

HACIENDO

UN MUNDO MODERNO

La arquitectura de Edward Taylor (1801-1868)

Daniel Schávelzon



OLMO EDICIONES

Daniel Schávelzon es un conocido experto en la arqueología de Buenos Aires, doctor en conservación de monumentos arqueológicos e históricos, con diversos libros publicados que la comunidad ha reconocido por su interés.

Es investigador principal del CONICET, profesor de la Universidad de Buenos Aires y tiene una larga trayectoria en América Latina. Ha recibido becas internacionales como la Guggenheim. Trabaja para el Gobierno de la Ciudad en arqueología urbana y ha mostrado que la ciudad aun tiene bajo su suelo un rico potencial arqueológico que forma parte de nuestro patrimonio de más de cuatrocientos años de pasado.



**HACIENDO
UN MUNDO MODERNO**

**LA ARQUITECTURA
DE EDWARD TAYLOR
(1801-1868)**

Daniel Schávelzon

OLMO EDICIONES

Dirección

Omar López Mato

Diseño y diagramación

María Jaeschke

Corrección de textos

Mercedes Carreira

Colaboración

Celina López Mato

Matias Garabedian

Foto de tapa: Muelle y Aduana (Archivo General de la Nación).

Impreso en

Titakis

Schávelzon, Daniel

Haciendo un mundo moderno : la arquitectura de Edward Taylor : 1801-1868

. - 1a ed. - Buenos Aires : Olmo Ediciones, 2010.

196 p. : il. ; 21x15 cm.

ISBN 978-987-1555-10-9

1. Arquitectura. I. Título

CDD 720

Fecha de catalogación: 16/03/2010

© 2010 OLMO Ediciones

Marcelo T. de Alvear 2261 (C1122AAI) Buenos Aires

olmoediciones@gmail.com

www.olmoediciones.com

ÍNDICE

Presentación.....	009
El universo de Eduardo Taylor.....	015
Sus terrenos y viviendas en Buenos Aires.....	039
La destilería de Don Carlos Huergo.....	043
La iglesia Evangélica Alemana en Buenos Aires.....	063
El edificio de la Aduana Nueva.....	071
El muelle de pasajeros del puerto.....	093
St. John's, la iglesia presbiteriana escocesa en Florencio Varela.....	099
El Palacio de Marcos y Manuel Muñoa (Club del Progreso).....	105
Los cuarteles del Retiro.....	123
El Puente de San Antonio de Areco.....	133
El puente sobre el río Salado.....	137
La iglesia de Nuestra Señora del Carmen en Lobos.....	143
El trazado del pueblo de Tandil y su iglesia parroquial.....	151
Las obras en la iglesia de la Concepción.....	159
El edificio de Rentas Nacionales.....	165
El Palacio de Esteban Rams y Rubert (Club del Plata).....	175
Algunos proyectos atribuidos, discutidos o poco conocidos de Eduardo Taylor.....	181
Eduardo Balbino (Benjamín) Taylor, la continuidad de una familia.....	189
Bibliografía.....	191

PRESENTACIÓN

Edward (Eduardo) Taylor fue un gran arquitecto, ingeniero y proyectista de origen inglés, tal como a principio del siglo XIX se denominaba en el Río de la Plata a todos los escoceses, irlandeses y a quienes vinieran de la Gran Bretaña o fueran angloparlantes. La vida, en sus múltiples peripecias, lo hizo recalar en Buenos Aires, donde viviría y trabajaría hasta fallecer y donde quedaría su familia. Fue un extraordinario constructor, un hombre hábil, inteligente y supo usar lo mejor de la tecnología de su tiempo para aplicarla en una ciudad marginal, pequeña, donde el progreso era lento, muy lento. Es más, en la que no había lugar para demasiada gente capacitada en la moderna ingeniería.

Sabemos poco sobre sus años iniciales; al parecer fue diplomado por la emérita Royal Academy de Londres. A los veintidós años, en 1824, se inscribió en los cursos de arquitectura que allí se dictaban. Fue un excelente alumno, lo demuestra la medalla de oro con que lo galardonaron y otros premios recibidos. Se formó durante el período álgido de crecimiento de los conocimientos técnicos aplicados en la construcción. Al fin de cuentas, estaba en el centro de la Revolución Industrial y eso trajo aquí.

En 1825, Taylor llegó con su familia junto a un grupo de pioneros. Hasta ese año, les estaba prohibido a los inmigrantes no católicos profesar su fe y realizar ceremonias religiosas. Pero el Estado nacional levantó la prohibición, hecho que fue aprovechado por un centenar de ingleses que deseaban trabajar el campo o desarrollar sus industrias, pero también mantener su credo. Sin embargo, durante años las circunstancias no le fueron favorables: primero se interpuso en su camino la guerra contra Brasil que, a poco de llegar, lo dejó abandonado a su suerte; luego padeció las guerras internas que hacían imposible la persistencia de colonias agrícolas porque constantemente eran saqueadas o destruidas; hasta el comienzo del período rosista en que sólo trabajaban los arquitectos favoritos del régimen.

En todos esos años, Taylor era un modesto constructor, al menos hasta el final de esa etapa cuando logró sus primeros encargos importantes. Quizás, el problema principal al que se enfrentó fue que la colonia inglesa había adoptado como su arquitecto a Richard Adams, quien había llegado sólo muy poco antes, pero era diez años mayor que él. En ese entonces, no eran tantas las obras de la comunidad y un arquitecto era suficiente para construir lo que podían necesitar¹. Taylor, además de sus méritos y las medallas juveniles que traía desde Londres, era también un excelente pintor, dibujante y gestor de proyectos a escala urbana. Tras la muerte de Adams, acaparó las obras que la colectividad tenía en la ciudad. Al tiempo, pasó rápidamente a trabajar para el Estado de la Confederación, durante los gobiernos de Rosas, Urquiza y Sarmiento. Sobrevivir en esas circunstancias no debe haber sido simple, lo que no debió ser un tema menor para sobrevivir.



Es posible que ésta sea la única foto de Eduardo Taylor, en la que posa con barba y sombrero, en las toscas del río frente a la aduana. A la derecha se observa un policía, abajo dos niños, uno sin zapatos con los pies en el agua (A. G. N.).

1. Alberto De Paula, El arquitecto Richard Adams y la colonia escocesa de Santa Catalina, en: *Anales del Instituto de Arte Americano* nos. 21, pp. 31-57, Buenos Aires, 1968.

Pero, con el derrumbe político de Juan Manuel de Rosas y luego con la secesión de Buenos Aires del resto del país, se produjo la oportunidad que lo proyectaría hacia delante: se le encargó la obra señera de la ciudad, su símbolo, la Aduana, ubicada detrás del Fuerte donde funcionaba también la Casa de Gobierno. La construcción consistía en un enorme espigón con faro y un edificio monumental que identificaría a Buenos Aires ante los barcos que arribaban desde todas partes del mundo, emblema colosal de la ciudad que se proyectaba hacia el exterior. De inmediato, construyó los muelles de pasajeros y de carga. Tiempo después, diseñó sistemas avanzados y hasta a vapor para cargar y descargar rápidamente las mercaderías desde los barcos, que se implementaron en ese y otros muelles y edificios para el puerto. y al menos dos enormes puentes en ríos de la provincia.

Su labor no se limitó a obras para el gobierno, edificó enormes palacios para la aristocracia local, proyectó iglesias católicas, y fue aceptado como un inteligente ciudadano capaz de participar en los proyectos municipales.

Eligió para vivir lo que ahora es el barrio de Constitución, al sur de la ciudad, su residencia estaba casi en Barracas. Ni en la zona aristocrática ni en el centro, ya que casi no participaba de la vida social de la oligarquía porteña.

Ésta es la historia de Eduardo Taylor y su obra -en la medida en que hemos podido reconstruirla-, de ese bravo y esforzado pionero, uno de tantos que crearon la ciudad de Buenos Aires y el país, de los que transformaron en una gran ciudad lo que había sido una Gran Aldea. Y de alguien que, al igual que su coterráneo William Henry Hudson, creemos que pensaba:

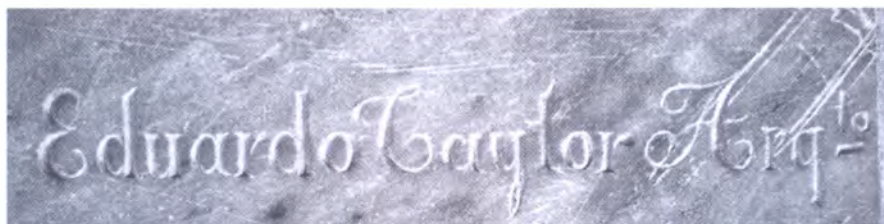
“que la plaga de nuestra civilización superior no caiga nunca sobre tus flores silvestres, ni se abata el yugo de nuestro progreso sobre tus pastores –despreocupados, amables y amantes de la música como los pájaros-, para convertirlos en el triste y abyecto campesino del Viejo Mundo”².

2. William Henry Hudson, *La tierra purpúrea*, Acantilado, Barcelona, 2005, pag. 311.



Buenos Aires en 1865: una ciudad chata frente al río, de poco más de cien manzanas. Frente al fuerte ya está construida la aduana sin muelle. Las obras de Taylor cambiarán la imagen de la gran aldea.

Falleció en 1868, alguien podría decir que a tiempo para no ver el enorme cambio que se produciría en la arquitectura, no sólo de Buenos Aires sino de toda la Argentina. Se introducirían otros estilos, otras técnicas, otras ideas. La tecnología que él vio nacer y trajo en pequeñas dosis, irrumpió abrumadora con el ferrocarril, los barcos de vapor, la electricidad y la nueva modernización que modificó hábitos y costumbres, además de modas en arquitectura. Tras la unión de la provincia de Buenos Aires al resto del país, las obras públicas pasaron a ser realizadas por los nuevos organismos del Estado. Los estilos cambiaron con la llegada de muchos arquitectos europeos, en especial italianos, y, antes del final del siglo XIX, los edificios de Taylor comenzarían a ser demolidos. El cambio pasó a ser vertiginoso, como jamás lo había sido. Lo que había requerido enormes esfuerzos para ser construido, ahora se demolía con entera libertad; seguramente Taylor no lo hubiese comprendido nunca.



Firma de Eduardo Taylor, en una placa de mármol, en la iglesia de Lobos.

Quedó en la historia del país como un gran constructor, aunque como un hombre poco conocido, ya que no participó de la vida social y política de su tiempo. Es probable que haya pertenecido a la Masonería, estructura modernizadora del pensamiento y de la educación. Cambió de religión, abandonó sus creencias protestantes y se hizo católico, incluso se volvió a casar con su propia esposa por este rito. Mantuvo sus creencias en el papel modernizador de la arquitectura y la ingeniería y se dedicó a su gran familia que, con el tiempo, se ramificó. Quizás fue mucho mejor ingeniero que arquitecto; incluso, es posible imaginarlo como lo que realmente era en su tiempo, un verdadero ingeniero-arquitecto.

En la década de 1960, el grupo de investigadores del Instituto de Arte Americano, bajo la dirección de Mario J. Buschiazzi junto a Xavier Martini, Horacio Pando y José María Peña lo encontraron, olvidado entre los grandes arquitectos de la Confederación, y allí lo historiaron. Su interés los llevó a darlo a conocer en varias publicaciones célebres en esa década, donde destacaron los edificios de la Aduana y el de Rentas Nacionales. Lentamente, se escribieron historias de algunas de sus obras, muy pocas: del Palacio Muñoa, del edificio de Rentas Nacionales, de sus iglesias en Buenos Aires y la Destilería de los Huergo; pero, pese a su trascendencia, nunca hubo un libro que lo reivindicara en su labor, uno que nos diera una visión integral de su vida, proyectos y construcciones. Ni siquiera existe una historia del edificio de la Aduana, el que lleva, eso sí, su nombre. Fue necesario que sus descendientes lo imaginaran y lo hicieran posible.

Agradecimientos

Este libro ha sido posible gracias a una persona, extraordinaria en su búsqueda de antecedentes familiares, lo que ha hecho con un tesón y una insistencia muy pocas veces vista y desde la lejana Francia: Verónica Cucchiararo (Taylor).

Buena parte de la documentación sobre la familia fue investigada por Hernán Lux-Wurm. La arquitectura del Palacio Muñoa fue estudiada por Gustavo Brandariz. Guillermo Paez buscó los planos y tomó fotos de los edificios de la ciudad. Los dibujos de los planos de los edificios son de Carolina Luaces quien también hizo varias búsquedas de archivo. El material fotográfico provino de distintas fuentes. Las fotos del puente del Salado son gentileza de Claudia y Víctor Furci. La Iglesia en Lomas de Zamora es una fotografía de Diana Waipan. Las de Lobos se las debo a Liliana Citteiro y Martha Rae y el viaje a Tandil a Luis Cortese. Hay fotos antiguas y datos históricos que provienen de Lucía Gálvez, quien siempre impulsó la historia del Club del Progreso; otras son de los archivos del CEDIAP, del Archivo General de la Nación y del Instituto de Arte Americano (FADU UBA). Patricia Frazzi digitalizó y trabajó con las imágenes en todas las oportunidades. La documentación sobre las Destilerías de Huergo la tomé de mi propio libro *Excavaciones en Michelangelo*, escrito con Mario Silveira, basada en documentos de testamentaría hallados por Pablo Willemsen. Gracias al archivo histórico de AySA tenemos los planos de varias de las obras en Buenos Aires. Gracias al archivo del Instituto Histórico del GCBA tenemos los planos de sus propiedades y litigios. Paula Gnocchi tomó las fotos de Areco e hizo el plano y María Paula Chehied hizo los dibujos de los palacios construidos por Taylor.

EL UNIVERSO DE EDUARDO TAYLOR³

¿Porqué un joven ingeniero-arquitecto de veinticuatro años, oriundo de esas comarcas europeas que difusamente desde aquí se llamaban Inglaterra, podía venir a Buenos Aires en 1825? Visto a la distancia, en su tiempo, ese reino era el centro del orbe de donde provenían adelantos científicos, avances técnicos e ideas modernas de pensar la política y el mundo; de allí llegaban las interpretaciones de la naturaleza, la nueva ingeniería, las armas de guerra... Quizás venía porque en esas tierras no todo era tan simple, había quienes pagaban el precio de los avances y desarrollos de la nueva sociedad capitalista, había decenas de miles de personas que deseaban desesperadamente emigrar por las persecuciones religiosas, las luchas entre regiones y el hambre ancestral.

La Argentina (o al menos lo que conformaba ese territorio de las Provincias Unidas del Sud, al que le faltaba la Patagonia completa, Misiones, Chaco y Formosa, recién separada de Paraguay, Uruguay y parte de Bolivia) miraba hacia esa Europa que se encontraba al cruzar el Atlántico como una especie de paraíso terrenal, idealizado, de donde llegarían los capitales para que ella pudiera prosperar. Desde la Generación de 1837 eso fue escrito y transformado en política de Estado tras Alberdi, Echeverría y luego Sarmiento. Pero estamos en una época previa, alrededor de los tiempos de Rivadavia, Rosas, Quiroga y los conflictos de esos años. Era ciertamente complejo, debido a la inmensidad que nos separaba, entender que esa Inglaterra soñada estaba también cruzada por conflictos sociales y económicos, que el resultado de la Revolución Industrial fue la riqueza para algunos, pero el costo de ella fue la miseria, marginación y dolor para muchos otros.

3. Usamos como sinónimos para su nombre, como en sus tiempos, Eduard, Edward o el españolizado Eduardo.

Esas personas aguardaban esperanzadas poder emigrar hacia tierras en las que no todo estuviese controlado y manejado, donde las minorías étnicas y religiosas fueran respetadas, donde hubiese campo para trabajar, comprar y vivir dignamente, donde aplicar sus conocimientos y desarrollar industrias. Si acá todo aquel que hablaba inglés era, por ende, *inglés*, en esas pequeñas islas no era lo mismo ser escocés o irlandés del norte o del sur o de las muchas divisiones de distinto tipo que desde hacía siglos enfrentaban a un pueblo contra otro. No era lo mismo ser cristiano católico que cristiano no católico; es más, se era enemigo; había que perseguirse, estigmatizarse, morir por ello.

Durante el gobierno de Rivadavia, para fomentar la inmigración e intensificar la entrada de capitales, se decretó la libertad de cultos y se alentó el ingreso de personas provenientes de Europa. Éste era un paso fundamental para el nuevo modelo de país, que supuestamente debía poblarse de activos inmigrantes europeos que debían cubrir como con un manto, a indígenas, afroargentinos y criollos, sindicados como lo negativo y retrógrado. Por supuesto, el modelo rivadaviano y el Unitario en general, recibió una brusca respuesta de los grupos Federales del interior y se levantaron en armas uno contra el otro de manera reiterada. Las montoneras de Facundo Quiroga y su enfrentamiento por las minas de plata de Famatina, los levantamientos de Estanislao López y Francisco Ramírez, son ejemplos de esa lucha sin cuartel que desbastó el territorio a lo largo de los siguientes treinta años. El país se reconfiguraba constantemente, cambiaban las alianzas entre las provincias, pero la llegada de Juan Manuel de Rosas al gobierno y el establecimiento de un poder absoluto fue lo que logró pacificar el panorama muy lentamente y con enormes costos de vidas. En medio de todo esto, la Guerra con Brasil terminó de desangrar lo que quedaba.



Medallas de oro ganadas por Taylor mientras era estudiante en la Royal Academy (colección privada, Buenos Aires).

Por supuesto, había gente inteligente que trataba de hacer cosas positivas pese a todo y una propuesta evidente y concreta era la de organizar colonias agropecuarias para inmigrantes.

En 1824, las tropas españolas en América habían sido vencidas e Inglaterra reconocía la independencia de los territorios del Río de la Plata. Un año después, el embajador Woodbine Parish y el ministro Manuel García suscribieron el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, que desencadenó los hechos siguientes. Este Tratado establecía que ambas partes se otorgaban libertad de navegación y comercio, que los súbditos británicos afincados aquí tendrían los mismos derechos que los criollos, pero estarían exentos del servicio militar y de todo empréstito forzoso. Además, gozarían de libertad de culto con derecho a tener sus propios cementerios⁴. Era obvio que se trataba de prebendas para que se produjera una migración de allí hacia acá, para colonizar los campos, y no a la inversa, y que las colonias eran empresas privadas que el Estado favorecía. Lo cierto es que miles de europeos esperaban ansiosos tierras donde viajar y ganarse la vida en paz. También es verdad, que para los habitantes locales que trabajaban el campo, si no eran terratenientes, poco o nada era lo que hacía el gobierno por ellos.

4. Máxine Hanon, *Diccionario de Británicos en Buenos Aires (primera época)*, Ediciones K, Buenos Aires, 2005.

River Plate Agricultural Association

Hacia 1818, en Londres, se comenzó a negociar con el gobierno de Buenos Aires la posibilidad de instalar una colonia dedicada a trabajar el campo. Barber Beaumont proyectó la primera, que debía establecerse en tierras a la orilla del río Paraná. La idea tomó impulso en 1824, cuando el gobierno argentino dictó normas propiciando la inmigración y creó una comisión especial, la Comisión de Inmigración. Beaumont puso en marcha su colonia enviando tres contingentes. El primero era de ciento ochenta y cuatro colonos, escoceses y agricultores. La Comisión de Inmigración los recibió, pero los colonos estuvieron en el puerto por casi dos meses esperando que los condujeran a sus asentamientos. En ese lapso varios desertaron y, obviamente, muchas de las herramientas que traían se extraviaron. Finalmente, fueron llevados a los campos de San Pedro donde nada estaba organizado. El segundo grupo fue de veinticinco personas, en su mayoría agricultores, que al llegar a Buenos Aires fueron inmediatamente trasladados a San Pedro para evitar la mala experiencia anterior. El tercer contingente arribó con unas treinta y cinco inmigrantes. Otro importante grupo de colonos estuvo formado por ciento tres personas, en su mayoría trabajadores de los gremios de la construcción, además de dos agrimensores y un médico. Quienes venían de Europa eran trabajadores, esto llevó a ajustar algunas ideas locales sobre quienes inmigraban, ya que no eran grandes intelectuales o ingenieros entrenados, si no el simple pueblo con ganas de hacer cosas en libertad.

Antes de la partida de los últimos contingentes se había formado en Londres la *River Plate Agricultural Association (Agricultural Company of the River Plate)*. Uno de los proyectos surgidos a la sombra del Tratado, cuyo objetivo era crear colonias agrícolas y ganaderas. Esta era una empresa por acciones (a la que Beaumont se vio obligado a asociarse a pesar de que todavía no había logrado organizar el primer asentamiento). Sebastián Lezica, Félix Castro y el mismo Rivadavia fueron en un principio accionistas de ella, a la que se opuso con energía Facundo Quiroga. Asesorada por estos señores, la *River Plate Agricultural Association* compró, en marzo de 1825, treinta leguas cuadradas

en Entre Ríos, sobre el río Uruguay. Allí se pretendía formar una colonia agrícola dedicada al cultivo del trigo y a la fabricación de harina. Se eligió Entre Ríos porque esta provincia había ofrecido todo tipo de beneficios y se pensaba que el establecimiento prosperaría mejor lejos de Buenos Aires. Además, se decidió que los buques con colonos podrían anclar en la rada exterior de Ensenada, desde donde las embarcaciones del gobierno argentino los trasladarían inmediatamente para evitar que fueran tentados a quedarse en la ciudad. Se contrató a un tal Enrique Jones como agente de la asociación para recibir a los inmigrantes allí.

El 8 de agosto de 1825, en un barco llamado *Symmetry*, que había partido del puerto de Leith en Edimburgo, Escocia, arribó el primer grupo a Buenos Aires. Entre los doscientos veinte colonos que viajaban, estaban el ex director del Jardín Botánico de Edimburgo, el señor Tweedie⁵, un agrónomo, dos agrimensores, un constructor, nueve albañiles, un herrero y cinco carpinteros, es decir lo necesario para fundar un pueblo entero del que Richard Adams sería el arquitecto. Pero, al llegar aquí y no concretarse avance alguno de lo prometido, los inmigrantes se asentaron en las estancias Santa Catalina y Monte Grande (en Lomas de Zamora y Esteban Echeverría, provincia de Buenos Aires), que pertenecían a los Robertson, quienes los contrataron como arrendatarios. La organización del establecimiento rural, las viviendas y edificios para la producción fueron precisamente las primeras obras de Adams. Sin embargo, el establecimiento de los Robertson fracasó hacia 1829 y sus arrendatarios se dispersaron. Había disturbios en todo el país y varios ataques a la colonia por parte de los vecinos que querían usar la tierra para el ganado, desintegró la colonia con grandes pérdidas para sus patrocinadores.

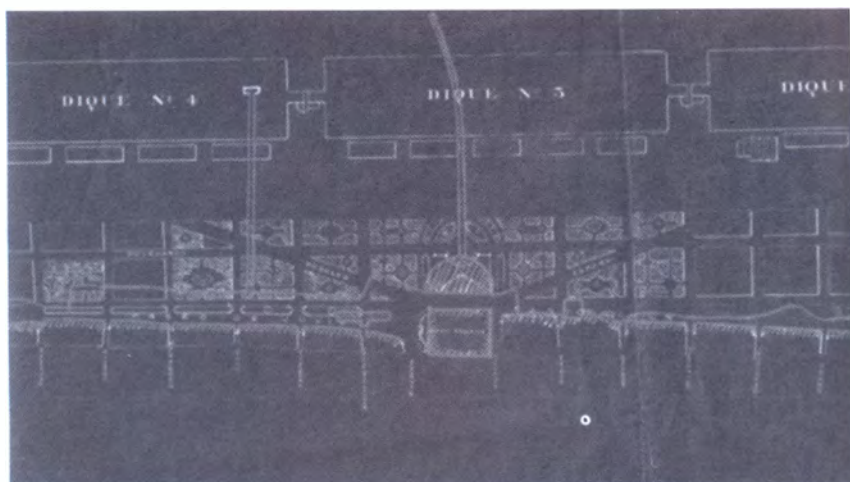
Entre diciembre de 1825 y enero 1826, llegaron unos trescientos ochenta colonos en los buques británicos *Hércules*, *Thalia* y *Harmony*.

El *Hércules*, procedente de Liverpool, llegó a principios de diciembre de 1825 con unos cien inmigrantes. Cuando el buque ancló en Ense-

5. James Tweedie nació en 1775, en Escocia. Fue administrador del Jardín Botánico de Edimburgo. Plantó y diseñó el Parque Santa Catalina. Hizo varios viajes al interior para estudiar la flora local y volcó estas observaciones en sus libros. Murió en 1862.

nada, Jones no se presentó y el gobierno argentino, que ya se preparaba para la guerra contra el Brasil, no sólo no facilitó ninguna embarcación de traslado, sino que sus agentes tentaron al capitán para que vendiera su buque y a los colonos para que se unieran a la armada o al ejército. El *Thalia*, procedente probablemente de Londres, llegó al Río de la Plata a fines de diciembre de 1825, con un nuevo grupo de unos ciento ochenta colonos. Este buque hizo su última escala en Montevideo pocos días antes de que se iniciara la guerra y el bloqueo del puerto de Buenos Aires. Algunos de sus pasajeros fueron trasladados directamente a Entre Ríos, pero la mayoría quedó en Uruguay a la espera de algún barco que los trajera a Buenos Aires (arribaron en los días y meses siguientes) o que los retornara a su patria. Las mismas vicisitudes sufrió el *Harmony*, que llegó a principios de enero de 1826 procedente de Escocia, de donde había partido con otro contingente de ciento diez colonos. Lo cierto es que unos cincuenta de aquellos inmigrantes, del *Thalia* y del *Harmony*, estuvieron casi diez meses en la colonia de Entre Ríos y ante el fracaso del proyecto, fueron enviados a Buenos Aires. Pensemos que estas empresas generaban no sólo polémicas también enfrentamientos armados en todo el país, y si bien los inmigrantes no eran responsables, porque venían a trabajar, quedaban en medio de situaciones generadas por luchas de poder, en extremo complejas y víctimas de peleas intestinas.

Veamos la conformación de los grupos que vinieron. La gran mayoría de los del *Harmony* eran escoceses, más de la mitad eran granjeros y algunos venían con sus familias. En cambio, los colonos que llegaron en el *Hércules* eran, en su mayoría, jóvenes irlandeses. El listado de las profesiones de estos irlandeses muestra detalles sorprendentes: además de una decena de granjeros y dos docenas de peones, algún horticultor, cinco carpinteros, dos ebanistas, cinco albañiles, cuatro aserradores, cuatro herreros, dos pintores, un tonelero, un fabricante de molinos, un carnicero, dos panaderos y un sirviente, el buque traía trece o catorce sastres y diez zapateros. En cuanto al *Thalia*, donde embarcó Eduardo Taylor, sus pasajeros eran casi todos ingleses y la mayoría provenía de la ciudad de Londres. Sus oficios eran similares a los del *Hércules* pero contaban además con un peluquero y dos fabricantes de cepillos.



Plano de la costa de la ciudad hacia 1890. La línea curva muestra lo que luego el Puerto Madero iba a destruir: la Aduana, el Muelle de Cargas y el de Pasajeros, todas obras de Taylor, al igual que la vieja Alameda de Felipe Senillosa que se remontaba a las obras del virrey Vértiz (Colección privada, Buenos Aires).

Lamentablemente, las empresas de Beaumont y la River Plate Agricultural Association fracasaron por la falta de apoyo del gobierno, por desavenencias entre los empresarios y sus agentes, y porque la guerra con el Brasil tiró por la borda todos los proyectos de la época⁶. Muy pocos agricultores lograron establecerse en San Pedro y sólo unos cincuenta de los cientos previstos llegaron hasta Entre Ríos. Todo culminó en un fracaso, una decepción para quienes les habían prometido un rincón británico de ensueño. Pero, aún así, debían pagar sus pasajes a los agentes de Beaumont. Ante esta desventura, algunos de los colonos volvieron a su país, otros fueron contratados por los estancieros británicos ya establecidos y muchos de los solteros ingresaron en la armada del almirante Guillermo Brown. Los artesanos encontraron trabajo en la ciudad y muchos de los agricultores escoceses se agregaron como peones rurales en la colonia Santa Catalina en Monte Grande. De todos los emprendimientos, el único que logró constituirse fue aquella colonia escocesa de los Robertson. Los doscientos inmigrantes se

6. J. A. B. Beaumont, *Viajes por Buenos Aires....* (1957).

establecieron en las estancias que habían adquirido a unos veinte kilómetros de la ciudad y en aquellas chacras se formó una colonia modelo en la que se producían pastos, se criaba ganado y se fabricaba harina de trigo y productos lácteos para comercializar en Buenos Aires. Hacia 1828, había allí quinientas catorce personas. Sin embargo, en poco más de un año, la sequía, la crisis financiera producida por la guerra y las luchas civiles entre Unitarios y Federales arrasaron con todo y los Robertson quebraron.

De ese modo, con los anteriores residentes y los sobrevivientes de las frustradas colonias se formó una importante colectividad británica en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores. Para 1830, había unas seis mil personas angloparlantes que constituían una comunidad sólida y en plena organización.



Dibujo esquemático de Taylor de 1851, muestra el proyecto inicial de la casa del sacerdote y la escuela de la Iglesia Evangélica Alemana en Buenos Aires, que fue finalmente construida de manera diferente aunque en el mismo estilo Neogótico (de: A. de Paula 1963).

Emigrar, un anhelo

En ese contexto, llegó nuestro Eduardo Taylor, hijo legítimo de Roberto Taylor y María Tuch. Había nacido en Londres el 29 de junio de 1801 y era el tercero de un grupo de cinco hermanos: Thomas Fish (1798), Mary Ann (1799), Eduard (1801), Robert (1802), Elizabeth (1806) y Alice Rose (1809). Todos vieron la luz en la casa que tenían sus padres en Saint Martin in the Fields, en Westminster, Londres. El mayor también fue arquitecto, se radicó en Australia, sus obras allí son importantes y hay varios monumentos históricos reconocidos y preservados.

Sabemos que comenzó a estudiar arquitectura en la Royal Academy y que posiblemente haya sido discípulo de Sir William Seoane,



Diploma entregado por los miembros de la Iglesia Evangélica Alemana por su obra de arquitectura (colección privada, Buenos Aires).

es decir el máximo logro que se podía tener en su tiempo⁷, con lo que el discípulo aprendió más que bien. Al poco tiempo de empezar a estudiar ya había ganado dos medallas, una de oro y otra de plata, además de varios premios por sus dibujos. En 1818, recibió el primero por su diseño de una iglesia; al año siguiente por el proyecto de una escalera monumental; en 1821, hizo el proyecto de un Museo Nacional y recibió una medalla de plata⁸. En 1822, le otorgaron finalmente una medalla de oro por el proyecto de una corte de justicia⁹ y otra en 1824 por las mejoras del *King's College*¹⁰. Este sistema de concursos premiados entre los alumnos era habitual en su tiempo, con ellos se buscaba generar competencia y crearles un antecedente de reconocimiento social antes de graduarse. Si Taylor había iniciado sus estudios en 1818, en 1825 los había completado.

El fue uno más de los tantos que a diario, en su juventud, veían salir barcos hacia lejanos destinos y que poco debían saber sobre a dónde iban: Australia, Estados Unidos, Canadá, Brasil, Argentina... La tentación fue mucha y la libertad de cultos garantizaba una vida sin persecuciones, además de la exención del servicio militar, el fin de las malditas y eternas guerras.

Llegó en barco con uno de los grupos de colonos traídos por la *River Plate Agricultural Association*. Era el mismo emprendimiento por el que habían llegado sus predecesores, todos escoceses presbiterianos, entre ellos el citado Richard Adams¹¹, que sería su más fuerte competidor. Casi de inmediato, llegó el Reverendo William Brown, primer pastor escocés quien se radicó en Monte Grande. El 15 de marzo

7. Comunicación de Andrew Potter de la Biblioteca de la Royal Academy, 2007, cortesía de Gustavo Brandariz.

8. *The London Journal of Arts and Sciences*, vol. 1, Sherwood, Neely & Jones, Londres, 1822, cita pag. 221; *Transactions of the Society for the Encouragment of Arts, Manufacture and Commerce*, vol. 29, 1821, Londres, cita pag. 38.

9. *The General Weekly Register of News, Litterature, Law, Politics and Commerce*, Londres, 1822, pag. 331.

10. *The Royal Academy of Arts: A Complete Dictionary of Contributors...*, Londres, 1906.

11. Richard Adams nació en Gran Bretaña, llegó en 1825 a bordo del buque *Simmetry*. Diseñó la Iglesia Escocesa de San Andrés y la Iglesia Episcopal de San José. Además se dedicó a la pintura. Murió en 1835.

de 1829 celebraron por primera vez su culto y decidieron tener edificio propio. Adams levantó, en 1835, un primer templo en la calle Piedras 55. Tres años después Taylor participó en un proyecto para hacer allí una escuela para niñas. Se fundó la escuela San Andrés, que funcionaba en unas habitaciones detrás de la Iglesia; lo que nunca pudimos averiguar si ésa fue o no, la primera construcción de Taylor. En cuanto al entierro de protestantes, ya a principios de 1820 se había obtenido permiso para abrir un cementerio pegado a la Iglesia del Socorro, que pronto se convirtió en un prolijo jardín precedido por una capillita ubicada en el frente del terreno, la construcción mayor también fue obra de Adams. Sabemos que Taylor, durante casi sus primeros veinte años aquí, trabajó como loteador y constructor de obras de poco monta, a veces simples arreglos, incluso le encargaron pisos y medianeras.

Sin duda y por su obra, Eduardo Taylor fue parte del mundo moderno impulsado por la Revolución Industrial y su formación como ingeniero y arquitecto lo demostró. Sus obras estuvieron dominadas por el uso de la máquina a vapor y tecnologías de última generación, tanto importadas como de magníficas soluciones locales a problemas de otra forma irresolubles. Incluso, en buena medida, su estética era la de la máquina. Eso explica su rápido crecimiento como arquitecto, tras haber sido descubiertas sus capacidades por el Estado se le encargó una enorme cantidad de obras, todas proyectadas o construidas en menos de veinte años de trabajo, o por particulares poderosos que le encomendaron hasta sus palacios.

En la comunidad presbiteriana los casamientos se hacían de manera informal y en esos primeros años oficiaba desde un capitán de buque a la simple firma de tres testigos. En 1830, Taylor se casó bajo ese rito con la porteña María Josefa González Yedmundo, a quien luego le confundirían el apellido materno con Angulo, lo que generaría largas polémicas familiares¹². Ella tenía una hermana, sor Antonia Josefa del Corazón de Jesús González Yedmundo, quien profesaba en Santa Catalina

12. Todos los datos fueron suministrados por Hernán Lux-Wurm (2008). El error lo comete Eduardo Balbino en la testamentería de su padre, al decir –o el copista que anotó mal-, un apellido en lugar del otro.

y que luego tendría gran influencia en la familia. María Josefa tenía ancestros ingleses, su familia descendía de Juan Guillermo Yedmundo (obviamente el apellido original debió ser muy diferente), un conocido herrero galés censado con su mujer en Buenos Aires según el Padrón de 1778. Más tarde, y ya enfermo, otorgó a su cónyuge una escritura para poder testar, en Buenos Aires¹³. Allí expresa que tiene alrededor de cuarenta y siete años (nació por lo tanto hacia 1735) y que era:

“Natural del lugar de San Llebne, cerca de la ciudad de Oliger, en la Isla de Lerbon, del Principado de Gales, hijo legítimo de Guillermo Yedmundo y de Catalina cuyo apellido no recuerda por haber salido muy chico de su casa”.

El sitio podría ser en rigor, si la mala fonética no engaña, la ciudad de Holyhead en la isla de Anglesey, Gales del Norte. Entre sus doce hijos cita a la segunda, Juana de la Trinidad quien “*es casada con Juan González*”¹⁴.

Con María Josefa tuvo varios hijos: Eduardo Balbino, Tomás (que falleció ahogado y aun soltero), Justa, Pastora y Mariana Severiana. Las dos últimas tomaron los hábitos de Santa Catalina bajo los nombres de sor Concepción y sor Ana María. En 1845, Taylor y su esposa se volvieron a casar por el rito católico. Se desconoce a qué se debió este cambio, pero supongo que debe haber sido por el deseo de sus hijas de entrar en un convento que no era cualquiera: era el más caro de la ciudad y pertenecía con exclusividad a la élite porteña. En su testamentaría, su hijo mayor escribió:

“Mis padres se casaron en esta Capital el año 1845 en la Parroquia de la Catedral al Sud. Antes de celebrar este matrimonio por la Iglesia Católica lo tenían concertado por la protestante, pero como en aquellas épocas no se admitía por la Iglesia Católica el matrimonio entre protestantes y católicos, recién en 1845 pudieron llevarlo a cabo ante

13. 27-2-1782; Registro Notarial no. 6, tomo año 1782, folio 42.

14. Fue bautizada en Buenos Aires el 13-11-1761 en la Iglesia Catedral, libro 12, folio 34.

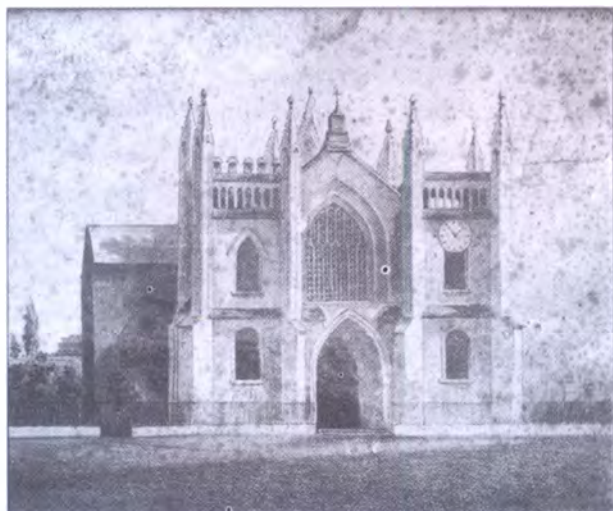
la Iglesia de estos, y en este intervalo tuvieron cuatro hijos: yo, y mis hermanos Tomás, Justa, Pastora y Mariana Severiana, no habiendo tenido otros después”.

Ingleses en Buenos Aires

¿La desesperación de los colonos europeos por salir era tan tremenda? ¿Los problemas tan graves? ¿La desinformación de las complicaciones que encontrarían al arribar era tan grande? ¿La publicidad tan engañosa? ¿Qué buscaban los inmigrantes, como Taylor, en estas difíciles tierras?

A fin de buscar una respuesta, debemos remontar la historia para ver qué era la *River Plate Agricultural Association* y cuál era la importancia de la comunidad inglesa que se estaba formando en Buenos Aires.

En la época de la Revolución de Mayo, había en la ciudad poco más de cien ingleses establecidos pero, para 1825, ya ascendía a unos tres mil quinientos, un crecimiento geométrico y complejo de explicar. Esto fue el resultado, por un lado, de la eliminación de las severas



Posible proyecto de la fachada de la iglesia parroquial de Lobos, hecho por Taylor. Si bien el reloj es posterior, el dibujo tiene los suaves trazos de lápiz de sus otros diseños y bosquejos.

restricciones coloniales que impedían a los extranjeros establecerse, por otro, de la urgente necesidad del pueblo inglés (y tantos otros) de emigrar en busca de trabajo. Eran los años de miserias descritos por Dickens. Ese año se fundó la primera institución británica en la Argentina, la *British Commercial Rooms*, una sala comercial ubicada en el viejo Hotel de Fauch, donde se organizaban negocios y se controlaba el movimiento de los buques mercantes. Poco más tarde, las empresas británicas prácticamente manejaban el comercio exterior argentino. Es decir que, más allá de los inevitables sufrimientos de los inmigrantes, la mayor parte lograba ubicarse bien y su crecimiento no tenía límites. Una visión plenamente capitalista del comercio, moderna por antonomasia, les habría puertas para producir donde antes nadie veía posibilidades. En una sociedad de tradición colonial la actitud marcadamente mercantil, rápida, de inversiones de riesgo incluso, daba ganancias imposibles en Europa.

En Gran Bretaña, la gente se sintió atraída por la propaganda de los que negociaban con el transporte de colonos, como el éxito visible de muchos amigos y conocidos, más la libertad de culto, y comenzaron a llegar para probar suerte: artesanos, labradores, tenderos, médicos, boticarios, maestros, militares que se unieron al ejército y marinos que se incorporaron a la armada, comandada precisamente por el irlandés Guillermo Brown. Aquí tenían un amplio campo de acción y no se necesitaban títulos de nobleza, sólo tener dinero o al menos aparentar tenerlo. Para 1820, había una colectividad británica liderada por los comerciantes que comenzaron a buscar mejoras para el funcionamiento de su comunidad que hablaba otra lengua y profesaba otra religión, y eso era una novedad revolucionaria en la tradicional sociedad porteña de origen español católico.

En marzo de 1824 llegó el primer cónsul del gobierno británico: Woodbine Parish, así comenzaba el tramo final del reconocimiento de la independencia por parte de Inglaterra, lo que esperaban ansiosos

los políticos argentinos. Parish¹⁵ quedó sorprendido por la influencia que ya tenían sus compatriotas e informó que la mitad de la deuda pública y la mayor parte de las propiedades valiosas del país ya estaban en manos de británicos. Habían pasado catorce años desde 1810 y sus coterráneos eran directores y accionistas del único banco, dominaban el comercio, habían comenzado a invertir en minería y en estancias ganaderas. Sin embargo, todo era muy precario porque sabían que vivían en un país de alta inestabilidad política, donde la guerra explotaba en cualquier lugar y, a veces, por nimios motivos.

Más allá de todo eso, y bajo el auspicio del gobierno argentino, cambios y contramarchas mediante, se fueron dictando las normas que apoyaron la inmigración y así fue como se llevó a cabo la primera desde Gran Bretaña organizada como tal. Ya vimos cómo los contingentes de colonos fueron enviados por empresas agrícolas y mineras como la Beaumont, la River Plate, la empresa de los hermanos Robertson¹⁶ y las empresas mineras. Resulta interesante, al ver esta historia, cómo la presencia de esos extranjeros levantaba polémicas y hasta guerras, enfrentamientos de unos argentinos contra otros, mientras ellos se mantenían al margen. Las luchas entre Quiroga y Rivadavia fueron más que elocuentes y si bien los mineros ingleses sufrieron las consecuencias, nunca el enemigo era Inglaterra o Gran Bretaña, sino una empresa representada por gente local. Estuvieron en medio de todo. Fueron los años del bloqueo inglés, de Rosas, de la batalla de la Vuelta de Obligado, de Caseros y luego de Pavón, de la Confederación, la Constitución Nacional, de la integración de Buenos Aires al país, pero parecería que nadie se enteraba de nada. La comunidad inglesa siguió trabajando y estableciéndose y, con los años, mezclándose en buena medida en la sociedad porteña, como tantas otras.

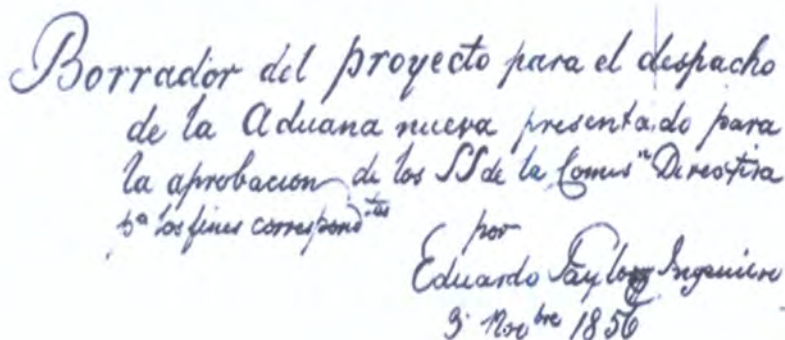
15. Woodbine Parish, *Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata, desde su descubrimiento y conquista por los españoles, (editada en 1852), Ediciones Hachette, Buenos Aires, 1958.*

16. J. P. Robertson y W. P. Robertson, *Letters on South America Comprising Travels on the Banks of the Parana and the Rio de la Plata, 3 vols., Londres, 1843 (hay varias ediciones en español).*

Eduardo Taylor en el Río de la Plata

Retomemos la historia de su vida, llegó con la empresa de colonización de Barber Beaumont. En 1824, el gobierno argentino había creado una comisión especial, la Comisión de Inmigración y Sebastián Lezica, el agente argentino y Bernardino Rivadavia, viajaron a Londres y prometieron a Beaumont todo tipo de ventajas y beneficios. Según su hijo, sin duda exagerando, escribió que cuando su padre difundió la noticia de la posible emigración:

“En seguida tuvo mayor número de candidatos para el traslado a Buenos Aires que los que estaba en condiciones de satisfacer. Nadie (...) puede hacerse una idea de la labor que este hombre acometió; no era el dinero lo que le sustruía de todo bienestar llevándolo a semejante sacrificio, si no la perspectiva de hacer felices e independientes a muchos cientos de familias que languidecían en la necesidad; la posibilidad de implantar en las fértiles costas del Río de la Plata, la raza, las costumbres y las energías de industriosos ingleses para contribuir materialmente al progreso, a la independencia y al poder de ese hermoso país”¹⁷.



Borrador del proyecto para el despacho
de la Aduana nueva presentado para
la aprobación de los SS de la Comis. Directiva
a los fines correspondientes
por
Eduardo Taylor Insuñza
3. Novbre 1856

Firma del proyecto de la Aduana en 1856 (Archivo General de la Nación)

17. J. A. B. Beaumont, *Viajes por Buenos Aires, Entre Ríos y la Banda Oriental* (1826-1827), Hachette, Buenos Aires, 1957, págs. 142 y 143.

Así arribó Eduardo Taylor al Río de la Plata: desembarcó del *Thalia* en Montevideo, se encontró con la guerra y sus complicaciones, desistió de unirse a los que se aventuraron a navegar hasta Entre Ríos, pero decidió comprar un pasaje a Buenos Aires y seguir su propia aventura. Al registrarse en el consulado británico, en edad anotó veinticuatro años y en profesión, arquitecto. Pero ese trabajo no lo comenzaría a hacer hasta mucho después, primero loteó, después hizo refacciones y al final construyó y proyectó. Por supuesto, en el ínterin falleció Richard Adams, en 1835.

Sin embargo, Taylor era un miembro activo de su colectividad. En 1834, fue elogiado por el periódico *British Packet* por haber dibujado un artístico diploma con el cual los residentes dieron la bienvenida al ministro inglés Hamilton. Su nombre figura entre los que presidieron una gran comida organizada en 1837, para festejar el día de San Jorge y, en 1842, integró el comité que organizó una colecta para asistir a las víctimas de la hambruna de Gran Bretaña e Irlanda. En 1835, aparece dibujando un plano para la refacción del altar de la Iglesia Anglicana de San Juan Bautista de la calle 25 de Mayo. Poco más tarde, colocaba los pisos de un patio en una casa ubicada detrás de la residencia de los Ezcurra, en Belgrano 93 (hoy Belgrano 447) por lo que se vio envuelto en un intento de asesinato a Rosas (del que él nada tenía que ver y fue, obviamente, indultado). A partir de 1848 inició sus obras más importantes. Trabaja durante el rosismo, hizo para la familia Terrero el enorme puente en el Río Salado que les permitía llegar a sus estancias y poco después el de San Antonio de Areco. Construyó la Iglesia Evangélica Alemana en Buenos Aires y otras obras menores, seguramente hay varias que no conocemos. Luego de Caseros, tiempo en el cual es probable que haya estado en sus obras de la provincia alejado de la ciudad, trabajó durante el gobierno de Urquiza como arquitecto del Estado, al ser contratado para diseñar la Aduana Nueva, a la que se le agregó el Muelle de Mercaderías y posteriormente el Muelle de Pasajeros. Completó el edificio de Rentas Nacionales durante los gobiernos de Mitre y Sarmiento. Es decir, logró salir indemne de los cambios políticos, las guerras y las revoluciones, lo que no es un detalle menor en la convulsionada Buenos Aires de esos tiempos.

En 1852, Taylor fue designado para integrar el Consejo de Obras Públicas de Buenos Aires y, a partir de entonces, empezó a involucrarse en grandes proyectos al grado de llegar a definir con sus obras la imagen formal de la Plaza de Mayo, símbolo de la ciudad. Durante 1854, su actividad fue incansable. Realizó los Cuarteles del Retiro, proyecto tan similar a la Aduana que llama la atención, más allá de lo que dicen los papeles que aquí publicamos que lo acreditan sólo como constructor. Hizo el Muelle de Pasajeros de trescientos metros de largo, inaugurado en 1855 con un discurso de Sarmiento. También, en 1854, proyectó la Iglesia Presbiteriana Escocesa de St. John's, en Quilmes (hoy, Florencio Varela).

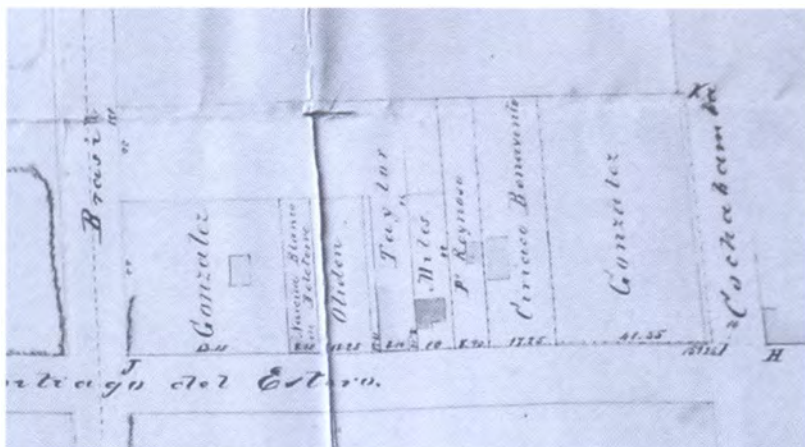
En los años siguientes su trabajo fue imparable, posiblemente se codeó con lo mejor de la sociedad porteña, de la que poco participó. Proyectó la ampliación de la Iglesia de la Concepción, trazó el pueblo completo de Tandil e hizo su iglesia parroquial, proyectó y construyó la iglesia del pueblo de Lobos, levantó el muy elogiado edificio del Club del Progreso en Perú e Hipólito Irigoyen, en 1856, y luego su competidor, el Club del Plata ubicado en la esquina de Hipólito Yrigoyen y Chacabuco, en el que fuera el Palacio Rams. En 1856, formó una sociedad para construir obras sanitarias que no prosperó. Ya consolidado como figura pública, en 1862 y 1863 fue Consejero Municipal y ayudó mucho al avance de la ciudad.

Habría que decir que hay pocos planos y dibujos de Taylor, al menos que los podamos atribuir con certeza a él; es evidente que tenía dos niveles de trabajo: uno esquemático y rápido y otro de proyectos muy cuidadosos que mostraban su veta artística. Por ejemplo, la planta y fachadas de la Iglesia Alemana son tan sencillas que parecen infantiles; en cambio, el dibujo en perspectiva del exterior es una gran obra de arte. Lo mismo sucede con la fachada de la iglesia de Lobos, aunque en ambos casos no llevan firma. El plano y dibujos de la Aduana son en extremo sencillos pese a la complejidad de la estructura. Sus bocetos estaban acompañados de inscripciones a mano suelta, casi como un borrador apurado, aunque haya sido un plano oficial. Si ésa era su manera de trabajar, resulta hoy peculiar, quizás cercana al arquitecto

que hace un croquis en una servilleta y luego los planos para entregar oficialmente.

En 1867, en plena producción intelectual sufrió un derrame cerebral que lo dejó parálítico; murió el 18 de agosto de 1868 de apoplejía en su casa de la calle Independencia. El diario *The Standard*, del 3 de septiembre de 1868, publicó la siguiente nota necrológica:

“Hace pocos días murió un antiguo y respetado residente inglés, cuyo nombre está asociado a muchas de nuestras obras públicas, y que trabajó casi medio siglo como arquitecto en su ciudad adoptiva. Mister Eduardo Taylor era nativo de Londres y vino a este país a la temprana edad de veintitrés años; casó con una dama de Buenos Aires en 1830, y progresivamente fue ascendiendo en su profesión, obteniendo una gran cuota de práctica pública y privada. El Club del Progreso, los muelle del Paseo de Julio y la Aduana fueron todas obras construidas por él, y por la última de estas obras recibió del gobierno una medalla de oro. En 1853 construyó la iglesia alemana, de prolija estructura gótica, que le valió la Red Eagle de Prusia. El año pasado mister Taylor sufrió un ataque de parálisis, y su salud continuó debilitándose hasta el 18 del corriente, cuando murió en el seno de su familia, a los 67 años. Deja una viuda y tres hijos”.



Plano de los terrenos de Taylor en la calle Santiago del Estero y la manera en que fueron loteados quedando su casa en el centro.

Nueve años antes, en 1859, había perdido a su hijo Tomás, sargento, que se ahogó en la laguna de San Pedro. Cuando falleció, sus dos hijas ya eran monjas: Pastora, convertida en sor Concepción, murió en 1899, y Mariana, sor Ana María, murió en 1915. María Josefa González de Taylor murió el 23 de junio de 1886, a los 86 años.

Taylor viviría la primera gran modernización, sus edificios serían precisamente eso: el uso de la maquinaria de vapor, la sistematización del movimiento de mercaderías desde el barco hasta el carro minorista, el uso de guinches, poleas y aparejos de carga, patios de maniobras bajo nivel, el uso de la barranca para cargar y descargar con facilidad, la construcción rápida con cimbras metálicas, techos de zinc muy livianos, grandes arcos para puentes, estéticas diferentes para las iglesias con el neogótico. En cambio, para los palacios usó el neorenacimiento y para la industria la arquitectura ladrillera derivada de la Revolución Industrial y los ferrocarriles. En tiempos de Urquiza sabría mantener en sus obras una imagen formal aún inspirada en la colonia, la Aduana sería un remedo en los arcos del Caserón de Rosas, que a su vez imitaba en sus fachadas las estancias coloniales. Taylor era conservador en sus exteriores y mecanicista y moderno en sus interiores cuando hacía falta.

En un estudio sobre el período, se sostuvo que éste fue el momento en que se registró: “la imposición ideológica del renacimiento italiano como sustituto de la arquitectura colonial y española”¹⁸. En realidad hubo una operación a nivel urbano destinada a diferenciar claramente la ciudad de antes y la de después, como pedía Sarmiento; el pasado quedó homogeneizado como “lo colonial” y desechado en su conjunto por representar lo negativo. El neorenacimiento italiano, Renacimiento al fin y al cabo, fue lo que se comenzó a ver en los nuevos edificios públicos y privados de envergadura. La innovación tecnológica mayor fue la paulatina introducción del vapor y del hierro, símbolos máximos de la modernidad industrial. Por eso, creemos que Taylor se manejó con sabiduría entre fuerzas poderosas y a cada uno le supo dar lo que necesitaba como edificio y como fachada. El centro del país, es decir en ese momento el centro

18. Municipalidad de la Ciudad y Universidad de Buenos Aires, *La arquitectura en Buenos Aires (1850-1880)*, Instituto de Arte Americano, Buenos Aires, 1965.

de Buenos Aires, fue la obra de Taylor al menos por medio siglo. Fue un constructor que pasó de hacer arreglos a manejar la ingeniería de la modernidad en una ciudad que era remisa en hacer ochavas tal como dijo Sarmiento¹⁹: “Rivadavia mandó ochavar las esquinas a fin de facilitar la vuelta de los carruajes en calles harto estrechas. Y en este país libre, gobernado por leyes, se han necesitado cincuenta y dos años para obedecer la ordenanza ya que en 1879 hay sólo cuarenta esquinas ochavadas”.

Fue Sarmiento, durante los años finales de Taylor, quien definió lo que era la modernidad: en el *Facundo*, el sanjuanino se refirió a las ciudades como “el centro de la civilización” y para fundamentarlo hizo un inventario de lo que debían tener para serlo: “los talleres de las artes, las tiendas del comercio, las escuelas y colegios, los juzgados, todo lo que caracteriza, en fin, a los pueblos cultos. La elegancia en los modales, las comodidades del lujo, los vestidos europeos, el frac y la levita tienen allí su teatro y su lugar conveniente”. Las ciudades se contraponían a los desiertos que eran sinónimo de naturaleza salvaje, de allí la diferencia que a su entender existía entre el hombre de la ciudad que “viste el traje europeo, vive de la vida civilizada tal como la conocemos en todas partes: allí están las leyes, las ideas de progreso, los medios de instrucción, alguna organización municipal, el gobierno regular” y el hombre de campo que “lleva otro traje, que llamaré americano por ser común a todos los pueblos; sus hábitos de vida son diversos, sus necesidades peculiares y limitadas”. Para Sarmiento eran dos sociedades no sólo diferentes sino contrapuestas. Y así fue como se enfrentaron en luchas fraticidas por medio siglo. Hoy entendemos el mundo de otra forma, pero haber estado allí, en medio de esas polémicas que terminaban en ejércitos en armas, no debió ser sencillo. Y Taylor fue el arquitecto de Rosas, de Urquiza y de Sarmiento.

En el medio de todo esto está, ya dijimos, la obra de un arquitecto que intentaba no participar en lo que lo superaba, o que podía destruir su carrera muy rápidamente. Quizás, como ejemplo, sirva comentar que Taylor, constructor del Palacio Muñoa, que al poco tiempo albergaría al

19. Domingo F. Sarmiento, *Arquitectura doméstica*. (Primera edición en *Revista de Ciencias, Artes y Letras*, 1879) En: *Anales del Instituto de Arte Americano N° II*, Buenos Aires, 1958.

Club del Progreso donde se reunía lo más granado de la sociedad porteña anti-rosista, no lo contó entre sus miembros, lo que por cierto resulta extraño, ¡había construido la sede del club! Y luego hizo el Palacio Rams que sirvió para el Club del Plata, su competidor aunque de menor rango social, y en donde tampoco se inscribió.

Era una sociedad cambiante, como escribía José María Cantilo, “Una prueba de que progresamos, de que vamos siendo un pequeño París, la tenemos en la diferencia que se nota entre éste y los pasados tiempos”. Y esto era palpable, era notorio desde adentro y desde afuera; incluso cuando se trazaba una nueva ciudad, como lo hizo Taylor en Tandil, se usó la vieja cuadrícula pero de otra manera, resignificada; ya no era el orden de la Ilustración, era el nuevo instrumento rivadaviano para manejar el territorio, de dominar con ciencia y no sólo con poder. En Tandil el Fuerte quedó descentrado dentro de una plaza, vacío de significado y de soldados, esperando desaparecer. El territorio había sido dominado y, obviamente, los indígenas exterminados. Es cierto que el trazado en cuadrícula ya no significaba lo mismo que en tiempos españoles, pero la realidad es que las pautas del trazado se mantuvieron.

Para Mario Buschiazzo²⁰, entre la culminación de la obra de Prilidiano Pueyrredón y el inicio de la obra de Pedro Benoit, se podría establecer el momento en que los últimos restos de la arquitectura criolla fueron ahogados por técnicos extranjeros que llegaron en diferentes camadas²¹. Desde la perspectiva estilística, ellos diferenciaban entre el neoclasicismo borbónico del período rivadaviano y el clasicismo italianizante producido entre Caseros y la Federalización de Buenos Aires²². “No era entonces Buenos Aires lo que es ahora”, sentenció Lucio V. López para resaltar los

20. Mario J. Buschiazzo *La arquitectura en la República Argentina 1810–1930*, Artes Gráficas Bartolomé Chiesino, Buenos Aires, 1966.

21. Un primer grupo, vinculado a Rivadavia, fue Próspero Catelin, Pedro Benoit, Carlos Enrique Pellegrini y Carlos Zucchi y hubo luego un segundo grupo que llegó después de Caseros con Prilidiano Pueyrredón complementado con quienes desarrollaron su obra poco más tarde como Emilio Landois, Nicolás y José Canale, Otto von Arnim y Enrique Hunt.

22. El estilo renacimiento italiano continuó su predominio durante las presidencias de Mitre, Sarmiento y Avellaneda, realizado por arquitectos y albañiles españoles que llegaron luego del período rosista. Declinó una vez que se produjo el arribo de técnicos de otros países dando origen al fuerte eclecticismo que imperó a partir del año 1880.

cambios, y tenía razón al decirlo. Si alguien participó activamente en ese cambio en la mitad del siglo XIX, fue Eduardo Taylor.

Para entrar en sus obras y terminar con su biografía, creemos que Taylor fue un hombre tranquilo, modesto en sus bienes, despreocupado de la política y los avatares de la sociedad y su brillo –no fue socio de los clubes de moda que él mismo construyó-; por amor a sus hijas que se hicieron monjas cambió de religión y volvió a casarse en otro rito. Sus bienes, a lo largo de tantas obras para el Estado, no se acrecentaron de manera geométrica como lo hicieron los de tantos otros. Estuvo cerca del Poder pero no se dejó tentar y en su testamento reparte poco y nada. Quizás, era uno de esos tantos europeos que estaban felices en su nueva tierra, que había encontrado tras muchas peripecias al inicio, un lugar donde vivir; un lugar donde “uno lleva las cuentas de las ganancias, no de las pérdidas” como escribió Hudson, quien al terminar de describir las hermosas tierras del Uruguay dijo:

“No sólo de pan vive el hombre y la ocupación británica no proporciona todo lo que el corazón anhela. Las bendiciones pueden tornarse maldiciones si el enorme poder que las concede aleja de entre nosotros a los tímidos espíritus de la Belleza y la Poesía. Este país no cautiva nuestro corazón sólo porque nos inspire sentimientos románticos. Es la república perfecta: la sensación de libertad que experimenta el viajero del Viejo Mundo es indescriptiblemente dulce y novedosa”²³.

Aclaración: algunos diccionarios bibliográficos confunden a este Taylor con Alfonzo Taylor quien trabajó en Paraguay en tiempos de la guerra de la Triple Alianza haciendo grandes obras en Asunción. Fue perserguido por Solano López y sufrió prisión y castigos. Vale aclarar que nada tienen que ver.

23. E. H. Hudson, Op. Cit. (2005), pag. 306.

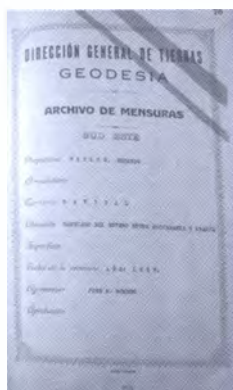
SUS TERRENOS Y VIVIENDAS EN BUENOS AIRES

Durante algunos años Taylor se dedicó a menesteres constructivos menores que le debieron proveer el alimento, la primera obra de la que tenemos noticias fue un emprendimiento de escala urbana típico de la época. En 1827 había comprado cinco manzanas sobre la calle Santiago del Estero, “inmediaciones de la avenida Pavón” al decir de su tiempo, adquisición que hizo a medias con el agrimensor inglés Guillermo Sisson, quien había venido con él desde Inglaterra. Esas tierras iban desde Cochabamba hasta Brasil y por el oeste lindaban con la calle San José, hoy está subdividido el sector en manzanas. En los años siguientes, vendieron fracciones de aquellas tierras a otros ex colonos de Beaumont y a cualquiera que quisiera comprarlas. Esta especulación inmobiliaria menor lo benefició a Taylor y le permitió tener el capital para quedarse con una parte de los terrenos, uno lo destinó para su casa y otro lote, que estaba detrás del primero, quedó vacío. En esa casa vivió un tiempo, pero parece que no fue la definitiva, ya que en algún momento adquiere y se muda a Independencia 1021-1027. Para ese entonces tenía otras propiedades; entre ellas, una casa en la calle Necochea 827 que heredó de su hijo Tomás, luego fallecido. En 1846 poseía un terreno a su nombre en el bajo del Río de la Plata, posiblemente lo que es hoy Leandro Alem casi Tucumán, que fue mensurado por un conflicto surgido entre sus vecinos, en lo que él no tenía participación directa. Tengamos en cuenta que la numeración es la anterior al año 1900 en que fue impuesto el sistema de cien números por cuadra.

La propiedad de Independencia 353, en la que falleció, la había escriturado en 1849 para él y su familia. Era un lote no muy amplio para esos tiempos y zonas pero tenía la ventaja de estar frente a la plaza. El terreno, en el que ya había construcciones, medía quince metros de frente por veintitrés de fondo, y allí o construyó o remodeló –no lo sabemos por cierto- “un edificio de altos, con gran patio y aljibe. En la planta baja habían varios locales a la calle, zaguán, escalera, varias habitaciones y

dependencias al fondo; en la planta alta, lo que habría sido la residencia familiar, con balcón, salones a la calle y varias habitaciones que se abrían unas a otras alrededor del patio”²⁴. El terreno era en forma de L y, con certeza, la casa estaba sobre la parte más ancha, es decir miraba hacia Brasil (luego Constitución). Si la vivienda hubiera estado sobre la rama estrecha realmente no podría haber sido nada magnificente ya que tenía 8.19 varas de ancho, es decir unos seis metros, e incluso una pequeña parte de la fachada no le pertenecía²⁵.

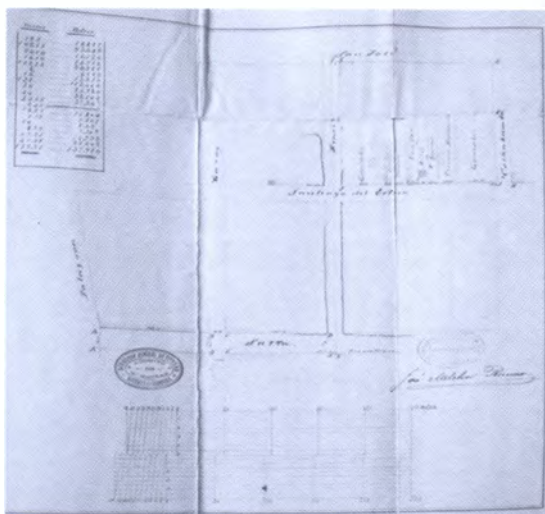
Los datos concretos que tenemos surgen de una mensura realizada en 1862, por José Melchor Romero a pedido del propio Taylor debido a un conflicto con su vecino producido por una franja de terreno. El problema, al parecer, se originaba en que la determinación de las medianeras era poco clara, cosa habitual en su tiempo. Cuando falleció en su testamento figura que tenía: “Un terreno parte de una quinta que cuando se casó poseía entre las calles de Santiago del Estero, Constitución, Pavón y Lorea”. Si bien es la misma quinta subdividida, la indefinición en la apertura de calles y cambios de nombre genera confusiones.



Expediente del juicio entablado contra los Taylor por uno de sus vecinos en 1889. En el documento se describe con detalle las propiedades de la familia (Archivo del Instituto Histórico del Gobierno de la Ciudad).

24. Maxine Hanon, *Diccionario de Británicos en Buenos Aires (primera época)*, Ediciones K, Buenos Aires, 2005.

25. Los planos y documentos se encuentran en el archivo del Instituto Histórico del Gobierno de la Ciudad.

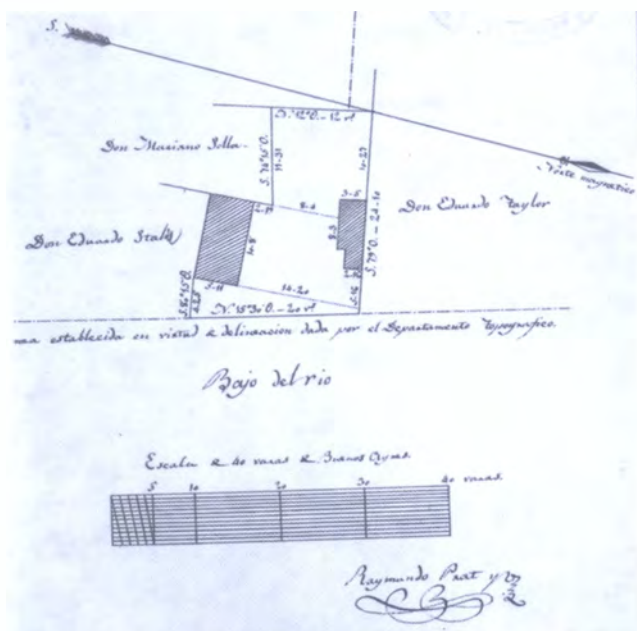


Plano de división catastral de la manzana en litigio. Incluye los terrenos que fueron de Eduardo Taylor (archivo del Instituto Histórico del Gobierno de la Ciudad).

Sin embargo, el problema en la división de tierras no quedó allí, su hijo Benjamín tuvo que afrontar un juicio heredado. La historia se desata al iniciar Alberto H. Almirón una causa contra Eduardo B. Taylor el 16 de octubre de 1889, ante el escribano Tristán M. Almandós. El juicio era contra Taylor o sus sucesores “respecto de la propiedad de un terreno situado a los fondos del que el exponente posee en esta ciudad, calle antes Brasil hoy Constitución número ciento cuarenta y nueve entre las de Santiago del Estero y San José, que compró a Don Manuel Gregorio Molino Torres por escritura fecha cuatro del corriente mes y año ante mi, en este registro”.

En el desarrollo de la causa, Almirón, a través de su representante, declaró que poseía un terreno en la calle Constitución 149, entre Santiago del Estero y San José, el que “desde Taylor padre” ya había pasado por otras manos. Al verificar las dimensiones con la escritura se encontró con dos problemas: no coincidían los datos y, según él, había una cifra alterada o tachada que coincidía con lo faltante. “Investigando la causa de esta disminución supo que el lindero D. Eduardo Taylor,

que posee un terreno con frente a la calle de Santiago del Estero y cuyo fondo viene a limitar con el de mi representado (...) hace más o menos tres años, y en circunstancias que el terreno, hoy de mi representado, se hallaba baldío, había derribado el muro que separaba su terreno del de mi representado y levantó en este un nuevo muro (...), tomándose en consecuencia, una fracción de terreno que, indudablemente, debe ser el que le falta a la propiedad de éste”. Se planteaba que esto era viejo y se remontaba al parecer a la época en que vivía Taylor allí. La causa sigue con el intento de arreglar la situación, lo que finalmente se logra cuando le vendió “las cinco varas de fondo que ocupa actualmente (...) con un frente igual al que tiene el terreno de Almirón que son ocho y media varas”²⁶. Y así quedó delimitado el viejo terreno de lo que quedaba de esa primera lotización de Taylor.



Propiedad de Eduardo Taylor frente al río de la plata en la actual manzana que ocupa entre Tucumán y Lavalle frente a Leandro Alem y su división con los vecinos (archivo del Instituto Histórico del Gobierno de la Ciudad).

26. Testamentaría de Eduardo B. Taylor, 1889.

LA DESTILERÍA DE DON CARLOS HUERGO (PARCIALMENTE EL ACTUAL MICHELANGELO)

En la calle Balcarce 433, aún existe un edificio donde funciona un conocido sitio de tango llamado *Michelángelo*, que en origen fue parte de una destilería de bebidas alcohólicas de la familia Huergo. Se encuentra en un terreno que tiene una larga historia, tan antigua como la ciudad misma, porque su ubicación estaba dentro del trazado y ocupación original de la zona céntrica. Cuando Juan de Garay otorgó los solares urbanos a sus acompañantes, la manzana delimitada entre las actuales calles Belgrano, Balcarce, Venezuela y Defensa, Domingo de Irala y Alonso Gómez recibieron la titularidad de los solares del lado oeste, y quedó vacía en todo el lado este.

Esta extraña forma de repartir en sólo dos solares en vez de los cuatro tradicionales, tiene su explicación en la topografía irregular producida por la barranca hacia el río: a nadie se le podría haber ocurrido, en esos tiempos, que con ese desnivel vivir o construir allí, más aún con el resto del país casi vacío.

Ni Irala ni Gómez se hicieron cargo efectivo de sus solares y los dos fallecieron lejos de estas tierras. Con los años, toda la manzana fue ocupada por la orden de Santo Domingo, allí construyeron su iglesia y convento; con ellos se inició la ocupación del solar. En el reparto inicial de Garay los frailes habían recibido otro terreno, que no fue de su agrado porque no estaba sobre la calle Mayor (actual Defensa), como el otorgado a sus rivales franciscanos. Para conseguir otro lote, llevaron a cabo una cadena de trueques y compras en los últimos años del siglo XVI, que les permitió obtener un terreno mejor ubicado. El que fuera de ellos lo ocuparon los mercedarios, aliados en el sofisticado sistema de intercambiar terrenos que organizaron.

Posiblemente, para 1601, ya se habían comenzado las construcciones del primer convento y la iglesia de reducidas dimensiones, que debieron inaugurarse al inicio de 1602. El segundo terreno tampoco los satisfizo

completamente y, en 1608, lograron por fin llegar a la calle Mayor. Desde ese momento la ciudad tuvo un “convento viejo” y otro llamado “nuevo”, el que actualmente ocupan con frente a la avenida Belgrano y que, en parte de él, está situado *Michelangelo*. El terreno nuevo estaba ubicado en un sitio privilegiado de la ciudad: al borde de la barranca sobre el río. Eso le daba excelente vista, “buenos aires” al decir de la época, fácil acceso al agua para beber y regar, y, en la práctica real de la época se beneficiaban con el usufructo de la barranca misma y la orilla. Sólo mucho más tarde, esa zona baja pasaría a tener construcciones y propiedades, eso ocurrió al delimitarse la calle Balcarce y la manzana hacia el este²⁷.

Desde el principio, la topografía del lugar definió el emplazamiento de la iglesia y el convento dentro del terreno. La parte más alta y plana (sobre la calle Defensa) permitió situar la iglesia con orientación hacia el norte, es decir con la entrada hacia la Plaza Mayor. En cambio, el convento se ubicó en el centro de la manzana y el resto del predio se destinó para la huerta y otras actividades auxiliares, en especial para alojar en su ranchería a sus numerosos esclavos. La barranca del río fue el factor determinante para que más tarde, el edificio de los Huergo se encuentre en ese lugar y con la forma que ahora tiene.

En el nuevo terreno, la orden dominica inició una obra no muy importante y que para el siglo siguiente resultaría pequeña por el crecimiento de la ciudad. Si bien casi no tenemos noticias sobre ese conjunto, sabemos que llegó sin cambios y en estado “precario” a mitad del siglo XVIII y que la iglesia se derrumbó en 1752²⁸. En el ínterin se había firmado contrato con un conocido arquitecto, Antonio Masella²⁹, para que confeccionara los

27. Daniel Schávelzon y Mario Silveira, *Excavaciones en Michelangelo*, Ediciones Corregidor, Buenos Aires, 1998.

28. Mario J. Buschiazco, El templo convento de Santo Domingo de Buenos Aires, *Anales del Instituto de Arte Americano* no. 4, pp. 47-51, 1951; Julio Luqui Lagleyze, Los verdaderos propietarios de la Aduana Veja, la Casa de Asiento, *Boletín del Instituto de Histórico* no. 1, pp. 63-69, 1979.

29. Andrés Millé, *Itinerario de la orden dominicana en la conquista del Perú, Chile y Tucumán y su convento en el antiguo Buenos Aires*, Ediciones Emecé, Buenos Aires, 1964. *La arquitectura en Buenos Aires 1850-1880*, Universidad de Buenos Aires y Municipalidad de la ciudad, 1965; *Arquitectura del Estado de Buenos Aires 1863-1862*, Universidad de Buenos Aires y Municipalidad de la Ciudad, Buenos Aires, 1965.

planos e iniciara obras nuevas, lo que hizo en 1751. Pero Masella era un hombre difícil, vivió lleno de pleitos y conflictos y, pese a su capacidad como arquitecto, dejó la obra sin terminar. En 1762, la retomó el alarife Francisco Álvarez y a partir de 1773 se hizo cargo el Maestro Mayor de la catedral Manuel Álvarez hasta 1784, cuando, aparentemente todo quedó terminado salvo la torre derecha que se completó más tarde. La fachada actual fue construida en 1894.

A comienzos de 1823, había llegado al punto culminante una árida polémica entre los dominicos y el gobierno nacional que los acusaba de ser pro-españoles y de trabajar contra el proceso de la Independencia. Esto venía de la mano de la reforma eclesiástica del año anterior, que quitaba a las órdenes religiosas gran parte de su poder y sus enormes propiedades; los dominicos y los franciscanos eran los mayores terratenientes (urbanos y rurales) de la ciudad y del país. El gobernador Las Heras y su ministro Bernardino Rivadavia tomaron la decisión de expulsarlos del territorio nacional, como ya había sucedido con los jesuitas medio siglo antes. El argumento esgrimido se basó en que las congregaciones religiosas debían tener un número mínimo de frailes para poder funcionar, lo que en el caso de los dominicos no se cumplía. Recién regresarían a Argentina con Juan Manuel de Rosas, en 1835.

El 26 de septiembre de 1823, el activo ingeniero y recientemente llegado al país desde Francia, Próspero Catelín, en ese entonces ingeniero jefe de la provincia, envió a Rivadavia el plano para subdividir los terrenos de esa orden y proceder a venderlos. La medida quitaba en forma efectiva parte a la propiedad de los dominicos y al mismo tiempo significaba un ingreso de fondos para el fisco. La iglesia y su convento fueron destinados a la recién creada Universidad de Buenos Aires que instaló allí el Museo Nacional, el nuevo observatorio astronómico, varios gabinetes asignados para la investigación, entre ellos el de física y la cátedra de Historia Natural. Allí llegaron investigadores de la talla del español Pedro Carta Molina, el italiano Carlos Ferraris y tantos otros que contribuyeron a la creación de la ciencia nacional. En sus claustros también trabajaron destacados viajeros, como el erudito francés Alcides d'Orbigny y el naturalista inglés Charles Darwin. Fue parte del proceso de moderni-

zación tanto de la ciudad como de la cultura.

El proyecto de Catelín implicaba abrir una calle por el centro de la manzana, que dividía el convento, dejaba la iglesia en pie, y loteaba la superficie sobrante. La calle se llamó en ese entonces Sarandí, actualmente es el callejón 5 de Julio. Esta división permitiría vender seis lotes, cuatro en la nueva manzana —entre ellos el que ahora ocupa *Michelangelo*- y otros dos en la esquina sobre Belgrano, en la manzana misma de la iglesia. Rivadavia aprobó los planos y ordenó que: “se proceda a la venta de seis terrenos que se designan y se proceda convenientemente para que la calle se abra para empedrar”.

Para la venta se hizo amplia publicidad del remate público y se publicaron anuncios con la descripción del terreno y el plano de deslinde. A pesar de eso, hubo un solo oferente por dos de los terrenos: Felipe Senillosa, un constructor que en esa época estaba activo y que poco más tarde sería el arquitecto oficial del gobierno de Rosas. Pero el mismo Senillosa objetó el acto y obligó a suspenderlo: alegaba una diferencia métrica entre el plano y los textos descriptivos. Sin embargo, esta apelación no le fue favorable, porque en la primera convocatoria pudo haberse quedado con todo, pero al nuevo remate asistió un contrincante, Manuel Gallup, quien tras una breve puja adquirió los lotes 5 y 6. El costo fue muy bajo, pagó sólo dos tercios del precio fijado, más \$17 para la posesión de los terrenos. Senillosa, a su vez, era profesor de la nueva Universidad que se instalaría allí mismo, en el convento. Más tarde, durante 1824, salieron a remate los terrenos de la manzana nueva que habían quedado sin venderse. En esa oportunidad, Félix Castro compró dos lotes, los 3 y 4, y así se inició la historia del predio que estamos analizando. Esos terrenos estuvieron en discusión durante algunos meses, pues otro ofertante, Braulio Costa, socio de Rivadavia, había ofrecido pagarlos con bonos que se emitirían para erigir allí la primera Bolsa de Comercio de la ciudad.

El terreno doble que compró Félix Castro (hoy transformado en cuatro lotes) se lo describió como “de 20 varas de frente con 51 varas de fondo, que corre al este, inclusive su muro y todo lo que en sí encierra dicho terreno. Y se considera por su valor a todo ello por la cantidad

de 4000 pesos”. Esto nos permite suponer que dentro del terreno habían quedado algunas construcciones del convento, posiblemente parte del refectorio y de la huerta. Por este lote, Castro pagó dos tercios de los \$ 4000 tasados, es decir unos \$ 2683,66, mientras que el lote 4, la esquina, mantuvo su valor inicial de \$ 7900. Pocos días más tarde, Castro le vendió el terreno número 3 a Manuel Carranza³⁰ por el monto del valor de la tasación original, así obtuvo un 33% de beneficio en una muy hábil maniobra inmobiliaria. Esta situación con idas y vueltas, ventas y reventas, suscitó muchas habladurías que, con el tiempo, se transformaron en mitos urbanos. Se rumoreaba que Rivadavia lo había hecho para construirle una casa a su amante y también corrían de boca en boca otras versiones, las que llegaron a la actualidad y que aún abundan en los textos no científicos.

Un edificio destinado a “almacenes”

Es cierto que en esa época había una alta tasa de inflación. Una muestra del valor real de estos lotes es el monto por el que, el 1° de marzo de 1833, Manuel Carranza vendió los terrenos a Carlos María Huergo: el monto total de la operación fue de \$120.000. La venta incluía: “Una casa de su particular propiedad situada en la calle nueva de Santo Domingo designada con los números 3, 4 y sus altos correspondientes, cuyos terrenos se componen el primero de 10 varas de frente oeste y 51 varas a fondo que corre al este y todo lo que encierra dicho terreno, y el segundo también con todo lo en él edificado que forma esquina, que se compone de 50 varas de frente al norte y 52 varas de fondo que corren al este inclusive también su muro” y un alambique con todos sus útiles. Esto significa que el lote de la esquina ya tenía una casa de altos, mientras que el otro aún estaba vacío. Lo más llamativo es que en nueve años había aumentado casi cincuenta veces su precio.

Carlos María Huergo falleció en 1849, en su testamento se hacen amplias descripciones y declaratorias sobre estos terrenos y sus

30. Registro n° 2, folios 80/81.

edificios³¹. Es posible ver que la casa levantada por Carranza aún seguía en pie y que era la residencia familiar de los Huergo, y que en el lote anexo ya se había construido un edificio destinado a “almacenes”; estos son los que en nuestros días albergan al restaurante *Michelángelo*.

Si bien no fue posible localizar ni el proyecto original del edificio ni el nombre de su proyectista, es factible hacer una pequeña historia de lo que resultó una obra llena de problemas, y ubicar allí a Taylor como su arquitecto.

Sabemos que cuando Huergo falleció, estaba en plena obra y había iniciado un juicio contra los constructores de sus almacenes porque estaban realizando un mal trabajo, juicio que siguió en manos de sus herederos. Gracias a ello existen listas de jornales correspondientes a los años 1848 y 1849 a cuenta de un tal Manuel González, con un detalle de débitos y créditos. Entre los débitos, se incluye el “saldo del frente de los cuatro almacenes a la calle nueva”, y en una anotación del 19 de marzo consta: “5 ladrillos que tomó para su uso personal”. Por el crédito, se destaca la finalización de algunos sectores y “por echar abajo parte de las bóvedas 3 y 4 y rehacerlas \$ 13.000”, “por echar abajo parte de las bóvedas 5 y 6 y destechar la número 7 de arriba, la parte que da a la azotea rehacerlas \$ 8.500”, “por un pedazo de la bóveda en el n° 3”, y otros similares. Todo esto nos permite pensar que el constructor original dejó las cosas mal hechas o sin terminar, por lo que fue necesario demoler y reconstruir buena parte del edificio. Estas suposiciones han sido corroboradas a través del estudio hecho en la construcción misma, que presenta cambios en las curvas de las bóvedas y diferentes aparejos murarios.

La situación en la obra continuó complicada porque Huergo, en marzo de 1850, reclamó que se la continuara, porque el constructor había suspendido su tarea a pesar de haber cobrado sus honorarios por adelantado. Por otra parte, González había entablado una demanda en enero de 1850, por \$ 90.260, monto adeudado, según él, por obras de las que se le había pagado sólo una parte; además, reclamaba el cobro

31. Todos los documentos citados provienen del Archivo de Escribanías y han sido hallados por Pablo Willemsen, a quien agradecemos.

de las refacciones que hizo en la vivienda familiar de los Huergo, que estaba en el piso superior del edificio, en la terraza de la fábrica para ser precisos.

En esta descripción se incluyen datos muy interesantes: se cita la cornisa de la calle 5 de Julio que aún existe, una desaparecida baranda en la terraza sostenida por “ocho pilares en el frente” de Balcarce y una larga lista de obras que incluían los techos de las bóvedas en la azotea. Esta descripción es la que nos permitió reconstruir la fachada original del edificio. Pero, es interesante ver que en la fotografía más antigua que disponemos (fecha hacia 1870) no se observan los pilares ni la baranda de la azotea. Lo que lleva a cuestionar si lo descrito fue realmente construido de esa forma, o si luego fue modificado o destruido. En resumen, la obra ya estaba en construcción en 1848 y en 1850 se la había completado.

Los trámites sucesorios de la familia hicieron más oscura la cuestión, al margen de las demandas y que el primer constructor se hallaba prófugo, la sucesión se tornó compleja por los dos matrimonios de Huergo y sus trece hijos, que reclamaban cada uno sus respectivas partes. Enumerar todas esas cuestiones sería engorroso, lo importante es que terminaron en 1857, cuando se establecieron los montos que le correspondían a cada uno de los involucrados. Los hijos del primer matrimonio hicieron un acuerdo con los del segundo para el traspaso de la propiedad indivisa por la suma de \$ 823.000. A partir de ese momento, los dos edificios continuaron unidos, sin embargo, antes del fin del siglo se separaron definitivamente. En el Catastro Beare de 1862, se muestran ambos unidos como propiedad de Huergo y bajo la denominación “depósitos de aduana”, posiblemente arrendados por éste dado que se encontraba ubicada al otro lado de la calle. Un plano firmado por Carlos Pellegrini, de 1867, muestra que la situación de los lotes y edificios era la misma aunque Huergo aparece como “finado”.

Recién en 1898, Aureliano Huergo lo vendió a un interesado que no pertenecía a la familia. En 1911, los planos identifican a Edgardo Mauzhe como propietario sólo del edificio que ahora es *Michelángelo*, que continuaría en su poder durante muchos años. Con el paso del

tiempo, la antigua casa caería bajo la piqueta y, para fin del siglo XIX, el terreno ya estaba dividido en los lotes que ahora existen. Luego se construyeron allí los altos edificios de la esquina y hacia 1915 sólo quedaban los viejos “almacenes” o depósitos que llegaron en pie hasta la actualidad. Una descripción contemporánea dice que:

“Este establecimiento empezó a funcionar desde el año 1881 bajo la firma de José María Huergo y exclusivamente en la fabricación de vinos. Dos años después recibió un gran ensanche y se extendió su fabricación hasta hacer licores, girando un año después bajo la razón social de Joselín B. Huergo. Consta la fábrica de siete departamentos de 45 metros de ancho por 45 de fondo, con salida a dos calles, cuatro piezas destinadas para escritorio y un gran corralón para depósito de cascots vacíos, carros, caballos, etc. El material de la fábrica se compone de seis grandes alambiques movidos a vapor, que pueden producir hasta 5.000 litros diarios de cualquier licor, catorce toneladas de cincuenta hectolitros de capacidad, dos de cien y treinta de a ocho a diez, cuatro bombas trasiego, tres tachos para almíbar, filtros, máquinas para llenar, tapar y capsular, dos grandes depósitos de hierro y uno de cobre para alcoholes y demás útiles indispensables. (...) La dotación personal de la casa se compone de seis dependientes, un capataz y dieciséis peones”³².

¿Quién fue el autor del proyecto arquitectónico? Este es un interrogante que no ha sido posible dilucidar en los papeles, pero, pese a ello, hay motivo suficiente para pensar que estamos frente a una obra de Eduardo Taylor.

El edificio es muy peculiar, único en la ciudad, y presenta rasgos característicos de la primera época de Taylor, tanto en el interior como la fachada que es idéntica a algunas posteriores, hechas por su mano; también hay similitudes en la parte posterior con la Aduana y el edificio de Rentas Nacionales. El uso de la ingeniería para carga y descarga, de bóvedas de mampostería y de pescantes en la fachada, son

32. A. Galarce, *Bosquejo de Buenos Aires capital de la Nación Argentina*, Stiller & Laas, Buenos Aires, 1887, vol. II, pag. 66

rasgos únicos y distintivos de Taylor en ese momento en el país. En los proyectos de la Aduana Nueva y otro más -que luego describiremos-, utilizó un sistema constructivo novedoso e inexistente en el Río de la Plata, formado por bóvedas hechas de ladrillo superpuestas unas a otras en varios pisos. Esa arquitectura, de neta tradición inglesa, se caracterizaba porque las bóvedas se soportan por muros verticales que actúan como contrafuertes y reducen su espesor a medida que suben en altura. En todos los casos, las fachadas se inscriben en el Neo-renacimiento con una fuerte cornisa superior.

Un aspecto notable de los proyectos hechos por Taylor es el sistema de rampas-escaleras para facilitar la subida de pesadas cargas, aprovechando los desniveles de la barranca existente; esto lo repite en todas sus obras aduaneras y portuarias. Precisamente, el sistema de funcionamiento interno de esos almacenes se basa en la subida de los materiales por la calle Belgrano (con su desnivel poco pronunciado), para entrarlos por la 5 de Julio (que es una calle más alta), y luego poder bajarlos, mediante poleas, a los carros en la calle Balcarce. Sacar provecho a la barranca para facilitar el trabajo, es un rasgo que fue utilizado únicamente por Taylor en Buenos Aires.

Otro aspecto que nos lleva a atribuir la obra a Taylor es un hallazgo que se hizo durante la excavación arqueológica: en su interior hay una enorme cantidad de grandes chapas de hierro unidas a tablonces de madera clavados. Interpretamos que estas grandes chapas, enterradas junto con un relleno hecho con objetos descartados de todo tipo (huecos de alimentación, vidrio, cerámicas y en especial material cultural relacionado a la comida casi exclusivamente) son las cimbras usadas para la construcción de las bóvedas. De ser esto cierto, estamos no sólo ante la primera aparición de una estructura constructiva de este tipo, si no también ante un arquitecto extremadamente moderno.

Desde el primer momento, el edificio estuvo destinado para que allí funcionaran almacenes mayoristas o depósitos de mercaderías salidas de la aduana; es decir, un almacén de productos importados a granel; de allí su forma, su proyecto arquitectónico y funcionamiento. No casualmente, al cruzar la calle Balcarce, se encontraba el edificio

de la Aduana Vieja, que había sido alquilado por el gobierno a través del intendente Manuel Ignacio Fernández, en 1785. Lo construyó la Real Hacienda para la Casa de Asiento, encargada de la introducción de esclavos negros desde África. En 1772, había sido puesto a remate y más tarde, en 1776, fue adquirido por Azcuénaga, yerno del conocido Basavilbaso, de quien y por error repetido lleva su nombre.

De esta forma la Aduana, que por años había peregrinado por cuanto edificio más o menos adecuado hubo en la ciudad (el anterior a este había sido la vieja Ranchería de los Jesuitas), tuvo por fin una sede digna y acorde con la envergadura del comercio que despuntaba y prometía crecer. De todas formas, fue necesario hacer algunas obras para adecuarlo a su nuevo destino; entre ellas el empedrado del acceso principal desde el río, es decir, de la calle Belgrano –más angosta que la actual-, un desembarcadero y algunas otras obras mínimas en el río mismo. Cuando el agua crecía los botes llegaban hasta la parte posterior del edificio. Tenía una sola entrada por lo que el Real Consulado decidió, en 1814, construir otra más pequeña sobre la calle Balcarce que, por su ligera anchura, formaba una plazoleta a la que daba la fachada del actual Michelángelo y, por ese motivo, la calle allí es notablemente ancha para esa zona. En 1858, la Aduana se trasladó al nuevo y monumental edificio semicircular que construyera Eduardo Taylor. La relación entre la Aduana y los almacenes de Huergo duró sólo ocho años, aunque después fueron alquilados para ser nuevamente Depósitos de la Aduana, junto con la casa de la familia.

Con los años, se producirían grandes cambios en el edificio que nos interesan, los más notables fueron: la destrucción de la fachada sobre la calle Balcarce para emparejar el ensanche de la calle en unos tres metros, y la construcción del nuevo frente en 1969; la pérdida del revoque de la fachada que da a 5 de Julio y la construcción de un sótano moderno que destruyó las estructuras de desagüe y las instalaciones sanitarias preexistentes. Recientemente se completó la destrucción de la estructura portante interna para reemplazarla por un sistema colgante de tensores. Pero, pese a todos los cambios aún conserva buena parte de su estructura, planta e imagen formal en bastante buen estado.

Como rasgo fundamental éste es un edificio construido sobre la barranca misma, la que estaba ocupada por el convento de Santo Domingo. Al cortarse el desnivel del edificio quedó semienterrado y la entrada principal fue dispuesta sobre la antigua calle Sarandí, actual 5 de Julio. Es posible que la salida de los carros haya estado ubicada sobre la calle Balcarce, con puertas que fueron canceladas antes del fin de ese siglo, para ser reabiertas en fecha reciente. El largo del edificio era mayor que el actual, pero al rectificarse la calle Balcarce le fueron recortados unos tres metros, y la fachada se corrió hacia adentro. Sobre ella se construyó un nuevo frente, en 1969, que fue remodelado nuevamente en 1971, el que ahora se exhibe a modo de frente antiguo; no hace falta aclarar que no posee relación alguna con la fachada original.

El interior está formado por dos niveles de piso con sótano, cada uno de ellos construido mediante tres bóvedas de cañón corrido paralelas entre sí, totalmente de ladrillos. Las bóvedas se separan por muros verticales de mampostería que sirven como apoyo de las bóvedas del piso superior. Esta estructura es similar a la de otros edificios realizados por Taylor -la Aduana Nueva y el Anexo de la Aduana, ambos demolidos-, y son únicos por carecer del sistema portante de viga-columna como era tradicional en el país. Estas bóvedas no están comunicadas entre sí, salvo en el acceso y en un par de arcos de comunicación. Con los años, se abrieron puertas y arcadas modernas, es decir, que cada bóveda era realmente un almacén independiente de los demás. El acceso se producía mediante una rampa desde la calle 5 de Julio debido a que la altura allí es mayor, ésta se abría hacia ambos lados mediante dos pasarelas de madera o hierro que conectaban con las puertas de comunicación, cuyos vanos tapiados aún se observan sobre las bóvedas.

Al observar la entrada, que fuera la principal, se nota que ha sido rebajada en más de un metro. ¿Cambiaron también los niveles de la vereda y de la calle? Es posible que así haya sido, ya que la mayor parte de los declives de las calles de la ciudad fueron regularizados entre 1880 y 1900, por los tendidos de líneas tranviarias y de agua corriente.

Por lo menos, en dos sitios del edificio quedan evidencias de las

tolvas utilizadas antiguamente para bajar objetos; en las bóvedas del sótano y de la planta baja hay grandes agujeros cuadrados en los techos, clausurados pero bien visibles. Cuando fue reabierto, en 1969, funcionaba con entradas separadas para la planta baja por Balcarce y para la planta alta por la 5 de Julio.

Existió, por lo menos, un sótano abovedado que aún está intacto, con la excepción de su acceso; pero no está claro cómo era el otro sótano ahora más moderno que existe a su lado. Si bien hoy en día es una construcción de hormigón armado con techo plano, se observa en una pared un cimientado hecho mediante un arco de ladrillo que indica que allí no existía bóveda. Sin embargo, las cámaras sépticas subterráneas descubiertas durante la excavación señalan que el sector fue excavado antiguamente y que allí había algún tipo de espacio accesible: ¿estuvieron allí los baños o únicamente se usaron como desagües? Respecto a los baños sabemos que para inicios del siglo XX estaban construidos en la planta baja, contra la fachada principal, como lo revelan diversos planos de Obras Sanitarias.

Las bóvedas de todo el edificio muestran cambios, marchas y contramarchas en su construcción; lo mismo sucede con los arcos y las paredes y esto se puede ver incluso en la planta misma. Es el resultado de diversas demoliciones y arreglos realizados por el constructor González, entre 1848 y 1850, lo que confirma la veracidad de los documentos citados. Surge con claridad que, al menos la bóveda del sótano, acabó vencida durante su construcción, a pesar de lo cual aún hoy sigue firme en su lugar.

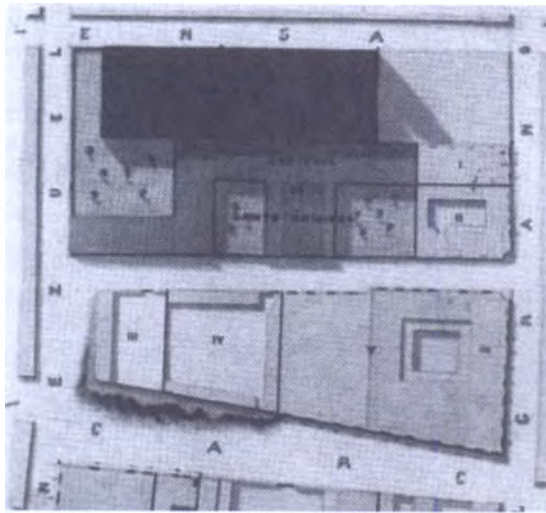
La fachada actual de la calle Balcarce, que es absolutamente moderna, intenta mostrar el interior y reproducir la mampostería de la de 5 de Julio. En los dibujos que anexamos se presentan dos hipótesis de cómo pudo haber sido con su pared lisa revocada, pilastras y las pequeñas grúas-guinches para subir mercadería, las que se ven en la fotografía de época. En cambio, la fachada de 5 de Julio se ha conservado en buena parte; salvo algunos arreglos pocos felices como haberle quitado el revoque. Se ha modificado también la altura de la puerta, se rebajó; pero, se conserva la cornisa con su revoque. Debió ser un muro

revocado, decorado con molduras y pilastras muy sobrias y con una gran cornisa renacentista para rematar el volumen rectangular mostrándose por fuera en estilo Neo-renacimiento aunque nada indicara el sistema constructivo interior.

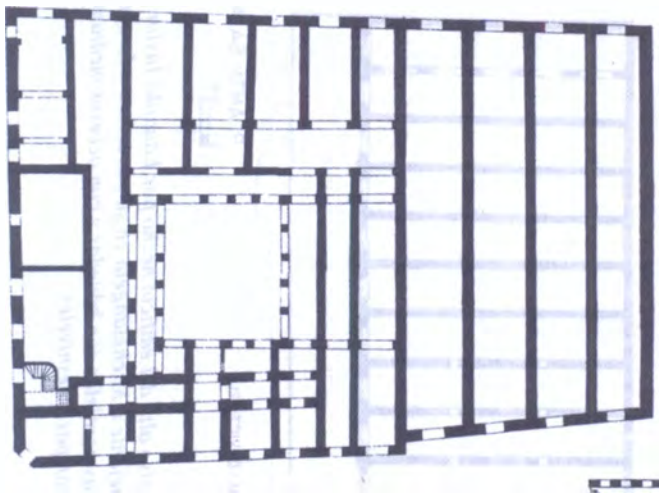
El techo original, del que nada queda, debió estar constituido por una serie de cabriadas que cubrían las bóvedas, tal como lo describen los documentos. Evidencia de ello son los desagües pluviales que aún bajan desde donde se unían las aguas de los techos de tejas o zinc. Los muros interiores, al menos en los dos niveles altos, debieron estar revocados. Ya es casi imposible saber con exactitud dónde sí y dónde no, puesto que los diversos tratamientos superficiales, los cambios de ladrillos y los agregados borraron las evidencias; sin embargo, sobre el cielorraso de los baños, se aprecia un sector que deja ver un grueso revoque de cal sin marcas de pintura. En la excavación se hallaron fragmentos de revoque de color blanco en su mayoría, junto con algunos pintados a la cal en celeste, morado y negro. La imagen de este edificio revocado y pintado es completamente diferente a la que ahora tiene. Hay otros detalles constructivos desaparecidos que han sido descubiertos, como por ejemplo los pisos originales. En la excavación, fue muy marcada la presencia de baldosas francesas de la tradición del norte de ese país. Pero, también hay otras dos variantes, unas son baldosas locales de tipo colonial de hasta 6 cm. de espesor hechas de pasta roja tipo ladrillo y las otras, también locales, imitaban a las europeas.

Asociados a la antigua instalación sanitaria se hallaron caños muy peculiares hechos con cerámica vitrificada, con la extraña característica de ser cónicos y no cilíndricos, se van adelgazando en cada tramo. Estos caños descendían hacia tres cámaras de desagües o pozos de absorción de forma rectangular, ubicados en el sótano -más adelante serán descriptos en detalle-.

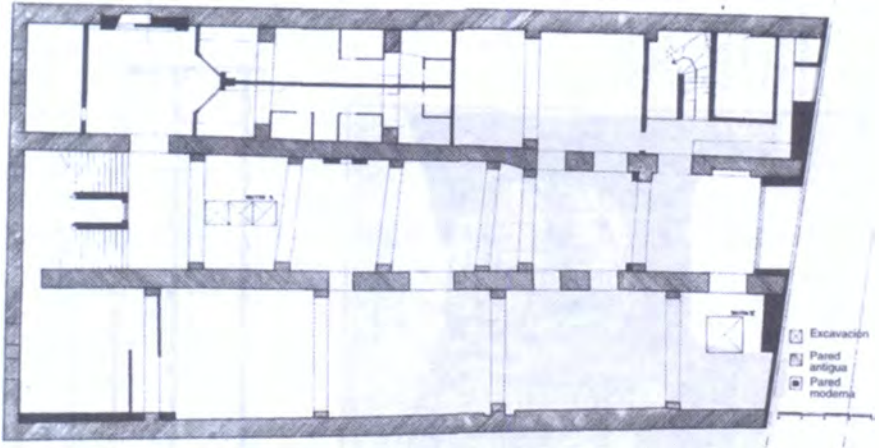
En síntesis, este edificio, cuando estaba en todo su esplendor y la familia Huergo lo utilizaba como casa, comercio, depósito y destilería, debió de ser una obra industrial realmente importante, destacada en la ciudad, y que le debió abrir muchas puertas a Taylor para sus futuras obras en la Aduana y sus anexos.



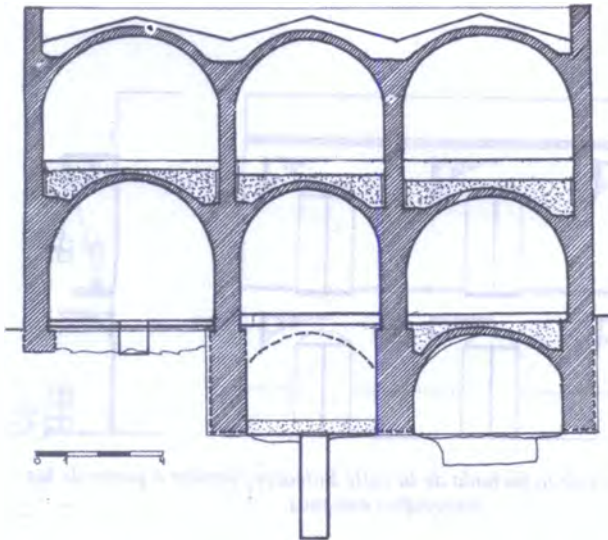
Plano general de las destilerías. A la izquierda, la fábrica con su patio central, a la derecha, los depósitos similares a los de la aduana (Museo de la Ciudad).



Plano de la destilería según el catastro Beare de 1865 (no. V), se nota la diferencia entre el sector con patio y lo que ahora es Michelangelo. Observar cómo fue cortado del terreno del convento aledaño (Gentileza CEDIAP).



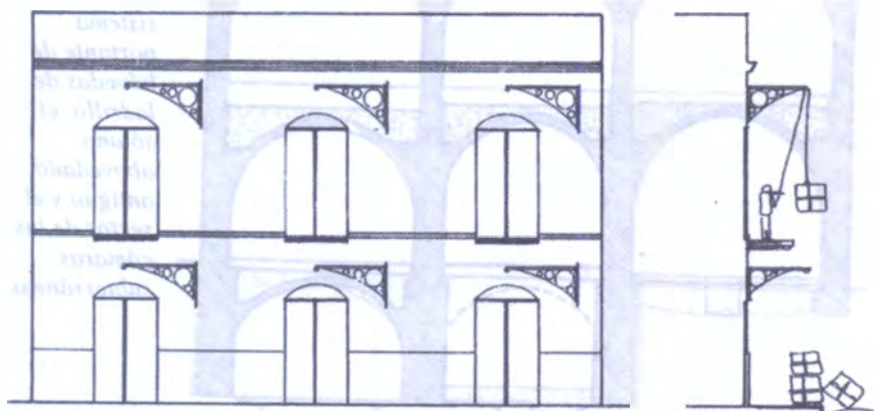
Planta del sector conservado en la actualidad. Es notoria la irregularidad de las tres bóvedas con el frente posterior cortado (plano de P. Willemsen).



Corte del conjunto de tres niveles de bóvedas del sector conservado (plano P. Willemsen).



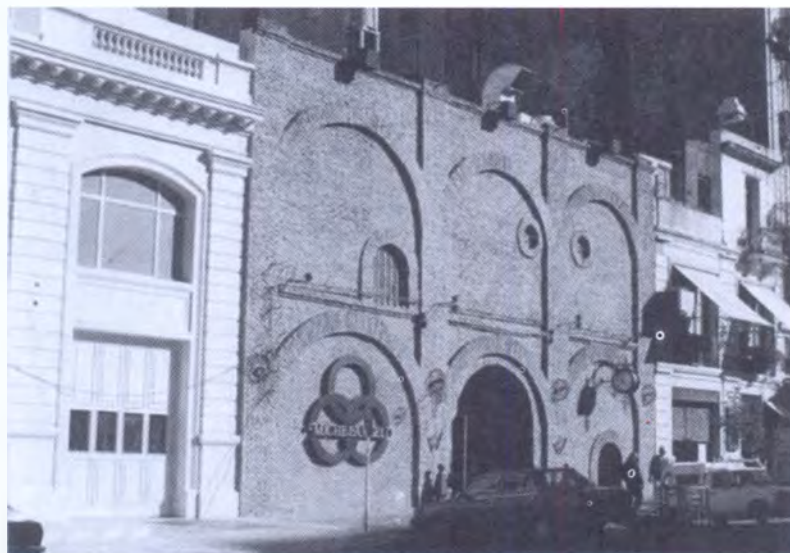
Fachada del edificio, según los documentos de obra (dibujo del autor).



Fachada del edificio, según una fotografía antigua (dibujo del autor).



Fachada principal del sector aun existente, sobre el callejón 5 de Junio, muy alterado y sin revoque. Aun quedan parte de las paredes originales, las ventanas, la puerta y la moldura superior.



Actual fachada principal, antiguamente la posterior, sobre la calle Balcarce, hecha a nuevo en la década de 1970, imita el sistema de bóvedas interiores.



Sector abovedado de la planta baja, sin revoque, muestra el peculiar sistema constructivo de Taylor para este tipo de arquitectura industrial.



Antigua entrada principal, ahora más baja (ver el arco encima de la puerta), aprovechaba su ubicación para usar el desnivel y facilitar el descenso de las cargas dentro del depósito.



Arquería en la fachada principal. Observar el sistema constructivo de la bóveda independiente del muro de cerramiento y la línea donde iba la moldura que marcaba el primer piso.



A través de la reja del mercado de esclavos (ex Aduana Vieja) se observa la fachada de la calle Balcarce (colección privada, Buenos Aires).

LA IGLESIA EVANGÉLICA ALEMANA DE BUENOS AIRES

Hasta los años veinte, a las congregaciones cristianas no católicas o disidentes les estaba prohibido su funcionamiento en Buenos Aires; pero, en esa década comienzan a cambiar las tradiciones coloniales. Obstaculizar la colonización de estas tierras por alemanes o ingleses porque profesaban diferentes credos del oficial, era una insensatez, más aún cuando se trataba de religiones cristianas. Por otra parte, impedir que ellos vinieran porque no había libertad de cultos iba contra la lógica misma del Liberalismo, que avanzaba día a día y ponía ese accionar en ridículo. No habría inmigración si no existía libertad para practicar las distintas religiones. Las gestiones para eliminar esta traba fueron exitosas y se consiguió que Juan Manuel de Rosas los autorizara a celebrar sus cultos. Los evangelistas pudieron hacerlo desde el 18 de octubre de 1843. El 20 de ese mes, el Pastor Augustus Ludwig Siegel inició los servicios en la Iglesia Anglicana de San Juan Bautista (que le prestaba sus instalaciones para ese fin), con la certeza que sería de manera provisoria.

Poco más tarde, lograron reunir los recursos económicos necesarios para construir su propia iglesia y colegio. La iglesia y sus dependencias aún están en pie en la calle Esmeralda 162. Ella sirvió de modelo para otras que construyó el mismo Taylor: las de Tandil y Lobos son muy semejantes. Para hacerla, los fieles elevaron a las autoridades un pedido de permiso³³:

Buenos Aires, Mayo 2 de 1851. /Año 42 de la Libertad, 36 de la Independencia / y 22 de la Confederación Argentina.

33. Herman Schmidt, *100 Jahre, Deutsche Evangelische Gemeinde zu Buenos Aires*, Deutsche Evangelische Gemeinde, Buenos Aires, 1991; Alberto de Paula, *Templos rioplatenses no católicos*, *Anales del Instituto de Arte Americano* no. 16, pp. 69-85, 1963; cita pag.76.

¡Viva la Confederación Argentina! / ¡Mueran los Salvajes Unitarios!

La Comisión encargada por la Congregación Evangélica Alemana solicita la licencia correspondiente para erigir un edificio para el Servicio Divino de la Congregación Evangélica Alemana.

Exmo. Señor,

Los abajo firmantes encargados de la Congregación Evangélica Alemana para la construcción de un Templo en esta Capital en la forma que más haya lugar ante V. E. respetuosamente se presentan y dicen: que en consecuencia de la licencia concedida por el Superior Gobierno con fecha Octubre 18 de 1843 (...) se procedió a llevar a debido efecto las providencias benévolas conferidas por ella. Llenos de confianza por antecedentes tan satisfactorios los interesados no han trepidado, después de haber comprado un sitio en la calle de Esmeralda bajo los números 50, 52 y 54, en proveer los recursos necesarios para la construcción de un Templo, digno de su sagrado objeto;

Han encargado a un arquitecto de larga experiencia en esta Capital la formación de los planos, y aguardan para la ejecución el beneplácito de V. E. bajo cuyos auspicios han gozado siempre del inestimable privilegio de poder adorar al Ser Supremo según su rito y en su propio idioma.

En su consecuencia, los abajo firmados se permiten adjuntar a V. E. los planos de la proyectada obra con el objeto de que V. E. se sirva darles su alta aprobación.

Y rogando a V. E. se sirva disimularles el haber distraído la atención de V. E. de los negocios urgentes del Estado dirigimos nuestros solemnes votos al Todo Poderoso por la continuación de la importante vida y salud de V. E.

Por lo tanto, a V. E. suplicamos se digna atender nuestra respetuosa petición, que será gracia que imploramos de V. E. Exmo. Señor.

Se colocó la piedra fundamental del nuevo templo, que le fue encargado a Eduardo Taylor, el 18 de octubre de 1851 y el 11 de febrero de 1853 fue realizada la solemne dedicación.

Al ocuparse de los templos no católicos de la ciudad, un contem-

poráneo de Taylor hizo este comentario: “Los norteamericanos han construido también el suyo hace cuatro o cinco años, y actualmente los alemanes están levantando uno de estilo gótico, que, según su trabajo y materiales, promete ser uno de los edificios públicos más hermosos, y por su construcción y gusto, el único en Buenos Aires”³⁴. En este comentario residía una gran verdad, ya que era un ejemplo bien elaborado de arquitectura neogótica, ese nuevo estilo que llamaba tanto la atención en Buenos Aires y se lo aplicaba justamente a una iglesia, donde tenía más significación.

Si lo observamos hoy, pese al cambio en el balcón del frente, la fachada se presenta imponente por su altura. Todo el edificio está ubicado sobre un gran basamento con entradas laterales desde la calle y posee de origen una puerta gótica central bajo un portal, un gran ventanal superior, dos pesados contrafuertes laterales y los pasos que separan el edificio de las medianeras. El dibujo antiguo del templo, en que se ve la iglesia en perspectiva, lo muestra transparente y liviano, con una arquitectura en la cual el sistema de pináculos góticos como remates aguzan la verticalidad y lo destacan de su entorno. Mientras que el dibujo del proyecto original, sin duda más simple y de mano un poco temblorosa, muestra la iglesia sin balcón en la entrada y solo un rosetón en la parte superior.

La escuela y casa parroquial, proyectadas en la parte posterior del terreno, estaban separadas de la capilla por un pequeño jardín. Su distribución era la de una típica casa-chorizo porteña -quizás incluso preexistente-, con sus dos patios y aljibe, a la que se le agregó del lado norte un salón de clases de gran tamaño con su patio trasero. Eran construcciones tradicionales adaptadas, con su letrina y habitaciones de servicio al fondo y un aljibe al centro del patio. Lamentablemente, luego de las modificaciones que se efectuaron en 1923 a cargo de los arquitectos Federico Laas y E. Heine, sólo quedó del edificio original parte de la obra gruesa y la fachada incompleta y con algunas alte-

34. Nota de Justo Maeso en su traducción de la obra de Woodbine Parish, *Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata, desde su descubrimiento y conquista por los españoles* (1852), Ediciones Hachette, Buenos Aires, 1958, al pie de pag. 182.

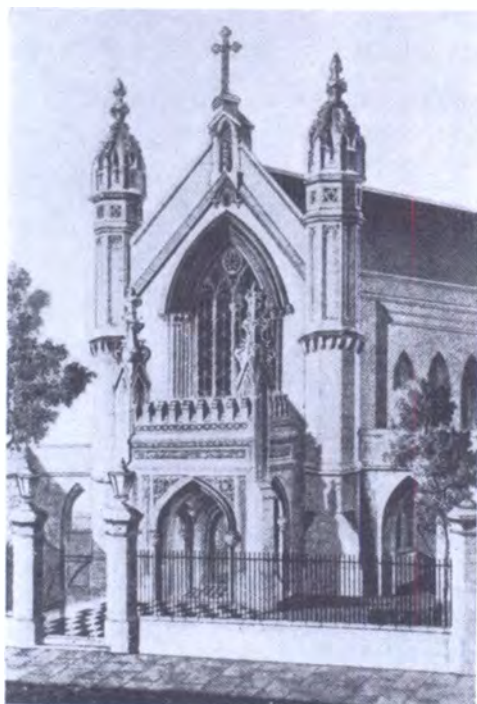
raciones. En realidad, lo que se hizo, tal como se ve en los planos, fue la ampliación de la iglesia por encima del colegio lo que se logró corriendo el muro posterior, se modificó la entrada y se techaron los corredores de los lados para construir encima de ellos. Con respecto a esta iglesia Alberto de Paula dijo que, a pesar de tratarse de una parcela entre fuertes medianeras y con un frente de sólo quince metros, se logró un resultado muy agradable. En las reformas de 1923, también se cambió el aspecto del balcón del frente, acusando su horizontalidad, ya que el lineamiento original era más limpio y vertical. El interior, que tenía una techumbre de madera, fue alterado totalmente y en la actualidad tiene una decoración rica pero ajena al carácter original del edificio. Con este templo puede decirse que el Neogótico se incorporó definitivamente a la arquitectura importante de la ciudad.

Ver el plano original de Taylor, uno de los pocos que nos han quedado de su propia mano, es una buena muestra de su forma de trabajar. A primera vista se nota que es un esquema muy simple -seguramente hecho a las apuradas-, no como los planos de arquitectura de la Aduana, pero muestran una mano suelta, algo temblorosa, que sin dudas trazó en pocas líneas lo que sería la futura iglesia colegio. O tal vez, ya lo tenía muy meditado cuando lo llevó al papel o es un resumen de un proyecto mayor.

Existe una extensa descripción del edificio y de su funcionamiento escrita por el viajero R. Haak mientras estaba a bordo de la goleta *Gefion* en el puerto de Buenos Aires:

“El pastor Siegel ha trabajado y logrado infinitamente mucho. Hace diez años, cuando llegó, no había nada, absolutamente nada más que algunas almas ansiosas de salvación, y ahora en la ciudad e inmediaciones existe una congregación floreciente (...). Catorce días antes de mi arribo se había inaugurado la nueva iglesia, un templo magnífico en el más puro estilo gótico, que en cuanto a elegancia, utilidad y real estampa eclesiástica con osadía puede colocarse al lado de los mejores edificios eclesiásticos europeos; en Sudamérica, sin embargo, es único en su tipo. (...) Escuché cantar la liturgia prusiana y los antiguos himnos clásicos casi más bellamente que en mi patria.

Muy grande es el efecto que irradia la Escuela Alemana, con la que en cuanto a solidez, trato afectuoso de los chicos y precio módico, ninguna otra puede competir, menos que menos una católica. (...) Entre 75 y 80 alumnos son instruidos en dos clases por un maestro prusiano muy calificado y una maestra auxiliar, y la demanda es tan grande que actualmente de padres hispánicos sólo se toman en cuenta las solicitudes más urgentes que vienen apoyadas por recomendaciones; incluso se está pensando contratar otro maestro auxiliar.(...) Toda la amplitud del interés y el reconocimiento que ha suscitado la congregación evangélica se nota por el hecho de que para la construcción y la ornamentación del templo se hicieron significativas donaciones por parte de personas católicas”³⁵.

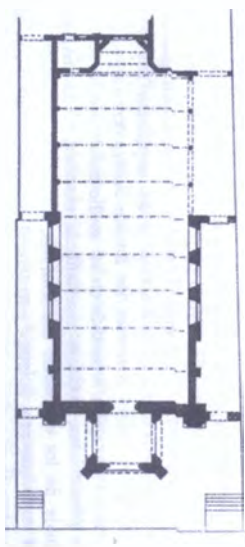


Possible proyecto original de Taylor de la iglesia (A. De Paula 1963).

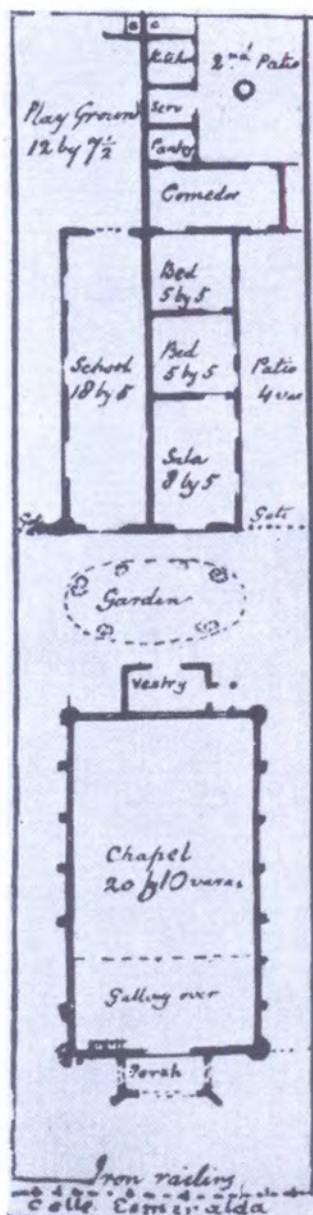
35. R. Haak, Desde el hemisferio sur...: Un informe sobre los alemanes evangélicos en Buenos Aires y Montevideo a mitad del siglo pasado; *Revista parroquial*, suplemento Centenario, pags. 1-4, Buenos Aires, separata sin fecha.



Esquema preliminar realizado por Taylor de la fachada de la iglesia y su bóveda interior (A. de Paula 1963).



Plano actual tras las remodelaciones de 1927. Observar que la capilla original tiene las paredes más anchas que los agregados, lo que nos indica qué es lo más antiguo y lo separa de las modificaciones posteriores (A. de Paula 1963).



Plano esquemático de Taylor del interior de la capilla, de una nave con su pórtico, el pequeño jardín, la escuela y la casa parroquial (de: A. de Paula 1963).

EL EDIFICIO DE LA ADUANA NUEVA

La Aduana Nueva, en estos últimos años conocida como *Aduana de Taylor*, fue el primer edificio público de gran volumen construido en Buenos Aires por el nuevo régimen urquicista. Además, es el primer relleno importante, del que se tiene registro, que se realizó sobre terrenos ganados al Río de la Plata. La intención no era sólo funcional, es decir magnificar con una impresionante obra pública el lugar que recaudaba los ingresos de la ciudad, sino también contraponerse al gobierno precedente de Juan Manuel de Rosas, cuya obra magna fue su propia residencia, el Caserón de Rosas.

Inspirada en el notorio empuje que cobraba el puerto de Buenos Aires, fue símbolo del poderío económico porteño. Comenzó a edificarse en 1855 y se inauguró en 1857; construirla costó \$ 16.000.000, una fortuna para su tiempo. Estaba situada con frente al río, justo detrás de la Casa de Gobierno, antiguamente Fuerte y Palacio de los Gobernadores que aun existía 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, que tenían una concepción más amplia del conjunto portuario.

Hasta esa época, la entrada del Riachuelo era único el puerto natural que tenía Buenos Aires, donde un simple Resguardo controlaba el acceso. Frente a la ciudad había algunos muelles que permitían a las barcazas o carros de grandes ruedas acercar a los pasajeros, ya que la poca profundidad del río obligaba a soltar anclas a casi un kilómetro aguas adentro.

“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 está a larga distancia: su inseguridad se parece mucho a la que se experimenta en un mar tempestuoso”³⁶.

Esto era cierto, el puerto no existía, la mercadería que albergaban los barcos anclados a más de un kilómetro de la costa se descargaba y trasladaba en barquichuelos o carros, y la pérdida o mojadura a veces superaba una merma del 10%. En tiempos de un liberalismo desatado, esas pérdidas que debía afrontar el particular eran consideradas tremendas. No tener un puerto eficiente, era un grave problema para un país claramente abierto a la importación, que vivía de los ingresos que ella generaba. Resolverlo era un tema urgente. Obviamente, era el Estado quien debía hacerse cargo de los costos que implicaba su construcción o perder los ingresos por derechos de aduana. La única ventaja que existía era que no había otros muelles o desembarcaderos en el país que compitieran, o si los había, como en Rosario, eran aun peores. Por eso, la rivalidad feroz con Montevideo mejor dotado naturalmente como puerto.

El problema del puerto y la aduana no eran cuestiones menores para los porteños. Una ciudad, y una provincia escindida de la Nación como era Buenos Aires en ese momento, que no sólo vivía mirando a Europa sino que subsistía de los ingresos de la aduana, tenía que encontrar una solución. El triunfo de Urquiza desató una ola de reclamos liberales a ultranza contra el proteccionismo que provenía desde tiempos anteriores. Entre otros reclamos, había críticas tremendas al funcionamiento portuario, porque encarecía los productos que, luego, debían pagar impuestos de hasta el 50%. Con la Ley de Aduanas de 1854 se intentó ordenar esa situación; pero, de todas formas, los productos protegidos pagaban alrededor del 20% y los costos operativos portuarios implicaban otro 10%. Los comerciantes juzgaban que estas condiciones eran abusivas: por un lado, reducían sus ganancias; por otro, restringían el consumo debido a que los precios finales eran demasiado altos. Este conflicto, que se mantuvo desde 1853 hasta 1855,

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

llevó al gobierno a decidir con toda premura la construcción de un muelle y una aduana funcional. Una cosa era que se criticara el puerto por mal funcionamiento en 1800, y otra era tener la misma polémica en tiempos de Urquiza; sin embargo, seguía todo igual.

En 1855, el Estado decidió, realizar un concurso para construir una nueva aduana. Se presentaron tres proyectos y triunfó el de Taylor. La construcción se inauguró dos años después, 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 al edificio construido por él para la familia Huergo.

El Departamento de Hacienda destinó, de los fondos públicos, la suma de 500 mil pesos para las obras. La Aduana Nueva se situó justo detrás del viejo Fuerte de la ciudad, al que hubo que demolerlo parcialmente, el resto fue edificado sobre terrenos ganados al Río de La Plata, primer relleno de este tipo en el centro. Así comenzó un cambio en la fisonomía urbana que con lo años se consolidaría. La ubicación elegida no fue casual: el nuevo símbolo de la economía y de la concepción imperante en la provincia y la ciudad debía colocarse en el sitio central de la ciudad. El primer decreto dado por el gobierno, a través del Ministerio de Hacienda, dice con toda claridad:

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. Nombrase 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. 3°. Nombrase 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. 4°. 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 Aduana de Taylor

La elección del proyecto no fue un tema sencillo, si bien se llamó a un concurso público la experiencia local era escasa. Se formó una comisión de selección ante la cual se presentaron en el mes de enero siguiente, según sabemos, sólo tres proyectos de los cuales dos han sobrevivido. Uno de ellos fue el de Taylor, aunque en una versión ligeramente diferente a lo hecho; el otro fue el de un arquitecto residente en Montevideo, Eduard Penot. Esa propuesta, si no supiéramos que ese arquitecto tuvo existencia real, parecería que hubiese sido hecha por el propio Taylor, pero de manera más sencilla para poder ganar. Consistía en un edificio rectangular con tres patios, hecho con el mismo sistema de bóvedas, en dos pisos con arquerías, aunque más modesto y menos visible.

Sin embargo, la de Taylor era la mejor propuesta y tenía un sentido del simbolismo del que la otra carecía. Su enorme obra consistía en una gran plataforma semicircular que entraba en el río y un muelle sobre pilares de mampostería, proyectado como de pequeña extensión. La realidad lleva a pensar que ambas propuestas se inspiraron en la misma fuente bibliográfica, algún tratadista de la época. De todas formas, el proyecto de Taylor es sin duda mucho más efectista e impactante frente a una ciudad que tenía un río que funcionaba como un mar por sus visuales abiertas sin límites.

El conjunto proyectado comprendía varios edificios entrelazados de los cuales el principal, con forma semicircular y avanzando sobre el río como dijimos, era el destinado para depósitos. Se ha pensado siempre que el edificio redondeado (el primero en ser construido), fue toda la Aduana; en realidad Taylor había proyectado un conjunto amplio y complejo. Desde el inicio concibió toda un área dedicada a eso, que incluía un edificio anexo para almacenes, varias vías de ferrocarril, terrazas, accesos tanto libres como controlados y el gran muelle que se internaba en 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”*, del 9 de noviembre de 1856, es realmente una máquina de relojería, un artefacto típico de la Revolución Industrial, desde el proyecto en sí mismo hasta el dibujo. Es una obra de imaginación que superaba en mucho incluso las posibilidades de su tiempo y que, por eso, nunca se construyó completa.

El edificio central estaba totalmente realizado en mampostería revocada con un color gris claro, el estilo neoclásico de su tiempo, con arcadas que ciertamente remedaban la tradición colonial. Constaba de un basamento, planta baja y dos pisos altos con una torre central. Ésta 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 que se educó Taylor. Por detrás, estaba el gran Patio de Maniobras y, socavadas en la barranca misma, había dos grandes galerías abovedadas para depositar mercaderías. El faro no sé si sería el de Alejandría, pero si se adelanto por muchos años a la estatua de Nueva York.

Del centro del cuerpo principal salía un espigón de madera que se internaba la friolera de trescientos metros en el río. Posteriormente

se acondicionó como muelle para pasajeros, separando las cargas de mercaderías, aún cuando tenía un sistema de guinches y vagonetas sobre vías para moverlas –gran modernidad de su tiempo-, luego se le incorporó 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 largo considerable y siempre había sido imposible hacerlo. Atrás quedaba esa amarga aventura de bajar de un barco en lanchones planos, carros de ruedas altas y hasta de gente que cargaba a otros sobre sus espaldas.

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. Este frente coincidía con el demolido murallón del Fuerte (lo que hoy se ve como un patio bajo nivel detrás de la Casa Rosada), primitivamente estaba a la altura de las toscas del río al pie de la barranca, pero posteriores rellenos hicieron que quedara enterrado. Resulta llamativo que Taylor indicó que construía esto “en continuación del sótano del calabozo viejo”³⁷. Aunque suena simple, implica toda una concepción ingenieril del movimiento de las mercancías mediante guinches y carros que entraban por túneles y un patio bajo nivel para cargarlos, tras pasar las largas galerías del edificio. Es un sistema de relojería que, al parecer, funcionó muy bien y simplificó y abarató las operaciones que antes se hacían a simple fuerza humana.

El edificio principal de la aduana tenía cincuenta almacenes para depósitos de mercaderías, todos abovedados por el sistema constructivo ya descrito (ladrillo puesto en bóvedas sin columnas ni vigas), exteriormente estaba rodeado por galerías de arcos. Un riel en el espigón facilitaba el movimiento de las zorras de carga hacia los barcos, que ahora podían acercarse sin necesidad de los carros usados antes, el largo muelle les permitía amarrar en una zona más profunda que la

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

de la costa. 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 elevada a otra plaza superior mediante guinches, o era llevada a la aduana propiamente dicha, o pasaba a las galerías de lo que habían sido los depósitos de la Real Audiencia que Taylor recicló en su obra.

Visto desde el río el edificio de la Aduana Nueva impresionaba por su tamaño y su blancura, parecía un Coliseo romano con sus cinco pisos llenos de galerías con arcos. Esta arquitectura, como otras de las realizadas por Taylor, se asemejaba a la vieja Casona que Rosas se había construido en Palermo y tenía similitudes con estancias de la campiña argentina del siglo XVIII, pero a ella se sumaba lo mejor de lo nuevo venido de Europa. Es por eso que se transformó rápidamente en un hito, un símbolo, un verdadero faro de toda la ciudad y la representó por casi medio siglo, lo que por cierto no es poca cosa.

La Aduana funcionó allí durante treinta y siete años, luego el edificio fue demolido. La planta baja y parte del primer piso se salvaron, pero quedaron sepultados debajo del relleno que dio origen a las obras de Puerto Madero y lo que hoy es la plaza con el monumento a Colón, que mantiene la forma curva.

Al año de terminar la obra, Taylor comprobó que era insuficiente, incluso si se construía el edificio anexo (el que llamamos Rentas Nacionales). Esta certeza lo llevó a presentar una propuesta mucho más ambiciosa, que reproducimos completa ya que llegó al presente.

Nuevo Proyecto de Ampliación de la Aduana
Apuntes sobre el plan que acompaña estas observaciones
Eduardo Taylor, ingeniero
Buenos Aires, 30 de noviembre 1856³⁸

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

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

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 enlozados con piedra labrada. Que deberá procurar facilitar no sólo la entrada de los efectos de ultramar, sino que al mismo tiempo, la entrega de los que están depositados: sin que estas dos operaciones estorbase 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, del que ocupa el terreno, que deberá quedar libre para los otros.

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 120.000 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 aglomeran 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 habrá 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 aduana. Para conseguir éstas 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 depende del 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.

Lamentablemente nada de ese nuevo proyecto se llevó a cabo, tras largos cabildeos triunfó la propuesta de hacer directamente un nuevo puerto, que luego sería llamado Puerto Madero.

Esta decisión significaba la demolición de la Aduana, hecho que se concretó en 1894. Luego, se rellenó el terreno a su alrededor, pero quedó despejado el sector posterior de la Casa de Gobierno y la línea ferroviaria. Se trazó una avenida que pasaba por encima del rellenado Patio de Maniobras. En ese mismo año, se dispuso la creación del Parque Colón, inaugurado en 1904, delimitado por el semicírculo que en otro tiempo dibujaba el contorno cerrado del edificio de la Aduana.

Hallazgos en el siglo XX

En 1938, mientras se realizaban unas excavaciones, se descubrió un recinto que correspondía a uno de los bastiones del viejo Fuerte, donde había funcionado la tesorería, construido en un nivel inferior al que presenta en la actualidad la Casa de Gobierno. Las galerías, en cambio, correspondían al subsuelo de la Aduana, que habían sido obturadas en 1894, cuando se demolieron los pisos que sobresalían sobre la actual superficie de la avenida. Desde 1938 se pueden apreciar sectores de esas antiguas construcciones.

El descubrimiento fue interesante y, aunque no se realizaron importantes trabajos arqueológicos, al menos lo hecho permite que se vean esas estructuras antiguas, uno de los pocos relictos que quedan de las obras de Taylor en el país. El documento inicial para su recuperación expresaba:

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

Se pensó organizar en ese lugar un museo sobre los Presidentes Nacionales y con ese propósito se dictó la ley N° 5579, de 1957. Para hacerlo, fue necesario extraer la tierra, los escombros y en las bóvedas organizar las salas. Se inauguró el 12 de Octubre de 1957. Hoy allí funciona el Museo de la Casa de Gobierno.

En 1977, se decidió dejar a la vista los arcos de depósitos de la Aduana: las dos galerías paralelas que habían sido construidas hacia el lado de tierra adentro (ya debajo de la barranca natural), el Patio de Maniobras y los túneles que desde la costa subían a ese patio. Esto se llevó a cabo con los enormes defectos aun evidentes.

El conjunto bajo tierra mide ciento cuarenta metros de largo por diez de ancho. Debemos tener presente que no todo lo que se ve actualmente allí es parte de la Aduana, también hay testimonios del antiguo Fuerte, de otras obras coloniales y del siglo XIX.



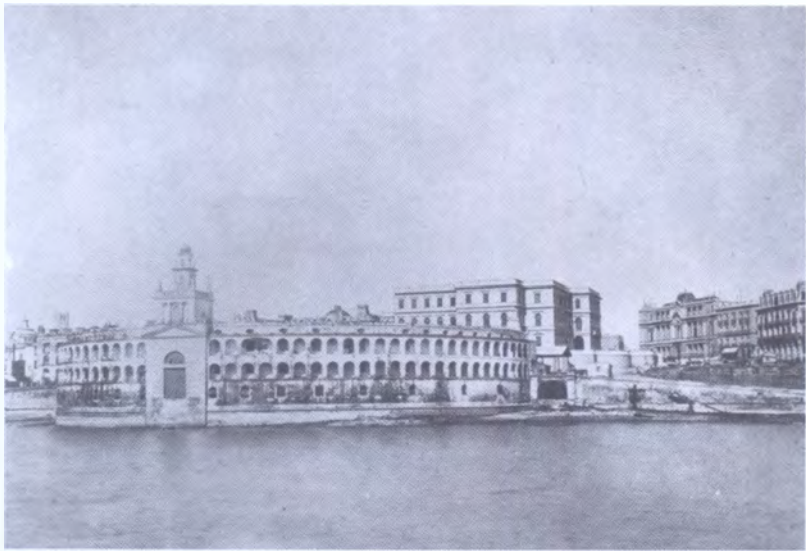
Sistema de descenso de los barcos antes del muelle de Taylor: botes sin calado y carros de ruedas altas, tirados por caballos, que llevaban a la playa pasajeros y carga (Archivo General de la Nación)



El muelle y la Aduana ya construidos, con su sistema de guinches y vagonetas sobre rieles, transformaron al puerto en una maquinaria moderna y eficiente (Colección privada, Buenos Aires).



La Aduana, símbolo impresionante de la ciudad avanzada sobre el río contrastando aun en la vida cotidiana con las esclavas lavanderas colgando la ropa entre las toscas de la orilla (Archivo General de la Nación).



Edificio de la Aduana, falta el muelle y se destaca el pórtico central y el faro superior. La entrada, a la derecha abajo, era para que los carros llegaran a la Plaza de Maniobras directamente (Instituto de Arte Americano).



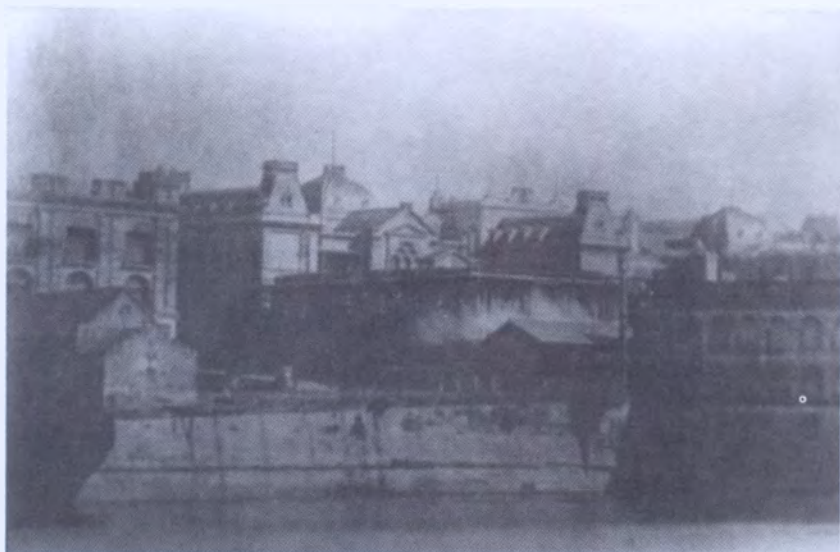
Vista de la costa desde un barco. La Aduana es el edificio central, aun circulaban carros de caballos que llevaban la mercadería por una rampa ubicada a la derecha del edificio (Instituto de Arte Americano).



Romántica tormenta sobre el río en el extremo curvo del muelle de cargas. La entrada a la Playa de Maniobras ya es un arco y la rampa está terminada con paredes (Instituto de Arte Americano).



Fotografía de la aduana en sus últimos tiempos. La Casa de Gobierno ya está construida en la parte posterior y compiten por su simbología de centro de la ciudad (Archivo General de la Nación).



Extremo sur de la aduana, en una foto poco conocida. Ya está levantada gran parte de la Casa de Gobierno y el edificio de Rentas Nacionales. Ambos tapan la vista de la Aduana hacia Plaza de Mayo (Instituto de Arte Americano).



Muelle de cargas cuando se finalizó su construcción, aun está sin vías para mover objetos. Pero se transformó en paseo dilecto de los días de verano (Archivo General de la Nación).



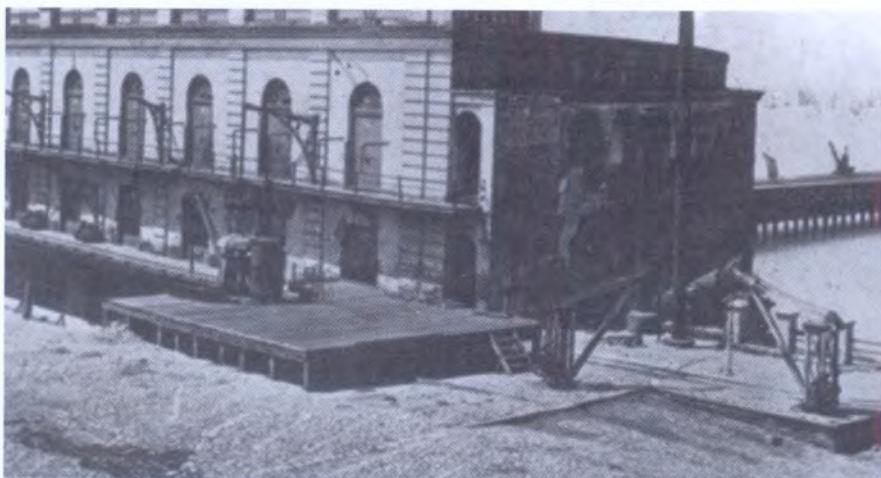
Uno de los miradores circulares ubicados en los extremos de la Aduana (Archivo General de la Nación).



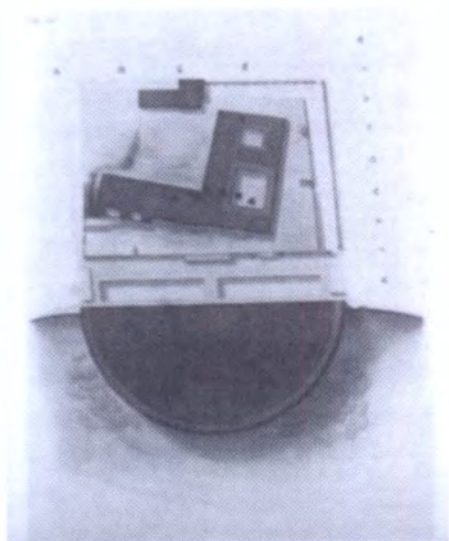
Marejada con botes en situación extrema, típica vista de la aduana en días de sudestada que exaltaba el romanticismo de los artistas (Archivo General de la Nación).



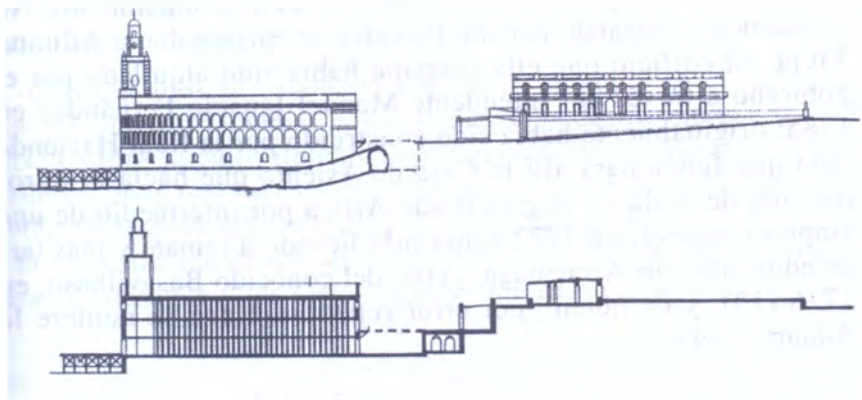
Vista de la parte posterior de la aduana, con el Patio de Maniobras bajo nivel en su frente. Observar la decoración idéntica a otras obras de Taylor (Instituto de Arte Americano).



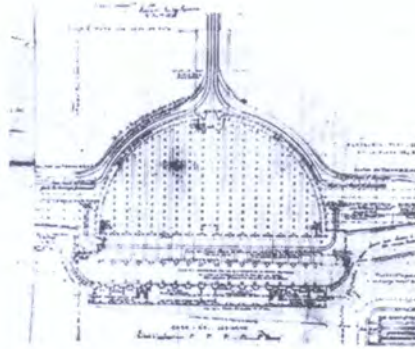
Detalle de la foto anterior que muestra la compleja estructura montada para subir mercaderías desde el patio bajo nivel a los diferentes pisos de la aduana o directamente a la calle. Advertir que las galerías están sobrepuestas a la estructura circular del edificio.



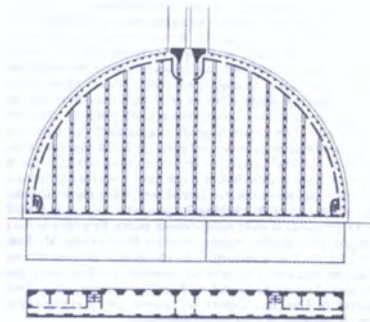
Plano de la aduana, aun sin el muelle, con el Patio de maniobras que lo separaba del patio de los gobernadores (Instituto de Arte Americano).



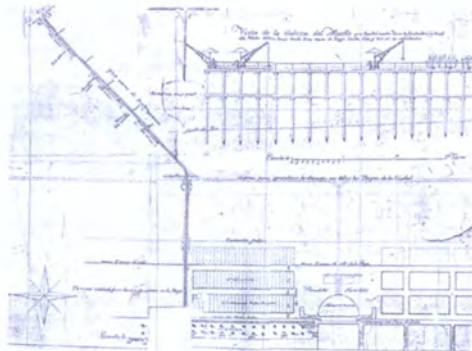
Corte que muestra el uso del desnivel de la barranca: el muelle, la Aduana, las galerías subterráneas y el Palacio de los Gobernadores arriba (Instituto de Arte Americano).



Plano original de Taylor del edificio central de la aduana (CEDIAP).



Plano reconstructivo de la Aduana y su patio subterráneo con las construcciones bajo la barranca en la parte inferior (Instituto de Arte Americano).



Plano para la ampliación de la aduana y sus anexos hecho por Taylor en 1856 (Archivo General de la Nación).



Proceso de relleno de los terrenos detrás de Casa de Gobierno, una vez demolida la aduana, hacia 1895 (Archivo General de la Nación).



Rellenos completados y la Aduana desaparecida, a la izquierda la fachada final de Casa de Gobierno (Archivo General de la Nación).

EL MUELLE DE PASAJEROS DEL PUERTO

Desde sus inicios, Buenos Aires vivió de y para el río. Aunque el gobierno español le había prohibido comerciar y construir un muelle, y recién permitió abrir el puerto al comercio a finales del siglo XVIII, la ciudad se sostuvo precisamente por ese motivo: era un puerto aunque operase de contrabando.

Su orilla era cenagosa, de barro, sin calado suficiente. Una opción para acceder a la ciudad consistía entrar al Riachuelo a través de una compleja maniobra. La otra era anclar a un kilómetro de la orilla. Estas dificultades fueron subsanadas con el ingenio de los habitantes que inventaron un sistema para desembarcar gente, esclavos y mercancías: del barco los pasaban a unas chalupas o barcas anchas y de poca profundidad que avanzaban hasta tocar fondo; de ellas, los trasladaban a unos carretones tirados por caballos que con sus altas ruedas mantenían a sus ocupantes a salvo de mojarse, lo que a veces no sucedía. Muchos viajeros contaron sus penurias al ver todo su equipaje, o a ellos mismos, empapados por una ola inesperada. Cuando había muy poca agua por el viento, existía la posibilidad de bajar del barco o del bote en los hombros de un esclavo o indígena que hacían ese nada agradable trabajo. Al inició el siglo XIX, el comercio se había intensificado; por eso, la idea de contar con un muelle para pasajeros independiente del de cargas se transformó en algo primordial.

Hubo muchos proyectos y buenas intenciones que la política y la falta de recursos siempre dejaban de lado. Quizás el antecedente más importante haya sido el proyecto de Carlos Pellegrini, poco anterior al de Taylor, que la caída de Rosas dejó de lado.

Los porteños tuvieron que esperar para tener un muelle de envergadura hasta después de Caseros. En 1854, Valentín Alsina y José Mármol presentaron un presupuesto para realizar la obra ante la Cámara de Senadores y fue aprobado. Al año siguiente, una ley provincial dispuso

hacerlo efectivo, se recibieron varios proyectos y se eligió el de Taylor. En forma casi contemporánea a la construcción de la Aduana Nueva y su muelle de mercaderías, se le encargó esta postergada obra.

Se trataba de una construcción de madera de 210 metros de extensión. Se internaba perpendicularmente en el río con una ligera curva, para compensar la fuerza del agua en subidas y sudestadas, lo que demuestra el ingenio y observación del arquitecto al construirlo. Se hizo sobre el bajo de La Merced, a la altura actual de las calles Perón y Mitre, y fue inaugurada en septiembre de 1855.

La estructura central era longitudinal y estaba cubierta de tablillas para que el agua pudiera escurrir. A ambos lados de la entrada, se hicieron dos edificios de estructura de hierro, cubierta de chapas de zinc, de dimensiones reducidas pero muy vistosos, con galerías y techo en forma de gablete, pintorescos sin duda. Uno servía para aduana y uso de los marineros; otro, para el control de pasaje y equipaje personal. Es muy posible que fueran de color, en las fotografías, aunque en blanco y negro, se ven mucho más oscuros que el resto. En algunas de ellas, estos kioscos se ven sólo contruidos en su parte octogonal, totalmente de hierro; más tarde se agregó lo restante, la sección con galerías. Recordemos que al final de este muelle, al cruzar la avenida, estaba la Capitanía de Puertos, y en dirección hacia el centro se encontraba la Estación Central del ferrocarril y la Aduana, el conjunto formaba un complejo de infraestructura de comunicaciones notable para su tiempo. La presencia de Taylor, al agregarse luego el Anexo de la Aduana, era fundamental en la ciudad.

Este muelle prestó mayor comodidad a los viajeros, permitía que las lanchas de desembarco llegaran hasta frente de la ciudad sin necesidad de usar los transbordos en carros, en los que se mojaban gente y equipajes. Se autorizó a la empresa Las Catalinas que construyese a su lado un muelle particular similar, más pequeño, a la altura de la calle Paraguay, que comunicaba con las vías del tren. De esta manera el Muelle y la Aduana Nueva aliviaron un poco el nada fácil desembarco en la ciudad.

El puerto, tan importante, iba tomando forma. En el discurso in-

augural, Sarmiento lo diría con toda claridad y exageración -como siempre-, para remarcar la modernidad, el cambio: “El señor Taylor, ingeniero que me mostraba no ha mucho este trabajo, lo clasificaba diciéndome: el muelle es la mano que avanza desde Buenos Aires hacia el río para recibir la civilización que nos envía el mundo en esas naves”; y agrega algo más: “El muelle que se construye aquí con maderas y hierro, es un trabajo moral, es una escuela de virtudes para el pueblo. Ahórrale trabajo y padecimientos inútiles; aléjalo de la naturaleza bruta, y le muestra el poder de la inteligencia del hombre (...); y entonces, de esclavo de las necesidades duras, de vasallo del agua que era, se transforma con el muelle en hombre (...) y se siente independiente ya de la naturaleza, y rey de la creación”.

Por supuesto, hubo críticas al estilo elegido para los dos pequeños y llamativos kioscos o construcciones ligeras y de metal ubicados en los extremos porque, a diferencia de lo que se apreciaba en la ciudad, tenían techos inclinados, casi en forma de cebolla, en lugar de terraza plana, quizás eran un avance del nuevo romanticismo pintoresquista que luego haría eclosión. Al ser construidos en un estilo tan curioso y atractivo como merecía una entrada a la ciudad desde el río, produjeron comentarios como el del joven alemán Hermann Burmeister y el de Arthur Shaw³⁹, aunque sabemos que respecto al mal estado de conservación posterior del muelle Taylor nada tenía que ver por cierto. Las críticas estaban tan generalizadas que se publicó una columna irónica titulada “Un agujero en el muelle”, en el periódico *The Buenos Aires Standard*. Tras el acecho de los changadores:

“(...) el equipaje es depositado en la mitad más al norte de la Resguarda, aquí representado por dos pequeñas gloriets, kioscos o casas de té chinas, curiosidades de madera a rayas azules y blancas, extrañamente adjuntas a la raíz de la larga proyección. La manía del kiosco ha migrado según desde los bancos del Sena al lejano Padre Plata”⁴⁰.

39. Arthur E. Shaw, *Forty Years in the Argentine Republic*, Elkin Mathews, Londres, 1907

40. Hermann Burmeister, *Viaje por los Estados del Plata con especial referencia a la constitución física y al estado de la cultura de la República Argentina realizado en los años 1857, 1858, 1859 y 1860*, Unión Germánica en la Argentina, Buenos Aires, 1943.

Era un diseño muy diferente, incluso el mismo Taylor nunca más lo exploró y todas sus obras posteriores fueron en arquitecturas de tipo industrial-portuario o de estilo renacentista. ¿Había entendido la forma de ser porteña a tal grado?, queda la pregunta abierta.

Poco después de inaugurado el muelle, se estableció un extenso *Reglamento* para su uso diario, escrito por Juan Gelly y Obes. Su lectura resulta interesante, ya que impedía que las barcas de pasajeros o mercaderías pernoctaran amarradas, que permanecieran más de lo necesario cerca del muelle, que se desplegasen mercaderías sobre éste o que los changadores, para acelerar el desembarco, saltaran a la parte superior a la barcaza moviéndolas y salpicando. Resulta ahora sorprendente el alto nivel de organización que el puerto tenía, pese a su falta de infraestructura, y los esfuerzos que se hacían para que todo funcionara con normalidad ya que el tránsito era intenso. En 1860, Taylor le colocó un sistema de vías y vagonetas para trasladar los cajones sin esfuerzo, y luego, guinches para subirlos desde los barcos o botes.



Una vista espectacular del Muelle de Pasajeros y sus construcciones de acceso, unido a la vieja Alameda y las vías del ferrocarril (CEDODAL).



Detalle de uno de los edificios y galerías pintoresquistas hechos por Taylor con madera y chapa para el muelle (Arhivo General de la Nación).



Foto de la entrada al muelle, con los vendedores de fruta y sus canastos, ya hay faroles, pilares y maceteros de adorno (Instituto de Arte Americano).

ST. JOHN'S, LA IGLESIA PRESBITERIANA ESCOCESA EN FLORENCIO VARELA

Es evidente que la construcción de la Iglesia Evangélica Alemana llamó mucho la atención. En 1854, Taylor fue contratado para proyectar y construir la pequeña Iglesia Presbiteriana Escocesa de St. John's, en Quilmes (hoy localidad de Florencio Varela). Se inauguró al año siguiente, el 18 de febrero. Actualmente está abandonada, olvidada, cerrada al público y muy deteriorada, al verla se nota que sólo se ha conservado en buen estado su estructura. En 1855, un periódico de la ciudad de Buenos Aires publicó esta reseña:

“El domingo (18 de febrero) tuvo lugar en el partido de Quilmes la apertura de la nueva capilla escocesa, inaugurándose con las ceremonias de costumbre. El edificio pertenece al orden gótico y fue diseñado por el arquitecto Don Eduardo Taylor”.⁴¹

Esta pequeña capilla, la primera que tuvo la orden en la provincia de Buenos Aires, fue construida para una colonia agrícola donde irían a establecerse los escoceses inmigrantes. No es igual, y más chica, que la Alemana de Buenos Aires. Se construyó para otro contexto y otra realidad, por eso no tenía la frontalidad de aquella, sino que era un pequeño monumento que debía verse desde todo el campo circundante.

En esta ocasión, Taylor constituye un interesante ejemplo de capilla levantada en un contexto rural; está desprovista de decoraciones pretenciosas, posee una delicada sencillez en la que se valora el lenguaje de los elementos estructurales, expresado por muros limpios y contrafuertes, no era arquitectura totalmente neogótica; Taylor sólo remarcaría de esa forma las ventanas y la entrada

Poco puede decirse del tratamiento espacial aunque, dentro de su

41. *El Nacional*, 23 de febrero de 1855, pág. 2.

simplicidad, tal vez esté bastante próximo al del arte que deseaba revivir. A pesar de lo insólito que puede ser pensar en una capilla de estilo neo-románico con detalles góticos ubicada en las afueras de Buenos Aires, el exterior resulta una arquitectura primorosa, adecuada al contexto y acorde al mundo bucólico que Taylor debía tener en mente. El interior repite el valor estructural externo y destaca la nitidez de los muros y de sus aberturas; el piso es de madera y también los techos (uno de los más antiguos conservados en Buenos Aires y su periferia). Hay que recordar la similitud que esta obra tiene con la escuela que proyectara para la Iglesia Alemana. Era un neogótico naciente, apenas esbozado en esos remates del frontón de la entrada que aún es románica, aunque las ventanas interiores son de gótico franco en que hasta las vidrieras de plomo –salvadas por casualidad– repiten la goticidad y se abren con parteluces sencillos.

Del interior nada queda, absolutamente nada, ahora es un depósito de cajones de verdura. La única pista que podría estudiarse son los pisos, realizados en baldosas rojas francesas y ladrillos, probablemente coincidían con alguna distribución espacial que hoy, por el amontonamiento de cajones, es imposible comprender.

Detrás de la capilla hay un gran casa alargada, con dos niveles y galería, es de la misma época o cercana a ella, y que atribuimos a Taylor. Está hoy abandonada, sólo quedan las carpinterías de las puertas y ventanas y las chapas de zinc del exterior. Una pequeña chimenea interna es su única decoración; seguramente fue la casa de párroco de la iglesia y la modestia de ambas coinciden.

Con los años la colonia se disgregó y sus dueños (la Congregación de la Iglesia Presbiteriana Escocesa de San Andrés, con sede en Capital) decidieron venderla. En 1953, hicieron una ceremonia donde desacralizaron el edificio y le buscaron comprador y en 1968 se concretó la venta junto con sus tierras. Desde entonces su fina estructura se convirtió en un galpón rural. Tiene los antiguos vitrales rotos, el techo deshecho y las paredes carcomidas por los años; pero la iglesia sigue en pie, demostrando que fue una buena obra de arquitectura. Un escudo de piedra, que aun está colocado sobre el frontispicio, confirma la

inauguración y da como fecha de fundación el 24 de marzo de 1854⁴².

Sin duda esta capilla y su anexo, por su pequeña escala y su modestia, es una de las obras más logradas de Eduardo Taylor en toda su carrera de arquitecto. Desgraciadamente, en noviembre de 2009 se produjo un incendio que destruyó buena parte de la iglesia. Se están organizando acciones para tratar de restaurar esta joya de nuestra arquitectura, pero al menos hasta la edición del libro no han logrado concretarse.



Vistas de la iglesia en su estado actual (fotos D. Waipan).

42. Alberto de Paula, Templos rioplatenses no católicos, *Anales del Instituto de Arte Americano* no. 16, pp 85-69; cita pag.78-79.



Detalles románticos y góticos en los remates externos, la puerta y las ventanas internas; aun conserva los techos de madera y pisos originales (fotos D. Waipan).



En la parte posterior del terreno se observa la casa del pastor de dos niveles con galería (fotos D. Waipan).



En el interior se conservan las carpinterías de puertas y ventanas, la chimenea y algunos detalles de época (fotos D. Waipan).

EL PALACIO DE MARCOS Y MANUEL MUÑOA (CLUB DEL PROGRESO)

En la esquina de Hipólito Irigoyen y Perú, durante muchos años se elevó una residencia particular que, por su calidad y por su propietario original, era llamada Palacio Muñoa, luego se convirtió en la sede del conocido Club del Progreso.

Entre 1857 y 1900 fue uno de los edificios de mayor significado social, político y cultural del país, y constituía una presencia valiosa en el paisaje urbano. Cuando el club dejó sus instalaciones, la residencia empezó su larga agonía, su imagen se desdibujó hasta el olvido y luego sobrevino su demolición. Hoy apenas quedan de él viejas fotografías y una historia para el recuerdo⁴³.

Después del triunfo de Urquiza en la batalla de Caseros y del consiguiente derrumbe del gobierno de Juan Manuel de Rosas en 1852, un grupo, encabezado por Diego de Alvear⁴⁴, fundó una nueva institución en Buenos Aires, el Club del Progreso. La magnitud de sus propósitos era inmensa, parecían una fantasía surgida en una pequeña y pobre aldea perdida en la vastedad de la pampa que quería imitar a sus pares de Inglaterra.

¿Cómo era Buenos Aires en 1852? Todavía no había desbordado la traza original y el paisaje era aún colonial, excepto por algún que otro edificio del tiempo de Rivadavia. En esta ciudad chata, la mayoría de sus casas eran de una sola planta, con patios y azoteas planas, lo único que recortaba el cielo eran los campanarios de las iglesias. Frente a la plaza estaban las grandes instituciones: el Palacio del Gobernador, el Fuerte y la Recova que servía de mercado. Algunas de las casas tenían

43. Este capítulo está basado en el texto de Gustavo Brandariz incluido en *Club del progreso, 1852-2002, sesquicentenario*, Club del Progreso y Ediciones Lumiere, Buenos Aires, 2002. Agradecemos al autor y a Lucía Gálvez por facilitarnos acceso a ese material.

44. Hijo del general Carlos María de Alvear, que había estudiado medicina en los Estados Unidos.

salón para recibir, pero el resto eran austeras, casi sin ornamentación. Por las calles de tierra había pocos peatones y menos carros. En la zona de Catedral al Norte estaban las casas más ricas y en el barrio de la Merced predominaba la colectividad británica.

Sin embargo, la ciudad creció rápidamente. Un año después de la caída de Rosas se construyeron quinientas casas nuevas, o al menos eso dijo Sarmiento en sus exageraciones. Pero después del triunfo, empezaron a librarse fuertes debates en torno a los criterios con que debía organizarse el país, repartirse el poder y consolidarse la libertad civil. Muchos, para imponer sus ideas de pacificación, no dudaron en tomar las armas. La Unión Nacional no fue un logro fácil: llevó una década lograr que los partidos depusieran sus enconos. En 1862 ese objetivo se consiguió, incluso con la fuerza; la Organización Nacional tomaba su forma casi definitiva. Pese a las polémicas y a las luchas, entre 1852 y 1862, tanto las provincias de la Confederación como Buenos Aires progresaron vertiginosamente como consecuencia lógica de la nueva libertad civil y el sistema de libre importación, que incluía ideas y no sólo tecnología. El estreno del ferrocarril, el hecho físico más representativo de la evolución en esos años, fue en realidad uno más entre tantos otros cambios. Así lo expresaba *El Nacional*:

“Ferrocarril del Oeste. Tenemos el gusto de anunciar que le gobierno está decidido a prestar su cooperación para la continuación de esta útil obra con tal que un ingeniero se haga cargo por contrata de llevarlo a cabo, fijando el valor de la obra y la época de su entrega. Con este paso estamos en la buena vía (...) Tendremos pues ferrocarril a vapor que es otra circunstancia feliz. Dejémonos de estas guacerías, valga el chilenuismo de andar metiendo caballos en cosas cultas. Los caballos son para Calfucurá”.

El período posterior a Caseros mostraba una sociedad dividida por odios profundos tras años de persecución y violencia, que hicieron la brecha más honda. Los urquicistas y porteñistas, partidarios del litoral o de Buenos Aires, tomaron actitudes difíciles de conciliar al tratar de

insertarse, con el mayor provecho posible, en la coyuntura presentada por los mercados extranjeros. Estos, ingleses en su mayoría, estaban sumamente interesados en nuestra producción ganadera. Los diarios de la época muestran las luchas verbales en las que se intercambiaban los peores epítetos. Pero, en el mes de marzo de ese conflictivo año de 1852, con la batalla de Caseros en la memoria fresca, Diego de Alvear convocó a unos cincuenta vecinos y les propuso fundar un club donde reunirse socialmente, como era la nueva moda europea. Había llegado el tiempo de dejar de lado la vieja tertulia colonial, familiar y hogareña. Pocos días después, fundaba con Delfín Huergo el diario *El Progreso* en primer número se afirmaba que era necesario “poner en contacto las ideas y los hombres, para hacer desaparecer el egoísmo y acordar la decidida protección al trabajo”.

En la nueva ciudad en la que vivía Taylor, se instalaban, además del ferrocarril, las cañerías de gas que se distribuían por las calles para que las casas pudieran disfrutar, por primera vez, de calor y luz por medios modernos. El muelle terminado estaba unido a la monumental Aduana Nueva que elevaba sus arcadas, la draga estaba a punto de hacer la nueva boca del Riachuelo y el Teatro Colón había sido techado con hierro que llegó de las fábricas de Inglaterra como si fuera una máquina gigantesca.

En este contexto, el Palacio Muñoa era entregado al Club del Progreso para que los jóvenes de la época tuvieran su correlato con los grandes clubes ingleses de Pall Mall. Se fundó en 1852 y la primera sede que tuvo funcionó en un edificio de estilo neorenacentista italiano, era una casa adaptada, ubicada en Perú 135. En 1856, al resultar estrecha, la comisión directiva y Marcos Muñoa convinieron los detalles de la que sería la segunda y ya monumental sede del club.

Marcos y Miguel Muñoa habían construido esa residencia particular de su peculio. Del edificio se dijo: “Fue imponente en su momento, sobresaliendo su perfil por encima de casi todos los otros y teniendo un dominio panorámico sobre la ciudad entera”. Era un volumen compacto, de base casi cuadrada, de dos plantas de doble altura, aprovechada ésta en las partes de servicios por dos entresijos y una azotea

con mirador. Su fachada mostraba un rígido piso bajo, un primer nivel con balcón corrido y un segundo y sencillo piso alto. Terminaba en una gran cornisa, con todos los detalles de ese estilo llamado neorenacimiento italiano, nueva moda de la ciudad europeizada. La planta baja estaba destinada a negocios, debido a que esa zona era el centro social y comercial de Buenos Aires. El club comenzaba en el primer piso. Los grandes salones de recepción estaban ubicados en la esquina y tenían treinta metros de largo, cubiertos en su menor dimensión por descomunales estructuras de madera dura.

El Palacio Muñoa fue una gran novedad en el paisaje urbano de Buenos Aires. Era una directa alusión a la magnificencia de los palacios florentinos, una expresión netamente romántica pero al mismo tiempo progresista. El neorenacimiento tuvo un carácter simbólico además de político y social, pero su valor lingüístico trascendía lo político; la alusión a la Florencia renacentista era un tributo a la libertad creativa de los artistas y arquitectos como Miguel Ángel o Palladio. Los neorenacentistas apreciaban tanto el arte puro como los avances tecnológicos de la era industrial. No sólo los consideraban compatibles con una estética refinada si no que pensaban que era condición de la belleza una armonía que respondiera a un orden racional como el de la ciencia y la técnica. Por esa razón, no dudaban en incorporar al diseño arquitectónico materiales y sistemas constructivos nuevos, como el hierro fundido y las puertas o ventanas estandarizadas, cuya modulación respondía a una lógica fabril.

En Inglaterra el estilo tuvo buenos ejemplos en varios clubes de la sociedad. Los arquitectos que los construyeron no fueron artistas de la corte, sino de la burguesía adinerada. Ellos dieron forma a los edificios que requería una nueva sociedad que, gradualmente, atravesaba el poder de la política a la producción, el comercio y el sistema financiero. Frente a la vieja aristocracia terrateniente, estos comerciantes emergían como la nueva época. En esos salones se reunirían comerciantes, industriales y políticos que darían sustento a un nuevo mundo en el que las redes mercantiles, con barcos de vapor, ferrocarriles, telégrafo, correos y grandes tiendas, permitirían llegar con una producción mecanizada

y de costos reducidos a multitudes de nuevos consumidores en los sitios más distantes. Lo que les permitiría hacer grandes negocios rápidamente.

¿Cómo llegó Taylor a adherir a ese estilo, si provenía del neogótico y de la arquitectura industrial de bóvedas de ladrillo? No lo sabemos, pero no caben dudas de la clara adscripción del diseño del Palacio a ese estilo. Los Muñoa eran comerciantes, como aquellos de Inglaterra, emprendedores que motorizaban el progreso del país tanto como el de su propio patrimonio, que construyeron su residencia y luego la destinaron para sede de un club como los londinenses y otros centros importantes de la revolución industrial.

Taylor, más que imitar un modelo, fue parte de una tendencia ya iniciada con el *Traveller's Club* que había sido construido en 1829 o el *Reform Club*, inaugurado en 1837. Lo que lo diferenciaba de ellos era su tecnología. Sin los sistemas técnicos de Londres, en una Buenos Aires que acababa de reinsertarse en el mundo, Taylor hizo una combinación entre el lenguaje estético y la técnica constructiva local. Los entresijos del Palacio Muñoa en vez de ser estructuras metálicas lo eran de tirantes de madera dura atados con lonjas de cuero; las fachadas no eran de piedra sino de un revoque que las imitaban; en vez de cornisas florentinas había otras hechas de ladrillo revestido en cal. Cuando se inauguró la nueva sede, muchos de sus socios eran futuros presidentes, ministros, empresarios, literatos; apellidos de antigua tradición y otros que quedarían inscriptos en la historia nacional. Pero el edificio en sí mismo mostraba que, pese a su arquitecto inglés, esto no era Londres.

El Club del Progreso

“Progreso” era, en ese entonces, la palabra sobre la cual convergían todas las tendencias y aspiraciones: el acceso a lo moderno, a la técnica y a la ciencia y por ende a la prosperidad y casi todo lo que venía de Europa. En ese momento parecía ser la panacea para todos los males que sufría el país, y el ambiente propicio para su desarrollo era una sociedad pacificada y en orden. Más adelante, en el último

tercio del siglo, con el auge del positivismo, esta fe en la ciencia y en el progreso llegaría a convertirse en la ideología dominante; pero en estos años, lo que más interesaba a las clases dirigentes era lograr la conciliación entre las distintas facciones.

Todos los que participaban en política, en especial la favorable a Buenos Aires, eran miembro del Club. No todos estaban descontentos con Urquiza y los hacendados organizaron una comida en su honor para expresar su profundo reconocimiento. El banquete suscitó el entusiasmo de la crónica, no acostumbrada a lujos y refinamientos excesivos en esa sociedad austera. Al día siguiente, Urquiza partía para el congreso de Santa Fe sin imaginar la revolución que iba a estallar tres días después, que retrasaría diez años la unidad nacional. La secesión de Buenos Aires de la Confederación en 1859; pero en los hechos se prolongó hasta 1861. Durante este período, el partido liberal formado por la burguesía porteña, por la mayoría de los emigrados y por algunos antiguos federales localistas, aspiraba a organizar el país desde Buenos Aires. No aceptaban la Constitución de 1852 y defendían la autonomía provincial. Al ser los porteños dueños de las rentas de la Aduana, poseían la principal fuente de recursos del país y eso les permitía mantener las guerras contra la Confederación.

Desde los años fundacionales, la ciudad de Buenos Aires había destruido, a medida que crecía, sus viejos edificios quizás en un intento de olvidar sus pobres orígenes. Esta mentalidad progresista e innovadora parece despertar, más pujante que nunca de 1853 en adelante. Su contrapartida es la no valoración del pasado, así como cayeron los primeros ranchos para ser reemplazados por casas de ladrillos y tejas, con sólidas puertas de madera y ventanas enrejadas, estas fueron destruidas en forma indiscriminada ante el avance de las balaustradas, barandas, columnas y escaleras de estilo italiano. Es en este contexto que, en 1856, el club decidió mudarse de su primera sede y para eso entró en negociaciones con el vasco Marcos Muñoa “sobre el edificio para el club que éste pensaba construir” .

Se aprovechó el viaje a Europa del señor Del Sar para hacer los encargos necesarios con el fin de decorar la nueva sede: el empapelado

para el gran salón con fondo blanco con oro; varillas para colocar en el cielo raso; una alfombra de 33 metros y medio por 2 y medio; seis arañas de bronce dorado al fuego con bombas de 36 a 40 luces (de gas); 24 brazos de pared de 5 luces; 14 cortinas de seda e iguales de muselina con los ganchos dorados; 12 borlas y 60 metros de cordón para campanillas que tuvieran relación con las cortinas. El exterior del edificio hacía juego con este alarde de lujo a la francesa, casi desconocido hasta entonces en Buenos Aires. La mudanza se realizó en 1857 y hasta 1900 funcionó allí la institución.

Durante los años de la Secesión, por lo que ocurría dentro de sus salones, podemos seguir paso a paso el camino desde la Gran Aldea a la *París del Nuevo Mundo* tal como la soñaban. Se dejó de lado la sencillez colonial y empezó a percibirse un mayor despliegue de lujo en la decoración para los bailes, en las modas femeninas y hasta en las comidas y bebidas. Al mismo tiempo, comenzó a funcionar la biblioteca y se mandaron a encuadernar la colección de diarios y revistas que formarían, con el tiempo, la más importante hemeroteca del país. También, por entonces, se formó la primera galería de retratos de grandes hombres. Y mientras Balcarce hacía las diligencias en Francia para conseguir una buena copia del retrato del general San Martín, la comisión pidió al socio Prilidiano Pueyrredon que pintara los rostros de Belgrano y Rivadavia. Para no ser menos que otros se encargaron al exterior los retratos de Lavalle y de Carlos M. Alvear; más tarde el gran Sorolla, en España, pintaría el retrato del fundador del club. Los bailes mensuales, las tertulias y los bailes de carnaval fueron las actividades más importantes que se desarrollaron allí por aquellos años. Hasta entonces, las reuniones se hacían en las casas de familia y sólo el salón de Mariquita Sánchez o las grandes salas de Rosas en Palermo, habían podido albergar muchos invitados.

Aunque nacida con fines políticos y económicos, la institución comprendió que debía responder a las demandas de la sociedad, así el Club del Progreso se convirtió en el más elegante lugar de encuentro entre ambos sexos y sus dependencias fueron testigos de muchos compromisos. Los cambios en el exterior se sucedían rápidamente y

el club participaba de ellos; valga este ejemplo, cuando las provincias delegaron en el gobernador de Buenos Aires, Bartolomé Mitre, la convocatoria a un Congreso Nacional, entonces el club decidió festejar el triunfo con un gran baile. A juzgar por las crónicas, ese baile alcanzó un brillo sin precedentes. Allí, escribe el cronista de *La Tribuna*:

“(…) envueltas en tules y salpicadas de pedrería, rodeadas de luz y de flores se habían reunido como para hacer gala a los recién llegados, las más lindas mujeres, las más graciosas niñas, las damas más escogidas de las que se encuentran en las listas de los socios del club”.

Con el tiempo, los bailes y las tertulias aumentaron en lujo, refinamiento y brillantez. La comisión se preocupaba de que se repararan las cortinas, alfombras y tapizados, se lustraran los muebles y hubiera flores y perfumes en el Salón de las Señoras. Nunca faltaba el champagne, que debía pagarse en francos.

Aunque en toda Europa existieron en el siglo XIX ámbitos sociales comparables y la inspiración es inglesa, quizás fue en Francia en donde mejor se definió el concepto del tipo de decoración interior que tenía el club y del que no creemos responsable a Taylor. Por cierto desconocemos si los grandes salones del club fueron los originales del edificio, si los hizo Taylor mismo o si los Muñoa los adaptaron al gusto de una nueva función, la del club. Los salones, ya en esos años, no eran lugares neutros y sin decoración como en la colonia si no que eran símbolos de la riqueza y el poder de sus socios.

Alianzas e intrigas en sus exclusivos salones

Una vez terminados los conflictos de secesión y guerra civil, Buenos Aires transformó su forma y mentalidad. A partir de la unidad nacional, se puede observar la incorporación de socios provincianos y, en menor medida, de extranjeros.

En 1862 el Congreso de la Nación recién abierto encargó a Bartolomé Mitre el ejercicio de la presidencia. Al día siguiente, un grupo de socios elevaron una solicitud, pedían que se realizara un baile y se invitara a to-

dos los miembros. También sugirieron que se aumentara a trescientos cincuenta el número de socios; muchos de los aspirantes pertenecían a las elites de las provincias, identificadas con las de Buenos Aires por orígenes, costumbres, educación y parentesco, y querían pertenecer a las mismas instituciones.

La sociedad colonial, austera y patriarcal, asentada fuertemente en lazos familiares, devino en la Gran Aldea y desde 1880 la modernización, la inmigración masiva y las nuevas fuentes de riqueza, transformaron a Buenos Aires en la más importante ciudad de América del Sur. El Club del Progreso sería uno de los escenarios concurridos por los protagonistas y responsables de esa transformación. Era su lugar de expansión y punto de reunión, planes, negocios y proyectos de la elite dirigente, que si bien se ocupaba del país como si fuera propio, lo hacía con el convencimiento de conseguir su grandeza. Es evidente que muchos proyectos, alianzas, intrigas y conspiraciones políticas se forjaron en sus salas, pero todo debía hacerse de un modo discreto: estaban prohibidas por el Reglamento. Valga este ejemplo: a pesar de las grandes luchas entre Mitre, Roca, Alsina y sus contemporáneos, todos compartían las comisiones directivas y los mandos del Club, donde las diferencias se minimizaban en las charlas de sobremesa o los juegos de cartas y billar. Con Roca, comenzó la época de Paz y Administración del positivismo y la base de poder se cimentaría en la Alianza de los Notables (casi sin excepción miembros del Club) quienes dominarían por años el país.

Durante ese período los grupos dirigentes, escépticos y conservadores en el campo político, pasaron a ser liberales y progresistas en la sociedad y la economía, que se ponía en movimiento. Paralelamente, se encausaba el proceso de modernización que acompañaría al mejoramiento económico y a la inmigración masiva. Desde 1870, las novedades aumentarían en progresión geométrica hasta situar a Buenos Aires -no así al resto del país- en un nivel comparable al de varias ciudades europeas. Era la meta de la clase dirigente para la cual progreso era sinónimo de europeización. Pero, el característico optimismo no quería ver las amenazas económicas y financieras. El error consistía en asentar

ese optimismo progresista no en las auténticas potencialidades de nuestro patrimonio natural, sino en la dependencia económica del mercado.

Al mismo tiempo, la gran masa de población compuesta por los inmigrantes y los viejos criollos, también formaba la nueva Argentina y los nuevos ciudadanos, agradecidos, resignados o resentidos con el país, según como les hubiera ido en su aventura inmigratoria, empezaban a ambicionar una participación en la política y en la economía. Nació así la Unión Cívica que planearía y prepararía la famosa Revolución del Parque. Le tocó a Carlos Pellegrini la inmensa tarea de pilotear al país en esos tormentosos momentos. Los viejos salones del Palacio de Muñoa deben haber sido testigos de muchas conversaciones que contribuirán de algún modo a la superación de la crítica coyuntura.

No es de extrañar que las porteñas prefirieran los tradicionales bailes de la ya antigua casona a los del Jockey Club recién fundado. En el Club del Progreso ellas habían tenido un grado de participación que desde un principio les fuera negado en el Jockey, creado con fines más turfísticos y de sociabilidad masculina. Aunque el Club del Progreso había surgido como imitación de los ingleses, desde sus inicios se diferenció de ellos en la actitud hacia la mujer. Allí ellas no sólo se habían sentido bien recibidas sino también aceptadas como socias. Había más libertad y sobre todo, más naturalidad en el trato entre jóvenes que luego se perdió cuando la sociedad adoptó la moral victoriana. Si los ingleses se preciaban de prescindir de la compañía femenina para refugiarse entre ellos, los porteños de mediados del siglo XIX consideraron una de las principales atracciones del club poder gozar de dicha compañía en un clima agradable y festivo. Pero, para fines de siglo, la mentalidad general había dividido a las mujeres en serias (para casarse) o ligeras (para divertirse). En este contexto tenía más sentido un club exclusivo de hombres, más específicamente de *sportsmen*, para charlar de política, caballos y señoritas livianas. Todos se decían liberales y hasta librepensadores pero al mismo tiempo se vanagloriaban que sus mujeres, hijas y hermanas fueran piadosas y recatadas. La doble moral victoriana comenzaba su tarea destructiva.

Cuando el club se mudó a la nueva sede de Avenida de Mayo en 1900,

cambió su carácter criollo y personal para pasar a ser como cualquier club inglés, donde los privilegiados eran los hombres. Las nuevas comodidades fueron para ellos y hasta los bailes dejaron de tener tanta importancia. Así lo entendió Roque Sáenz Peña, quien lo primero que hizo al ser elegido presidente (lo fue durante diez períodos), fue instalar una sala de armas y otra de tiro al blanco y arrastrando con él a más de quinientos nuevos socios. Su actividad fue para el club un vendaval de modernización. En cinco años consiguió mudarse a un edificio lujoso y funcional donde todo estaba dispuesto para el confort y la holganza exclusivamente masculina, capaz de competir con el nuevo Jockey Club. Esta sede se mantuvo en pie hasta 1971, en que fue demolida sin conciencia alguna de sus valores y su importancia, igual que se hizo con la primera.

Contamos con una novela ambientada allí, *La Gran Aldea*, de Lucio Vicente López. Fue escrita en 1880, tardíamente para nuestra biografía de Taylor, pero nos da una idea de qué era ese lugar al que él contribuyó a hacer pero del que nunca fue miembro.

“Yo me vestía lentamente; aquella noche hacía mi estreno en el Club. ¡El Club!... No es necesario decir que es el Club del Progreso del que hablo, y que el baile en perspectiva es un baile de julio: la gran atracción de la season porteña (...) En cinco minutos estábamos en la cuadra del Club del Progreso; tuvimos que esperar algunos minutos más para que le llegara a nuestro carruaje el turno de acercarse, y por fin bajamos en la puerta entre un grupo de hombres y mujeres que subían apresuradamente la escalera, muellemente tapizada y adornada con flores y guirnalda verdes”.

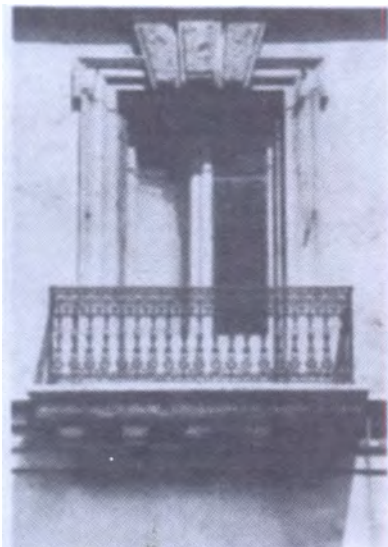
La novela revela las vivencias dentro del edificio y también la dura mirada del escritor, quizás porque ya habían pasado muchos años desde su inauguración y el gusto por la arquitectura era otro: “¿Quién no conoce el Club en una noche de baile? La entrada no es por cierto la entrada del palacio del Eliseo y la escalera no es una maravilla de la arquitectura”. Pero, pese a eso reconocía que “es en un baile del Club del Progreso donde puede estudiarse por etapas treinta años de la vida social de Buenos Aires: allí han hecho sus primeras armas los que hoy son abuelos”.



El edificio del Palacio Muñoa antes de su demolición, fotografiado en 1969. Su marcado neorenacimiento fue una impactante novedad en la ciudad (Instituto de Arte Americano).



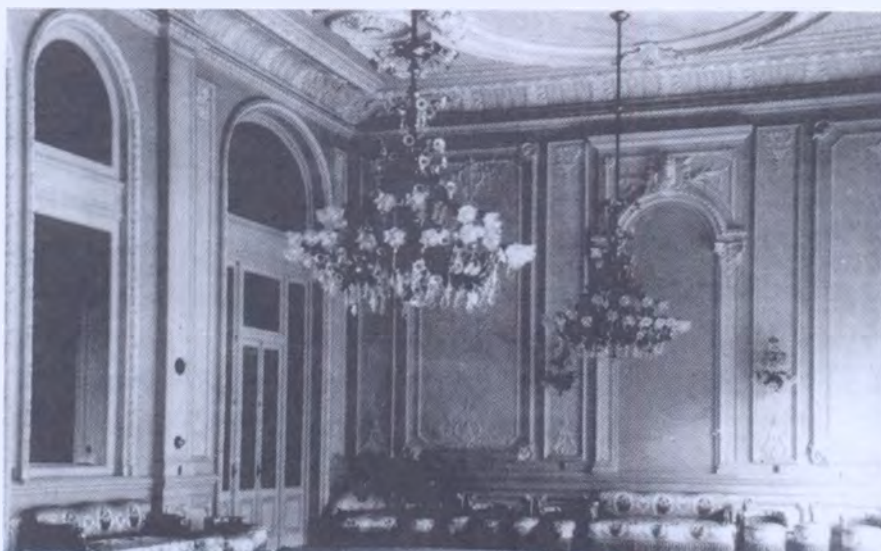
*Imagen reconstruida de la fachada original del Club del Progreso
(Dibujo María Paula Chehied)*



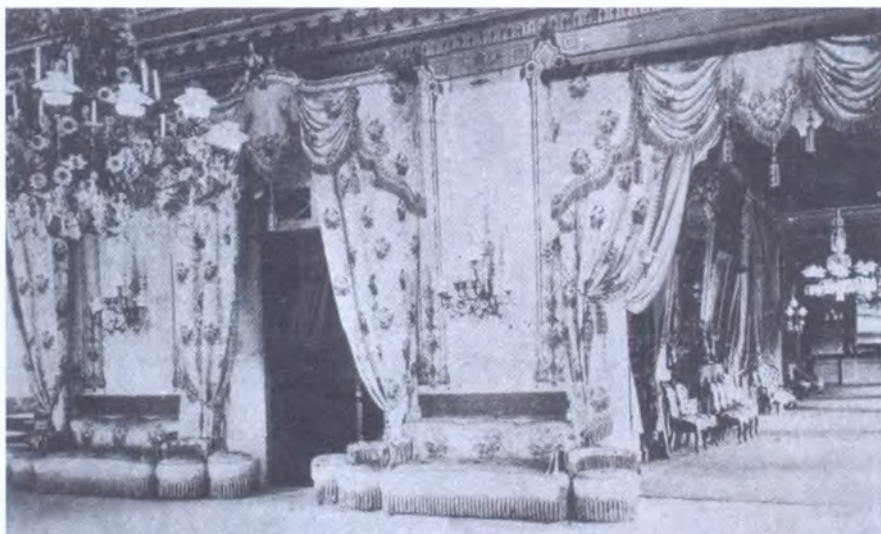
Detalle de una de las ventanas de los salones del piso superior (Instituto de Arte Americano).



Planta y corte del palacio que muestran sus niveles interiores y los salones que rodean el patio interior (Instituto de Arte Americano).



Interior del Palacio: vistas de los salones y su decoración, cuando funcionaba el Club del Progreso (gentileza Club del Progreso).



Interior del Palacio: vistas de los salones y su decoración, cuando funcionaba el Club del Progreso (gentileza Club del Progreso).



Tres escenas de los bailes en el interior del club, entre 1865 y 1900 (gentileza Club del Progreso).

LOS CUARTELES DEL RETIRO

El límite norte de la ciudad colonial, el Zanjón de Matorras, estaba demarcado por una curva, en realidad era una barranca saliente hacia el río, que hoy conocemos como Plaza San Martín. Ese sector, que luego entrelazaría el centro con la zona norte, había quedado como una bisagra a medida en que la ciudad crecía y tenía una larga historia desde que el gobernador Agustín de Robles construyó allí la casa El Retiro, en 1691. En 1704, la Compañía Real de la Guinea Francesa se asentó en el predio y allí funcionaron los barracones y mercados para el alojamiento y la venta de esclavos; luego se trasladó al sur de la ciudad. Más adelante la casa fue vendida a la Compañía Inglesa del Mar del Sud, que también traficaba esclavos. En 1807, durante las invasiones inglesas, se produjo en ese lugar un fuerte encuentro militar entre las tropas británicas y los vecinos que se atrincheraron y trataron de evitar el acceso de los ingleses a la ciudad. Desde entonces se lo conoció como el Campo de la Gloria.

En tiempos coloniales, se valoró la posición excéntrica y limítrofe de la barranca, sus grandes terrenos en la parte plana superior y, en 1773, se instaló allí el primer cuartel militar para alojar el Cuerpo de Guardia de la Escuela Práctica de Artillería. En su origen fue una casa grande y simple, pero en 1792 se remodeló. Lo poco que sabemos sobre el edificio de esos tiempos es que era rectangular en su forma, estaba construido con ladrillos y techo plano con modestas paredes blanqueadas con cal. En él se instaló José de San Martín entre 1813 y 1814, para entrenar a sus Granaderos y aprovechó la cercana Plaza de Toros para alojar los caballos.

En 1819 se demolió la Plaza de Toros y sus ladrillos se usaron para construir un nuevo cuartel. En esta ocasión se planeó una obra de mejor arquitectura, formada por dos cuerpos con sus respectivos patios, unificados por una larga galería de arcos, las habitaciones se hallaban

detrás y rodeaban al antiguo edificio por dos lados. En el frente había un portal barroco de extraña manufactura. Atrás, estaba la barranca abierta hacia el horizonte para que los cañones dispararan sobre el enemigo. Es decir, mostraba una fachada a la ciudad y un frente abierto hacia el río.

El sitio, después de San Martín y con los nuevos aires afrancesados que tomaba la ciudad, comenzó a denominarse Campo de Marte. Las maniobras militares atrajeron a los mirones de buena parte de la población. Además la zona se convirtió en un lugar de esparcimiento; en especial después de que Rivadavia prohibiera las corridas de toros. Luego, en tiempos de Rosas lo usaron los regimientos de los Colorados y del Restaurador. Frente a él se corrían carreras de caballos y sortijas, también se realizaban maniobras militares y ejecuciones. Por la mala fama que tenía el sitio, había sido mercado de esclavos y luego cuartel, no se amanzanó y se quedó sin edificaciones. Así se lo ve en una litografía de Carlos E. Pellegrini de 1841, en que los gauchos pelean con facones, se cabalga libremente y los soldados juegan a la taba. Una acuarela del mismo autor, de 1834, muestra el mismo edificio durante las Fiestas Mayas de ese año. Realizada desde el mismo punto de vista que la litografía, se ve a la gente paseando, a las mujeres vestidas con radiantes colores y a los jinetes corriendo bajo un arco triunfal levantado para la oportunidad.

El edificio tenía sólo un piso y su construcción muestra una arquitectura de tradición colonial, con influencia del neoclasicismo europeo, era asimétrico por motivos desconocidos —quizás por haber unidos dos preexistentes- y un gran arco indicaba la entrada. La decoración de la fachada cambió poco con los años; gracias a eso podemos saber que era una obra hecha en base a arquerías, en cierto modo semejantes a las del Caserón de Rosas, aunque con semi-pilastras delicadas apoyadas sobre los pilares. También guarda ciertas similitudes con la Aduana Nueva en su pórtico central sobre las galerías corridas, pese a su asimetría. La mano de Taylor no resulta casual. Era, en última instancia, un ejemplo de la arquitectura de inicios del siglo XIX que caracterizaba a los edificios públicos, que mucho heredaba de la tradición colonial y a la que

aportaban los nuevos tratadistas franceses. En realidad, como dijimos, sólo tenía arquerías por dos lados, los otros estaban simplemente abiertos como si fuera un edificio de esquina.

No sabemos quién hizo la gran construcción de 1819. Para unos pudo haber sido el Maestro Juan Bautista Segismundo; para otros fue Miguel Cabrera después de hacer el Caserón de Rosas; para algunos un simple maestro que trabajó para el ejército... la verdad es que no existen datos exactos. Entendamos que se trataba de un edificio público y en ese entonces, se lo agrandaba y modificaba en forma constante. Pero al poco tiempo, ya quedaba chico, anticuado y era incómodo para las tropas, por eso se comenzó un proceso administrativo para edificar un nuevo cuartel.

En esas circunstancias, aparece por primera vez Eduardo Taylor para aportar sus sugerencias, investigaciones y conocimientos. Lo que indicó en su momento es lo siguiente, tal cual lo publicara hace años Mario Buschiazzo:

“Observaciones sobre el cuartel nuevo en la Plaza de Marte Eduardo Taylor.

En el día existen dos cuerpos de edificios. Uno de Azotea con 92 $\frac{1}{2}$ varas de largo de Este a Oeste, y otro con 76 en la misma dirección, con techo de piernas de llave. Este último tiene el Muro que mira al Norte en muy mal estado, y carcomido con la humedad y salitre. Este cuerpo oscurece al segundo, Siendo preciso mudar los marcos de las Ventanas y puertas que ahora tiene, toda la obra quedará remendada de tal manera que más bien valdría costear una pared nueva. Quedándose en pie este, sería menester abrir el otro techo de Azotea, y colocar claraboyas para darle luz a las cuadras. Por tanto se propone el modo más económico y saludable para dar luz y ventilación, deshaciendo el Segundo; es decir, quitar el Cuerpo enfrente del Patio y colocar las ventanas en el otro, en lugar de dichas claraboyas. El Patio queda así más grande, y las cuadras nuevas no llegaron tan cerca de la orilla de la Barranca, enfrente al Río. En la Fachada a la Plaza se encuentra otra dificultad, en for-

mar la entrada al Cuartel derecho al Portón desde la calle. El declive de la Calle nueva, o descanso de la Barranca, queda 3 varas más abajo que el Nivel de la Vereda de los Corredores de la Plaza. No ha propuesto el que firma plan alguno para salvar este defecto. Porque formando escalones enfrente el portón, o usurparía la calle pública, o detentaría la vereda por delante del edificio. El único modo más adecuado es subir desde un punto de la Barranca; la cual deberá tener un muro para contener el desborde de la tierra, que por ahora está cortada perpendicularmente. Con respecto a los demás detalles del Cuartel, se explicará los motivos para hacer piezas altas. La razón principal ha sido la falta de terreno para colocar los oficiales cómodamente Por no precisar tanta altura como las cuadras se consigue la economía, a más de la separación de los oficiales de las Cuadras. La facilidad de inspeccionar todo el Cuartel desde la Azotea y su mayor resguardo como punto de defensa. El Azotea de estos altos dominará no solo el Patio sino el Azotea de más abajo, y por tener una escalera por el interior, se corta la comunicación por los techos por el lado de afuera. Consultando la Simetría y sanidad del Cuartel, se ha evitado todo aumento en el carácter de los materiales empleados. El primer plan presentado era equivocado en su medición del terreno, y aunque adoptando la misma configuración con su escala enmendada no hubiera ofrecido lugar para 500 plazas, mientras que por el presente plan caben 560 y en el caso de querer aumentar el número se podría extenderla a 180 más con hacer unas cuadras altas y secas, sobre un cuerpo de abajo con vista al Norte y al Río. El que firma conoce que esta idea excede sus claras instrucciones en el caso presente. Sin embargo, como todo edificio debería tener su destino o ensanches futuros; no ha creído que sería fuera de lugar fijar la forma que el edificio en todo tiempo deberá tener, para consumir una obra digna de ser el Cuartel Principal de la Ciudad. La vista de la Barranca escabrosa al Río, precisará también un muro para contener el desmoronamiento del terreno. Cada lluvia acerca más el despeine, que gradualmente llegará a minar los mismos cimientos por más distantes que estén. En la demolición de

los cuartos viejos habrá abundancia de materiales salitrosos que no deberán aprovecharse en los edificios nuevos, a riesgo de suceder lo mismo que se está viendo hoy. Paredes gruesas están carcomidas con este mal. Un muro grueso hecho con estos adobes asentados en barro formaría una vereda ancha y de mucha utilidad Esta obra no es urgente y se hará cuando convenga. No obstante, los adobes malos deberán estar apartados y no gastados en las paredes nuevas del Cuartel. Así se ha calculado el presupuesto. El importe de Diez Mil Pesos o menos en esta clase de construcción no deberá ser materia de cuestión cuando se mira la Solidez y duración de la Empresa. Por estas razones el que firma encomienda una inspección diaria en su ejecución en la Clase de todos los materiales, amas de la Especificación detallada minuciosamente de ellos y a cuyas condiciones cada licitador deberá sujetarse”.

A continuación de esas instrucciones, estaban las Especificaciones Completas, como si ya se le hubiera encargado la obra, o al menos para presentarse a la licitación pública. El Departamento Topográfico elevó al Ministerio todas estas actuaciones, incluso los dos planos de Taylor ya citados, y que no aparecen. Su superior era el Ministro de Guerra y Marina y todo iba con una nota del agrimensur Saturnino Salas (que delineó el pueblo de Belgrano entre otros trabajos), y de Pedro Pico. Se adjuntaban al expediente cinco propuestas:

Miguel Cabrera.....	\$ 455.000	octubre 26 / 854
Agustín Rodríguez.....	\$ 556.687	octubre 26 / 854
Carle Deberle y Prº Brugnano.....	\$ 645.000	octubre 26 / 854
Pedro Renom.....	\$ 1.180.000	octubre 26 / 854
Paolo Carnevaliro.....	\$ 552.775	octubre 26 / 854

Según describe Buschiazzo, el 28 de octubre de 1854 la Comisaría de Guerra aconsejó adjudicar la licitación a Miguel Cabrera. Era evidente que la ganaría, ya que su cotización era

la más baja. Pero, luego de varios trámites este contratista se presentó para exponer su problema: habían pasado más de dos meses sin recibir orden de comienzo, por lo tanto no podía mantener el precio y pedía que se aumentase su cotización a \$500.000. Es interesante observar esta inflación en los precios, explicada por la carencia de mano de obra. El Consejo de Obras Públicas creyó justificada la solicitud, incluso afirmó que debía elevarse la propuesta a la suma de \$515.000. El expediente fue devuelto al Sr. Ministro de Guerra y Marina Coronel Bartolomé Mitre, quien resolvió:

“Febrero 26 de 1855 No siendo por ahora de absoluta necesidad la construcción del cuartel que debería servir para el Batallón Tercero de Línea y cuya suma presupuestada debe destinarse a otros objetos que reclaman su preferente inversión, aplázase este asunto hasta mejor oportunidad. A sus efectos comuníquese al Comisario de Guerra para que lo haga saber al Maestro Mayor D. Miguel Cabrera. Bartolomé Mitre”

¿Qué pasó con Taylor? Lo desconocemos, tal vez fue consultado por el Departamento Topográfico pero no era uno de los oferentes. Como hay bastante iconografía sobre los cuarteles desde la primer acuarela citada de Vidal hasta las fotografías de tiempos de su demolición, podemos asegurar que esas obras proyectadas no se realizaron y que, por lo tanto, el decreto de Mitre se cumplió al pie de la letra⁴⁵.

Del viejo cuartel al Pabellón Argentino

En 1864 se produjo una tremenda explosión que hizo volar las dos terceras partes del frente que miraba al norte, todo el ángulo noroeste, y los primeros arcos de la fachada que daban a la plaza. *El Correo del Domingo*, del 18 de diciembre de ese año, publicó una ilustración que permite ver el interior del primitivo

45. Curiosamente, Mitre estuvo preso en este mismo edificio después de la Revolución de 1874.

cuartel y prueba una vez más que el edificio no había sufrido mayores reformas y que se mantenía como en 1819. Claro que deben de haberse realizado obras menores de mantenimiento y ligeras reformas internas. En *El Nacional*, del 21 de febrero de 1870, leemos que “se está pintando de blanco y celeste la fachada principal del cuartel”. En el Archivo General de la Nación hay algunos expedientes relativos a la reconstrucción de revocos, pinturas y carpinterías. El 2 de abril de 1872, *El Nacional* anunció que empezarán muy pronto los trabajos de refacción en el edificio que ocupaba el batallón de la Guardia Provincial. Pero no se hizo nada, pues nueve años más tarde “fueron presentados nuevos planos al Ministro de Guerra por el coronel Domingo Viejobueno para las reformas que se practicaron en el Cuartel del Retiro, que será utilizado como depósito de armas, con un presupuesto de \$22.000”.

En 1862 se inició el arreglo de la plaza frente del cuartel, con lo que la zona comenzó a tomar un nuevo carácter. Se dejó de lado ese aire pampeano, semi-rural, de caballos, soldados y gauchos que tenía el paraje y en su lugar surgió el nuevo paseo, de neto corte europeizante, exigido por el Romanticismo. Pero esa es otra historia.

Al poco tiempo de la explosión, el cuartel fue reconstruido en forma idéntica a la original. En 1883 se le agregó un nuevo piso al frente principal se repitieron los arcos de las antiguas arquerías, se colocaron torreones y almenas, se simplificó la entrada principal y al parecer toda la planta baja quedó sin modificaciones; pero se duplicaron las posibilidades de alojamiento de tropa. Se conservó la curiosa asimetría del número de arcos respecto de la portada principal, prueba de que no hubo mayores alteraciones. Para darle aspecto de cuartel se apeló al ingenuo recurso de rematar todo el conjunto con merlones o barbacanas y se colocaron dos garitas en los ángulos del piso alto, solución muy grata al gusto y la imaginación del siglo XIX. Lo hecho consistía en un cuerpo muy angosto que

ocupaba solamente el frente que daba a la Plaza San Martín. Quien observara el cuartel desde el ángulo de las arquerías, seguiría viendo el edificio simple, tradicional y con sabor colonial con que inició su historia, aunque ahora más grandilocuente.

Así quedó el viejo cuartel hasta 1891, año en que se resolvió demolerlo para ubicar allí al Pabellón Argentino, que había participado en la Exposición Universal de París en 1889. Cuando ésta finalizó, se lo desarmó y trajo a Buenos Aires. Aquí se armó nuevamente para instalar el Museo de Bellas Artes. Su destino fue menos afortunado que el del glorioso cuartel, no alcanzó a vivir siquiera medio siglo en las barrancas del Retiro.



Acuarela de Carlos Pellegrini, se ven los Cuarteles del Retiro en su forma original, con sus dos lados encerrados por galerías y el portal al frente (Instituto de Arte Americano).



Fachada antigua del Cuartel con su gran pórtico de carácter colonial al centro y las arcadas hacia los lados (Insitituto de Arte Americano).



Ampliación del Cuartel, se le agregó un piso, torreones y se modificó el portal (Instituto de Arte Americano).

EL PUENTE DE SAN ANTONIO DE ARECO

Este conocido y turístico puente es una interesante obra de ingeniería, totalmente resuelto con mampostería de ladrillo y tirantes internos de madera. Es, en muchos elementos, una obra típicamente tayloriana, aunque no tenemos documento alguno sobre su autoría. Su similitud con el puente que construyó en el Río Salado es enorme, incluso las fechas coinciden (fue levantado en 1857). Especulamos que si aún sigue en pie, se debe a que el otro río es más ancho, por lo tanto la extensión del puente es mayor, se sobrepasaron las posibilidades que permitían los materiales locales y colapsó.

Después de Caseros, la provincia de Buenos Aires se organizó en municipalidades, cada una debía administrar y cuidar los intereses de su jurisdicción. El 22 de mayo de 1856 se creó la municipalidad de San Antonio de Areco. Una de las obras de mayor importancia que se realizó fue el puente sobre el río Areco para facilitar las comunicaciones entre ambas costas. Su primer Juez de Paz fue un tal Martínez, al parecer el mismo que cobraba los derechos por usar el puente que, en ese entonces, llamaban “Puente de los Martínez”.

La base tiene unos dieciséis metros de luz libre, lo que es mucho por cierto. Taylor, para solucionarlo, optó por reducir el peso de la bóveda en sus anchos bordes, con ese fin les hizo dos enormes agujeros cilíndricos. No hay duda de que es una solución idónea pero extraña. Aunque muy lógica si se tiene en cuenta que carecía de hierro para trabajar a la tracción y absorber los esfuerzos que generaba la forma misma y su largo. Los refuerzos de hierro en el punto central ahora visibles se incorporaron en épocas posteriores y marcan el punto más endeble de la estructura, quizás sin ellos también se hubiese derrumbado.

En la base, los pilares se adentran en el río para reducir la luz libre del arco, suponemos que debió construirse durante una fuerte bajante del nivel del agua. Tiene soportes curvos, similares al puente del Salado, que se

asemejan más al Barroco que a la arquitectura de la Revolución Francesa, la que aún debía estar presente en un ingeniero formado en la Inglaterra de 1820. A simple vista, este puente tiene todos los detalles que hoy sólo podemos ver parcialmente en el del Salado. Su escala menor nos lleva a atrevernos a conjeturar que es anterior a aquél y le sirvió de modelo.

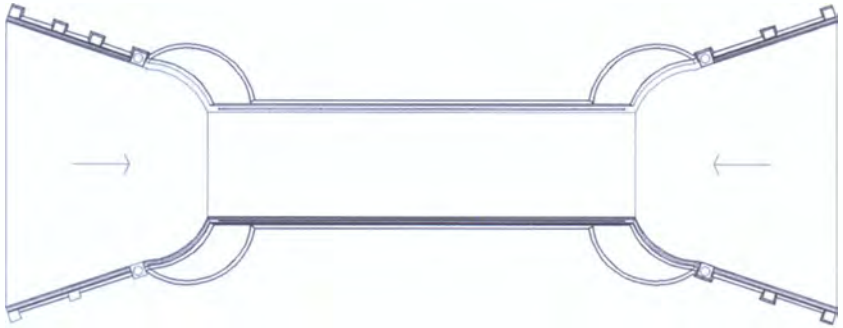
La mampostería, aunque descascarada, estaba revocada y pintada de blanco. Así estuvo hasta hace pocos años, en que se decidió volver a recubrirlo y pintarlo de color rosa para darle un aire campero y así hacerlo más atractivo para el turismo.



El puente de arco, puede observarse la estilizada estructura hecha totalmente en ladrillos y sin hierro (foto Paula Gnocchi).



Detalle de uno de los nichos que permiten reducir el peso y alargar el ancho del puente. Observar, en el ángulo, el detalle de la plataforma redondeada para descender desde un bote (foto Paula Gnocchi).



PLANTA



VISTA

Plano y lateral del puente de San Antonio de Areco (dibujo Paula Gnocchi)

EL PUENTE DEL RÍO SALADO

Quizás la obra más impresionante, espectacular y de vanguardia que hizo Taylor fue uno de sus primeros trabajos, durante la época de Rosas en 1852. En ese año Juan N. Terrero, socio del gobernador y dueño de enormes extensiones de tierra en la provincia de Buenos Aires, solicitó al Estado la construcción de un puente en la Guardia del Monte, sobre el Río Salado. Actualmente, el sitio de sus ruinas está ubicado en 35 grados, 43' 40" sur y 58 grados 46' 17" oeste, a poco más de quince kilómetros de la Ruta Nacional N° 3, totalmente abandonado.

Arriesgarse a construir un puente allí involucraba un doble desafío: era un río enorme lo que implicaba una aventura de la ingeniería de su tiempo –aquí y en cualquier parte-, y eran tierras indígenas en la margen sur.

Desde tiempos inmemoriales el río había sido la frontera del hombre blanco. Hacer allí un puente significaba una entrada rápida y fácil hacia tierras casi deshabitadas, sólo factible de hacerlo tras la paz posterior a la Campaña de 1833. Pero era un trabajo de una envergadura técnica que difícilmente podamos imaginar hoy, especialmente si tenemos en cuenta que sólo disponía de cal, ladrillos y madera. Y quizás un poco de “hierro dulce” sin capacidad alguna a la tracción. A tal grado que, si bien desconocemos si llegó a funcionar, existió y está en ruinas.

En verdad, resultaba una fantasía imaginar allí un puente y lógicamente terminó destruido. No sabemos cuándo se derrumbó, pero calculamos que se produjo por dos motivos: o no se eligió bien el sitio porque ésa fue una decisión política para favorecer a un amigo del poder, o la estructura era inadecuada por el problema técnico que implicaba. Lo real es que en algún momento todo se vino abajo y sólo quedan sus extremos y los ladrillos bajo el agua que asoman, con los puntales de madera de las cimbras, aun en pie, cuando el agua baja mucho.

Existe un documento, de 1855, por el cual se hizo el reconocimiento de la obra para confirmar su concreción, el equivalente a lo que hoy es

una final de obra. El trabajo le había sido encomendado a Taylor y éste contrató a los constructores Leng y Donnwall para la obra⁴⁶, llevó seis años hacerlo. Extrañamente no lo afectaron los cambios políticos ni la caía de Rosas en 1852, aunque quizás eso explica que hayan demorado tanto. También es posible que le haya servido a Taylor para no estar en Buenos Aires durante la batalla de Caseros y los sucesos posteriores.

Según el documento citado, debía ser similar al puente que existía en el Riachuelo, en Barracas. Lo que no sabemos es a qué etapa, de las muchas que tuvo, se refiere. El primitivo puente que se construyó allí, llamado de Gálvez, fue una propuesta concretada por Juan Gutiérrez Gálvez, quien tenía un servicio de canoas y cobraba peaje por el cruce del río; en 1791 comunicó al Cabildo que el primer puente de maderas estaba terminado. Al parecer, la obra no estuvo bien construida y al poco tiempo de su inauguración ya estaba casi en ruinas; varios arquitectos intentaron su restauración, incluso hubo un proyecto de Prilidiano Pueyrredón para hacerlo en hierro. Su ubicación coincide con la del actual Puente Pueyrredón, de allí que haya tantas versiones (que lograron concretarse o no), sobre la forma que tuvo en cada época.

Al finalizar la construcción del puente del Río Salado, Taylor hizo una prueba de resistencia junto al hijo de Juan Terrero, Federico: para ello procedió a quitar las cimbras –por lo que creemos que fue de ladrillos como todas sus obras-, y “no se produjo en éste más de una pulgada de baja”. Si aceptamos que el puente tenía una luz de casi treinta metros, era una aventura digna de lo mejor de la historia de la ingeniería del mundo. Para comprobar su resistencia mandó que:

“seis carretas (...) cargadas de ladrillos, un peso aproximado de 500 arrobas pasaron al otro lado sin que notase estremecimiento alguno en el puente. Luego se introdujo en el puente una tropa de 250 yeguas, atajándolas por las dos cabeceras. Allí permanecieron un rato, con el movimiento y patadas naturales a esa clase de animales cuando están encerrados”.

46. Marco Rufino, Ensayo de carga de un puente construido en el río Salado, *Ingeniería Estructural* no. 4, pag. 36, Buenos Aires, 1994; el documento original consultado está en la Sala X, 28-4-12, documento 6345 del Archivo General de la Nación.

En el texto queda constancia de que esos animales debían pesar unas cien toneladas y que pese a eso no se notó ningún movimiento aunque se hizo pasar a los caballos de ida y vuelta dos veces y al galope.

La parca descripción del documento y las evidencias materiales existentes en el sitio, muestran caminos de acceso enladrillados en ambas márgenes, que no sólo nivelaban el terreno también llevan directamente al puente y quizás, al menos en los extremos, debieron servir de contrapesos al estar unidos por vigas de madera que asoman aún de la mampostería. Para acceder, en la zona más elevada del terreno, Taylor hizo escalinatas y rampas hacia los lados, en forma similar aunque en menor escala que las que diseñó para la Aduana de Buenos Aires. En uno de los márgenes quedan a ambos lados, en el agua, una doble curvatura de varios metros que servía para atracar botes. Es decir que no sólo era una obra de carácter utilitario sino también estético. En realidad era igual aunque más grande que el de Areco.

El puente, al igual que todo el conjunto, debió estar formado por bóvedas (o una sola de ser factible), hechas de ladrillos sostenidos sobre los pilares de los extremos. Es casi imposible que Taylor se hubiese animado a una bóveda de esa cantidad de metros que no era estructural de cemento sino de cal: en el continente no existía una obra de ese tipo de simple mampostería ladrillera. Algo tan simple como lo que se alcanza hoy a ver de la mampostería (grandes maderos internos de refuerzo que todavía asoman y que seguramente resistían los esfuerzos de tracción internos), no podía resolver realmente el tema. El único recurso técnico alternativo posible era hacerlo con un pilar en medio del río, empleando el raro e importado cemento Pórtland que fragua en el agua, y ya llegaba en barricas desde Inglaterra. Sobre ellos deberían apoyarse las cimbras citadas para los arcos portantes. Hoy nada queda de ello para explicar mejor esta obra tan insólita, aunque la foto aérea del lugar muestra la presencia bajo el agua de una gran concentración de materiales e hileras de postes clavados. Indudablemente, al derrumbarse el puente quedó (pese al movimiento del río) buena parte de él en su lugar de caída.

En una margen, la estructura desde el agua alcanza cinco metros de alto; en la otra se aprovechó la barranca natural para elevarlo, pero la altura es similar. Estamos hablando de una estructura que debió tener unos seis metros de ancho⁴⁷.

Las 44 varas que cita el documento, que en realidad son 33 metros actuales, deben calcularse descontando el avance en el agua de las estructuras semicirculares hechas en las orillas, lo que le quita unos seis o siete metros, la luz libre real es de unos 25 metros. Si bien sigue siendo una enormidad, recurriendo a un sistema estructural semejante al del puente de San Antonio de Areco todavía en pie, por lo que la luz libre aún se reducía más aliviada mediante cilindros huecos en los pilares –pese a que no hay evidencia en el lugar-. Calculamos que el de Areco debe tener en su base una luz total de al menos dieciséis metros; al pelo del agua son doce. De todas formas, creemos que esta es la obra de ingeniería de mayor envergadura de su tiempo.



Restos del puente sobre el Salado que quedaron al descubierto con la gran sequía del año 2009: los extremos aun parcialmente en pie, las áreas curvas para amarre de botes y series de pilares que muestran marcas de aserrado más bajas que el agua y miles de ladrillos provenientes del derrumbe (fotos V. Furci).

47. El relevamiento en el sitio fue hecho por Víctor Furci, quien logró ubicarlo.



Restos de los extremos aun visibles del puente sobre del Río Salado (fotos V. Furci)



Restos del puente sobre el Salado: Áreas de amarre de botes y las bases de las columnas de madera de la cimbra usada en la obra (fotos V. Furci).

LA IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN EN LOBOS

El llamado “pago de los Lobos” y actual ciudad de Lobos, creció lentamente durante la primera mitad del siglo XIX como parte del avance de la frontera, de las correrías militares contra el indio y de la instalación de estancias y fortines, en especial durante el rosismo.

En 1803 se estableció una primera capilla, muy sencilla, que según los pocos datos disponibles era de una nave y atrio; tenía un simple piso de tierra apisonado, paredes de quincha y techo de paja. Estaba dedicada a San Salvador de los Lobos y la imagen que presidía el altar era Nuestra Señora del Carmen. En realidad, y por la situación de la zona, creemos que debe de haber sido un rancho un poco más grande que los demás. Para ese entonces el poblado y su zona congregaba a ciento cuarenta y un modestos vecinos y familiares. Y así siguió hasta 1855, en que surgió la posibilidad de construir una nueva iglesia acorde a los tiempos en que presidía el municipio Ángel Cascallares⁴⁸.

Desgraciadamente hay poca o casi nula bibliografía y documentos sobre esta construcción salvo las actas municipales, pero sabemos que le encargaron los planos a Eduardo Taylor, en forma similar a como se hizo en Tandil y seguramente otras localidades cercanas que desconocemos. La iglesia fue dedicada a San Salvador, se inauguró tres años más tarde y estuvo en pie hasta 1898⁴⁹. Por algún motivo, quizás la falta de mantenimiento, sufrió fuertes deterioros que lentamente la sentenciaron a la demolición parcial.

48. Guillermo Mastropiero, *Misceláneas lobenses*, Edición del Bicentenario de Lobos, Lobos, 2002; Abel Fernández, *Lobos, historia de sus calles*, Talleres Gráficos de la Palabra, Lobos, 1998.

49. La iglesia actual es Monumento Histórico Nacional por Decreto 1020/04, en los considerandos se toma en cuenta que está basada en la anterior de Taylor. Los datos de esta construcción se los debemos a María Marta Rae.

Llama la atención el poco interés que tuvo esa obra, pese a que Carlos Pellegrini la consideró el modelo de iglesia a seguir en los poblados medianos o intermedios de su tiempo, los que surgían por doquier en la región pampeana.

Estaba diseñada en un estilo que ellos mismos llamaron “pre-gótico”. Era una enorme nave central con crucero y cúpula, con un nártex encerrado entre dos pesadas torres bajas y cuadradas, similares a las de la Iglesia Evangélica en Buenos Aires. Otra semejanza con ese templo es el frente, que tenía una tracería que imitaba bien la piedra, y un pórtico de curvatura gótica. Es más, de lejos las similitudes son enormes. A un lado, estaba la casa parroquial y atrás el cementerio. La arquitectura era, al igual que en el otro caso, de remedos formales neogóticos, con grandes contrafuertes y chapiteles que los rematan, que daban una imagen más inglesa rural que católica tradicional.

En 1898, se le encargó una nueva iglesia a Augusto Plou quien, tras demoler buena parte de la existente, dejó en pie las dos torres para hacer allí las naves laterales y agregarle una nueva torre. Se finalizó la obra en 1912. En realidad no se trató de un proyecto totalmente nuevo porque usó diversas partes de la iglesia anterior, incluso mantuvo el tono general. Lo que básicamente hizo fue transformar una capilla de una nave en una iglesia de tres. Incluso la nave central y hasta la fachada antes del nártex, parecerían ser las de Taylor. En este caso, sería, si bien nuevamente como relicto, otro de los pocos ejemplos de obras de Taylor conservadas en el país. La casa parroquial actual es mucho más moderna de 1930, año en que se hicieron nuevas obras.

En la entrada hay una placa de mármol de Carrara blanco que dice:

En el nombre de la Santísima Trinidad

Esta piedra fundamental

De la iglesia de San Salvador de Lobos

Ha sido colocada por el Sr. Canónigo Honorario

Dn. Ángel Badayo

Bajo los auspicios del Exco. Gobernador del Estado

de Buenos Ayres

Dr. Dn. Pastor Obligado

Siendo ministros

Los Sres. Dr. Dn. Ireneo Portela de gobierno

Dn. Juan Bautista Peña de hacienda

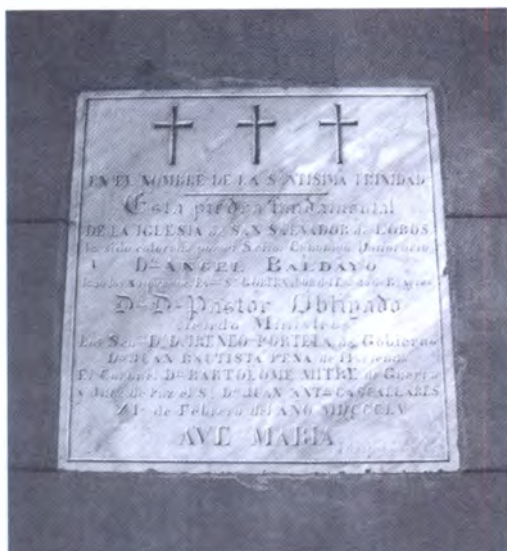
El coronel D. Bartolomé Mitre de guerra

Y el Juez de Paz el Sr. Dn. Juan Anto. Cascallares

XI de febrero del año MDCCCLV

AVE MARÍA

Eduardo Taylor arqto.



Placa de mármol de la inauguración de la iglesia, abajo lleva la firma de Eduardo Taylor de 1855 (foto Patricia Frazzi).



Foto de la iglesia, vista desde el lado derecho, con la casa parroquial (Diario Lobos, no. 1506, 15 De julio 1966, portada).



Extraordinario cuadro a color de la iglesia. Observar la diferencia de tonos entre el frente revocado en blanco y las paredes de la nave en ladrillo rojo (gentileza Liliana Citteiro).



Posible proyecto original de Taylor de la fachada de la iglesia, pese a que el reloj le fue puesto con posterioridad a la construcción (gentileza Liliana Citteiro).



Vista de la iglesia en un contexto aún de pocas construcciones, posiblemente hacia 1870 (gentileza Martha Rae).



Interesante fotografía (circa 1890) que muestra la demolición parcial de la iglesia de Taylor y su transformación en la actual con una sola torre cuya base es la antigua (gentileza Liliana Citteiro).



La iglesia en la actualidad. Resulta evidente que buena parte del frente es la antigua de Taylor, al igual que el ala derecha hacia la torre se mantiene incluso la ornamentación (foto Patricia Frazzi).



Interior del coro de la iglesia de la época inicial que mostraría la forma y decoración antigua sin modificar (foto Patricia Frazzi).

EL TRAZADO DEL PUEBLO DE TANDIL Y SU IGLESIA PARROQUIAL

Quizás la obra de mayor envergadura de Taylor fue el trazado del pueblo de Tandil y la construcción de su primera iglesia; no por su magnitud sino por el compromiso territorial y de distribución que implicaba. Por lo que hemos investigado, fue su primer y único pueblo trazado.

En los planos de su tiempo, Tandil estaba ubicado a cinco leguas al sureste de la línea de Azul y a tres leguas al noreste del partido de Lobería, en el sitio en que terminan las serranías locales, a sus pies. Eran cuatro leguas cuadradas que incluían el ejido con “98 chacras y 500 habitantes en la zona, y en el pueblo 32 casas y 126 personas”. El fuerte original había sido un diseño del ingeniero militar Ambrosio Cráter⁵⁰, de 1823, y además incluía un pueblo que realmente nunca prosperó, al menos hasta la década de 1850. Lo que había era parte de la avanzada sobre territorios hostiles al hombre blanco, una mezcla de cuartel (que estaba quedando sin uso), tiendas y viviendas, en una área fortificada, y terrenos que eran sistemáticamente robados a la población indígena local.

El rancherío existía por una simple concentración de pobladores alrededor del Fuerte Independencia que se remontaba a los tiempos de Martín Rodríguez, considerado su fundador. Pero existe una descripción de su iglesia hecha en 1847, que deja constancia que había sido construida “hace cosa de diez años (...) por suscripción popular, pero ya no tenía techo”. Mientras tanto los pobladores usaban la capilla castrense, única en la zona y levantada para el cuartel. El primer municipio se estableció en 1856 pero su edificio se construyó muchísimo más tarde.

Cuando en 1858, Taylor rehizo el trazado del pueblo usó los puntos cardinales estrictos, lo que produjo que la enorme construcción defen-

50. Oficial francés que hizo la Campaña Libertadora con San Martín. Se estableció como estanciero al sur del Salado y murió peleando juntos a lo Libres del Sur en la batalla de Chascomús.

siva quedara en un terreno de seis por dos manzanas. Lentamente, este espacio se transformó en la enorme plaza central que aún existe. Salvo casos excepcionales de edificios públicos preexistentes, todas las nuevas manzanas trazadas tenían ocho lotes⁵¹ similares. El plano está firmado “en Buenos Ayres, abril 22 de 1858”.

La Iglesia Parroquial del Santísimo Sacramento

En 1852, se inició la construcción de la iglesia con una primera donación hecha por dos pobladores, lo que de inmediato llevó a realizar una suscripción encabezada por el alcalde. Dos años más tarde, se solicitó el permiso para una obra y se envió un plano de Eduardo Taylor que desconocemos, aunque se ha logrado reconstruir. Ese mismo año, comenzaron a adquirir los materiales de construcción y las campanas:

El Juez de Paz y Comisario del Partido de Tandil
Buenos Aires, mayo 19 de 1854

Al Señor Ministro de Estado en el Departamento de Gobierno, Don Ireneo Portela

Tengo el honor de elevar a V. E. el plano, perfil y perspectiva de la iglesia que deberá construirse en el pueblo del Tandil, proyecto concebido por el distinguido arquitecto D. Eduardo Taylor.

Testigo del deseo que anima al pueblo (...) de ver iniciada la obra del templo e íntimamente convencido de la importancia religiosa y política que ella consulta, me permito rogar a señor Ministro se designe ejercitar su valiosa influencia para el más pronto y favorable despacho de esta solicitud (...).

Dios guarde a V. S. Ms. As.
Carlos Darragueira

51. El plano original está el Archivo Histórico y Cartográfico del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, Dirección de Geodesia, La Plata, antiguamente Ministerio de Obras Públicas, Archivo de Geodesia (no. 531-27-2). Es una copia y dice “es copia F. Taylor”, obvio error del copista; Guillermo Furlong, *Cartografía histórica argentina: mapas, planos y diseños que se conservan en el...*, Archivo General de la Nación, Buenos Aires, 1964.

El 1 de junio de ese mismo año, el ministro envió una nota al Consejo de Obras Públicas en que adjuntaba el plano. Recibió como respuesta la aceptación y “recomendar a S. E. la adopción de ellos, para el objeto indicado, sujetos a las reglas del arte y por lo tanto ofrecen las garantías de solidez y duración necesarias”. A continuación, el ministro sacó un decreto en el que aprobó los planos y autorizó su construcción. El costo de los planos de Taylor fue de \$ 500.

Resulta interesante ver que era una iglesia muy simple, modesta, que los revoques eran de “bosta blanqueada”, el piso era de ladrillos de barro⁵²; y los techos de zinc pero posiblemente se los hizo de paja por el costo que no se pudo cubrir, ya que era necesario importarla

Sin embargo Tandil tenía muchos problemas en ese año, padeció cuatro invasiones y luchas constantes; recién en 1855 se pudo comenzar la obra, que se prolongó durante quince años y tuvo que superar los derrumbes de los muros en 1856. Pero esto no motivó que se abandonase la obra, en 1862 se la amplió, se hizo un cielo raso empapelado, los revoques, se mejoró al altar mayor del Santísimo Sacramento. Luego se arregló la casa parroquial y las habitaciones del párroco, hasta finalizar en conjunto.

Por supuesto y como es tradicional en el país, al poco tiempo, en 1868, el municipio pedía al gobierno una nueva iglesia. Los planos se aprobaron en 1874 y al año siguiente se inició la obra. Resultaba inimaginable en aquel tiempo la idea de conservar la vieja y hacer otra nueva, por lo que se demolió lo existente y se hizo otra. Sus autores fueron los conocidos arquitectos Henry Hunt y Hans Schroeder, mientras que el constructor fue Saravia y Cía. Ésta se completó en sólo tres años⁵³ y se conservó hasta 1969, cuando se hizo la monstruosidad de cemento que cubre actualmente la fachada, aunque el interior sigue siendo la obra de los alemanes originales.

Se construyó en la plaza misma, en la esquina de las actuales calles Independencia y General Pinto. El frente no daba a la enor-

52. José Suárez García, *Historia de la parroquia de Tandil hasta 1869*, edición del autor, Tandil, 1954.

53. Debemos la documentación sobre Tandil a la gentileza de María Marta Rae.

me plaza que rodeaba al viejo fuerte, estaba de costado, miraba a la calle Independencia, lo que tal vez fue el motivo para que rápidamente la cambiaran por una que pudiese ser vista frontalmente.

La iglesia estaba retirada de la línea municipal y se desarrollaba en sentido lateral, con un amplio frente y dos esbeltas torres que constituían hitos de referencia en el bajo perfil de la ciudad. Sobre del atrio, al que daban las habitaciones de la casa parroquial, había una cruz y dos campanas sostenidas por maderas. Un pórtico de cuatro columnas de orden monumental soportaba un tímpano y sobre él descansaba una escultura de la Inmaculada Concepción, mientras que el basamento de las torres se integraba al conjunto con almohadillados esquineros. Tenía una única nave con altar al fondo y púlpito lateral, una capilla y una sacristía. Su interior estaba pintado y decorado en estilo gótico (que se reflejaba en las nervaduras y los arcos apuntados), se intercalaban los temas religiosos en los paños del tramo próximo a la capilla mayor. Originariamente el templo careció de cúpula en el crucero. Con posterioridad se continuaron las obras de decoración y ampliación. Las torres se completaron, lamentablemente, en 1969 con el actual proyecto historicista adjudicado al arquitecto Haedo. Es posible que la decoración neogótica haya sido un factor determinante para atribuirle la iglesia a Taylor.

Iglesia Protestante Danesa

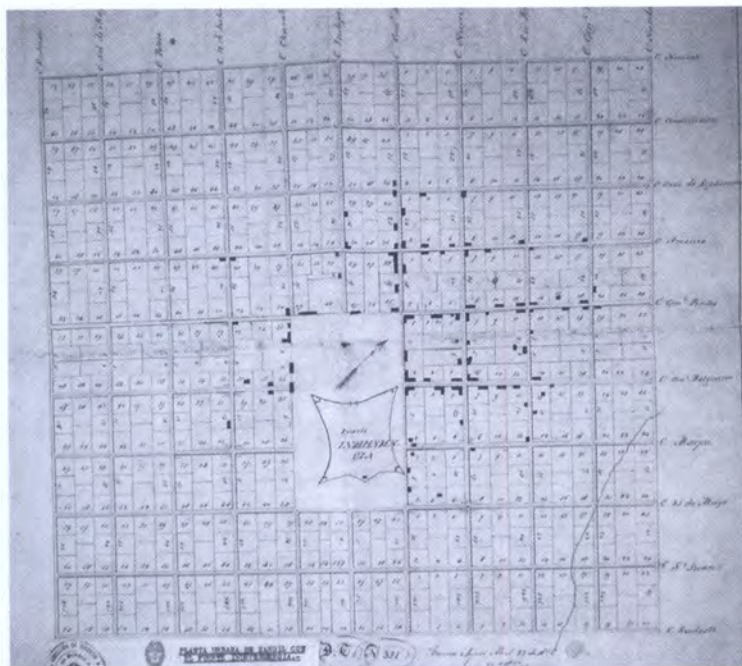
La localidad tiene otra iglesia importante, la danesa. Pobladores de ese origen se asentaron en la zona desde el inicio del pueblo “hay muchos ingleses y daneses inmediatos al pueblo, y los vascos franceses constituyen un elemento respetable y laborioso”⁵⁴. Ubicada en Maipú 569, su proyectista fue Christian Mackeprang y el constructor, Antonio Bellami. Se inició en 1876 y se concluyó al año siguiente. Con posterioridad se realizaron otras obras, como la torre, construida en 1927. Es notable que como siempre las de cultos cristianos protestantes se conservan y las católicas no.

54. Adolfo S. Sosa, *Centenario de Tandil*, Librería La Argentina, Tandil, 1923, pag. 80

Sabemos que en Tandil, por impulso de Juan Fugl, pionero que participó activamente en el desarrollo de la localidad, se fundó hacia 1864 una importante colonia danesa que llegó a agrupar un porcentaje elevado de la población de la ciudad,. En 1870 la Municipalidad donó a la Sociedad Religiosa un terreno perteneciente al antiguo fuerte, en donde serían edificadas la Iglesia Reformista y la Escuela Danesa. El pequeño templo de estilo neogótico no poseía ni la fachada moderna ni la actual torre sobre al centro. En su construcción intervinieron albañiles, carpinteros y artesanos en su mayoría de ese origen.

Esta iglesia tiene factores que pueden llevar a confundirla con una obra de Taylor: primero, es una iglesia de culto protestante –aunque danesa y no escocesa-, y segundo, por la tipología neogótica, además de la fecha en que fue construida. Sin embargo, la investigación realizada no arrojó ningún otro documento que probara la presencia de Taylor ni en el proyecto ni en la obra.

Nos queda una pregunta. ¿La presencia de europeos cristianos no católicos en Tandil, fue lo que llevó a que encontremos a Taylor involucrado en el pueblo y su iglesia?



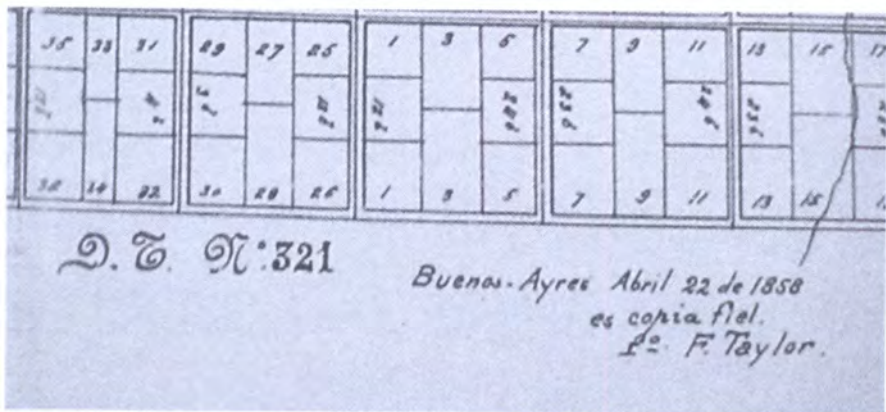
Plano copiado del original del trazado de Tandil, ubica al fuerte dentro de la plaza y las primeras casas en sus lotes, como un pequeño pueblo de campaña.

Buenos Ayres Abril 22 de 1858
 a copia
 T. Taylor

Copia de la firma original, que por error del copista dice T. Taylor, 22 de abril de 1858.



Plano del departamento topográfico de la lotificación de tandil que reproduce la inscripción del anterior.



Firma de F. Taylor en la copia del plano del departamento topográfico.

LAS OBRAS EN LA IGLESIA DE LA CONCEPCIÓN

En la esquina de las calles Independencia y Tacuarí, de la ciudad de Buenos Aires, se encuentra la iglesia del Santísimo Sacramento. Su origen es lejano, comienza en 1727 con una primera capilla que, según algunas fuentes, debió construir el hermano Andrés Blanqui. Con los años sufrió diversas peripecias constructivas, mudanzas y transformaciones. Recién en 1853 se inició la construcción de un nuevo templo, de importantes dimensiones por cierto, a partir de un proyecto no identificado de un tal “padre Marín” que hasta ahora resulta desconocido, tanto como arquitecto como religioso⁵⁵. Pero, al parecer la obra no era de las dimensiones esperadas o por problemas que ignoramos, en 1857 se formó una comisión para ampliar la iglesia y recolectar los fondos necesarios. Se suspendió todo lo hecho y se comenzó de nuevo.

Existe un expediente en el Archivo General de la Nación que describe en detalle esta obra, lamentablemente sin entrar en los pormenores de la arquitectura⁵⁶. En el documento consta que:

“En consecuencia la Comisión encargó al arquitecto Don Eduardo Taylor el levantamiento del plano que se permite adjuntar a usted a fin de que se digne otorgarle el permiso para realizar tan plausible idea”.

Al parecer, en una semana nada más lograron la autorización del gobierno y recaudar el dinero para la obra. Pero los miembros de la Comisión no contaban con que el obispo iba a reaccionar negativamente, y que se desencadenaría una cruenta lucha de poderes con el Estado. Desde Rivadavia los bienes del clero habían sido estatizados, pero la

55. Mulhall's, *Handbook of the River Plate*, Mulhall Brothers, 1885, Londres.

56. División Gobierno Nacional, Estados de Buenos Aires, 1857, exp. 14098-14176, leg. no. 141, S. 10, c. 28, a. 11, no. 6.

Curia se arrogaba la no caducación del derecho a autorizar, también, toda obra eclesiástica. Más aún, la Comisión para incrementar los fondos para la obra había decidido vender un terreno baldío que poseía en la parte posterior de la iglesia que no sería ocupado por la obra nueva. Esta polémica llevó meses. Además, se sumó la demanda de construir en el sitio una casa parroquial, pero la Comisión se negó a aportar fondos para ese destino porque si lo hacían no iban a lograr terminar la iglesia. Mientras tanto la obra seguía abandonada. El encargado de la dirección de la construcción era Miguel Baravino, hombre conocido por su arquitectura, que trabajó en las reformas de San Ignacio y en la Escuela Catedral al Sur, hizo residencias privadas y otras obras menores.

Para resolver los problemas se decidió formar una nueva Comisión –pelear con el obispo no debía ser sencillo en esos tiempos-, en la que estaba incluido el propio Taylor. Esto nos define bien su personalidad y nos muestra hasta qué punto había logrado insertarse en la sociedad porteña; era junio de 1859.

Un detalle arquitectónico es que la Comisión, en una de las notas, solicita al Estado que les donase:

“el ladrillo resultante de la demolición de las trincheras, en el distrito comprendido en todo el sur desde la calle de Rivadavia inclusive como también algunas maderas de ellas para continuar con los trabajos de dicha obra, sin otro recurso no es posible”.

En mayo de 1860, todavía se insistía en la falta de recursos económicos “para terminar la nave principal, operación de inmenso costo que no habían calculado al emprender la obra”, a lo que el gobierno accedió con otra fuerte donación. Esto ocurrió entre marzo y abril de ese año. Pero el 6 de junio se desplomó la bóveda central en obra; al día siguiente un documento deja constancia de lo ocurrido:

“La Comisión de la Obra del Templo de la Concepción manifiesta haber tenido lugar el día de ayer un desplome de la bóveda principal

como de 200 varas cuadradas en el centro de ella y pide se nombre una comisión de peritos que al reconocer la causa que tal desgracia ha producido, estudie su reconocimiento sobre todo el templo”.

Es decir, al comenzar la cúpula sobre el crucero la bóveda mayor no debió soportarla, se derrumbó todo “causando algunas desgracias” que preferimos no imaginar como muertos o heridos. Era más que evidente que la obra del padre Marín había sido deficiente. El expediente se cierra con una nota:

“según el señor Baravino encargado de la dirección material de la obra, atribuye este fatal incidente al descuido de uno de los operarios que quitó unas cimbras, y no cree que pueda influir (...) en el resto de la obra”.

El derrumbe parece ser el final de la historia de algo ya predicho. En 1858 una comisión, que incluía a Pellegrini y a otros seis profesionales, había aconsejado reforzar la estructura, pero parece que no se le dio demasiada importancia. Recordemos que era la parte antigua, anterior a la ampliación de Taylor, o al menos sobre la cual él hizo su proyecto. El tema de la cúpula siguió en polémicas y, en 1863, Nicolás Canale hizo un estudio profundo de cómo debía construirse, por lo que queda aún más oscuro lo qué sucedió y quien la hizo finalmente⁵⁷.

Lo concreto es que hasta 1867 no se pudo concluir el edificio para su consagración. Igual se realizó, pese a que aún el templo no tenía fachada: había sido demolida parcialmente un año antes, para ponerle nuevas columnas. Al año siguiente se terminó la torre, que también había sido demolida en 1865. En realidad, la totalidad de la obra estuvo lista recién en 1907. Sin embargo, veinte años más tarde hubo que hacerle amplias reparaciones afuera y adentro⁵⁸. Mucho más tarde el ensanche de la avenida Independencia le quitó el atrio.

57. Ramón Gutiérrez (compilador), *Italianos en la arquitectura argentina*, CEDODAL, Buenos Aires, 2004, pp. 68-69.

58. Julio Luqui Lagleyze, *Las iglesias de la ciudad de la Trinidad y puerto de Santa María de los Buenos Aires 1536-1810*, Cuadernos de Buenos Aires no. 57, Municipalidad de la Ciudad, Buenos Aires, 1981.

Resulta evidente que se trataba de una obra hecha por partes, casi como parches, y que el primer y desconocido constructor hizo las cosas tan mal que ni el proyecto de Taylor logró resolver. ¿Cuánto es de él y cuánto no? Hoy es casi imposible de determinarlo porque la obra pasó por muchas manos. Lo interesante, más allá de su aporte, es la capacidad de integración que Taylor tuvo en la comunidad de Buenos Aires y en el reconocimiento que tenía como arquitecto.



Vista del exterior de la iglesia.



Detalle de la torre y su remate con azulejos.



Cúpula interior que conserva la decoración original.



Grupo de cúpulas que fueron despojadas de la ornamentación para asemejarlas a una iglesia colonial, sin tener en cuenta que era típica del siglo XIX.

EL EDIFICIO DE RENTAS NACIONALES

Entre los edificios más destacados construidos en Buenos Aires por Eduardo Taylor está el conocido bajo los nombres de Rentas Nacionales, Anexo de la Aduana o Aduana. Fue construido en 1858-60, contemporáneamente a la finalización de su obra más conocida, la llamada Aduana Nueva -ahora “de Taylor”-, que formaba esquina con el edificio de Rentas Nacionales. Ambas son construcciones proyectadas con una idea común de funcionamiento, sin grandes diferencias, y ambas son hitos importantes de nuestra arquitectura. En el plano original de la Aduana Nueva de 1856, ya figuraba este edificio, con la salvedad que en cada nave interior había una vía para un “ferrocarril de las zorras” que nunca llegó a existir.

La Aduana Nueva era el símbolo más claro de la arquitectura previa a Sarmiento y éste es quizás el mejor ejemplo de la transición que se operaba en la estilística de la época. Paralelamente, ya se abría paso al proceso de los años siguientes en que la metrópoli empezó a negar el río, a ser una ciudad mediterránea. Pero, Taylor seguiría siendo el gran constructor que nunca negaría el río y la barranca; es más, sería de los pocos que sabría usarla en su provecho, o quizás el único.

Rentas Nacionales se construyó por varias razones, una de ellas era la necesidad casi imperiosa de ampliar las bodegas y depósitos de la Aduana Nueva. A pesar de las enormes dimensiones que tenía el edificio semicircular que había proyectado sólo cuatro años antes y que recién se había terminado, el gobierno de Buenos Aires ya tenía problemas de espacio para almacenar mercaderías. Las causas de este atiborramiento son muchas y escapan al tema que estamos revisando; pero atañen básicamente a la secesión de la ciudad del resto del país y a la falta de otros puertos y depósitos alternativos en la provincia. Poco más tarde, se recurriría a depósitos privados, como el edificio de la familia Huergo en la calle Balcarce, hecho por Taylor.

La idea de construir un nuevo depósito para la Aduana tuvo su origen en un proyecto anterior, también realizado por Taylor en 1856, cuyo original se conserva en el Archivo General de la Nación. El plano y el texto plantean la posibilidad de aprovechar la playa de toscas para construir varios galpones grandes frente al río, unidos al edificio principal mediante vías y grúas. De esta manera, no se entorpecía la vista desde la plaza superior hacia el río (quedaban bajo el nivel de la barranca) y se facilitaba el acceso de mercaderías desde los barcos como perfecta maquinaria industrial. Esto, más una larga prolongación del muelle para poder descargar con marea baja y un complejo sistema de comunicaciones bajo tierra, constituía una parte de la visión de Taylor para darle un uso coherente a la barranca y a la playa, al tiempo que aprovechaba sabiamente los desniveles. Su idea no prosperó. En cambio, el gobierno vio la posibilidad de construir un edificio ubicado en la parte posterior de la barranca, junto al fuerte que aún estaba en pie. Pensamos que la importancia de ese edificio fue uno de los motivos que llevó a Sarmiento a decidir construir la Casa de Correos en la vereda de enfrente, obra que se realizó cinco años después que el Anexo de la Aduana. Con ello, se cerraba uno de los ángulos de la plaza principal de la ciudad dentro de la nueva estilística de moda e iniciaría las obras de la Casa Rosada en su forma clásica⁵⁹.

Para solucionar el crónico problema de la falta de bodegas, se planeó levantar una nueva construcción de cuatro niveles en un lote ubicado en la calle Victoria entre Balcarce y Paseo Colón, a un lado de la Casa de Gobierno. Entre un extremo y el otro, el terreno tenía un desnivel de más de seis metros y, en su fondo, había edificaciones menores que obligaban a construir una medianera ciega hacia el sur. El proyecto de Taylor estaba basado en un paralelepípedo rectangular muy simple, neorenacentista al fin. Era prácticamente un cajón de mampostería con vanos de dintel curvo en algunos casos, y rectos en otros pocos, con semipilastras adosadas de tradición palladiana entre los vanos. El remate de la azotea llevaba pilares y rejas de acuerdo con la moda de la

59. Daniel Schávelzon, *La Casa de Correos de Buenos Aires (1873-1876)*, en: *Documentos de arquitectura nacional y americana*, no. 23, pp. 45-50, Resistencia, 1987.

época. El interior constaba de catorce largas galerías paralelas formadas mediante arcos continuos, lo que definía espacios alargados y relativamente estrechos. En las plantas, pueden apreciarse las dimensiones de cada espacio según los pisos. No tenía un acceso destacado; por el contrario, la multiplicidad de entradas le daba la imagen típica del depósito portuario que caracterizaría la zona treinta años más tarde. Básicamente era un gran galpón, que era lo que se buscaba.

El edificio se construyó siguiendo la línea del nivel inferior del terreno. Todo lo contrario de lo que luego se haría con la Casa Rosada, en la vereda de enfrente, por lo cual la planta baja y gran parte del primer piso quedaron bajo el nivel de la barranca. Esto obligó a realizar una circulación o galería frontal a lo largo de la calle Victoria (actual Hipólito Irigoyen), para poder acceder al edificio en el tercer nivel. Desde la calle se podía llegar a los pisos altos mediante dos escaleras-puente que salvaban la distancia y el desnivel. Poco tiempo después de terminado, se le agregó un puente de grandes dimensiones sin acceso desde la calle, que servía únicamente para descargar carros. Además, contaba con varias grúas y guinches para subir mercaderías a los diferentes pisos, lo que le daba un carácter inusitado al edificio; era moderno, industrial, funcional. En un punto, era sólo comparable con los desniveles de la Aduana cercana, en cuanto al terreno; en otro, estaba inserto en los sistemas de trabajo mecánico típicos de la Revolución Industrial europea. Aquí era de una avanzada inusitada, mucho más que la Aduana.

Quisiera insistir en este excelente manejo de los desniveles del terreno en una ciudad casi plana, sobre todo ahora que ya hemos perdido la posibilidad de utilizar las barrancas. Las dos obras de Taylor se destacan por un manejo sabio de las diferencias de altura y, a pesar de haberse mantenido siempre dentro de márgenes académicos —que supo manejar con mucha libertad—, creó y definió un sector de la ciudad único en su carácter: túneles de llegada desde el río en la Aduana, entradas bajo nivel en el Anexo, puentes voladizos, escaleras que suben a los niveles inaccesibles pero que están en la planta baja del edificio, y patios de maniobra bajo nivel. No conozco otras obras en el país que hayan tenido un proyecto, desarrollo y funcionamiento similar a éste.

Planos, relevamientos y modificaciones

La cartografía del edificio es confusa porque los planos originales no han podido ser hallados. Hemos dado, en cambio, con muchísimos planos posteriores, que cubren entre 1892 y 1936 con todo detalle cada cambio o ampliación del edificio. Estos se hallaban en el Archivo de Planos del Ministerio de Obras Públicas⁶⁰. Los planos más antiguos muestran cortes y plantas de las instalaciones sanitarias colocadas en 1892, e incluyen modificaciones pequeñas del gran edificio original, como la instalación de letrinas, caños de agua y de desagüe. Las grandes intervenciones dentro del edificio se realizaron entre 1911 y 1914, momento en que se practicaron dos relevamientos completos de cada planta. A partir de eso, se hicieron nuevas instalaciones sanitarias y, por primera vez, de incendio; el estudio de los entresijos mostró el buen estado de las vigas y de los pisos de madera.

Resulta interesante ver que tanto las oficinas de Correos como las de Encomiendas son las que más lugar empiezan a ocupar, ya que el desalojo del edificio que les correspondía (del Edificio Central de Correos hecho por Sarmiento en la vereda de enfrente en 1873), y la espera larga para tener uno nuevo, obligó a Correos a quedarse eternamente en ese edificio, hecho con fines completamente diferentes. Entre 1916 y 1920 se produjeron nuevos cambios: se modificaron una y otra vez los servicios sanitarios se colocaron y quitaron baños sin ningún respeto por la obra misma. Para 1918 hay un nuevo plano del edificio para entender la compleja red de agua y desagües. Dos años antes había comenzado la instalación de rejas tipo cortina de enrollar en varias puertas y ventanas. Otras obras consistieron en la colocación de mamparas vidriadas para cerrar oficinas, la reparación de las claraboyas originales del último nivel y el refuerzo del puente de acceso desde la esquina de la vieja calle Victoria. Entre 1920 y 1935, los cambios siguieron modificando por adentro las naves de los diversos pisos.

De todas formas, los relevamientos realizados en 1934 para la demolición del año siguiente, nos muestran que el edificio seguía prácti-

60. Actualmente en el CEDIAP en el Ministerio de Economía.

camente igual a como lo había proyectado Taylor; y que los cambios no habían afectado ni la fachada ni el sistema de accesos y de niveles, menos aun a los grandes muros originales. Únicamente había sido necesario reemplazar un tramo de balcón, para usarlo como paso entre dos oficinas del segundo piso. Los últimos trabajos se realizaron en febrero de 1935, absurdamente pocos días antes de comenzarse la demolición.

Un detalle interesante es la casi inexistencia de cimientos. No sabemos cómo proyectó Taylor el edificio. Pero un estudio hecho en 1919, que incluyó el reconocimiento de la cimentación en tres sitios de la planta baja, mostró que el muro sobre la calle Balcarce -recordemos que apoyaba contra la tierra de la barranca-, tenía la cimentación más compleja por la continuación de la pared de 1.20 m de ancho hacia abajo, la que era únicamente de 40 cm, y se ensanchaba 12 cm hacia cada lado. Sobre la fachada de Hipólito Irigoyen, la pared de 55 cm de espesor tenía una cimentación de igual ancho y de sólo 20 cm de profundidad. En cambio, en la medianera posterior, el muro de un metro se introducía en el suelo 80 cm, sin ensancharse. Sin duda era un sistema poco común y, para nuestro punto de vista, muy poco estable. Más aún, hace suponer que, o el estudio no fue realizado con todo el rigor necesario, o no entendemos cómo se sostuvo en pie durante ochenta años pese a toda la sobrecarga que tendría, lo que a la larga habla muy bien de Taylor y su obra.

El sistema constructivo era simple y similar al de la Aduana Nueva: muros de mampostería y arcos de ladrillo a la vista de 35 cm de espesor, con relleno de escombros, sobre los que se apoyaban los tirantes de madera para sostener el piso superior. Los muros se adelgazaban hacia los pisos superiores. Se utilizó quebracho y maderas duras para soportar esfuerzos y pino spruce en los pisos. Los entrepisos de madera de los niveles altos eran todos de quebracho de 78 cm por 23 cm en las vigas, y los cielorrasos llegaban a colgar hasta 60 cm. Los anchos entre muros de cada nave tenían diferencias debido a la irregularidad de la mampostería y del revoque; a tal grado que según los diversos planos hay hasta 25 cm de diferencia en un mismo piso. Las paredes

exteriores medían 55 cm en las fachadas exteriores, un metro en la medianera posterior y 1.20 metro en la parte apoyada en la barranca de Balcarce. Los espacios interiores tenían entre 4.40 y 4.80 metros de promedio, según los pisos. El terreno medía unos 74 metros de largo por 29 de ancho, lo que le permitía a la planta más de 2250 m² de construcción por cada piso.

Los cuatro niveles tenían funciones diferentes que se mantuvieron hasta la construcción de la Casa Rosada, en su forma actual, esa obra, hecha por Francisco Tamburini, obligó a los ocupantes del viejo edificio de la Casa de Correos a trasladarse al Anexo de Aduana que estamos describiendo. Pero, la idea original se mantuvo: la planta baja tenía catorce naves paralelas de acceso directo, desde la calle Victoria, mediante grandes arcadas. Sobre Paseo Colón había una escalera para acceder al segundo nivel. La estructura portante estaba formada por arcos de doble sentido que, en su época, se describían como “bóvedas de crucero”, hechas de ladrillo a la vista. Este sistema se repetía también en el primer piso y en el tercero, aunque en un solo sentido, a diferencia del segundo cuyo sistema era trilitico debido a que allí había oficinas.

El primer piso, que también quedaba debajo de la barranca, tenía acceso tanto por la escalera interior como por una planchada desde la calle. La entrada principal, si podemos decir que la había, era una escalera que cruzaba el entrecerrado callejón, subía hasta el segundo piso y dejaba una entrada en la nave número 7; había otro acceso similar en la nave número 1, en la esquina de Balcarce. El tercer piso era el que mayor variedad tipológica presentaba: tenía tres patios con claraboyas en el techo (la terraza), que se formaban por la falta de arcos en esos lugares. Se accedía desde el piso inferior por la continuación de la escalera de entrada central y por una menor colocada en la nave 1. Cabe destacar lo complejo del sistema, pensado evidentemente para una bodega-depósito más que para atención al público. En mucho, este edificio es similar al proyectado por Penot para la Aduana que ya hemos descrito, incluso en sus patios.

Ganar el río para la ciudad

Antes de la demolición, compartían el edificio las siguientes reparticiones: el Ministerio de Guerra, el Ministerio del Interior (Padrón Electoral, Correos y Telégrafos), el Ministerio de Hacienda (Aduana e Impuestos Internos), el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (Mesa de Entradas y Legalizaciones) y el Ministerio de Obras Públicas (Dirección de Arquitectura y Dirección de Contabilidad). Sin duda, un monumento a la burocracia nacional. Con toda razón, en 1911, hubo que reforzar varios entresijos porque no resistían el peso de tanto papel acumulado. Sobre la calle Paseo Colón, aprovechando el espacio de la vereda, se construyó un galpón de madera y chapa que durante muchos años, fue usado como taller de reparaciones.

En resumidas cuentas, este edificio lleva a reconsiderar la arquitectura del período y a destacar la obra de Taylor, quien fue uno de los pocos que supo ver los beneficios de ganar el río para la ciudad, de aprovechar los desniveles con edificios sobre el nivel del agua como la Aduana Nueva con sus accesos a patios semisubterráneos por túneles y rampas, con edificios empotrados en la barranca (este anexo de la Aduana), sus escaleras y guinches de acceso a niveles que serían imposibles desde otras partes, depósitos bajo nivel del suelo, calles cerradas que se metían dentro del desnivel de la barranca, todo comunicado por vías de tren y grúas a vapor, y por construcciones como la Destilería Huergo en la calle Balcarce mitad abajo y mitad arriba, para cargar y descargar aprovechando los desniveles.

Y si, además de lo anterior, pensó y construyó obras académicas como las que mencionamos en este libro, creo que estamos frente a uno de los más lúcidos arquitectos de la historia de nuestro país. Cuando otro arquitecto europeo, Carlos Kihlberg, tuvo que hacer la Casa de Correos en la vereda de enfrente cinco años más tarde, no sólo negó el río y la barranca sino que a ésta solo la usó para rellenarla con un desnivel que permitiera entrar al edificio desde Balcarce al nivel bajo. Y de allí hacia el río únicamente hizo un sótano que hasta mucho tiempo después fue inútil. Enrique

Aberg –otro buen arquitecto- para hacer su parte de la Casa Rosada, imitó la obra de Kihlberg. Solamente Tamburini supo darle algún uso a ese desnivel al colocarle un piso más a la parte de atrás al edificio de la Casa Rosada, pero el frente lo hizo mirando hacia la plaza. Ninguno de ellos pudo lograr una construcción que mostrara movimiento espacial y flexibilidad como la que Taylor le dio a la zona con sus aduanas. Los monolíticos depósitos de Puerto Madero, colocados triunfantes sobre la zona de la Aduana Nueva, terminaron mostrando cuál sería la patética fisonomía futura del centro de una ciudad que negaba al río. Las experiencias anteriores quedaron olvidadas y Rentas Nacionales también cayó bajo la piqueta en 1935, para erigir allí una obra de discutida calidad.



Fotografía aérea del edificio de rentas nacionales en la década de 1930.



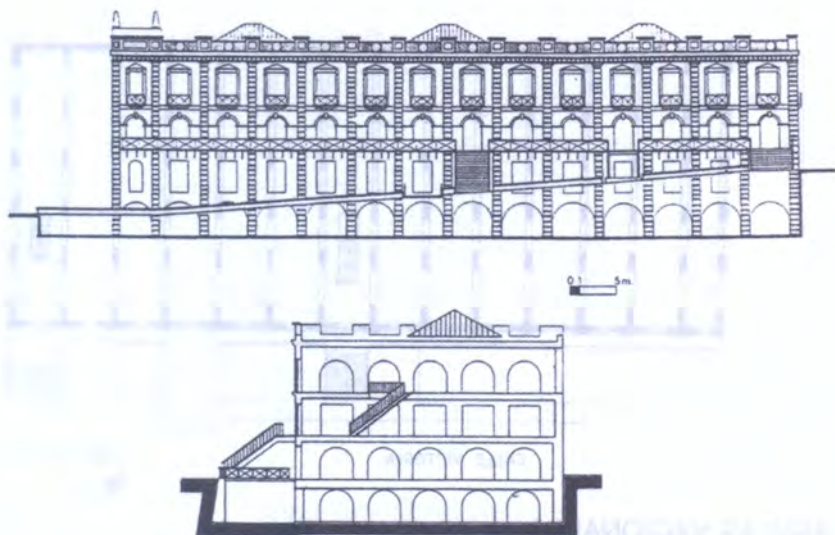
Vista del edificio desde la costa del río. Observar las rampas y escaleras para acceder a los diferentes niveles y el aprovechamiento de la barranca para el acceso de la mercadería (Archivo General de la Nación).



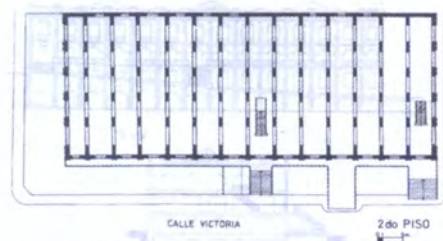
Fachada de la calle Bolívar al terminarse y antes de la pintura, con las escaleras a la izquierda y el complejo transmisor en la terraza (Instituto de Arte americano).



Fachada sobre la calle Bolívar, ya pintada de colores (Instituto de Arte Americano).



Fachada lateral y corte transversal del edificio, que muestra su ubicación dentro de la barranca y los sistemas de acceso (planos H. Domínguez).



RENTAS NACIONALES
ANEXO ADUANA NUEVA
Eduardo Taylor, 1858-60



Planta baja y primer piso de Rentas Nacionales, con el sistema constructivo de bóvedas similar al de la Aduana (planos H. Domínguez).

EL PALACIO DE ESTEBAN RAMS Y RUBERT (CLUB DEL PLATA)

En la esquina de la actual calle Hipólito Irigoyen, antigua Victoria (numerada en su tiempo como 704 a 718) en la esquina con Chacabuco, y en la misma ubicación suroeste que el Palacio Muñoa ya descrito, se levanta aún hoy el palacio de don Esteban Rams. Se trata de una obra monumental de Taylor, donde funcionó por varios años el Club del Plata —competidor del Club del Progreso cercano—. Desconocemos la fecha de su construcción; pero, que no figure en el Catastro de Pedro Beare nos indica que es posterior al momento en que se hizo esa plancha -1861 a 1865- y, por ende, debe ser una de sus últimas obras.

El edificio es posterior al Palacio Muñoa y sin duda aun más grandioso que él y, aunque reproduce su esquema integral y la decoración tanto en lo general como en varios detalles, en éste Taylor usó un neorenacimiento más definido.

El palacio era sin duda lujoso en el exterior, ornamentado, y si bien repetía detalles del Muñoa —era el mismo arquitecto obviamente—, era una arquitectura acorde a su tiempo, de un siglo XIX casi tardío, del afrancesamiento que dejaba atrás y un presagio las tradiciones inglesas e italianas, mucho más sobrias. Ésta era una sociedad que crecía en poder económico y que lo expresaba en sus grandes obras. Debían llamar mucho la atención los dos grandes edificios a una cuadra de distancia uno del otro, puestos en similar ubicación y orientación, obras parecidas del mismo arquitecto y hechos para similares funciones, primero residencia y luego club social.

El Palacio Rams tiene la lógica forma de un enorme volumen cúbico con dos patios centrales y dos fachadas hacia sendas calles. Éstas estaban compuestas por un basamento ya imposible de reconocer, dos pisos unidos por enormes pilastras decoradas y la habitual gran cornisa que remataba el conjunto. Se podía catalogar como un edificio tipo

renacentista, las pilastras corintias tenían su fuste trabajado y, paralelo a ellas, habían dos líneas de almohadillados; las ventanas tenían un óculo abajo y una curva arriba con detalles similares al Muñoa, los balcones de hierro y bronce se destacaban igual que en el otro edificio. La otra gran cornisa, que separaba el basamento de los pisos altos, desapareció con la modernidad, hoy sólo queda como un muñón al aire libre sin sus ménsulas originales ni su decoración.

Pero, más allá de las similitudes formales entre ambos, en éste había una sobrecarga ornamental. Taylor se modernizaba en la búsqueda del lujo y el gasto innecesario, pero socialmente válido para un español comerciante de Santa Fe, quien había ganado grandes sumas de dinero por su intervención en la política y las obras públicas. Don Esteban Rams fue un comerciante y financista catalán que se instaló en Paraná, más tarde en Santa Fe y luego en Buenos Aires. Fue, durante el gobierno de Urquiza, uno de sus favoritos. En muy poco tiempo, con la venta de provisiones y armas ganó cifras realmente enormes. Empezó aventuras tan dispares como la apertura del comercio en Santiago del Estero y Tucumán desde el litoral y navegar el Bermejo; incluso intentó remontar el Río Salado y publicó un libro con esas hazañas. Impulsó el tendido de líneas férreas. Tuvo privilegios en las importaciones por la aduana y dio empréstitos al Estado tras la caída de Rosas, especulando con la compra y venta de bonos. Realizó una fuerte acción comunitaria, fue uno de los fundadores de la Sala Española de Comercio y Asilo en 1842, que luego se transformaría en el Hospital Español. Abrió sucursales por todo el país y en un decenio generó una enorme fortuna que le permitió construir su propio edificio.

Es interesante ver la planta, la de abajo está formada por locales alargados típicos de la arquitectura de Taylor e iguales al Palacio Obligado -otro edificio que le atribuimos su autoría-, arriba hay dos patios que definen sendas envolventes de habitaciones para renta. Los accesos en este caso son dos, uno por cada calle (sugiere que seguramente sólo una parte de la vivienda era usada por el propietario) y la otra era una zona de alquiler dividida a su vez en dos viviendas de dos pisos cada una. Es una tipología diferente a la de Rams, más de interés

económico que de lujo privado; pero sin duda una arquitectura noble que ha resistido bien el cambio de funciones y las atrocidades que cometieron en su exterior e interior con el paso tiempo.

El Club del Plata

Como residencia familiar duró poco. Allí, en sus altos, comenzó a funcionar un nuevo club social, a la moda de su tiempo, el Club del Plata.

Se constituyó con disidentes del Club del Progreso, que estaban en desacuerdo con la extrema politización de sus socios. Aunque ellos hacían gala de no hacer política puertas adentro, allí se habían gestado golpes de estado, revoluciones y todo tipo de contubernios públicos. Por otra parte, los vecinos eran demasiado estrictos para una nueva sociedad en la que algunos buscaban libertades en lugar de controles. Sus iniciadores fueron Luis Sáenz Peña, Roque Pérez, Federico Pinedo y Bernardo de Irigoyen, a quien se lo nombró primer presidente de la institución. Para muchos, como Vicente Fidel López, “era cursi ser del Club del Plata, con perdón de sus socios”. Para 1896, igual que otros similares, se trasladó a una nueva sede, obviamente en la Avenida de Mayo, aunque con los años desapareció.

Valga este edificio para destacar y reforzar lo que ya hemos visto: la importancia que tenían en Buenos Aires este tipo de instituciones instaladas, al principio, en grandes residencias privadas, típicamente inglesas y poco conocidas en el resto del continente fuera de Estados Unidos.

Al parecer las primeras grandes modificaciones que llevaron a la demolición de la mayor parte del interior del basamento se hicieron en 1929, cuando la firma Vinelli incorporó a sus hijos a la empresa, las últimas son recientes. Lamentamos que la planta baja haya sido totalmente borrada por esa empresa, que hace pocos años destruyó el palacio Rams en forma casi total, tanto su exterior como su interior a pesar de saber que era un verdadero monumento histórico.



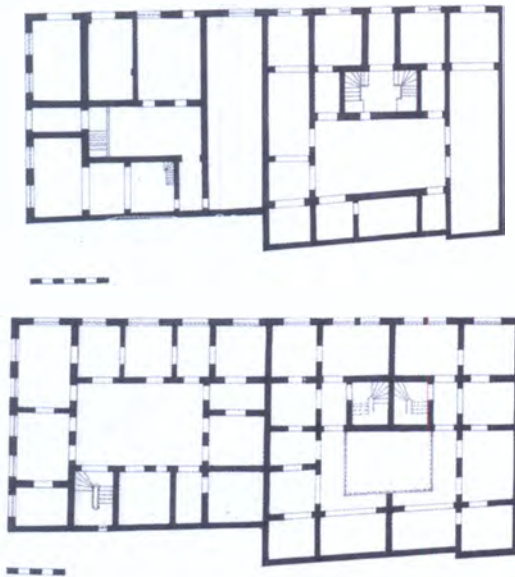
Vista del Palacio Rams en la década de 1960, antes de su gran alteración (Instituto de Arte Americano).



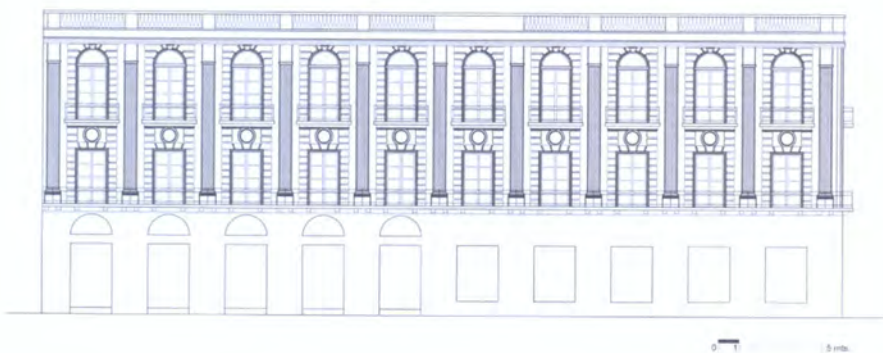
Detalle de las pilastras y ventanas con modillones y óculos que imita casi exactamente el frente del Club del Progreso (foto G. Paez).



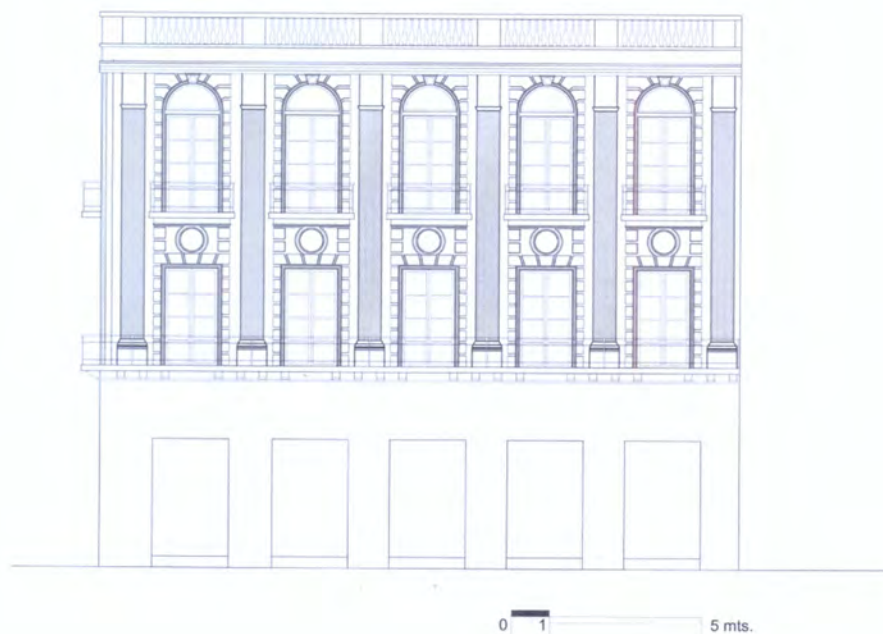
Vista de la esquina del Palacio Rams y la enorme alteración de la planta baja que ya es irreconocible (foto G. Paez).



Planta baja y primer piso del Palacio, que muestra su división en dos casas separadas.



Fachada principal del Palacio Rams, con la planta inferior destruida, tal como se conserva (dibujo Paula Chehied)



Frente lateral del Palacio Rams (dibujo Paula Chehied)

ALGUNOS PROYECTOS ATRIBUIDOS, DISCUTIDOS O POCO CONOCIDOS DE EDUARDO TAYLOR

Dado lo poco que Taylor ha sido estudiado y la escasa bibliografía sobre nuestra arquitectura, hay una serie de obras que se le atribuyen por algunos datos sueltos, o por similitudes con su obra. Si bien no tenemos evidencias más concretas, no hemos querido dejar de describirlas o citar.

El Club de Residentes Extranjeros

Otra obra cuya autoría le es atribuida⁶¹, fue hecha para albergar un club que en sus comienzos se lo denominó Sociedad de Residentes Extranjeros.

Este fue exclusivo para hombres, realmente el primero de su tipo, y se creó el 21 de mayo de 1841. Era una mezcla de club inglés con una bolsa de comercio muy simple, endogámica, donde se hicieron muchas de las transacciones económicas de su tiempo. Al principio funcionó en la sede del Hotel Beech, en la calle San Martín 36 de la vieja numeración. La primera Asamblea Constituyente fue presidida por Daniel Gowland, actuó como vicepresidente Carlos Bunge, de tesorero Samuel Hesse y como secretario Adolfo van Praet. Sus fundadores fueron, en su mayor parte, notables de su época que participaron en diversas empresas mercantiles. Entre otros figuraban Jorge P. E. Tornquist, Armory Edwards, Tomás Armstrong, Tomás Duguid, Thomas Hughes y Roberto H. Wilson. Su objetivo principal, a largo plazo, era crear una verdadera Bolsa Mercantil. Esta actividad debió suspenderse en 1846; pero se reabrió luego de la caída de Rosas y finalmente se fusionó con la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. Su última

61. Mario J. Buschiazzo (coordinador), *La arquitectura en Buenos Aires 1850-1880*, Universidad de Buenos Aires y Municipalidad de la ciudad, 1965, Buenos Aires.

sede fue la de la calle Piedras 172, donde continuó funcionando hasta aproximadamente 1891.

Según algunas fuentes, el edificio fue hecho por Taylor, así lo afirmó Mario J. Buschiazzo cuyos conocimientos no son discutibles fácilmente. Otros autores asumen que, en realidad, se trataba de la propiedad de un marino llamado Thomas Taylor, predecesor de aquel en el tiempo y que no guardaba parentesco alguno.

El edificio, en la calle San Martín frente al muro lateral de la Catedral, está bien dibujado en el catastro Beare de 1860. Se trata de una casa tipo “chorizo” tradicional con dos patios internos, sabemos que en otra época había sido el famoso Hotel de Faunch, el que acostumbraba a usar la comunidad inglesa local. Se construyó en 1827 como una fonda; luego se le anexó un salón donde funcionaba el club. Era único en su tiempo, tenía la novedad de poseer agua fría y caliente en sus baños lo que no era poca cosa. También era inusitado su llamativo mirador en la terraza para ver el río en verano, lo que luego se transformó en una moda porteña. Fue bien descrito por José A. Wilde, J. A. Beaumont y casi todos los viajeros europeos de su tiempo, por su atención y virtudes culinarias.

En realidad, hoy sabemos que la construcción era muy anterior incluso a todo eso. En su origen había funcionado la Fonda los Tres Reyes, importante durante las Invasiones Inglesas. Fue remodelado precisamente gracias al apoyo económico de un inglés, el señor Thwaites quien hizo mucho por la colectividad británica.

En síntesis, Taylor pudo haber hecho algunas obras de remodelación en sus primeros tiempos, pero no tenemos evidencias concretas.

La casa de Rafael Obligado

En la esquina de Tacuarí no. 17 y Rivadavia, al suroeste, hay un edificio que tiene enormes similitudes con los palacios Muñoa y Rams de Taylor, levantados en las cuadras cercanas.

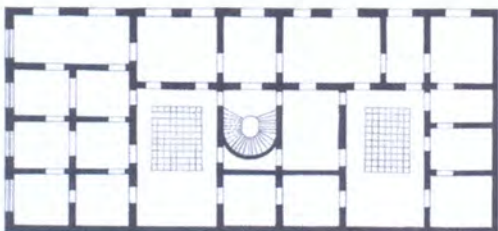
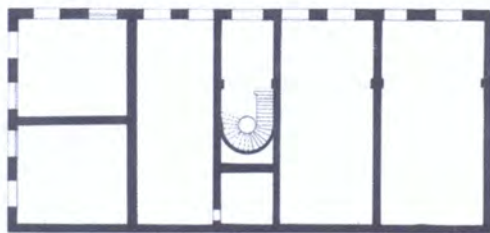
No sólo la ubicación es la misma también el estilo neorenacentista, la falta de la ochava hasta la actualidad y las proporciones generales, además del obvio carácter cúbico de la obra. Si este edificio no es de él, fue inspirado en su arquitectura, por no decir copiado.

Lamentablemente no figura en el catastro Beare lo que hubiera sido importante ya que lo dataría antes de 1865. El plano que hemos logrado encontrar es posterior, de 1892. Muestra una casa de renta con locales en planta baja de tipo rectangular -muy en la forma de Taylor-, una gran escalera circular como en el Palacio Muñoa y en los pisos superiores dos patios que separan el conjunto en tres cuerpos. Para esa época ya pertenecía a Adela Obligado de Olmos y fue la casa del conocido poeta Rafael Obligado.

Actualmente funciona allí el Hotel La Giralda. Los negocios en planta baja han borrado todo resto de la parte inferior de la fachada, sólo subsisten pilastras delgadas en los pisos superiores, una cornisa como remate poco acentuada, y ya no quedan evidencias visibles de que haya habido otra en la parte inferior.

Si bien tiene muchas similitudes con toda la obra de Taylor, como hemos dicho, podría no ser de él, al menos tal como se la ve actualmente en que las deformaciones son enormes: hay un entrepiso en donde debería estar la moldura de arriba, es diferente la ornamentación en las ventanas, los balcones son distintos, y en general hay detalles que indican que es un edificio de esa época, pero quizás no de la misma mano. Sin embargo, no podemos probar ni una ni otra hipótesis. Tampoco hay referencia documental alguna a que acredite haber sido hecho por Taylor.

De todas formas, por el marcado parecido queremos dejar constancia de su existencia. Quizás futuros estudios logren dar con mayor documentación probatoria o para descartarlo definitivamente.



Planta baja y primer piso de la casa Obligado; en especial la parte inferior es típicamente tayloriana.



Vista exterior de la casa Obligado; si bien posee muchos elementos de la arquitectura de Taylor su atribución es discutible.

La Estación Central en Plaza de Mayo

Ésta es otra obra que en varias ocasiones le ha sido atribuida a Taylor, al parecer sin ningún fundamento. Se trata de la estación que construyó el Ferrocarril del Oeste hacia Floresta, emplazada entre la Aduana y la actual Plaza de Mayo. Se incendió a finales del siglo XIX, nunca fue reconstruida, y se trasladó todo el sistema de terminal ferroviaria a Retiro.

Si bien fue una buena obra de arquitectura destinada para trenes, con amplio uso del hierro y la chapa de zinc, no hay dato alguno que permita siquiera aventurar que haya sido obra de él. Pero, estaba unida a la Aduana como un mecanismo de relojería, iba desde el muelle en que las mercaderías entraban y salían, y luego eran trasladadas por tren al interior. Y ésta es una solución muy digna de nuestro ingeniero.



Foto de la Estación Central cuando aun existía, en la década de 1870. Muchas veces fue atribuida a Taylor, aunque parece que su origen está en una fábrica inglesa.

La residencia Alvear-Elortondo

Hay varios edificios de la ciudad que se le adjudican a Taylor. El que más se le atribuye está situado en la esquina de Corrientes no. 610 y Florida no. 394. En esa hermosa casa, durante mucho tiempo, funcionó en su planta baja la fábrica de cigarrillos Monterrey, luego la sastrería Casa Mayorga -actualmente es una conocida casa de hamburguesas-. En origen, se supone que fue la residencia de la familia Alvear-Elortondo, o al menos allí se hizo la ceremonia de su casamiento que es lo que quedó registrado en 1882.

No hay referencias académicas que sustenten su autoría. Las que hay, provienen de artículos o folletos de difusión turística. Obviamente no hemos hallado ningún dato que pudiera probar su relación con Taylor. Pero el análisis estilístico de lo remanente de las fachadas, muestra que todo es ligeramente posterior a su época. También el enorme balcón corrido en el primer piso, en lugar de la moldura renacentista, es una diferencia importante; al igual que se haya resuelto la ochava, cosa que Taylor no hacía.



Detalle remanente de la ornamentación neogótica de la residencia, muy posterior a la arquitectura de Taylor.

La obra está realizada totalmente en estilo neogótico, que nunca fue usado por Taylor para residencias, sólo para iglesias. Suponemos que es un trabajo más tardío, cercano a 1880 o 1890, recargado con mil detalles, ángeles, remates floreados y muchos ornamentos, muy lejos del gusto de la arquitectura tayloriana. Incluso la terminación en la azotea, mediante balaustres también góticos, nada tiene que ver con el sistema de pilares y barandal que lo caracterizaron a él y a su tiempo. En el interior los cambios introducidos por el negocio actual han sido tan violentos que, salvo la escalera central en partes y la cúpula sobre columnas pareadas, nada queda. Los óculos parecen ser originales, al igual que los *vitraux*, los que ubican al edificio en tiempos posteriores a los que hemos estudiado. Una descripción de la casa en su interior decía:

“Ocupan los rincones y nichos y paredes del vestíbulo, estatuas de bronce y mármol, estucos florentinos o romanos, murales del Renacimiento, vasos japoneses... el enlosado es bellissimo, las pinturas de estilo bizantino, el fondo de las paredes en vez del oro tradicional tienen un color suave, indeciso, que realza los vívidos colores de los festones de flores al relieve que adornan los entrepaños y cornisas. Allí echó el pintor las sombras y las claridades de sus paletas, el reciente barniz le da un baño de esmalte... Aquélla es la selva artificial del confort”.

Creemos que esta descripción es suficiente –pese a ser tardía- para demostrar que no se trataba de una obra totalmente diferente a la sobriedad que caracterizó siempre la arquitectura de Eduardo Taylor, incluso en sus palacios más elegantes.

La escuela en la Iglesia Presbiteriana Escocesa de Buenos Aires

En fecha no precisada, posiblemente tan temprano como 1838, Taylor recibió un pedido o generó un trabajo importante en arquitectura: proyectar una escuela en la Iglesia Escocesa San Andrés, ubicada en la calle Piedras 55, que sería construida por los maestros Henderson y Grant. Cuando se hizo la Avenida de Mayo en 1893, ese edificio

se demolió. También cayó la iglesia levantada por Richard Adams en 1833. Tras su destrucción se inauguró la nueva sede, hecha por los arquitectos Merry & Raynes, en la avenida Belgrano. Fue la primera de la congregación y siempre guardó numerosos recuerdos, aun funciona allí el órgano original. Si bien la escuela se hizo, y ciertamente funcionó, no tenemos evidencia alguna de que finalmente la haya construido o proyectado Taylor.

Otras obras

Hay muchas referencias a su trabajo. En una se cita que, en 1843, Taylor realizó una intervención en la casa que fuera de Miguel J. de Azcuénaga, por entonces propiedad de su hija Manuela. Allí, se habían celebrado algunas de las reuniones preparatorias de la Revolución de Mayo. Según Maxine Hanon⁶², podría probarse porque Alcibíades Lappas tradujo una carta de Eduardo Taylor que halló en la biblioteca de la Gran Logia Unida de Inglaterra, en Londres. En ella, se refiere a esa obra⁶³.

62. M. Hanon, Diccionario... (op. cit),

63. Hemos intentado dar con la carta en Inglaterra, pero ha sido imposible a la fecha.

EDUARDO BALBINO (BENJAMÍN) TAYLOR, LA CONTINUIDAD DE UNA FAMILIA

Uno de los hijos de Eduardo Taylor, Eduardo Balbino José, trabajó como agrimensor. Realizó varios relevamientos en la ciudad para la antigua Dirección de Geodesia –o al menos eso es todo lo que nos ha quedado-, que aún se guardan en el archivo del Gobierno de la Ciudad.

Posiblemente también hizo trabajos de agrimensura en terrenos de la comunidad inglesa en la provincia de Buenos Aires, de lo que sólo tenemos noticias vagas. Existen en los archivos municipales veintidós planos con su nombre, todos dibujados entre 1862 y 1893. Son el tradicional trabajo del Departamento Topográfico de delineación de calles y mapeos de terrenos. Siempre firmó como “Eduardo Benjamín” lo cual es una sutil manera de decir Eduardo Junior (hijo).

Tuvo seis hijos legítimos con Cristina Randle quien falleció en 1871: Guillermo Basilio, Tomás Adolfo, Eduardo (muere a los diez meses en 1862), Gregorio, Maria Cristina y Elisa Florencia y otros dos hijos naturales reconocidos con Rosa Pagano. Él falleció el 14 de diciembre de 1893, su domicilio estaba señalado en Independencia 1025⁶⁴. Según la testataria “su padre mantuvo relaciones con doña en cuya unión ilegítima nacieron dos hijos llamados Lucía Ezequiela y Eduardo Joaquín” y, por eso, les reconocieron derechos sucesorios. Esto generó largas polémicas entre unos hijos y otros, pese a que habían vivido por un tiempo todos juntos, seguramente durante la viudez del padre. Pero al tener que repartir la herencia las cosas cambiaron. El expediente no quedó cerrado nunca, ya que no se determinó quién había estado cobrando en nombre de los hijos naturales la parte que les correspondía.

Cabe aclarar que existen dos planos que llevan el nombre de “Thomas Taylor”, ambos son de 1856, y en los dos certifica que

64. Testamentaria N° 8539.

son copias fieles de otros originales. Deja constancia de que es jefe o escribano y que trabaja para la municipalidad de Buenos Aires. Desconocemos su relación familiar, si es que la tuvo. Aunque resulta intrigante que las dos copias conocidas del plano de lotificación de Tandil también estén firmadas por T. Taylor.

Los veintidós planos firmados por E. B. Taylor hijo son⁶⁵ :

- Delineación Independencia entre Defensa y Perú, 1862.
- Delineación de la calle Victoria, 1863.
- Plano para testamentaria de Manuel Belgrano, 1875.
- Plano del terreno de Francisco Cosso de 1875.
- Plano de la Compañía de Tranways, 1878.
- Planos para José M. Muñiz, 1878.
- Delineación de la calle Pichincha, 1878.
- Plano para Domitila González Cazón, 1882.
- Plano para Juan Peluffo (testamentaría), 1884.
- Plano de Luis Arcadini y J. M. Mandia, 1885.
- Planos de Juan N. Fernández y otros agregados, 1885.
- Plano para Benito Souto en Santa Rosalía, 1886.
- Plano para Águeda French de Vivas, 1887.
- Plano para José Iturriaga, 1889.
- Planos para Antonio Nocetti, 1896.
- Planos para Paulino Silva, 1875 y 1893.
- Plano para Lorenzo Lartigue, sin fecha.
- Delineación, sin fecha.
- Delineación de Pichincha entre Belgrano y Venezuela, sin fecha.
- Delineación, sin datos y sin fecha.

65. Archivo del Instituto Histórico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

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.

Arrieta, Rafael Alberto

1955 - *La ciudad y los libros. Excursión bibliográfica al pasado porteño*, Librería del Colegio, Buenos Aires.

Bejar, María D

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

Berdiales, Germán

1962 - *Antología total de Sarmiento*. Selección y ordenación de..., Ediciones Culturales Argentinas, Buenos Aires.

Brandariz, Gustavo

2002 - El Palacio Muñoa, en: *Club del progreso, 1852-2002, sesquicentenario*, pp. 48-65, Club del Progreso y Ediciones Lumiere, Buenos Aires, 2002

Burmeister, Hermann

1943 - *Viaje por los Estados del Plata con especial referencia a la constitución física y al estado de la cultura de la República Argentina realizado en los años 1857, 1858, 1859 y 1860*, Unión Germánica en la Argentina, Buenos Aires.

Buschiazzo, Mario J.

1966 - *La arquitectura en la República Argentina 1810–1930*, Artes Gráficas, 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.

Chiesino, Bartolomé

1951 - Templo convento de Santo Domingo de Buenos Aires, en: *Anales del Instituto de Arte Americano* no. 4, pp. 47-51, Buenos Aires.

Crespo, Eduardo

1942 - Sarmiento urbanista, en: *Nosotros*, Segunda Época, Año VII, N° 78. Buenos Aires.

1942 - *Sarmiento y la ciudad de Buenos Aires*, Museo Histórico Sarmiento, Buenos Aires.

De Paula, Alberto

1961 - La iglesia catedral de Lomas de Zamora y la iglesia matriz de Almirante Brown, en: *Anales del Instituto de Arte Americano* nos. 14, pp. 99-109, Buenos Aires.

1962-64 - Templos rioplatenses no católicos, en: *Anales del Instituto de Arte Americano* nos. 15, 16 y 17, Buenos Aires.

1968 - El arquitecto Richard Adams y la colonia escocesa de Santa Catalina, en: *Anales del Instituto de Arte Americano* nos. 21, pp. 31-57, Buenos Aires.

Fernández, Abel

1998 - *Lobos, historia de sus calles*, Talleres Gráficos de la Palabra, Lobos.

Furlong, Guillermo

1964 - *Cartografía histórica argentina: mapas, planos y diseños que se conservan en el...*, Archivo General de la Nación, Buenos Aires.

Galarce, A.

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

Hanon, Maxine

2005 - *Diccionario de Británicos en Buenos Aires (primera época)*, Ediciones K, Buenos Aires.

Beaumont, J. A. B.

1957 - *Viajes por Buenos Aires, Entre Ríos y la Banda Oriental (1826-1827)*, Hachette, Buenos Aires.

Gorelik, Adrián

1998 - *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal.

Haak, R.

S/f - Desde el hemisferio sur...: un informe sobre los alemanes evangélicos en Buenos Aires y Montevideo a mitad del siglo pasado, *Revista parroquial, suplemento Centenario*, pags. 1-4, separata, Buenos Aires.

Mastropiero, Guillermo

2005 - *Misceláneas lobenses*, Edición del Bicentenario, Lobos.

Millé, Andrés

1964 - Itinerario de la orden dominicana en la conquista del Perú, Chile y Tucumán y su convento en el antiguo Buenos Aires, Ediciones Emecé, Buenos Aires.

Gutiérrez, Ramón (compilador)

2004 - *Italianos en la arquitectura argentina*, CEDODAL, Buenos Aires.

Gutiérrez, Ramón; Patricia Méndez y Marcelo Kohan

2008 - *Arquitecturas ausentes: obras notables demolidas en la ciudad de Buenos Aires*, CEDODAL, 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)*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.

Luqui Lagleyze, Julio

1981 - *Las iglesias de la ciudad de la Trinidad y puerto de Santa María de los Buenos Aires 1536-1810*, Cuadernos de Buenos Aires no. 57, Municipalidad de la Ciudad, Buenos Aires.

1979 - Los verdaderos propietarios de la Aduana Vieja, la Casa de Asiento, en: *Boletín del Instituto de Histórico* no. 1, pp. 63-69, Buenos Aires.

Mitre, Bartolomé

1928 - *Arengas Selectas*, El Ateneo, Buenos Aires.

Mulhall's

1885 - *Handbook of the River Plate*, de Mulhall Broths., Londres.

Pagani, Estela (directora del proyecto)

2007 *Mensuras de la ciudad de Buenos Aires: ribera del Río de la Plata y Riachuelo 1771-1909*, Instituto Histórico, Gobierno de la Ciudad, Buenos Aires.

Parish, Woodbine

1958 - *Buenos Aires y las Provincias del Rio de la Plata, desde su descubrimiento y conquista por los españoles, que publicó en Buenos Aires en 1852*, Ediciones Hachette, Buenos Aires.

Robertson, J. P. y W. P. Robertson

1843 - *Letters on South America Comprising Travels on the Banks of the Parana and the Rio de la Plata*, 3 vols., London, 1843.

Rufino, Marco

1994 - Ensayo de carga de un puente construido en el río Salado, en: *Ingeniería Estructural* no. 4, pag. 36, Buenos Aires.

Sarmiento, Domingo F.

1951 - Discursos Populares, *Obras Completas*, XXI vols, Luz del Día, Buenos Aires.

1957 - *Campaña en el Ejército Grande Aliado de Sud América*, Kraft, Buenos Aires.

1958 - Arquitectura doméstica, [Primera edición en: *Revista de Ciencias, Artes y Letras*, 1879] En: *Anales del Instituto de Arte Americano* N° 11, Buenos Aires.

Schávelzon, Daniel

1987 - La Casa de Correos de Buenos Aires (1873-1876), en: *Documentos de arquitectura nacional y americana*, no. 23, pp. 45-50, Resistencia.

Schávelzon, Daniel y Mario Silveira

1998 - *Excavaciones en Michelángelo*, Ediciones Corregidor, Buenos Aires.

Schmidt, Herman

1991 - 100 Jahre, Deutsche Evangelische Gemeinde zu Buenos Aires, *Deutsche Evangelische Gemeinde*, Buenos Aires.

Shaw, Arthur E.

1907 - *Forty Years in the Argentine Republic*, Elkin Mathews, Londres.

Sosa, Adolfo S.

1923 - *Centenario de Tandil*, Librería La Argentina, Tandil.

Suárez García, José

1954 - *Historia de la parroquia de Tandil hasta 1869*, edición del autor, Tandil.

Weinberg, Gregorio

1998 - *La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860 – 1930*,
Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

Zaida Lobato, Mirta (coordinadora)

2000 - *Nueva Historia Argentina*, tomo 5: El progreso, la modernización
y sus límites 1880-1916, Sudamericana, Buenos Aires,

Este libro editado por OLMO Ediciones se terminó de
imprimir en los talleres gráficos de

TITAKIS
SERVICIO INTEGRAL GRÁFICO

Av. Donato Alvarez 1532 (1416) C.A.B.A.
Tel.: (5411) 4581-3283 / 4584-9338
e-mail: titakis@titakis.com.ar

En Abril de 2010

www.olmoediciones.com

En la historia nacional han habido grandes personajes que se han quedado a la sombra, por su personalidad o por los vaivenes de la política que los opacaron. **Eduardo Taylor** fue uno de ellos; quizás el máximo arquitecto-ingeniero de la primera mitad del siglo XIX, trabajó en enormes obras para Rosas, Urquiza y Sarmiento; definió la imagen de Plaza de Mayo hasta la Generación de 1880 que impuso sus cambios, hizo la famosa Aduana de Taylor y docenas de otras obras, civiles, industriales, militares y religiosas, que hubo que rastrear una por una por la absoluta falta de antecedentes. Su formación en Inglaterra lo llevó a incorporar la naciente tecnología que crecía día en día, a usar máquinas vapor, cimbras metálicas, trenes, a aprovechar la topografía de la ciudad antigua, a construir puentes imposibles para su época y palacios que fueron el máximo de la belleza de su tiempo, como el Club del Progreso y el Del Plata. Este libro, el primero sobre su vida y su trabajo, reconstruye la difícil llegada que tuvo al país, sus aventuras y desventuras y más que nada las grandes obras que dejó para una posteridad que las derribó o alteró en su casi totalidad, hasta su silenciosa muerte que lo dejó casi en el total olvido.

