

## EL ENMADERADO EN SAN JOSÉ DE FLORES. ADOQUINES DE MADERA RESCATADOS EN AV. RIVADAVIA

Federico Coloca<sup>1</sup>

La mayoría de las personas desconoce que para principios de siglo XX muchas calles de la ciudad de Buenos Aires se encontraban revestidas con adoquines de madera. Dicha práctica, si bien no duró muchos años, formó parte de un proceso más general de pavimentación de las calles porteñas que había comenzado mucho tiempo antes.

A lo largo de los años y en cambiantes contextos históricos, se fueron practicando distintos tipos de afirmados que han ido reemplazándose por diversos motivos (Schávelzon 1991). En todo este proceso la mayoría de los pavimentos se realizaron con piedra, pero también se utilizaron otros materiales. El conocimiento de estas distintas técnicas practicadas a través del tiempo puede darnos una idea estimativa de su cronología.

En forma general pueden plantearse dos etapas en lo referido a la pavimentación de las calles (Coloca 2013):

1. Un primer momento en donde se desarrollan los primeros intentos por adoquinar, definido por su falta de criterio unificado para llevar adelante semejante tarea. Estos momentos se pueden tomar como de prueba, tanto de los materiales utilizados como de las formas en que se llevó a cabo la obra.
2. La segunda etapa se destaca por la aplicación de un plan sistemático de adoquinado, en donde se desarrollaron órganos gubernamentales que estaban encargados de estipular, en base a criterios establecidos previamente, la manera en que se realizaría dicha tarea.

Este último período puede decirse que comienza en 1881, con la sanción de la Ley de Adoquinado, la cual unificaba las leyes de pavimentos y aguas corrientes. Dicha ley se realiza a partir de una serie de estudios e informes producidos por una cantidad considerable de ingenieros que habían sido contratados para dicho fin (Schávelzon 1991). Mediante la nueva ley se autorizaba a la Municipalidad, y en su defecto a la Comisión Municipal, a hacer obligatorio el adoquinado de las calles comprendidas en el perímetro que cubría el centro porteño. En 1888, el gobierno extiende la Ley de Pago Obligatorio en todo el territorio de la capital para toda clase de afirmado que, mediante licitación previa, se mande a ejecutar por la Municipalidad. En estos pliegos se establecían qué tipos de afirmados debían utilizarse en las diferentes calles de la ciudad, como también se determinaban las dimensiones de los adoquines, las bases donde debían

---

<sup>1</sup> CONICET – Instituto de Arqueología, FFyL, UBA.  
fedeigco@hotmail.com

descansar y la forma en que estos debían disponerse (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires 1889).

## LOS ADOQUINES DE MADERA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

El enmaderado se comenzó a utilizar en 1888, aunque poco antes había sido experimentado en algunas cuadras del centro de la ciudad. En este año la Municipalidad celebró un contrato con la Sociedad Franco Argentina de Afirmados de Madera para la pavimentación de 200 cuadras y su conservación anual, lo que quedaría a cargo de esta empresa durante el lapso de diez años. En el pliego de condiciones municipales se determinaba que los adoquines debían tener 23 cm de largo, 8 cm de ancho y una altura de 15 cm. Por otra parte la madera sería de pino colorado de Suecia o de cualquier otra procedencia aprobada por la Oficina de Ingenieros Municipales. Por último, se estipulaba que su base debería ser hormigón de cemento portland, con juntas de mezcla de cemento y arena fina oriental (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires 1889).

Debido al mal resultado inmediato, se ensayó con pino Tea (*Pinus taeda*) sobre la Avenida de Mayo recientemente abierta, lo que generó peores resultados aún. Finalmente, en 1895 los adoquines de algarrobo (*Prosopis alba*) fueron la solución más económica y durable, y fueron utilizados para cubrir buena parte de la ciudad. A diferencia de los anteriores, estos tenían 10 cm de espesor, y al efectuarse la renovación se hizo necesario aumentar el grosor del concreto sobre los que descansaban. La experiencia positiva hizo que para comienzos del siglo XX se exportaran adoquines de dicho árbol autóctono para las calles de Londres, París y Roma. Más tarde se emplearon adoquines más pequeños, de 15 x 6 x 10 cm. Estos también fueron utilizados en gran número de calles, y pueden encontrarse actualmente asomándose en algunas de ellas donde el asfalto se encuentra gastado o roto (Schávelzon 1991). En 1899 se experimentó con madera Karri (*Eucalyptus diversicolor*) proveniente de Australia, en la calle Cangallo (actual Gral. Perón), desde Florida hasta Esmeralda, con juntas bituminosas, pero con deplorables resultados debido a la mala calidad de la madera (Dassen 1900).

Para principios del siglo XX ya se encontraban enmaderados unos 576.000 m<sup>2</sup> de la ciudad (Diario La Nación 1900), cifra que descendió a 542.264 m<sup>2</sup> para fines de la primera década (Censo General de Población, Edificación, comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires 1910). Este número aumentó hasta 677.231 m<sup>2</sup> para el año 1916 (Departamento de Obra Pública Municipal en 1916), para que hacia fines de 1936, el adoquinado de madera alcanzara su mayor expansión dentro de las calles de la ciudad, ostentando unos 1.362.851 m<sup>2</sup> de superficie de la misma (Prignano 1998) (Gráfico 1).

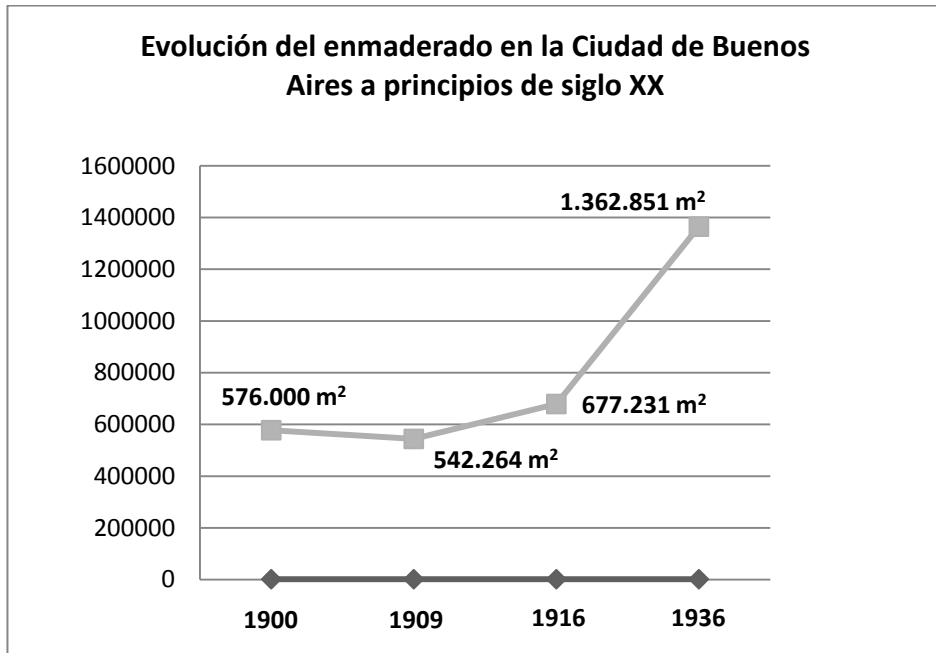


Gráfico 1. Expansión del adoquinado de madera para distintos momentos de la ciudad de Buenos Aires, en donde se puede apreciar el auge que ostentó hacia la década del '30.

## EL ADOQUINADO EN SAN JOSÉ DE FLORES

Con la incorporación de Flores a la Capital, la Municipalidad de Buenos Aires comenzó a levantar los antiguos empedrados y macadam que se encontraban en varios tramos del camino, y comenzó a pavimentar con adoquines de piedra, trabajo que se inició en 1888 (Carbia 1906).

Para principios del siglo XX los barrios periféricos comenzaron a tener un desarrollo muy grande, prosiguiendo en ellos las obras del afirmado de calles. Dentro de la expansión de la ciudad se encontraba el Partido de San José de Flores, que seguía siendo un punto importante en el camino a las lejanas provincias del centro, oeste y norte del país, y para el año 1905 comienza su adoquinado extendido más allá de Rivadavia y Gaona, las cuales como vimos eran las únicas que fueron pavimentadas anteriormente (Vattuone 1991).

Para 1916, el pavimentado de Flores estaba caracterizado por un adoquinado con base de hormigón de cal, principalmente en la Avenida Rivadavia, en varios tramos de la cual también se practicó el enmaderado con adoquines de algarrobo (Coloca 2013) (Figura 1).

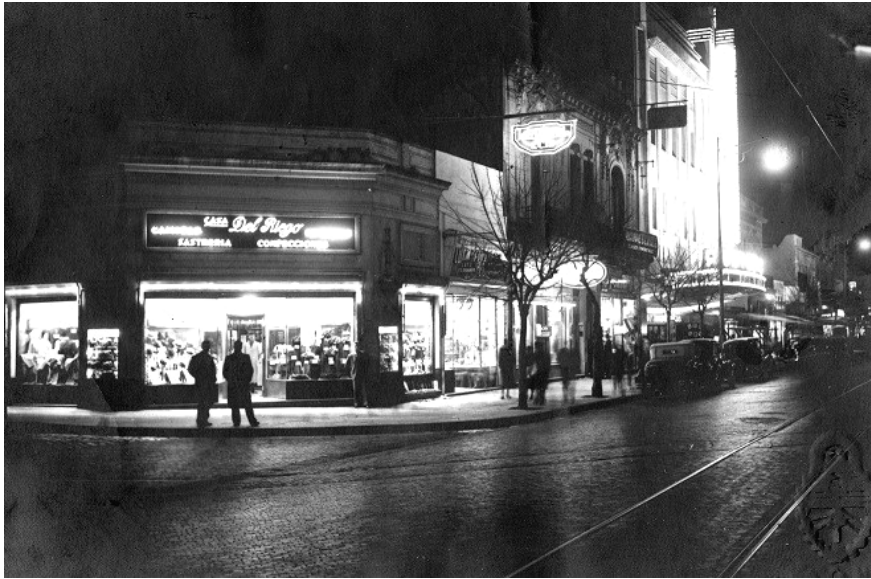


Figura 1. Fotografía donde se puede apreciar el enmaderado de la Av. Rivadavia (esquina Fray Cayetano Rodríguez) para principios del siglo XX (AGN).

#### ADOQUINES DE MADERA RECUPERADOS EN EL BARRIO DE FLORES

En el mes de junio de 2013 el Dr. Ulises Camino logró rescatar 5 adoquines de algarrobo que se encontraban al descubierto producto de trabajos de mantenimiento que se estaban realizando en la Av. Rivadavia, en la intersección con la calle Culpina, los cuales se encontraron en un estado de bastante deterioro producido por la exposición a un ambiente húmedo. Dichos adoquines podrían ubicarse cronológicamente hacia los últimos años del siglo XIX o los primeros del XX ya que, siendo sus medidas promediadas de 14,2 x 5,8 x 9,7 cm, serían asignables a los últimos tipos de enmaderados implementados en la ciudad (Figura 2).



Figura 2. Fotografía de adoquín de algarrobo rescatado en la Av. Rivadavia y Culpina, Flores.

Por otra parte, los mismos se encontraban por debajo de dos afirmados que fueron implementados con posterioridad: adoquinado común (con adoquines de granito) y asfalto (Figura 3). Encontrar el adoquinado común por encima del enmaderado es algo particular ya que, por lo general, una vez que se decidía realizar este cambio, este último era levantado con anterioridad. Por otra parte, si se decidía asfaltar la situación era otra, en este caso se los dejaba y simplemente se los cubría. A su vez, esto nos permite vislumbrar los diferentes cambios que fue sufriendo a través del tiempo la Av. Rivadavia respecto a la regularización de su suelo. Así, encontramos un primer momento de calle de tierra (compactada), pasando luego por el adoquinado de algarrobo asentado sobre base de arena, seguido por el adoquinado común, todavía sin base de hormigón (lo cual ya se estaba implementando en las calles céntricas), para finalmente terminar en el asfaltado, previa preparación de la base con hormigón.

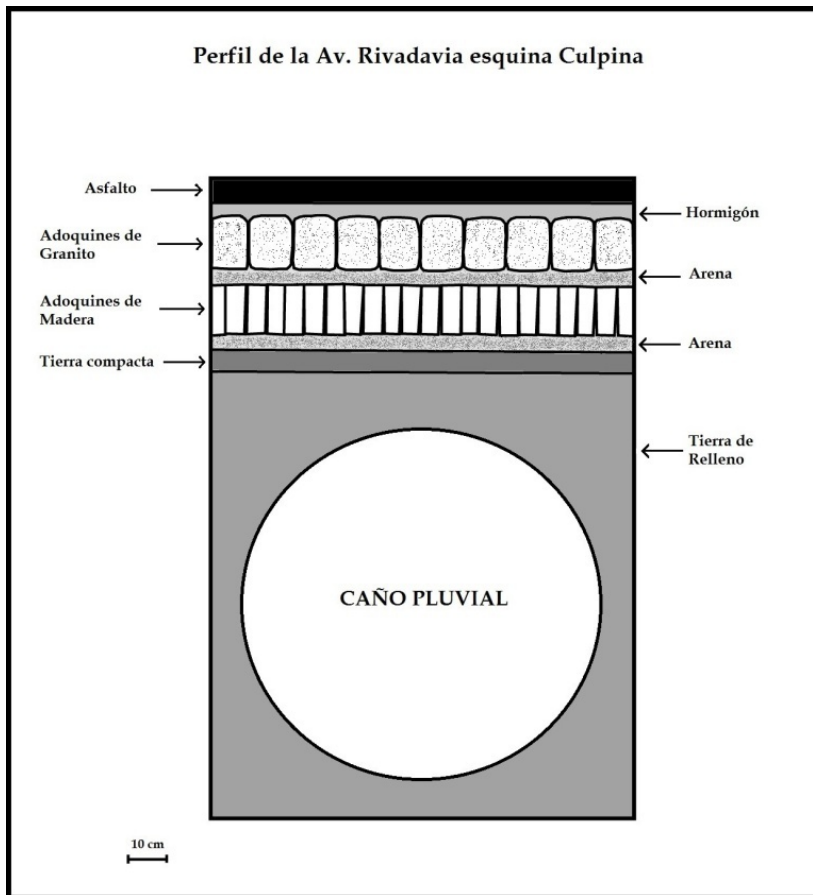


Figura 3. Esquema del perfil donde se encontraron los adoquines de madera que fueron recuperados. Se pueden apreciar las diferentes etapas de pavimentación que fue sufriendo la Av. Rivadavia

Este hallazgo nos muestra la poca homogeneidad con la que han sido practicados los distintos tipos de afirmados que fueron utilizados en la ciudad. A su vez nos hace pensar que todavía dentro del segundo periodo planteado, en donde ya se había implementado un plan sistemático general de adoquinado, hubo muchas particularidades que fueron productos de respuestas a situaciones concretas. Este tipo de rescate nos ayuda a seguir comprendiendo cómo fue el proceso general de domesticación de las calles de la ciudad, el cual fue mucho más complejo de lo que siempre se pensó.

## BIBLIOGRAFÍA

Archivo General de la Nación (AGN).

Fototeca. Sala X, 28-10-8. Buenos Aires, Argentina.

Carbia R.

1906. *San José de Flores: bosquejo histórico*. Arnoldo Moen ed. Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.

Coloca, F.

2013. *Lítica histórica urbana. Estudio sobre artefactos de granito asociados al adoquinado del barrio porteño de San José de Flores (fines del siglo XIX – principios de siglo XX)*. Tesis de Licenciatura FFyL UBA. Inédita. Buenos Aires.

Dassen, C.

1900. La pavimentación de Buenos Aires. *Revista La Ingeniería. Centro Argentino de Ingenieros y Unión Argentina de Asociaciones de Ingenieros*, número especial, pp. 628-630. Buenos Aires, Argentina.

Diario La Nación

1900. La pavimentación de Buenos Aires. *Diario La Nación*, Año XXXI, N° 9533, del 5 de junio. Hemeroteca de la legislatura porteña.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

1889. *Compilación de Contratos de Afirmados. Complementados con las leyes de su referencia y pliegos de condiciones de los mismos*. Imp. Europea. Buenos Aires, Argentina.

———. 1910. *Censo General de Población, Edificación, comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina*. Levantado en los días 16 al 24 de octubre de 1909, bajo la administración del señor intendente Don Manuel J. Güiraldes por Alberto B. Martínez, director de la estadística municipal. Tomo Tercero. Compañía Sud-Americana de billetes de banco. Buenos Aires, Argentina

Departamento de Obra Pública Municipal.

1916. *Plano de la Ciudad de Buenos Aires*. Atlas urbano ambiental de Buenos Aires (último acceso noviembre de 2012).

[www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=27&Itemid=23&lang=es](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=27&Itemid=23&lang=es)

Prignano, A.

1998. *Crónica de la basura porteña. Del fogón indígena al cinturón ecológico*. Junta de Estudios Históricos de San José de Flores. Buenos Aires, Argentina.

Schávelzon, D.

1991. *Arqueología histórica de Buenos Aires I. La cultura material porteña de los siglos XVIII y XIX*. Editorial Corregidor. Buenos Aires, Argentina.

Vattuone, E.

1991. *La Floresta, nuestro barrio. Reseña evocativa*. Vázquez Oubiña Editor. Buenos Aires, Argentina.