



Guía del patrimonio cultural

Sindicatura General
de la Nación





Guía del patrimonio cultural

Sindicatura General de la Nación

Autoridades

Presidente de la Nación
Dr. Javier Milei



Vicepresidenta de la Nación
Dra. Victoria Villarruel



Síndico General de la Nación
Cr. Miguel Blanco



Síndico General Adjunto de la Nación
Dr. Santiago Herrera



Síndico General Adjunto de la Nación
Cr. Marcelo Bailo



Coordinador General de Recuperación y Conservación del
Patrimonio Cultural del Ministerio de Economía de la Nación
Mg. Mario Naranjo

Curadora de la colección de arte de la SIGEN
Lic. Luz Etchevest

Agradecimientos

Mario Naranjo
Coordinador General de Recuperación y Conservación del Patrimonio
Cultural del Ministerio de Economía de la Nación

Leandro Balerdi
Coordinación de División Estados Contables
Gerencia de Coordinación Administrativa - SIGEN

Coordinación de División Centro de Documentación
Gerencia de Planificación y Desarrollo Normativo - SIGEN

Coordinación de División Archivo General Institucional
Secretaría General - SIGEN

Coordinación de Departamento de Servicios Generales
Gerencia de Coordinación Administrativa - SIGEN

Centro de Documentación e Información del Ministerio de Economía de
la Nación - CDI

Biblioteca del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo - CPAU

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - FADU

Índice

Introducción.....	8
Un edificio con historia: de Dodero a ELMA. Patrimonio histórico y artístico de la SIGEN.....	10
Un edificio para una compañía naviera.....	18
Una nueva sede: el edificio de la SIGEN.....	28
Obras de arte y elementos antiguos de navegación.....	35
Referencias bibliográficas.....	68

Introducción

A través de esta publicación, la Sindicatura General de la Nación se propuso dar un paso inicial en la tarea de difundir el patrimonio cultural que alberga en su edificio.

La sede de SIGEN ha sido habitada históricamente por empresas navieras. Su construcción en 1942, forma parte de la memoria de la navegación comercial en nuestro país y constituye un bien patrimonial, simbólico y material, de gran valor histórico y artístico.

La investigación que aquí se presenta, comprendió documentar, analizar y repasar los orígenes del edificio y su devenir histórico; las empresas fundantes, sus funciones y los contextos que hicieron al surgimiento de cada una de ellas. Y a su vez, brindar merecida difusión a las obras de arte y piezas de navegación más relevantes de nuestro patrimonio.

En ese sentido, la edición de este documento buscó además, saldar un pendiente de nuestra organización referido a la realización de una publicación dedicada exclusivamente a la reconstrucción y divulgación, en su dimensión histórica y cultural, de sus bienes patrimoniales. El trabajo se proyectó como la primera guía institucional en este campo. Un material de investigación relacionado a su acervo y un aporte al fortalecimiento de su identidad organizacional.

La iniciativa ofrece una herramienta para la puesta en valor y el acceso público al conjunto de bienes del organismo y es el resultado de la voluntad de la Gerencia de Relaciones Institucionales de llevar adelante un trabajo de recopilación por parte del Espacio Cultural de la SIGEN. La propuesta incluyó primero, un recorrido por la trayectoria de las empresas que forjaron el acontecer de la navegación en Argentina. Dado que el edificio sede de la Sindicatura General de la Nación fue históricamente habitado por compañías dedicadas a este sector, su construcción es un hito en la tradición y consolidación de la navegación nacional. Se buscó compartir esa historia de crecimiento y desarrollo, de la que son testigos estas oficinas, pisos y paredes.

También se llevó adelante un repaso de los trabajos de restauración que se realizaron sobre el edificio luego de su adquisición por parte de la SIGEN y a tal efecto, ese proceso, remitió solidariamente a la presentación de los fundamentos y orígenes en los que se basó y justificó la constitución del organismo.

En el año 2005, el devenir de la historia institucional de la SIGEN trajo aparejado un momento fundacional en el desarrollo de su actividad. Se inauguró y reglamentó el funcionamiento de su propio espacio de arte, sentando las bases en la gestión de acciones y actividades orientadas a la cultura, para toda la comunidad y con la activa participación de artistas, trabajadores y trabajadoras de la SIGEN. La proyección y el alcance asumidos por dicha área a lo largo de los años, ha mediado como resorte de este proyecto, en la investigación y el asesoramiento para la salvaguarda y puesta en valor del patrimonio cultural de la Sindicatura General de la Nación.

En la catalogación de los bienes, se determinó un conjunto de obras de arte y piezas navieras que, tras la adquisición del edificio en los años 90 y con el inicio de la actividad de la SIGEN, fueron puestas en custodia de nuestra institución. Del universo patrimonial, se han seleccionado aquellos bienes, como óleos, esculturas, elementos de navegación u ornamentación, entre otros objetos, que fueron afectados a la guarda del organismo con la liquidación final de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA).

La conservación del acervo, se restableció en 2010 mediante la firma de un convenio con el Ministerio de Economía a través de su Programa de Recuperación y Conservación del Patrimonio Cultural.

Esta publicación recopila y da cuenta de las características técnicas y formales de las piezas más destacadas, así como también brinda datos relevantes de sus autoras y autores más reconocidos.

El patrimonio nos invita siempre a reflexionar, permite abrir interrogantes sobre el contexto y las condiciones de su producción y nos convoca a pensar sobre otras historias y otros tiempos, sobre los procesos políticos, sociales y culturales a los que pertenece. Allí radica, asimismo, la importancia de este trabajo.

Quienes nos hemos dedicado a la realización de esta publicación, esperamos, como trabajadores y trabajadoras de la SIGEN, haber brindado un aporte significativo a nuestra institución.

Un edificio con historia: de Dodero a ELMA. Patrimonio histórico y artístico de la SIGEN

A finales del siglo XIX, con el auge de las exportaciones agropecuarias y la inmigración masiva, hubo una intensa aceleración del desarrollo de la navegación de cabotaje que impactó de manera decisiva en la formación local de empresas navieras.

Dicho proceso dio centralidad en la economía argentina a las compañías dedicadas al transporte fluvial y tuvo como protagonista a uno de sus personajes más relevantes, Nicolás Mihanovich¹. Si bien la construcción del actual edificio de la Sindicatura General de la Nación se plasmará más adelante, la relevancia de la firma que le dio origen mucho tiene que ver con el nacimiento y desarrollo de la compañía que Mihanovich creó a principios del siglo pasado.

Nacido en 1846 en el pueblo de Doli, cerca del puerto Dubrovnik sobre el Mar Adriático (actual Croacia, anteriormente Imperio Austrohúngaro), Nicolás Mihanovich emigró con su familia hacia el Río de la Plata, y tras actuar como transportista en la Guerra del Paraguay, regresó al puerto de Buenos Aires donde se estableció definitivamente. Su experiencia y conocimientos previos sobre navegación fueron fundamentales en su camino y ascenso empresarial. Inicialmente asociado a dos miembros de su comunidad de origen², invirtió en una compañía de remolcadores y en 1898, decidido a entrar en escena, fundó junto a su socio Juan Lavarello, la *Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich*.

Dicha empresa desarrolló un impresionante crecimiento entre las compañías de carga y transporte de pasajeros y alcanzó el predominio de la actividad durante la primera década del nuevo siglo³. Su primera sede estuvo ubicada en el *Palace Hotel*, que el empresario mandó a construir en el barrio de San Nicolás. Con entrada principal sobre la ochava de Tte. Gral. Juan Domingo Perón y 25 de Mayo, su fachada se distribuía entre estas dos calles y también sobre la Av. Leandro N. Alem. Proyectado por el arquitecto italiano Carlos Morra por pedido de Mihanovich, el hotel se edificó en 1905 y fue uno de los primeros establecimientos para pasajeros internacionales⁴. Años más tarde, la empresa se trasladó al posteriormente conocido como *Edificio Mihanovich*, situado en la vereda opuesta,

1) Caruso, Laura Gabriela (2014).

2) Sus connacionales Gerónimo Zuanich y Octavio Cosulich.

3) Luego de adquirir las compañías La Platense en 1896 y Mensajerías Fluviales en 1900, junto a otras firmas menores, Mihanovich se convirtió en el mayor propietario y armador de la Argentina, y ejerció el monopolio del transporte fluvial.

4) El Palace Hotel ofreció alojamiento a varias de las delegaciones que llegaron para los festejos del Centenario en 1910.



Nicolás Mihanovich y su edificio de la Av. Leandro N. Alem y Tte. Gral. Juan Domingo Perón

sobre la esquina de Av. Leandro N. Alem y Tte. Gral. Juan Domingo Perón. Con una cúpula que oficiaba de mirador para poder controlar el arribo de los buques, su construcción data de 1912 y fue diseñado por el arquitecto croata José Marcovich⁵.

En 1909, con el ingreso de inversiones inglesas la empresa de Mihanovich, cambió su nombre a *The Argentine Navigation Company Nicolás Mihanovich Limited* y se convirtió en una firma anglo-argentina, jurídicamente inglesa, de capitales mixtos. Esta situación le permitió a la compañía obtener mayor plaza bancaria y acceder al crédito internacional para la adquisición de bienes de capital. La naviera contó entonces con dos directorios, ubicados, uno en la ciudad de Londres, en Inglaterra, y otro en Buenos Aires, presidido por el propio Mihanovich.

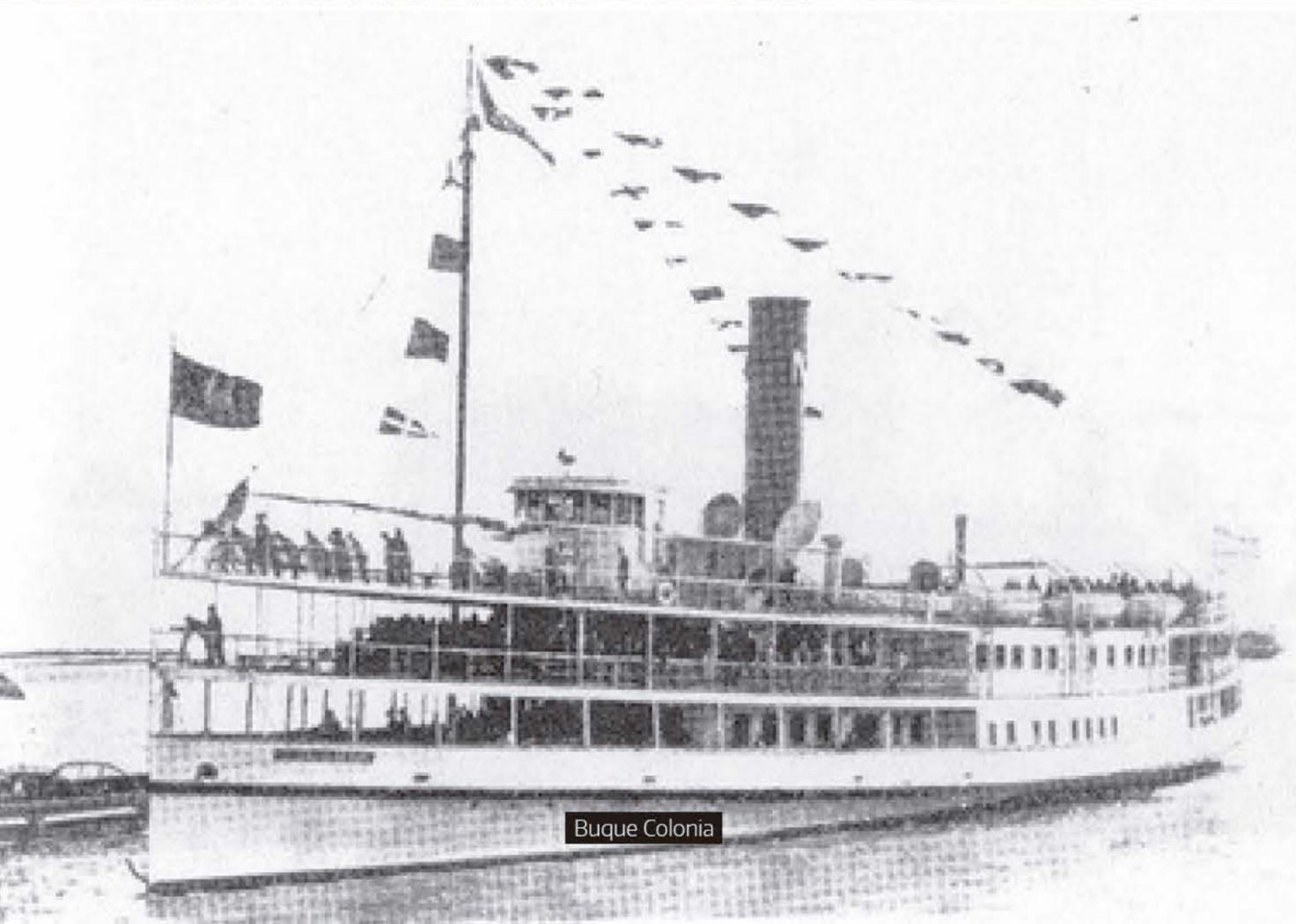
5) La diversidad e impronta del Grupo Mihanovich en la arquitectura de la ciudad, se plasmó asimismo en otros dos edificios que hizo construir: el Otto Wulf (1914) ubicado en la esquina de Belgrano y Perú, encargado en sociedad entre ambos empresarios para albergar la sede diplomática del Imperio Austro-húngaro, y el actual hotel Sofitel (1928) situado en la zona de Retiro.



En 1910, el desarrollo de la empresa se vio acompañado por la sanción de la Ley Nacional de Cabotaje N° 7.049⁶ y para el comienzo de la Primera Guerra Mundial, ya era la naviera con mayor capital del sector. Dicha condición le permitió incorporar avances tecnológicos a sus embarcaciones y obtener un lugar privilegiado entre la competencia nacional⁷. Con una flota destacada de más de 300 unidades, entre vapores de carga y de pasajeros, se constituyó en la compañía de navegación más grande de América del Sur⁸.

Es importante mencionar que Nicolás Mihanovich tuvo, asimismo, un rol protagónico en la creación de asociaciones patronales. Se ha estudiado que mantuvo un posicionamiento intransigente frente a las demandas de los trabajadores marítimos, y que numerosos reclamos y conflictos gremiales se sucedieron a lo largo de los años, que alcanzaron especial envergadura en la huelga general marítima declarada a finales de 1916, durante el gobierno del flamante presidente Hipólito Yrigoyen⁹.

En resumen, la compañía creada por Nicolás Mihanovich, desarrolló durante la primera parte del siglo XX, una posición dominante en la navegación de cabotaje y se convirtió en la mayor empresa del sector y en una pieza clave en la industria marítima argentina¹⁰. La naviera incorporó tempranamente cambios importantes que aumentaron su productividad y capacidad de transporte y su predominio se mantuvo durante décadas, incluso después del cambio de propietarios que puso al frente al grupo familiar Doderó. En 1918, Mihanovich se retiró de la actividad naviera. Murió en Buenos Aires, en 1929.



6) En 1910, el Estado argentino sancionó la Ley Nacional de Cabotaje N° 7.049, que dio exclusividad para la navegación y el transporte por ríos interiores a los barcos de bandera nacional.

7) "(...) avances tecnológicos, como el motor a vapor, el diesel y las turbinas, la hélice en lugar de la rueda de paletas, los cascos de hierro y luego acero, el telégrafo, entre muchos otros. Mediante estas innovaciones logró aumentar la potencia de sus embarcaciones, acortar los tiempos de viaje y desplazar mano de obra..." (Caruso, 2014, p.82)

8) "A comienzos de 1916, es decir, en plena Guerra Mundial, la empresa contaba con una flota de 324 unidades, de las cuales 45 eran vapores de pasajeros, 27 vapores de carga, 70 remolcadores, 142 lanchas, 31 chatas, 7 pontones y dos grúas flotantes, aparte de talleres de reparaciones en la Argentina y en el Uruguay". (González Climent, 1989, p.10)

9) En esa oportunidad, por primera vez, el arbitraje del Poder Ejecutivo intervenía a favor de los trabajadores. La compañía de Nicolás Mihanovich no aceptó la mediación del Estado ni reconoció a las entidades gremiales en la negociación. Incumplió el documento de condiciones y en 1917 la huelga continuó en la Mihanovich, a la que adhirió la totalidad del personal. La empresa finalmente cedió al arbitraje, y se logró un acuerdo en el mes de abril.

10) Caruso, 2014.

Ahora bien, Alberto Doderó nació en Montevideo, Uruguay, en 1887 y adoptó luego la ciudadanía argentina. Su padre, Nicolás (*Nicolo*) Doderó, de origen italiano, era hijo y nieto de marinos. En 1883, *Nicolo* se instaló en Montevideo y, asociado a Benjamín Maumus, creó la agencia marítima *Maumus-Doderó*. Entre ambas orillas del Río de la Plata, la empresa comenzó a crecer, a la par que también lo hizo su grupo familiar. En Montevideo, nacieron tres de sus hijos: Enrique, Alberto y Luis. En 1889, toda la familia se trasladó a Rosario, Provincia de Santa Fe, donde su esposa dio a luz a otros dos hijos, José y Nicolás.

Alberto heredó el interés por el negocio naviero y luego del fallecimiento de su padre se hizo cargo junto a sus hermanos de la agencia marítima, ahora conocida como *Doderó Hermanos*. El historiador Aurelio González Climent (1989), explica el origen del crecimiento de la fortuna de los hermanos Doderó a partir de una frenética compraventa de unidades, comandada por Alberto, al estallar la Primera Guerra Mundial. Las operaciones incluían una cláusula que reservaba el transporte de cargas en los viajes que realizaban los barcos, para incorporarse a las flotas mercantes de los países adquirentes, haciendo una diferencia sustancial. Nicolás Mihanovich, vendería localmente a los Doderó algunas de sus embarcaciones que luego serían comercializadas al exterior.

La capacidad desarrollada por Alberto Doderó, lo distinguió entre sus hermanos. Tras haber quedado al frente de la oficina en Buenos Aires, junto con su hermano José, mantuvo las relaciones comerciales con la empresa Mihanovich y frecuentaba a su fundador *Don Nicolás*. Cuando Mihanovich decidió vender el total de sus acciones a mediados del año 1917, encargó a su hijo ofrecerlas en Londres. Sin embargo, ciertas dificultades se presentaron con las autoridades británicas y, por el contrario, fueron los Doderó, a partir del interés particular de Alberto, quienes presentaron a Mihanovich una oferta para la compra de las acciones. Bajo el esquema final de un consorcio de armadores de varios países, conformado entre otros por los hermanos Doderó, se adquirieron las acciones Mihanovich-Lavarello.

El Directorio local fue confiado a Alberto Doderó en 1917, quien controlaba para ese entonces una vigésima parte del capital de la empresa. Aunque intentó más adelante aumentar su participación frente al naviero Lord Kysant en Londres, no fue hasta la crisis mundial de 1930 que logró controlar los pasivos y activos ingleses de la corporación. Ese año constituyó en Buenos Aires la *Compañía Argentina de Navegación Mihanovich Limitada*, y mantuvo en su denominación la referencia a Mihanovich, dada la importancia que aún conservaba este apellido en el círculo empresarial.

No obstante, fue con el estallido de la Segunda Guerra Mundial que los ingresos de la compañía comenzaron a subir sostenidamente. En 1942, se rescataron las obligaciones y acciones que aún quedaban bajo dominio de bancos ingleses y se sustituyó el nombre por *Compañía Argentina de Navegación Doderó S.A.* Ese mismo año, se iniciaron las obras de construcción del edificio Yatahi (actual sede de la Sindicatura General de la Nación) donde más tarde se alojaría la empresa. Doderó se transformó en el armador más importante de la Argentina.

En relación a este crecimiento, cabe señalar que Alberto Doderó asumió el liderazgo de las empresas familiares a partir de la primera década del siglo XX, hasta que fueron estatizadas en el año 1949¹¹. Ese año todas las acciones del grupo fueron adquiridas por el Estado¹² que también obtuvo participación y control en varias de las empresas subsidiarias que integraban a ese entonces el *holding Río de la Plata Compañía de Inversiones Marítimas Sociedad Anónima*¹³, creado en 1943. Alberto Doderó permaneció luego por un breve periodo de tiempo en el Directorio y finalmente se retiró de las actividades empresariales. Dueño de una considerable fortuna personal, se fue a vivir a Montevideo, donde falleció el 2 de marzo de 1951, a los 64 años de edad.

Al momento de su compra, la Compañía Argentina de Navegación Doderó era una de las navieras más grandes de América del Sur. En 1949 pasó a llamarse *Dirección Nacional de la Flota Doderó* y, en 1951, *Flota Argentina de Navegación de Ultramar* (FANU). La Flota Mercante del Estado creada bajo dependencia del Ministerio de Marina en 1941 y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, establecieron líneas regulares a Estados Unidos, Brasil, el norte de Europa y el Mediterráneo. FANU, atendía los servicios con Londres y mantuvo una línea de tráfico de inmigrantes con Europa. Es durante este periodo que los pasajeros y las cargas transportadas se incrementaron considerablemente y el país pasó a ocupar un lugar de relieve a nivel mundial en el transporte y el comercio internacional¹⁴. La Argentina se transformó en una potencia marítima y desarrolló una de sus mayores etapas de crecimiento.

11) A partir de 1944, Alberto Doderó desarrollaría una fuerte relación personal con el entonces Coronel Juan Domingo Perón y luego con su esposa, María Eva Duarte de Perón. Esta relación se trasladó al Gobierno nacional que asumió el 4 de junio de 1946. En 1947, Doderó acompañó a Eva Duarte en su visita oficial a España, que se extendió a Italia, Portugal y Francia.

12) El 13 de mayo de 1949, con un discurso del presidente de la Nación, Juan Domingo Perón, se realiza el acto de protocolización del contrato de adquisición de las acciones de la compañía, ratificado luego por Ley N° 13.542, de fecha 5 de agosto de ese mismo año.

13) A saber: Compañía de Navegación Fluvial Argentina Sociedad Anónima; Río de la Plata. Sociedad Anónima de Navegación de Ultramar; Industrial, Financiera e Inmobiliaria "Yatahi" Sociedad Anónima; Porá Sociedad Argentina de Construcciones y Préstamos Sociedad Anónima Inmobiliaria; Sociedad Anónima Hotel Cataratas del Iguazú.

14) Entre 1947 y 1951, el transporte de pasajeros pasó de casi 2 millones a 17.5 millones, y mientras la marina mercante mundial creció un 31%, la argentina lo hizo en un 300%.

En 1960, compuesta por los buques de la Flota Mercante del Estado y de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, se creó por Ley N° 15.761 la *Empresa Líneas Marítimas Argentinas* (ELMA). La naviera estatal, nacida de la fusión de ambas flotas, prestó servicios al comercio exterior, al tiempo que abarcó líneas de tráfico desde y hacia todo el mundo. Realizó viajes transportando carga y pasajeros por la costa del continente americano, el norte de Europa, el Mediterráneo y el lejano oriente. Al año siguiente de su creación, mediante la firma del Decreto N° 7992/61, con el objetivo de impulsar la matriz productiva nacional, se lanzó un importante plan de renovación de la flota de buques. En 1962, el Poder Ejecutivo declaró el 12 de septiembre como *Día de la Industria Naval*, en conmemoración al proyecto firmado un año antes.

A finales del año 1972, la empresa fue declarada por Ley N° 20.055 comprendida en el régimen de los artículos 308 al 314 de la Ley de Sociedades Comerciales N° 19.550, y transformada en Sociedad Anónima. En 1973, mediante decreto, se aprobó su estatuto y se constituyó la *Empresa Líneas Marítimas Argentinas Sociedad Anónima*.

En 1976, con el inicio de la dictadura cívico militar, el estatuto fue modificado. Se derogó la posibilidad de elegir uno de los directores entre el personal de la empresa y se excluyó la condición de aprobación por parte del Ejecutivo, a las futuras modificaciones. Durante la dictadura (1976-1983), la empresa estatal fue intervenida y siete de sus trabajadores fueron secuestrados en operativos ilegales de detención. Aún hoy continúan desaparecidos. En 1982, durante el conflicto del Atlántico Sur, los buques de ELMA fueron puestos a disposición del Comando de Operaciones Navales de la Armada Argentina para prestar servicios de logística y provisión de insumos.

Ya recuperada la democracia, en 1989, en el marco de la Reforma del Estado, mediante Ley N° 23.696, se declaró sujeta a privatización total o parcial. Al respecto, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos asumió su gestión operativa y en 1990 se dispuso mediante Decreto 2074/90 la privatización y el llamado a licitación. A partir de ese momento, se aprobaron en lo sucesivo la venta de los buques y las acciones de la empresa. En el año 1996, se da por finalizada la intervención, se declara disuelta a la compañía y en estado de liquidación, proceso que culmina de manera definitiva en el año 2000 (Resolución ME N° 803/2000). Desde entonces el país no volvería a contar con barcos propios para el transporte de cargas.

La breve historización que se ha trazado en este apartado, destaca principalmente cómo, hacia finales del siglo XIX y durante el siglo XX, el transporte fluvial y marítimo de bandera argentina logró destacarse a nivel latinoamericano y mundial, surcando nuestros ríos y los mares del planeta. La navegación comercial del país tuvo una enorme importancia y logró constituirse en una actividad fundamental de nuestra economía aportando grandes beneficios en ingresos y puestos de trabajo. Obviamente es una historia forjada con esfuerzo, que ha atravesado numerosos conflictos y luchas.

Es por todo ello que el edificio que habitamos como organización es patrimonio de la vida marítima de la nación y un hito en la historia de su desarrollo. Es testigo de un periodo que llega a nuestros días mediante formas, objetos y materiales que invitan a reflexionar sobre el entramado que acoge. A continuación se consideran algunos de los aspectos salientes de la obra arquitectónica que fue especialmente construida para funcionar como sede de la compañía Doderó, ícono de la navegación comercial en Argentina.

Un edificio para una compañía naviera

En el año 1942, por iniciativa del empresario Alberto Doderó, comenzó a construirse el nuevo edificio¹⁵ que alojaría las oficinas administrativas, directivas y de venta de pasajes de la *Compañía Argentina de Navegación Doderó S.A.* El proyecto fue llevado a cabo por el estudio de arquitectos de *Santiago Sánchez Elía, Federico Peralta Ramos y Alfredo Agostini (SEPRA)* y la obra estuvo a cargo de la *Compañía de Construcciones Civiles S.A.*

En línea con las tendencias que se difundían desde Europa y Estados Unidos, es importante mencionar que, durante la década de 1930, tuvo lugar una transformación en la producción arquitectónica local que se extendió hasta comienzos de los años 40. Atendiendo ciertos principios generales, resumidos en el aprovechamiento, la planificación urbanística, la racionalidad de las formas y la tecnología industrial, la denominada arquitectura moderna renovó el paisaje urbano y una nueva generación de edificios marcó la estética de la época.

En Buenos Aires, en el radio de lo que conocemos hoy como el centro porteño se inauguraron los primeros rascacielos. Se construyeron los edificios Comega, Safico y Kavanagh¹⁶, destinados a oficinas y casas de renta, dotados de la más alta tecnología. También un conjunto de obras de arquitectura para dependencias públicas¹⁷ y monumentos, como el Obelisco, aparecieron hacia mitad de la década en un contexto de importantes transformaciones para la ciudad¹⁸. Si bien podrían definirse combinaciones estilistas, las construcciones presentaron un estilo racional,

15) El nombre Yatahi por el cual se conoce al edificio, se desprende de una de las empresas filiales de la Compañía Argentina de Navegación, la Sociedad Anónima Industrial Financiera e Inmobiliaria "Yatahi" dueña de la propiedad en ese entonces.

16) Los edificios Comega, Safico y Kavanagh, emblemas de la arquitectura moderna de los primeros años de la década del 30 en Argentina, fueron erigidos por capitales privados con la intención de mostrar calidad, diseño y confort. El Comega (1931 - 1933), ubicado en Av. Corrientes y Av. Leandro Alem, fue edificado por los arquitectos Joselevich y Douillet. A pocas cuadras, sobre Av. Corrientes, entre las calles San Martín y Reconquista, se encuentra el Safico (1932 - 1934) del ingeniero suizo Walter Möll. Con sus 90 metros, fue la construcción de viviendas más alta del país hasta la realización del Kavanagh (1933 - 1936). Éste último, situado sobre la calle Florida, frente a la Plaza San Martín, fue un proyecto propuesto por el reconocido estudio Sánchez, Lago y De la Torre, solicitado y financiado por Corina Kavanagh, de quien luego tomó su nombre.

17) A partir de los años 30, en paralelo a la crisis económica internacional, el gobierno de Agustín Pedro Justo (1932-1938) da un fuerte impulso a la obra pública. Entre los edificios construidos para dependencias estatales, se destaca la sede del entonces Ministerio de Obras Públicas (MOP), sobre la Av. 9 de Julio, inaugurada en 1936.

18) La ciudad experimenta una gran transformación bajo el plan de modernización de Mariano de Vedia y Mitre. Se construye la Av. General Paz y se realiza la apertura de la Av. 9 de Julio.





de volumetría simple y desornamentado, con pulidas superficies de color blanco. Los adelantos de la industria en materia de construcción eran símbolo de estatus. En las revistas especializadas las obras de arquitectura eran promocionadas por la implementación de los avances técnicos, tanto en los diseños y las estructuras como en las instalaciones mecánicas; comparable con otros edificios a nivel mundial. Además, en la valoración de la dimensión técnica (adelantos de la industria, materiales nobles y durables), existía un sentido de la eficiencia como tendencia modernizadora¹⁹.

Acorde a estas consideraciones, el edificio Yatahi, ubicado en la esquina que forma la intersección entre Avenida Corrientes y Reconquista, buscó proporcionar a la sede de la empresa de navegación *“la categoría y representación necesaria exigida a una Compañía de esta importancia, y dar el máximo de confort al público”*²⁰. El tipo y las características de las instalaciones mecánicas, como su red eléctrica y de aire acondicionado, la abundante luz natural y la económica iluminación artificial, además del sistema contra incendios y la circulación vertical mediante *“ascensores de multivoltaje ultrarrápidos con llamadas selectivas, puertas automáticas e indicadores luminosos, de acuerdo a los últimos adelantos de la técnica en esta materia”*²¹, plasmaron el estándar de confort y funcionalidad exigidos para el edificio.

La estructura se realizó de hormigón armado²² y muros de mampostería de ladrillo común. En toda la construcción, se colocaron *“materiales nobles, durables y estéticamente combinados”*. Entre los utilizados, se destacan los revestimientos al interior y exterior del edificio. La fachada se cubrió íntegramente con piedra blanca de la localidad de Lobería, Provincia de Buenos Aires. En el gran hall de la planta baja, donde se encontraban los mostradores para la atención al público y venta de pasajes, los pisos se realizaron de granito rojo, proveniente de la Provincia de San Luis, y las paredes se revistieron en mármol blanco de Olaen, del Valle de Punilla en Córdoba. Las escaleras que completan la circulación vertical, fueron revestidas en mármol gris del Uruguay con barandas de hierro y pasamanos de bronce. Al día de hoy, en el hall central, se conservan cuatro arañas especialmente fabricadas para el edificio.

La difusión de la arquitectura moderna internacional se vinculó asimismo, a una variada cantidad de publicaciones europeas y estadounidenses en circulación.

19) Duran, 2020.

20) “Edificio Yatahi. El nuevo edificio para la empresa de navegación Doderó S.A.” (1945, diciembre). Revista de Arquitectura, 300, p. 468.

21) Idem, p. 473.

22) El hormigón armado fue un material característico de la arquitectura moderna. Su uso se dio ampliamente en la construcción industrial como solución técnica para las estructuras portantes.

Los arquitectos del estudio SEBRA, formado en 1936, suscribieron a la famosa revista alemana *Moderne Bauformen*, como fuente de inspiración. Federico Peralta Ramos declaró además, haberse inspirado en las fotografías de su viaje por Europa tras egresar como arquitecto. Particularmente, en el edificio Graf Zeppelin de la ciudad alemana de Stuttgart, del arquitecto alemán Paul Bonatz²³.

En el diseño, al evitar la ochava, se acentuaron la volumetría y el frente de la construcción. En el año 1947 el edificio, obtuvo el primer premio municipal de arquitectura en la categoría "*Fachadas*"²⁴, que incluía edificaciones para bancos, oficinas, hoteles, mercados y fábricas.

En atención al análisis del arquitecto Luis J. Grossman (2006), la volumetría y claridad de la fachada se manifiestan también en las plantas del *Edificio Dodero*²⁵. Según el autor, la composición simétrica del nivel de acceso, que utiliza como eje el centro del ingreso principal, transita entre el proyecto clásico y el diseño contemporáneo. Se refiere asimismo, para caracterizar el edificio, a la obra del arquitecto neerlandés Willem Dudok a partir del "*sobrio manejo de volúmenes y superficies (...) La piel continua de piedra sin brillo, las aristas vivas y la ausencia de ornamento...*"²⁶.

Siguiendo el trabajo de Dudok, no puede dejar de observarse en el diseño de SEBRA, el alto volumen de la torre con el reloj. Ubicado a 45 metros de altura, el gran reloj de origen alemán comenzó a funcionar en 1944 hasta que, a mediados de la década del 80, una tormenta voló sus agujas y por seguridad se decidió quitarlo del edificio. En 2007, tras más de 20 años guardado en un depósito, volvió a colocarse y funcionar. Puede verse desde Plaza de Mayo y es el tercero más alto de la ciudad²⁷.

En su estudio sobre arquitectura moderna López Martínez (2017) distingue cuatro categorías en el período iniciado en los años 30, que denomina "Escuela Clásica Moderna de Buenos Aires". Cataloga el edificio Yatahi en la *Serie Internacional*. Esta referencia, inicia hacia finales de la década y se extiende hasta

23) <https://www.argentina.gob.ar/sigen/institucional/edificio/un-poco-de-historia>

24) Edificio Yatahi, para la empresa de navegación Dodero, Corrientes 389 esq. Reconquista (1949, abril). *Revista de Arquitectura*, 340, 92.

25) El autor hace especial mención al utilizar el apellido del naviero como nombre propio del inmueble, a raíz de la fuerza que cobró el rótulo "utilizado por la gente" en referencia a su dueño original.

26) Grossman, 2006, 46.

27) El reloj más alto de la ciudad es el de la Legislatura porteña, en Hipólito Yrigoyen y Perú, ubicado a 95 metros, y el segundo, es el de la Torre Monumental o Torre de los Ingleses a 65 metros, situado en Av. Libertador y San Martín.



principios de los años 40, sobre la base de ciertas construcciones pioneras²⁸ de los arquitectos Bonet, Ferrari Hardoy y Kurchan²⁹, discípulos de Le Corbusier. Esas primeras obras tienen una filiación con obras paradigmáticas del arquitecto francés -el Pabellón Suizo (1930-32) y el Inmueble Porte Molitor (1931-34), el proyecto de la Ville Radieuse (1933) y la Cité de Refuge de París- y retoman elementos como la fachada metálica con cristal y ladrillo de vidrio. Siguiendo al autor, en los años 40, el recurso de la fachada de cristal aparece en edificios como el Fragata, también de 1942, obra del arquitecto alemán Carlos Ludewig, ubicado en Av. Corrientes y San Martín, "...o el Yatahi de la Naviera Dodero (1942-45) en el que SEBRA emplea un muro cortina de cobre y suprime la ochava para dejar pura la volumetría del edificio³⁰".

La Segunda Guerra Mundial implicó el faltante de algunos materiales de obra. Son importantes las expresiones vertidas por la *Revista de Arquitectura* publicada en 1945, sobre la respuesta de la industria local a las inclemencias del conflicto internacional y la utilización de materiales de origen nacional en la construcción: "Este edificio ha sido construido con todas las dificultades creadas por el conflicto mundial y en el momento en que la escasez de materiales importados era más aguda; lo que permite decir que su construcción es un orgullo del esfuerzo de la industria nacional. Sus mármoles, piedras, granito, ascensores, bombas, calderas, cañerías de bronce para agua corriente, cañerías de electricidad, accesorios eléctricos son fruto de este esfuerzo"³¹.

Aunque la codificación del lenguaje arquitectónico moderno no admitía entre sus características formales elementos decorativos, siguiendo la investigación de la arquitecta Cecilia Durán (2018, 2020) en el plano nacional una tendencia de la edificación pública construida durante los años 30 y comienzos de los 40, combinó el ideario del progreso técnico de los edificios de la época con una variada iconografía. Los proyectos arquitectónicos de la obra pública³² aspiraban a mostrarse racionales y eficientes, materializaron los requerimientos formales y técnicos surgidos con la modernización del Estado y la propia disciplina, y respondieron a la vez a demandas de orden simbólico incorporando obras de arte a la decoración de los edificios.

28) "La 'SI' se inicia en 1938-39 con los Ateliers Vera Barros de Paraguay y Suipacha (...), de Antonio Bonet, Vera Barros y López Chas; y continúa en los 40 con los edificios de Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan de O'Higgins 2319 (1940-41) (...) y Los Eucaliptos (1941-43) (...), a los que debe agregarse la Casa del Puente de Amancio Williams." (López Martínez, 2017, p.65).

29) Los arquitectos conformarán el Grupo Austral, publicando un famoso manifiesto en 1939.

30) Larrañaga, M.; López Martínez S.; Petrina A. (2017), p. 65.

31) Edificio Yatahi. El nuevo edificio para la empresa de navegación Dodero. Corrientes y Reconquista. (1945, diciembre). *Revista de Arquitectura*, 300, 477.

32) La autora Cecilia Durán entiende por arquitectura pública, aquella construida por iniciativa de poderes e instituciones públicas y también, la realizada por instituciones públicas no estatales que tuvieron durante el periodo un rol importante en la construcción de políticas públicas.



Alfredo Agostini, Federico Peralta Ramos y Santiago Sánchez Elía

Si bien lo anterior se expresa sobre el análisis de edificios y monumentos de la arquitectura pública, introduce una mirada más amplia sobre el discurso arquitectónico que la puramente estilística. En ese sentido, las obras arquitectónicas del urbanismo moderno, con líneas puras y formas funcionales, recurrieron asimismo a murales, pinturas y relieves que escenificaban aquello que las instituciones y los organismos querían comunicar, en una asociación estética e institucional entre artistas y arquitectos.

La importancia que adquirió la empresa de Dodero, rebautizada en 1942 con el apellido de sus propietarios, se cristalizó con el proyecto del nuevo edificio que albergaría su sede. A partir de la nacionalización total de sus capitales ese año, un objetivo largamente perseguido por el naviero desde la adquisición de las acciones de la empresa Mihanovich, la construcción del inmueble se constituyó en el andamiaje institucional de la compañía.

Alberto Dodero fue, además, precursor en Argentina de la aeronavegación comercial. Basada en el servicio de transporte fluvial, originalmente la compañía utilizaba grandes hidroaviones que salían desde el puerto de Buenos Aires. Iniciados los años 40, formalizó la *Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero S.A. que, en 1946, se constituyó como capital privado de Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA)*³³.

El edificio se caracterizó por estar engalanado con destacadas obras de arte (pinturas, relieves y esculturas), las que se encuentran en lugares estratégicos: acceso principal, despachos de altos funcionarios y salas de reuniones. En el hall de acceso, sobre las escaleras que van al primer subsuelo, se ubican dos relieves alegóricos de los grandes temas de la compañía: *La Navegación y La Aviación*. Las obras realizadas en piedra, fueron especialmente concebidas para el edificio por los artistas Carlos de la Cárcova y José Fioravanti respectivamente y se sitúan a cada lado del ingreso principal. De carácter monumental, proyectan la importancia y grandeza de la empresa al ingresar al establecimiento. Cabe mencionar, que la estatuaria moderna se adaptó a las nuevas orientaciones estéticas y proyectos arquitectónicos de la época, y reemplazó el recurso del bronce por la piedra al priorizar la volumetría por sobre el realismo de las figuras³⁴.

Tanto Fioravanti como de la Cárcova eran para ese momento dos artistas reconocidos, ya habían realizado importantes encargos para la decoración de edificios y monumentos públicos. José Fioravanti, fue ganador junto al equipo conformado por el también escultor Bigatti y los arquitectos Ángel Guido y Alejandro Bustillo, en el año 1939, del primer premio para realizar el Monumento a la Bandera³⁵, en la ciudad de Rosario. Por su parte, Carlos de la Cárcova, quien se graduó como arquitecto y orientó su trabajo a la escultura, en 1940, realizó decoraciones escultóricas en la sede de los Laboratorios YPF, en el partido de Florencio Varela³⁶.

33) Hacia 1943, en el seno de su Compañía de Navegación, A. Dodero desarrolló un proyecto aerocomercial que logra formalizar con el nombre de Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero S.A. En 1946, a partir de una sociedad mixta con participación del Estado, la empresa se constituyó como capital privado de Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA). Más adelante, en 1949, fue también estatizada y pasó a conformar Aerolíneas Argentinas.

34) "El bronce fue reemplazado por la piedra, material que permitía priorizar el juego volumétrico por sobre el realismo de las figuras y que facilitaba la incorporación de elementos arquitectónicos a los conjuntos escultóricos" (Duran, 2020, p. 123)

35) Las obras de construcción comenzaron en el año 1943, y se demoraron 14 años. El monumento se inauguró en 1957.

36) Los Laboratorios de YPF cerraron en 1994. Desde el 2010, funciona en una parte de los edificios la Universidad Nacional Arturo Jauretche (UNA).



Alberto Dodero e ilustración del edificio Yatahi

El edificio Yatahi cuenta entre su mobiliario con antiguos instrumentos de navegación, tales como un sextante, brújula náutica, bitácora, entre otros; que fueron utilizados en embarcaciones y flotas de las distintas compañías que se sucedieron a lo largo de los años. Sus cualidades lo ubican en un periodo relevante de nuestra arquitectura y en el marco de grandes transformaciones del entramado urbano de la Ciudad de Buenos Aires. Entre las consideraciones vertidas en este apartado figuran la proyección y ejecución de un edificio de gran relevancia para la época: prestigiosos arquitectos y artistas concretaron el objetivo de construir y decorar la sede de la compañía naviera de capitales nacionales más grande de la región. Lo relevado aquí permite conocer el notable valor patrimonial de nuestro edificio.

Iniciados los años 90, la compra del inmueble por parte de la SIGEN se hizo efectiva con el propósito de establecer allí su sede institucional. A continuación se desarrolla el proceso de adquisición y la mudanza por parte del personal al nuevo edificio, en el marco del surgimiento del organismo de control.

Una nueva sede: el edificio de la SIGEN

Reconstruir la historia del edificio de SIGEN, incluye introducir brevemente los fundamentos y orígenes de su constitución en el ámbito público.

La Sindicatura General de la Nación se creó el 30 de septiembre de 1992 a partir de la sanción de la Ley 24.156, también denominada de "Ley Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional". Dicha norma estableció a la SIGEN como órgano rector del sistema de control interno de la Sector Público Nacional. De acuerdo al texto de la reglamentación sus funciones son: alcanzar los objetivos de gobierno, mediante la correcta administración, distribución y uso de los recursos públicos, dentro de un marco legal vigente. Su titular, es designado o designada por el Poder Ejecutivo y depende directamente del presidente o presidenta de la Nación.

Su predecesora, la Corporación de Empresas Nacionales (CEN), había sido creada en 1973 bajo el mandato de Juan Domingo Perón, y funcionado al servicio del cumplimiento de los objetivos nacionales, desde la conducción y supervisión de la gestión de las empresas y sociedades del Estado. Tras su liquidación fue reemplazada en 1978 por la Sindicatura General de Empresas Públicas (SIGEP), entonces dependiente del Ministerio de Economía y a cargo del control externo de la gestión empresarial de un conjunto de compañías estatales, entre las que incluso se encontraba la naviera ELMA.

La SIGEP, cuyo rol era controlar la gestión y la legalidad de los actos de las empresas, desarrolló su actividad hasta 1992. Tras su disolución, su planta de trabajadores y trabajadoras pasó a formar parte del personal de la nueva Sindicatura General de la Nación, sumado a una selección de profesionales pertenecientes al Tribunal de Cuentas de la Nación, entonces órgano de control externo de hacienda pública, posteriormente también disuelto.

La Ley 24.156 entró en vigencia el 1º de enero de 1993, por lo que a partir de esa fecha la SIGEN inició sus actividades institucionales, en principio en el edificio ubicado en la calle Lavalle 1429, espacio físico donde funcionaba la antigua SIGEP.

En el año 1993, mediante el Decreto N° 1566, se firmó un contrato de compraventa entre ELMA y la Sindicatura General de la Nación. En esta operación la SIGEN adquirió el edificio y el mobiliario existente, tal cual se conservaba, quedando expresamente excluidos aquellos bienes representativos de valores culturales,



históricos, artísticos o decorativos, sobre los que la empresa se reservaba el derecho a disposición. El 30 de junio del año 1994, mediante Acta, se llevó a cabo la entrega definitiva del inmueble por parte de ELMA a la SIGEN.

Un año después, tras la compra y con la posesión del edificio de Av. Corrientes 389 (esquina Reconquista) por parte de la Sindicatura General de la Nación, comenzó el paulatino proceso de restauración y remodelación del inmueble.

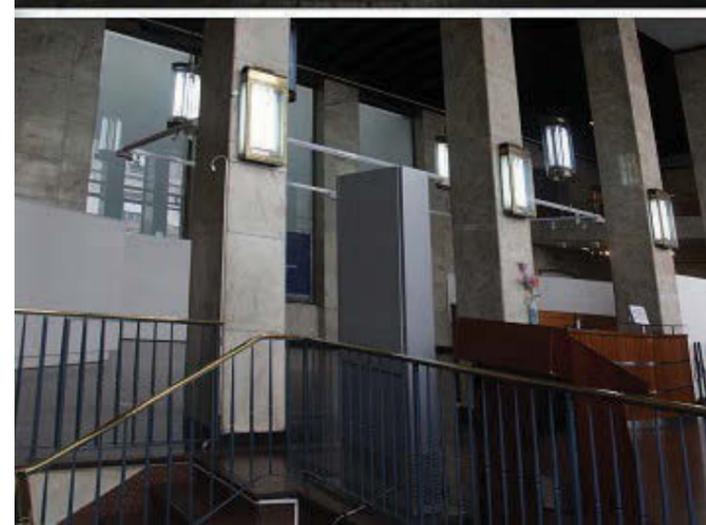
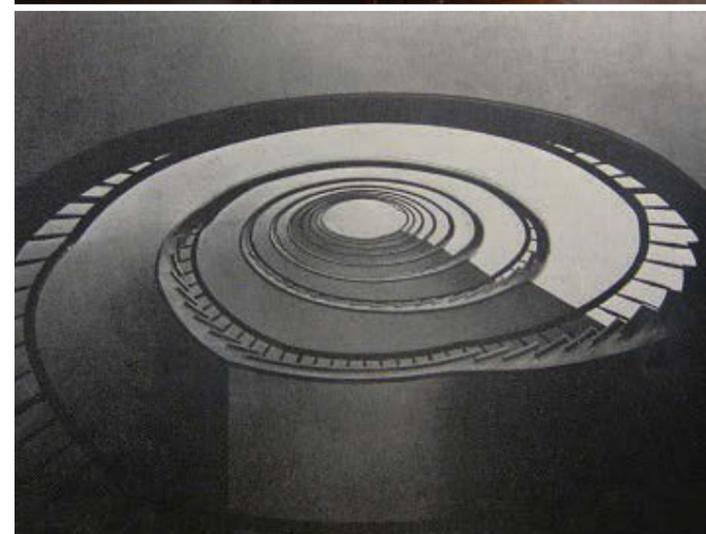
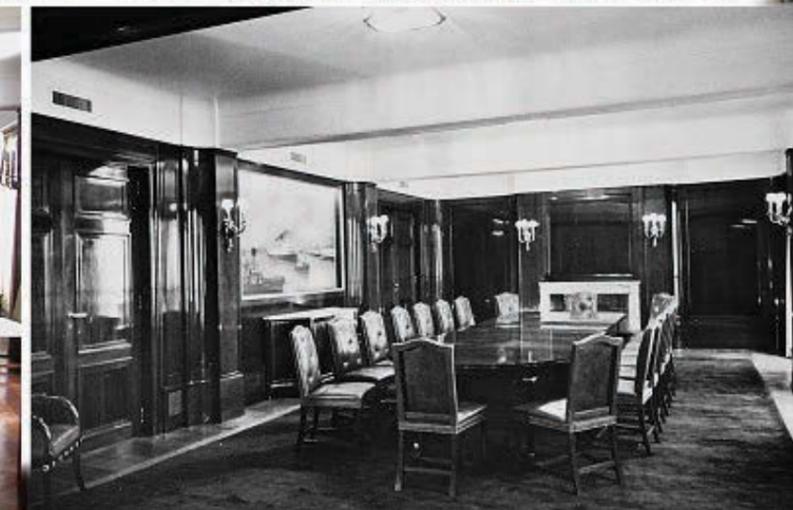
Las obras de refacción incluyeron la limpieza de las paredes, renovación general del sistema de cañerías, reparación integral de las redes de iluminación, separación de oficinas mediante mamparas de material y vidrio, y la construcción de cielos rasos, tabiques y revestimientos con placas de yeso. Además se colocaron alfombras en todos los pisos, se llevó a cabo la readaptación de los servicios sanitarios, cloacas y desagües pluviales en caños, la provisión de ascensores y la instalación de nuevas antenas en la terraza del edificio. El seguimiento de las obras encomendadas, estuvo a cargo de un Comité, integrado por funcionarios del organismo.

Una vez finalizadas, el personal de la SIGEN, que se desempeñaba en el inmueble alquilado de Lavalle, comenzó la mudanza gradual hacia el nuevo edificio. El traslado duró alrededor de seis meses y a mediados de 1995, la totalidad de la planta de trabajadores y trabajadoras completaron su instalación definitiva.

Varios años después de la mudanza, se realizaron obras de refacción orientadas a poner en valor el gran hall de ingreso al edificio. En el año 2003, con el ánimo de recuperar su uso, se inició un proceso de adecuación del espacio y en el año 2004, la iniciativa de transformar la planta baja en una sala de exposiciones tomó un impulso definitivo. En el mes de diciembre de ese año se inauguró la primera muestra de arte, abierta al público, con acceso libre y gratuito. Así nació el Espacio Multiarte de la SIGEN, actualmente renombrado como Espacio Cultural SIGEN.

En el año 2005, se reglamentó su funcionamiento, se designó un curador y se formalizó la convocatoria a artistas de todas las provincias, para participar de las diversas actividades. Fue a partir de esta resolución que gran cantidad de artistas de todo el país, así como también, empleados y empleadas de la SIGEN, presentaron sus trabajos en las distintas exposiciones y muestras del organismo.

Dos años después de su inauguración, se realizaron nuevas obras de remodelación y restauración en la planta baja, mediante las cuales se proyectó la ampliación de la sala hacia el primer subsuelo. La refacción implicó una reestructuración de los espacios, que incluyó además la ejecución de dos patios internos.



El Espacio funcionó ininterrumpidamente desde su inauguración hasta fines del año 2015, con exposiciones mensuales, festivales, conversatorios y presentaciones, actividades para las infancias y propuestas innovadoras que lograron introducir y reafirmar su programación en el circuito cultural porteño.

En 2018 pudo reabrir su sala, siendo núcleo de nuevas muestras y realizaciones culturales de trabajadoras y trabajadores del organismo. Actualmente, luego de dos años de funcionamiento limitado por la pandemia, las autoridades renovaron su voluntad de continuar con la promoción y difusión de actividades y recuperar un valioso espacio de encuentro para todos y todas. En el transcurso de los años el Espacio ha logrado establecerse como plataforma para la propuesta de actividades y el desarrollo de proyectos culturales orientados a nuestro patrimonio e identidad organizacional.

El edificio que pasó a ocupar la SIGEN, hoy adaptado a sus necesidades, pudo confiar a la organización su nuevo y definitivo lugar. Allí todos los días los trabajadores y las trabajadoras reafirman su identidad y vocación pública, se encuentran y reconocen en su labor diaria.



Obras de arte
y elementos antiguos
de navegación

Buques

VICENTE PUIG

1942. Óleo s/tela. 132 x 219 cm
Obra propiedad del Estado nacional.

El cuadro *Buques* pintado por Vicente Puig (1882-1965), fue ubicado en el Salón del Directorio de la empresa naviera de Alberto Doderó. Puig nació en Barcelona, España, en 1882. Estudió Bellas Artes en Europa y a temprana edad emigró a Uruguay, donde se hizo ciudadano legal. Luego se mudó a la Argentina y aquí residió por más de 45 años.

En Montevideo, se desempeñó como director del Círculo de Bellas Artes y obtuvo en 1918, junto a Antonio Pena, el primer premio para realizar el panel decorativo de la sede de la Facultad de Medicina de esa ciudad. En Buenos Aires, se dedicó a la docencia y cosechó también numerosos reconocimientos. En 1926, obtuvo el Premio Único a Extranjeros en el Salón Nacional y en 1927, la Medalla de Oro en el Salón Municipal. En 1930, recibió el Premio Artistas Extranjeros en el Salón Primavera Argentino y la Medalla de Oro en la Exposición de Arte Decorativo Argentino en 1932. Sus últimos años los pasó en esta ciudad, donde falleció en 1965.

De tradición academicista, su obra se dedicó preferentemente al retrato y la figura humana por lo que *Buques*, resultado de un evidente encargo para la compañía naviera, configura una variante de género pictórico poco usual en su producción. Delante de un fondo de bruma, varios buques aparecen navegando en distintas direcciones sobre una gran masa de agua. El humo de las chimeneas de las embarcaciones se entremezcla con las nubes del cielo que ocupa una importante porción del paisaje. Por detrás de la línea de barcos que cierra el espacio por la derecha, se vislumbra apenas el perfil de una construcción portuaria.

Esta pintura de Puig, a diferencia de otras obras de arte alegóricas a la navegación que se encuentran en el edificio de la SIGEN, es un cuadro protagonizado por los barcos patrimonio de la empresa Doderó. La intención del artista de realizar referencias directas a los buques de la naviera, puede leerse a través de la figura del remolcador³⁷ que se observa en primer plano hacia el ángulo inferior izquierdo, y ondea la bandera argentina. El *Mirador*, nombre de la embarcación, fue botado para *The Argentine Navigation Co. Ltd. N. Mihanovich* en 1923. Luego fue transferido a la *Compañía Argentina de Navegación Mihanovich* y en 1942, a la *Compañía Argentina de Navegación Doderó*.

37) Es un tipo de embarcación utilizada para ayudar a la maniobra de barcos más grandes. El remolcador sirve, como su nombre lo indica, para remolcar o empujar otros buques en puertos, mar abierto, ríos o canales.



Buques, de Vicente Puig, se encuentra actualmente en la sala de reuniones del Síndico General de la Nación, ubicada en el tercer piso del edificio de la SIGEN.

La escenificación de los buques en plena actividad, funciona como anclaje directo de su poderío y capacidad de transporte y logística. El cuadro decorativo de la sala de reuniones, se abre como ventana al mundo empresarial Doderó. Casi en el centro de la escena, un buque de pasajeros que va dejando una estela de humo sobre el cielo cubierto de nubes, presenta cierto parecido al que fuera bautizado *Ciudad de Buenos Aires*³⁸. El vapor fluvial³⁹ unía las ciudades de Montevideo y Buenos Aires y al igual que el carguero *Mirador*, fue construido por la empresa de Nicolás Mihanovich y transferido a la Compañía Doderó.

En el mes de junio del año 2010, la Coordinación de Recuperación y Conservación del Patrimonio Cultural del Ministerio de Economía en coordinación con las áreas técnicas de SIGEN, intervino sobre la obra *Buques*, efectuando trabajos de restauración orientados a una limpieza superficial de la capa pictórica y el reverso de la tela.

38) El Vapor fluvial de pasajeros "Ciudad de Buenos Aires", gemelo del "Ciudad de Montevideo", fue mandado a construir por Nicolás Mihanovich para el servicio nocturno (o de la carrera) entre Buenos Aires y Montevideo, en 1914. Tenía capacidad para 450 pasajeros de primera y 270 de tercera clase. Pasó a ser propiedad de la Compañía Doderó en 1942 y finalmente, fue transferido a la Flota Argentina de Navegación Fluvial en 1949. En 1957, afectado a la línea entre Buenos Aires y puertos del Río Uruguay, se hundió al ser embestido por un carguero oceánico de la Moore McCormack Lines.

39) No fue hasta después de la segunda guerra mundial que Doderó transformó buques de carga para transporte de pasajeros, que trasladaron inmigrantes que venían de Europa.



La Navegación

CARLOS DE LA CÁRCOVA

s/f. (hacia 1945). Cuarzoarenita, 304 x 315 cm.
Obra propiedad del Estado nacional.

La Navegación, obra de sentido alegórico del escultor y arquitecto Carlos de la Cárcova (1903-1974), se encuentra emplazada, al igual que *La Aviación* de José Fioravanti, en una de las paredes laterales del hall de entrada de la sede de la SIGEN.

Carlos de la Cárcova, hijo del célebre pintor Ernesto de la Cárcova, se graduó de arquitecto y dedicó su trabajo a la escultura. Se desempeñó como docente en la Escuela Superior de Bellas Artes y la Prilidiano Pueyrredón, y fue consejero en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de Buenos Aires. Tuvo grandes reconocimientos a lo largo de su carrera.

El relieve de gran tamaño tallado en piedra, fue especialmente concebido para decorar el edificio de la naviera y guarda relación con la monumentalidad del espacio de acceso y la importancia del tema representado. El personaje central, es una figura femenina surgida de una concha, como atributo de su pertenencia al océano. Se encuentra semidesnuda y aparece de pie, rodeada de diversos elementos y animales relacionados con el agua.

La imagen presenta, a los pies de la figura central y a la izquierda del espectador, un personaje masculino con torso humano y cuerpo de animal acuático, propio de la naturaleza a la que el artista quiere referirse y visión simbólica de todas las aguas. Sostiene el tradicional tridente (atribuido en la época clásica a Neptuno, dios del mar) y un pez. También sobre la base de la obra, hacia el costado derecho del relieve, aparece una embarcación a vela que sugiere antigüedad y representa cierto origen de la actividad. La escena transmite la idea del surgimiento de la navegación entre ambos elementos, el agua y el barco. El viento, otro elemento primario de la navegación, sopla los cabellos y las ropas de la mujer. A los lados, a la altura de su pecho, la acompañan cuatro peces que nadan a su alrededor.



La Aviación

JOSÉ FIORAVANTI

s/f (hacia 1945). Cuarzoarenita, 304 x 315 cm.
Obra propiedad del Estado nacional.

El gran relieve decorativo realizado en piedra por el escultor José Fioravanti (1896-1977), se encuentra emplazado en altura, en una de las paredes del hall de entrada de la sede de la SIGEN. Fioravanti fue un escultor autodidacta. Recibió el Gran Premio Nacional en 1937 y es uno de los artistas argentinos con más monumentos situados en el espacio público. Una de sus obras icónicas, es el Monumento al Lobo Marino en la Rambla de Mar del Plata, inaugurado en 1941.

La Aviación fue concebida especialmente para el edificio y representa una de las actividades comerciales más importantes del entonces grupo Dodero. Hacia el interior de su compañía de navegación, Alberto Dodero desarrolló un proyecto aerocomercial: la *Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero S.A.*, que en 1946 se constituyó como sociedad mixta con participación estatal, bajo el nombre de *Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA)*.

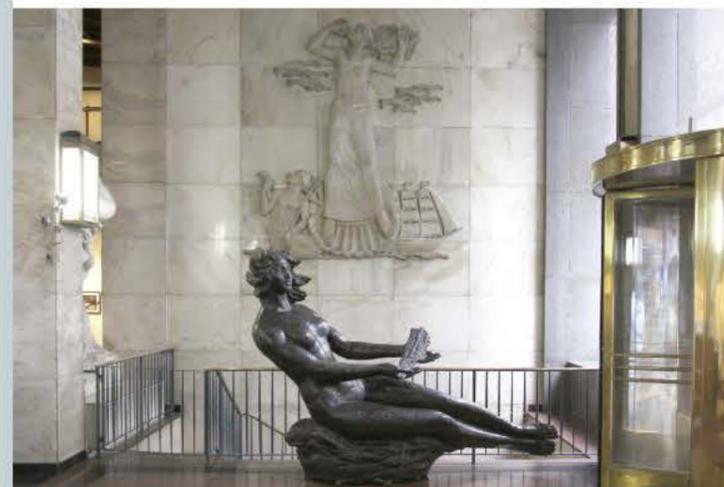
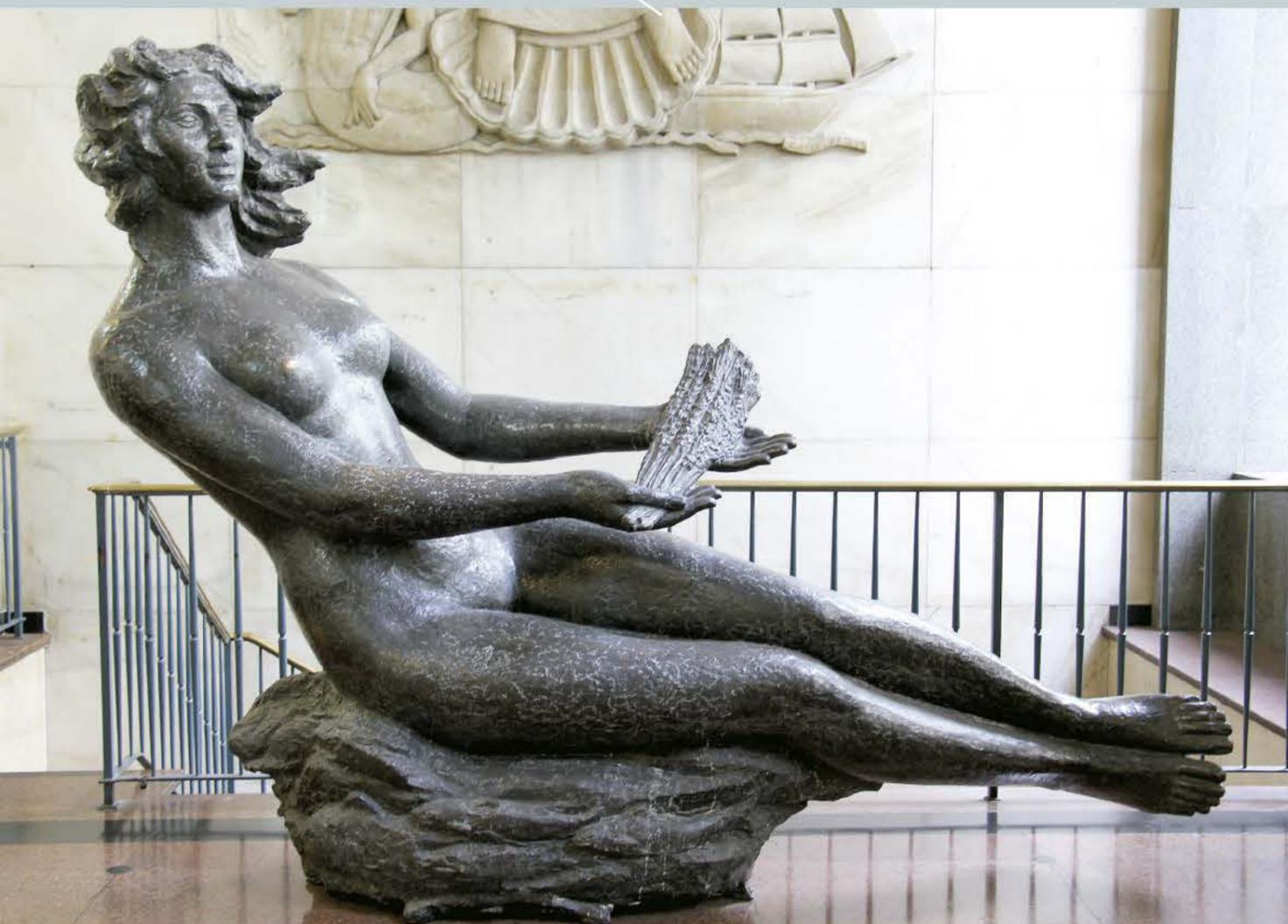
La obra de Fioravanti forma un conjunto temático con *La Navegación*, de Carlos de la Cárcova. Ambos relieves comparten una iconografía de corte clásico, además de la técnica y el formato, creando un binomio plástico y decorativo para el acceso principal. La figura central es un hombre alado, rodeado de distintos modelos de aeronaves. Se encuentra a la misma altura de las nubes, en posición de vuelo, con las alas desplegadas en línea recta y horizontal a sus hombros.



La Abundancia

JOSÉ FIORAVANTI

s/f. Bronce, 205 x 270 x 90 cm.
Obra propiedad del Estado nacional.



Esta gran escultura en bronce, realizada por el artista José Fioravanti (1896 - 1977), se encuentra actualmente ubicada en la planta baja del edificio sobre el ingreso principal. La Abundancia está representada por una figura femenina desnuda, recostada de lado sobre rocas, que sostiene una gavilla de espigas de trigo.

Creador de piezas icónicas como las figuras del Monumento a la Bandera en Rosario o el Monumento al Lobo Marino en la rambla de Mar del Plata, José Fioravanti es considerado uno de los pioneros de la escultura de nuestro país. De joven visitó con frecuencia las salas del Museo Nacional de Bellas Artes, observando los calcos de yeso de las esculturas clásicas y del Renacimiento. En su viaje a Europa, sus referencias fueron los sitios históricos y las obras de la antigüedad.

Se desempeñó como docente en la Escuela Ernesto de la Cárcova y fue miembro de la Academia Nacional de Bellas Artes. En 1937, además de conseguir el Premio Adquisición en el Salón Nacional por su obra *Mujer con libro*, obtuvo la medalla de oro en la Exposition Internationale des Arts et Techniques de Paris.

Marina

BENITO QUINQUELA MARTIN (1890-1977)

1964. Óleo s/hardboard. 130 x 290 cm

Obra propiedad del Estado nacional.

La Boca, el puerto y sus trabajadores, fueron la inspiración del artista plástico Benito Quinquela Martín a lo largo de toda su vida. Nació en Buenos Aires el 1º de marzo de 1890 y murió el 28 de enero de 1977. Pasó su primera infancia en la Casa de Expósitos de Buenos Aires y luego fue adoptado por un humilde matrimonio dueño de una carbonería en el barrio de La Boca. Desde pequeño colaboró con sus padres, primero en la carbonería y luego en el puerto, como estibador.

Durante su juventud, el ambiente cultural y bohemio de su barrio, signado por una importante actividad de las asociaciones trabajadoras, lo vinculó a otros colegas y artistas. En 1907 ingresó en la *Sociedad Unión de La Boca*, donde tomó clases de pintura con su maestro Alfredo Lazzari, junto a Fortunato Lacámara, Arturo Maresca, Camilo Mandelli y Santiago Stagnaro. Allí conoció a su gran amigo, Juan de Dios Filiberto.

En 1910, participó por primera vez de una exposición, en la Sociedad Ligur de La Boca. En 1914 se unió a artistas rechazados del Salón Nacional, y formó parte, en protesta, de la organización del primer "Salón de recusados". Dos años después, y dos años antes de su primera exposición individual impulsada por Pío Collivadino en la Galería Witcomb, la Revista Fray Mocho publicó un artículo bajo el título "*El carbonero*". La revelación pública marcó el comienzo de una carrera de importantes reconocimientos. A partir de los años 20, formó parte progresivamente de una serie de exposiciones internacionales que lo llevaron a Río de Janeiro, Madrid, París, Nueva York, La Habana, Roma y Londres.

Iniciada la década del 30, Quinquela Martín empezó a forjar la idea de lo que sería su gran legado para el barrio de La Boca: construir en Vuelta de Rocha un importante complejo cultural y educativo. Para concretarlo, donó un terreno en donde luego se inauguró la escuela-museo *Pedro de Mendoza* (1936). Además, en 1938, abrió el *Museo de Bellas Artes de La Boca*. Quinquela conformó allí, una colección de arte argentino de tradición figurativa que se exhibió por primera vez. Las donaciones de Quinquela continuarán con los años, construyéndose un lactario municipal (1947), un jardín de infantes (1948), la Escuela de Artes Gráficas para obreros (1947), el Instituto Odontológico Infantil (1950) y el Teatro de la Ribera (1971).





La obra que conserva la SIGEN presenta una de sus muchas y reconocidas escenas de la ribera porteña. La imagen se organiza a partir de diagonales sobre las cuales se alinean los barcos que aparecen amarrados y aquellos otros, que llegan al amparo del puerto. Al fondo el horizonte nos muestra una serie de construcciones fabriles con sus chimeneas en pleno funcionamiento.

Quinquela, pintor del Río de la Plata y de la vida portuaria del siglo pasado, realizó a lo largo de su carrera una gran cantidad de murales y obras de gran tamaño en edificios y espacios públicos. De gran dimensión, el cuadro *Marina* data de inicios de los años 60 y hoy se encuentra ubicado en la sala de reuniones bautizada con su nombre, en homenaje a nuestro artista. Se nutría de sus vivencias y registros y acuñó para sí mismo, el reconocimiento de "Inventor de la Boca".

Se valió de una paleta exaltada de color y gruesos empastes; en *Marina* pueden observarse los marcados reflejos en el agua, característicos de sus pinturas. Los personajes, casi siluetas, curvados sobre sí mismos y en plena tarea, expresan la labor pesada de los trabajadores del puerto, una temática que recorrerá asimismo toda su obra. El fuerte compromiso asumido con su propia historia y entorno, hizo de su trabajo un arte personal y potente reconocido en todo el mundo.

En el mes de julio del año 2017, la Coordinación de Recuperación y Conservación del Patrimonio Cultural del Ministerio de Economía, en coordinación con las áreas técnicas de SIGEN, intervino sobre la obra *Marina*, efectuando trabajos de restauración orientados a consolidar la capa pictórica.

Al timón y Levando anclas

ROBERTO JUAN CAPURRO

Al timón, s/f. Cemento. 150 x 93 x 5 cm.
Levando anclas, s/f. Cemento. 150 x 93 x 5 cm.
Obra propiedad del Estado nacional.

El díptico fue realizado por el escultor argentino Roberto Capurro (1903 - 1971). Nació en Buenos Aires, en una familia de marinos, cursó sus estudios en la Escuela Nacional de Bellas Artes y, en 1921, egresó con el título de Profesor Nacional de Dibujo. Ejerció como docente de la Escuela Superior de Bellas Artes de la Universidad de La Plata y, años después, como Presidente ad honorem del Museo de Bellas Artes de La Boca. Entre sus reconocimientos más relevantes se encuentran la obtención del tercer Premio Nacional en 1926 y el segundo Premio Municipal en 1929 y 1933.

Sus creaciones forman parte del patrimonio del Museo Nacional de Bellas Artes y los museos municipales de Buenos Aires, La Plata, Santa Fe, Paraná y Catamarca. Asimismo, obras de su autoría se encuentran emplazadas en paseos y edificios públicos y privados. Entre ellas se destacan, *"Ponderación y carácter"*, frente edificio de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires; *"Paracelso Medicina Curativa"*, delante de la Facultad de Medicina y el *"Monumento al General San Martín"*, emplazado originalmente ante el Parque Lezama.

Roberto Capurro, comúnmente conocido entre sus contemporáneos como "el escultor del mar", enfocó sus trabajos hacia temáticas vinculadas al universo marino. En la ciudad costera de Mar del Plata, se erigen dos de sus obras más destacadas: *"Estrella de Mar"* (1940), por la que fue distinguido con el primer Premio Nacional, y el *"Monumento al Pescador"*, inaugurado en 1970.

Las obras de Capurro, en general, se apartan de la idea paisajística del mar. En el caso de los relieves que guarda la SIGEN, la visión del autor se centra en los movimientos de los personajes que protagonizan la escena. Las obras *Al timón* y *Levando anclas*, presentan dos grupos de trabajadores en cada una de las actividades a las que refieren sus nombres.



En el primer caso, la imagen presenta a cuatro marineros que accionan la rueda del timón de un barco. La dirección de sus brazos trazan diagonales que ejercen una tensión que dinamiza la composición, y transmite el dedicado esfuerzo de los operarios por controlar el dispositivo.

En el segundo relieve, Capurro, presenta también un conjunto de cuatro marineros y compone la escena sobre la sensación de dos fuerzas contrapuestas: la que realizan los protagonistas para ascender el ancla y la ejercida hacia abajo por el ancla misma. Ambas acciones son representadas no sólo por su forma sino también por el peso que, como espectadores, asumimos supone su maniobra. Esta alusión se manifiesta además en la intervención necesaria por parte de un grupo de marineros para poder sostenerla.

El artista imprime así movimiento al instante representando la acción de los marineros en plena labor y capta en ambas imágenes la idea del esfuerzo en el trabajo. El encuadre ajustado y determinado a los límites de la situación que acontece, hace foco y refuerza esta intención.

Roberto Capurro tuvo una prolífica y afamada actividad como escultor, reconocida a nivel nacional e internacional. Falleció en Buenos Aires en septiembre de 1971.



Al timón



Levando anclas

El último emperador incaico

s/f. Autor no identificado.
Bronce. 44,5 x 24 x 17,5 cm.

La pequeña escultura que se conserva en la SIGEN, presenta un personaje de cuerpo entero, tiene su brazo derecho en alto y en su mano porta una lanza. Trabajada en bronce, sobre mármol, la figura lleva prendas, accesorios y emblemas de autoridad, utilizados por los referentes de la realeza incaica.

Aunque no llegó a ser coronado ni reconocido por la nobleza del Cuzco, Atahualpa, legendario gobernante del imperio incaico, es popularmente conocido como el último emperador inca y su muerte representa el fin del Tahuantinsuyu (nombre del imperio).

Muerto su padre Huaina Cápac, Atahualpa libró una guerra civil contra su hermano Huáscar por la sucesión del imperio. Durante la conquista española, fue capturado en una emboscada en Cajamarca por Francisco Pizarro, que lo mantuvo cautivo hasta que ordenó su ejecución en 1533. Manco Inca, hermano de Huáscar y Atahualpa, abandonó Cuzco junto a un ejército y se instaló en Vilcabamba, una localidad ubicada en la selva. Desde allí resistió a los españoles. Las batallas duraron 40 años. Finalmente, los españoles asesinaron en 1572 al último inca rebelde de Vilcamba, Túpac Amaru I.

Cabe mencionar que, en Sudamérica, los incas y otras culturas precolombinas mostraron conocimientos de navegación marítima con el manejo de balsas de palos y embarcaciones de totora. Existen teorías ancestrales que indican que navegantes incas y preincas, no sólo navegaron en la costa, sino que se alejaron mar adentro y llegaron a la Polinesia. Al respecto, existe el relato histórico de tres cronistas españoles –Pedro Sarmiento de Gamboa, Miguel Cabello Valboa y Martín de Murúa– que señalan que alrededor del año 1465, el príncipe inca Túpac Yupanqui navegó desde Ecuador hasta las islas Auachumbi y Ninachumbi; Mangareva y Pascua, respectivamente; y que al cabo de un año retornó al continente.

En el mes de octubre del año 2011, la Coordinación de Recuperación y Conservación del Patrimonio Cultural del Ministerio de Economía, en coordinación con las áreas técnicas de SIGEN, intervino sobre la obra "El último emperador incaico", efectuando trabajos de restauración orientados a la remoción de materias adheridas, soldadura de fracturas estructurales, limpieza superficial y réplica de la lanza original.



Marinero con farol

1963. Autor no identificado.
Bronce. 65 x 30 x 30 cm

La figura forjada en bronce y dispuesta sobre una base o pedestal de madera, data de 1963 y rememora el acto del tradicional rezo del Ángelus que se realizaba en las embarcaciones a diario en la caída del sol.

La escultura representa una arraigada tradición marinera. Los marinos españoles de la antigüedad poseían un gran espíritu religioso con el que fortalecían su ánimo en alta mar. Entre sus prácticas habituales se encontraba el rezo del Ángelus, generalmente realizado por un joven marinero, también llamado paje o grumete, que cumplía además las funciones de encender los faroles y cuidar la ampollita o reloj de arena con el que se medía el tiempo.



CEREMONIA TRADICIONAL DEL «ÁNGELUS»

Los marinos españoles de la antigüedad poseían un espíritu fuertemente religioso. Así contribuían a fortalecer su ánimo en los tiempos de largas y peligrosas travesías de la época en las fragatas, barcos de guerra.

Fue así que sobrevivieron a bordo muchas prácticas religiosas, especialmente las relacionadas con el culto a la Virgen María y, entre otras, el rezo del Ángelus que se hacía cada día a la caída del sol, cuando las sombras iban alargándose y el ambiente muy húmedo del interior de la nave.

Este momento del día se daba en las duras jornadas de los períodos del aquel período. Era recordado por el paje o grumete, cuando se le pedía al punto de rezo que cuidara la ampollita o reloj de arena, y además, cuidar de la ampollita o reloj de arena que medía el tiempo.

Así, cuando todo esto, surgió la necesidad que representara la figura del punto de rezo por haberlo de ser el caso, se creó esta figura, llamada la figura del paje o grumete.

Símbolo de una época, pero también un momento de una antigüedad que se ha perdido, pero que sigue en el corazón de los que se acuerdan de él.

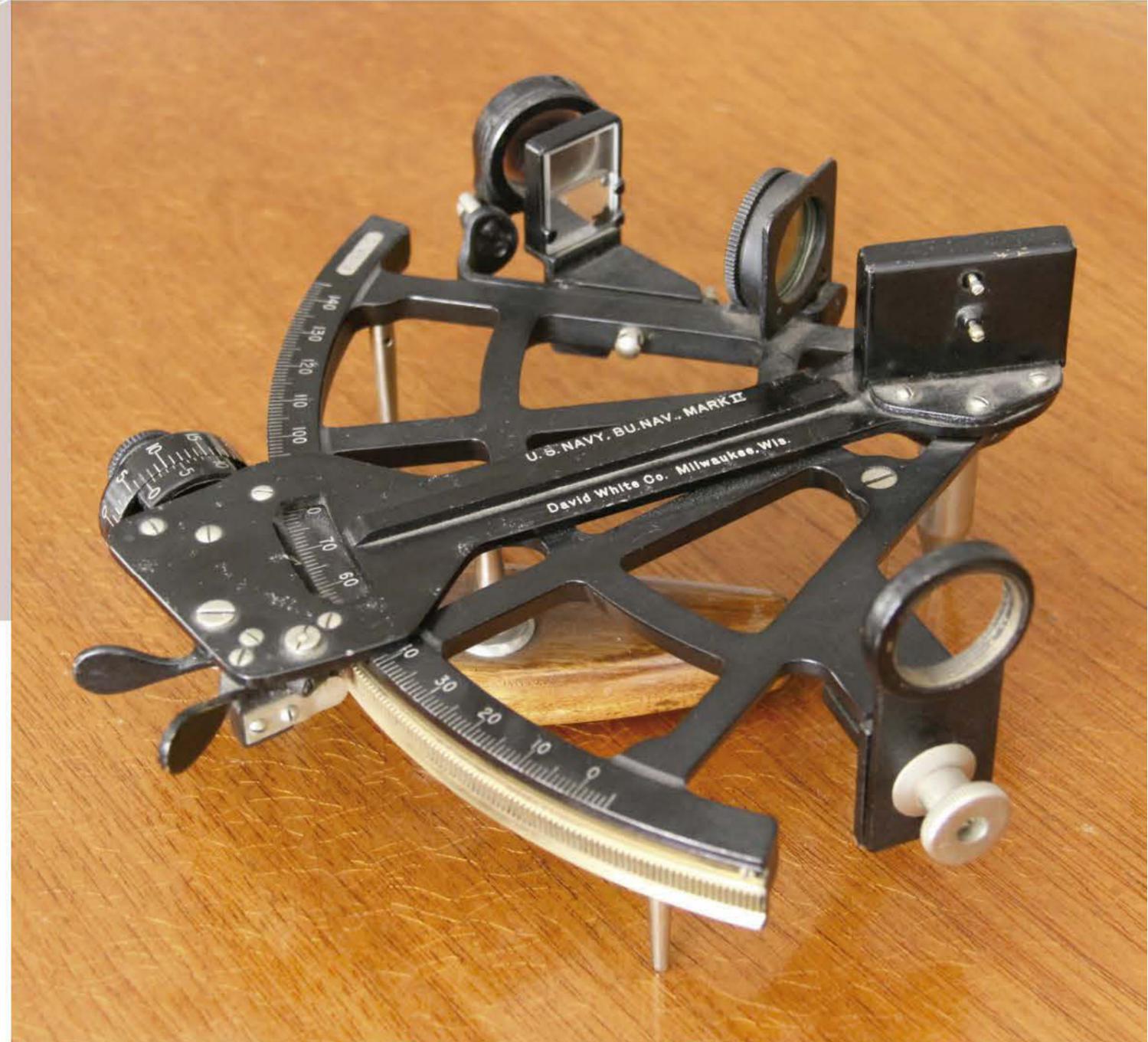
Sextante

1943. Instrumento de navegación.
Madera y metal.

El sextante es un instrumento de navegación que permite medir ángulos entre dos objetos tales como dos puntos de una costa o un astro (tradicionalmente el Sol) y el horizonte. Su nombre proviene de la escala del instrumento, que abarca un ángulo de 60 grados, es decir, un sexto de un círculo completo.

El sextante fue durante varios siglos una herramienta de gran importancia en la navegación marítima, e incluso en la aérea también, hasta la aparición de sistemas más modernos, como el de la determinación de la posición mediante satélites: los GPS.

El sextante de la *US Navy MK II*, que conserva la SIGEN, fue fabricado en 1943 por *David White and Co* y perteneció al Buque Frigorífico Glaciar Ameghino de ELMA. El buque fue construido en los Astilleros Alianza S.A., una empresa argentina de capitales privados dedicada exclusivamente a la construcción y reparación naval. La embarcación se utilizó para el transporte de mercaderías perecederas que, como lo indica su denominación, posee importantes sistemas de refrigeración a bordo. Fue incorporado a la flota de ELMA en 1981 y operó durante el conflicto bélico en las Islas Malvinas. En el año 1998, se aprobó y adjudicó su venta a la empresa Acadia Seahorse Shipping Company Limited por la suma de U\$S 2.651.321.



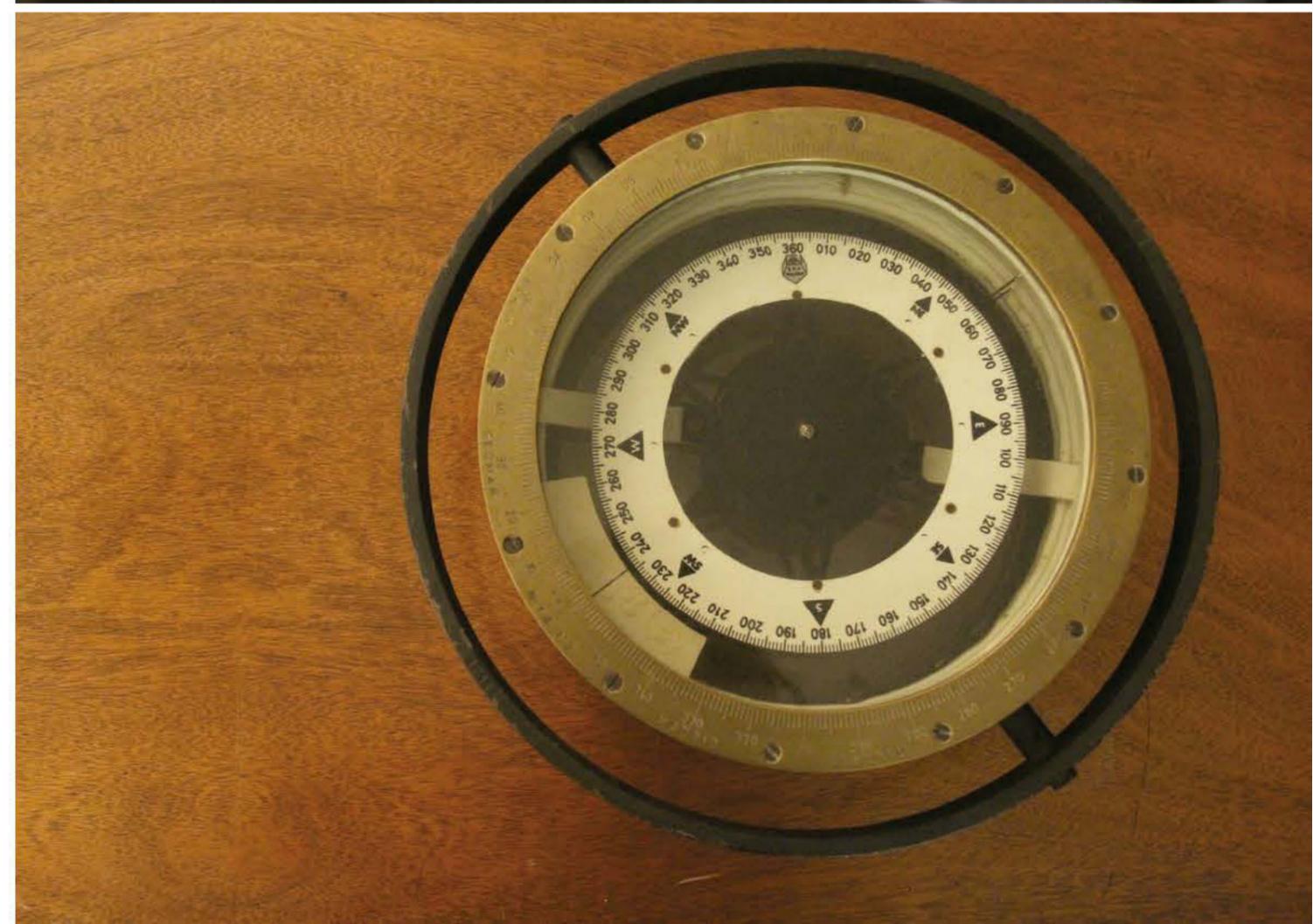
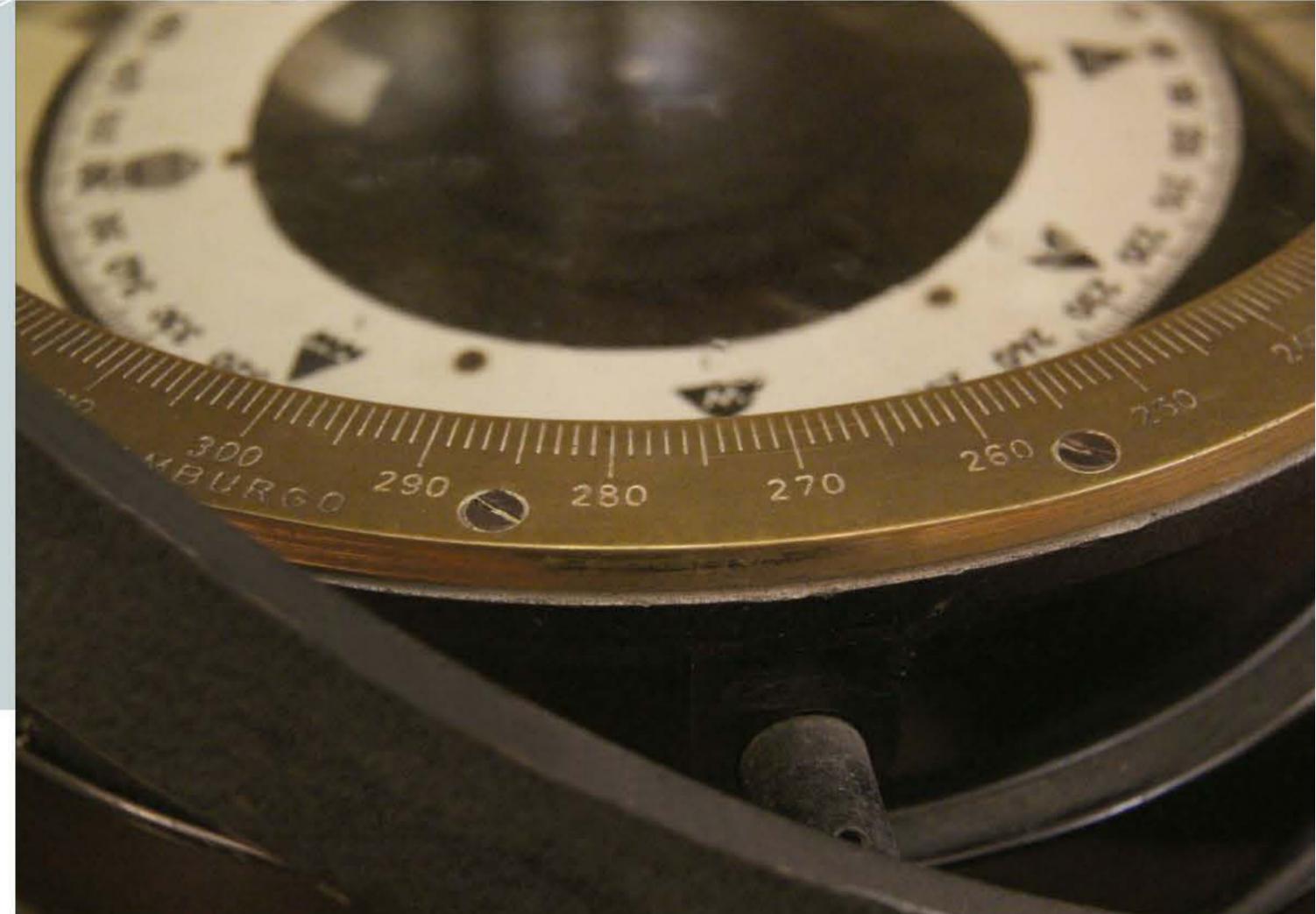
Brújula náutica o compás

s/f. Instrumento de navegación.
Bronce y vidrio.

La brújula náutica o compás es un antiguo instrumento de navegación, muy particular e indispensable al momento de emprender una aventura por el mar. Lejos de las costas, y sin otro punto de referencia más que las estrellas, su utilización para orientar el trayecto de las embarcaciones hizo posible la navegación de altura.

Un imán en forma de aguja que gira sobre su eje y siempre marca el norte magnético permite determinar direcciones horizontales. La circunferencia del horizonte se divide en 360° y una rosa de los vientos o limbo representa los cuatro puntos cardinales. Este objeto clásico de orientación fue decisivo en la historia de la humanidad.

La antigua brújula magnética de bronce y vidrio Plath Geomar Madrid Hamburgo, se luce en una de las salas de reuniones ubicada en el tercer piso del edificio de la SIGEN.



Telégrafo de mando

s/f. Instrumento de navegación.
Bronce y madera, 125 x 35 x 30 cm.

El telégrafo de mando fue fabricado por la empresa A. Robinson & Co. Ltd. en el Reino Unido. Dicho objeto se ubicaba en la zona del puente de mando de las embarcaciones. Tenía una réplica en la sala de máquinas o en cubierta, por medio del cual se transmitían órdenes e información entre ambos, seleccionando una a la vez, entre un conjunto de opciones preestablecidas. Era accionado por el capitán, oficial en guardia, piloto o vigía. Este mecanismo fue muy eficaz en épocas en que no había comunicación interna por voz entre diferentes partes de un buque.

El telégrafo se encuentra ubicado en una de las salas de reuniones del tercer piso del edificio de la SIGEN.



Bitácora Río Quinto

1950. Instrumento de navegación.
Bronce y madera, 100 x 80 x 60 cm.

La bitácora es un artefacto en donde se encuentra el compás náutico. A sus costados yacen dos bolas metálicas, pintadas de color verde en estribor y de rojo a babor, que sirven para compensar el magnetismo del barco. Antiguamente cuando los buques carecían de puente de mando cubierto, en un pequeño armario en su interior solía guardarse el diario de navegación, con el fin de preservarlo de las inclemencias del tiempo. También conocido con el nombre de "cuaderno de bitácora", este diario funcionaba como libreta de trabajo y en él se anotaban todos los hechos ocurridos durante la guardia de navegación.

Dicha pieza es una maquinaria elaborada en el año 1950 con envoltorio de bronce y madera, por la empresa *Iver C. Weilbach & Co.* Perteneció al buque Río Quinto, un buque mercante de ultramar que fue construido por la empresa naval italiana *Cantieri Riuniti dell'Adriatico*. En el marco de un plan naval ejecutado por el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio, fue adquirido por la *Flota Mercante del Estado (FME)* en donde prestó servicio desde 1950 hasta su transferencia en 1961 a la *Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA)*. Tenía un buque gemelo, denominado Río Cuarto.



Piloto automático

s/f. Instrumento de navegación.
Metal y madera, 130 x 60 x 50 cm.

El timón de barco está ubicado en la sala de reuniones del Síndico General de la Nación en el tercer piso. Elaborado sobre una estructura metálica con madera por la compañía Therige Odense Danmark, sus medidas son 130 cm alto, 60 cm ancho y 50 cm de profundidad.

El timón es un dispositivo utilizado para maniobrar un medio de transporte cuyo movimiento se realice a través de un fluido, tal es el caso de un buque, un avión, un submarino, etc. Su función es orientar el fluido, para producir los efectos de giro o de empuje.



Referencias bibliográficas

- Grossman, Luis (2016): Peralta Ramos en la Arquitectura. Ediciones Infinito.
- Ortíz, Federico (1964): "Septra". Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Larrañaga, M.; López Martínez S.; Petrina A. (2017): Arquitectura moderna en Buenos Aires (1928 - 1945): Un estudio de la Casa de Renta. Fondo Nacional de las Artes. Ministerio de Cultura. Editorial Octubre.
- Borghini, S.; Salama, H.; Solsona, J. (1987): 1930 - 1950. Arquitectura moderna en Buenos Aires. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires.
- Durán, Cecilia (2019): Arquitectura como arte público. Estado, arquitectos y cultura en la Revista de Arquitectura (Argentina, 1925 - 1943). Prohistoria Ediciones.
- Azzi, M; y de Titto, R. (2008): Pioneros de la industria argentina. El Ateneo.
- Gonzalez Climent, Aurelio (1989): Alberto Doderó: su vida, su obra, sus barcos. Editorial no identificada.
- Pelayo, Felix. (1944): José Fioravanti. Peuser
- Revista Sindicatura (Enero - Abril 1996) Año 2, N° 4, "José Fioravanti Biondini", Sindicatura General de la Nación.
- Revista Sindicatura (Mayo - Diciembre 1996) Año 2, N° 5 -6, "Carlos de la Cárcova", Sindicatura General de la Nación.
- Revista SIGEN (Octubre 2010) - Año 1 - Nro. 1, Sindicatura General de la Nación.
- Revista SIGEN (Agosto 2013) - Año 4 - Nro. 6, Sindicatura General de la Nación
- Edificio Yatahi. El nuevo edificio para la empresa de navegación Doderó. Corrientes y Reconquista. (1945, diciembre). Revista de Arquitectura, 300, 467-477.
- Edificio Yatahi, para la empresa de navegación Doderó, Corrientes 389 esq. Reconquista. (1949, abril). Revista de Arquitectura, 340, 92.
- Edificio para una compañía naviera, Doderó, Corrientes y Reconquista. (1946, marzo). Nuestra Arquitectura, 74-83.
- Sindicatura General de la Nación (2003): Ley 24.156/ Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional. Ciudad de Buenos Aires.
- Caruso, Laura Gabriela (2014): Del lockout al apoyo estatal: la patronal marítima argentina, sus centros y prácticas, 1890-1920. Travesía (San Miguel de Tucumán), 16(1), 79-102. Universidad Nacional de Tucumán. Facultad de Ciencias Económicas. Instituto de Estudios Socio-Económicos. Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2314-27072014000100004&lng=es&tling=es.
- Belej, Cecilia (2014): "Una exposición permanente". Política de la imagen en los edificios públicos a través de sus murales en la década de 1930. Travesía (San Miguel de Tucumán). 16(1), 29-49. Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2314-27072014000100002
- Belej, Cecilia (10,11, 12 y 13 de agosto de 2011). Benito Quinquela Martín: murales del puerto y sus trabajadores. En Belej, Cecilia; Hrycyk, Paula; Plante, Isabel (Moderadoras), Arte y Política en Argentina: producción, circulación y sentido político de las imágenes (s. XIX y XX). XIIIº Jornadas Interescuelas-Departamentos de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca, Argentina. Recuperado en <https://cdsa.academica.org/000-071/474.pdf>.
- Durán, Cecilia. (2018). "Colaboración creadora": arquitectos y artistas decoradores en los edificios públicos de los años 1930 y 1940. Registros. Revista De Investigación Histórica, 14(2), 51-70. Recuperado a partir de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/237>.

- Durán, Cecilia; "Moderna" y "monumental": arquitectura pública y prensa especializada en la Buenos Aires de los años treinta; Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño; Registros; 13; 2; 12-2017; 124-145. Recuperado en <https://ri.conicet.gov.ar/author/55544>.
- Perón, Juan D. (1949, 13 de mayo). Discurso en el acto de la protocolización del contrato por el que se adquirieron las acciones de la compañía Doderó, en Perón 1949: Discursos, mensajes, correspondencia y escritos I. (Serie JDP, los trabajos y los días. Período político). - Tomo 10, V. 2 y 3, p. 397- 398. Biblioteca del Congreso de la Nación. Buenos Aires (2016). Recuperado en <https://bcn.gob.ar/uploads/publicacionPeron-1949tomo1.pdf>.
- Boletín del Departamento Nacional del Trabajo. Febrero de 1919, N° 40. "Las Organizaciones Obreras de Buenos Aires". La Federación Obrera Regional Argentina (Libro II). La Federación Obrera Marítima (Capítulo IV). Dirección General de Registro, Gestión y Archivo Documental. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/mintrabajo/1907-1921%20boletin%20trimestral/mteyss-biblioteca-dnt-trimestal-1919_40.pdf
- Mauro, L.; Manzo, F.; Stubrin, L.; Yeyati Preiss, L.; y Arza, V. (marzo de 2022): La industria naval en Argentina: situación actual y lineamientos de política para su desarrollo. Documentos de Trabajo del CCE N° 21. Consejo para el Cambio Estructural - Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación. Recuperado en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dt_21_-_industria_naval_vf1.pdf.
- Llairó, M; y Siepe, R. (2001): Perón y la política marítima en la Argentina: flota mercante del Estado, 1946 - 1955. Documento de Trabajo N° 12. Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo. Recuperado en http://www.ceid.edu.ar/serie/2010/ceid_serie_dt_12_llairo_siepe_argentina_la_flota_mercante_del_estado.pdf.
- Ministerio de Cultura de la Nación. Monumentos Históricos Nacionales de la República Argentina. Ciudad de Buenos Aires Parte 1. Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/guia_de_monumentos_caba_-_cnmlybh_parte_1.pdf.
- Ministerio de Cultura de la Nación. Monumentos Históricos Nacionales de la República Argentina. Ciudad de Buenos Aires Parte 2. Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/guia_de_monumentos_caba_-_cnmlybh_parte_2.pdf.
- Fernández, Víctor (2015): Catálogo del Museo Benito Quinquela Martín. Museo de Bellas Artes de La Boca de Artistas Argentinos Benito Quinquela Martín. Ministerio de Educación de la Ciudad de Buenos Aires. <https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/catalogombqm.pdf>.
- Caporicci Miraglia, Walter (2018): Benito Quinquela Martín, el hombre que fue nosotros. Museo de Bellas Artes de La Boca de Artistas Argentinos Benito Quinquela Martín. Ministerio de Educación de la Ciudad de Buenos Aires. http://cdn2.buenosaires.gob.ar/educacion/museoquinquela/2018_quinquela_el_hombre_que_fue_nosotros.pdf.
- Jefatura de Gabinete de Ministros (2022): Construyendo memoria: Historias laborales de trabajadoras y trabajadores estatales víctimas del Terrorismo de Estado. Jefatura de Gabinete de Ministros. Secretaría de Gestión y Empleo Público. Ministerio de Obras Públicas. Comisión de Trabajo por la Reconstrucción de Nuestra Identidad. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/libro_historias_24_3_digital_final_v._imprensa.pdf
- Zakim, Néstor (2015): Cúpulas, remates y miradores. Apuntes Breves. Dirección General Patrimonio e Instituto Histórico. Ministerio de Cultura de la Nación. https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/cupulas_remates_y_miradores_op.pdf

- Aranda Durañona, Oscar (2013): La Patria Alada, desarrollo aeronáutico argentino 1945-1955. Serie Documentos de Trabajo N° 18. Escuela de Defensa Nacional. Ministerio de Defensa. <http://www.cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/1578/1/Documentos%20de%20trabajo%2018.pdf>

- Clarín.com (25.10.2007): Tras 20 años volvió a funcionar el tercer reloj más alto de la Ciudad. https://www.clarin.com/ediciones-antteriores/20-anos-volvio-funcionar-tercer-reloj-alto-ciudad_0_S1yMOXykC-Ke.html

- Clarín.com (11.10.1997): Larga lista de accidentes en el Río de la Plata y el Delta. https://www.clarin.com/ediciones-antteriores/larga-lista-accidentes-rio-plata-delta_0_HjilbvebCtx.html

- Ierardo, Esteban (26.10.2021): Los misterios ocultos de los dos edificios icónicos de Retiro Perfil.com <https://www.perfil.com/noticias/cultura/los-misterios-ocultos-de-dos-edificios-iconicos-de-retiro.phtml>

- Lanacion.com.ar (16.06.2003): Oficinas en un edificio histórico en pleno centro. <https://www.lanacion.com.ar/economia/oficinas-en-un-edificio-historico-en-pleno-centro-nid503576/>

- Infobae.com (7.05.2019): Perón, Juan Domingo (1958). Cómo conocí a Evita y me enamoré de ella. <https://www.infobae.com/sociedad/2019/05/07/como-conoci-a-evita-y-me-enamore-de-ella-2/>.

- Gil, Soledad (12.08.2018): Nicolás Mihanovich, el naviero más grande de la Argentina. Lanacion.com.ar. <https://www.lanacion.com.ar/turismo/nicolas-mihanovich-el-naviero-mas-importante-de-argentina-nid2159693/>

- Clarin.com (4.06.2012) Las torres de Mihanovich. https://www.clarin.com/ciudades/torres-mihano-vich_0_SkdImPXhvQg.html

- Giardinelli, Mempo (26.04.2021): Oleajes nacionales en la vigilia. Pagina12.com.ar. <https://www.pagina12.com.ar/337955-oleajes-nacionales-en-la-vigilia>

- Berlanga, Ángel (30.08.2008): El arquitecto en su laberinto. Radar. Casos: El proyecto de Lecorbusier para Buenos Aires <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/radar/9-4964-2008-11-30.html>

- Williams, Fernando (2018): La escuela de arquitectura en los años 30: nuevos desafíos y crisis de la enseñanza. Dirección de archivos de arquitectura y diseño argentinos. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires. Recuperado en <http://dar.fadu.uba.ar/files/decada30.pdf>.

- Fabio Gremientieri (22.02.2013): Racionalismo: la utopía del progreso. Lanacion.com.ar <https://www.lanacion.com.ar/cultura/arte-razionalismo-la-utopia-del-progreso-nid1556519/>

- Clarin.com (04.06.2012): Las torres de Mihanovich https://www.clarin.com/ciudades/torres-mihano-vich_0_SkdImPXhvQg.html

- Luna, Mauricio (15.11.2017): Cierra uno de los hoteles más lujosos de Buenos Aires y es un misterio que pasará con su edificio histórico. Infobae.com. <https://www.infobae.com/sociedad/2017/11/15/cierra-uno-de-los-hoteles-mas-lujosos-de-buenos-aires-y-es-un-misterio-que-pasara-con-su-edificio-historico/>

- Glusberg, Jorge (09.05.2006): SEPRA: arquitectura que hizo historia. Lanacion.com <https://www.ambito.com/espectaculos/sepra-arquitectura-que-hizo-historia-n3376528>

- Kiernan, Sergio (25.01.2003): La vuelta del Mihanovich. Suplementos m2. Pagina12.com.ar <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/m2/10-182-2003-01-25.html>

- Kiernan, Sergio (29.04.2003): Rascacielos, cementerios y adefesios. Suplementos m2. Pagina12.com.ar <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/m2/10-935-2006-04-29.html>

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Historia del obelisco. Recuperado en <https://www.buenosaires.gob.ar/espacio-publico-higiene-urbana/paisaje-urbano-y-disfrute/eje-civico/plaza-de-la-republica/historia-del-obelisco>

Ministerio de Cultura de la Nación. (24.04.2020): Benito Quinquela Martín, el creador de La Boca. Recuperado en <https://www.cultura.gob.ar/benito-quinquela-martin-el-creador-de-la-boca-8684/>

Rey, Pablo José (2018) El hijo dilecto. Mundo Quinquela 1. Asociación Civil Rumbo Sur. <http://www.rumbosur.org/libros/El-Hijo-dilecto-Quinquela-Martin-Rumbo-Sur.pdf>

Rey, Pablo José (2018): El carbonero pintor. Mundo Quinquela 2. Asociación Civil Rumbo <http://www.rumbosur.org/libros/El-carbonero-pintor-Quinquela-Martin-Rumbo-Sur.pdf>

Rey, Pablo José (2018): Soñar La Boca. Mundo Quinquela 3. Asociación Civil Rumbo Sur. <http://www.rumbosur.org/libros/Sonar-La-Boca-Quinquela-Martin-Rumbo-Sur.pdf>

Rey, Pablo José (2018): De arte y locura. Mundo Quinquela 4. Asociación Civil Rumbo <http://www.rumbosur.org/libros/De-Arte-y-Locura-Quinquela-Martin-Rumbo-Sur.pdf>

Ministerio de Defensa de la Nación. (12.09.2022): 12 de septiembre: Día de la Industria Naval. Presidencia de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/12-de-septiembre-dia-de-la-industria-naval-0#:~:text=Nuestro%20pa%C3%ADs%20tuvo%20un%20impulso,de%20la%20producci%C3%B3n%20naval%20nacional.>

Ministerio de Economía de la Nación. Empresa Líneas Marítimas Argentinas. Marco Legal. Presidencia de la Nación. http://mepriv.mecon.gov.ar/Empresa_Lineas_Maritimas_Argentinas/marco.htm

Boletín Oficial (12.03.1998) RESOLUCIÓN N° 274/98. Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-274-1998-49680/texto>

Mauro, L.; Manzo, F.; Stubrin, L.; Yeyati Preiss, L.; y Arza, V. (marzo 2022). La industria naval en Argentina: situación actual y lineamientos de política para su desarrollo. Documentos de Trabajo del CCE N° 21. Consejo para el Cambio Estructural - Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dt_21_-_industria_naval_vf1.pdf

Gonzalez Climent, José Luis (14.09.2005): Un ambicioso plan le dio su día a la industria. Cronista.com. <https://www.cronista.com/impresageneral/Un-ambicioso-plan-le-dio-su-dia-a-la-industria-20050914-0063.html>

Ministerio de Defensa de la Nación. Industria Naval. Presidencia de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/industria-naval>

Castro, G. (2019). La navegación oceánica y los caminos andinos, evidencia arqueológica e histórica en la redefinición del rol de los señoríos indígenas ecuatoriales en la conquista del imperio de los incas. Rehuso, 4(1), 138-148. Recuperado de: <https://revistas.utm.edu.ec/index.php/Rehuso/article/view/1685>

Producción integral:
Sindicatura General de la Nación
Gerencia de Relaciones Institucionales
Luz Etchevest, curadora de la colección de arte de la SIGEN
Coordinación de Departamento de Comunicación y Prensa
Gerencia de Tecnología Informática
Coordinación de Departamento de Diseño Grafico y Comunicación Audiovisual

• • • • •

• • • • •