

LA HISTORIA EN FOTOS

CALLES ADOQUINADAS



1 El Ing. José Francisco Mejía con sus colegas Mass y Sosa inspeccionando los trabajos en las calles capitalinas.

Antes de 1939, las calles de la capital hondureña lucían empedradas en algunos sectores, de tierra en otros, gradas de piedra en las partes altas y en lo que constituían los alrededores con viviendas aisladas, senderos por donde solo transitaban personas, animales de tiro y carretas, vías que en invierno eran pegaderos y en verano rutas de polvo.

Muchos de nuestros lectores, apasionados por la historia de la ciudad, se convierten en excelentes colaboradores, unos proporcionándonos datos, otros fotografías y viejos textos que recogen pasajes del ayer tegucigalpense, así, hoy cuando observamos las obras municipales en la red vial con pasos a desnivel, rotondas y túneles de alivio, hacemos remembranzas



2 Adoquines colocados en la mitad de una de las calles ciudadanas.

del ayer cuando se dieron los primeros pasos de cambio en la capital.

En esa época de la década de los treinta encontramos la figuración del Ing. José Francisco Mejía (foto 1), profesional que tuvo a su cargo la dirección técnica de la pavimentación de la capital hondureña a partir de los meses finales del año 1939 en el segundo período de la Administración Carias Andino.

Los diseños de la transformación de las calles capitalinas estuvieron a cargo del Ing. Alfredo Sabino Mass y la localización de las obras, por su importancia, el Ing. Conrado Sosa, quien dependía de los estudios topográficos levantados por los Ingenieros Humberto Z. Banegas y Luis Velásquez.

Las calles céntricas de la antañona ciudad fueron seleccionadas para ser

pavimentadas con un sistema que se eligió como el más apropiado por el costo de materiales, resistencia, por las condiciones del subsuelo y por ser un pavimento atractivo que ya se había experimentado en viejas ciudades europeas y latinoamericanas.

El adoquín de piedra granítica (foto 2) fue esa selección y una vez finalizados los estudios de ingeniería se tomó la decisión de comenzar la obra, primero abriendo las calles para instalar el sistema de alcantarillado del cual adolecía la ciudad cuyos habitantes utilizaban los fosos sépticos para el manejo de las excretas, esta parte le correspondió realizarla al Ing. Mónico Zelaya nombrado en ese año director del alcantarillado sanitario y la nueva red de distribución del agua potable que le correspondió ejecutar a don Andrés Reyes Noyola, quien se desempeñaba como gerente de la Empresa de Agua,

Luz y Fuerza.

Para el alcantarillado (foto 3) fueron enterrados enormes tubos de cemento en la parte central de las calles con las respectivas conexiones a las casas y para la conducción del agua potable tubería galvanizada con las respectivas tomas a los hogares que pagaban por paja de agua un lempira mensual porque no existían en aquel entonces los medidores.

Finalizados los trabajos del subsuelo, el Ing. Mejía y su calificado personal procedió a construir los bordillos de las aceras (foto 4), los tragantes, a nivelar las calles, a aplanar el material selecto para colocar la cama de arena donde se colocarían los bloques de adoquín de piedra que confeccionaban los reos de la penitenciaría central, una vez que les llevaban las grandes basas extraídas de las canteras próximas a la ciudad como Saucique y Carpinteros.



3 La tubería del alcantarillado enterrada en una de las calles céntricas de la ciudad.



Trabajos de construcción de bordillos y aceras en una de las calles céntricas de Tegucigalpa todavía operaba el Hotel Ritz, donde hoy está el hotel Prado.

Los presos a puro cincel moldeaban los bloques bajo un patrón que determinaba que estos tendrían la forma rectangular con las siguientes dimensiones: 18 centímetros de altura, 10 centímetros de ancho y una longitud variable de 20 a 30 centímetros, medida esta última que se acondicionaba para remates, terminales y para las vueltas de las esquinas.

Cinco caras de los adoquines eran bien pulidas y la inferior que iba adherida a la cama de arena amortiguadora de 5 centímetros de espesor, irregular para poderla acomodar al momento de colocarla y proceder a ligarlas con mortero de cemento líquido.

Para nosotros, niños en aquella época, era todo un espectáculo el ver como instalaban las tuberías de aguas negras, bajadas con garrochas hasta la profundidad de los fosos, como colocaban las cañerías para el agua, como se desplazaban los enormes balasteros Mack que descargaban el material, las pesadas aplanadoras de 12 toneladas (foto 5), el movimiento de las grandes batidoras de cemento y observar a los reos picando la piedra y a los obreros colocando los adoquines.

Las primeras calles que se pavimentaron fueron, la avenida Simón Bolívar o Calle del Comercio desde la Plaza La Merced al Parque Central, la Avenida Cervantes desde la Plaza Central hasta el Palacio Arzobispal en La Plazuela y la Avenida Paz Barahona desde la iglesia San Francisco hasta la Plaza



Una aplanadora en trabajos de nivelación de la Avenida Paz Barahona al poniente de la Catedral.

Central (foto 6), en el proyecto se incluyeron las calles de enlace que corren de norte a sur.

En los datos que encontramos en el libro del Ing. Mejía que le obsequió al periodista Antonio Ochoa Alcántara, heredado a su hijo Froilán, quien nos los facilitó, se revela que el costo de la pavimentación con adoquines ascendía a L. 12.00 el metro cuadrado que se financiaba con dos tercios, el del centro que le correspondía al municipio y los otros dos a los propietarios de los inmuebles beneficiados, es decir un tercio para cada uno de los laterales. Si usted tenía un frente de veinte metros, pagaba entonces a la Tesorería de la Alcaldía Municipal L.80.00 más los servicios de pegue por alcantarillado y agua.

En la década de los cuarenta, el éxito alcanzado por el proyecto original de la

pavimentación de la capital con el sistema de adoquín, produjo la expansión de las obras procediéndose la continuación de la Avenida Cervantes hasta el barrio La Moncada, la Paz Barahona desde El Arbolito (FOTO 7) hasta San Francisco y desde la Plaza Central hasta el parque Herrera, se demolió la zona del Carrusel en La Ronda para unir la Avenida Máximo Jerez con la Avenida Juan Gutenberg o calle del Guanacaste ambas adoquinadas hasta llegar al Barrio Abajo pasando por la iglesia de Los Dolores y en igual forma se procedió a pavimentar la Calle Real y la Avenida Centenario de Comayagüela y toda la Avenida Colón desde la intersección con El Guanacaste hasta la iglesia de El Calvario en el Barrio Abajo.

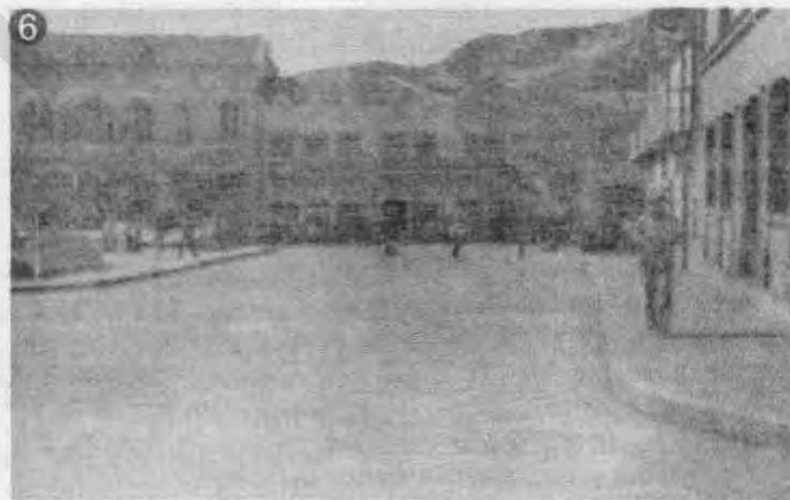
El adoquín ofrecía muchas ventajas, una de ellas era el mantenimiento de las calles, porque no existían como ahora en

el asfalto los baches, las hendiduras y otros defectos que encarecen las reparaciones; antes las cuadrillas inspeccionaban y cuando se observaban fisuras entre adoquín y adoquín se procedía a rellenar con mortero, si se quebraban las piezas se reponían fácilmente y si se producían hundimientos, resultaba fácil levantar los bloques, se apisonaba el terreno y se colocaban nuevos adoquines.

En los años sesenta, el sistema fue entrando en desuso y las autoridades practicaron el cambio, primero por el asfalto y después por el cemento hidráulico.- Muchas calles adoquinadas fueron revestidas por oscuras capas de la emulsión asfáltica sin remover el viejo pavimento, quedando bajo su aplicación, las piedras que en el ayer le daban un aspecto señorial a la ciudad que combinaba su reluciente y pétreo pavimento con las casas de aquellas cornisas que sustituyeron los aleros coloniales, los balcones de estilo y las sólidas construcciones, muchas de adobe, otras de piedra y ladrillos que engalanaban a la antigua "ciudad de las canteras".

En Tegucigalpa y Comayagüela quedan muy pocas calles adoquinadas, una de las últimas la del Guanacaste que ahora solo es el recuerdo porque desapareció con los trabajos que actualmente realiza la alcaldía del MDC y las que existen, pequeños tramos, descuidadas y hundidas en el sector histórico de la ciudad, la vieja y noble capital de Honduras.

Hasta la próxima semana.



Pavimentada la Vía de San Francisco a la Plaza Morazán



Trabajos de infraestructura en la Paz Barahona cerca del parque