

AÍDA RAQUEL CARO COSTAS

HUMANISTA DEL AÑO 1999



Conferencia Magistral

BREVE HISTORIA DEL ADOQUÍN SANJUANERO

La Ciudad de San Juan Bautista transitaba a la decimonónica centuria enaltecida en su orgullo patrio y señaladamente honrada con mercedes, gracias y distinciones otorgadas por la Real Cédula de 13 de abril de 1799 en reconocimiento a su gesta defensiva durante el sitio de los ingleses. Así, su escudo de armas quedaba dotado del mote que le sirve de orla: "Por su constancia, amor y fidelidad es muy noble y muy leal esta ciudad". Se le conceden beneficios de índole económica, sus vecinos y habitantes quedan declarados fieles y leales vasallos y ya por vía privativa recaen en los capitulares ciertos honores. La galardonada ciudad también hereda problemas y entre éstos, uno que viene a reclamar su más urgente atención es el estado en el que se encuentra la vialidad.

Hasta casi la medianía del siglo diecinueve la ciudad estaba dividida en cuatro barrios todos intramuros, formados por el cruce de las calles de la Luna, que corre de este a oeste, y de la Cruz, de norte a sur, tales: el Barrio de Santo Domingo al noroeste; Santa Bárbara o La Meseta al noreste, formado entre 1764 y 1765 cuando se trazan las calles "conforme a buena y arreglada población y sin ofensa de la fortificación"; San Juan o La Fortaleza al suroeste y San Francisco al sureste. Entre 1847 y 1853 Ballajá queda incorporado como el quinto barrio de la Ciudad. El sistema vial de la Ciudad quedaba configurado por trece calles todas tiradas a cordel. Seis se extienden de este a oeste, casi horizontales: San Sebastián, Sol, Luna, San Francisco, Fortaleza y Tetuán; y siete corren de norte a sur y forman fuertes pendientes: Norzagaray, O'Donnell, Tanca, San Justo, La Cruz, San José y Del Cristo. A esta red quedan igualmente incorporadas las caletas de Las Monjas y de San Juan, así como los callejones Gámbaro, de la Capilla y del Hospital.

Al iniciarse el siglo diecinueve San Juan no es ciudad de calles adoquinadas ni ciudad que, como afirma el historiador español Bibiano Torres Ramírez en su obra *La Isla de Puerto Rico*, hubiese alcanzado "en los últimos dos decenios del siglo dieciocho pasar de la peña viva o en la arena a convertirse en una de las pocas ciudades de América que tienen calles de mejor piso y de mayor aseo". En el alborear de la centuria y en el orden civil San Juan sí es la ciudad decepcionada que confronta la dura realidad de que el proyecto en el que se confiaba para conjurar el "estado infeliz" en que se hallaban las calles, sufría la total paralización. Iniciado en 1789 bajo el gobierno de Miguel Antonio de Uztariz (1789-1792), aquél apenas se había desarrollado durante siete años y ya en 1796 se había discontinuado. Es así como San Juan iniciaba su paso hacia la nueva centuria con calles caracterizadas por los baches, hoyos y zanjas. Precisa consignarse que el proyecto de pavimentación surge como iniciativa castrense y fueron sus óptimos propulsores en 1772 el comandante de ingenieros Tomás O'Daly y en 1783 su sucesor en el cargo Juan Francisco Mestre.

La propuesta para empedrar las calles ameritó el aval de la Corona que por Real Orden de 22 de febrero de 1785 impartía su aprobación. La pavimentación que se hace de las calles de San Juan durante los años de 1789 a 1796, y la que habría de desarrollarse en el decurso del siglo diecinueve, se conoce bajo distintas denominaciones, a saber: empedrado, enchinado, morrillado, pero invariablemente el material utilizado era la piedra, conocida por el nombre de chinos, gujarros, cantos rodados o lastres. Éstas, procedentes de los ríos del este de la Isla

y de las islas vecinas, eran obtenidas por el Ayuntamiento mediante contrato con vecinos quienes luego las descargaban en el muelle. Por razones de interés militar la prioridad se le daría a las calles que corrían de norte a sur.

La pavimentación se desarrolló lentamente, salpicada de periodos de suspensión, reducida actividad o paralización, situación determinada por la insuficiencia de fondos - incumplimiento de la Real Hacienda o Intendencia de abonarle fondos particularmente destinados para ese propósito a la tesorería municipal- y por no lograrse contratistas para el suministro de piedras. Durante el periodo de 1797 a 1832 se descontinuó el empedrado. El Ayuntamiento en vano reclamaba que la Intendencia cumpliera su obligación: en 1818 le significaba el “estado más decadente” en que se hallaba el empedrado; en 1824 le solicitaba que tan siquiera pudieran pagarle a los confinados; en 1826 pedía que se le suministraran 500 pesos para reparar algunas calles, solicitud que se repite en 1827.

A partir de 1833, y proyectándose hacia 1840, según afirma Alejandro Tapia, “se activó y casi terminó el empedrado de las calles y embaldosado de las aceras...”. Sin embargo, esta observación sólo podría alcanzar a algunas de las calles principales pues el 26 de noviembre de 1841, y conforme a lo revelado en el informe que la comisión designada para entender en la obra del enlosado de las calles había rendido al Ayuntamiento en agosto de 1839, la ciudad se encontraba “parte sin empedrado y enlosada y parte de suelo terrizo, irregular y de penoso tránsito...”.

De hecho, lo que no se revela nos lo da a conocer el memorialista del siglo diecinueve Pedro Tomás de Córdova, quien en 1838 afirmaba: “La lamentable situación que empezó a experimentar el real erario obligó a los gobernadores a echar mano del referido impuesto [de calles] y de cuantos fondos y arbitrios les fueron posibles para mantener las obligaciones públicas”. Entre estos gobernadores figuró Miguel de la Torre quien, simultáneo a reconocer en 1832 “el mal estado del empedrado de esta capital y lo precisa e indispensable que se hacía su reparación”, no tuvo reparo alguno en utilizar el usufructo del arbitrio para la construcción del Teatro de la Ciudad, hoy Teatro Tapia. De justicia es reconocer, sin embargo, que concluido éste, reintegró los fondos.

En 1842 ya se dispondría, por Real Orden, que la Intendencia le proveyese al Ayuntamiento 25,000 pesos fuertes -en un término de cinco años- para uso exclusivo del enlosado y empedrado de las calles; y en 1848 se establecía categóricamente que el Ayuntamiento sería el único responsable de atender el cuidado de las calles, su enlosado y conservación.

Descontentos con el sistema de pavimentación utilizado hasta entonces -el empedrado- en 1880 se aprueba una propuesta para ensayar el uso del adoquín de madera. De resultar exitoso, éste sustituiría paulatinamente la previa pavimentación. Sin embargo, objeciones referentes al efecto negativo que pudiera causar la exposición de estos adoquines a las inclemencias del tiempo, así como consideraciones relacionadas con las variantes dentro del mismo sistema vial, determinaron finalmente la adopción de la utilización del adoquín de piedra caliza azul.

Entusiasta con esta propuesta, el arquitecto Pedro Cobreros proveyó información en el sentido de que cerca de Río Piedras había canteras y que en el país ya existían operarios que trabajaban en el desbaste y labra de este adoquín. La particular situación de precariedad económica de algunos canteros que estaban desempleados y en busca de trabajo posibilitaba, sugería Cobreros, que el Ayuntamiento pudiera adquirir los adoquines “a precio arreglado”.

El entusiasmo tropezaba con el principal obstáculo en el proceso de llevar a cabo la “reforma vial” o cambio del enchinado al adoquinado: la escasez de fondos en el erario municipal. No obstante, la iniciativa no quedaba anulada y es así como encontramos a los ediles en gestiones de localizar, incluso fuera del ámbito insular (Europa), materiales para la nueva pavimentación.

Una variedad de alternativas evidencian esta determinación: los denominados *trapoches* o piedras belgas, el adoquín artificial o de escoria de hierro, y el adoquín de piedra natural. La decisión habrá de tomarla el arquitecto Patricio de Bolumburu, principal propulsor de la reforma vial en San Juan, quien favorece al adoquín de escoria de hierro inglés, de forma prismática, rectangular.

Las subastas para la adquisición y colocación del material quedaron declaradas desiertas por falta de licitadores. Hay que señalar, sin embargo, que, mientras tanto, varias calles de la ciudad (los documentos no precisan cuales) experimentaban la colocación de los adoquines del país, los de piedra caliza azul.

El pedido de adoquines de escoria de hierro se haría definitivamente en agosto de 1890. Procedentes de Inglaterra, llegarían por conducto de Larríñaga y Compañía, empresa de vapores establecida en Liverpool desde 1882 y cuyos principales accionistas eran españoles. El 21 de octubre de 1890 llegaba un cargamento de 50,000 adoquines en el vapor español *Cádiz*. Los primeros adoquines de escoria -color blanco- se colocaron en enero de 1891 en la calle de la Tanca. Constituye éste el comienzo de la importación de adoquines ingleses para pavimentar las calles de San Juan, importación que continuará a lo largo de la década final del siglo y que alcanzará la primera del próximo siglo veinte.

En el mes de septiembre de 1891, tras recibir la muestra de un adoquín cuyo fabricante inglés, Henry Ramm, de Liverpool, consideraba de superior calidad, opinión con la que concurrieron los ediles, llegaba el primer cargamento de adoquines ingleses de escoria de hierro, de color gris oscuro. La experiencia fue nefasta ya que habría de resultar en la total paralización de la pavimentación hasta 1892.

Conforme a la práctica establecida, aquéllos fueron examinados a su llegada para determinar si cumplían con las exigencias prescritas en lo referente al tamaño, color y cantidad. La inspección, efectuada por una comisión del Ayuntamiento integrada por el arquitecto municipal, el síndico procurador y dos concejales, no tuvo resultados positivos, por lo que en septiembre de 1891 el arquitecto José Claudio escribe al alcalde presidente, Juan José Potous, indicándole que los adoquines no eran aceptables. Se alegaba que "al colocarlo en obra no permite su biselado hacerlo de canto sino de tabla, presentando así mayor superficie, pero poca seguridad por el poco tizón que les queda. Son bastantes quebradizos y menos comprimidos que la muestra".

Ello provocó el consecuente pleito con Ramm y el almacenaje de los adoquines que, al no ser utilizados, se deterioraban. Estos adoquines "defectuosos" tendrán eventualmente un destino azaroso: fueron colocados, luego removidos, y vueltos a colocar. Mientras, continuaban los esfuerzos por experimentar con el adoquín del país, esfuerzos que quedarán frustrados ante la insistencia de los comerciantes que preferían el adoquín de escoria.

Excluidos los adoquines de madera, de corta duración, encontramos que en el sistema vial de la ciudad coexistieron dos tipos de adoquines de piedra: el del país, de piedra caliza azul, elaborado con piedra extraída de canteras trabajadas en Río Piedras, Trujillo y al este de Puerto Rico; y el adoquín de escoria cuyos colores eran el blanco, el gris-blanco y el gris oscuro azulado.

Cabría preguntar, ¿por qué si la Isla tenía buenas canteras y obreros para elaborar el adoquín de piedra caliza azul se recurría anualmente a la importación de los de escoria? La contestación es una de carácter económico. El precio del adoquín de escoria era bajo y el flete y los seguros los pagaba el fabricante, mientras que el Ayuntamiento sólo pagaba el precio de los adoquines y el derecho de descarga. No así en el caso del adoquín del país, el que incluso requería un mayor costo de colocación pues "exigen una mano de obra más prolija que la de escoria". Otra razón para rechazar al adoquín del país era de naturaleza estética, se opinaba que "no ofrecen a la vista buen aspecto como los de escoria".

Si bien el núcleo central de la vialidad de San Juan, al comenzar la última década del siglo 19, se pavimentaba con adoquines de escoria, eventualmente durante algunos de esos

años el de escoria queda reemplazado en algunos tramos de varias calles por el adoquín de piedra. Esta particular circunstancia de cambio de un tipo a otro y la *precisa imprecisión* de la documentación que nos habla de “trozos de calles” a adoquinarse, pero sin indicar las calles, impide que podamos tener el año exacto de datación de los adoquines que hoy contemplamos en San Juan- pero en cuanto a la entrada del adoquín de escoria inglés en nuestras calles, el asunto queda claro: última década del siglo XIX.