

Un caso de arqueología arquitectónica: la Aduana Nueva

Proyecto acondicionamiento urbano y restauración: Morea, Mérega, Ursini, Monaldi, arqs.

Horacio Noni, arq.

Asesores: investigación histórica y restauración:

Marcelo Magadán, Graciela Viñuales, arqs.; patología y conservación de materiales:

Felipe Monk, doctor;

instalación eléctrica y sistemas de seguridad: Raúl Cantaluppi,

ing.; instalación sanitaria:

Manuel Díaz Dorado, ing.,

Eduardo García, arq.;

instalación termomecánica:

Edgardo Buján

Ubicación: Avenida Paseo

Colón frente a plaza Colón,

Buenos Aires

Superficie por restaurar abierta:

1.792 m². Superficie por

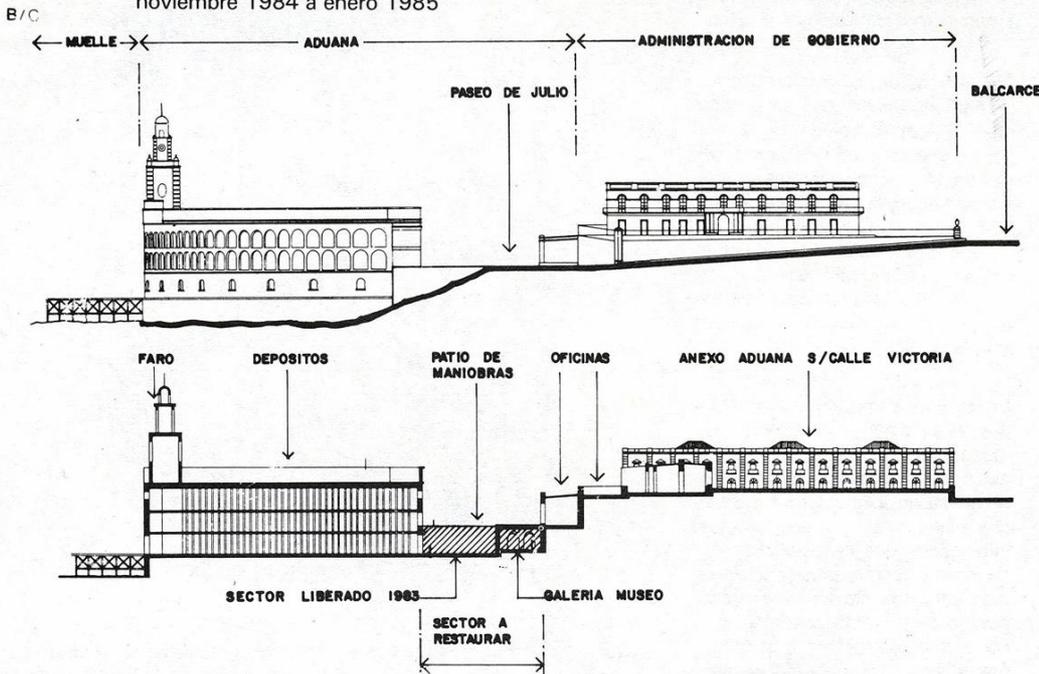
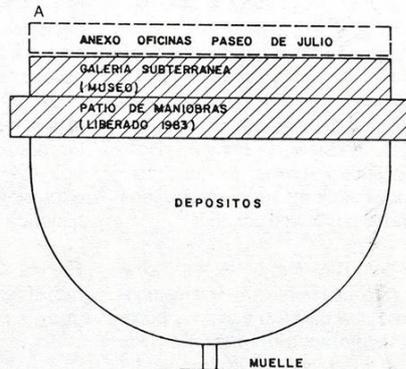
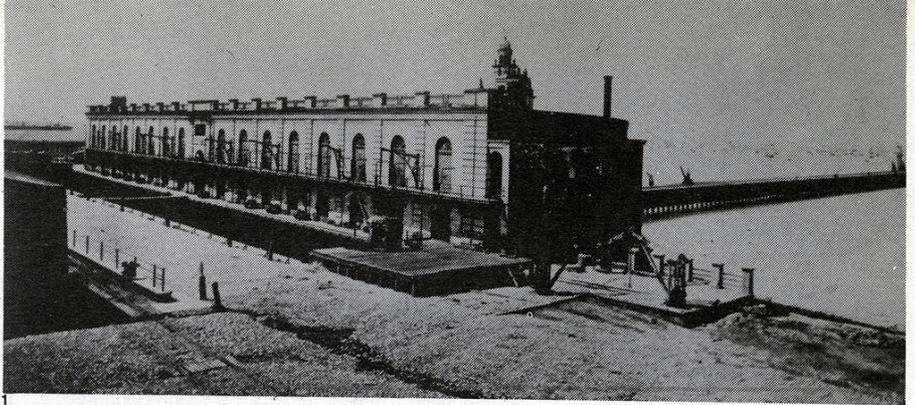
restaurar cubierta: 2.197 m²

Superficie por construir nivel

urbano: 2.208 m²

Período de proyecto:

noviembre 1984 a enero 1985



Antecedentes históricos

La Aduana Nueva o Aduana de Taylor —proyecto del ingeniero Eduardo Taylor— fue un edificio construido a mediados del siglo pasado, destinado a servir de Aduana, que por su ubicación y tamaño se convirtió en un hito urbano, en especial para quienes llegaban a la ciudad de Buenos Aires navegando por el río.

La construcción de la Aduana comenzó en 1855. Se componía básicamente de dos sectores. Uno semicircular, destinado a depósitos y ubicado sobre el sector oriental del patio de maniobras. Este último hundido respecto del nivel de la calle —Paseo de Julio, actual Paseo Colón— tenía dos túneles curvos en sus extremos norte y sur, que lo vinculaban con la ribera del río. Estos depósitos habrían estado compuestos por "cinco pisos con cincuenta y un almacenes abovedados". Estaban rodeados por una galería que acompañaba la forma circular, formada por dos arquerías superpuestas asentadas sobre un primer nivel constituido por un pesado muro perforado por vanos. Sobre el río estaba la portada principal de acceso, en relación directa con su muelle.

El muelle de operaciones, realizado con madera, avanzaba sobre el río siguiendo una línea normal a la ribera.

Al mismo nivel del patio de maniobras, apoyándose sobre los restos de los muros del antiguo Fuerte, se encontraba una galería formada por una doble arquería de ladrillo, sobre la que descansaban bóvedas de cañón con lunetos, determinando los espacios que ocuparon las oficinas administrativas de la Aduana, los cuales pertenecen actualmente al Museo.

El patio de maniobras quedó dispuesto sobre el foso del antiguo Fuerte. En los primeros años, carros tirados por caballos movían las mercaderías dentro del patio, que servía para la recepción y entrega de las mismas.

La demolición del edificio se produjo a fines de 1894, cuando es-





3

taban avanzadas las obras del puerto y se daba comienzo al relleno de los terrenos ganados al río. El patio de maniobras, las galerías que habían servido de oficinas ubicadas al oeste y la planta baja del sector semicircular, quedaron enterradas, esta última bajo la plaza Colón.

En 1942, a raíz de unas excavaciones que se realizaban por cuenta de Obras Sanitarias de la Nación en la esquina de Hipólito Yrigoyen y Paseo Colón, se encontraron unas construcciones subterráneas. La Comisión Nacional de Museos y Monumentos Históricos determinó que se trataba de los "Almacenes Subterráneos de la Real Hacienda" que formaban parte del antiguo Fuerte, recomendando realizar la liberación del relleno de tierra que cubría las construcciones. Posteriormente se expidió un dictamen en 1942, acordando: "conservar dichos locales, por considerar que pertenecieron al Fuerte y a la Aduana de Buenos Aires, lo que les asigna valor histórico como únicos restos de edificios desaparecidos, el primero de gran trascendencia en la historia de la Nación, y el segundo de una antigüedad casi secular y de un valor documental en el conjunto edilicio del Buenos Aires del pasado".

En mayo de 1957 se creó el Museo de la Casa de Gobierno, que funcionó en estas galerías, las que serían totalmente liberadas en el año 1963, cuando se terminó de sacar el relleno de tierra de los tramos próximos a la calle Rivadavia.

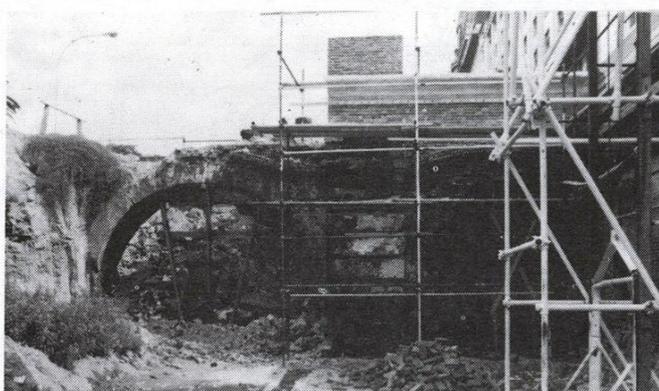
En 1983 dieron comienzo las obras de "exhumación" del patio de maniobras, realizándose el retiro de la tierra de relleno, e iniciando luego algunos trabajos de restauración en muros y la construcción de una baranda perimetral a nivel de la avenida Paseo Colón. Entre noviembre de 1984 y enero de 1985 se elabora el proyecto y documentación técnica de: a) acondicionamiento urbano y b) restauración del Museo de la Casa de Gobierno. A mediados de 1985 se llama a licitación pública de las obras de acondicionamiento urbano, iniciándose las mismas en noviembre de 1985.



4



5



6



7

1 Vista de la Aduana desde la actual esquina de Hipólito Yrigoyen y Paseo Colón, con su patio de maniobras bajo nivel y su puente central

2 Vista de la Aduana desde el río

3 Vista de la Aduana desde el sector norte, en proceso de demolición. A la derecha la Casa de Gobierno

A Esquema de la Aduana Nueva donde se indican los sectores por restaurar. (Fuente: Secretaría de Estado de Obras Públicas, DNA. Publicado en la revista **Mayo** del Museo de la Casa de Gobierno, Tomo II, mayo 1968)

B/C

Cortes generales que muestran la relación que existió entre los edificios de la Aduana y de la Administración de Gobierno y de la primera con su anexo de la calle Victoria

4 La Casa de Gobierno desde la plaza Colón interferida por el pretil agregado

5

Rampa provisoria de acceso a la obra realizada sobre los restos de las pilastras y cuyo continuo uso contribuyó a aumentar el deterioro de las mismas

6

Restos de la fachada sur del patio de maniobras con el arco del antiguo túnel de acceso desde el río. Se aprecia el descuido en el mantenimiento del piso del patio

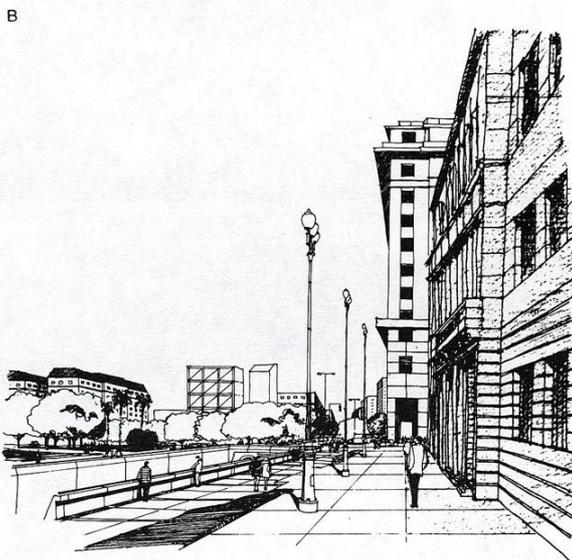
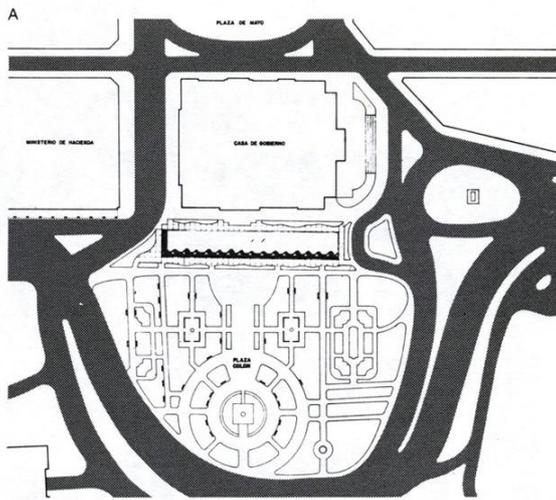
7

Vista actual del patio de maniobras en relación con la vereda de la Casa de Gobierno

**La Aduana Nueva:
acondicionamiento
urbano y restauración**

Morea, Mérega,
Ursini, Monaldi, arqs.

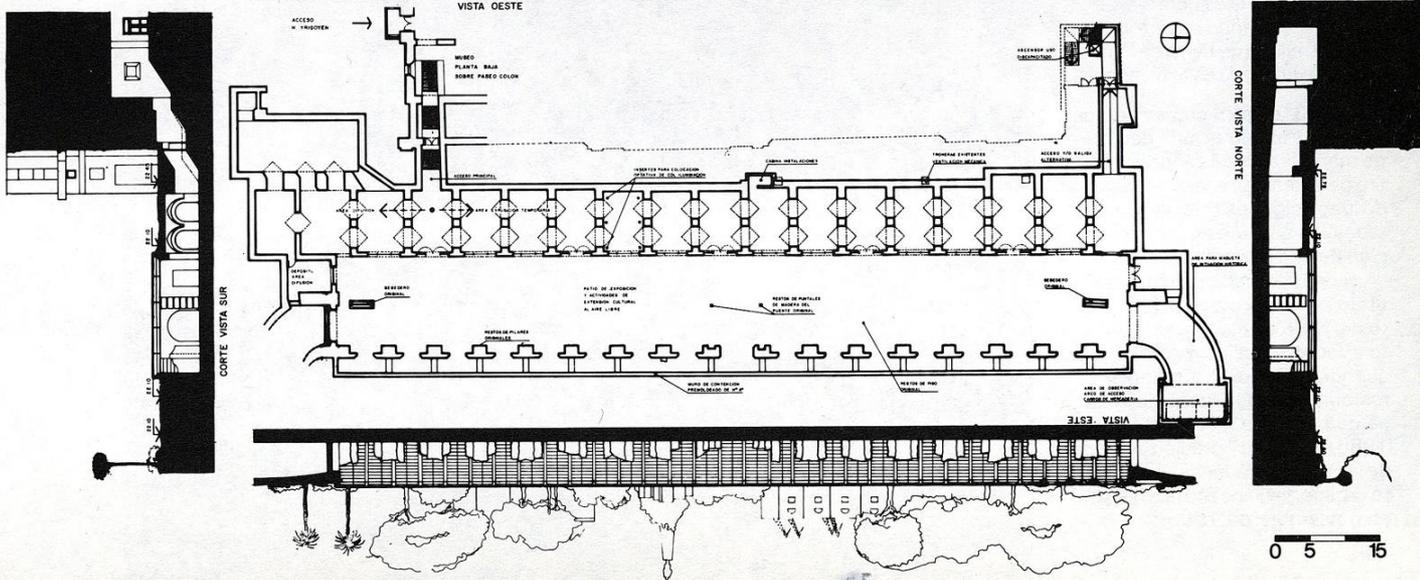
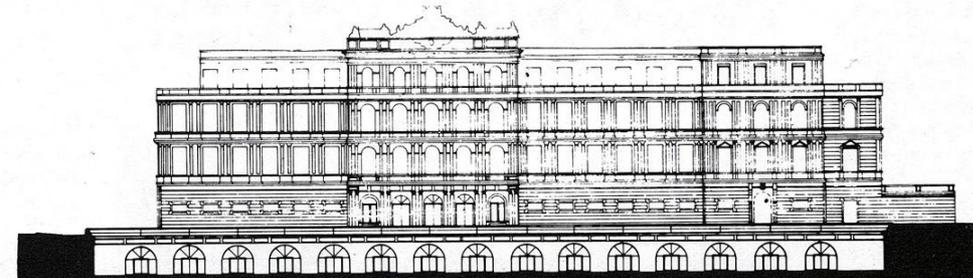
La exhumación del patio de maniobras de la Aduana, ejecutada junto a la Casa de Gobierno, se había convertido un año después de realizada, en un problema de difícil solución. Escaso personal del Servicio Nacional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas —SNA del MOP— realizaba por administración con la colaboración de OSN, SEGBA y la MCBA, obras puntuales en un universo por restaurar sobre el cual no existía un proyecto completo, ni tampoco conocimiento de los límites precisos del mismo. En ese momento —julio 1984— la obra tenía planteada tres etapas, llevaba un año y medio, no se había terminado la primera por las interdependencias entre las tareas de las diferentes reparticiones, y tampoco se sabía cuándo iba a finalizar. En ese momento, tal situación podía congelar algunas soluciones deficientes. Además, el hecho de que la obra no abarcaba la restauración de las galerías mostraba que al liberar sus aberturas no se había tenido en cuenta que pasaban a formar parte inseparable de lo que se pretendió incorporar al patrimonio del país —patio de maniobras— con el mismo sentido testimonial, debiéndose también incluir en este conjunto a la única bóveda resca-



tada del antiguo Fuerte de Buenos Aires (siglo XVIII) adyacente a las de las galerías de la Aduana. El tema era entonces —a nuestro juicio— preservar un conjunto, restaurando y creando los elementos contemporáneos necesarios para refuncionalizarlo sobre la base de un cometido concreto, y no realizar un trabajo por partes que fueran adicionándose en el tiempo sin un plan total.

El reconocimiento de esta situación entre los meses de agosto a octubre de 1984 condujo a que la Secretaría General de la Presidencia en conjunción con la Secretaría de Obras Públicas del MOP decidiera la elaboración de un proyecto y documentación de obra de restauración y acondicionamiento urbano, que debería realizarse con carácter de urgente, teniendo en cuenta que la localización de las mismas no admitía un largo período de paralización de trabajos. Esta circunstancia conducía a la definición de un proyecto con límites precisos a nivel urbano y a nivel Museo, a partir del cual pudiera seleccionarse el sistema de ejecución de obra más apropiado, determinar una partida especial para la misma, y facilitar el desempeño de una Dirección Técnica que garantizara el

C

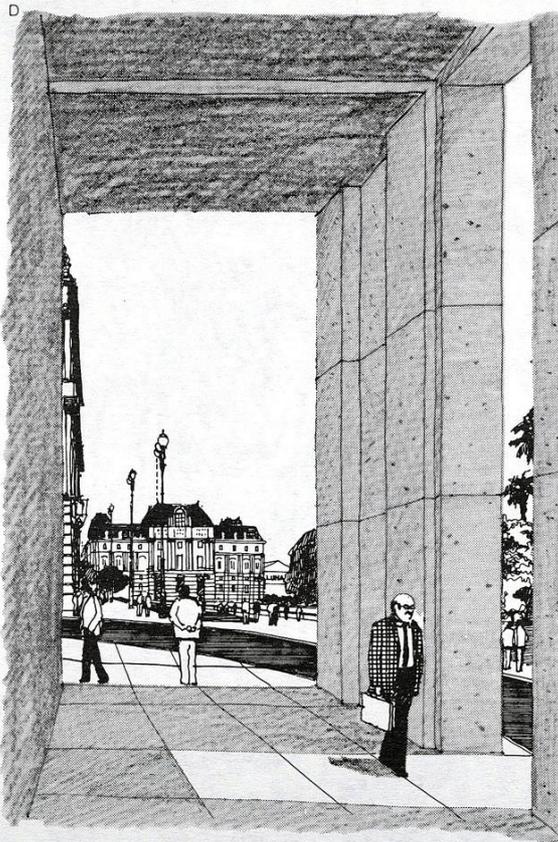


correcto desarrollo de los trabajos en obra. Cumplido tal objetivo, consideramos que lo realmente destacable es el proyecto y documentación técnica resultante para las obras de restauración, sin antecedentes similares en el país. Están destinados a una licitación pública con presupuesto por ajuste alzado para casi la totalidad de los trabajos, en cambio de los usuales casos de restauración con sistemas más inciertos de administración. Para su elaboración se utilizó una metodología de trabajo especialmente minuciosa, convencidos de que el éxito de las tareas de restauración depende de la concientización del futuro adjudicatario de la obra a través de la información de los antecedentes históricos y del relevamiento del edificio a su cargo, de la exposición pormenorizada de los deterioros detectados, y de la especificación detallada de cada una de las intervenciones por aplicar para subsanarlos, describiendo el sistema y medios operativos inherentes a cada uno de ellos.

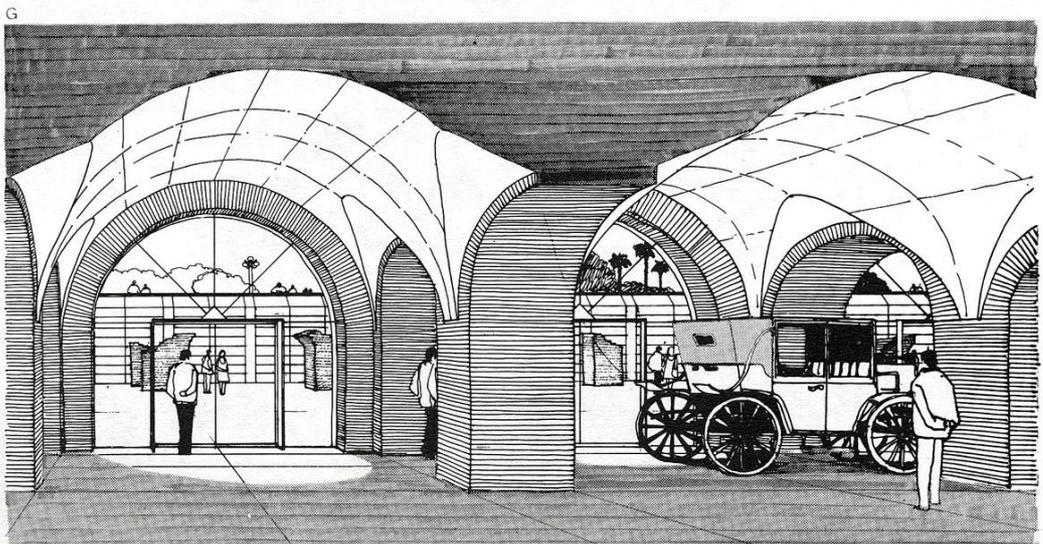
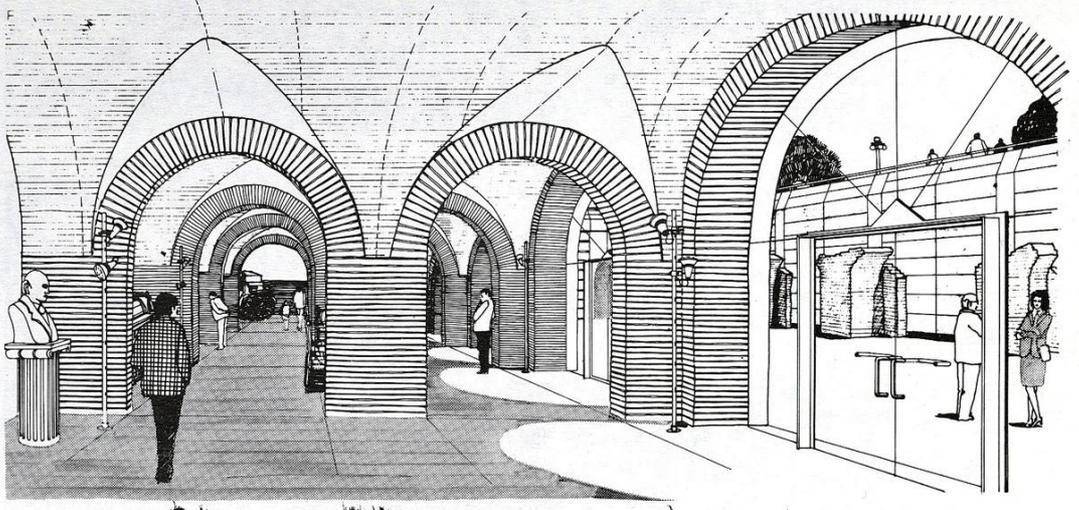
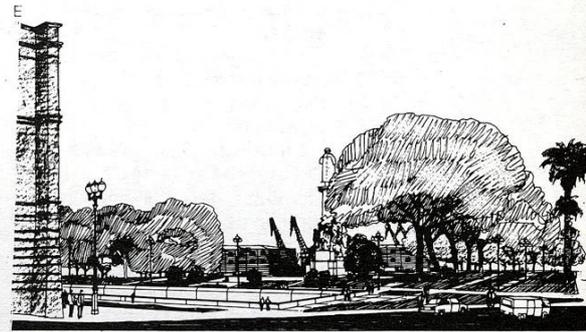
El proyecto se realizó en un tiempo muy ajustado de dos meses, finalizándose a mediados de enero de 1985, para llamar de inmediato a licitación pública. Finalmente, se publicó el llamado a licitación pública para realizar solo la obra a nivel urbano, y se adjudicó y comenzaron los trabajos en octubre de 1985.

El acercamiento esporádico al trabajo nos permite observar los resultados concretos de nuestras propuestas los cuales confirman las premisas que las alentaron: la desaparición del pretil perimetral al pozo del patio de maniobras para rescatar el nivel rasante de vereda de la Casa de Gobierno y de la plaza Colón como plano de piso más importante; el uso de elementos contemporáneos, sobre la base de recomendaciones internacionales y criterios generales aceptados en la especialidad, para el cierre del lateral este del patio y su coronamiento.

La aproximación al tema de esta introducción pretende transmitir una experiencia válida que puede ser aquilatada en la medida en que se comprendan las múltiples correcciones por plantear al servicio de la preservación del patrimonio edilicio privado y público en nuestro país.



A
Planta de conjunto
C
Planta nivel Museo, cortes y vistas
B/D/E
Tres vistas del proyecto y su integración a nivel urbano así como la desaparición de la pantalla visual a nivel vereda
F/G
Perspectivas interiores del proyecto



Relevamiento

Por tratarse de una obra de restauración se encaró cuidadosamente una serie de tareas conducentes al relevamiento completo de la misma, las cuales se informan a continuación:

- Recopilación de toda la documentación existente de interés, atinente al edificio en cuestión, en posesión del SNA del MOSP, la MCBA, OSN, y Casa de Gobierno.
- Relevamiento fotográfico del estado de las obras en la actualidad.
- Verificación y completamiento del relevamiento planialtimétrico del SNA.
- Reconocimientos varios en el sitio y trabajos de calas para poder elaborar análisis de materiales (ejemplo 1).
- Entrevistas con personal de SEGBA, de OSN y de Casa de Gobierno, para el reconocimiento de tendido de cañerías pertenecientes a instalaciones complementarias y para concertar desplazamientos y/o retiros y/o remplazos de cañerías. Y con personal de la MCBA para la verificación de terminaciones de veredas.
- Relevamiento caracterizado de deterioros y hechos existentes, complementado con un relevamiento fotográfico de detalles (ejemplo 2).

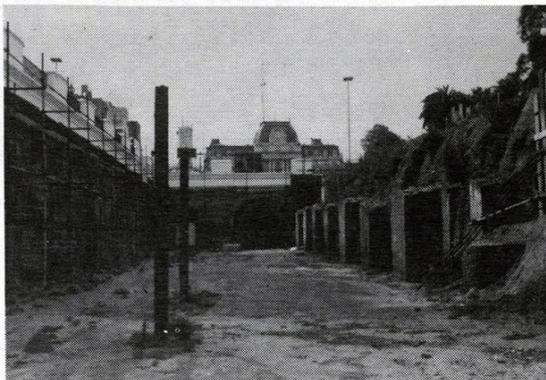
El relevamiento caracterizado de deterioros y hechos existentes se realizó determinando ubicación, tipo y causa del deterioro, cuya codificación ordenada se expone a continuación:



1



2



3

Codificación de intervenciones para la restauración de materiales

Muros y bóvedas de galerías (foto 1)

- 1 Registro de humedad
- 2 Limpieza y consolidación preliminar de muros
- 3 Demolición de elementos agregados
- 4 Retiro de elementos fijados o arrimados
- 5 Retiro de elementos embutidos
- 6 Reposición de mampostería de ladrillo en muros
- 7 Reposición de mampostería de ladrillo en bóvedas
- 8 Reposición de juntas entre ladrillos
- 9 Tratamiento de humedad

Patio, tramos 20 y 21 y túneles de acceso

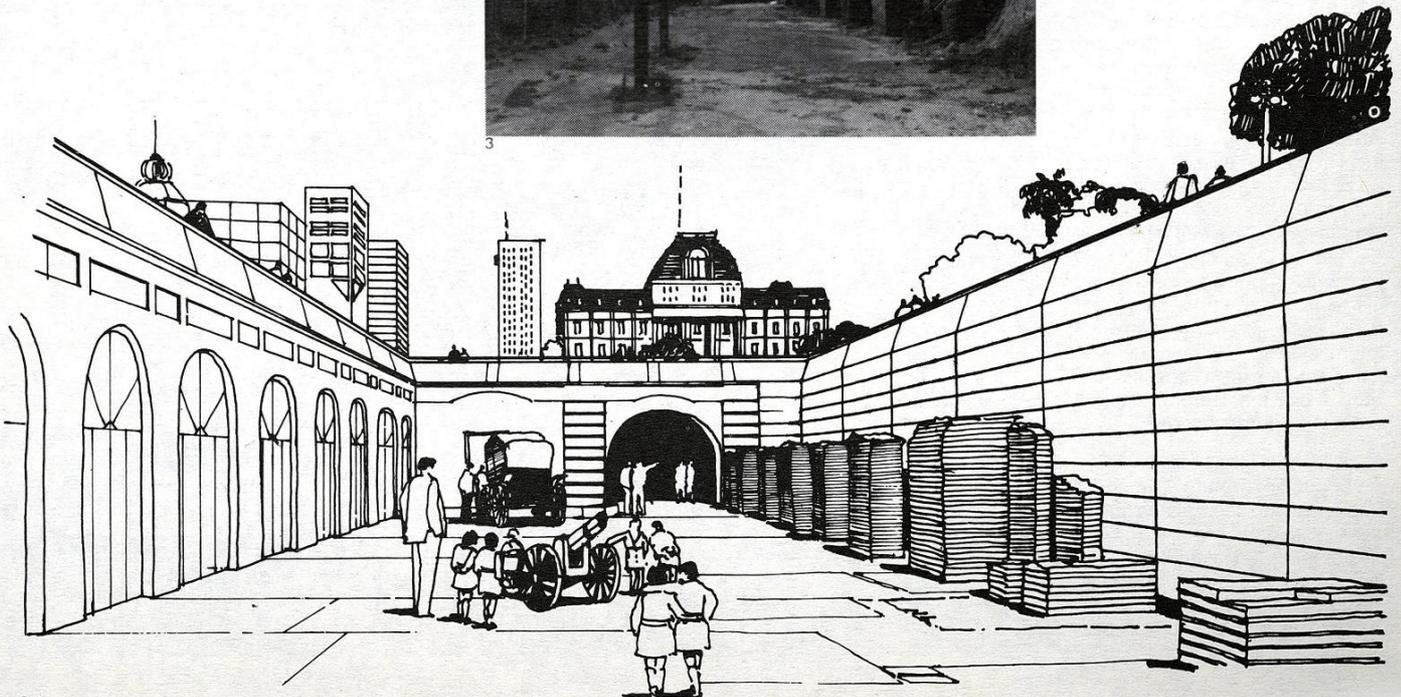
- 10 Liberación y limpieza

Muros de patio, tramos 20 y 21 y túneles de acceso (foto 2)

- 11 Consolidación de revoques originales
- 12 Limpieza y consolidación de muros con ladrillo expuesto
- 13 Reposición de mampostería de ladrillo en muros
- 14 Reposición de mampostería de ladrillo en bóvedas
- 15 Restauración de arcos
- 16 Reposición de revoques faltantes
- 17 Tratamiento de metales
- 18 Pintura de revoques exteriores nuevos
- 19 Pintura de revoques exteriores originales

Pilastras de patio

- 20 Limpieza y consolidación de los paramentos
- 21 Protección de los cabezales



Piso del patio (foto 3)

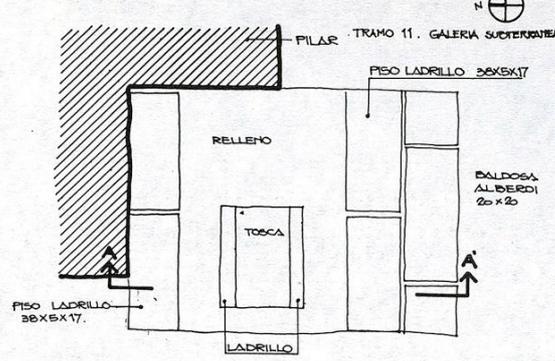
- 22 Consolidación del piso existente
- 23 Tratamiento de ligneos
- 24 Tratamiento de metales
- 25 Remoción de elementos originales
- 26 Reposición de lajas faltantes

Nota: las intervenciones 2/8 y 9 corresponden a la totalidad de los muros y bóvedas.

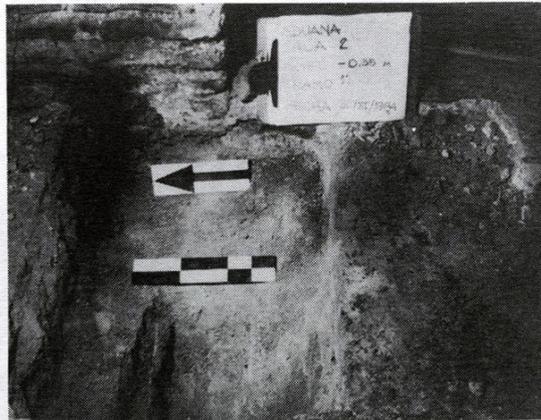
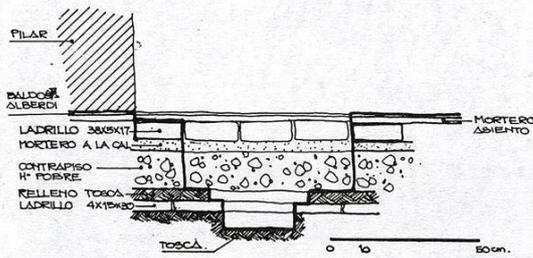
Ejemplo 1: observación arqueológica

Se realizaron algunos trabajos en la obra con fines de observación arqueológica para aumentar los conocimientos históricos y de la situación actual de la misma, tendiendo a determinar un adecuado marco de referencia previo a la toma de decisiones del proyecto de restauración, resultando una serie de calas y observaciones, y el análisis de materiales correspondientes. Lamentablemente, el proceso de exhumación realizado en 1983 mediante la utilización de maquinaria pesada, no permitió tener un registro de información que hubiera resultado de gran utilidad. No haber previsto la ejecución de algunos pozos de sondeos, con el fin de observar la estratigrafía del relleno, impidió, por ejemplo, que se reconocieran los niveles de piso original en el patio de maniobras, lo que facilitó su destrucción al ser arrastradas y levantadas las lajas que lo componían, en parte de la superficie total. En virtud del corto tiempo disponible y del personal no capacitado al efecto con que se contó para facilitar esta tarea de observación, solo se pudieron realizar algunos sondeos parciales, que no obstante fueron de utilidad pa-

1 PLANTA



CORTE A.A'



ra los fines ya expuestos.

Se trató, además, en todos los casos en que fue posible, de aprovechar sondeos anteriores o sitios donde las observaciones se facilitaban por la situación en que se encontraba el edificio. Se realizaron dieciséis calas, de las cuales se presenta la cala N° 2 a modo de ejemplo.

Cala 2 . Piso

Ubicación: en el ángulo noroeste del tramo N° 11 de las galerías. Objetivo: analizar la composición, los materiales y sistemas constructivos de los pisos, tratando de determinar partes originales y posibles superposiciones culturales. Fecha de ejecución: noviembre 1984. Dimensiones: 1,20 m x 0,80 m. Profundidad máxima: 0,40 m.

Descripción: sobre la tosca compactada que forma el terreno natural del sitio se encontraron tres niveles de pisos superpuestos, que podrían corresponder a tres fases distintas de construcción. El nivel superior es similar al descrito para el caso de la cala 1. En el segundo nivel se presenta una diferencia, por encontrarse el mortero de asiento del ladrillo sobre un contrapiso de hormigón pobre de unos 0,12 m de espesor.

Por debajo se halló un manto de tosca de unos 0,05 m y luego un piso compuesto de una capa de ladrillos de 0,30 m x 0,15 m x 0,04 m, colocados sobre el manto de tosca del terreno natural. No se observaron filtraciones o altas concentraciones de humedad a nivel de las capas más antiguas de piso o en el terreno natural.

(Ejemplo 2: codificación de deterioros)

Ubicación

Muros

- 1 Paramento
- 2 Vano
- 3 Coronamiento o cornisa
- 4 Revoque
- 5 Cimentación

Pilastras

- 6 Paramento
- 7 Base
- 8 Cabezal
- 9 Revoque

Arcos

- 10 Claro
- 11 Jamba
- 12 Imposta
- 13 Arquivolta
- 14 Dovela
- 15 Clave
- 16 Intradós
- 17 Extradós
- 18 Enjuta
- 19 Revoque

Bóvedas

- 20 Intradós
- 21 Extradós
- 22 Cañón
- 23 Luneto
- 24 Revoque

Pisos

- 25 Contrapiso
- 26 Terminación
- 27 Guías o placas de madera
- 28 Guías o placas metálicas
- 29 Espacio

Tipo

- A Faltante
- B Alteración
- C Fisuras
- D Grietas
- E Fracturas
- F Disgregación materiales
- G Desprendimiento materiales
- H Pérdida de juntas
- I Humedad
- J Drenaje de agua
- K Tapiado
- L Relleno

Causa

- 1 Tablero electricidad
- 2 Canal portable
- 3 Cables fijados con grampas
- 4 Instalación eléctrica embutida
- 5 Instalación eléctrica exterior
- 6 Artefactos de iluminación
- 7 Aislante cerámico
- 8 Instalación de gas embutida
- 9 Instalación agua corriente embutida
- 10 Rejas ventilaciones
- 11 Ventiladores de paleta
- 12 Grampas a ganchos embutidos
- 13 Tacos de madera embutidos
- 14 Placas fijadas
- 15 Repisas fijadas
- 16 Muro contemporáneo
- 17 Filtraciones
- 18 Contracciones por secado
- 19 Erosión
- 20 Pérdida de sales consolidantes
- 21 Intemperización
- 22 Demolición
- 23 Agresión mecánica
- 24 Putrefacción
- 25 Oxidación
- 26 Carpintería contemporánea
- 27 Mampara contemporánea
- 28 Tarima contemporánea
- 29 Reparaciones contemporáneas con cemento
- 30 Falla estructural
- 31 Puerta o rejas contemporáneas
- 32 Tierra y otros materiales

Nota: los deterioros 1.1.17 y 1.F.20 corresponden a la totalidad de los muros. Referencia gráfica en plano.