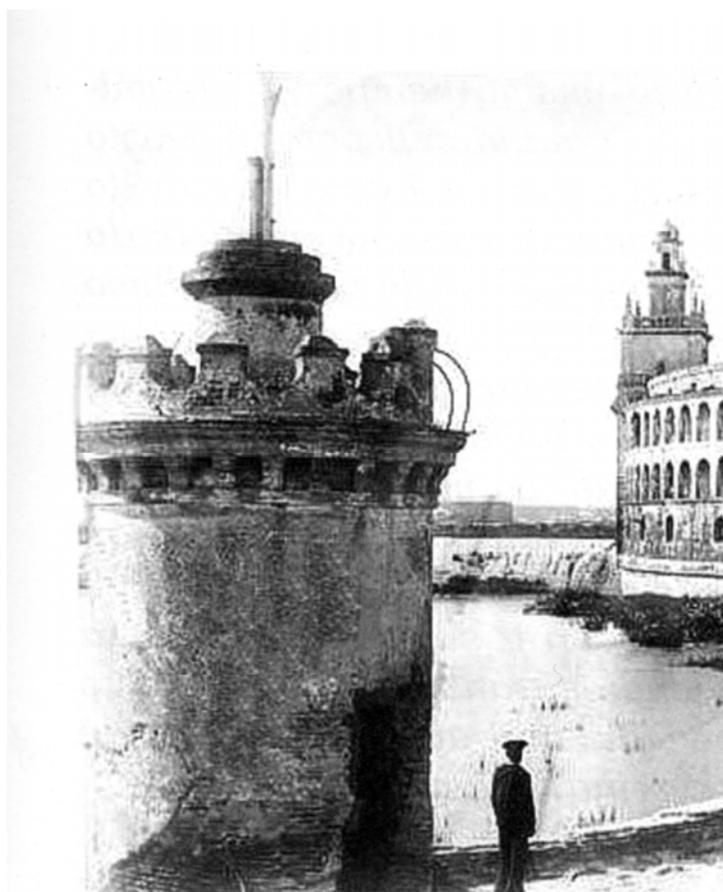


## El helipuerto de la Casa de Gobierno en Buenos Aires y el torreón de la Aduana Taylor

Daniel Schávelzon

Restauraciones: Patricia Frazzi

Investigación fotográfica: Francisco Girelli



Torreón de la *Aduana Nueva* ubicado debajo del nuevo helipuerto (Archivo General de la Nación).



**UBA, FADU.**

Universidad de Buenos Aires Facultad de Arquitectura  
Diseño y Urbanismo

## Presentación

Durante el año 2017 se hizo una serie de modificaciones en los terrenos ubicados al norte de la Casa de Gobierno, para un nuevo helipuerto. Esas obras se hicieron junto con el nuevo trazado de la gran curva de la avenida Paseo Colón, lo que modificó de manera sustantiva la zona al Este y posterior al edificio, en especial la Plaza Colón que se vio reducida al grado que el lugar en que estuvo ubicado hasta hace pocos años el Monumento a Colón (y luego el de Juana Azurduy), quedó en medio de la nueva calle. Incluso la plazoleta y monumento a Garay fueron movidos de sitio. Esto coincidió con las obras de prolongación de la línea E del subterráneo por lo que se hicieron en la zona varios pozos para descarga subterránea de materiales e instalaciones.

En forma paralela a esos trabajos hubo un peritaje para conocer si había restos de la antigua Aduana de Taylor y su estado de conservación (bajo la dirección de los Dres. Loponte y Camino), pero no sobre lo que se hacía en el resto de la zona.

Las obras del helipuerto implicaban en su mayor parte rellenar con tierra traída de excavaciones en la costa del Río de la Plata para instalaciones sanitarias, por lo que se hicieron diversos recorridos para evaluar los riesgos potenciales que podían causar esos trabajos, y si los pozos mostraban secuencias estratigráficas que nos pudieran ser útiles para entender el entorno. Si bien eran rellenos que se hacían para elevar el terreno, las que tocaban del piso para abajo no más allá de los 70 u 80 cm de profundidad –rellenos muy recientes-, al haberse hecho sobre la antigua barranca al río y donde aún se conserva un fuerte desnivel para subir desde Leandro Alem hacia Plaza de Mayo, era factible que la acción de retirar la cubierta de asfalto y los pisos alteraran el subsuelo. O los pozos para las obras del subterráneo que tampoco tenían supervisión.

No había un proyecto establecido pero la ubicación del lugar hacía posible pasar y mirar y mantener al tanto a la oficina de Registro Arqueológico y Paleontológico de la ciudad ya que las obras estaban fuera de la Casa de Gobierno, al menos hasta que fueron incorporados esos terrenos. Participó de uno de los recorridos el Lic. Ricardo Orsini de la oficina de Registro Arqueológico y Paleontológico de Buenos Aires<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Los objetos recuperados en dicha oportunidad fueron guardados por la oficina de Registro Arqueológico y Paleontológico (GCBA).



1. Vista del helipuerto durante su construcción: nótese que se trata de rellenos para nivel la zona puestos sobre las calles y terrenos preexistentes, la flecha indica la situación del rescate.

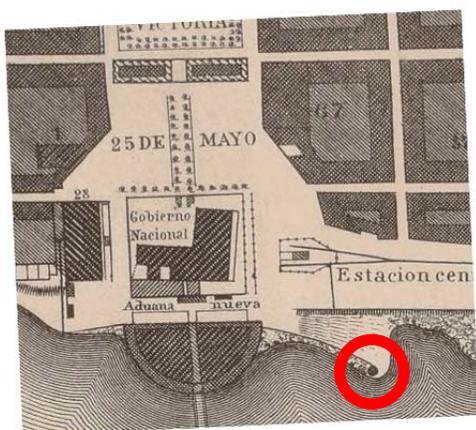


2. Proceso de modificación del nivel del terreno para levantar el asfalto y pisos de las plazas.

## El Torreón de Guardia de la Aduana Taylor

La ciudad de Buenos Aires de la segunda mitad del siglo XIX no era imaginable sin uno de sus símbolos, lo que todos los barcos vieron: el Torreón de Guardia que estaba a un lado de la antigua Aduana Nueva hecha por Eduard Taylor en 1865 y demolida en 1897 (Schávelzon ---). Algunos historiadores que difundieron imágenes de la ciudad destacaron que desde el siglo XVII figuraba un gran torreón circular frente a la ciudad, pero eran vistas imaginarias que nada tienen que ver con esta torre de guardia. Tras la demolición de la Aduana parecería que el torreón quedó simplemente enterrado bajo los nuevos rellenos y seguramente allí debe continuar, ya que su altura, por muy poco, parece coincidir con el de la demolición.

El antiguo edificio de la aduana tenía una importante rampa con entrada de carretas que bajaba a la costa sobre el sector Norte, y estaba franqueada por una torre de vigilancia conocida también como el Torreón de la Aduana. Según la documentación disponible el torreón estaría ubicado debajo de la actual Plazoleta Nuestra Señora de las Nieves, al costado norte de la avenida La Rábida, donde estaba el Monumento a Garay que fue movido en esta oportunidad. En el proyecto de Taylor figura otra similar a la ubicada al Sur, es decir otra rampa con su torreón, los que nunca fueron construidos pese a haberse hecho el túnel de acceso al Patio de Maniobras, el que aun existe, aunque alterado, en el Museo de la Casa de Gobierno.

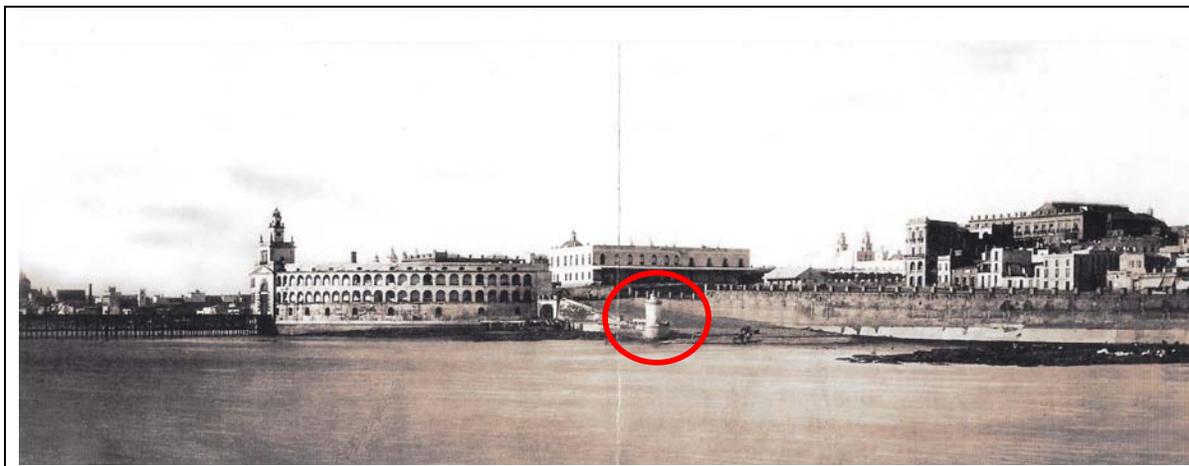


3- 4. Ubicación del Torreón en el plano de 1867 y su probable posición actual bajo el nivel del terreno, en una foto anterior a las modificaciones de la zona.

La construcción era circular, vacía en su interior, con una puerta mirando al Suroeste y al menos una ventana en forma opuesta. Una escalera de hierro permitía subir a una pequeña terraza rodeada de almenas decorativas y un remate circular para un poste de señales con banderas. Era el sistema habitual de comunicarse con los barcos antes de la existencia del telégrafo u otros sistemas eléctricos. Una gran moldura en forma de cornisa lo rodeaba en la

parte superior como decoración arquitectónica, en el mismo estilo Neorenacentista que caracterizara toda la obra de Taylor.

En realidad se trataba de una caseta de guardia de las que han sido habituales en toda fortificación, pero la estratégica ubicación en la rampa de tierra en el agua, y su vista desde el río, la hacía un símbolo llamativo y por lo tanto omnipresente para quien viese la ciudad desde un barco.



5. Ubicación del torreón hacia 1870 visto desde un barco, en una fotografía de Benito Pannunzi (Archivo General de la Nación).

### **El rescate de material arqueológico**

Durante una de las visitas al sitio se observó un pozo de un metro cuadrado que se hacía para nuevas instalaciones eléctricas el cual descendía dos metros. Por su ubicación cercana al lugar del antiguo Torreón se miró el interior y su secuencia de rellenos, los cuales eran similares a los vistos en la excavación de la Aduana Taylor y fechables para ca. 1895-7, entre la demolición y los rellenos para los cambios de nivel.

En esa oportunidad y sobre el lateral Este el operario encontró una concentración de fragmentos de loza y la curiosidad lo llevó a hurgar en el sitio. En ese momento pedimos que nos permitan extraerlos y guardarlos ya que a simple vista se trataba de objetos que estaban casi completos aunque aplastados por el peso; es decir quebrados pero con todas sus partes.

Los objetos resultaron ser un plato y una bacinica de loza, que fueron trasladados al Centro de Arqueología Urbana para su restauración y estudio. Resulta interesante el fechamiento de ambos objetos, cercanos entre sí en el tiempo (entre 1910 y 1920) ya que deben haber sido depositados en las obras hechas para el Monumento a Garay y su plazoleta, o poco más tarde en alguna intervención en la zona ya que estaban a poca profundidad (50 cm) y por el estado de fragmentación fueron colocadas enteras ya que en ambos casos fueron descartadas con deterioros y golpes mínimos. Las dos piezas fueron restauradas por Estefanía Iriondo en el Centro de Arqueología del Instituto de Arte Americano de la UBA, bajo el marco del proyecto de investigación PIA HyC-36: *Conservación y restauración del patrimonio arqueológico urbano* (Segunda etapa), dirigido por Patricia Frazzi.



6. Pozo de instalación eléctrica para el subterráneo de la Línea E y la ubicación de los dos objetos de loza.





7- 8. Plato decorado con el tradicional motivo del sauce fabricado por Boch en La Louviere, Bélgica, hacia 1920 (fotos P. Frazzi).





9- 10. Bacinica fabricada por Thomas Hughes e Hijo en 1910 con el popular motivo de la espiga de trigo (fotos P. Frazzi).