácter de cateo para evaluar el impacto de futuras posibles obras de ampliación del Museo de la Casa Rosada, en la plaza Colón. Fue resultado del proyecto de 2017 titulado *Excavación para el hallazgo de la entrada antigua a la Aduana Taylor, Plaza Colón, Buenos Aires* y conexas con las tareas de remodelación de la zona que se llevan a cabo, que incluyen las obras de Plaza de Mayo, el helipuerto, la autopista costera y el metrobús. El Informe Preliminar se presentó al finalizar los trabajos de campo. Este informe amplía y complementa el anterior.

En el conjunto de cambios que se llevan a cabo en la zona central de la ciudad, y pensando en un posible futuro para las ruinas enterradas en relación al Museo, es que se hizo este trabajo. La investigación histórica y documental se llevó a cabo en fecha precedente. Los objetivos planteados, con la salvedad de la imprecisión que tiene la arqueología ya que resulta imposible saber qué hay bajo el suelo, eran:

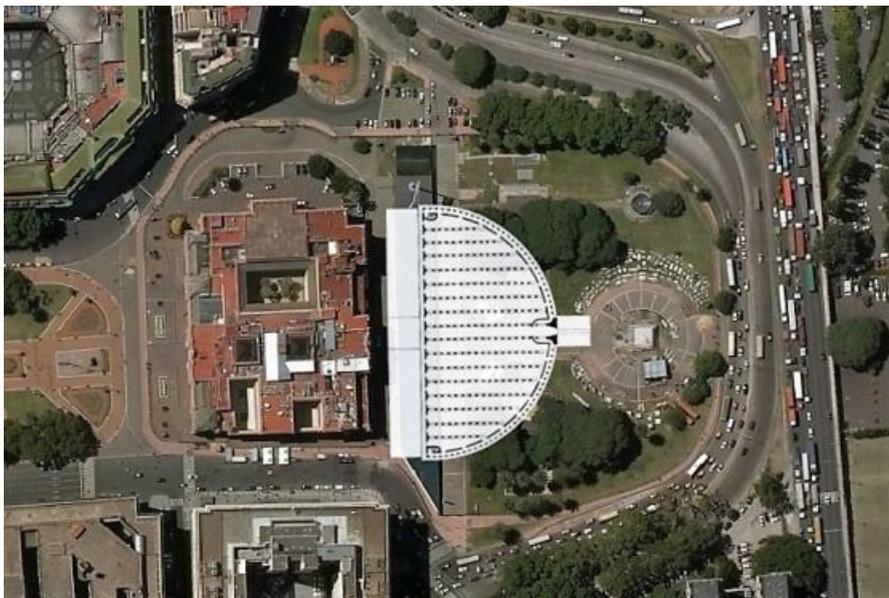
1. Encontrar estructuras de mampostería originales, si fuese posible galerías, estudiarlas, mapear, fotografiar y entregarlas abiertas para su ulterior destino
2. De encontrarse el piso se estudiarían los cimientos y su posible uso futuro para exhibición
3. Cumplimiento con las leyes: Nacional de Arqueología y de la Ciudad de Buenos Aires
4. Estudio de los objetos recuperados y su posterior entrega al Museo y/o al INAPL, destino final de este conjunto artefactual

Este estudio de impacto estaba supeditado a la posibilidad de excavar en cualquier sector del terreno, y al movimiento de tierra que implica. Incluso era de interés tratar de ubicar algunas de las construcciones techadas halladas en anteriores excavaciones. Pero al momento de hacer este trabajo la plaza estaba dividida en dos partes por las obras del Metrobús, la avenida de La Rábida y entre sus respectivos responsables (Nación y GCBA), lo que impidió trabajar en la mayor parte del terreno y tener lugar para la tierra extraída. Asimismo, el movimiento de tierra se vio limitado por las entradas de emergencia del museo (ya ha sido despejado el sitio) y por estructuras subyacentes de grandes dimensiones que impidieron excavar en diversos sectores. Se trabajó

ajustándose a variables no previstas ni previsibles, a pesar de lo cual los resultados se lograron. Dada la situación de poco espacio, la gran profundidad de trabajo (casi siete metros) y la presencia de estructuras inamovibles no conocidas, la investigación se concentró en una zona coincidente con el eje central de la antigua Aduana.



Plaza Colón al iniciarse los estudios, nótese que el espacio de trabajo había sido reducido a menos de la mitad del tamaño de la plaza original.



Superposición de la Aduana Nueva sobre la Plaza Colón en foto de fecha anterior a las actuales modificaciones. Nótese que el Monumento a Colón queda afuera del espacio de la Aduana y de la actual plaza.

II. Marco Legal de los trabajos de impacto arqueológico

Los estudios de impacto arqueológico se han reglamentado a partir de la sanción del DR 1022/04 que reglamenta la ley Nacional 25.743/03. El objeto de la misma es la tutela y protección del patrimonio arqueológico y paleontológico, cuya definición queda establecida en el art. 2 de la Ley Nacional 25.743/03

Art. 2. – “Forman parte del patrimonio arqueológico las cosas muebles e inmuebles o vestigios de cualquier naturaleza que se encuentren en la superficie, subsuelo o sumergidos en aguas jurisdiccionales, que puedan proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron el país desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes.”

La frase “hasta épocas recientes” se considera, según el art. 2 del DR 1022/04, hasta cien años desde la actualidad. Consecuentemente, como ese documento está fechado en el año 2016, todo aquel vestigio anterior al año 1916 es parte del patrimonio arqueológico.

La Autoridad de Aplicación a nivel nacional es el Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, dependiente del Ministerio de Cultura de la Nación.

Obligatoriedad de los estudios de impacto arqueológico

Según el art. 13 del DR 1022, que reglamenta la ley 25.734, los estudios de impacto arqueológico con obligatorios:

Art. 13. “Párrafo tercero: “Las personas físicas o jurídicas, responsables de emprendimientos deberán prever la necesidad de realizar una prospección previa a la iniciación de las obras con el fin de detectar eventuales restos, yacimientos u objetos arqueológicos o paleontológicos. De verificarse su existencia, deberán facilitar el rescate de los mismos. Las tareas que se realicen a ese efecto deberán ser aprobadas por la autoridad de aplicación jurisdiccional”.

Teniendo en cuenta estos conceptos legales, este trabajo se desarrolló en dicho marco, por lo cual se realizó la línea de base y un análisis de campo a fin de detectar eventuales restos de interés arqueológico.

III. Historia de la Aduana Nueva

La llamada Aduana Nueva, o en los últimos años conocida como *Aduana de Taylor*, fue el primer edificio público de gran volumen construido en Buenos Aires por el nuevo régimen urquicista y también el primer relleno importante realizado sobre terrenos ganados al Río de La Plata. La intención no era sólo funcional, era mayor, se quería magnificar la llegada a la ciudad con una impresionante obra pública. No casualmente era el lugar que recaudaba los ingresos de la ciudad, si no también contraponerse al gobierno de Juan Manuel de Rosas precedente, en que su obra magna fue su propia residencia, el llamado Caserón de Rosas. Era el mostrarse al mundo en forma magnífica con un edificio que simbolizara la apertura del mercado internacional.

Inspirada en el empuje que cobraba el puerto de Buenos Aires y símbolo del poderío económico porteño, la aduana comenzó a construirse en 1855 y se la inauguró en 1857 con un costo de \$ 16.000.000 lo que indica la importancia que esto tenía para el Estado, no sólo funcionalmente sino como símbolo de una nueva etapa en las relaciones internacionales. Estaba situada con frente al río, justo detrás –y debajo- de la Casa de Gobierno, antiguamente Fuerte y Palacio de los Gobernadores, los que aun existían en esa época, por si su simbolismo fuera poco. Pese a eso y a los múltiples anexos y obras secundarias que se le hicieron, en 1894 fue demolida para dar lugar a las obras de Puerto Madero ya con una concepción diferente del conjunto portuario.

Hasta esa época el puerto natural era la entrada del Riachuelo donde un simple Resguardo controlaba el acceso, y frente a la ciudad había algunos muelles que ayudaban a las barcazas o carros de grandes ruedas a acercarse a los pasajeros, ya que la poca profundidad del río obligaba a soltar anclas a casi un kilómetro aguas adentro. Para resolver el grave problema que implicaba un país claramente abierto a la importación –y que vivía de las entradas de dinero por ese comercio-, pero sin un puerto eficiente, es que se decidió en 1855 desde el Estado de Buenos Aires, realizar un concurso para una nueva aduana. En el evento intervinieron tres proyectos, triunfando el perteneciente al

ingeniero británico residente en la ciudad Edward Taylor. La construcción se inauguró dos años después y fue conocida como la Aduana Nueva, para distinguirla de la antigua aduana colonial emplazada en una vieja casona de la actual avenida Belgrano, no casualmente frente a otro edificio construido por él para la familia Huergo, una destilería, que se transformaron en depósitos de mercaderías por muchos años.



Grabado de época en que se ve la Aduana en funcionamiento, los pescantes de las grúas para subir la mercadería y el vapor de las locomotoras que lo movían por los rieles. El edificio a su izquierda era el anexo también construido por Taylor.



Pilares del Muelle de Mercaderías hecho por Taylor para la Aduana, rescatados por José María Peña en la década de 1970, actualmente en el Museo de la Ciudad; nótese los extremos de hierro forjado.

El problema del puerto y la aduana no eran cosas menores. El triunfo de Urquiza desató una ola de reclamos liberales a ultranza contra el proteccionismo haciendo críticas tremendas al funcionamiento portuario por el encarecimiento de los productos, los que luego debían pagar impuestos de hasta el 50 %. Era la política de Rosas para cerrar el mercado poniendo inconvenientes insalvables. Para eso se estableció la *Ley de Aduanas* de 1854, pero de todas formas los productos protegidos pagaban cerca del 20 % y los costos operativos portuarios implicaban otro 10 % lo que los comerciantes consideraban abusivo por los precios finales demasiado altos. Esta fue la pelea durante 1853 a 1855 que llevó al Estado de la provincia a decidir con toda premura la construcción de un muelle y una aduana funcional, moderna y eficiente. Una cosa era que en 1800 se criticara el puerto por mal funcionamiento otra era en tiempos de Urquiza, pero seguía siendo todo igual. La Revolución Industrial estaba aun lejos y los materiales para ser eficientes recién asomaban; Taylor desde su primer proyecto planteó la construcción de grúas a vapor, las que tardaron años y años en poderse concretar.

“Permitidme bosquejarlo siquiera. El puerto de Buenos Aires es el peor de cuantos se conocen en nuestras dilatadas costas, es tan inadecuado para el destino que su nombre significa, que sólo impropriamente hablando puede llamársele así; el acceso a él está erizado de dificultades. El fondeadero está de los buques a larga distancia: su inseguridad se parece mucho a la que se experimenta en un mar tempestuoso”¹.

¹ María D. Bejar, *Buenos Aires y la aduana: 1809-1862*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1984, pag. 87.



Retrato de Taylor poco después de su arribo a Buenos Aires.

Esto era cierto, el puerto no existía físicamente, el sitio con profundidad adecuada para dejar los barcos anclados a veces estaba hasta 1500 metros de la costa y luego había que moverse en barquichuelo o carros de ruedas altas, cuya pérdida o mojadura a veces superaba una merma del 10% de la mercadería. Y esas pérdidas que debía afrontar el particular eran consideradas tremendas. El problema era, por otra parte, que el Estado era quien debía afrontar los costos de construir un nuevo puerto o perder los ingresos por derechos aduanales. La única ventaja que se tenía es que no había otros puertos que compitieran, o si los había como Rosario eran aun peores.

La nueva aduana estuvo situada justo detrás del viejo fuerte de la ciudad al que hubo que demolerlo parcialmente, y el resto edificarlo sobre terrenos ganados al Río de la Plata, convirtiéndose en uno de los primeros rellenos de este tipo en el centro y por ende produciendo un gran cambio en la fisonomía urbana que con los años se consolidaría. La ubicación no era casual, era el nuevo símbolo de la economía de mercado abierto y por eso debía colocarse en el sitio central de la ciudad. El primer decreto dado por el gobierno fue a través del Ministerio de Hacienda y dice:

Buenos Aires. Enero 26 de 1855

Considerando el Gobierno los perjuicios que ocasiona a los intereses del Estado y los entorpecimientos que opone al tráfico la dispersión y falta de seguridad de los almacenes fiscales, y que estos inconvenientes desaparecerán realizando la idea que ha tiempo abriga el Gobierno de levantar una Aduana adecuada a su objeto y digna del estado a que ha llegado nuestro país ha acordado y decreta:

Art. 1º. Se procederá inmediatamente a construir un edificio de Aduana, bajo los planos aprobados por las Cámaras Legislativas, del Ingeniero Taylor, en el lugar que hoy ocupa la antigua fortaleza.

Art. 2º. Nómbrase una Comisión Administrativa de la obra, compuesta de los Sres. D. Nicolás Anchorena (Presidente), D. Eduardo Taylor, D. Juan N. Fernández, D. Mariano Casares y D. Lorenzo Uriarte.

Art. 3º. Nómbrase Ingeniero Director de la obra, al Ingeniero Arquitecto D. Eduardo Taylor, con el sueldo de cuatro mil pesos mensuales; y para su auxiliar, a D. Mariano Moreno, con dos mil pesos mensuales; cargándose estas asignaciones á la suma votada para la construcción de la Aduana; bien entendido, que estos sueldos solamente correrán durante los trabajos y se suspenderán si éstos por cualquier evento se interrumpen.

Art. 4º. La Comisión, poniéndose de acuerdo con el Ministerio de Hacienda tendrá la facultad para tratar y contratar todo lo que fuere necesario para la ejecución de la obra, para pedir al ministerio los fondos a medida que se necesiten y para nombrar sus dependientes a sueldo.

OBLIGADO

Juan Bautista Peña

La selección del proyecto no fue sencilla ya que se llamó a un concurso público cuando el Departamento de Hacienda destinara de los fondos públicos la suma de 500 mil pesos para las obras. Se formó una comisión y se presentaron en el mes de enero siguiente, según sabemos, tres proyectos de los cuales sólo dos han sobrevivido. Uno de ellos fue el de Taylor aunque en una versión sólo ligeramente diferente al construido; el otro fue el de un arquitecto poco conocido residente en Montevideo, E. Penot. La propuesta de Penot parece que hubiese sido hecha por el propio Taylor pero de manera más sencilla, ya que consistía en un edificio rectangular con tres patios, hecho con el mismo sistema de bóvedas, en dos pisos con arquerías, aunque más sobrias y menos visibles. Al menos de esas dos que conocemos la de Taylor era la mejor propuesta y la que tenía un sentido del simbolismo que la otra no tenía. Era una gran

plataforma semicircular que entraba en el río y un muelle sobre pilares de mampostería, aun proyectado como de pequeña extensión (luego llegaría a los 300 metros de largo). La realidad lleva a pensar que ambas propuestas se inspiraron en la misma fuente bibliográfica, algún tratadista europeo de la época. De todas formas el proyecto de Taylor es mucho más efectista e impactante frente a una ciudad que tenía un río que funcionaba como un mar en cuanto a sus visuales abiertas sin límites. Las arquerías que lo envolvían era decorativas, un telón puesto sobre los verdaderos muros de la fachada.

El conjunto, ya que no era una única construcción, comprendía varios edificios entrelazados por vías, de los cuales el principal era el usado para depósitos, con forma semicircular. Se ha pensado siempre que el edificio fue toda la Aduana; en realidad Taylor había proyectado un conjunto complejo, un área dedicada a esa actividad la que incluía desde un edificio anexo para almacenes, varias vías de ferrocarril, terrazas, accesos tanto libres como controlados, torres de control y el gran muelle hacia el río. El *“Borrador del proyecto para el despacho de la Aduana Nueva presentado para la aprobación de los S. S. de la Comisión Directiva para los fines correspondientes”* el 9 de noviembre de 1856, es un artefacto típico de la Revolución Industrial, desde el proyecto en sí mismo hasta el dibujo. Una obra de imaginación que superaba en mucho incluso las posibilidades de su tiempo y que por eso nunca se construyó completa.



Complejo norte de la Aduana: el edificio central, el muelle de mercaderías y la estación del FFCC Central. Un conjunto organizado para la importación y exportación a gran escala.



Viaducto a Ensenada que salía desde la Aduana hacia el sur, otra parte de gran obra de ingeniería la que no interfería con la ciudad (Archivo General de la Nación).

Nuevo Proyecto de Ampliación de la Aduana

Apuntes sobre el plan que acompaña estas observaciones

Eduardo Taylor, ingeniero

Buenos Aires, 30 de noviembre 1856²

El ingeniero que firma cree que ha llegado el tiempo de resolver sobre el mejor método para el despacho de la Aduana Nueva, estando todos los Almacenes techados ya y en el acto de recibir un revoque con tierra hidráulica que les pondrá a salvo de las goteras. Por consiguiente se permite a volver a llamar la atención a la idea original, que deberá establecerse, según los sistemas modernos de servirse en cuanto fuese practicable, de los ferrocarriles; no solo por su mayor aseo, sino economía de tiempo y brazos y exención de los tropiezos que los carros tirados por caballos producen. En el caso presente, considera que estos últimos son enteramente inadmisibles por la suma estrechez del patio, y que aunque tuviese mayores dimensiones, resultarían la misma confusión, y el mismo bullicio que existe hoy día, que una vista pasajera convencerá a cualquiera de sus defectos.

Habiéndosele sido vigentes estas premisas concedidas, seguirá a exponer los artículos siguientes:

Artículo 1° - Que no se deberá admitir ningún carro de tráfico adentro del piso del Patio. Que este deberá estar cruzado por ferrocarriles y los interstices enlazados con piedra labrada. Que deberá procurar facilitar no solo la entrada de los efectos de ultramar, sino que al mismo tiempo, la entrega de los que están depositados: sin que estas dos operaciones estorbese la una a la otra.

Artículo 2° - Cuando un pescante está ocupado en recibir los Efectos en depósito, en el mismo Almacén, y al mismo tiempo que se precisara entregar otros que estén depositados ya anteriormente, el trabajo de uno paralizaría el del otro: esto no es el menor perjuicio, des que ocupa el terreno, que deberá quedar libre para los otros.

²Plano original y documento anexo en el Archivo General de la Nación

Artículo 3° - Para evitar este inconveniente, se propone a concluir una hilera de Corredores principiados ya desde el sur para el norte, entre los dos bastiones, y aún demoliendo este al norte, para después embovedar y empedrarles en el modo siguiente. Las bóvedas llevarán cuatro hiladas sentada en tierra hidráulica encima de ellas con barbicanas o alcantarillas para escupir la humedad que de (...) centrarse para después empedrarles con piedra de un igual término.

Estando este camino formado en continuación del Paseo de Julio, los carros podrán entrar desde la calle de la Federación o de la calle de la Victoria, para recibir la carga de los depósitos. El plan explicitará el modo de cruzar el patio con los efectos, encima los ferrocarriles que atraviesan y llegan al pie del pescante corresponde. Este sin demora hará subir la carga en alto, y depositarlo con la rondana adentro del carro. Veinte Carros con su boleto arreglado aguardarán su carga de los pescantes y en el acto seguirán marcha, ya para el Norte, ya para el sud de la ciudad. Calculándose un cuarto de hora para cada carro, se despacharían Ochenta en la hora, que por siete horas de trabajo darán 560 viajes en un día y por cuatro días en la semana 2.240 y en el mes harían 8.960 y finalmente en el año 107.520 viajes.

Artículo 4° - Esta comodidad excede mucho al despacho de hoy, y generalmente una tercera parte de los efectos de ultramar solo entra en el depósito. Supongamos que la Importación llega anualmente a 120000 toneladas más o menos, quizás no entrarán arriba de 40 mil en los almacenes del Estado. Mas como la mayor parte de los efectos no duran seis meses en el depósito, se decuplica el trabajo. Y aunque no llegaría con todo a precisar tanto despacho, nunca será de más: desde que ciertos días tienen doble movimiento que otros.

Artículo 5° - Con este sistema se proveerá para la entrega de los efectos de ultramar en depósito, menos para los que vienen entrando. Ya se ha notado que los pescantes de los Almacenes estarán poco más o menos ocupados, y que no será practicable en el acto a suspender la entrega, que es perentoria, por dar lugar a la de la entrada que podrá esperar. Cuando se dice "esperar" quiere hablar de un receptorio provisional muy espacioso, o mejor decir de dos Galpones como señalados en el Plan N y S. Aunque los efectos se aglomeren en ellos, hay dos ferrocarriles de descenso que instantáneamente caminarían todo el largo del patio a pulso las zorras. Trasladando las cargas al otro ferrocarril que penetra a cada Arco del corredor, dando lugar a que después de haberse concluido la entrega y cerrado la Aduana, se podrá ocupar las demás horas del día, en alzarles a su Almacén de Depósito que le corresponde.

Artículo 6° - Un Locomotor a vapor, del poder de diez caballos, arrastraría suavemente Cien toneladas; pero tomemos solo 50 en cada viaje, como habrán dos Locomotoras darán Cien toneladas cada media hora o 200 toneladas por hora que a razón de 7 horas de trabajo seguido darían 1400 toneladas. Este cálculo también es excesivo al necesario de hoy, mas no lo es para el incremento progresivo del Comercio.

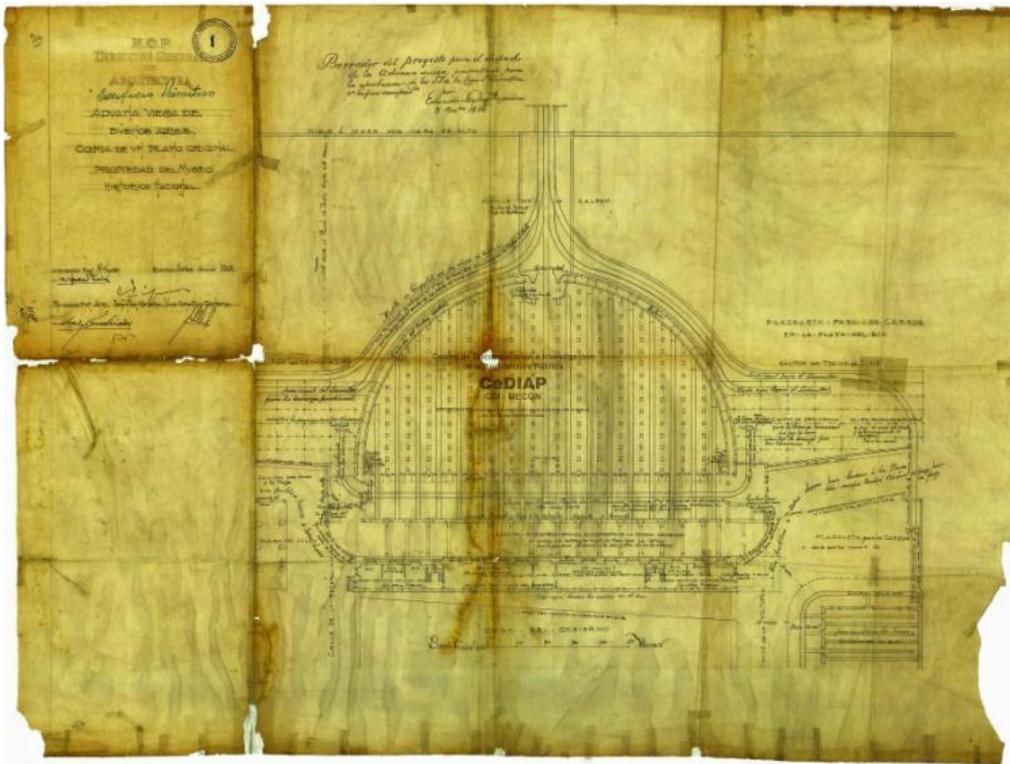
Artículo 7° - Admitiendo que las dos terceras partes de los efectos introducidos entran a la Ciudad, y que son las de más bulto, como madera, carbón de piedra, hierro, baldosas, piedra de loza y de Mármol etc, estos como tienen que pasar vista precisarán una subida cómoda y ancha desde la Playa sin interrumpir las demás tareas. Los carros destinados para estas dos terceras partes no deberán permitir el pararse en la Plaza 25 de Mayo ni en ninguna plazoleta arriba la barranca, sino únicamente en la playa del río; donde exclusivamente podrán ocuparlas.

Artículo 8° - El último aunque no el mejor objeto que se ha tenido en vista es de las oficinas de la Aduna. Para conseguir estas se propone continuar en línea recta con el calabozo viejo, una hilera de sótanos abovedados, que comunicarán con los corredores del patio. Encima de estas bóvedas se deberá construir dos grandes salones 32 por 8

varas y un vestíbulo para el público de 8 por 8 varas y seis oficinas particulares de 8 por 6. Estas seis oficinas tendrán altillos, menos los dos salones que piden a ser altos. Las ventanas quedarán libres de todo registro exterior. Estas oficinas quedarán a mano para todo el servicio.

Muchas ideas se podría agregar, y que quizás algunos ocurrirán a los SS de la Comisión, ya para cambiar ya para perfeccionarle que se ha detallado ligeramente, no obstante las invertidas quizás servirán para excitar la atención a un asunto vital como lo es: siendo evidente de que para nada servirá una aduana sin un sistema arreglado para su administración y para evitar las consecuencias que hoy día suceden por falta de comodidad.

No cabe duda de que la solución del problema pende en el Superior Gobierno; más el que firma cree que es su deber, imponer a la SS de la Comisión de las vistas anteriores, para poder acertar mejor en el Plan que se deberá adoptar definitivamente sin vacilación futura.



Plano original de Eduardo Taylor con el edificio central de la Aduana y sus conexiones norte y sur, y el proyecto del Anexo abajo a la derecha (CeDIAP).

El edificio central estaba realizado de mampostería revocada con un color gris claro en el estilo Neoclásico de su tiempo, con arcadas que ciertamente aun remedaban la tradición colonial: el viejo Caserón de Rosas mostraba una estética similar, que si bien podía considerarse Neoclásica se identificaba localmente con la tradición tal como lo criticó Sarmiento desde siempre. Los muros planos tenían pilastras cortadas en un orden Neorenacentista muy usado por Taylor en varias obras civiles y oficiales.



Fachada de la Aduana hacia el Oeste, a sus pies el Patio de Maniobras, se ven los pescantes de las grúas para cargar las mercaderías. El estilo arquitectónico es inconfundible (Archivo General de la Nación).

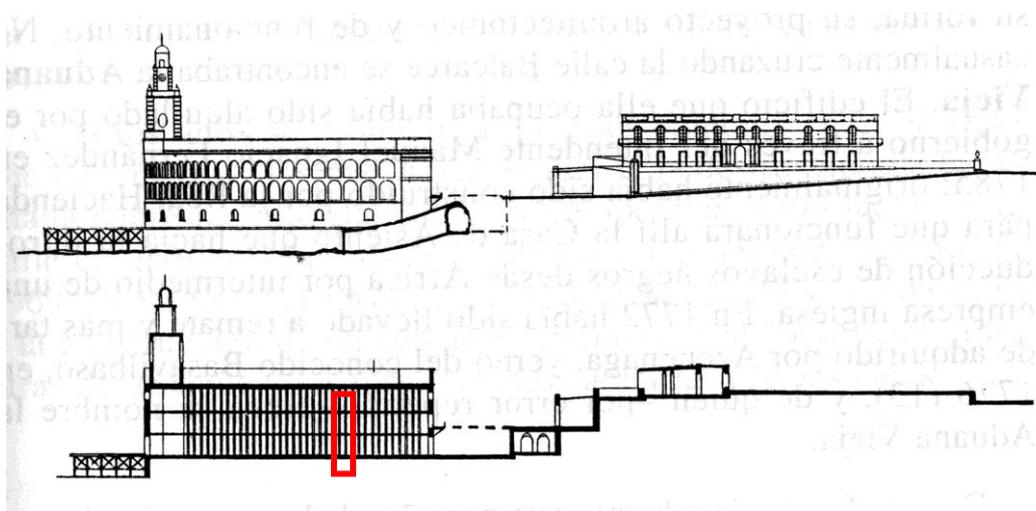


Fachas oeste y norte del edificio de Rentas Nacionales hecho por Taylor como ampliación de la Aduana con decoración muy similar a la del Patio de Maniobras (Archivo General de la Nación).

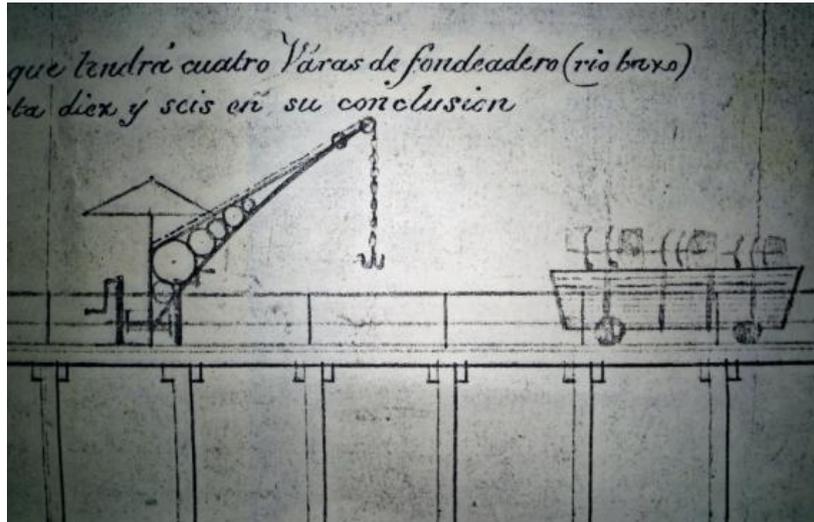
El edificio central constaba de un basamento, planta baja y dos pisos altos, con una torre central que poseía un faro de poco más de veinte metros de altura que, según referencia de los visitantes, era visible aún a varios kilómetros adentro del estuario. El faro se sostenía por un gran arco inspirado en la arquitectura de Serlio, que le daba monumentalidad y simetría. La fachada curva estaba compuesta por un basamento de dos pisos de arquerías de medio punto que aligeraban su pesada masa de carácter romano. Desprovisto casi de decoración, su énfasis en un lenguaje de formas elementales hace recordar el clasicismo romántico que a comienzos del siglo XIX había dominado la escena de la Inglaterra en la cual se educó Taylor. Por detrás estaba el gran Patio de Maniobras y, metidas en la barranca misma, había dos grandes galerías

abovedadas para depositar mercaderías, herencia de las antiguas construcciones del Fuerte.

Del centro del cuerpo principal salía un espigón de madera que se internaba trescientos metros en el río para las descargas de mercaderías. Poco más tarde de inaugurando se reemplazó el sistema de guinches de madera y vagonetas sobre vías por un sistema de tracción a vapor. Cuesta imaginar lo que este muelle significó para la ciudad que durante dos siglos había querido tener uno de suficiente largo y siempre fue imposible hacerlo; bajar de un barco era una aventura de lanchones planos, carros de ruedas altas y hasta gente que cargaba a otros sobre sus espaldas. Para una ciudad, y una provincia escindida de la Nación como era Buenos Aires en ese momento, no sólo se vivía mirando a Europa sino de los ingresos de la aduana, no eran temas menores para los porteños.



Corte del terreno de la Aduana con y sin el Palacio de los Gobernadores a su derecha; se observa el sistema de ingreso de mercaderías; en rojo el lugar de la excavación (Plano del Instituto de Arte Americano, en Buschiazzi et al. 1965).



Detalle del dibujo original de Taylor con el sistema de grúas movidas con una simple manivela, base rotativa y un carro para cargar las mercaderías (Archivo General de la Nación).

El portal del que salía el espigón, ubicado en su parte central semejaba un arco de triunfo coronado por un frontis. El frente recto que daba al lado oeste, sobre la Casa de Gobierno, no se apoyaba en la barranca sino que aprovechando el desnivel, usaba como Patio de Maniobras el foso del viejo Fuerte de más de cien metros de largo. Es decir ese frente coincidía con el demolido murallón del Fuerte y lo que hoy se ve como un patio bajo nivel detrás de la Casa Rosada es dicho espacio, que primitivamente estaba a nivel de las toscas del río debajo de la barranca, pero que posteriores rellenos hicieron que quedara enterrado. Taylor indicó que construía esto “*en continuación del sótano del calabozo viejo*”³.



Sectores del antiguo Fuerte remodelados por las obras de la Aduana y los trabajos posteriores a 1938 unificando el conjunto.

³ Plano archivado en el CEDIAP, Buenos Aires; copia del original en el Museo Histórico Nacional hecho en julio 1942

Esto, que suena simple, implica toda una concepción ingenieril del movimiento de las mercancías mediante guinches y carros que entraban por túneles a un patio bajo nivel para cargarlos, tras pasar las largas galerías del edificio; un sistema de relojería que funcionó muy bien, simplificó y abarató las operaciones que antes se hacían a fuerza humana. La crisis económica que producía la desaparición de la esclavitud y su reemplazo por asalariados se compensaba con la maquinaria de la Revolución Industrial.



Pilares: de la galería y del Patio de Maniobras: fotos de 1960 (archivo M. J. Buschiazzo) y de 1992.

El edificio principal de la aduana tenía cincuenta almacenes para depósitos de mercaderías, todos abovedados hechos con el sistema constructivo de ladrillos puestos en bóvedas sin columnas ni vigas, y estaba rodeado exteriormente por las galerías de arcos. Como el edificio penetraba en el río, dos grandes rampas curvas subían parte de la barranca y entraban, túnel mediante, en el Patio de Maniobras. Desde allí la mercadería era subida a otra plaza superior mediante guinches, o a la aduana propiamente dicha, o pasaba a las galerías de lo que fueron los depósitos de la Real Audiencia que Taylor reusó en su obra. La arquería que rodeaba el edificio era ornamental y sólo dejaba un paso estrecho, luego había ventanas que era por donde entraba la muy poca luz que debía tener el edificio.



13- 14 El Patio de Maniobras tras los trabajos terminados en 1985 y en la actualidad.

El sistema usado por Taylor era de alta eficiencia si lo comparamos con la realidad local: el trabajo de esclavos que ni siquiera la Constitución Nacional de 1853 pudo terminar; hubo que esperar a que Buenos Aires la firmara en 1861 para que realmente la esclavitud terminara. Pero la obra ya reunía las características de una “máquina moderna” de la Revolución Industrial en la cual se había educado Taylor.

Antes de poder hacer el muelle ingenió un sistema con una rampa de poco declive para que los carros a caballo pudieran entrar la mercadería a un patio que estaba en el nivel de la costa, el llamado Patio de Maniobras. Desde allí las grúas de madera y manivela, cuyos restos están hoy en exhibición, subían la mercadería al depósito que correspondiera. En el primer piso tenían salida directa al exterior. De esa manera se evitaba el esfuerzo de hombres o animales para cargar, lo que al colocar el sistema de tracción a vapor simplificó aún más todo, abaratando los costos de operación.



Túneles de acceso desde el río tal como fue descubierto el ubicado al sur, y el del norte en la actualidad.

IV. Demolición de la Aduana

Después de treinta y siete años de uso el edificio de la Aduana fue demolido, salvo su planta baja que quedó sepultada debajo del relleno que dio origen a las obras de Puerto Madero y lo que fue, manteniendo la forma curva, la plaza con el monumento a Colón y hasta la actualidad es la Plaza Colón.

Pero en realidad a poco de terminada la obra y viendo que era insuficiente incluso construyendo el edificio anexo –el que llamamos Rentas Nacionales–, Taylor generó una propuesta mucho más ambiciosa. Lamentablemente nada de ese nuevo proyecto se llevó a cabo, triunfando tras largos cabildeos la propuesta de hacer directamente un nuevo puerto, el que luego sería llamado Puerto Madero. Esto llevó a su demolición en 1894. En ese año se relleno el terreno a su alrededor quedando despejado el sector posterior de la Casa de Gobierno incluyendo la línea ferroviaria. Se trazó una avenida que pasaba por encima del relleno Patio de Maniobras y en ese mismo año se decidió la creación del Parque Colón, inaugurado en 1904, que quedaba así delimitado por el semicírculo que en otro tiempo dibujaba al contorno de la Aduana.

Durante la demolición de parte del edificio para ampliar la calle H. Yrigoyen se encontraron, en 1938, las viejas estructuras del Fuerte, y se decidió dejar una parte accesible. El descubrimiento fue interesante y, aunque dejaron a la vista algunas de esas estructuras antiguas. Los pozos de acceso aún pueden verse en los arreglos en las bóvedas del sector.

En 1942 el tema volvió a ser de interés y durante obras de instalaciones sanitarias se reencontraron otras estructuras lo que indicaba que la construcción era mucho mayor de lo sospechado años antes. Eso llevó a que la reciente Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos lo declarara Monumento Histórico Nacional por ser la única evidencia material del antiguo Fuerte. El documento para su recuperación decía:

Buenos Aires, marzo 31 de 1942

Señor Presidente de las Obras Sanitarias de la Nación

Ingeniero Don Enrique Butty.

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Presidente a fin de solicitarle su concurso para una obra de carácter histórico y arqueológico que desea llevar a término esta Comisión Nacional. En la intersección de las calles Victoria y Paseo Colón han sido descubiertas unas bóvedas subterráneas que al parecer corresponden a los Almacenes subterráneos de la Real Hacienda que figuran en planos del Fuerte de Buenos Aires. El Hallazgo se debe a las excavaciones realizadas por una empresa particular de construcciones y la Comisión Nacional desea que por el intermedio de la Dirección de Obras Sanitarias de la Nación se lleven a cabo los trabajos necesarios para despejar las bóvedas y galerías de la tierra que las obstruye, hasta determinar claramente la amplitud y disposiciones de estas construcciones subterráneas. Los trabajos no importarían mayor costo, porque se trata, sobre todo, de extraer la tierra que llena parte de las galerías hasta dejar libres los espacios interiores.

Esta Comisión Nacional espera que el Señor Presidente querrá prestar su valiosa contribución a esta obra destinada a poner al descubierto algunos vestigios del antiguo Fuerte de Buenos Aires.

Con ese motivo, y agradeciendo de antemano su colaboración, me es grato saludar al señor Presidente con mi consideración más distinguida.

Ricardo Levene

José L. Busaniche

Tras una lenta respuesta dada en 1957 se pensó en organizar allí un museo sobre los Presidentes Nacionales, para ello se dictó la ley N° 5579/7. Hubo que extraer la tierra, escombros y en las bóvedas organizar las salas. El Museo fue inaugurado el 12 de Octubre de 1957 aunque se siguió removiendo tierra y escombros durante un decenio.

Durante los años que fueron desde la demolición hasta la actualidad, la plaza de la que se consideraba la fachada principal de la Casa Rosada sufrió cambios constantes: plataformas, jardines, terrazas, paseo público, mástiles, monumentos, el Monumento a Colón después de 1910, todos cambios que la arqueología observa en las excavaciones y luego se detallan.

En 1977 se decidió poner a la vista los arcos de los depósitos de la aduana en su totalidad, es decir las dos galerías paralelas que habían sido construidas hacia el lado

oeste asociadas al Fuerte, debajo de la barranca natural, además del Patio de Maniobras y los túneles que desde la costa subían a ese patio, cosa que se hizo con numerosos altibajos, terminando en 1985. Hay que destacar que en dicha oportunidad se hicieron los primeros estudios arqueológicos en el edificio (1983-85). Más tarde, en 2006, se hicieron nuevos trabajos arqueológicos.

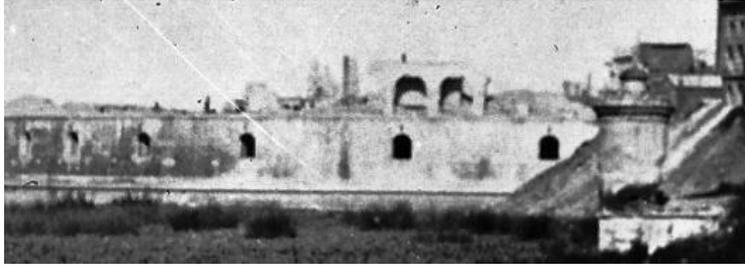
El proceso más complejo fue el relleno de la zona: para cubrir la Aduana y hacer Puerto Madero era necesario subir casi siete metros el nivel de todo el frente de la parte central de la ciudad. Siguiendo la idea de la Alameda del virrey Vértiz, hoy parte de Leandro Alem, se usó un doble sistema: carros y ferrocarril. Tal como se ve en las fotos los vagones cargados de tierra llegaban desde diferentes lugares de la ciudad y su periferia, mientras que las dragas del río para el puerto generaban toneladas de tosca cuyo destino era cercano. La estratigrafía de los rellenos muestra como capa sobre capa es posible identificar el origen de esos sedimentos.



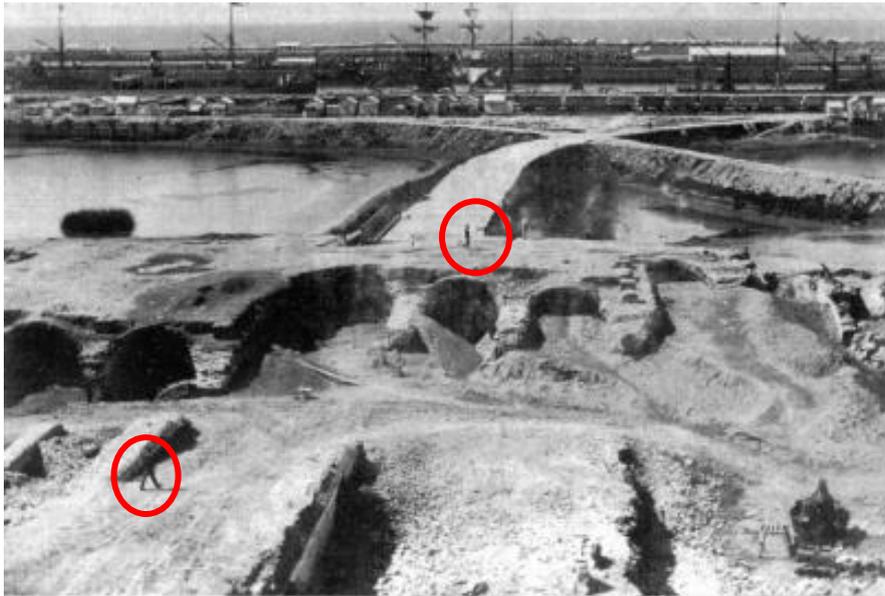
Fragmento de un plato de porcelana encontrado en la parte superior del relleno de la demolición: el hotel fue construido en 1894 en Plaza de Mayo con lo que se fecha el relleno como no anterior a ese momento.



17. El edificio ya clausurado, el muelle demolido, listo para ser destruido. Nótese el túnel de entrada al Patio de Maniobras a la derecha y la rampa al nivel superior (Archivo General de la Nación).



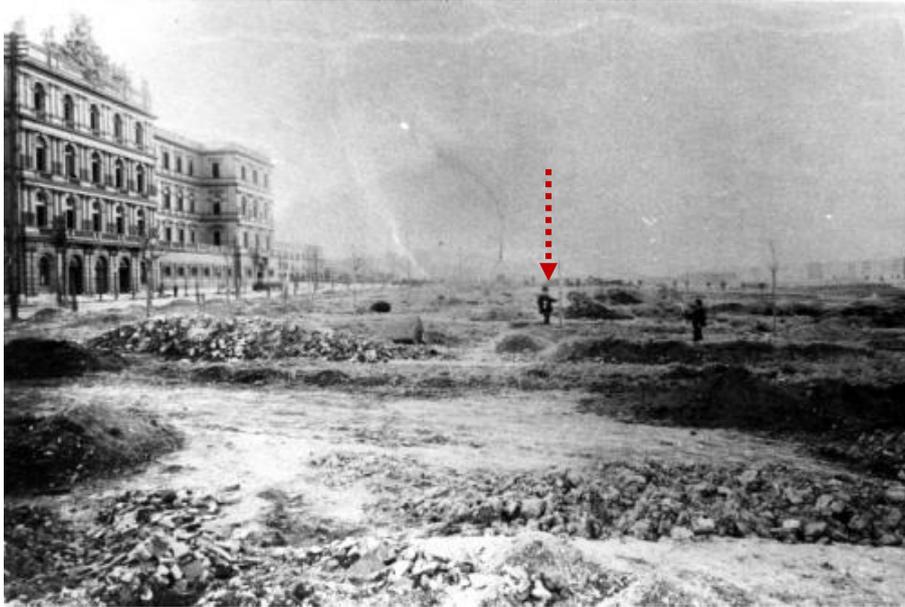
18. Detalle de una foto durante la demolición. Ya ha sido casi destruido el primer piso, pero el basamento queda completo al mismo nivel del terreno (Archivo General de la Nación).



19. Foto de la demolición: quedan bóvedas enteras enterradas aunque en parte han sido demolidas, véase la escala con las personas que caminan sobre los restos (Archivo General de la Nación).



20. Vista de los rellenos entre el puerto y la Aduana, se ve una locomotora a la derecha y vagones para mover tierra a la izquierda; arriba a la derecha el nivel de piso actual con las grúas: dimensiona las obras que se hicieron (Archivo General de la Nación).



21. Proceso final, antes de la compactación del escombro con que fue rellenada la plaza; es posible que el hombre que sostiene el teodolito esté en el sitio de la excavación.



Caricatura política de *Caras y caretas* publicado el 24 de junio de 1924 asumiendo la existencia de construcciones bajo el edificio: “una caverna”.

Bóvedas y cimientos por debajo del nivel de piso

Desde el planteo mismo del proyecto para evaluar posibles impactos se tomaron en cuenta dos aspectos que permitían suponer que aun había cimientos y estructuras bajo el suelo de la Aduana. Es decir, no sólo restos de los pilares y/o bóvedas del edificio sino de sus cimientos. En las excavaciones de 2009-11 hechas en el Museo esto no fue considerado y no se bajó del nivel del contrapiso de ladrillos. Es decir, era necesario excavar para estudiar esta posibilidad que complejizaría cualquier futuro proyecto. Los datos sobre los cimientos que teníamos eran de dos tipos:

- 1) Las fotos antiguas que muestran que al demolerse el primer piso en el basamento algunas quedaron enterradas, e incluso asoman otras de menor tamaño desde suelo. Es lógico suponer que se trataba de cimientos abovedados.
- 2) La Aduana fue construida ganando terreno al río, por lo que el nivel de la tosca resistente para fundar descendía a medida que se avanzaba en el agua. Esta diferencia de niveles debió salvarse de alguna manera, y si se sabe que en el Patio de Maniobras la tierra estéril está cerca de medio metro bajo el piso, no sabíamos qué sucedía más adelante.



24. Detalle ampliado de una de las fotos de la demolición en que se observan bóvedas menores bajo las de mayor tamaño.

Nuestra hipótesis era que el piso que hizo Taylor comenzó en el punto más alto de las toscas del río con marea alta, y fue rellenando y cimentando con mayor altura a medida en que descendía hacia el río. La parte Oeste fue salvada con cimientos

comunes con zapata, como cualquier obra (lo que confirmó la excavación), y al profundizarse y hacerse más barroso el fondo del río seguramente fue necesario cimentar con arcos romanos.

V. Trabajos realizados

Estudio de los rellenos

La Aduana fue demolida en una acción rápida y eficiente y sus restos usados para rellenar la zona, dispersándolos. O al menos eso muestra el análisis de los estratos de relleno: no se usó escombros grande en casi ningún lugar salvo en la parte inferior cerca de los cimientos. Todo el resto son enormes masas de diferente origen: tosca del río obtenida a diversa profundidad dado el tipo de compactación y granulometría. Incluso por la presencia de objetos rodados en su interior. Arcilla típica del río y tierra negra orgánica. Esto ya ha sido descrito. Lo que era importante era iniciar estudios sobre ese proceso el que fue descartado por las excavaciones anteriores: de los más de seis metros excavados y sin descripción o indicación alguna parecería que sólo se llegó a excavar 60 centímetros una vez en un metro cuadrado. Toda la información producto de la remoción de miles de metros cúbicos no fue tomada en cuenta y esto era información a tomar en consideración. Los perfiles expuestos por la excavación mecánica, perfilados adecuadamente y tomando las muestras necesarias narran una historia sobre los procesos de descarte urbano a fines del siglo XIX. Asimismo cuenta la relación operatoria entre la construcción del puerto, el dragado de los canales de acceso y el relleno del sector. Los estudios técnicos de estos sedimentos serán difundidos cuando los laboratorios terminen sus estudios.

Las grandes alteraciones del relleno fueron analizadas ya que conforman la propia historia de la Aduana en sus tiempos posteriores a la demolición: el túnel del Ferrocarril del Oeste, las instalaciones de cañerías abandonadas o en uso, cables y estructuras introducidas posteriormente.



Estratigrafía de los primeros tres metros de excavación mostrando el proceso de relleno mediante grúas que arrastraron el sedimento desde el Este.



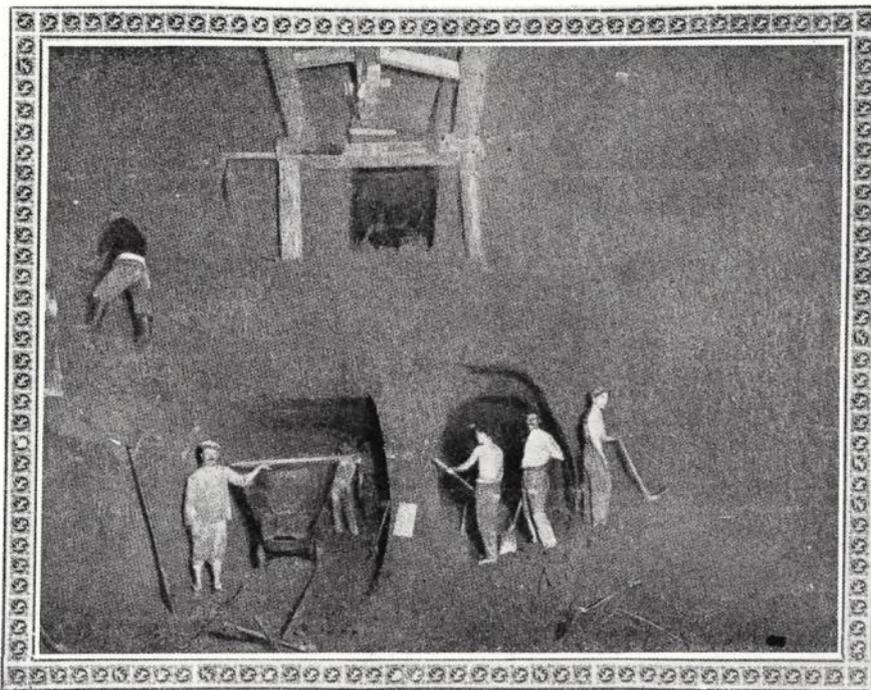
Detalles en los rellenos: material de combustión de una posible caldera de grúa a vapor incluyendo metal y conglomerados de ladrillos de demolición.



Intrusiones: caño de hierro de 50 cm de diámetro para agua potable, fuera de uso, colocado durante el relleno del lugar y caños de cerámica vitrificada de desagüe a tres metros y medio de profundidad hacia el río.



Planos del trazado del túnel del Ferrocarril del Oeste, pasando justo por fuera de los restos de la Aduana. Construido entre 1912 y 1916 sabiendo la posible existencia de intrusiones.



Excavación de la galería del ferrocarril del Sur al pasar junto a la Aduana.

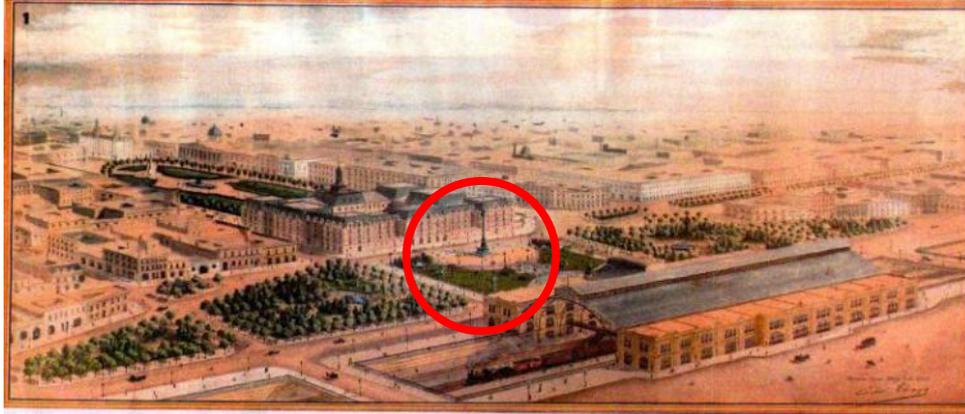
VI. Las estructuras excavadas

La primer estructura que se encontró, y que complejizó todo el trabajo, fue una losa de cemento con barras de acero Doble T empotradas colocada exactamente en el centro del área a excavar. Midiendo 80 cm de altura su peso era inconmensurable e imposible de remover. Por otro lado fue considerada como parte de la historia misma del lugar y, ante la posible exhibición de restos arquitectónicos esto podría quedar a la vista; ya ha cumplido un siglo o más. Esta construcción estaba colocada sobre columnas, circulares, de 2.15 metros de diámetro, de las que pudimos liberar dos de ellas. Su altura es de 6.10 metros y en un sector descende unos 20 cm más. Es decir que eran monumentales y debían ser preservadas aunque produjera complicaciones para excavar las estructuras mismas de la Aduana.

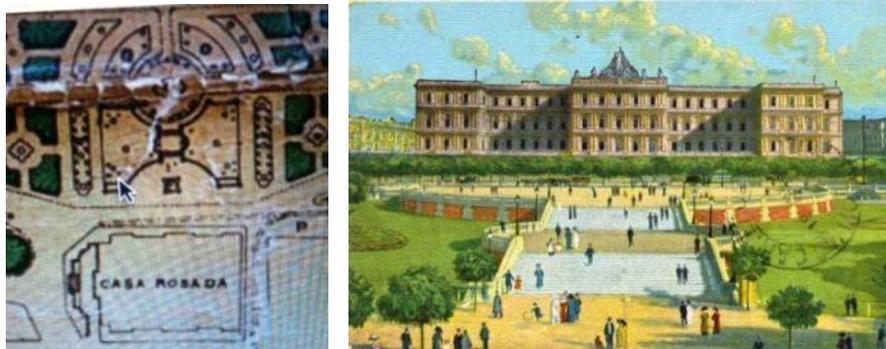
Lo observado fue que se hicieron en un momento posterior al relleno, mediante la excavación de pozos circulares, los que luego fueron rellenos con escombros y cal. Estas grandes columnas se apoyaban abajo, en restos de la Aduana y terminaban arriba a los 4.80 metros. Luego de una junta de unión se las continuó con ladrillos enteros formando círculos similares que se unían a la losa de cemento. Hubo al menos tres operaciones diferentes y las últimas dos implicaron la remoción de una parte de los rellenos previos del sector.



Estructura de hormigón construida al terminarse la demolición: losa y columnas.



Posible mástil o monumento que sostenía la estructura hallada, en un dibujo de Juan Buschiazzo de 1889 para el arreglo de la parte posterior de la Casa Rosada aun en obra.



Plano de 1906 con el mástil, y dibujo del lugar hacia 1920 en que aún se conservan los desniveles hacia el lugar de la antigua aduana.

La segunda estructura descubierta es un muro y cimiento de la Aduana, ubicado entre los 6.50 y los 7.50 metros de profundidad. Se trata de un muro de mampostería pegado con cal de 80 cm de ancho que, a los 30 cm se ensancha formando una zapata de cimentación de 63 cm de profundidad. No hay duda que la pared fue destruida para colocar la columna ya que hacia el Este aumentan las hiladas de ladrillos; quienes construyeron llegaron hasta ese muro, lo desarmaron parcialmente y luego apoyaron su construcción encima. Este cimiento se apoya sobre la tosca original del río, de una enorme resistencia, es decir que Taylor no descendió de ese nivel en esa zona. Pero si tomamos en cuenta que en el Museo la profundidad de cimientos está a 60 cm y aquí a 93 como mínimo, hay un descenso gradual que indica que cada vez que se avance hacia el Este las estructuras serán más complejas.

Estratigráficamente la primera hilada de ladrillos parece coincidir con el antiguo piso y contrapiso, ya que los rellenos así lo muestran. Pero también muestra que éstos

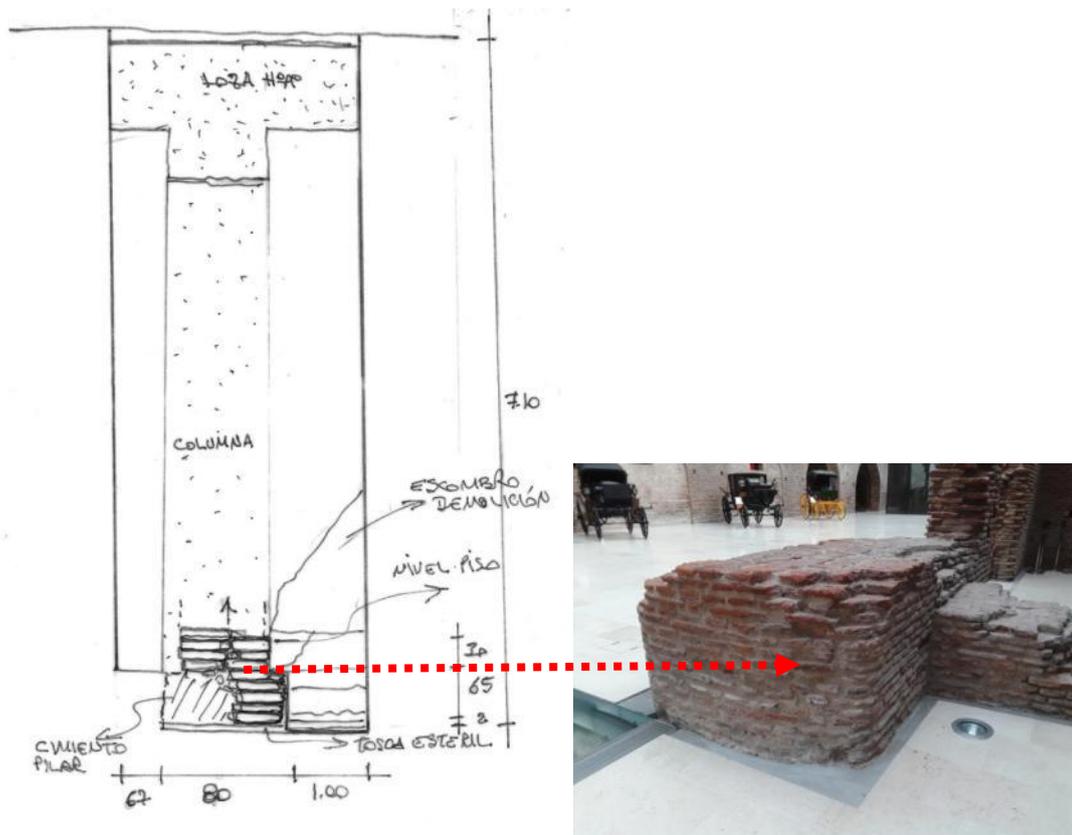
fueron removidos en su integridad quedando empotrados en la tierra grandes ladrillos caídos desde el techo, piedras del piso y escombros. Nuevamente nos encontramos frente al sistemático desmantelamiento del edificio antes de su destrucción.



Niveles estratigráficos del lugar en que estuvieron el piso y el contrapiso.



Muro encontrado a una profundidad (tomada hasta el piso) de 7.10; se trata de un muro y su cimiento, con restos destruidos de piso y contrapiso. Sobre él se apoyó la gran columna posterior.



41- 42 Sector de muro y cemento encontrado y su comparación con una estructura similar en el Museo actual.

VII. Los materiales culturales

El proceso de relleno del terreno pos-demolición, ya descrito, se hizo con tres componentes: 1) el escombro de la misma Aduana, muy poco por cierto, 2) tosca traída desde el río, 3) tierra negra con desechos de obras en la ciudad y 4) la basura generada durante las obras mismas . A esto debemos agregarle: 5) las obras posteriores tales como las intrusiones de cañerías, las varias modificaciones del parque, las instalaciones eléctricas y otras obras diversas.

Todas estas acciones tienen sus materiales culturales. En primer lugar parecería que lo que aportó más sedimento fue la tosca del río. Eso resulta muy lógico ya que se estaban haciendo las obras de Puerto Madero y el dragado de los canales de acceso en el Río de la Plata. La evidencia es el sedimento mismo con diferentes texturas, colores y granulometría en función de su profundidad de proveniencia. Este relleno aportó varios fragmentos de ladrillos y al menos una cerámica de tipo indígena, muy rodado y

desgastado todo. Los ladrillos tienen forma casi cilíndrica lo que indica larga permanencia en el agua y un movimiento intenso, la cerámica si bien no está tan rodada igualmente estuvo mucho tiempo en el agua.



Fragmento de cerámica indígena desgastada por rodamiento, encontrada entre la tosca seguramente proveniente del río usada para el relleno de la demolición.

La demolición dejó en el sitio hierros forjados, piedras canteadas y ladrillos. Estos últimos son fáciles de identificar por el tamaño (32 cm de largo), unidos entre sí por un mortero de cal. Las piedras son lajas de diferente tipo con un grosor de cerca de los 5 cm que formaban el piso tal como se ve en los cateos previos hechos en el museo. Esas lajas, en buena parte material importado (la llamada “piedra de Hamburgo” que ese sea su origen), fueron quitadas del piso al menos en el sector excavado. Lo hallado en otros sectores estaba roto y por eso quedaron en el sitio y no se las llevaron. Es evidente que hubo una fuerte recuperación de todo lo que podía ser reusado o vendido.



Laboratorio: inicio del estudio de una cuchara de te hecha en cobre para su tratamiento ulterior de conservación.

Esta situación resulta en extraña: demoler esa obra debe haber generado enormes cantidades de escombros, cientos de metros cúbicos: ¿a dónde fueron a parar? ¿se sacaron para traer tierra y tosca? Es probable que así haya sido aunque eso implicara un enorme gasto, usando sedimentos lábiles para una futura plaza y el sólido para las dársenas del puerto que iban a trabajar contra los esfuerzos notables del agua. Esto es una hipótesis solamente, pudo ser nada más que para cobrar el doble movimiento sin lógica constructiva alguna, pero es un tema de reflexión para ser respondido con mayores trabajos en la zona.



Baldosa para el piso de piedra con marcas de tallado manual sobre los bordes.



Evidencias de estructuras rotativas (grúas y guinches): bloque curvo de mampostería de cal, y desgastes en los pilares dentro del Museo que han perdido su revoque.



Fragmentos de pisos de mampostería con superficie de cemento alisado y contrapiso de ladrillo molido: es posible que no todos los pisos de la Aduana hayan sido de piedra.



Pisos de piedra: fragmento encontrado en la excavación similar a los que quedan en su lugar en el Museo.



Laja arenisca tallada, en este caso similar a las que sostienen las ventanas de los arcos tapiados de la galería del Museo.

El tercer conjunto de objetos son los que llegaron con la tierra urbana. No sabemos realmente desde dónde ya que pensar en un ferrocarril trayendo tierra, en cientos de metros cúbicos, debe tener orígenes múltiples. Lo que sí es posible afirmar que no se trajo basura de descarte urbano, no lo hay ni en cantidad ni en lo que habitualmente se encuentra en los rellenos hechos como basurales. La estratigrafía

también muestra eso: una secuencia, capa tras capa, de diferentes contenidos, tipo de sedimento, textura, color, pero que pese a eso tiene muy poca presencia de objetos. Para un relleno de Buenos Aires nunca habíamos encontrado tierra con tan poca cantidad de objetos, y no es por efectos posdepositacionales pese al alto tenor de humedad. Es tierra que proviene de excavaciones seguramente de cimientos urbanos, de las instalaciones de agua potable de esos mismos años, del puerto o de la nivelación urbana, no de la basura descartada.

Los objetos contenidos en este tipo de relleno son variados: desde cuatro cerámicas indígenas hechas sin torno, es decir que seguramente son anteriores a la fundación de la ciudad, hasta lozas de finales del siglo XIX. Pocas mayólicas españolas del siglo XVIII, una del XVII, un fragmento de una tinaja regional, botellas de vidrio desde fecha temprana hacia 1810-20, azulejos de los siglos XVIII y XIX y mucho vidrio de ventana. Resulta interesante que la mayor parte de las lozas decoradas son por transferencia color azul y del tipo *Floreal pitado a mano*; es decir que son previas a la fecha de relleno. Si hubiera sido basura descartada en ese mismo momento la variedad de colores, motivos y formas sería muy diferente, lo que ayudará a estudiar los orígenes de estos rellenos. Hay muy pocos objetos que tienen evidencias de procesos de alteración previos a ser arrojados al relleno: quemados, golpeados o expuestos a fuerte radiación solar, incluso descomposición química del vidrio. Ya que estos ejemplos son excepcionales y sin contexto, indican su proveniencia desde diversos orígenes y que sufrieron traumatismos en el movimiento.



Cerámicas indígenas pre y poshispánicas, regionales y guaraníicas (pintura roja).



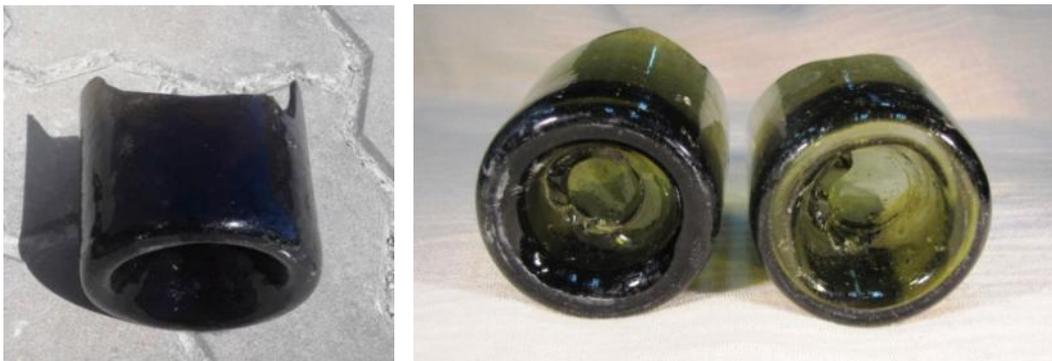
Lozas importadas de Gran Bretaña con motivos chinoscos e hindúes, nótense los cazadores en elefante.



Zapato masculino de verano hecho con tela blanca.

Factor interesante en el análisis que indica cronología y a la vez posibles pautas de consumo es que en el total de lozas encontramos 137 fragmentos *Creamware*, es decir fechadas en origen entre finales del siglo XVIII e inicios del XIX –coincidente con los envases de vidrio-, diez de tipo *Pearlware* las que podemos centrar alrededor de 1820 a 1830 y luego 137 *Whiteware*, es decir del siglo XIX en su totalidad. A esto podemos agregar 52 fragmentos de porcelana europea y dos chinas. ¿Qué nos indica estas proporciones? Posiblemente que los rellenos de tierra fueron extraídos de depósitos que contenían material de inicios de ese siglo lo que resulta lógico en una ciudad en la que se estaba demoliendo, bajo el espíritu de la Generación de 1880, todo lo colonial o

anterior a los tiempos de Sarmiento y el estilo Italianzante de la época. Eso coincidiría con la casi falta de decoración *Floreal pintada a mano* y la altísima hecha por transferencia color azul. Reafirma esto que casi no hay basura de época sino tierra traída desde otros sitios, posiblemente de excavación de cimientos. Estamos ante grandes obras públicas: la misma Casa Rosada, la avenida de Mayo y cientos de grandes construcciones en la ciudad. La presencia de gres reproduce lo mismo: 46 fragmentos y sólo una botella de que ni siquiera pudo ser restauradas entera (de cerveza); es decir es de una fecha temprana de ese siglo ya que si no sería un material mayoritario.



Botellas: se hallaron decenas enteras y fragmentadas: la de la izquierda puede ser fechada en Gran Bretaña hacia 1810-20; las de la derecha son francesas de mitad del siglo XIX.



Vidrios alterados por temperatura solar y de fuego, y golpes intensos.



Tres botellas de finales de siglo XIX y marca de una botella de gres de agua mineral proveniente de Holanda.



Trabajos de laboratorio con los restos culturales hallados.

VIII. Conclusiones

Tras los trabajos y estudios hechos con la intención de entender la situación arquitectónica remanente de la Aduana Nueva, se hace evidente la existencia de pilares y restos de pisos bajo la actual Plaza Colón. Estos muros tienen diferentes dimensiones y las excavaciones de 2006 mostraron que había incluso habitaciones con techo, y en este caso muros de mampostería de casi 1.50 metros de alto.

Es decir que se repite lo que sucede en el interior del Patio de Maniobras en que hay estructuras de diferentes dimensiones según como fue la demolición. Y un conjunto de construcciones que, aunque de época posterior, muestran el proceso histórico vivido

por la plaza a lo largo de su historia, razón por la cual deberían ser tratadas también como bienes inmuebles con valor patrimonial.



Variedad de muros existentes en el museo: pilares deteriorados y restos de revoques pintados sobre restos de paredes bajas. Esta última es la más parecida, aunque sin el cemento a la vista, a lo encontrado en la excavación.

Agradecimientos

Agradecemos muy especialmente a Luciano di Privitello, Marité Berdasco, Solange Riesnik, Juan José Ganduglia, Javier Jusid y el área de museología, Paula Esposito y el área de seguridad e higiene y al personal de seguridad del Museo y Casa Rosada que hicieron que esto sea factible.



Bibliografía

Aliata, Fernando

2006 *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo. Buenos Aires.

Burgin, M.

1949 *The Economic Aspects of Argetinian Federalism 1820-1852*. Harvard University Press: Cambridge.

Buschiazzo, M. J. et alt.

1965a *La Arquitectura en Buenos Aires 1850-1880*. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad and Instituto de Arte Americano.

1965b *Arquitectura del Estado de Buenos Aires: 1853-1862*. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad and Instituto de Arte Americano.

Brandariz, Gustavo

2002 *El palacio Muñoa*. En: *El Club del Progreso 1852-2002*, pp. 48-65. Buenos Aires: Ediciones Lumiere.

Bejar, María D.

1984 *Buenos Aires y la aduana: 1809-1862*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

Buschiazzo, Mario J.

1966 *La arquitectura en la República Argentina 1810-1930*, Artes Gráficas Bartolomé Chiesino, Buenos Aires.

Buschiazzo; Mario J. (coordinador)

1965 *La arquitectura en Buenos Aires 1850-1880*, Universidad de Buenos Aires y Municipalidad de la ciudad, Buenos Aires.

1965 *Arquitectura del Estado de Buenos Aires 1863-1862*, Universidad de Buenos Aires y Municipalidad de la Ciudad, Buenos Aires.

Chiaramonte, Juan Carlos

1971 *Nacionalismo y liberalismo económico en la Argentina 1860-1880*. Solar-Hachette: Buenos Aires.

De Paula, Alberto y Ramón Gutiérrez

1974 *La encrucijada de la Arquitectura argentina 1822-1875: Santiago Bevans y Carlos Pellegrini*. Resistencia: Departamento de Historia de la Arquitectura.

Galarce, A.

1887 *Bosquejo de Buenos Aires capital de la Nación Argentina*, 2 vols, Stiller & Laas, Buenos Aires.

Guillermo, Sandra

2013 *La musealización del Patrimonio Arqueológico de la Aduana Taylor de la ciudad de Buenos Aires*. *Revista del Museo de La Plata* 2013 13 (87): 1-14

2016 *La aduana Taylor 1857-1894*. Buenos Aires: edición del autor.

- Hanon, Maxine
2005 *Diccionario de Británicos en Buenos Aires (primera época)*, Ediciones K: Buenos Aires.
- Liernur, Jorge F. y Graciela Silvestri
1993 *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870 - 1930)*, Sudamericana: Buenos Aires.
- Morea, L, Meregá, R., Ursini, C. y Monaldi, E.
1986 Un Caso de *Arqueología Arquitectónica: la Nueva Aduana*. Summa 229: 30-35.
- Ortiz, F., J. C. Mantero, R. Gutiérrez y A. Levaggi
1968 *La arquitectura del Liberalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Rosa, José María
1941- 1942 Defensa y pérdida de nuestra soberanía económica. *Revista del Instituto Juan Manuel de Rosas* 8-9.
- Schávelzon, Daniel
1988 Puerto, Identidad y transición. *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana*. 25: 25- 31.
2010 *Haciendo un mundo moderno: la Arquitectura de Edward Taylor (1801-1868)*, Buenos Aires: Olmo Ediciones.
2013 Argentina and Great Britain: Studying an Asymmetrical Relationship through Domestic Material Culture. *Historical Archaeology*47-1:10-25.
- Schavelzon, D. y M. Silveira
1998 *Excavaciones en Michelángelo*. Arqueología histórica de Buenos Aires vol. III, Buenos Aires: Corregidor.
- Scherer, R.
2008. *Concursos*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- Scalabrini Ortiz, R.
1971 *Política británica en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Weinberg, Gregorio
1998 *La ciencia y la idea de progreso en América Latina (1860-1930)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.