

La musealización del patrimonio arqueológico de la Aduana Taylor de la ciudad de Buenos Aires

S. Guillermo¹

¹Dirección Nacional de Patrimonio y Museos, Secretaría de Cultura de la Nación. Este trabajo ha sido realizado de forma independiente con la supervisión del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano.
sandra.guillermo@gmail.com, sguillermo@cultura.gov.ar

RESUMEN. Entre el mes de noviembre del año 2009 y el mes de mayo del año 2011, se efectuó un trabajo arqueológico en el sitio en donde estuvo emplazado el primer edificio público de gran envergadura de la ciudad de Buenos Aires conocido como la Aduana Taylor. Funcionó como tal entre los años 1855 y 1891, momento en que empezó a ser demolido. Dichas acciones estuvieron enmarcadas dentro de un proyecto mayor denominado “Obra y Puesta en Valor de la Aduana Taylor” que tuvo como uno de sus objetivos principales la construcción en el sitio del Museo del Bicentenario. Las excavaciones arqueológicas efectuadas en distintas áreas además de recuperar una importante cantidad de restos y objetos, permitieron el hallazgo de tres tipos de estructuras arqueológicas no referenciadas por las fuentes históricas, ni identificadas en las anteriores intervenciones. Se trata de un sector del piso que tenía el patio de maniobras, un sistema para la movilidad de mercaderías que ingresaban y egresaban de la misma y un relleno de tipo doméstico contenido por ladrillos artesanales puestos de canto identificado en una de las salas que fue reutilizada del antiguo Fuerte de Buenos Aires. Este trabajo tiene como propósito exponer las características que tuvo esta intervención, los resultados alcanzados y cómo este patrimonio arqueológico descubierto fue dejado *in situ* mediante la utilización de recursos estructurales contemporáneos, para que insertos dentro del Museo del Bicentenario, pudieran ser accesibles a la observación de todos los visitantes.

Palabras clave: *Arqueología Urbana, Ciudad, Aduana, Musealización, Bicentenario.*

ABSTRACT. Since november of 2009 and until may of 2011, an archaeological work was conducted at the site where it was located the building of the Customs Taylor, that worked as such in the city of Buenos Aires between 1855 and 1891, at which time began to be demolished. These actions were framed within a larger project of intervention, named “Obra y Puesta en Valor de la Aduana Taylor” which had as one of its main objectives the building of the Bicentennial Museum. The archaeological excavations allowed the discovery of structures and evidence of the Customs, not known by the historical sources and not identified in previous interventions, such as sections of the original floor of the building, a system for the mobility of goods and the identification of a discard remains, content and features handmade bricks. On that basis, this paper aims to show how the recovered archaeological heritage was left in situ and the structural resources of exposure that were used, so that when integrated into the Museum, may be accessible to observation of all visitors.

Keywords: *Urban Archeology, City, Customer, Musealization, Bicentennial.*

Introducción

En la ciudad de Buenos Aires, detrás de la actual Casa de Gobierno, en el espacio comprendido entre ésta y la Plaza Colón se llevó a cabo desde el mes de noviembre del año 2009 y hasta el mes de mayo del año 2011, un trabajo arqueológico intensivo con el propósito de recuperar restos pertenecientes al primer edificio público de gran envergadura de la ciudad, conocido como la Aduana Nueva o Aduana Taylor en honor a su constructor. La Aduana comenzó a edificarse en el año 1855 y funcionó como tal hasta el año 1891, momento en que se inicia su demolición, finalizando con el relleno y nivelación del lugar en el año 1894.

Las tareas arqueológicas se enmarcaron dentro de un Proyecto mayor de intervención denominado “Obra y Puesta en Valor de la Aduana Taylor”, llevado adelante por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, y ejecutado por la UTE, Dycasa S.A.- Isolux Ingeniería S.A. Dicho Proyecto mayor tuvo como objetivo principal la construcción en el lugar del Museo del Bicentenario, espacio destinado entre otros fines a albergar la pintura mural “Ejercicio Plástico”, realizada por el artista mexicano David Alfaro Siqueiros en el año 1933. Dentro de este Proyecto, el trabajo arqueológico llevado a cabo antes y durante las actividades de la obra, consistió en una propuesta integral que incluyó no solo las tareas específicamente arqueológicas como ser: prospección del sitio, realización de sondeos exploratorios, excavaciones en cuadrículas y trincheras, acciones de conservación preventiva, tareas de laboratorio y procesamiento de los datos. Sino también, un seguimiento de obra continuo y el registro de los restos y objetos recuperados en cumplimiento y de acuerdo a los requerimientos de la Ley Nacional n° 25.743 de “Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico”.

La Aduana Nueva o Aduana Taylor estaba conformada por una serie de construcciones vinculadas entre si un patio de maniobras de cien metros de largo por aproximadamente veinte metros de ancho, un corredor de galería paralelo a éste en toda su extensión, una construcción semicircular de tres pisos de altura destinada al depósito de mercaderías y un muelle de madera curvo que se adentraba 300 m en el Río de la Plata (Instituto de Arte Americano 1965; Casella de Calderón 1991). La intervención arqueológica se llevó a cabo en toda la superficie del patio de maniobras, en el corredor de la galería y en una franja aproximada de 5 m de ancho localizada entre el patio de maniobras y la parte recta del depósito semicircular.

Los restos y objetos arqueológicos recuperados pertenecen tanto al relleno impuesto sobre el sitio para nivelarlo luego de su demolición, como también a las actividades y funcionamiento de la Aduana como tal. Cronológicamente, la mayor parte del material puede ser adjudicado a mediados y fines del siglo XIX. Asimismo, mediante las tareas efectuadas se hallaron también estructuras arqueológicas pertenecientes al interior del edificio mismo. Lo llamativo de este hallazgo es que dos de dichas estructuras, no fueron mencionadas, ni referenciadas en ninguna de las fuentes históricas disponibles, ni en los diarios de la época. Una de ellas solo fue bosquejada en un manuscrito de su constructor E. Taylor. Así como tampoco fueron identificadas por las anteriores intervenciones efectuadas en el lugar. Este descubrimiento resulta ser altamente relevante, ya que aporta nueva información a los escasos datos que se tenían sobre el interior de la Aduana, lo cual fue generando a lo largo del tiempo toda clase de comentarios, opiniones y relatos basados solo en especulaciones o interpretaciones poco sustentadas. De esta manera, el propósito de este artículo es precisamente dar a conocer la evidencia arqueológica hallada, así como también, exponer como el Patrimonio Arqueológico estructural identificado fue dejado *in situ*, para ser accesible y observable por los visitantes del Museo del Bicentenario.

Las acciones llevadas a cabo para permitir la permanencia de la evidencia arqueológica estructural en el lugar del descubrimiento constituyeron tareas orientadas a la musealización de dichos restos arqueológicos, entendido esto como la incorporación de los mismos de manera estable al contexto del

museo en el que estarán insertos. Cabe resaltar que estas acciones también implicaron un trabajo multidisciplinario en tanto que fue necesario establecer una estrecha relación entre el ámbito de la decisión, el del conocimiento técnico propio de la disciplina y el de la ejecución material (Lasheras & Hernández Prieto 2005: 131).

En primera instancia se realizará una breve reseña histórica de la construcción y de las características que tenía el edificio de la Aduana Nueva o Aduana Taylor en función de los datos conocidos desde las fuentes documentales. Se mencionarán luego las distintas intervenciones que se han llevado a cabo en el sitio a lo largo de los años, terminando con la descripción del trabajo arqueológico llevado a cabo dentro de la última de las intervenciones y sus resultados alcanzados. Se mencionará a que se entiende por musealización y el por qué se utilizará en este caso en particular, así como también, se hará referencia a las características que tuvo la misma en cuanto a las estructuras arqueológicas encontradas en el sitio se expondrá como éstos fueron exhibidos y la forma en que fueron accesibles a la observación del público.

La Aduana Nueva o Aduana Taylor

Entre los años 1854 y 1855, diarios y autoridades políticas empezaron a generalizar el término Aduana Nueva para distinguir a este edificio de la Casa del Asiento, lugar en donde funcionaba la Aduana de Buenos Aires desde el año 1783. Sin embargo, fue llamada y conocida con el paso de los años más frecuentemente como Aduana Taylor, en honor a su arquitecto y constructor, el inglés Edward Taylor quien ganó el concurso de anteproyectos para su construcción.

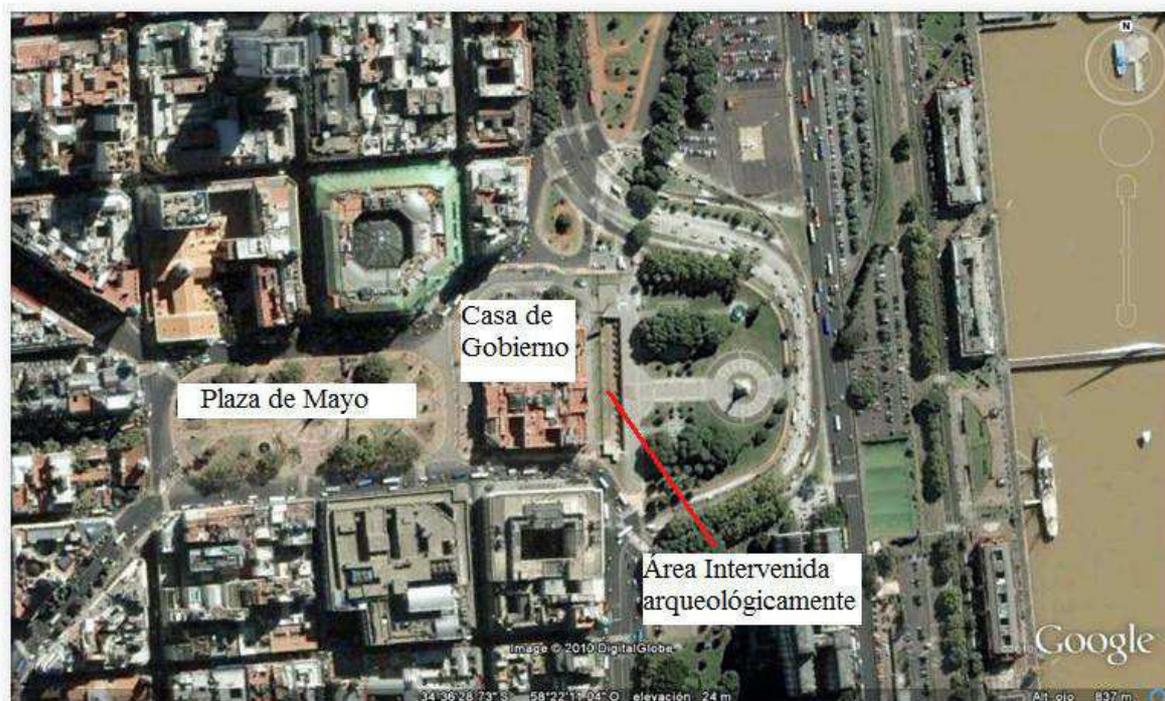


Figura 1. Toma aérea del sector de la ciudad con la ubicación del área intervenida, localizada entre las actuales Casa de Gobierno y Plaza Colón (obtenida de Google Earth).

El edificio estaba ubicado entre las calles Victoria (hoy Hipólito Yrigoyen) y Rivadavia (Taullard 1940; AGN Mapoteca II-44). Una parte de ella se emplazó sobre la costa por encima de un banco duro y resistente de tosca amarillo-rojiza característica de la región pampeana, constituyéndose así, en la

primera porción de tierra ganada al río de la ciudad (Casella de Calderón 1991). La otra parte, de acuerdo al decreto del 26 de enero del año 1855, se levantó en el lugar que ocupaba el Fuerte de la ciudad, para lo cual éste debió ser destruido parcialmente. Así fue como algunas partes del mismo fueron demolidas y otras reutilizadas, no sólo para uso de la Aduana, sino también de la Casa de Gobierno.

La Aduana, tal cual lo mencionáramos más arriba, comprendía un conjunto de estructuras que se encontraban íntimamente relacionadas entre sí. Un gran depósito de forma semicircular, cuyo lado recto daba a un patio de maniobras de más de 100 m de extensión, un corredor de galería paralelo a éste en toda su dimensión, donde se ubicaban las oficinas administrativas y un muelle curvo de madera que ubicándose e iniciándose en la parte media del semicírculo se adentraba en el Río de la Plata unos 300 m aproximadamente, sostenido sobre pilotes de alturas variables que se insertaban en el fondo del río.

El depósito de forma semicircular, también llamado usualmente hemiciclo, constituía la principal estructura proyectada por E. Taylor, destinada a guardar las mercaderías que entraban y salían del puerto de la ciudad. Su fachada curva se proyectaba sobre el río, mientras que su cara recta se alineaba con el eje del Paseo de Julio (hoy avenida Leandro N. Alem) (Priamo 2000: 38) y limitaba con el patio de maniobras que era utilizado para la carga y descarga de bienes. Éste tenía una forma rectangular y estaba construido sobre el foso del viejo fuerte (Schere 2008), sus dimensiones eran de 109 m por 12 m aproximadamente, con un piso enlozado de piedra labrada, dado que éste se encontraba descubierto. El acceso al mismo se realizaba de diversas maneras: por medio de dos escaleras que conectaban los extremos de la estructura con la vía pública o mediante los dos túneles curvos en los extremos del patio de maniobras, que provenían de la playa (ver Figura 2).

En el año 1886 una ordenanza aprobó el proyecto de Eduardo Madero, para llevar a cabo la construcción del puerto. Las obras comenzaron en abril del año 1887, efectuando como tareas iniciales no solo el relleno de los terrenos que planeaban ser ganados al río, sino también la edificación de cuatro diques cerrados e intercomunicados que fueron construidos entre los años 1889 y 1897 (Obras Públicas 1889-1891).



Figura 2. Fotografía de los depósitos de la Aduana Nueva o Aduana Taylor tomada desde el Río de la Plata, cuando ésta estaba en pleno funcionamiento (Archivo General de la Nación).

Durante el año 1891 empieza entonces a efectuarse la demolición del edificio de la Aduana Taylor finalizándose la misma en el año 1894. El segundo y tercer nivel del depósito semicircular fueron demolidos por completo quedando solo el primer nivel en pie. Dicho espacio fue rellenado y nivelado, dando lugar a la posterior creación de un parque, denominado Parque Colón, diseñado por el arquitecto Carlos Thays e inaugurado en el año 1904 (Casella de Calderón 1991). En cuanto al patio de maniobras, el corredor de la galería, los túneles curvos y las escaleras de acceso quedaron bajo un relleno (Morea *et al.* 1986) que los cubrió hasta llegar al nivel de la actual Av. Paseo Colón, permaneciendo así hasta el año 1938.

Antecedentes de intervenciones en el lugar

Los primeros hallazgos de restos pertenecientes a la Aduana Taylor se produjeron de manera fortuita como resultado de tareas vinculadas con objetivos de construcción, más que de una búsqueda específica de investigación. Es después de varios años y una vez que dichos hallazgos se suceden y van poseyendo diferentes magnitudes, que se proyectan entonces intervenciones en el lugar para liberar completamente a las galerías y al patio de maniobras del sedimento de relleno que los cubría.

En el año 1938 al efectuarse la demolición de parte del sector sur de la Casa de Gobierno para poder ensanchar la calle Hipólito Yrigoyen, se descubre por debajo del nivel de la construcción actual, el bastión sudeste del Fuerte de Buenos Aires del siglo XVII, lugar en donde funcionaba la Tesorería Real y los almacenes de la Real Hacienda (Casella de Calderón 1991). Cuatro años después, en el año 1942 Obras Sanitarias de la Nación realiza una excavación en las calles H. Yrigoyen y Paseo Colón encontrando una construcción subterránea y unas galerías de ladrillos a una profundidad aproximada de 15 m. La Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos determina entonces que dichos espacios descubiertos pertenecían a la Aduana Nueva y al Fuerte de Buenos Aires, declarándolo Monumento Histórico Nacional (Decreto 120.412/1942). Posteriormente, mediante el decreto del 27 de mayo del año 1957 se dispone que las mismas conformen parte del Museo de la Casa Rosada. Para ello se extrajo la tierra y los escombros que las cubrían incorporando dichas bóvedas como parte de las salas del museo, inaugurándose el 12 de octubre de ese mismo año (Casella de Calderón 1991). La liberación total del relleno que poseían, sin embargo no se produce hasta el año 1963 cuando se completa el despeje de toda la extensión de las galerías.

En el año 1983 se realizan trabajos para retirar la tierra del relleno que cubría al patio de maniobras con el propósito de dejar a la vista toda su extensión y profundidad. Se inician entonces acciones de restauración de los muros y la construcción de una baranda perimetral para que éste pueda ser observado desde el nivel de la avenida Paseo Colón. Durante esta intervención se encontraron piezas arqueológicas tales como cerámicas de El Havre del año 1830, porcelanas y terracotas; la escalera del fuerte del extremo sur del patio y los restos de una sala que contenían dos hornacinas con seis alacenas (Casella de Calderón 1991). El Proyecto, de acuerdo a un diario de la época consistió en que “las excavaciones (...) [devolvieran] parte de la fisonomía del edificio que caracterizó la febril época constructiva de mediados del siglo XIX: el de la Aduana Nueva o de Taylor (...)” (Diario Clarín 1983).

Es entre los años 1984 y 1985 cuando se llevan a cabo proyectos de obras de acondicionamiento urbano y de restauración de las estructuras de la Aduana Taylor, involucrando entre otras tareas, la desaparición del pretil perimetral del pozo, la ejecución de un nivel deprimido en el área que rodeaba al hundido patio de maniobras, el uso de elementos contemporáneos para el cierre del lateral este del patio y su coronamiento.

De acuerdo a lo informado de ambas intervenciones (véase Morea *et al.* 1986), se produjo durante las mismas la remoción de un gran volumen de sedimentos los cuales constituían, no solo el relleno que cubría el patio de maniobras, sino también el que estaba presente en una parte de la franja que se

ubicaba hacia el lado este del patio, entre los 2-2,5 m de ancho y hasta 6 m de profundidad, implantando además una serie de elementos metálicos cuya función habría sido la de sostener el muro de bloques de hormigón, levantado a lo largo de toda la extensión del patio. Después de estas últimas intervenciones no se realizaron acciones de gran magnitud en el sitio, ingresando poco a poco dicho espacio en un estado de semi-abandono y cierto olvido (véase Figura 3).



Figura 3. Estado de situación en el que se encontraba el patio de maniobras antes de iniciarse la obra y puesta en valor de la Aduana.

Finalmente, es en el año 2009 cuando comienzan a efectuarse en el sitio los trabajos del proyecto mayor denominado “Obra y Puesta en Valor de la Aduana Taylor” impulsado desde el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, junto con la Secretaria de Obras Públicas, la Subsecretaria de Obras Públicas y la Dirección Nacional de Arquitectura y ejecutado por la UTE (Unión transitoria de Empresas) Dycasa S.A. – Isolux Ingeniería S.A. La diferencia entre este nuevo proyecto y los trabajos efectuados con anterioridad fue básicamente los objetivos perseguidos y el lograr la inserción nuevamente de dicho espacio dentro de la dinámica de la ciudad. Esta última intervención además de contar entre sus acciones con la realización de un estudio arqueológico sistemático de características integrales, ausente en las otras intervenciones, constituyó un proyecto multidisciplinario, que apuntó a recuperar los diversos componentes que conformaron el sitio, con el propósito además de ponerlo en valor para el disfrute y acceso de la comunidad.

El trabajo arqueológico y los resultados alcanzados

El trabajo arqueológico fue llevado a cabo bajo la dirección de la autora conjuntamente con un equipo de 13 personas, conformado no solo por graduados de la carrera de antropología con orientación arqueológica de la Facultad de Filosofía y Letras, de la Universidad de Buenos Aires, sino también por estudiantes en distintos grados de avance de la misma, y profesionales vinculados a la conservación, la arquitectura y la ingeniería en sistemas. El objetivo general del trabajo realizado consistió en poder determinar y establecer a partir de la evidencia arqueológica hallada, la secuencia de ocupación que tuvo el sitio a lo largo de los años. Es decir, poder reconstruir, a partir de los restos arqueológicos recuperados, aspectos vinculados con la conformación interna que tuvo la construcción de la Aduana durante su funcionamiento, como fue llevada a cabo su demolición y como estaba

compuesto el relleno utilizado para nivelar dicho espacio, una vez que el edificio fue demolido entre los años 1891 y 1894.

Si bien la Aduana constituyó una única unidad constructiva, a los fines de este estudio se la dividió en distintas áreas, lo cual permitió no solo ordenar el trabajo, sino también unificar la forma de denominar las distintas localizaciones en las que fueron recuperados los restos arqueológicos y las estructuras identificadas. De esta manera, la división se realizó comenzando por considerar al patio de maniobras como el espacio central de intervención, desde el cual se orientaron las demás áreas según los puntos cardinales: el patio de maniobras, el área este, el área norte, el área sur, el área oeste superior y el corredor de la galería, paralelo al patio de maniobras, sobre el lado oeste del mismo.

Con la finalidad de poder predecir e identificar áreas con una posible alta potencialidad de restos arqueológicos, y de esta manera planificar acciones que posibilitaran la recuperación de la evidencia, se realizó, previo al inicio de los trabajos arqueológicos específicos, dos tipos de tareas: un relevamiento histórico y una prospección inicial. El relevamiento histórico permitió recopilar toda la información referente al edificio de la Aduana Taylor, a través de un análisis e investigación en profundidad de las fuentes históricas, tanto primarias como secundarias, la identificación y recopilación de planos y mapas de diferentes épocas, litografías y fotografías tomadas desde distintas vistas y los antecedentes que se tenían de las anteriores intervenciones realizadas. Posteriormente, mediante un análisis de tipo diacrónico todos estos datos obtenidos fueron sistematizados y utilizados como marco de referencia.

Una vez efectuado esto, se iniciaron específicamente las tareas arqueológicas. Se realizaron 54 cuadrículas, 4 trincheras y 7 sondeos, de dimensiones diferentes y con profundidades variables de acuerdo al área en el que se encontraban. Se distribuyeron en tres de las áreas mencionadas (patio de maniobras, corredor de la galería y el área este que consistió en una franja paralela a éstos en toda su extensión, de cinco metros de ancho). Simultáneamente, se realizó también de manera continua un seguimiento y monitoreo de toda remoción de sedimentos de la obra, en las distintas áreas. Esta tarea no solo consistió en la observación, sino también en la realización de un registro fotográfico de todas las alteraciones producidas en dichas áreas, un relevamiento de las estructuras y rasgos que fueron quedando expuestos y la eventual recuperación de toda la evidencia arqueológica posible.

Se recuperó un total de 28.929 fragmentos y objetos arqueológicos, provenientes tanto del trabajo de excavación puntual y en extensión, como de las tareas de seguimiento de obra mencionadas. Cronológicamente, la evidencia arqueológica recuperada se ubica entre los siglos XVI y XX. Si bien hay restos adjudicables también a los primeros momentos posteriores a la mitad del siglo XX, éstos se encuentran en muy baja proporción en relación con los del siglo XIX que son los que tienen la mayor representación. Se considera que, en el patio de maniobras y en el área este, la existencia de restos de dicha cronología respondería a la presencia de dos tipos de rellenos, uno perteneciente al momento de la demolición del edificio, a finales del siglo XIX y el otro, de menor volumen, llevado a cabo durante las intervenciones efectuadas en los años de 1980. En el primer tipo de relleno identificado predomina la evidencia de características domésticas (restos de vajillas, de vidrios de ventana, de botellas, de copas, etc.) junto con una abundante cantidad de restos de materiales de construcción del siglo XIX correspondientes a partes del edificio demolido, tales como baldosas francesas, azulejos Pas de Calais, tejas españolas de confección artesanal, etc. En cuanto al corredor de la galería, se debe mencionar que el relleno que presentaba no pudo conocerse, dado que al momento del inicio de las tareas arqueológicas éste ya no estaba presente, debido a que había sido retirado durante las acciones de las intervenciones llevadas a cabo anteriormente en el sitio.

Estratigráficamente, los niveles ubicados entre los 0,15 y 0,30 m por debajo del piso actual son los que presentaron la más alta potencialidad de restos arqueológicos, mayoritariamente pertenecientes a momentos cronológicos entre mediados y fines del siglo XIX. Por encima de estos 0,15 m se observó en forma general, la presencia de restos de cronología subactual junto con muy pocos de cronología

más antigua, en tanto que por debajo de los 0,30 m se produce una disminución gradual de evidencia arqueológica a medida que se aumenta en profundidad.

Como el objetivo de este artículo no es centrarse en los restos recuperados, se mencionarán a continuación algunos de ellos solo a modo de referencia de la diversidad que tuvieron los mismos: fragmentos de vidrios (de botellas cilíndricas, bases, vidrios planos, diferentes morfologías de picos de botellas y de frascos etc.), lozas de tipo *Pearlware*, *Whiteware* y *Creamware* (de distintas épocas) con decoración (pintada a mano, impresa, estampada) y sin decoración, fragmentos de baldosas francesas de 1830, elementos metálicos como clavos, flejes de barriles, hebillas, cuchillos, algunos enteros y otros fragmentados, etc. Restos óseos de animales (huesos pertenecientes a los miembros, dientes, muelas, maxilar, cráneo y fragmentos astillados indeterminados pertenecientes a vacas, carneros y caballos), restos óseos de peces, restos malacológicos, fragmentos de mayólicas, fragmentos de tubos y cazuela de pipas de caolín para fumar tabaco, piedras para chispa en roca calcedonia utilizados en rifles hasta el año 1850, fragmentos de azulejos Pas de Calais, fragmentos de botellas y caños de gres, fragmentos de cerámica local de tradición indígena con y sin decoración, cucharas, fragmentos de copas y de vasos de vidrio, bolitas y bolón para juego, etc. Además de los fragmentos y objetos mencionados también se halló evidencia arqueológica estructural perteneciente al edificio y a sectores en donde se llevaron a cabo actividades específicas, vinculadas tanto al funcionamiento de la Aduana como a momentos anteriores, relacionados con su construcción.

La musealización de la evidencia estructural hallada en el sitio arqueológico

El término musealización es utilizado de manera unívoca para definir la acción y efecto de incorporar algo a la exposición estable de un museo. En el caso de un yacimiento o sitio arqueológico es hacerlos visitables y accesibles, transformándolos en una exposición estable en sí mismos (Lasheras & Hernández Prieto 2005: 129). Existen dos formas de musealizar, una es la realizada *in situ*, en y sobre el yacimiento o sitio, la cual se logra mediante la incorporación de elementos contemporáneos, tanto para su conservación y protección como para que sea comprendido, y además sea posible encauzar así la circulación en torno a él. La otra forma posible y la que es más frecuente, es la realizada junto al yacimiento o sitio a partir de los objetos hallados en él (Lasheras & Hernández Prieto 2005: 130). En este caso se llevó a cabo la primera de las formas, en tanto que la segunda fue realizada de manera diferente ya que algunos de los objetos hallados fueron colocados en vitrinas dentro del mismo sitio para su exhibición.

Además de la gran cantidad de restos y objetos arqueológicos recuperados, se hallaron también estructuras y rasgos pertenecientes a partes que componían el interior del edificio mismo de la Aduana, los cuales se ubican en tres sectores diferentes. En el patio de maniobras se identificó en su extremo norte un espacio delimitado del piso que tenía el patio durante sus años de actividad, en tanto que en la parte media, se hallaron estructuras de un sistema utilizado para efectuar la movilidad tanto de las mercaderías que salían del edificio, como las que debían ser movidas hacia el depósito semicircular. Un tercer sector se encuentra ubicado en el extremo sur del corredor de la galería, en la parte que perteneció al antiguo Fuerte de Buenos Aires. Se identificó allí un relleno antrópico datado entre comienzos y mediados del siglo XIX, de características domésticas contenido mediante una hilera de ladrillos artesanales puestos de canto sobre la base de una de las columnas del Fuerte. El mismo habría sido utilizado para nivelar el espacio antes de efectuar la construcción de la Aduana.

A continuación se detallan y describen los hallazgos que fueron musealizados:

Piso del Patio de maniobras: En el extremo norte del patio de maniobras muy próximo a la pared final del mismo se pudo identificar un sector con evidencia aún del piso que tenía el patio en el

momento de su funcionamiento. Debido a que solo se recuperó un pequeño sector de la totalidad del mismo, en uno de sus laterales pudo efectuarse un sondeo con la finalidad de conocer la conformación del mismo y establecer la estratigrafía allí presente. Se pudo determinar que estaba compuesto por un piso de piedras lajas asentado sobre dos capas de ladrillo de grandes dimensiones, de confección artesanal.

En este sector se decidió que los recursos utilizados para dejar expuesto *in situ* el sector del piso hallado incluiría dejar cubierto una parte de dicho sector con vidrio, con una rejilla de ventilación en uno de los lados, similar a las denominadas ventanas arqueológicas. En tanto que la otra parte permanecería abierta rodeada por barandas de acero para que pueda ser observado directamente pero impidiendo llegar a él. De esta manera, la abertura de un sector y la rejilla de ventilación en el otro extremo estaría permitiendo la circulación del aire, evitando así la condensación por debajo de la parte cubierta (véase Figura 4).



Figura 4. Musealización del sector en donde se halló el piso que tenía el patio de maniobras cuando este estaba en funcionamiento. Conformado por piedras lajas colocadas sobre dos capas de ladrillos de confección artesanal.

Sistema para la movilidad de mercaderías que ingresaban y egresaban de la Aduana: En el momento en que la Aduana se encontraba en funcionamiento la parte media de su patio de maniobras constituía uno de los espacios por medio del cual algunas de las mercaderías que ingresaban eran llevadas al depósito semicircular, en tanto que otras eran trasladadas hacia las oficinas administrativas en el lado opuesto, cuyos trámites allí realizados permitían luego su retiro por parte de los personas. En función de esta información y de la presencia aún en el sitio de dos postes de madera de quebracho colorado empleados para atar los carros a ambos lados del espacio medio, se decidió que allí se iba a realizar la excavación completa de dicho sector. Dado que ya se había podido establecer la estratigrafía de todo el patio de maniobras, la excavación pudo priorizar la extensión en desmedro de

la profundidad. Entre los 0,55 y 0,75 m, se encontraba la primera de las capas de ladrillos que componía el piso del patio de maniobras.

La excavación de la totalidad de este sector permitió poder hallar una concentración de estructuras y rasgos arqueológicos que componían un sistema para la movilidad de las mercaderías que ingresaban y egresaban de la Aduana. Se identificaron y recuperaron la parte fija de nueve estructuras circulares, divididas en tres sectores próximos, compuestas por madera, cuyos análisis determinaron que se trataba de guayacán sp, metal, ladrillos de confección artesanal y piedras lajas. Cuatro de ellas poseen ejes centrales, algunos de madera y otros de metal, que permitieron inferir que por encima de las mismas existía una parte móvil hoy en día ausente. Este sistema habría sido diseñado y esquematizado por E. Taylor en uno de sus escritos borradores, conjuntamente con observaciones de distintos aspectos para mejorar el funcionamiento del patio de maniobras. Sin embargo, el mismo no fue mencionado en ninguna de las fuentes históricas y documentales que se tenga acceso y que hacen referencia al edificio y a las actividades que realizaba la Aduana. Así como tampoco pudo ser identificado, ni hallado en las intervenciones anteriores que se realizaron en el lugar (Figuras 5 y 6).

Con respecto a su musealización, como consecuencia de la ubicación en la que se encuentran los mismos, se decidió recubrir todos los hallazgos con vidrios colocados en placas separadas y sostenidas mediante vigas metálicas, con burletes de goma para poder ser retirados sin inconvenientes para su mantenimiento. De esta manera, el poder caminar sobre los vidrios permite observar los restos desde arriba sin entorpecer la circulación por el patio, ni tampoco obstruir la continuidad visual del lugar.

Para evitar la condensación y con ello la procreación de colonias de microorganismos sobre la evidencia arqueológica, mediante un conducto de aire que recorre el patio de norte a sur de le inyecta aire, cada determinado cantidad de tiempo, el cual circula y sale por el lado opuesto mediante la presencia de rejillas de ventilación (véase Figuras 5, 6 y 7).



Figura 5. Fotografía de cinco de las nueve partes fijas de las estructuras circulares que componen el sistema de movilidad de mercaderías ubicado en la parte media del patio de maniobras.

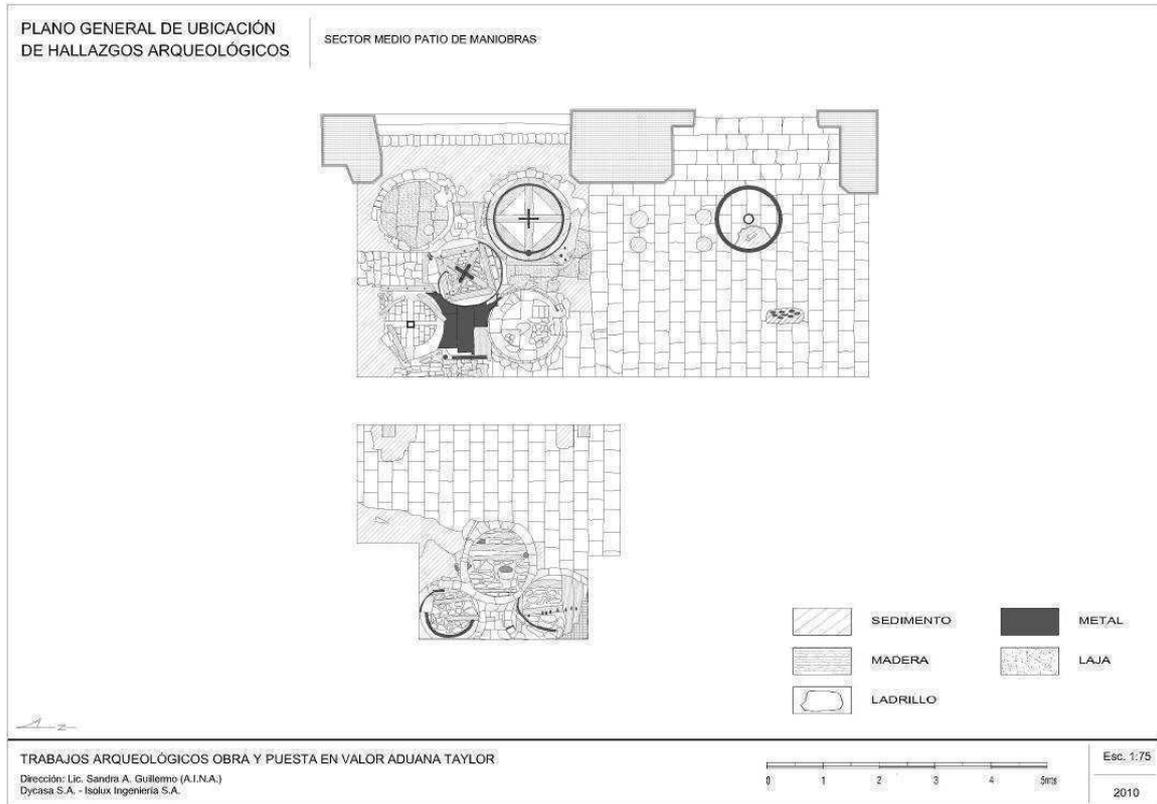


Figura 6. Dibujo con la distribución total de las estructuras circulares del sistema de movilidad de mercaderías, ubicado en la parte media del patio de maniobras.



Figura 7. Musealización de la cuadrícula excavada en el sector del Fuerte de Buenos Aires que fue reutilizado, ubicado en el extremo sur del corredor de la galería. Se puede observar la hilera de ladrillos artesanales puestos de canto que servía de contención a un relleno conformado por restos de tipo doméstico.

Relleno antrópico del siglo XIX contenido por ladrillos artesanales colocados de canto: En el extremo sur del corredor de la galería la excavación en la sala 31 de una cuadrícula de 3,60 m por 1,90 m por 1,63 m de profundidad, permitió identificar un sector con presencia de material de relleno de entre principios y mediados del siglo XIX, de características domésticas (fragmentos de platos, lozas con decoración y sin decoración, restos óseos de animales, botones, fragmentos de vasos de vidrio, cerámicas de tradición local, etc.). Este relleno estaba contenido por una hilera de ladrillos de confección artesanal colocados de canto que servía de sostén, ubicándose sobre la base de una de las columnas del antiguo Fuerte de Buenos Aires, aún presente en el sitio. En este sector funcionaba en la Tesorería Real del Fuerte cuyo espacio fue reutilizado por la construcción de la Aduana. Este material habría conformado el relleno utilizado para la nivelación posterior del piso del corredor de la galería (Figura 7).

La musealización en este caso utilizó la cuadrícula que se había realizado dejándola expuesta en toda su profundidad, por un extremo de la misma la atraviesa un puente de piso de vidrio transparente que permite circular por encima y observar desde arriba la cuadrícula realizada. La parte restante de la cuadrícula puede ser observada sin vidrio desde una baranda de acero perimetral.

Consideraciones finales

Como se ha podido observar mediante la descripción del trabajo arqueológico realizado y de sus resultados, éste ha tenido una gran magnitud, no solo en cuanto a la dimensión del espacio intervenido, sino también a la gran cantidad de evidencia arqueológica e información que se ha podido obtener en relación con las características de la construcción del edificio, de su interior y de su funcionamiento. Dado que no se han encontrado antecedentes de excavaciones arqueológicas llevadas a cabo en un patio de maniobras de una Aduana del siglo XIX, este trabajo más allá de los resultados alcanzados constituye la primera experiencia realizada en un contexto de este tipo. Asimismo, a través de esta intervención se han podido conocer aspectos de los cuales no dan cuenta las fuentes históricas, arquitectónicas y documentales, tanto de la época como posteriores. Los datos históricos que hacen referencia a la Aduana brindan descripciones generales sobre el edificio en sí mismo, centrándose fundamentalmente en su parte externa, su tipo de construcción y su vinculación con otros edificios cercanos, o simplemente en relación con la ciudad. Solamente las propuestas de los anteproyectos presentados en el concurso para su construcción hacen referencia a algunos aspectos internos del edificio (Guillermo 2011). Por esta razón, el descubrimiento de las estructuras y rasgos arqueológicos en la parte media del patio de maniobras constituye un valioso aporte, ya que permite conocer desde la evidencia material concreta elementos internos que formaban parte de dichos espacios, y que no era común describirlos en forma detallada ya que se suponía que no eran relevantes por ser cotidianamente conocidos en general.

Cabe mencionar también que la musealización de los hallazgos implicó asimismo llevar a cabo con el proyecto mayor un trabajo multidisciplinario que involucró a las esferas de decisión, al ámbito del conocimiento técnico profesional y al de la ejecución material que permitió poder concretarlo. La posibilidad de que dichas estructuras permanecieran *in situ* a través de su musealización permitió que los restos arqueológicos puedan ser entendidos en todo su contexto primario y que además puedan ser observados y conocidos por todos los visitantes del Museo del Bicentenario. Sin un trabajo arqueológico de excavación planificado y sistemático como el que se ha llevado a cabo se hubiese perdido la oportunidad de conocer las partes internas de un patio de maniobras de estas características de una Aduana del siglo XIX y de los rellenos impuestos sobre sus partes demolidas. De esta manera, se considera que la disciplina arqueológica desde la evidencia material ha podido incorporar nuevos

datos a la información arquitectónica e histórica ya existente, dando así como resultado un conocimiento de la Aduana Taylor altamente enriquecido.

Agradecimientos

Al Prof. Arq. Alberto Petrina, Director de la Dirección Nacional de Patrimonio y Museos de la Secretaría de Cultura de la Nación, por haberme permitido poder realizar este trabajo. A la Directora del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, Dra. Diana Rolandi, como también al Dr. Rafael Goñi por darme la oportunidad de llevarlo a cabo. Al Sr. Mario Ansoategui y al Dr. Francisco Chicote por la gran ayuda otorgada en todo momento durante la realización de la obra y una vez finalizada, y a la Directora del Museo Etnográfico “J. B. Ambrosetti”, Dra. Myriam Tarragó por la colaboración y valoración brindada. Al Arq. Jorge Prieto, al Arq. Guillermo García, al Ing. Marcelo Arias, a la Arq. Zulma Yelpe, a la Arq. Silvia Moscardi, a la Arq. Inés Mazzuconi, a la Arq. Sabrina Mohanna, al Sr. Edgardo Yunges, a la Arq. María Antonio, a la Arq. María Victoria Reynoso y a Martín Escobar, por el intercambio de experiencias y los distintos momentos compartidos en todo el tiempo de ejecución de la obra. A la Directora e integrantes del equipo de restauración y conservación que intervino en la obra: Isabel Contreras, Abraham Syrek, Sebastián Pacheco Contreras, Elsa Pental y Carolina Moisés. Un “gracias” muy especial a todo mi equipo, componentes fundamentales para llevar adelante las tareas y los objetivos propuestos, y por tener una excelente calidad humana: Fernando Cabrera, Marisa Scarafoni, Sabrina Carelli, Alberto Cimino, Daniela Avido, Sofia Belcic, Lucas Zamboni, Irina Radovich, Estefania Bernardini, Hernán Valente, Juan Manuel Estevez, Lic. Horacio Paradela, Cons. Gabriela Ammirati y Arq. Paula Pietranera. También al Dr. Aníbal Gil, a la Dra. Mónica Berón, al Ing. Leonardo Cazés, a la Dra. Marcia Bianchi Villelli, a la Dra. Silvana Buscaglia, a la Dra. Melisa Salerno, a la Lic. Romina Rigone, a la Dra. Claudia Aranda, al Dr. Sergio Ferraris, al Dr. Javier Musali, y al Arq. Ricardo Fuentes, por la ayuda, intercambio de ideas y apoyo brindado desde el lugar de cada uno a lo largo de los distintos momentos del trabajo y de la presentación de este texto. A Leonor Albarello persona de mi familia que me alentó para ir hacia adelante y a mis amigos.

Referencias

- Bugatti, E. 1983. Reaparecen las Arcadas de la Aduana nueva. Una historia que renace. *Diario Clarín* (26-07-83).
- Casella Calderón, E. 1991. Parque Colón, La Aduana Nueva. *Buenos Aires Nos Cuenta* 9: 453.
- Departamento de Obras Públicas. Memoria 1889 1891. Archivo General de la Nación.
- Guillermo, S. 2011. La intervención y Musealización de un sitio arqueológico urbano: el caso de la Aduana Taylor de la ciudad de Buenos Aires, Argentina. *Actas del VI Congreso Internacional de Musealización de Yacimientos y Patrimonio*, Toledo, España, en prensa.
- Instituto de Arte Americano “J. Buschiazzo”. 1965. *Arquitectura del Estado de Buenos Aires: 1853-1862*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires.
- Lasheras, J. & Ángeles Hernández Prieto, M. 2005. Explicar o contar. La selección temática del discurso histórico en la Musealización. *Actas III Congreso Internacional sobre Musealización de Yacimientos Arqueológicos*: 129-136, Zaragoza.

Morea, L, Merega, R., Ursini, C. & Monaldi, E. 1986. Un Caso de *Arqueología Arquitectónica: la Nueva Aduana*. *Summa* 229: 30-35.

Priamo, L. (comp.). 2000. *Buenos Aires; Ciudad y Campaña 1860/1870*. Fundación Antorchas, Buenos Aires.

Scherer, R. 2008. *Concursos*. Sociedad Central de Arquitectos, Buenos Aires.

Taullard, A. 1940. *Los planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1880*. Peuser Editores, Buenos Aires.

Archivo General de la Nación, sección Mapoteca, tomo II 44.