



N° 100

***“La Capitanía Central de Puertos y el  
Telégrafo Nacional: un edificio del  
siglo XIX en la transición de los  
setenta”***

**Autores:**

**María del Carmen Magaz.**

**Daniel Schávelzon.**

**24 de septiembre de 1999 - 12:30 hs**

## **La Capitanía Central de Puertos y el Telégrafo Nacional: un edificio del siglo XIX en la transición de los setenta.**

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 como arquitectura y a su especial ubicación sobre la barranca hacia el río. Esto último nos remitía a otras obras contemporáneas que mostraban una actitud ante la topografía urbana y el río diametralmente opuesta a los 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 Leandro N. Alem entre Perón y Sarmiento) con frente también sobre la calle 25 de mayo 269 y 273. Fueron varias sus denominaciones: desde su origen 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 como Prefectura Naval Argentina<sup>1</sup>.

El edificio de la Capitanía tuvo una interesante significación en la vida de la ciudad ya que su existencia entronca con la historia 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 “estado constructor”<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> *Prefectura Naval Argentina; nació con la patria en 1810*, Editorial Guardacostas, Buenos Aires, 1996.

<sup>2</sup> ALBERTO DE PAULA, “1860-1930. Arquitectos europeos en un Estado Constructor”, *Arquitectos europeos y Buenos Aires. 1940. Taller de Investigación y Acción Urbana*, Buenos Aires, 1996.

## 1. 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 80. El inicio de la creación de un organismo nacional responsable de la arquitectura se dio, Bernardino Rivadavia<sup>3</sup>, 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, ejecutara y dirigirá toda construcción de objeto público”<sup>4</sup>.

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). Una etapa diferente se inició con Bartolomé Mitre en 1862, cuando nombró a Pompeyo Moneta<sup>5</sup> como Ingeniero de Puentes y Caminos, quien recién tuvo una trayectoria destacada a partir de 1869 cuando entró en funciones como responsable de la nueva Oficina de Ingenieros. Este 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, felicitó y se inició la construcción del nuevo edificio de la Capitanía Central de Puertos y Telégrafo Nacional que queremos analizar en este trabajo.

## 2. La influencia italiana en la arquitectura de mitad de siglo.

---

<sup>3</sup> CARLOS MASSINI CORREAS, “Origen y Desarrollo de las Reparticiones de Arquitectura en la Argentina”, *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas* N°18, pp. 102, Buenos Aires, 1965

<sup>4</sup> *Ibidem* pp. 103. En 1822 se organizó el Departamento de Ingenieros Hidráulicos quedando así completado el plan de Rivadavia respecto de la organización de Obras Públicas. En 1826 Rivadavia lo recreó como Departamento de Ingenieros, “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.

<sup>5</sup> POMPEYO MONETA, “Gli italiani nell'ingegneria, nell'edilizia e nelle opere pubbliche”, *Gli Italiani nell'Argentina*, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1898. Publicación citada por RAMÓN GUTIERREZ en: “La arquitectura de Buenos Aires en tiempos de Tamburini”, artículo de *La obra de Francisco 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.

El edificio de la Capitanía es estilísticamente un edificio neorenacentista. 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<sup>6</sup>. Así se explica la presencia de los hermanos Canale<sup>7</sup>, fray Luis Giorgi, Jonás Larguía (becado en Italia), los Cánepa, Caravanti, Arnaldi, Zucchi, Scolpini y mucho más, quienes llenaron de edificios “italiano” las capitales de las provincias argentinas<sup>8</sup>. El censo de 1895 para todo el país muestra un total de 66 arquitectos argentinos y de 328 extranjeros, de ellos 180 eran italianos<sup>9</sup>.

Pero el neorenacimiento de la Capitanía no llegó a través de la influencia italiana sino a través de la formación que recibieron Aberg y Kihlberg en la Escuela de S la 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 hacía fin de siglo la hegemonía francesa se instalaba tanto en la arquitectura pública como en la residencial.

### **3. El Puerto, problema central de Buenos Aires en el siglo XIX y la relación ciudad-río.**

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 que está ya escrita de una y 1000 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

---

<sup>6</sup> RAMÓN GUTIÉRREZ, “La arquitectura de Buenos Aires en los tiempos de Tamburini”, Op.cit.

<sup>7</sup> ALBERTO DE PAULA, “Los arquitectos Nicolás y José Canale y el neorenacimiento italiano en el Río de la Plata”, Instituto de Arte Americano, *Crítica* N°63, Buenos Aires, 1998.

<sup>8</sup> GUSTAVO BRANDÁRIZ, “El aporte italiano a la arquitectura argentina”, en *Todo es Historia*, números 334, Buenos Aires, 1996 y “Presencia italiana en la arquitectura argentina”, en *Italia en Argentina – L’Italia in Argentina*, Manrique Zago, Buenos Aires, 1995.

<sup>9</sup> RAMÓN GUTIÉRREZ (1997) “La arquitectura de Buenos Aires en tiempos de Tamburini”.

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 “da la sensación de una ciudad que Serra definía constantemente sus funciones, en sus ámbitos, en sus símbolos, hasta en sus costumbres”<sup>10</sup>.

En la década de 1870 cuando se construyó la Capitanía comenzó la exportación de granos en nuestro país. El período que se inició marcaba un cambio importante, por el cual se transformó Buenos Aires en el ombligo del Plata y el porto consagró el estilo económico del país<sup>11</sup>. “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 80, como pieza indispensable del momento en que el país se integra al circuito mundial de comercio, o como el elemento que se ya de manera definitiva las direcciones de crecimiento 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”<sup>12</sup>; no vamos a profundizar más el tema.

La relación entre la ciudad y el río es un tema diferente, aunque también largo y complejo ya que si bien toda la bibliografía acepta que se rompió en algún momento transformando la ciudad que miraba 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 enseguida con la de Aberg para el Ministerio del Interior (ambos son formando parte de la Casa de Gobierno) 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<sup>13</sup>. Luego veremos la participación de Kihlberg en la Capitanía y la forma de resolver el tema de la topografía de la Barranca.

---

<sup>10</sup> RODOLFO GIUNTA, Entrando a la Gran Aldea, *Crítica* N°75, Instituto de Arte Americano, Buenos Aires, 1997.

<sup>11</sup> 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, pag.15.

<sup>12</sup> GRACIELA SILVESTRI, La ciudad y el río: relaciones entre técnica y naturaleza (el caso del puerto de Buenos Aires), Instituto de Arte Americano, *Crítica* N°37, Buenos Aires, 1993.

<sup>13</sup> 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, Buenos Aires, 1995. DANIEL SCHÁVELZON y MARIO SILVEIRA, Arqueología histórica de Buenos Aires, Vol. IV, *Excavaciones en Michelángelo*, Corregidor, Buenos Aires, 1998.

DANIEL SCHÁVELZON, “La casa de correos en Buenos Aires 1873-1879”, *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana*, N°23, 1987.

#### **4. La Capitanía Central de Puertos y el Telégrafo Nacional en la época de la construcción 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 hagan cumplir las disposiciones que en asuntos del servicio les comunicase la misma”<sup>14</sup>. En 1868 el Presidente de la República decreto 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<sup>15</sup>.

Respecto a la otra institución que ocuparía el edificio, el Telégrafo argentino, se había desarrollado sin una definida política gubernamental referente a su regulación comercial. La Ley de Telégrafo de octubre de 1875 declaró que el telégrafo en un monopolio del gobierno y que las líneas telefónicas debían ser nacionales. En el artículo 74 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 policial general de Correos preparó los reglamentos

---

<sup>14</sup> *Reseña Histórica de la Prefectura Naval Argentina*, Prefectura Naval Argentina, Secretaría General Departamento de Asunto Históricos, serie ensayos N°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 Policía Marítima. Comisión de Organización de la Marina Mercante*, tomo I (1810-1869), Buenos Aires, 1937.

*Prefectura Naval Argentina: nació con la Patria en 1810*, Op.Cit.

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.

<sup>15</sup> Luego de Pavón, la Capitanía de Puertos pasó a depender del Ministerio 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 Ministerio 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 la denominación de Dirección General Prefectura General de Puertos. Por último en 1996 se dispuso la transferencia al Ministerio del Interior

generales para regir el telégrafo nacional y en el mismo año ya estaba instalado en el edificio sobre la calle 25 de mayo<sup>16</sup>.

## **5. El muelle de pasajeros frente al que se construyó el nuevo edificio de la Capitanía 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<sup>17</sup> en 1854 se impulsó una ley por la que “se autoriza al Gobierno que de las rentas generales invierta 1 millón doscientos mil pesos de moneda corriente en la construcción de un muelle para embarque y desembarque de pasajeros”<sup>18</sup>. 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<sup>19</sup>. El muelle de pasajeros fue inaugurado el 11 de septiembre de 1855; se lo construyó perpendicular a lo que era el Paseo de Julio. Se encarnaba 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

---

<sup>16</sup> VICTOR M. BERTHOLD, *Historia del Teléfono y del Telégrafo en la República Argentina 1857-1921*, American Telephone and Telegraph Company, Nueva York, 1921, Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Instituto de Capacitación, Sección Traducciones.

<sup>17</sup> EMILIO BIGGERI, “El establecimiento del telégrafo en la Argentina”, *La Prensa*, 1° de agosto de 1979, pag. 10, Primera Sección.

<sup>18</sup> LUIS A. HUERGO, *Puerto de Buenos Aires. Los dos canales de entrada de 20km. de longitud de un mismo punto al mismo puerto*, Congreso Científico Latino Americano, 1898, Buenos Aires.

<sup>19</sup> EDGARDO 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*, N°7, 1992. En su pag. 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, pag. 102. Véase también ELISA C. DE CALDERÓN, *Buenos Aires nos cuenta*, N°10, 1985, coincide en la pag. 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 Pridiliano 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 de 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.

revisados<sup>20</sup>. Al inicio del mismo se instalaron con posterioridad dos quioscos poligonales realizados en hierro y madera. Dos rampas laterales bajaban hacia el río. Frente este muelle, apenas desplazado unos metros hacia la Plaza de Mayo, se construyó el edificio de la Capitanía, edificio altamente simbólico para una sociedad basada en un modelo agro-exportador y en la cual el puerto era quizás la institución más significativa de la vida cotidiana.

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 arreglos, 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”<sup>21</sup>. En 1880 se insiste sobre el tema de la reparación en una nota al Ministro de Guerra y Marina se solicita “una partida para la 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 la lluvia”<sup>22</sup> sería más onerosa su restauración. Mientras se hablaba del estado de conservación del muelle se hacían asimismo críticas a la funcionalidad y habitabilidad 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<sup>23</sup>. A raíz de los trabajos del puerto Madero todos estos muelles desaparecieron.

---

<sup>20</sup> A. TAULLARD: “*Nuestro antiguo Buenos Aires*”, Talleres Peuser, Buenos Aires, 1927.

<sup>21</sup> D. G. DE LA FUENTE, *Memoria de la Capitanía General de Puertos* 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, pag. 35.

<sup>22</sup> *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, pag. 19.

<sup>23</sup> 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 Cia., Buenos Aires, 1942.



## **6. Los primitivos edificios de la Capitanía 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 quedaba 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<sup>24</sup>. Éste 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<sup>25</sup>. Este edificio se demolió para la construcción del nuevo que ocuparon la Capitanía del Puerto junto con el Telégrafo Nacional. Destacamos que esta construcción tampoco ha sido aún estudiada.

## **7. 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 número 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, comparándolos ya construidos, la construcción se hará previa licitación y conforme a los planos que firme el Departamento Nacional de Ingenieros Civiles”<sup>26</sup>.

Así se inició el proyecto de este edificio; sin embargo Alberto de Paula fue el primero en notar en el diario La S al prensa de 1870 -casi dos años antes- la siguiente noticia: “hoy ha propiciado los ingenieros a levantar los planos para el nuevo edificio de la Capitanía del

<sup>24</sup> “La Alameda: el primer paseo de la ciudad”, *Buenos Aires nos cuenta*, N° 10, 1985, pag. 69

<sup>25</sup> ANDRÉS ROUSSEAU, *Prefectura Naval Argentina: Servicio de Comunicaciones, Reseña histórica y evolución orgánica*, Buenos Aires, 1996.

<sup>26</sup> 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 a 1917*, tomo III, Leyes 237 a 1000, Librería de la Facultad, Buenos Aires, 1916.

Puerto”<sup>27</sup>. 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 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<sup>28</sup>. 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, 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; había también dos “dibujadores”, un escribiente y un portero<sup>29</sup>. En la Oficina de Ingenieros trabajan cuatro ingenieros suecos: Dahlquist, Malmen y Christiernsson llegados tras Knut Seve Lindmark, en tanto que este último ocupa el cargo de vicedirector<sup>30</sup>. 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 currículum publicados por Julio Morosi sobre la trayectoria de esos ingenieros suecos se menciona la Capitanía como

---

<sup>27</sup> *La Prensa*, 25 de agosto de 1870, pag. 2, col.4.

ALBERTO S. J. DE PAULA, “La arquitectura Oficial de la 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.

<sup>28</sup> JULIO A. MOROSI, “El aporte de los técnicos suecos durante la presidencia de Sarmiento”, *Anales 1996 LINTA*, pp. 10, La Plata, 1996.

<sup>29</sup> *Legislación Argentina*. Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 a 1917, tomo III, Buenos Aires, Juan Roldán, 1916, pag. 75.

Por decreto N°7591 publicado en el *Registro Nacional* del año 1869, pag. 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 de 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 Dhalquist id 270 id.

Id.Id.Id.Id. –Julio Lacroce 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. 10 id.

Art. 2° Los deberes de esta Oficina quedan reglamentados por la ley de 22 de septiembre del corriente año; debiendo el Director nombrado proponer a este 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 Velez Sarsfield

<sup>30</sup> *Ibidem* Tomo V, 1863 – 1869, Buenos Aires, La República; 1884, pp. 324 y siguientes.

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 que 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 Åberg y Kihlberg arribaron a nuestro país en agosto de 1869, sólo 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 el **Registro Nacional** ningún dato sobre la contratación de Kihlberg aún que sigue respecto a Åberg desde 1874. En un principio ambos se ocuparon de encargos menores y “en 1873 Åberg 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*”<sup>31</sup>. 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 formulada por la Oficina de Ingenieros<sup>32</sup>.

Mario J. Buschiazzo también atribuyó esta obra a Åberg sin citar fuentes<sup>33</sup>, y así lo menciona en varias publicaciones Alberto de Paula agregando que en el Archivo General de la Nación se encuentran la fachada y plantas sin firma<sup>34</sup>. En la publicación del Instituto de

---

<sup>31</sup> *Registro Nacional*, Tomo VI, pp. 389, 461 y 489. Citados por Morosi en *El aporte de los técnicos suecos*. Op.Cit.

<sup>32</sup> Transcripción del decreto:

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

Art. 2º Las propuestas se presentarán selladas y lacradas en el Ministerio del Interior, hasta las 12.00 hs. del día 30 de septiembre 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 pesos fuertes que ha presupuestado dicha Oficina para esa obra, debiéndose también ofrecer un fiador abonando que garante el cumplimiento del contrato respectivo.

Art. 3º Comuníquese, publíquese y dése al Boletín Oficial.

SARMIENTO – ULADISLAO FRIAS

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

<sup>33</sup> MARIO J. BUSCHIAZZO, *La Arquitectura de la República Argentina 1810 – 1930*, Buenos Aires, 1971, pag. 35.

<sup>34</sup> 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.

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 sueco Enrique Åberg”<sup>35</sup> y tampoco en este caso se cita fuente. A partir de todas estas citas varios autores toman el comentario de Buschiazzo como definitivo y todos repiten que el proyecto fue de Åberg, pero ninguno de ellos recuerda que cuando salió a licitación el edificio ni Kihlberg ni Åberg formaban parte de la Oficina de Ingenieros. En la publicación **Semanas Suecas** de de 1989 se publicó que “Åberg realizó durante esos años una serie de proyectos paralelos. Entre los que llegaron a construirse puede citarse la Oficina del Puerto de Buenos Aires (1874-76) que fue construida por ingenieros suecos” pero tampoco hay pruebas que demuestren esa aseveración<sup>36</sup>. También Ramón Gutiérrez le atribuye a Åberg<sup>37</sup>. Al parecer sólo Daniel Schávelzon la atribuyó a Kihlberg<sup>38</sup>.

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; Åberg, que ya había sido incorporado a la Oficina de Ingenieros S al 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 Åberg (*Ober*)<sup>39</sup>. Asimismo Kihlberg se pronuncia fonéticamente *Shilber*. Al crearse el Departamento de Ingenieros un año más tarde, Åberg fue designado para ocupar la plaza de Arquitecto Nacional el 25 de abril de 1876, cargo que detentó hasta 1884<sup>40</sup>.

De todo se deduce que la dirección de obra la pudo haber hecho Åberg, 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

---

<sup>35</sup> *La Arquitectura en Buenos Aires 1850 – 1880*, Instituto de Arte Americano, Buenos Aires, 1965, pag. 45.

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> RAMÓN GUTIERREZ, “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.

<sup>38</sup> DANIEL SCHÁVELZON, “La Casa de Correos de Buenos Aires (1873-1876)”, *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana*, N°23, pp. 48, Buenos Aires, 1987.

<sup>39</sup> *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.

<sup>40</sup> En JULIO MOROSI: *El aporte de los técnicos suecos*, Op.cit., pp.16.

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 figuran varios planos la firma de “Carlos Kihlberg, arquitecto”. Se encuentran archivados y en mal estado de conservación: un corte longitudinal, las plantas baja, del primer y del segundo piso y las fachadas sobre el Paseo de Julio y 25 de Mayo. Si bien en el archivo del CEDIAP, en la ficha técnica se le “Proyecto Åberg” y están guardado bajo ese 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 -un ejemplo de Pompeyo Moneta- acompañando la de Kihlberg<sup>41</sup>. 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 una institución oficial? ¿O si estaba designado pero sin un decreto oficial?.

Una interpretación la da Morosi: según él, Åberg y Kihlberg habían constituido una sociedad a su llegada al país, en la cual recibían encargos y confeccionaban planos para comitentes privados. Su contrato a nivel oficial era su compatriota Lindmark quien seguramente les habrían cargado los planos de la Capitanía, pero Åberg 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 Åberg le derivaba a Kihlberg todo aquello que le era incompatible por tener un cargo en la función pública<sup>42</sup>, pero lo que no se explica es como alguien puede firmar planos con un sello oficial sin pertenecer a la institución. Esto sólo puede ser entendido en la medida en que el Estado Nacional estaba aún en construcción, lo que explica la falta de una estructura rígida -más allá de los papeles que se estaban escribiendo en ese mismo momento-, y que se cometiera esta *irregularidad* si lo juzgamos con los parámetros actuales.

---

<sup>41</sup> 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.32x16" 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 a una escala 0-10 a color. En la planta baja está escrito en lápiz: "los ladrillos tendrán las dimensiones de m.32x16" 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 ámbar se está escrito "Planta 3 037".

<sup>42</sup> Comunicación telefónica con Julio Morosi, año 1998.

## 8. La relación Åberg - Kihlberg

Fueron compañeros de estudio en la Escuela de Arquitectura de la Real Academia de Artes de Suecia en Estocolmo, egresando en junio de 1869 y emigrando de inmediato hacia la Argentina. Ese año fue difícil en Suecia y la recesión hizo que la emigración llegara a su punto culminante durante el año 1868-1872 emigraron más de 125,000 personas. El director de la Escuela de Arquitectura de Estocolmo de la época 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 sus alumnos que “se marchan hacia el oeste a través del océano, a Norteamérica y Sudamérica”<sup>43</sup>.

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. Åberg tenía un temperamento alegre y extrovertido y Kihlberg era más bien introvertido y tímido, en ciertos círculos de la colonia sueca en Buenos Aires lo llamaban el “viejo castor”<sup>44</sup>. Su primer intento de adaptación a Argentina no le resultó fácil y se volvió a Suecia en mayo de 1875 posiblemente acompañado por Dahlquist, quien 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 Åberg retornó a Europa en julio de 1886 liquidando sus bienes en realidad, Åberg, propietario de la empresa La Edificadora entre otros bienes, había logrado a los 45 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.

Åberg - Kihlberg realizaron diferentes proyectos posiblemente apoyados por Knut Lindmark, que acababa de ser designado vice director 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 Oromi, 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

---

<sup>43</sup> Matutino *Dagens Nyheter*, 17 de enero de 1988, Estocolmo, Suecia.

<sup>44</sup> **Svenka Foreningen i Buenos Aires 50 AR. 1898 – Buenos Aires 1948**, pag. 28. En JULIO MOROSI. Op.cit.

arquitectura correspondientes a algunas de las labores iniciadas anteriormente<sup>45</sup>. Años más tarde, Åberg 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 cuáles fueron los motivos del retorno de Kihlberg, pero queda muy claro que Åberg poseía un mejor manejo de las relaciones gubernamentales y sociales lo que le permitió proseguir con su destacada carrera hasta 1886.

### **9. Åberg - Kihlberg: 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”<sup>46</sup>. 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 las 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 responde una simetría marcada con una serie de arcos de medio punto sucesivos y superpuestos. Las diferencias 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 Gregorio, Norma de Cicco y Sergio Sendón dicen: “La

---

<sup>45</sup> Suplemento al *Catálogo General de la Exposición Nacional de Córdoba*. 15 de octubre de 1871, en MOROSI, Op.cit., pp. 28 y 65.

<sup>46</sup> DANIEL SCHÁVELZON, “La casa de correos de Buenos Aires (1873-1879)”, Op.cit., pag. 46, 1987.

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 Åberg - Kihlberg”<sup>47</sup> y en el texto de una exposición que se realizó en Buenos Aires sobre Åberg se dice que “El edificio de Correos fue proyectado en conjunto por los arquitectos suecos Åberg y Kihlberg. Así empiezan a destacarse los conocimientos y capacidad organizativa de Åberg. El mismo fue quien realizó las pinturas que decoran el vestíbulo”<sup>48</sup>

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 los arquitectos de la primera Casa de Correos. El arquitecto Morosi se lo atribuye a los jóvenes arquitectos suecos recién arribados a Buenos Aires<sup>49</sup>; 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 Åberg y Kihlberg.

En el archivo de planos del CEDIAP se encuentran varios dibujos en pésimo estado de conservación del proyecto de la Casa de Correos, pero sin firma y sin ninguna inscripción que permita identificar quién fue el autor. Este caso es en realidad más confuso aún que el de la Capitanía y espera ser profundizado.

## **10. 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 mayúscula inicial 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 la mitad, definiendo que cada uno ocuparía una sección con una fachada a la calle; el desnivel se solucionaba borrándolo:

---

<sup>47</sup> Roberto De Gregorio, Norma De Cicco, Sergio Sendon en “Francisco Tamburini. Ingeniero – Arquitecto. La Construcción del espacio del poder”, pp. 167, Op.cit.

<sup>48</sup> *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, Dirección Nacional de Artes Visuales, Buenos Aires. 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.

<sup>49</sup> A. BALERCE, *Bosquejo de Buenos Aires, capital de la nación*, Siller & Hass Editores, Buenos Aires, 1987.



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 Mayo. 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 organizaban en una cuadrícula ideal ritmada por cinco arcos de medio punto de mayor tamaño en la planta baja que forman una red, y otros cinco por piso, pero de menor tamaño alineados en ejes verticales en los pisos superiores. La imitación de piedra trabajada en sillares 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 de arcos y pilastras; en la obra también fueron reemplazados el escudo, la pequeña cúpula, dos pináculos y un remate en Terminado en forma almenada. También se reemplazó un pequeño frontón triangular sobre el arco medio por uno semicircular. Todo esto indica que si Åberg hubiera estado en la dirección de obra, luego de que Kihlberg dejar a Buenos Aires en 1875, sólo hizo modificaciones mínimas del proyecto y reducidas 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 inicial nacional y ofrece un vasto horizonte para granjearse la estimación pública”<sup>49</sup>. 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 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 4 m que se hace sentir en el piso inferior que los intermediarios y en la azotea. Las grandes bodegas que debería tener esta Capitanía Central para sus 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 miradores bajo relativamente sin que se haya presupuestado el mastelero y el asta que deben completarlo. Las azoteas no llevan parapetos de 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 esta indispensable. Las puertas a los patios correspondientes a las primeras oficinas, son vidrieras sin postizos lo que consideró inconveniente por la inseguridad que ofrecerán. 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 bajo 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 costosas. Hay varios otros defectos que sería prolijo enumerar para remediar uno y otros acompaño a V.E. un detalle de las obras que consideró indispensables, junto con el presupuesto de las mismas, que me ha sido presentado por el empresario que tiene su cargo la construcción del edificio. Dios guarde a V.E.*

*D. G. de la Fuente*”<sup>50</sup>

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. Autorízase 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”*<sup>51</sup>

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 la letrina del piso bajo con escupideras nuevas, caños para la cocina y desagotes, altillos en los pisos superiores para dormitorio de ordenanzas, positivos y persianas para ventanas, tabiques para instalar archivos, depósitos de banderas y otras obras menores<sup>52</sup>.

¿Qué le pasaba al edificio? ¿Era realmente una mala obra? ¿Un arquitecto de la formación de Kihlberg o la supervisión de Åberg -si es que la hubo- habían cometido al lista de errores de proyecto, más los que se fueron detectando después de hacerse los arreglos? Vale la pena tratar de penetrar un poco más en el asunto, ya que en el edificio funcionó la Capitanía del Puerto sólo hasta 1894, fecha en que con la nueva denominación de Prefectura Marítima fue desalojada aunque ocupándolo transitoriamente nuevamente en 1896 sólo por poco tiempo más, en la planta alta.

## **11. El implante en la Barranca, la nueva concepción de la topografía y algunas dudas sobre el deterioro edilicio.**

---

<sup>50</sup> *Registro Nacional*, decreto 10197, años 1874/7, tomo VII, Buenos Aires.

<sup>51</sup> JOSÉ DOMINGO SAVIO, *Antecedentes históricos y evolución de la Prefectura Naval Argentina*, Prefectura Naval Argentina, Buenos Aires, 1976.

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

“Trabajos de Carpintería. Dos altillos en la despensa, un altillo en el segundo piso para dormitorio de los ordenanzas, una vidriera y una puerta de cedro con marco en la letrina del mismo piso, además de un altillo en las letrinas del primer piso y tabiques en las mismas., una puerta en la cocina, persianas de cedro para el tercer piso., postigos para las puestas de las habitaciones de oficiales, seis puertas persianas, cuatro para la cocina y dos para la despensa del tercer piso, un techo del resumidero de las letrinas en la azotea, un techo en la galería del tercer piso, tres casillas en la azotea, con pisos puertas y persianas, armazones para el archivo con un tabique en el tercer piso, un pozo para la letrina en el primer patio. Idem para resumidero de la cocina. Un caño de la cocina al resumidero. Una puerta en la letrina del segundo piso, reconstrucción de las letrinas del patio bajo, colocándoles escupideras nuevas, levantando un tabique colocando un piso y formar un sótano. Se ha levantado un tabique y hecho un altillo en la letrina del segundo piso y los asientos. Se han reformado los inodoros de las letrinas y se ha hecho un tabique en el veredón del patio grande. En el piso de la azotea, del lado de la calle 25 de mayo, se hizo un cuadrado para dar paso a una escalera, en seguimiento de la principal, una pileta en la cocina, blanqueo de las letrinas tres veces, de la cocina, de la chimenea de la cocina”.

Volvemos a preguntarnos: ¿porque el edificio tenía tantos inconvenientes? ¿Por qué quedó obsoleto en menos de 20 años? Son preguntas que pocas veces se hacen los historiadores de la arquitectura y sobre lo que creemos posible avanzar un poco.

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 catalejos 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 Åberg y Kihlberg en la actual Casa Rosada (el ministerio y el correo)<sup>53</sup>. 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 entre sí<sup>54</sup>. 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 de 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 Y 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 baño será reducida, pero para un sistema de aljibe eran más que suficientes. Lo que había cambiado eran las exigencias sobre los inmuebles.

---

<sup>53</sup> DANIEL SCHÁVELZON, “La Casa de Correos de Buenos Aires”, Op.cit., pag. 48.

<sup>54</sup> DANIEL SCHÁVELZON y MARIO SILVEIRA, *Arqueología histórica de Buenos Aires: excavaciones en Michelángelo*, vol. IV, Corregidor, Buenos Aires, 1998.

Por otra parte nuestro sistema burocrático se caracterizaba por el crecimiento ilimitado del personal, la subdivisión de los espacios y la falta absoluta de mantenimiento. Aún hoy se piden obras de refacción pero jamás se incluyen el costo del mantenimiento en una obra pública. Esas alteraciones constantes y el uso indiscriminado del espacio deterioraba muy rápidamente cualquier construcción -por mejores materiales que se usaran-, y en parte le debemos a eso la destrucción de edificios de gran arquitectura que hoy en día aún serían útiles con baja inversión. La Capitanía creció muy rápidamente, al igual que el telégrafo; lo que pasaba era la inversa de lo que se criticaba: no era el edificio que nos servía, era la función la que había cambiado.

## **12. 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 *Dijestos 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 sancionados durante las décadas de los 60 y 70 se completan con el Reglamento de Construcciones de 1887 nacido de la órbita de la Oficina de Obras Públicas y redactado según la tecnología constructiva de los ingenieros<sup>55</sup>. El objetivo de los higienistas será jerarquizar el tema de la higiene al rango de ciencia e introducirla dentro del aparato público. En la década del 80 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 consolidó 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:

---

<sup>55</sup> VERÓNICA PAIVA, "*Higienismo: ciencia, instituciones y normativa: Buenos Aires, siglo XIX*", Crítica, pag. 12, Instituto de Arte Americano, Buenos Aires, 1998,

*“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 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, etcétera, no conservan de tal sino el nombre y es hasta inhumano exigir que sigan allí permaneciendo el personal subalterno, marinería, presos etcétera. 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 construyó un edificio especial adecuado sobre el mismo puerto; pero interín se hace necesario resolver o que desalojen el edificio que ocupan esas reparticiones o se busque un adecuado para la Prefectura”<sup>56</sup>.*

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<sup>57</sup>. El contrato de remodelación autorizado

---

<sup>56</sup> 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.

<sup>57</sup> *Recopilaciones de Antecedentes que interesan a la Marina Mercante y Policía Marítima 1870-1889*, Comisión de Organización de la Marina Mercante, Buenos Aires, 1937, tomo II, pag. 399.

“Prefectura Marítima (Edificio de la) Se aprueba el contrato sobre refacciones, 31/XII/1889: el director del Departamento de Obras Públicas, Ingeniero Juan Pirovano, en representación de S.E. del Señor Ministro del Interior según lo dispuesto en el acuerdo de Septiembre 30 de 1889, por su parte y el Señor Martiniano Antonini, por la otra, han convenido en el siguiente contrato:

Art. 1.- El señor Martiniano Antonini, se compromete a ejecutar las refacciones proyectadas en el edificio de la Prefectura Marítima de acuerdo con el Presupuesto formulado por el Departamento de Obras Públicas en junio 27 de 1887 y demás antecedentes que forman parte de este contrato y de los que se da copia legalizada al interesado.

Art. 2.- Las obras deberán empezarse dentro de diez días siguientes a las órdenes que dé el Departamento de Obras Públicas y deberán estar terminadas en el plazo de dos meses- Si esto último no sucediese, el empresario abonará una multa de cien pesos por cada mes de retardo.

Art. 3.- Terminado el trabajo se expedirá el correspondiente certificado que obtendrá aplicando el cómputo métrico de la medición final y los precios unitarios de la propuesta, aceptada por el Superior Gobierno en Septiembre 30 de 1889 y según la cual el costo de la obra (\$3559,60m/n) cantidad que podría aumentar o disminuir si resultase alterado el cómputo de las obras ejecutadas a los presupuestado.

Art. 4.- Los precios unitarios a que se refiere el artículo anterior, son los siguientes: Por cada metro cuadrado de piso de concreto, tres pesos y cincuenta centavos.- Por cada inodoro automático a cadena, noventa pesos. Por cada metro cúbico de albañilería diez u nueve pesos. Por cada metro cuadrado de revoque hidráulico, un peso sesenta centavos. Por cada metro lineal de caño de hierro un peso cincuenta centavos. Por la colocación de cañería de agua corriente, llaves, etc. cien pesos. Por cada metro cuadrado de blanqueo veinte y cinco centavos.- Por cada metro cuadrado de pintura de puerta, dos pesos.

Art. 5.- Todos los casos no provistos en este contrato, serán regidos por lo que al respecto establece la ley de Obras Públicas.

por ley habla de instalar inodoros automáticos, cañería de agua corriente, llaves y azulejos ingleses; suponemos también que el crecimiento de actividades y el consecuente incremento 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<sup>58</sup>, 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<sup>59</sup>. Al año siguiente volvió la Prefectura al piso alto de la inicial 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<sup>60</sup>.

---

Art. 6.- Este contrato queda sujeto a la aprobación del Exmo. Gobierno Nacional y en caso que esta ley fuere acordada ambas partes contratantes se obligan a su fiel cumplimiento, en prueba de lo cual, firmamos dos de a un mismo tenor, en Buenos Aires a los trece días del mes de Diciembre del año de mil ochocientos ochenta y nueve.

M. Antonini – Juan Pirovano

Departamento del Interior Buenos Aires, diciembre 31 de 1889.

Visto este expediente el Presidente de la República acuerda y decreta:

Art. 1.- Apruébase el precedente proyecto de contrato celebrado por el Departamento de Obras Públicas, con D. Martiniano Antonini, por el que se compromete este último a ejecutar las reparaciones necesarias proyectadas en el edificio de la Prefectura Marítima, ajustándose por completo el pliego de condiciones respectivo, por la suma de tres mil quinientos cincuenta y nueve pesos sesenta centavos moneda nacional legal (359,60m/n).

Art. 2.- Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional, pase a la Escribanía de Gobierno para su escrituración y hecho, vuelva al Departamento de Obras Públicas a los efectos que corresponda.

Juarez Celman; Quirno Costa; Estanislao S. Zeballos; Filemón Pose; O. M. Massini.

<sup>58</sup> *Íbidem*: Acuerdo aprobando la licitación para la construcción de las cloacas domiciliarias en el edificio de la Prefectura Marítima, noviembre 17 de 1893:

“De conformidad con lo aconsejado por la contaduría General en el informe que antecede:

el Presidente de la República DECRETA:

Art. 1.- Apruébase la licitación que tuvo lugar el día 17 de octubre ppdo. en el local de la Comisión de las Obras de Salubridad de la Capital, para la construcción de las cloacas domiciliarias en el edificio de la Prefectura Marítima y aceptase la propuesta presentada por los Sres. Forqueiro y Cia por la suma de \$3800 m/n

Art. 2.- Devuélvanse a los interesados los certificados de las propuestas que no han sido aceptadas y pase este expediente al Escribano General de Gobierno para la escrituración respectiva.

Art. 3.- Anótese en la Sección de Contabilidad, comuníquese al Estado Mayor General de Marina y a la Contaduría y pase para su debido cumplimiento a la comisión de Obras de Salubridad de la Capital, previa inserción en el Registro Nacional.

SAENZ PEÑA, Luis M. Campos, Manuel Quintana, José A Terry, Valentín Virasoro

<sup>59</sup> Antecedentes históricos y evolución de la Prefectura Naval Argentina. Op.Cit. La nueva casa era alquilada en \$420 mensuales, quedando en la Boca del Riachuelo una ayudantía con todo el personal.

“Visto lo manifestado por la Prefectura General de Puertos en la nota que precede y considerando que lo propuesto por dicha repartición es muy necesario y conveniente, en atención a los peligros que ofrece en las actuales circunstancias a la salud pública cualquier foco de infección, lo que hace que con toda urgencia la superioridad se preocupe de dictar las medidas que a su juicio tiendan a evitar en lo posible el que en ningún caso pueda desarrollarse la epidemia”.

El presidente de la república decreta:

Art. 1ro.- Confírmase la autorización verbal dada a la Prefectura General de Puertos para que contratara en las condiciones expresadas en la presente nota, la casa Paseo de Julio nro. 526, por la suma de cuatrocientos veinte pesos (\$420 m/n), mensuales libre de impuestos y servicio de aguas corrientes y cloacas, para que sin pérdida de tiempo traslade sus oficinas de trámite de aquella repartición.

Art. 2.- La Ayudantía con todo su personal de tripulantes y enseres, provisoriamente y hasta tanto se encuentre otro local más apropiado, se trasladará a la casa que en la Boca del Riachuelo ocupaba la Prefectura Marítima, debiendo procederse a desalojar el pontón y sacarlo de donde se encuentre amarrado actualmente para llevarlo a un punto más distante, en donde no ofrezca peligro a la salud de los tripulantes de los buques que se hallan fondeados en aquel paraje.

Art. 3.- Anótese en la sección Contabilidad, comuníquese para su debido cumplimiento y efectos consiguientes al Estado Mayor de Marina y a la Contaduría, insértese en el Registro Nacional y archívese.

Sáenz Peña, E. J. Balza.

Buenos Aires enero 7 de 1895.

<sup>60</sup> *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, pags. 40 – 41.

### 13. 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”<sup>61</sup>. 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”<sup>62</sup>. Obviamente el edificio ya no respondía 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<sup>63</sup>.

El Banco Hipotecario Nacional se había creado por ley de 1885. En la Memoria de 1888 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 contra frente daba sobre el Paseo de Julio. Este lote fue adquirido por el precio de \$220.000. En él construyó el banco su casa central. El proyecto fue de Carlos Altgelt 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<sup>64</sup>. Posiblemente debido a la expansión e importancia del Banco es que en 1912 se lo transfirió por ley el edificio que había ocupado la Capitanía. La fecha exacta de la demolición la desconocemos pero en 1914 ya estaban

---

<sup>61</sup> *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.

<sup>62</sup> *Ibidem*, pag. 137.

<sup>63</sup> *Historia del Banco Hipotecario. 75 años construyendo la república, 1886-1961*, Buenos Aires, 1961.

<sup>64</sup> *Historia del Banco Hipotecario 1886-1961*, 2ª parte, escrito a máquina, pp. 66 y 93. *Archivo General de la Nación: 1821 – 1996*, Ministerio del Interior, Buenos Aires, 1996.



presentado los planos del nuevo edificio cuya titularidad figura a nombre de la Compañía de Seguros La Sudamericana<sup>65</sup> y en el edificio actual con números 251-274 están los nombres de los arquitectos Faure Dujarric y Prentice y abajo la fecha 1915.

### **Agradecimientos:**

Agradecemos a Andrés Rousseaux del Instituto de Investigaciones Históricas de la Prefectura Naval Argentina, a Rafael Longo y Eduardo Rocca de la Junta de Estudios Históricos del Puerto, a Julio Luqui Lagleize del Instituto de Investigaciones Históricas de la Marina; a Carlos A. Rezzónico de la Escribanía General de Gobierno; a Julio Morosi del LINTA, a Ramón Gutiérrez por sus ideas sobre Åberg y Kihlberg y Guillermo Páez por su búsqueda de planos en el Archivo de Aguas Argentinas.

---

<sup>65</sup> En Dirección de Catastro, Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, la ficha catastral sección 1ª – manzana 51, parcela 5, calle 25 de Mayo número 267 / 73 – Paseo de Julio 264 / 274, figura como titular la Compañía de Seguros La Sudamericana de Billetes de Banco. En los planos obtenidos en el Archivo de Aguas Argentinas figura como La Sud Americana (Sociedad Anónima) con fechas 1894, 1914 y 1947.