



Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María de Buen Ayre y Barrio Puerto Madero

**EL PRESIDENTE BRASILEÑO
CAMPOS SALLES EN EL PUERTO
DE BUENOS AIRES**

Edgardo J. Rocca

**PRESENCIA DE LA MALA REAL INGLESA
EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES**

Alberto Gache

**EL EDIFICIO DE LA CAPITANIA
CENTRAL DE PUERTOS
Y EL TELEGRAFO NACIONAL (I)**

**María del Carmen Magaz
Daniel Schávelzon**

**NAVIOS DEL RIACHUELO
BARCO VIEJO**

Baldomero Fernández Moreno

**PEQUEÑAS HISTORIA DEL PUERTO.
PUERTO TANGO**

Edgardo J. Rocca

PUBLICACIÓN OFICIAL

Año XIV N°24

julio 2002



EL EDIFICIO DE LA CAPITANIA CENTRAL DE PUERTOS Y EL TELEGRAFO NACIONAL

-Primera parte-

María del Carmen Magaz
Daniel Schávelzon

Este trabajo surgió al observar con detenimiento el antiguo edificio de la Capitanía Central de Puertos y Telégrafo Nacional de Buenos Aires, en realidad dos edificios proyectados en una sola unidad, construido en la primera mitad de la década de 1870. Al revisar los planos y fotos antiguas encontramos que no había sido historiado en detalle, pese a su importancia y a su ubicación sobre la barranca hacia el río. Nos remitía a otras obras contemporáneas que mostraban una actitud ante la topografía urbana y el río diametralmente opuesta a la que había imperado hasta los años anteriores.

Surgió también la necesidad de una revisión de nuestros conocimientos historiográficos del siglo XIX —época que muchos consideran que ya está demasiado estudiada— y que nosotros pensamos que, como en este caso, aún sabemos demasiado poco. Nuevos planteos se agregaron al analizar el rápido deterioro que sufrieron algunos edificios públicos que nunca llegaron a tener una generación de vida útil.

El edificio de la Capitanía Central y el Telégrafo Nacional estaba ubicado en el antiguo Paseo de Julio número 274, (actual avenida Leandro N. Alem entre las calles Presidente Perón y Sarmiento) con frente también sobre la calle 25 de Mayo 269 y 273. Fueron varias las denominaciones por las que pasó la Capitanía, desde sus orígenes se llamó Capitanía Central de la República y luego Capitanía Central de Puertos en 1868; en 1877 pasó a ser Capitanía General de Puertos y en 1882 pasó a llamarse Prefectura Marítima. Desde 1969 se la conoce con su actual denominación de Prefectura Naval Argentina. (1)

El edificio de la Capitanía tuvo una interesante significación en la vida de la ciudad ya que su existencia entronca con la his-

toria del Puerto, de los muelles de pasajeros, de los sistemas de comunicaciones con el exterior y desde el punto de vista edilicio con la presencia de arquitectos europeos que tuvieron una destacada actuación en la renovación urbana de Buenos Aires dentro de lo que se consideró un "destacado constructor". (2)

LA ARQUITECTURA OFICIAL DE BUENOS AIRES EN EL SIGLO XIX

La primera mitad del siglo XIX anticipó la renovación arquitectónica de la ciudad que se transformó funcional y escenográficamente hacia la década del ochenta. El inicio de la creación de un organismo nacional responsable de la arquitectura se dio con Bernardino Rivadavia, con el decreto del 23 de octubre de 1821 estableciendo el Departamento de Ingenieros Arquitectos que tenía por objeto formar "los planos y presupuestos de toda obra pública, ejecutará y dirigirá toda construcción de objeto público". (3)

La inestabilidad institucional continuó por un tiempo y para la mitad del siglo se creó el Consejo de Obras Públicas por instrucción de Vicente López y Planes, pero fue Pastor Obligado como gobernador de Buenos Aires quien dio un nuevo impulso a las obras públicas (Teatro Colón, Aduana, el Muelle de Pasajeros entre otras). (4)

Una etapa diferente se inició con Bartolomé Mitre en 1862, cuando nombró a Pompeyo Moneta (5) como Ingeniero de Puentes y Caminos, quien recién tuvo una trayectoria destacada a partir de 1869 cuando entró en funciones como responsable de la recién creada Oficina de Ingenieros. Este nuevo organismo también tuvo poca duración porque al iniciar su mandato Nicolás Avellaneda se encontró que la ley de presupuesto de 1875 no le autorizaba la continuación de la Oficina y el 29 de diciembre de 1874 disolvió lo creado por su antecesor.

Durante esos años y más específicamente durante el gobierno de Sarmiento (1868-1874) fue el momento en que se proyectó, se licitó y se inició la construcción del nuevo edificio de la Capitanía Central de Puertos y Telégrafo Nacional que queremos analizar en este trabajo.

LA INFLUENCIA ITALIANA EN LA ARQUITECTURA DE MITAD DEL SIGLO

El edificio de la Capitanía es estilísticamente un edificio neo-renacentista. Debemos recordar que el clasicismo ya había sido usado en Buenos Aires de comienzos del siglo XIX en la arquitectura religiosa Neoclásica, en edificios tales como la Catedral, la iglesia de San José de Flores, en la arquitectura civil en la casa de Marcó del Pont, en la quinta de Pueyrredón, la colonial Recova y tantos otros.

El proceso inmigratorio de origen italiano que llegó a la Argentina entre 1860 y 1900 con más de un millón de personas fomentó un marcado gusto por esa tradición arquitectónica y ornamental (6). Así se explica la presencia de los hermanos Canale (7), fray Luis Giorgi, Jonás Larguía (becado en Italia), los Cánepa, Caravatti, Arnaldi, Zucchi, Scolpini y muchos más, quienes llenaron de edificios "italianos" las capitales de las provincias argentinas. (8)

El censo de 1895 para todo el país muestra un total de 66 arquitectos argentinos y de 328 extranjeros, de éstos 180 eran italianos. (9)

Pero el neorenacimiento de la Capitanía no llegó a través de la influencia italiana sino a través de la formación que recibieron Alberg y Kihlberg en la Escuela de Arquitectura de la Real Academia de Artes de Suecia en Estocolmo en la que el profesor titular de la cátedra de arquitectura era Fredrik Wilhelm Scholander, quien enseñaba a sus alumnos a dominar el idioma de las formas del Renacimiento porque consideraba que éste era un lenguaje universal que podía emplearse en cualquier país.

Coincidió justamente la llegada de los arquitectos suecos con el momento del final de la influencia italiana, porque ya hacia fin de siglo la hegemonía francesa se instalaba tanto en la arquitectura pública como en la residencial.

EL PUERTO, PROBLEMA CENTRAL DE BUENOS AIRES EN EL SIGLO XIX Y LA RELACION CIUDAD-RIO

La historia de la Capitanía está íntimamente ligada al Puerto de Buenos Aires, y no podemos olvidar que ese fue el elemento

clave que explica la fundación misma de la ciudad. Pero la historia del Puerto está ya escrita de una y mil formas y es imposible entrar en ella salvo en lo que nos concierne. En los abundantes relatos de viajeros de mediados del siglo XIX se encuentran numerosas referencias al Puerto y al Muelle de desembarco de pasajeros, ya que era el lugar por donde se ingresaba a la "gran aldea" o "gran ciudad", términos antagónicos que se utilizaron debido al fuerte proceso de cambio que afectaba a Buenos Aires y que "dan la sensación de una ciudad que se redefinía constantemente en sus funciones, en sus ámbitos, en sus símbolos, hasta en sus costumbres". (10)

En la década de 1870 cuando se construyó la Capitanía, comenzó la exportación de granos en nuestro país. El período que inició marcaba un cambio importante, por el cual se transformó a Buenos Aires en el ombligo del Plata y el Puerto consagró el estilo económico del país. (11) "Pocas obras de ingeniería han sido más comentadas en la historiografía argentina que el Puerto de Buenos Aires. La historia de su construcción fue presentada alternativamente como testimonio de la mentalidad positiva de los hombres del ochenta, como pieza indispensable del momento en que el país se integraba al circuito mundial de comercio, o como el elemento que sella de manera definitiva las direcciones de crecimientos de la ciudad. Por otro lado el Puerto de la Capital y las gigantescas obras implicadas se convirtieron también, con el tiempo en otro tipo de símbolo: el del alejamiento de la ciudad y el río o dicho en otras palabras la negación que una ciudad hizo de sus condiciones naturales de implantación" (12); no vamos a profundizar más el tema.

El tema de la relación entre la ciudad y el río es un tema largo y complejo ya que si bien toda la bibliografía acepta que se rompió en algún momento, transformando la ciudad que mira al río en una ciudad mediterránea, nadie parece dar una fecha para dicho fenómeno. En otros trabajos hemos presentado la hipótesis de que fue con el edificio de Kihlberg para Casa de Correos, y en seguida con el de Aberg para el Ministerio del Interior, que se rompió la relación y hemos planteado que fue Eduardo Taylor el último gran constructor que intentó mantener, con sus edificios,

esta relación, la que no fue aceptada por los suecos (13). Luego veremos la participación de Kilhberg en la Capitanía y la forma en resolver el tema de la topografía de la barranca.

LA CAPITANIA CENTRAL DE PUERTOS Y EL TELEGRAFO NACIONAL EN LA EPOCA DE LA CONSTRUCCION DE SU EDIFICIO

A partir de 1862 se estableció el *Reglamento de policía marítima en los puertos y ríos de la Nación Argentina* y en 1863 se estableció que "las Capitanías de Puerto de todo el litoral de la República se dirigirán en todos los ramos del servicio a la Capitanía del Puerto de la Capital y cumplirán y harán cumplir las disposiciones que en asuntos del servicio les comunicase la misma". (14) En 1868 el presidente de la República decretó fundir la Capitanía del Puerto de Buenos Aires en la Capitanía Central de la República nombrando para desempeñar el cargo de Capitán del Puerto Central al coronel José María Bustillos. Por el decreto de 31 de enero de 1882 dejó de llamarse Capitanía y se le cambió el nombre por el de Prefectura Marítima, dependiendo a lo largo de los años de varios ministerios. (15)

Respecto a la otra institución que ocuparía el edificio el Telégrafo argentino, se había desarrollado sin una definida gubernamental referente a su regulación comercial. La Ley de Telégrafos de octubre de 1875 declaró que el telégrafo era un monopolio del gobierno y que las líneas telegráficas debían ser nacionales. En el artículo de la ley mencionada se colocaba la administración general del telégrafo nacional a cargo de un Director General de Correos hasta la promulgación de una ley que organizara la Oficina General de Comunicaciones. En 1876 el Director General de Correos preparó los reglamentos generales para regir el telégrafo nacional y en el mismo año ya estaba instalado en el edificio sobre la calle 25 de Mayo. (16)

EL MUELLE DE PASAJEROS FRENTE AL QUE SE CONTRUYÓ EL NUEVO EDIFICIO DE LA CAPITANIA DEL PUERTO

Las historias de los muelles de Buenos Aires han sido más que estudiadas una y otra vez desde los trabajos de Eduardo Madero y los del Ingeniero Huergo en adelante.(17)

En 1854 impulsó una ley por la que "se autoriza al Gobierno que de las rentas generales invierta un millón doscientos mil pesos de moneda corriente en la construcción de un Muelle para embarque y desembarque de pasajeros".(18) Se presentaron diversos proyectos y se formó una comisión integrada por Lorenzo Uriarte, Nicolás Anchorena, Felipe Senillosa, Juan M. Fernández y Juan Cano, para que se ocupara de la construcción del citado Muelle. Las obras fueron dirigidas por el ingeniero Eduardo Taylor.(19) El Muelle de Pasajeros fue inaugurado el 11 de setiembre de 1855; se lo construyó perpendicular a lo que era el Paseo de Julio. Se internaba hacia el río doscientos diez metros y estaba realizado en madera dura. A lo largo del Muelle de Pasajeros o *rambla* como también se lo llamaba había unos rieles que servían para deslizar las vagonetas en las que se conducían los equipajes al Resguardo donde eran revisados.(20) al inicio del mismo se instalaron con posterioridad dos quioscos poligonales realizados en hierro y madera. Dos rampas laterales bajaban hacia el río.

Frente a este Muelle, apenas desplazado unos metros hacia la Plaza de Mayo se construyó el edificio de la Capitanía.

En 1877 en nota dirigida al Sr. Ministro de Guerra y Marina se comenta el pésimo estado de conservación del muelle de pasajeros. "Resulta que éste se encuentra en completo deterioro y que empezada su compostura no puede preverse donde terminarán los trabajos, pues al remover piezas se descubre que en su mayor parte el basamento está inservible y deshaciéndose. El Muelle, según se ha establecido antes de ahora, requiere hacerse de nuevo; no hay compostura completa posible y las que se hagan resultarán siempre más o menos onerosas relativamente".(21) En 1880 se insiste sobre el tema de la reparación en una nota al Ministro de Guerra y Marina se solicita "una partida para conservación

del Muelle de Pasajeros haciendo presente que sin prestarle los cuidados del caso, con el constante movimiento de pasajeros y cargas, las mareas, la acción del sol y de las lluvias"(22) sería más onerosa su restauración.

Mientras se hablaba del estado de conservación del Muelle se hacían asimismo críticas a la funcionalidad y habilitabilidad del edificio de la Capitanía como señalaremos más adelante. El Muelle de la Aduana Nueva, hecho también por Taylor, es otra larga historia y no tiene relación directa con la Capitanía. Un tercer muelle se construyó hacia 1872 y fue conocido como Muelle de las Catalinas a la altura de la calle Paraguay, que comunicaba con líneas férreas para uso particular.(23)

A raíz de los trabajos del Puerto Madero todos estos muelles desaparecieron.

LOS PRIMITIVOS EDIFICIOS DE LA CAPITANIA DEL PUERTO

El primer asentamiento de la Capitanía de Puerto estuvo como es lógico en el Fuerte de la ciudad de Buenos Aires. El 3 de noviembre de 1824 el gobierno había ordenado entregar al Comisario de Guerra las casas que ocupaban Juan Tohoyo sobre la calle 25 de Mayo y la Ayudantía del Puerto que daba sobre el Paseo de Julio y que se comunicaban por los fondos. Las dos habían sido propiedad de los mercedarios y por la ley de Reforma del Clero, pasaron a ser del Estado.(24) Este es el edificio ocupado por la Capitanía que se visualiza muy bien en una conocida litografía de César Hipólito Bacle de 1834. El edificio era de dos plantas, ubicado sobre el Paseo de la Alameda y sobre el techo había un mástil con varias banderas que funcionaban como un primer sistema de comunicaciones.(25) Este edificio se demolió para la construcción del nuevo que ocuparon la Capitanía del Puerto junto con el Telégrafo Nacional.

EL NUEVO EDIFICIO Y LAS DUDAS SOBRE SU AUTORÍA

Debido al enorme desarrollo del comercio y a la intensidad

del tráfico portuario, entre otras razones, es que el Poder Ejecutivo Nacional dictó la Ley N° 556 en 1872 sobre construcción de casas para oficinas nacionales: en su artículo primero dice así: "Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir la suma de doscientos mil pesos fuertes en la construcción o compra de casas, en las ciudades de Buenos Aires... para Capitanía del Puerto, Correos y Oficinas Telegráficas y Juzgado Federal..." En su artículo segundo dice "Si el Poder Ejecutivo no adquiere los edificios mencionados, comprándolos ya construidos, la construcción se hará previa licitación y conforme a los planos que firme el Departamento Nacional de Ingenieros Civiles". (26)

Así se inició el proyecto de este edificio; sin embargo Alberto de Paula fue el primero en notar en el diario La Prensa en 1870 — casi dos años antes — la siguiente noticia "Hoy han principiado los ingenieros a levantar los planos para el nuevo edificio de la Capitanía del Puerto".(27) La cita periodística sobre "los ingenieros" se podría referir a la Oficina de Ingenieros que había sido creada en 1869 (un año antes) y a cuyo cargo estaba Pompeyo Moneta o a cualquier otro proyectista de esa oficina o que simplemente haya sido una propuesta no concretada.

Sabemos que el 5 de noviembre de 1868 se había creado la Oficina Topográfica, designando jefe al Ingeniero Nacional de Puentes y Caminos al ingeniero y físico milanés Pompeyo Moneta. (28) Diez meses después el 18 de septiembre de 1869 se creó por ley la Oficina de Ingenieros y el 22 del mismo mes se dictó la ley 325. La mencionada ley establecía que el personal de la oficina se componía de un ingeniero director, un vicedirector de sección de primera clase y otro de segunda clase. Un asistente de primera y segunda clase, dos agrimensores de primera clase y dos de segunda clase; también había dos "dibujadores" un escribiente y un portero.(29) En la oficina de Ingenieros trabajan cuatro ingenieros suecos: Dahlquist, Malmén y Christiernsson llegados tras Knut Seve Lindmark, en tanto que éste último ocupa el cargo de vicedirector.(30) Si bien no existe publicada una lista completa, o más o menos completa, de las obras de Moneta, no tenemos referencia alguna a que él haya hecho ese proyecto; y en ninguno de los cuatro curriculum publicados por el arquitecto Julio Morosi

sobre la trayectoria de esos ingenieros suecos se menciona la Capitanía como proyecto y/o obra de alguno o de todos ellos. Si la noticia del diario se refiriera a la Oficina de Ingenieros los planos tendrían que haber estado firmados por Moneta, por eso suponemos que ese proyecto —si existió— debió quedar en la nada, más aún, como en la Ley de 1872 se habla de *construir o comprar* una casa; si los planos hubieran sido presentados sería más lógico hablar de construir sin agregar la opción de “comprar”. Se estipula además que si se construye se llamará a licitación en base a los planos de la Oficina de Ingenieros.

Los suecos Aberg y Kihlberg arribaron a nuestro país en agosto de 1869, solo un mes antes del decreto del 22 de septiembre que organizaba la Oficina de Ingenieros, lo cual hace difícil pensar que se les haya otorgado el proyecto en aquella fecha. No hay publicado en Registro Nacional ningún dato sobre la contratación de Kihlberg aunque si respecto a Aberg desde 1874. En un principio ambos se ocuparon de encargos menores y “en 1873 Aberg y Kihlberg recibieron del Presidente Sarmiento el encargo simultáneo de proyectar una nueva sede central para la Dirección General de Correos y otra para la Capitanía del Puerto y Oficinas de Telégrafo” dice Julio Morosi en *“el aporte de los Técnicos suecos durante la presidencia de Sarmiento”*.(31) Esta atribución la da Morosi en base a una resolución publicada en el Registro Nacional, pero al releer las fuentes debemos decir que en ningún momento se menciona dicho encargo simultáneo para la Dirección de Correos y la Capitanía del Puerto y Oficinas de Telégrafo.

Debemos recordar además que existió otro decreto, del 28 de agosto de 1873, por el que se autorizó el llamado a licitación del edificio de la Capitanía *bajo las bases* formuladas por la Oficina de Ingenieros.(32)

Mario J. Buschiazzo también atribuyó esta obra a Aberg sin citar fuentes(33), y así lo menciona en varias publicaciones Alberto de Paula agregando que en el Archivo General de la Nación se encuentran la fachada y planta sin firmar. (34)

En la publicación del Instituto de Arte Americano sobre La Arquitectura en Buenos Aires (1850-1880) de 1965 se escribió:

"Frente al Muelle estaba ubicado el edificio de la Capitanía General del Puerto, proyectado por el arquitecto Enrique Aberg"(35) y tampoco en este caso se cita la fuente.

A partir de todas estas citas varios autores toman el comentario de Buschiazzo como definitivo y todos repiten que el proyecto fue de Aberg, pero ninguno de ellos recuerda que cuando salió a licitación el edificio ni Kihlberg ni Aberg formaban parte de la Oficina de Ingenieros. En la Publicación Semanas Suecas de 1989 se publicó que "Aberg realizó durante esos años una serie de proyectos paralelos. Entre los que llegaron a construirse puede citarse la Oficina del Puerto de Buenos Aires (1874-1876) que fue construida por ingenieros suecos" pero tampoco hay pruebas que demuestren esa aseveración.(36) También Ramón Gutiérrez la atribuye a Aberg.(37) Al parecer solo Daniel Schávelzon la atribuyó a Kihlberg.(38)

Debe tenerse en cuenta por otra parte que al año de iniciarse la construcción de la Capitanía, en mayo de 1875, Kihlberg regresó a Suecia; Aberg, que ya había sido incorporado a la Oficina de Ingenieros Nacionales, aparece designado como "Arquitecto en propiedad" bajo el nombre de Enrique Auberg (fonéticamente es en francés una aproximación a la pronunciación sueca del apellido Aberg: *Oberg*). (39) Asimismo Kihlberg se pronuncia fonéticamente *Shilber*. Al crearse el Departamento de Ingenieros un año más tarde Aberg fue designado para ocupar la plaza de Arquitecto Nacional el 25 de abril de 1876, cargo que detentó hasta 1884.(40)

De todo se deduce que la dirección de la obra la pudo haber hecho Aberg, incluso por las fechas también habría podido fiscalizar las modificaciones que se agregaron a la nueva sede, pero no fue así con el proyecto, como demostraremos más adelante.

Tal como citáramos antes los planos se han conservado. Los que se encuentran en el Archivo General de la Nación no tienen ninguna firma; en cambio en el archivo del CEDIAP (Centro de Documentación de lo que era el Ministerio de Obras Públicas) se encuentran los planos del Proyecto de Edificio para Capitanía Central y el Telégrafo Nacional de Buenos Aires, en los cuales bajo el Sello de la Oficina de Ingenieros Nacionales figura en varios

planos la firma de "Carlos Kihlberg, arquitecto". Se encuentran archivados y en mal estado de conservación: un corte longitudinal, las plantas bajas, del primero y del segundo piso y las fachadas sobre el Paseo de Julio y 25 de Mayo. Si bien en el archivo de CEDIAP, en la ficha técnica, se lee "Proyecto Aberg" y está guardado bajo este nombre, al visualizar directamente los planos están claramente firmados por "Carlos Kihlberg, arquitecto" bajo el sello de la Oficina de Ingenieros Nacionales. No figura ninguna otra firma —por ejemplo de Pompeyo Moneta— acompañando la de Kihlberg.(41)

Si bien esto aclara definitivamente el tema de la autoría —al menos de los planos— se nos abre otra gran duda: si Kihlberg nunca fue nombrado oficialmente como miembro de la Oficina de Ingenieros ni del Departamento que lo continúa ¿cómo es posible que firmara bajo el sello de la institución oficial? ¿O sí estaba designado pero sin un decreto oficial?

Una interpretación la de Morosi: según él Aberg y Kihlberg habían constituido una sociedad a su llegada al país, en la cual recibían encargos y confeccionaban planos para comitentes privados. Su contacto a nivel oficial era su compatriota Lindmark quien seguramente les habría encargado los planos de la Capital, pero Aberg recién fue nombrado oficialmente en 1874 y Kihlberg partió para Europa en 1875, por lo cual a nivel oficial trabajaron en conjunto solamente un año. Es posible que Aberg le derivaba a Kihlberg todo aquello que le era incompatible por tener un cargo en la función pública(42), pero lo que no se explica es como alguien puede firmar planos con un sello oficial sin pertenecer a la institución.

LA RELACION ABERG- KIHMBERG

Fueron compañeros de estudios en la Escuela de Arquitectura de la Real Academia de Artes de Suecia en Estocolmo egresando en julio de 1869 y emigrando de inmediato hacia la Argentina. El año 1869 fue un año difícil en Suecia y la recesión hizo que la emigración llegara a su punto culminante: durante el período 1868-

1872 emigraron más de 125.000 personas. El director de la Escuela de Arquitectura de Estocolmo de la época que era Fredrik Wilhelm Scholander, quien había reformado radicalmente la carrera y los alumnos que egresaban lo hacían con muy buenos conocimientos y experiencia. En una carta fechada el 17 de abril de 1869 Scholander describía a sus alumnos que "se marchan hacia el oeste a través del océano, a Norteamérica y Sudamérica".(43)

En el diario que llevó Carl August Kihlberg (1839-1908) en su viaje hacia la Argentina ya escribió sobre la disparidad de caracteres que tenían ambos arquitectos. Aberg tenía un temperamento alegre y extrovertido y Kihlberg que era más bien introvertido y tímido, en ciertos círculos de la colonia sueca en Buenos Aires lo llamaban "viejo castor".(44) Su primer intento de adaptación a Argentina no le resultó fácil y volvió a Suecia en mayo de 1875 posiblemente acompañado por Dahlquist, que había trabajado también en la Oficina de Ingenieros. Retornó en 1888 (ya estaba casado y tenía varios hijos) llegando a Buenos Aires el 23 de septiembre de 1889 falleciendo en ésta en 1908. Kihlberg volvió a Argentina luego de que Aberg retornó a Europa en julio de 1886 liquidando sus bienes. En realidad Aberg, propietario de la empresa La Edificadora entre otros bienes, había logrado a los cuarenta y cinco años de edad una enorme fortuna que le permitió el resto de su vida dedicarse a la pintura y dejar un legado considerable para el Museo de Arte de Linköping que él mismo había proyectado, pero que fue construido más tarde según otro proyecto.

Aberg y Kihlberg realizaron diferentes proyectos posiblemente apoyados por Knut Lindmark, que acababa de ser designado vicedirector de la Oficina de Ingenieros Nacionales. Dentro de los primeros encargos menores que realizaron en conjunto se puede mencionar la casa quinta del médico sueco Ernesto J. Aberg y la casa del señor Oromí, además participaron en el concurso para la nueva penitenciaría de Buenos Aires en el que no tuvieron éxito. En 1871 se presentaron en la Exposición Nacional Argentina en la Ciudad de Córdoba y obtuvieron una medalla de oro como segundo premio por diez láminas conteniendo planos de arquitectura correspondiente a algunas de las labores iniciadas anteriormente.(45)

Años más tarde, Aberg fue incorporado a la Sociedad Científica Argentina el 28 de octubre de 1875 y cuatro años después revalidó su título en la Universidad de Buenos Aires, mientras Kihlberg volvía en el mismo año a Suecia. No sabemos en realidad cuales fueron los motivos del retorno de Kihlberg, pero queda muy claro que Aberg poseía un mejor manejo de las relaciones gubernamentales y sociales que le permitió proseguir con su destacada carrera hasta 1886.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

1. Prefectura Naval Argentina: nació con la patria en 1810, Editorial Guardacostas, Buenos Aires, 1996.

2. Alberto de Paula, "1860-1930 arquitectos europeos en un Estado Constructor", Arquitectos europeos y Buenos Aires 1860-1940. Taller de Investigación y Acción Urbana, Buenos Aires, 1996.

3. Carlos Massini Correas, "Origen y Desenvolvimiento de las Reparticiones de Arquitectura en la Argentina", Anales de Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas nro. 18, pp. 102. Buenos Aires, 1965.

4. Ibidem pp. 103. En 1822 se organizó el Departamento de Ingenieros Hidráulicos quedando así completado el plan de Rivadavia respecto a la Organización de Obras Públicas. En 1826 Rivadavia lo recreó como Departamento de Ingenios, "que más bien debe llamarse creación del primer Departamento de Ingenieros Nacionales, puesto que ahora no era de orden provincial sino nacional".

Dorrego, en 1828 suprimió el Departamento de Ingenieros y lo hizo depender del Ingeniero de Provincia, cargo que también desaparecerá en la época de Rosas, en 1836, y cuyas funciones recaerán en el denominado Departamento Topográfico.

5. Pompeyo Moneta, "Gli italiani nell' ingegneria, nell' edilizia e nelle opere pubbliche", Gli Italiani nell' Argentina, Compagnia Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1898. Pu-

blicación citada por Ramón Gutiérrez en : La arquitectura de Buenos Aires en tiempos de Tamburini artículo de "La obra de Francesco Tamburini en Argentina", El espacio del poder, I pp. 27, compilación de Irma Arestizábal, Roberto de Gregorio, Loretta Mozzoni, Stefano Santin, Arte Grafiche Jesine Jesi, Italia, 1997.

6. Ramón Gutiérrez: "La arquitectura de Buenos Aires en tiempos de Tamburini" en La obra de Francisco Taburini en la Argentina" Op. cit.

7. Alberto de Paula: "Los arquitectos Nicolás y José Canale y el neorenacimiento italiano en el Río de la Plata" Instituto de Arte Americano, Crítica Nro. 63, Buenos Aires, 1998.

8. Gustavo Brandariz: "El aporte italiano a la arquitectura argentina", en Todo es Historia Nro. 344, Buenos Aires, 1996 y "Presencia italiana en la arquitectura argentina", en Italia en Argentina - L' Italia in Argentina, Manrique Zago, Buenos Aires, 1995.

9. Ramón Gutiérrez (1997) "La arquitectura de Buenos Aires en tiempos de Tamburini".

10. Rodolfo Giunta, Entrando a la Gran Aldea, Crítica Nro. 75, Instituto de Arte Americano, Buenos Aires, 1997.

11. Hebe Clementi, "Las Artes y la arquitectura italiana en la Argentina Siglos XVIII y XIX ", Las Artes y la Arquitectura Italiana en la Argentina: siglos XVIII y XIX, Fundación PROA, Buenos Aires, 1997, pág. 15.

12. Graciela Silvestri, La Ciudad y el Río: relaciones entre técnica y naturaleza (El caso del Puerto de Buenos Aires). Instituto de Arte Americano, Crítica Nro. 37, Buenos Aires, 1993.

13. Daniel Schávelzon: "La relación de la Plaza de Mayo con el río" en Ramón Gutiérrez y Sonia BERJMAN: La Plaza de Mayo escenario de la vida Argentina, Fundación Banco de Boston, Bs. As. 1995. Daniel Schávelzon y Mario Silveira, Arqueología Histórica de Buenos Aires. Vol. IV. Excavaciones en Michelangelo, Corregidor, Buenos Aires. 1998.

Daniel Schávenzon, La casa de correos de Buenos Aires. (1873-1879) DANA Documentos de Arquitectura Nacional y Americana Nro. 23, 1987.

14. Reseña histórica de la Prefectura Naval Argentina, Prefectura Naval Argentina, Secretaría General Departamento Asuntos

Históricos, serie ensayos Nro. 7, Buenos Aires, 1994. Organización de la Capitanía del Puerto, Departamento de Guerra y Marina. Memoria presentada por el Ministro de Estado en el Departamento de Guerra y Marina al Congreso Nacional en 1869, Imprenta Americana, Buenos Aires, 1869. Recopilación de Antecedentes que interesan a la Marina Mercante y Política Marítima. Comisión de Organización de la Marina Mercante, tomo I (1810-1869), Buenos Aires, 1937. Prefectura Naval Argentina. Nació con la patria en 1810. Editorial Guardacostas. Buenos Aires. 1996. Edición especial conmemoración del centenario de la consolidación jurídico Institucional de la Prefectura Naval Argentina. José Domingo Savio, Antecedentes Históricos y Evolución de la Prefectura Naval Argentina. Actualización realizada por Rousseaux, Departamento Estudios Históricos de la Secretaría General de la Prefectura Naval Argentina.

15. Nota de autor: Con la unidad nacional, luego de Pavón, la Capitanía de Puertos pasó a depender del Ministro de Guerra y Marina de la Nación, reorganizándose inicialmente en base a los decretos del 3 de octubre y 10 de noviembre de 1862 y 14 de enero de 1863, primero del de Guerra y Marina de la Nación, luego del de Interior. En 1891 volvió a depender del Ministerio de Guerra y Marina, más tarde del Estado Mayor General de Marina; en 1900 del ministerio de Hacienda y en 1905 del Ministro de Marina. En 1913 la Prefectura General de Puertos pasó a ser una de las cuatro direcciones generales que integraron el Ministerio de Marina con a denominación de Dirección General Prefectura General de Puertos. Por último en 1996 se dispuso la transferencia con la totalidad de sus competencias, bienes y cargos de la Prefectura Naval Argentina al Ministerio del Interior.

16. Víctor M. Berthold, Historia del Teléfono y del Telégrafo en la República Argentina. 1857-1921. American Telephone and Telegrap Company Nueva York 1921, Empresa Nacional de Telecomunicaciones. Instituto de capacitación. Sección Traducciones. Beatriz Bosch, El establecimiento del telégrafo en la Argentina. Diario La Prensa, miércoles 1 de agosto de 1979, pág. 10, primera sección.

17. Emilio Biggeri: "El Puerto de Buenos Aires. Sus antecedentes históricos, Revista Guardacostas Nro. 20 s/f.

18. Luis A. Huergo, Puerto de Buenos Aires. Los dos canales de entrada de 20 km. de longitud de un mismo punto al mismo puerto, Congreso Científico Latino Americano, 1898, Buenos Aires, 1898.

19. Edgardo J. Rocca, El Muelle de Pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires, Revista de la Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora de Santa María de Buen Ayre, Nro. 7, 1992. En su pág. 28 dice "Las obras del muelle de pasajeros fueron dirigidas por Eduardo Taylor, en el denominado Bajo de la Merced, perpendicular al Paseo de Julio entre las actuales calles Bartolomé Mitre y Sarmiento". Consultado el autor confirmó que el dato lo tomó de Eduardo Pinasco, El Puerto de Buenos Aires en los relatos de 20 viajeros, Buenos Aires, Talleres del Ejército de Salvación, 1947, pág. 102. Véase también Elisa C de Calderón, Buenos Aires nos cuenta, Nro. 10, 1985, coincide en la pág. 23: "Por una ley de la provincia de 1854 se dispuso la construcción del muelle. Se presentaron varios proyectos... Las obras fueron dirigidas por el Ing. Eduardo Taylor". Al respecto hay una polémica sobre la dirección de las obras y/o autoría del muelle. Véase José Domingo Savio. Antecedentes históricos y evolución de la prefectura naval argentina, Prefectura Naval Argentina, Buenos Aires, 1976, dice: "El muelle de pasajeros, obra del arquitecto Prilidiano Pueyrredón, se comenzó antes (el 1 de febrero de 1855). La misma fue presupuestada en \$ y se construyó sobre el bajo denominado de La Merced (frente al edificio que ocupaba la Capitanía General del Puerto)... a los costados había unos pequeños guinches y en el centro corría una línea de rieles por donde se deslizaban unas vagonetas para el transporte de equipajes y mercaderías, para ser conducidos al Resguardo. Rafael Longo en su Historia del Puerto de Buenos Aires (cuarta edición) sostiene lo mismo.

20. A. Taullard: "Nuestro antiguo Buenos Aires" Talleres Peuser, Buenos Aires, 1927.

21. D.G. De la Fuente, Memoria de la Capitanía Central de Puerto presentada a su excelencia el señor Ministro de Guerra y

Marina, dando cuenta de los trabajos de la institución, desde el 1 de mayo de 1876 al 30 de abril de 1877, Imprenta de El Nacional, Buenos Aires, 1877, pág. 35.

22. Memoria de la Capitanía General de Puertos y sus dependencias (correspondiente al año 1880), Departamento de Marina, tomo IV, Establecimiento tipográfico a vapor de la Pampa, Buenos Aires, 1881, pág. 19.

23. Guillermo Madero, Historia del Puerto de Buenos Aires, EMECE, Buenos Aires, 1955 y Eduardo Pinasco, El puerto de Buenos Aires: contribución al estudio de su historia 1536-1898, Talleres Gráficos L. López y cía., Buenos Aires, 1942.

24. "La Alameda: el primer paseo de la ciudad", Buenos Aires nos cuenta Nro. 10, 1985, pág. 69.

25. Andrés Rousseaux, Prefectura Naval Argentina: Servicio de Comunicaciones, Reseña histórica y evolución orgánica, Buenos Aires, 1996; Edgardo J. Rocca, "Las comunicaciones y el puerto de Buenos Aires", Revista Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre, Buenos Aires, N° 4 -1990- pág. 55

26. Dada en la Sala de Secciones del Congreso Argentino, en Buenos Aires el 27 de septiembre de 1872; Legislación Argentina: colección completa de leyes nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1872 a 1917, Tomo III, Leyes 237 a 1000. Librería de la Facultad, Buenos Aires 1916.

27. La Prensa, 25 de agosto de 1870, pág. 2 col. 4. Alberso S. J. de Paula, "La Arquitectura Oficial en Argentina durante la primera Presidencia de Roca", Actas del IV Congreso Nacional de Historia Argentina, Tomo III, pp. 92, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977.

28. Julio A. Morosi, "El aporte de los técnicos suecos durante la presidencia de Sarmiento", Anales 1996. LINTA, pp. 10, La Plata, 1996.

29. Legislación Argentina. Colección Completa de las Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 a 1917. Tomo III. Bs. As. Juan Roldán 1916. Pág. 75.

Por decreto N° 7591 publicado en el Registro Nacional del año 1869, pág. 508 se Organizó la Oficina de Ingenieros Nacionales:

Departamento del Interior, Buenos Aires septiembre 25 de 1869.

Siendo necesario proceder a la organización de la Oficina de Ingenieros Nacionales creada por la Ley del H. Congreso de 22 del corriente del Presidente de la República ha acordado y decreta:

Art. 1: Nómbrase para llenar el personal de esa Oficina a las personas siguientes:

Ingeniero Director Pompeyo Moneta con 400 pesos fuertes.

Ingeniero Vice-Director, Knut Lindmark con 300 id.

Id de Sección de la clase. Guillermo Dhalguist id. 270 id.

Id. Id. Id. Id.-Julio Lacroze id. 270 id.

Id. Id. 2da. id - Carlos Malmen id 250 id.

Id. Id. Id. Id. - Carlos Stegman id 250 id.

Id. asistente de la clase. Carlos Cristiernson id 150 id.

Id. Id. 2° Id. Emilio Crosti. Id. 140 id.

Id. Id. Id. Id. Carlos Campbell. Id 140 id.

Dibujador. Angel Aliberti id 100 id.

Id. - Angel Turanetto id 100 id.

Escribiente - David de Tezanos Pintos id 50 id.

Portero. Evaristo Fonseca id 20 id.

Art. 2°: Los deberes de esta Oficina quedan reglamentado por la ley de 22 de setiembre del corriente año; debiendo el Director nombrado proponer a éste Ministerio un reglamento para el régimen interno de la Oficina.

Art. 3°: Hágase saber a los nombrados Comuníquese, Publíquese y dese al Registro Nacional Sarmiento - Dalmacio Vélez Sársfield.

30. Ibidem Tomo V. 1863-1869 Buenos Aire. La República. 1884 pp 324 y siguientes.

31. Registro Nacional Tomo VI pp 389, 461 y 489 citados por Morosi en El aporte de los técnicos suecos Op. Cit.

32. Transcripción del decreto:

Art. 1ro. Sácase a licitación de la construcción del expresado edificio, bajo las bases formuladas por la Oficina de Ingenieros y que se publicarán junto con éste decreto.

Art. 2do. Las propuestas se presentarán selladas y lacradas en el Ministerio del Interior, hasta las 12.00 hs. del día 30 de septiem-

bre próximo, que se abrirán en presencia de los interesados que quisieren concurrir, siendo entendido que no se adquiere ningún derecho de presentar propuestas y que no se tomará en cuenta, la que pasase de la cantidad de \$ 74.000 fuertes que ha propuesto dicha Oficina para esa Obra, debiéndose también ofrecer un fiador abonando que garante el cumplimiento del contrato respectivo.

Art. 3ro. Comuníquese, Publíquese y dése al Boletín Oficial. Sarmiento-Uladislao Frías.

Registro Nacional República Argentina. Año 1873. Archivo General de la Nación.

33. Mario J. Buschiazso, *La Arquitectura en la República Argentina 1810-1930*, Buenos Aires, 1971, pág. 35.

34. AGN Sección Cartográfica, Colección Pillado, fachada y planta sin firma en: Planos anexos a la memoria de la Oficina de Ingenieros Nacionales correspondiente al año 1873. Dato tomado en de Paula, Alberto: *La Arquitectura oficial en la Argentina...* Op. cit. Pag. 92.

35. *La Arquitectura en Buenos Aires 1850-1880*, Instituto de Arte Americano, Buenos Aires, 1965, pág. 45

36. Exposición sobre el arquitecto sueco Henrik Aberg. Semanas Suecas en Buenos Aires 18 de abril al 7 de mayo de 1989. Salas nacionales de Exposición. Buenos Aires.

37. Ramón Gutiérrez, "Antecedentes. Arquitectos y Arquitectura en el período Hispánico, Arquitectos y arquitectura en el período Republicano. (1810-1886) en Sociedad Central de Arquitectos. 100 años de compromiso con el país. 1886-1986. pp. 23 SCA Buenos Aires. 1993.

38. Daniel Schávelzon, "La Casa de Correos de Buenos Aires" (1873-1876) en DANA. Documentos de Arquitectura Nacional Americana. N° 23. pp 48 Buenos Aires 1987.

39. Registro Nacional Tomo VII pp 146 en Julio Morosi "La Casa Rosada y sus arquitectos en el período 1873-1884 Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente".

40. En Julio Morosi: El aporte de los técnicos suecos. op. cit. pp 16.

41. Los dibujos de los dos frentes están realizados en una es-

cala 0-10 a color. En la planta baja está escrito en lápiz: "Los ladrillos tendrán las dimensiones de m. 32 x 16. Y en el anverso de este plano en lápiz está escrito Prefectura. En el plano del segundo piso la escala es 1-15 y en el anverso está escrito Planta 3 037. Los dibujos de los dos frentes están realizados en una escala 0-10 a color. En la planta baja está escrito en lápiz: "Los ladrillos tendrán las dimensiones de m. 32 x 16. Y en el anverso de este plano en lápiz está escrito Prefectura. En el plano del segundo piso la escala es de 1-15 y en el anverso está escrito Planta 3 037.

42. Comunicación telefónica con el Arq. Julio Morosi. Año 1998.

43. Matutino Dagens Nyheter, 17 de enero de 1988, Estocolmo, Suecia.

44. Svenka Foreningeny Buenos Aires 50AR. 1898 - Buenos Aires 1948. Pág. 28. En Julio Morosi Op. cit.

45. Suplemento al Catálogo General de la Exposición Nacional de Córdoba. 15 de octubre de 1871, en Morosi, Op. cit. pp 28 y 65.

El sello de la Capitanía Central era utilizado por ésta tanto al pie del texto cuanto como membrete en el borde superior izquierdo de la hoja, incluso en documentos firmados por el Capitán de Puertos. La viñeta interna es la misma del membrete de 1873.





Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María de Buen Ayre y Barrio Puerto Madero

**LOS RESTOS DEL LIBERTADOR GENERAL
SAN MARTÍN SON DESEMBARCADOS EN
EL PUERTO DE BUENOS AIRES**

Edgardo J. Rocca

**CORRESPONDENCIA MARÍTIMA EN EL
PUERTO DE BUENOS AIRES (1784-1789)**

Arnaldo I. A. Miranda

**EL EDIFICIO DE LA CAPITANÍA
CENTRAL DE PUERTOS
Y EL TELEGRAFO NACIONAL (II)**

**María del Carmen Magaz
Daniel Schávelzon**

RUIZ DÍAZ DE GUZMÁN

Amílcar C. López

**PEQUEÑAS HISTORIAS DEL PUERTO.
PUERTO TEATRO**

Edgardo J. Rocca

PUBLICACIÓN OFICIAL

Año XIV N°25

noviembre 2002



EL EDIFICIO DE LA CAPITANÍA CENTRAL DE PUERTOS Y EL TELÉGRAFO NACIONAL

-Segunda Parte-

María del Carmen Magaz
Daniel Schávelzon

KIHLBERG-ABERG.

**LA CASA DE CORREOS Y LA CAPITANÍA DEL PUERTO.
MÁS DUDAS SOBRE SU AUTORÍA**

Por la Ley 556 del 5 de octubre de 1872 se autorizó la construcción de varios edificios nacionales tanto el de la Capitanía como la Casa Central de Correos de Buenos Aires. El día 29 de enero de 1873 un nuevo decreto ordenó la elaboración de los planos de la Casa de Correos "que se encargaron al ingeniero constructor Carlos Kihlberg, con quien de inmediato se procedió a firmar el contrato correspondiente. Kihlberg se hizo cargo y para el mes de octubre los planos estaban ya expuestos al público"(46) El llamado a licitación se convocó el 9 de octubre del mismo año, dos meses después que el de la Capitanía que se realizó el 28 de agosto de 1873.

Si se comparan la plantas y el corte longitudinal de la Capitanía y el Correo podríamos decir que son dos edificios en ciertos aspectos similares, que se deben acomodar a un desnivel de la barranca, que ambos se organizan alrededor espacios abiertos rectangulares, que los edificios tienen dos fachadas sobre dos calles diferentes y que el diseño de las fachadas y muros responden a una simetría marcada con una serie de arcos de medio puntos sucesivos y superpuestos. Las diferencia consisten en que la Casa de Correos posee mansarda y ventanas con parteluz (motivo retomado de los edificios de Scholander) y es de mayor monumentalidad que la Capitanía que es de dimensiones más reducidas.

Si bien Daniel Schávelzon atribuye la autoría de los planos de la Casa de Correos solo a Kihlberg, en cambio Roberto de Grego-

rio, Norma de Cicco y Sergio Sedón —citando a Julio Morosi— dicen: "La esquina del terreno resultante de la demolición fue ocupada por un nuevo edificio, la Casa de Correos ordenada por Sarmiento en 1873 a los arquitectos Aberg y Kihlberg"(47) y en el texto de una exposición que se realizó en Buenos Aires sobre Aberg se dice que "El edificio de Correos fue proyectado en conjunto por los arquitectos suecos Aberg y Kihlberg. Allí empiezan a desatarse los acontecimientos y capacidad organizativa de Aberg. El mismo fue quien realizó las pinturas que decoran el vestíbulo.(48)

Nuevamente encontramos distintas opiniones sobre la autoría del proyecto. La revista *Mayo* (publicación del Museo Casa de Gobierno) en su número especial de 1968 no hace ninguna referencia a los arquitectos de la primera Casa de Correos. El arquitecto Morosi se lo atribuye a los jóvenes arquitectos suecos recién arribados a Buenos Aires(49); en la publicación oficial del Museo de la Casa Rosada titulada *Historia del sitio: Fuerte de Buenos Aires, la Aduana de Taylor y la Casa de Gobierno* se mencionan como autores también a Aberg y Kihlberg.

EL NUEVO EDIFICIO DE LA CAPITANÍA Y TELÉGRAFO NACIONAL

El edificio debió construirse sobre la barranca que se encontraba frente al río y tenía dos frentes, uno sobre el Paseo de Julio y otro sobre la calle 25 de Mayo. Mientras se realizaba la demolición de la vieja capitanía y se concluía la nueva, la institución alquiló otro edificio próximo sobre el mismo Paseo de Julio, edificio sobre el que no tenemos más datos.

El diseño adoptado fue simple: se dividió el terreno casi a la mitad, definiendo que cada uno ocuparía una parte con una fachada a la calle; el desnivel se solucionaba borrándolo: una parte quedaba más alta, la otra más baja; en realidad eran dos unidades unidas por su parte posterior pensadas para funcionar en forma independiente. El edificio según el proyecto poseía planta baja de forma rectangular y dos pisos sobre el Paseo de Julio y un amplio sótano, planta baja y primer piso sobre la calle 25 de Ma-

yo. El importante depósito del Telégrafo Nacional quedaba bajo el nivel de la vereda de la calle 25 de Mayo y poseía ocho columnas en la parte central cuyo techo tenía dos claraboyas de vidrio que permitían la iluminación natural, ya que se encontraban en el centro del patio rectangular que había en la planta baja. Una balaustrada cerraba la galería que permitía la circulación hacia las oficinas en el piso superior. todas las aberturas interiores estaban diseñadas como arcos de medio punto. Las diferentes oficinas y depósitos se dispusieron ortogonalmente. Dos cajas de escaleras principales comunicaban los pisos bajos con los altos, siendo la de la Capitanía mucho más importante; el desnivel del terreno entre un sector y el otro se solucionó por medio de una escalera y una tercera más pequeña, en forma de caracol, conducía al remate del frente sobre el Paseo de Julio.

La fachada de la Capitanía responde a los cánones académicos de influencia italiana, donde muros y ventanas se organizan en un a cuadrícula ideal ritmada por cinco arcos de medio punto de mayor tamaño en la planta baja que forman una recova y otros cinco por piso, pero de menor tamaño alineados en ejes verticales en los pisos superiores. la imitación de piedra trabajada en similares de mayor tamaño en la planta baja se continúa en la parte media y desaparece en el piso superior donde pilastras corintias pareadas alternan con los vanos de las arcadas superiores.

Debemos mencionar muy pocas modificaciones introducidas durante la obra, lo que era común en la época, comparando el proyecto firmado por Carlos Kihlberg y las fotografías del edificio inaugurado frente al muelle de pasajeros. El techo fue terminado con una azotea y cerrado con una balaustrada que enmarca un coronamiento con arcos y pilastras; en la obra también fueron reemplazados el escudo, la pequeña cúpula, dos pináculos y un remate en punta terminado en forma almenada. También se reemplazó un pequeño frontón triangular sobre el arco medio por uno semicircular. Todo esto indica que si Aberg hubiera estado en la dirección de obra, luego de que Kihlberg dejara Buenos Aires en 1875, sólo hizo modificaciones mínimas del proyecto y reducida a la parte ornamental. La construcción del edificio produjo por un lado elogios como el de A. Galarce en *Bosquejo de*

Buenos Aires (1877): "construido el expreso edificio actual, elegante y espacioso, modificado su régimen y orden orgánico y confiada su dirección a hombres de méritos reconocidos la Prefectura Marítima es hoy una de las reparticiones más importantes de la Administración Nacional y ofrece un vasto horizonte para granjearse la estimación pública"(49). En el **Mensaje de apertura del Congreso** correspondiente al año 1876, el presidente Avellaneda comunicó que la Capitanía del Puerto de Buenos Aires estaba instalada ya en su nuevo y vasto edificio.

El Capitán del Puerto tenía una visión muy distinta de lo que estaba sucediendo. Mientras se estaba construyendo el edificio ya el doctor Diego Gregorio de la Fuente le escribió al ministro del interior con fecha 12 de marzo de 1875 el siguiente informe:

"En virtud de la nota de V. E. poniendo a mi inspección y vigilancia la casa en construcción para esta Capitanía, la he visitado y examinado teniendo presente los servicios que debe prestar. Del examen verificado resulta que esta importante construcción se resiente de defectos difíciles ya de salvar. El gran cuerpo del edificio en vez de estar sobre un solo plano, está sobre dos, con una diferencia de cuatro metros que se hace sentir en el piso inferior en los intermediarios y en la azotea. Las grades bodegas que debería tener esta Capitanía Central para existencias navales, como para algunas de la Escuadra no pueden hacerse, pues la excavación que ha debido llegar hasta la calle de Mayo, sería del todo imprudente verificarla ahora desde que los cimientos del mismo edificio que vendrían a quedar como en el aire. El mirador es bajo relativamente sin que se haya presupuestado el mastelero y el asta que deben completarlo. Las azoteas no llevan parapetos ni división que las aíse de los edificios inmediatos. Se ha olvidado para este edificio que contendrá término medio cada día 150 personas un aljibe proporcionado. Tampoco entraba en el primer plano la cocina siendo ésta indispensable. Las puertas a los patios correspondientes a las primeras oficinas, son vidrieras sin postigos lo que considero inconveniente por la inseguridad que ofrecían. No se han presupuestado tampoco las cañerías para el gas y agua corriente. Los inodoros parecen que no se habían proyectado desde un principio, habiéndoles dado colocación ahora ba-

jo la principal escalera del edificio y el vestíbulo que comunica la parte que da a la avenida de Julio con la de Mayo. Para remediar este defecto sería necesario deshacer y hacer obras cotosas. hay varios otros defectos que sería prolijo enumerar. Para remediar uno y otros acompaño a V. E. un detalle de las obras que considero indispensables, junto con el presupuesto de las mismas, que me ha sido presentado por el empresario que tiene a su cargo la construcción del edificio. Dios guarde a V. E.

D.G. de la fuente"(50)

En respuesta a lo informado por el capitán se autorizó realizar las obras resultando:

"que es indispensable practicar algunas obras que no están contratadas en la casa en que se construye la Capitanía, para que pueda prestar el servicio a que está destinada por valor de 5904,8 pesos fuertes. Aurorízase al Capitán del Puerto Central, para que contrate y haga construir las obras mencionadas en su informe, con arreglo al presupuesto que ha elevado al Ministerio del Interior".(51)

En la memoria de 1877 de la Capitanía del Puerto figuran entre los trabajos realizados la instalación de letrinas en los pisos superiores con las puertas correspondientes, reconstrucción de las letrinas del piso bajo con escupideras nuevas, caños para la cocina y desagotes, altillos en los pisos superiores para dormitorio de ordenanzas, postigos y persianas para ventanas. Tabiques para instalar archivos, depósitos de banderas y otras obras menores.(52)

EL IMPLANTE EN LA BARRANCA, LA NUEVA CONCEPCIÓN DE LA TOPOGRAFÍA Y ALGUNAS DUDAS SOBRE EL DETERIORO EDILICIO

En primer lugar el edificio fue construido sobre la barranca; si sólo lo hubieran edificado una generación antes sin duda hubiera sido muy diferente. Su diseño es el de una construcción plana, que niega la topografía y reniega de usarla. simplemente se dividió el terreno en dos: arriba y abajo, se hizo un edificio hacia cada lado, con la única diferencia que uno tiene un piso más. Si el

desnivel no hubiera existido sin dudas el proyecto hubiera sido igual, ni siquiera se aprovechó la barranca para darle mayores y mejores vistas a una Capitanía que funcionaba con largavistas y mirando todo el día al río. Quizás no habían muchas otras soluciones pero creemos que el tema es parte del proceso vivido en esa década de negación del río, de tener una ciudad volteada hacia el oeste. Y no casualmente uno de los primeros, sino los primeros edificios públicos que plantearon esa actitud fueron los de Aberg y Kihlberg en la actual Casa Rosada (el ministerio y el correo)(53). ya hemos visto al funcionario que se quejaba que el edificio había sido construido en dos planos" en lugar de uno: la barranca ya no existía en la concepción de la ciudad.

Si queremos ver una visión diferente, pensada abriéndose al río, tenemos los ejemplos construidos por Eduardo Taylor durante las décadas de 1840 y 1850: la Aduana Nueva, el Anexo a la Aduana y los Almacenes Huergo todos ellos ya detenidamente estudiados y comparados en sí(54). No sólo se aprovechó en los tres casos la barranca para facilitar los sistemas de carga y descarga, para los accesos, para las visuales, para crear espacios amplios en su entorno e incluso para generar circulaciones en diversos niveles mediante rampas voladas, escaleras sobre pasillos abiertos e incluyendo los edificios en el interior mismo del desnivel.

El otro aspecto, el del rápido deterioro creemos que tiene que ver con dos fenómenos recurrentes: en este caso con el hecho que, al ser construido antes de la aparición de los sistemas de Obras Sanitarias para evacuación e ingreso de agua, no tenía infraestructura adecuada ni suficiente para alguien que juzgara desde la óptica de 1890. Es cierto, si se contaba con agua corriente la cantidad de baños era reducida, pero para un sistema de aljibe eran más que suficientes. Lo que había cambiado eran las exigencias sobre los inmuebles.

EL EDIFICIO DE LA CAPITANÍA Y LA OFICINA NACIONAL DE HIGIENE

El higienismo desde la segunda mitad del siglo XIX se enfrentó con una serie de nuevos problemas urbanos entre los que las

grandes aglomeraciones y la falta de higiene son sólo parte de los mismos. La lectura de los Digestos Municipales de la ciudad de Buenos Aires muestra la preocupación de la época por el tema del tamaño de las habitaciones, la evacuación de sólidos y líquidos, la inspección de los conventillos, de los hoteles y otros temas que ya han sido ampliamente considerados en la bibliografía nacional.

Los reglamentos de edificación sancionado durante las décadas de los 60 y 70 se completan con el reglamento de construcciones de 1887 nacido en la órbita de la Oficina de Obras públicas y redactado según la tecnología constructiva de los ingenieros.⁽⁵⁵⁾ El objetivo de los higienistas era jerarquizar el tema de la higiene al rango de ciencia e introducirla dentro del aparato público. En la década del ochenta se crearon varios organismos como el Departamento Nacional de Higiene y a nivel municipal la Asistencia Pública y la Oficina Química Municipal en 1883. En el 90 se consolida la higiene pública y el profesionalismo, reorganizándose en 1891 el Departamento Nacional de higiene. El Departamento Nacional de higiene se instaló precisamente en el edificio de la Capitanía ocupando cada vez mayor cantidad de oficinas del edificio provocando la protesta de la Prefectura.

En 1894 la Prefectura en su Memoria Anual habla del Edificio y dice:

"Fue construido dicho edificio para el servicio de la repartición, teniéndose en cuenta el aumento natural que debía sufrir cada año con el progreso del país, pero a pesar de que las necesidades de ensanche para la Prefectura son cada día más sentidas, sucede todo lo contrario; que se han hecho venir al edificio otras reparticiones, como el Departamento de Higiene por ejemplo, que poco a poco va ocupando la mayor parte del local, al punto que las diversas oficinas de esta prefectura tienen que irse restringiendo tanto que ya no es posible más. la parte baja del edificio se encuentra en un estado lamentable y reclama una pronta refacción. El depósito, carpintería, cuadra de marineros, departamento de presos, etc. no conserva de tal sino el nombre y es has-

ta inhumano exigir que sigan allí permaneciendo el personal subalterno, marinería, presos, etc. Si V. S. se digna hacer una visita de Inspección por el edificio de esta repartición, podrá persuadirse que no exagero nada. La prefectura para poder estar con más comodidad y más decencia, necesita de casi todo el edificio que ocupa hoy el Departamento de Higiene y otras oficinas anexas a la repartición, o bien, lo que sería quizás mejor por otra parte, que se construya un edificio especial adecuado sobre el mismo puerto; pero ínterin se hace necesario resolver o que desalojen el edificio que ocupan esas reparticiones o se busque uno adecuado para la Prefectura".(56)

Varias fueron las instituciones que, además del Departamento de Higiene, tuvieron sus oficinas sobre el Paseo de julio en la planta baja; allí también funcionaron con los años la Comandancia General de Marina y la Escribanía de marina sobre la calle 25 de mayo. En 1889 ya se habían realizado importantes reformas.(57) el contacto de remodelación autorizado por ley habla de instalar inodoros automáticos, cañería de agua corriente, llaves y azulejos en el número de empleados —lo mismo que sucedió en toda la burocracia nacional— debieron producir cambios a diario. En 1893 se aprobó el decreto presidencial para la construcción de las cloacas domiciliarias en el edificio, los planos con modificaciones para la instalación de agua corriente y cloacas se conservan en el archivo de Aguas Argentinas(58), pero por decreto del 7 de enero de 1895 que alegaba razones de salud pública, la Prefectura General de Puertos pasó a ocupar un edificio en Paseo de Julio 526.(59) al año siguiente volvió la Prefectura al piso alto de la Capitanía, pero hacia 1900 volvió a mudarse a un edificio fiscal ubicado en la calle 25 de Mayo entre Lavalle y Tucumán hoy también demolido.(60)

EL FINAL DEL EDIFICIO Y SU DEMOLICIÓN

En la memoria de 1912 del Ministerio de Marina se puede leer: "El Puerto de Buenos Aires, cuyo movimiento y desarrollo causan cada año nuevo asombro ha tenido en 1910 un movimiento colosal y es el que más ha puesto de relieve los inconvenientes

originados por escasez del personal...idóneo. El edificio de la Prefectura General es vetusto y de poca seguridad y el Ministerio de Marina tratará oportunamente de subsanar esta deficiencia, o ubicar la repartición en un edificio adecuado".(61) Con fecha 14 de mayo de 1912 fue autorizado el Ministerio de Marina para alquilar para la Prefectura General de Puertos, parte del edificio situado en la calle Sarmiento esquina Reconquista. "El traslado se efectuó a causa del estado ruinoso en que se encontraba el edificio de propiedad fiscal de la calle 25 de Mayo, que ofrecía inminente peligro para sus ocupantes".(62) Obviamente el edificio ya no respondía a las necesidades de las nuevas oficinas de gobierno y fue considerado en reiteradas ocasiones "vetusto" e incluso en "estado ruinoso". Sólo había pasado una generación entre su construcción y su ruina incluyendo cambios y modernizaciones constantes.

Por la Ley 9841 del 1 de octubre de 1912 el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo para transferir al Banco Hipotecario Nacional, por la suma de \$ 1.000.000, el local que había ocupado y desalojado la Capitanía y Telégrafo, cantidad que la misma ley dispuso fuera invertida en la construcción de un Hospital de la Armada.(63)

El Banco Hipotecario Nacional se había creado por ley de 1885. En la Memoria de 1888 se da cuenta de la autorización dada por el gobierno nacional al banco para adquirir un terreno con frente a la calle 25 de Mayo 245 y cuyo contrafrente daba sobre el Paseo de Julio. Este lote fue adquirido por el precio de \$ 220.000. En él construyó el banco sus casa central. El proyecto fue de Carlos Algelt en estilo neoborbónico por 25 de Mayo y neogótico por el frente al Paseo de Julio y en él transcurrieron más de 60 años de su vida institucional. La mudanza al edificio recién se realizó en 1893.(64) Posiblemente debido a la expansión e importancia del Banco es que 1912 se le transfirió por ley el edificio que había ocupado la Capitanía.

La fecha exacta de la demolición la desconocemos pero en 1914 ya estaban presentado los planos del nuevo edificio cuya titularidad figura a nombre de la Compañía de Seguros La Sudamericana(65) y en el edificio actual, con números 251-274 están los nombres de los arquitectos Faure Dujarric y Prentice y abajo la fecha 1915.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

26. Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires a 27 de septiembre de 1872; **Legislación Argentina: colección completa de leyes nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852-1917**, tomo III, Leyes 237 a 1000. Librería de la Facultad, Buenos Aires, 1916.

27. **La Prensa**, 25 de agosto de 1870, página 2, columna 4.

Alberto S. J. de Paula, "La Arquitectura Oficial en Argentina durante la primera Presidencia de Roca", **Actas del IV Congreso Nacional de Historia Argentina**, tomo III pp. 92, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977.

28. Julio A. Morosi, "El aporte de los técnicos suecos durante la presidencia de Sarmiento", **Anales 1996. LINTA**, pp. 10, La Plata, 1996.

29. **Legislación Argentina**. Colección completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1952 a 1917. Tomo III. Buenos Aires Juan Roldán 1916. Página 75.

Por decreto N° 7591 publicado en el Registro Nacional del año 1869, pág. 508 se Organizó la Oficina de Ingenieros Nacionales:

Departamento del interior, Buenos Aires, septiembre 25 de 1869.

30. *Ibíd*em Tomo V. 1863-1869 Buenos Aires. La República. 1884 pp 324 y siguientes.

31. Registro Nacional Tomo VI pp 389, 461 y 489 citados por Morosi en **El aporte de los técnicos suecos** Op. cit.

32. Registro Nacional República Argentina. Año 1873. Archivo General de la Nación.

33. Mario J. Buschiazzo, **la Arquitectura en la República Argentina 1810-1930**, Buenos Aires, 1971, pág. 35.

34. AGN Sección Cartográfica, Colección Pillado, fachada y planta sin firma en: Planos anexos a la memoria de la Oficina de Ingenieros Nacionales correspondiente al año 1873. Dato tomado en de Paula, Alberto: **La Arquitectura oficial en la Argentina...** Op. cit. Pág. 92.

35. **La Arquitectura en Buenos Aires 1850-1880**, Instituto de

Arte Americano, Buenos Aires, 1965, pág. 45.

36. Exposición sobre el arquitecto sueco Henrik Aberg. **Semanas Suecas en Buenos Aires** 18 de abril al 7 de mayo de 1989. Sala nacionales de Exposición. Buenos Aires.

37. Ramón Gutiérrez, "Antecedentes. Arquitectos y Arquitectura en el período Hispánico, Arquitectos y arquitectura en el período Republicano. (1810-1886) en **Sociedad Central de Arquitectos. 100 años de compromiso con el país. 1886/1986.** pp. 23 SCA Buenos Aires. 1993.

38. Daniel Schávelzon, "La Casa de Correos de Buenos Aires (1873-1876) en **DANA. Documentos de Arquitectura Nacional y Americana.** N° 23 pp 48 Buenos Aires 1987.

39. Registro Nacional Tomo VII pp 146 en Julio Morosi "La Casa Rosada y sus arquitectos en el período 1873-1884 Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente.

40. En Julio Morosi: **El aporte de los técnicos suecos.** Op. cit. pp 16.

41. Los dibujos de los dos frentes están realizados en una escala 0-10 a color. En la planta baja está escrito en lápiz: "Los ladrillos tendrán dimensiones de m. 32 x 16. Y en el anverso de este plano en lápiz está escrito Prefectura. En el plano del segundo piso la escala es de 1-15 y en el anverso está escrito Planta 3 037.

42. Comunicación telefónica con el Arq. Julio Morosi. Año 1998.

43. Matutino **Dagens Nyheter**, 17 de enero de 1988, Estocolmo, Suecia.

44. **Svenka Foreningen i Buenos Aires** 50AR. 1898-Buenos Aires 1948. Pág. 28 en Julio Morosi. Op cit.

45. Suplemento al Catálogo General de la Exposición Nacional de Córdoba. 15 de octubre de 1871, en Morosi, Op. cit. pp. 28 y 65.

46. Daniel Schávelzon, "La casa de Correos de Buenos Aires" (1873-1879), Op. cit. pág. 46, 1987.

47. Roberto De Gregorio, Norma de Cicco, Sergio Sendon en "Francisco Tamburini Ingeniero-Arquitecto. La construcción del espacio del poder". pp 167. En **La Obra de Francesco Tamburini en la Argentina.** Op. cit.

48. Exposición Semanas Suecas. Arte textil, Literatura. Poesía. Arquitectura. 18 de abril al 7 de mayo de 1989. Embajada de Suecia Secretaría de Cultura de la Nación Nacional de Artes Visuales. Julio A. Morosi, **La Casa Rosada y sus arquitectos en el período 1873-1884**, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente 1992, pp 28. La Plata.

49. A. Galarce, **Bosquejo de Buenos Aires, Capital de la Nación**, Siller & Hass Editores, Buenos Aires, 1887.

50. Registro Nacional decreto 10197, años 1874/7, tomo VII, Buenos Aires.

51. José Domingo Savio, **Antecedentes históricos y evolución de la Prefectura Naval Argentina**, Prefectura Naval Argentina, Buenos Aires, 1976.

52. Memoria de la Capitanía del Puerto presentada al Sr. Ministro de Guerra y Marina dando cuenta de los trabajos de la repartición, desde 1 de mayo de 1876 a 30 de abril de 1877, Buenos Aires, Imprenta El Nacional, 1877, pág. 109.

53. Daniel Schávelzon, "La casa de correos de Buenos Aires" pp 48. op. cit.

54. Daniel Schávelzon y Mario Silveira, **Arqueología histórica de Buenos Aires vol. IV: excavaciones en Michelángelo**, Corregidor, Buenos Aires, 1998.

55. Verónica Paiva, "Higienismo: ciencia, instituciones y normativa: Buenos Aires siglo XIX", *Crítica*, pp. 12, Instituto de Arte Americano Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Buenos Aires, 1998.

56. Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional de 1894 por el Ministro de Guerra y Marina General de División don Luis María Campos, tomo II, Departamento de Marina, Buenos Aires. 1894.

57. **Recopilaciones de Antecedentes que interesan a la Marina Mercante y Policía Marítima 1870-1889**, comisión de Organizaciones de la Marina Mercante, Buenos Aires, 1937, tomo II, pág. 399.

58. *Ibíd*em: Acuerdo aprobando la licitación para la construcción de las cloacas domiciliarias en el edificio de la Prefectura Marítima, noviembre 17 de 1893.

59. **Antecedentes históricos y evolución de la Prefectura Naval Argentina.** Op. Cit.

60. **Memoria del Ministerio de Marina** correspondiente al ejercicio 1910-1911 presentada al Honorable Congreso de la Nación por el Ministro de Marina. Contralmirante J. P. Sáenz Valiente, Buenos Aires, 1911, pág. 40-41.

61. **Memoria del Ministerio de Marina** correspondiente al ejercicio 1912-1913 presentada al Honorable Congreso de la Nación por el Ministro de Marina Contralmirante J. P. Sáenz Valiente, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1913.

62. *Ibíd.*, pág. 137.

63. **Banco Hipotecario Nacional 75 años construyendo la república, 1886-1961**, Buenos Aires, 1961.

64. **Historia del Banco Hipotecario 1886-1914**, 2da. parte, escrito a máquina, pp 66 y 93. **Archivo General de la Nación: 1821-1996**, Ministerio del Interior, Buenos Aires, 1996.

65. En Dirección de Catastro, Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, la ficha catastral sección la manzana 51, parcela 5, calle 25 de Mayo N° 267/73. Paseo de Julio 264/274, figura como titular la Compañía de Seguros La Sudamericana, pero esta compañía de seguros era posiblemente la Sudamericana de Billetes de Banco.

En los planos obtenidos en el Archivo de Aguas Argentinas figura como La Sud América (Sociedad Anónima) con fechas 1894, 1914 y 1947.

Agradecimientos:

Agradecemos a Andrés René Rousseaux del Instituto de Investigaciones Históricas de la Prefectura Naval Argentina y Edgardo J. Rocca Presidente de la Junta de Estudios Históricos del Puerto Nuestra Señora Santa María de Buenos Aires y Barrio Puerto Madero; a Julio Luqui Lagleize del Instituto de Investigaciones Históricas de la Marina; a Carlos A. Rezzónico por la búsqueda de escrituras; a Julio Morosi del LINTA, a Ramón Gutiérrez por sus ideas sobre Aberg-Kilhberg, a Guillermo Páez por su búsqueda de planos en Archivo de Aguas Argentinas.