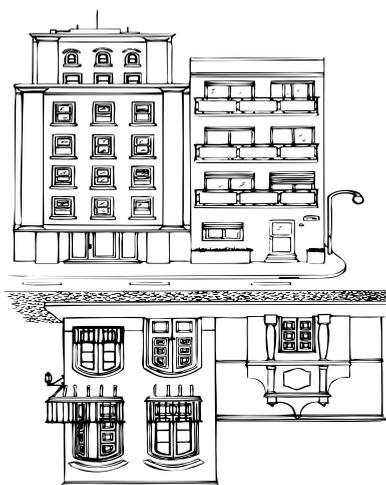


Número 1

ISSN 1853-7626

URBANIA

Revista latinoamericana de
arqueología e historia
de las ciudades



ARQUEOCOOP

Urbania. Revista de arqueología e historia de las ciudades

ISSN 1853-7626
Número 1 - 2011
Publicación anual por
Arqueocoop Ltda.
Impreso en Argentina

Director: *Ulises Camino*

Diseño de tapa: *Sheila Alí, Aniela Traba y Diana Vigliocco*

Logo ilustrado: *Diana Vigliocco*

La revista *Urbania* es propiedad de la cooperativa de trabajo
Arqueocoop Ltda. (Matrícula N° 38226)

Comisión Directiva

Presidente: *Ulises Adrián Camino*

Vice-presidente: *Juan Pablo Orsi*

Secretaria: *María Cristal García*

Prosecretaria: *María Valeria Castiglioni*

Tesorerera: *Silvina Tatiana Seguí*

Av. Gaona 4660

Of 6 y 7 – CP 1407

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

urbaniapublicaciones@gmail.com

Suscripción anual:

Individual: latinoamérica 12 U\$S - resto del mundo 17 U\$S

Institucional: latinoamérica 22 U\$S - resto del mundo 32 U\$S

Director

Ulises Camino

Comité Editorial

Secretaria:

Aniela Traba

Javier Hanela

Juan Orsi

Diana Vigliocco

Edición y Diagramación

Sheila Alí

Aniela Traba

Diana Vigliocco

Administración

Valeria Castiglioni

Iván Díaz

Coordinación

Silvina Seguí

Colaboradores

Cristal García

Oscar Elía

Federico Coloca

Comité Académico

Dr. Mariano Ramos

Dr. Daniel Schávelzon

Dr. Mario Silveira

Dra. Alicia Tapia

Auspicios Institucionales



**Centro de
Arqueología Urbana -
FADU-UBA**



**Patrimonio e
Instituto Histórico**
de la Ciudad de Buenos Aires



MUNICIPIO DE MORÓN
Instituto y Archivo Histórico de Morón

Evaluadores del Número 1

Lic. Ulises Camino - CONICET - Centro de Arqueología Urbana-FADU, Universidad de Buenos Aires. Argentina.

Dr. Carlos Cerutti - CONICET- Museo de Ciencias Naturales y Antropológicas "Prof Antonio Cerrano" Paraná, Entre Ríos. Argentina.

Dr. Horacio Chiavazza - Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. Argentina.

Dr. Martin Cuesta - Universidad de Buenos Aires - Depto. Cs. Soc. y Hum., Universidad Argentina de la Empresa. Argentina.

Dr. Alejandro Haber - CONICET - Universidad Nacional de Catamarca. Argentina.

Dra. Ana Igareta - Centro de Arqueología Urbana - FADU, Universidad de Buenos Aires. Argentina.

Dr. Carlos Landa - Instituto de Arqueología (IdA), Universidad de Buenos Aires - CONICET. Buenos Aires. Argentina.

Lic. Caterina Mantilla - Programa de Arqueología de la Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia.

Dra. Cecilia Mercuri - Instituto de Arqueología (IdA), Universidad de Buenos Aires - CONICET. Buenos Aires. Argentina.

Dr. Mariano Ramos - CONICET - PROARHEP, DCS, Universidad Nacional de Luján y CIAFIC. Argentina.

Dr. Facundo Gomez Romero - CONICET- FACSO, Universidad del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Argentina.

Dr. Daniel Santilli - Instituto Ravignani - Universidad de Buenos Aires. Argentina

Dr. Henry Tantaleán - Universidad Nacional Mayor de San Marcos/Instituto Francés de Estudios Andinos. Lima. Perú.

CONTENIDOS

Editorial 7

Prólogo

Las Ciudades, *Ulises Camino* 9

Artículos

Algunas consideraciones generales sobre la arqueología urbana en Cuba, *Odlanyer Hernández de Lara y Sonia Menéndez Castro* 15

Arqueología de los túneles de Palermo: el edificio del Departamento de Monumentos y Obras de artes (M.O.A.), *Daniel Schávelzon* 33

La ciudad soterrada. Arqueología de la Caracas colonial y republicana, *Luis Molina* 53

El adoquinado de Buenos Aires y la construcción del paisaje urbano, *Federico Coloca* 73

La mutación de la economía de Buenos Aires ante el derrumbe del orden colonial, *Oscar Elia* 95

Arqueología y nihilismo en Buenos Aires, *Marcelo Weissel* 119

Notas

La arqueología y la Ley 25.743 en la Ciudad de Buenos Aires, *Ricardo Orsini* 135

Hallazgo de un mamífero cuaternario en el “Corralón de Floresta”, *Horacio Padula* 137

Entrevista

Entrevista al Dr. Mario Silveira, *por Silvina Seguí* 139

Normas Editoriales 145

Editorial

La revista *Urbania* nace como una herramienta destinada a ser un nuevo aporte para la difusión de estudios científicos, principalmente de aquellos que se enfocan en los contextos urbanos para el desarrollo de su investigación. Debido a la escasez de medios que divulguen la producción intelectual realizada en torno a estas temáticas, nos hemos propuesto construir un espacio para estimular nuevas investigaciones y fomentar la discusión sobre las ya existentes.

Quienes integramos esta revista formamos parte de un equipo de investigación dedicado desde hace ya más de cuatro años a la arqueología urbana. A lo largo de este tiempo se fueron incorporando también algunos estudiantes de Historia, en un intento por articular distintas disciplinas afines al estudio del pasado de las ciudades. En el 2008, con el grupo más consolidado y maduro, surgió la idea de crear una revista para construir un espacio de difusión y discusión donde convergiesen los avances hechos por otros equipos e investigadores en la temática.

Para llevar adelante este proyecto, y dadas las adversidades económicas con las que nos enfrentábamos, nos propusimos constituirnos como una entidad que nos brindara el marco legal necesario para autofinanciar nuestras actividades. Con esto en mente, decidimos conformar una economía social solidaria, lo que dio lugar al nacimiento de la primera cooperativa de arqueología en Argentina: *Arqueocoop Ltda.*, orientada hacia actividades de investigación y difusión de base arqueológica.

La arqueología urbana se ha ido desarrollando a lo largo de toda América Latina con gran ímpetu desde las últimas dos décadas. A su vez consideramos que en cuanto a la formación histórica de las ciudades se refiere, toda Latinoamérica ha estado vinculada por procesos comparables, y muchas veces, incluso compartidos. En consecuencia, tanto las problemáticas del pasado, como las del presente, encuentran muchos puntos de contacto dentro de este gran territorio físico y social. Es por ello que enfatizamos como uno de los objetivos esenciales de esta publicación, el deseo de contribuir a la comunicación entre los colegas latinoamericanos. Es nuestro afán realizar un aporte que permita nutrir este diálogo entre distintos profesionales, equipos, y jóvenes investigadores de todas las regiones y diversas disciplinas afines.

En esta publicación inaugural se reúnen una variedad de trabajos de investigación realizados en ciudades de diversas regiones de Latinoamérica, desde el Caribe hasta el Río de la Plata. El primer artículo es el de Odlanyer Hernández de Lara y Sonia Menéndez Castro, en donde comienzan describiendo las diferentes etapas de desarrollo que tuvo la arqueología urbana en Cuba a lo largo de su trayectoria, para luego a partir del desarrollo en La Habana Vieja discutir sobre la necesidad de abrir nuevos horizontes de trabajo para consolidar su praxis.

A continuación, Daniel Schávelzon presenta un estudio sobre construcciones subterráneas encontradas bajo el edificio de Monumentos y Obras de Arte (MOA) del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que habían formado parte de la primer usina eléctrica de la ciudad.

Por su parte, Luis Molina nos presenta una síntesis de las excavaciones arqueológicas producidas en Caracas, y señala algunos puntos críticos relacionados tanto con su contexto institucional, propuestas metodológicas, los alcances y limitaciones relacionados, como así también con las perspectivas a futuro de la arqueología urbana en el ámbito caraqueño.

En el siguiente artículo, Federico Coloca, desde un análisis teórico, propone el análisis del adoquinado de la Ciudad de Buenos Aires como un elemento dentro del proceso de construcción paisajística que se fue construyendo en dicha ciudad desde fines del siglo XIX.

Mediante un estudio histórico, Oscar Elía analiza las relaciones económicas suscitadas durante la primera mitad del siglo XIX en la ciudad de Buenos Aires, sosteniendo que tal proceso marcó un cambio sustancial con respecto a la etapa colonial anterior.

Cerrando la lista de artículos, Marcelo Weissel presenta en su trabajo una discusión de fundamentos filosóficos y políticos aplicados al trabajo arqueológico. De esta forma, propone desde un marco interpretativo, un análisis reflexivo sobre el nihilismo para comprender la utilidad de la arqueología y la formación del patrimonio arqueológico en Buenos Aires.

En la sección de notas, Ricardo Orsini nos presenta un acercamiento hacia las formas de acción que conlleva el cuidado y estudio del patrimonio arqueo-paleontológico bajo la implantación de la ley sancionada en el año 2004 en la Ciudad de Buenos Aires. Por su parte, Horacio Padula nos muestra un ejemplo de la complejidad del registro arqueológico en el ámbito urbano, describiéndonos los restos de un mamífero del Período Cuaternario hallados en las excavaciones realizadas en un sitio del barrio de Flores (Buenos Aires).

A modo de cierre de esta primera edición, nos acercamos a las razones y pasiones que influyen en quienes elegimos interactuar con el registro arqueológico y su análisis, a través de una entrevista realizada por Silvina Seguí al destacado zooarqueólogo Mario Silveira.

Para finalizar, queremos expresar nuestro reconocimiento a todos los autores por la calidad de los materiales producidos, los cuales enriquecen a su vez la calidad de esta revista. Por su parte, queremos expresar nuestro profundo agradecimiento, tanto a los miembros del Comité Académico por su confianza y apoyo en este lanzamiento, como también a los evaluadores por su importante colaboración y su buena predisposición para participar en este nuevo proyecto.

EL ADOQUINADO DE BUENOS AIRES Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE URBANO

Federico I.Coloca¹

RESUMEN

Los objetos nos rodean, ellos pueden ayudarnos a comprender la forma en que las personas se relacionan con su entorno físico, ver cómo viven y construyen sus vidas en torno a éste. En este trabajo se utilizará el marco teórico de la Antropología de las Ciudades y el concepto de Paisaje Urbano. Siguiendo esta línea teórica, se analizará la construcción del paisaje de la ciudad de Buenos Aires de fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Este período histórico específico, de carácter transicional, expresa una forma determinada de percibir y de pensar la ciudad. Para abordar esta discusión se pondrá foco en el adoquinado, el cual forma parte de este momento determinante en donde se estaba desarrollando la construcción de un paisaje urbano específico, caracterizado por una idea de ciudad moderna. Este proceso se asocia a una concepción particular del espacio, como también a una forma propia de ubicarse y circular dentro del mismo, que responden a los objetivos del floreciente Estado-Nación. Principalmente, se presentará el adoquinado como un elemento particular de la cultura material que, formando parte del paisaje social, sirve como uno de los marcos cosmovisionales que articulan a los seres humanos, y que ocultan construcciones ideológicas.

Palabras Clave: adoquinado - paisaje - ciudad - Buenos Aires

RESUMO

Os objetos nos cercam, eles podem nos ajudar a entender como as pessoas interagem com seu meio físico, ver como vivem e constroem suas vidas em torno dele. Neste trabalho nós usamos o referencial teórico da Antropologia das Cidades e do conceito de Paisagem Urbana. Seguindo esta linha de teoria, analisamos a construção da paisagem da cidade de Buenos Aires do século XIX e início do século XX. Este período histórico particular de caráter transitório, expressa um modo particular de perceber e pensar uma cidade. Para abordar esta discussão vai centrar-se na, que faz parte deste momento onde se estava desenvolvendo a construção de uma paisagem urbana específica, caracterizada pela idéia de cidade moderna. Este processo está associado a uma concepção particular de espaço, bem como uma maneira própria de se localizar e mover dentro da mesma, que atende aos objetivos do florescente Estado-nação. Principalmente, o pavimento será apresentado como um elemento específico da cultura material como parte da paisagem social, serviu como um dos quadros articulada visão de mundo que os seres humanos, e construções ideológicas que se escondem.

Palavras-chave: pavimentação -paisagem -cidade - Buenos Aires

¹Proyecto Arqueológico Flores – FfyL, Universidad de Buenos Aires , Res. 4807
fedeigco@hotmail.com

ABSTRACT

The objects around us may help understand how people interact with their physical environment and how they live and build their lives around that. The Anthropology of Cities and the Urban Landscape concept will be the theoretical framework used in this paper. Following this theoretical approach we will analyze the construction of the landscape of the city of Buenos Aires during the late nineteenth and early twentieth century. This particular historical period, transitional in character, expresses particular way of to sense and think the city. To address this discussion we will focus on the stone pavement, which was part of that moment in which the erection of a specific urban landscape was being developed, and that it was characterized by the idea of modern city. This process is associated with a particular conception of space, as well as particular way to locate and move within it, which responds to certain goals of the growing nation-state. Mainly we will try to present the stone pavement as a particular piece of material culture that takes part in the social landscape and serves as one of the world-view frameworks which articulate to human beings, while hide hegemonic ideological constructs.

Key words: stone pavement - landscape - city - Buenos Aires

INTRODUCCIÓN

Así como hoy en día muchas personas alzan su voz y defienden la permanencia de calles adoquinadas, protestando ante el desmonte de adoquines para dar paso a calles asfaltadas, en el momento en que estas mismas calles fueron adoquinadas, también fueron tema de discusión y conflicto entre diferentes posturas. Hoy, estos cubos de granito que conforman gran parte de las calles del llamado “casco histórico” de la ciudad de Buenos Aires son considerados patrimonio histórico¹, reflejo de un pasado que no queremos olvidar, que debemos cuidar porque son parte de nuestra identidad porteña. Pero en su momento, la implementación del adoquinado fue considerado parte de un “progreso” del cual muchos desconfiaban y no querían, o simplemente consideraban perjudicial.

El adoquinado de la Ciudad de Buenos Aires tiene su historia, una historia que se enmarca dentro de un proceso histórico particular, tanto local como mundial (mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, si bien los primeros intentos de adoquinado comienzan a fines del siglo XVIII). En los momentos en que se comenzaban a producir de forma sistemática las primeras calles adoquinadas, la ciudad de Buenos Aires y el gobierno nacional, buscaban darle paso al “progreso” para apartarse de las raíces coloniales que todavía se vislumbraban en las fachadas de los edificios y las costumbres de los porteños, como también en la viabilidad dificultosa y la suciedad que presentaban las calles, verdaderos pantanos cuando llovía (Bernand 1999; Murad 2005; Schávelzon 1999; Wilde [1881] 2000).

Esta idea de progreso estaba ligada a las ciudades de París y Londres, verdaderas representantes de la modernidad a la cual apuntaban las clases dirigentes y de mayor poder adquisitivo de nuestro país (Bra 2000; Sola 2008).

Una vez impulsado el proceso, el adoquinado tuvo diferentes etapas de desarrollo y momentos en donde se realizaron varias pruebas. Así, se probaron diferentes materias primas, se experimentaron granitos traídos de diversos lugares, y se ensayaron variadas formas de instalación (Schávelzon 1991, 2007; Bra 2000; Sola 2008).

A nivel teórico, para poder abordar el tema planteado, este trabajo retoma algunos conceptos desarrollados por la Antropología de las Ciudades y la Arqueología del Paisaje. Dentro de este marco teórico, el espacio es considerado potencialmente como un agente que estructura la sociedad. El paisaje urbano es un orden espacial que está impuesto al medio y de esta forma es siempre socialmente construido, principalmente, por las instituciones sociales dominantes (Delgado Ruiz 1994; Zukin 1991). Considerando esto, trataremos de ver el adoquinado de la ciudad de Buenos Aires como parte de un proceso más general y en un momento histórico particular, en donde se estaban impulsando cambios a niveles sociales, políticos y económicos, que conllevaron e impulsaron la construcción de un paisaje urbano determinado, promovido principalmente por los sectores de la elite porteña.

LA ESPACIALIDAD Y LA CIUDAD COMO PAISAJE CONSTRUIDO

En el estudio del espacio y los paisajes sociales se han desarrollado diferentes propuestas tanto teóricas como metodológicas para su abordaje (Anshuetz et al. 2001; Criado Boado 1999; Curtioni 2004; Hernando 1999; Thomas 2001; Tilley 1994; entre otros). Por su parte, la ciudad como espacio construido ha llamado la atención de varias líneas de investigación, las que nos ayudarán a comprender de qué manera la elaboración material de este paisaje particular es el reflejo de un orden social que lo determina.

La percepción del espacio según Hernando (1999) constituye un parámetro de construcción social de la realidad, y no una dimensión dada. Cuando la percepción tiene lugar a través de lo que éste autor denomina como representaciones metonímicas, o sea cuando es la experiencia la que confiere distintos valores al espacio y hace heterogéneos sus contenidos, entonces el significado pertenece a cada uno de los rasgos del espacio, y eso es el “paisaje”.

Por otro lado, Criado Boado (1999) destaca que el espacio construido es el producto de una serie de mecanismos de representación de sistemas mecánicos de reproducción que, en principio, no son aparentes para el observador ni para el participante; por otro lado, existen tecnologías de domesticación del espacio, que son dispositivos conceptuales antes que efectivos, discursivos antes que materiales, que configuran el espacio en el sistema de saber para permitir que éste sea compatible con el sistema de poder.

Entre los autores que toman la ciudad y su especialidad como objeto de estudio, Sharon Zukin (1991) destaca al **paisaje** como un concepto clave para poder entender la apropiación de la transformación espacial. Este concepto, que empieza en el arte, va extendiendo su significado hasta el punto de incluirse en la apreciación de la cultura material que forma parte de un proceso social. Dentro de estos usos del **paisaje**, se lo toma desde una apreciación amplia de la importancia de la espacialidad. El espacio pasa, por lo tanto, a ser visto como un medio dinámico que, al mismo tiempo, ejerce una influencia sobre la historia y es moldeado por la acción humana. El espacio es potencialmente un agente que estructura la sociedad. El **paisaje** es un orden espacial que está impuesto al medio, ya sea construido o natural. De ese modo, el **paisaje** es siempre socialmente construido alrededor de instituciones sociales dominantes, dando forma material a una asimetría de poder económico y cultural (Zukin 1991).

De esta forma se sostiene que cada período histórico presenta una sucesión de paisajes reales y simbólicos que los definen, y en ellos la arquitectura pasa a ser un elemento importante porque le brinda capital simbólico. A partir de esto se pueden definir dos tipos de ciudades que se fueron desarrollando en la sociedad moderna: las ciudades modernas antiguas (construidas entre 1750-1900) y las ciudades modernas recientes (construidas entre 1900-1950). Éstas sugieren dos paisajes urbanos contrastantes, que expresan paradigmáticamente la forma por la cual el paisaje de los poderosos coexiste con lo marginal de los que no tienen poder (Zukin 1991).

En las ciudades modernas antiguas, como Nueva York, Londres, París o Buenos Aires, el **paisaje** político (y financiero) concentraba el poder en el centro. *El vulgo*, al mismo tiempo, ocupaba amplios sectores de la ciudad histórica central, bordeando los grandes edificios de las instituciones dominantes. Las nuevas ciudades modernas, por otro lado, no poseían esa concentración espacial que unían centralidad y poder, tornándose descentralizadas en un modelo “suburbano”. Las instituciones dominantes estaban dispersas en una gran área geográfica y se encontraban difusas en medio de lo ordinario (Zukin 1991).

Tomando las ciudades como espacios construidos y apropiados, podemos ver que el proceso de modernización aspira a construir una cierta unidad de espíritu que haga viable una experiencia de lo urbano como cultura exenta más o menos unificada, susceptible de generar o movilizar afectos identitarios específicamente ciudadanos. Para ello se intenta una y otra vez convertir la urbanización en politización, es decir en asunción del arbitrio del Estado sobre la confusión y los esquemas paradójicos que organizan la ciudad. En esa dirección, la concepción política de la ciudad sabe que resulta indispensable el establecimiento de centros que desempeñen una tarea de integración tanto instrumental como expresiva, tan atractiva para el ciudadano en el plano de lo utilitario como en el de lo simbólico. Este trabajo de centralización no es confiado sólo a enclaves propiamente funcionales, sino también a otros puntos de centro cuya misión es ante todo de orden semántico. De esta forma, la tarea que se le impone a los nacionalismos urbanos es hacer

posible la modernización, entendida como proceso de control y centralización (Delgado Ruiz 1994).

Siguiendo esta línea, Fiori Arantes (1998) destaca tres generaciones de ciudades que se fueron desarrollando a lo largo del tiempo. La primera generación comenzó a ser mal vista alrededor de los años cincuenta por culpa “de las intervenciones drásticas de tipo tábula rasa que se realizaban en nombre de una visión funcional de la ciudad-máquina de la era industrial. Fue abandonada en seguida por una urbanización (la segunda) sin modelos fijos, que alegaba modestia en sus intervenciones por lo general puntuales, respetuosa de las culturas locales” (Fiori Arantes 1998:18). El modelo posterior de ciudad postmoderna, el actual, sería la urbanística de tercera generación.

Enfocándose principalmente en cómo se produce el cambio (de las ciudades), puede destacarse el concepto de “destradicionalización”, propuesto por Fortuna (1997), para poder estudiar la forma en que las ciudades se renuevan. Siguiendo esto, se argumenta que el proceso de renovación urbana se alimenta no solo de las transformaciones sociales y estructurales de la ciudad, sino también de las formas en cómo ésta es promovida y apropiada simbólicamente. En este sentido, las ciudades, como los individuos, tienen sus propias identidades. Fugaces unas, duraderas otras, las identidades de las ciudades son un atributo complejo que se conquista, se transforma, o desvanece y altera, al sabor de innumerables circunstancias, endógenas unas, exógenas otras.

La clasificación de las ciudades es siempre ambivalente. Tal como la sociedad, las ciudades sufren transformaciones más o menos intensas a lo largo del tiempo, y su identidad, como la identidad de los sujetos, se encuentra sujeta a procesos de continua recomposición. La destradicionalización es un proceso social por el cual las ciudades y las sociedades se modernizan, al sujetar anteriores valores, significados y acciones a una nueva lógica interpretativa y de intervención (Fortuna 1997).

Améndola (1999), por su parte, hablando de la ciudad postmoderna, sostiene que actualmente se manifiesta una creciente centralidad de la experiencia urbana y una mayor presencia de la ciudad en la conciencia del hombre contemporáneo. La ciudad se transforma profundamente y se predispone a ser mucho más que en el pasado, una experiencia totalizadora para su gente. La forma de ciudad ya no sigue prioritariamente sólo la función como había proclamado el movimiento moderno. Sin embargo, debajo del aparente caos formal y estructural de la metrópolis contemporánea, sigue encontrándose la lógica de la acumulación y de la asimetría de las relaciones sociales que se encontraban antes.

Hasta los años sesenta dominaba la exigencia de hacer funcional a la ciudad organizándola y racionalizándola. La gran emergencia del Londres victoriano de Dickens era la fábrica. El dominio de la industria sobre la sociedad civil no era solo cultural, político o económico, sino también físico y tipológico (Améndola 1999). A diferencia de esto, en la ciudad postmoderna de hoy prevalece el impulso a hacerla vivible y atractiva. Desde el

último cuarto del siglo XX la ciudad pasó a tener una nueva imagen, más fuerte y positiva para entrar dentro de la lógica del mercado, en donde seducir y atraer al consumidor es lo esencial.

CONTEXTO HISTÓRICO, ECONÓMICO Y SOCIOPOLÍTICO DEL ADOQUINADO EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

En su libro sobre la historia de Buenos Aires, Carmen Bernard (1999) nos describe cómo fue cambiando la ciudad a través de los años. Si bien a lo largo del período colonial tuvo muchos cambios en su organización (principalmente la campaña de modernización impulsada por el Virrey Vértiz), Buenos Aires en su aspecto edilicio no había dejado de ser un pueblo con aspecto inacabado, hecho de construcciones mediocres y precarias. Esta autora sostiene que la Independencia trajo aparejados muchos cambios, tanto a nivel organizativo de la ciudad como en las costumbres desarrolladas por los porteños.

Reforzando esta idea, Millazo y González (2005) argumentan que a pesar de pequeños crecimientos, el redireccionamiento por parte de España del sistema urbano y nuevas disposiciones edilicias, no era suficiente para que Buenos Aires dejara de tener un aspecto primitivo.

Sin embargo, Otero (2001) se opone a estas interpretaciones, y sostiene que la imagen de un Buenos Aires monótono, cuyas obras de arquitectura fueran realizadas con un escaso conjunto de materiales, no concuerda ni con la documentación, ni con elementos de la cultura material analizados con métodos físico-químicos.

La construcción de tapia dominó en Buenos Aires durante los siglos XVI y XVII, comenzando muy lentamente las transformaciones en 1606, cuando el Cabildo autorizó a Fernando Álvarez Texero la fabricación de ladrillos y tejas para las viviendas de Buenos Aires. Recién a partir de 1612 ingresaron desde Europa y desde el territorio del Brasil, insumos de construcción en pequeñas cantidades. El material importado cubría distintos rubros como hierro en barras, cerraduras, aldabas, goznes, ventanas, vidrios y espejos. Con el cambio de la estructura jurídica de 1776, el Tratado de Libre Comercio de 1778 permitió que ingresaran mercaderías que hacían a la vida diaria. Se importaron materiales de construcción como ladrillos, azulejos, maderas, rejas, brea, herrajes, losetas de mármol. Todos los insumos registraban distintas calidades, lo que pone en evidencia los diferentes poderes adquisitivos, destinos de uso y también un refinamiento en el gusto de la sociedad. Ya no sólo se privilegiaba el uso, sino que comenzó a privilegiarse la calidad como un elemento significativo de los objetos utilizados en la construcción (Otero 2001).

En Francia y la península Ibérica la estética imperante hacia mediados del siglo decimotercero era el tardo-barroco. La construcción europea de fines del siglo XVIII fue impactada por el pensamiento de los filósofos de la época y proyectó una arquitectura que debía expresar la grandiosidad de los hombres y sublimar su pasado. La burguesía de

Buenos Aires tomó como modelo aquellas ideas y construyó un nuevo paradigma que rompió con sus tradiciones coloniales (Otero 2001).

Posteriormente, el derrumbe del orden colonial es seguido por un largo período de anarquía en todo el territorio del antiguo Virreinato del Río de la Plata, en donde se destaca la rivalidad de la ciudad portuaria con las provincias del interior y el litoral. A todo esto se le agrega también la expansión territorial hacia el sur (las llamadas campañas del desierto), que comienza con el mandato de Rosas (1833-1834) (Bernand 1999). En cuanto a la arquitectura, Bra (2000) destaca que la ciudad en la época colonial estaba precariamente edificada, en donde sobresalían solamente determinados edificios públicos (el Fuerte, el Cabildo y varias iglesias) que constituían las excepciones dentro del uniforme panorama urbano. Recién luego de 1850 puede decirse que empezó a cambiar la fisonomía genuinamente española que hasta entonces había presentado la ciudad, al surgir edificaciones de órdenes toscano, dórico, jónico, corintio y compuesto (Bra 2000).

En esta nueva mentalidad que se estaba desarrollando también había influencias del exterior. Después de 1850, afianzada la revolución industrial, las posibilidades migratorias hacia América aflojaron las tensiones sociales europeas. Así, la arquitectura enriqueció su lenguaje con mayor pluralidad temática al incorporar los estilos del neorrenacimiento en todas sus variantes nacionales, del clasicismo francés y del neorromanticismo y el neogótico en todas sus fases (Bra 2000). Esa verdadera "revolución urbana", como también se la llamó, involucró obras de relevancia y se proyectó hacia el progreso integral del país y el estado nacional.

Así, se argumenta que el crecimiento de Buenos Aires puede determinarse en tres etapas (Bra 2000). La primera es la de una ciudad colonial, ceñida a su lugar geográfico de capital de un virreinato, sin poder separarse de su condición a pesar de su crecimiento. La época de Rosas es conservadora y no está relacionada con grandes cambios, al menos hasta 1850. A partir de la batalla de Caseros (1853) se desarrolla la segunda etapa, cuando comienzan a perfilarse las grandes realizaciones y reina una nueva mentalidad. En este momento se traduce, en síntesis, un proyecto hacia el futuro, afín con la evolución de los países europeos. La tercera etapa nos comprende a nosotros: es la etapa actual. Involucra la incorporación de nuevos elementos en los trabajos de construcción, tales como el acero y el vidrio (Bra 2000).

Como vemos, la mayoría de los autores resaltan que fue a partir de la caída de Rosas en 1853 que comienza a "domesticarse el suelo de la ciudad" (queriendo apartarse de la barbarie, para acercarse a lo civilizado) por medio de una utopía urbana propulsada por pensamientos progresistas, representados principalmente por la llamada "generación del '80". En este momento Buenos Aires empieza a repudiar el pasado colonial y se configura un Estado moderno. La ciudad se confecciona por medio de nuevos estilos constructivos, realización de mejoras de tipo edilicias, nuevas calles y la expansión de sus límites hasta nuevos barrios (Flores y Belgrano), en donde la implantación del ferrocarril jugó un papel fundamental para la integración de estos distritos periféricos (Bernand 1999). Esta

“europeización” de Buenos Aires se da tanto por la voluntad de los dirigentes, como por las tradiciones culturales que acompañan a los inmigrantes que comienzan a llegar, incrementando la población y obligando el ensanche del tejido urbano (Cortese 2010).

Así se agregan también nuevos criterios urbanísticos que se abren camino en el mundo de fines del siglo XIX, y se suman a lo antes expresado, contribuyendo a esa transformación obligada además por una importante inserción de la producción agropecuaria de la República Argentina, en el cada vez más desarrollado comercio mundial (Cortese 2010).

Para este período, Murad (2005) nos muestra cómo los diarios de la época reflejaban el aspecto de la ciudad, ordenanzas con objetivos organizativos en la circulación de la ciudad como también el impulso que se estaba desarrollando para realizar “proyectos de mejora” tanto a nivel material como cultural. Al leerlos, se puede apreciar cómo en estos años estaban en alza todo pensamiento y toda práctica que llevan implícita una profunda crítica al período anterior y una actitud de superación del modo de pensar y actuar precedente. Esto lleva a creer que se estaba implementando un “sentido común” desde los estratos más cultos de la sociedad que habrían de decidir mejor las medidas innovadoras a implantar y que consideraban como “su” deber el llevarlo a la práctica.

Posteriormente a 1880 comienza a delimitarse definitivamente el país como tal. Desde esta década hasta el inicio de la primera guerra mundial, Argentina y Buenos Aires conocen un desarrollo sin precedentes (ligada al modelo sociopolítico y económico de la generación del '80). Para este lapso de tiempo la población se multiplica gracias a la inmigración europea. Para el año 1914 los extranjeros representaban la mitad de una población total de 1.400.000. Se culmina en este período un proceso en donde la ciudad se convierte en una metrópoli moderna. Por su parte, la explotación de nuevos recursos que se vieron beneficiados por los nuevos medios de transportes (como el barco a vapor y el ferrocarril que abarataron el transporte de cereales) ayudaron a introducir definitivamente al país dentro del mercado mundial (del cual participaba desde el primer tercio del siglo XIX) como productor de materias primas. La ciudad fue cambiando, modernizándose y expandiéndose cada vez más, hasta poblar los territorios alejados que conformarían el conurbano (Bernand 1999).

Algunos autores resaltan para la segunda mitad del siglo XIX el mal estado de las calles, verdaderos lodazales sin necesidad de lluvias copiosas. La gran mayoría carecía del rústico empedrado de la época, la “piedra bola”; sólo algunas de las situadas en la parte céntrica (las cercanías de la Plaza Mayor) lo poseían. Durante el gobierno de Marcelo Torcuato de Alvear se transformaron casi todas las avenidas del municipio, rectificando sus líneas, pavimentándolas y dotándolas de arbolado. De esta forma, varias avenidas se convirtieron en verdaderas arterias de la vida urbana (hasta el día de hoy). La Avenida de Mayo constituyó un hito en la era de la construcción. Además involucró cambios sustanciales en la fisonomía edilicia de la Plaza de Mayo, incluido el Cabildo. Alvear rompió con viejos esquemas a los que seguían aferrados los porteños de entonces y, como todo renovador, se

vio asediado por las críticas de muchos ciudadanos que reprochaban su política, y también sus gustos, en particular su predilección por esparcir masas de cemento, piedra, arbustos y hierro forjado (Bra 2000).



Figura 1. Previo a su adoquinado las calles de Buenos Aires se presentaban de tránsito dificultoso luego de las lluvias.



Figura 2. El paisaje de calles anegadas y pantanosas cambia con los primeros adoquinados.

Reforzando estas descripciones María Sola (2008) subraya que las ciudades americanas fueron principalmente renacentistas, y retomaron las pautas urbanísticas de las ciudades grecorromanas que se habían perdido en la edad media. La piedra fue el principal elemento para la construcción y la necesidad de tales elementos originó nuevas actividades comerciales y laborales. Llegó el momento en que los aprovisionamientos tradicionales resultaron insuficientes, particularmente en lo atinente a la piedra. Fue entonces que se comenzaron a explotar las canteras existentes en el país, lo que motivó la consolidación de una nueva industria, apoyada por el ferrocarril, cuyos trenes de carga transportaron los mármoles, los bloques de granito, los cordones y adoquines que se utilizaron en la erección de edificios y en la pavimentación de las calles porteñas. Todo ello convergió hacia el incremento de la necesidad de mano de obra.

Para principios del siglo XX los barrios periféricos comienzan a tener un desarrollo muy grande, prosiguiendo en ellos las obras del afirmado de calles. Dentro de la expansión de la ciudad, el partido de San José de Flores era un punto importante ya que estaba atravesado por el “Camino Real”, ruta obligada para las lejanas provincias del centro, oeste y norte del país, y comienza su adoquinado para el año 1905 (Vattuone 1991). A partir de la segunda mitad del siglo XIX Flores había crecido considerablemente, y las estancias eran un factor importante de impulso, produciendo su vitalidad nacida de su fama como lugar de esparcimiento para las familias porteñas. La llegada del ferrocarril en 1857 contribuyó a su desarrollo (al igual que en otros barrios periféricos tales como Almagro), transformándose en el suburbio de una ciudad que crecía de manera notable (Pisano 2000). Cada vez se complicaba más percibir el límite entre “campo” y “ciudad”. Las actividades de los habitantes de estos partidos se diversificaron, convirtiéndose éstos en típicos barrios porteños de clase media.

PROCESO TÉCNICO Y ADMINISTRATIVO DEL ADOQUINADO DE LA CIUDAD

Como se comentó más arriba el adoquinado fue un proceso que tuvo varias instancias, tanto en la procedencia de la piedra, la producción propiamente técnica, como también los actores que impulsaron su realización. A su vez, su valor simbólico dentro del ideario popular fue cambiando a través del tiempo hasta convertirse en parte de la identidad porteña hoy añorada.

Schávelzon (1991) cuenta que los primeros pasos para empedrar se tomaron en forma efectiva en diciembre de 1780, cuando los vecinos de la calle Bolívar, entre Victoria y Alsina, se ofrecieron para pagar el empedrado por su cuenta. Pero al dejar el Virrey Vértiz el gobierno las cosas cambiaron, y el Marqués de Loreto prohibió el empedrado por considerar que el tránsito de carretas pesadas haría que las casas se cayeran, aumentaría el ruido y los carreteros tendrían que usar ruedas de hierro y esto atentaría contra la libertad individual. Recién en 1795 se empedraron algunos tramos céntricos también con el dinero de los particulares.

Martín García alrededor de 20.000 toneladas de piedra para activar el empedrado de las calles. Existe un plano municipal de esa época constituido por una cuadrícula; en su parte central un grueso trazo señala el área que debía concluirse de empedrar; comprende desde Independencia y Temple (actual Viamonte) hasta Salta y Libertad, y de ahí hacia el oeste, en forma escalonada, hasta Entre Ríos y Callao, desde Alsina a Cangallo. Pese a las buenas intenciones de las autoridades municipales, el arreglo de las calles parece haber sido un proceso lento y sujeto a cambios. Pero siempre fueron la piedra y la arena los materiales únicos, insustituibles (Bra 2000).

En 1888 una comisión estableció las normas que rigieron a lo largo de los siguientes cincuenta años. En 1893 se obligó a usar base de hormigón en toda la Capital. A lo largo de los años hubo distintos tipos y variedades de pavimentos (adoquinado bruto, común, Inglés, tipo Macadam, de madera, de arenisca italiana) que fueron en su mayoría reemplazados por diferentes motivos que no los hacían eficientes para la función (Schávelzon 1991).



Figura 5. Los adoquines de madera fueron probados en varias calles de la ciudad de Buenos Aires.



Figura 6. Adoquines de Madera. En muchos casos cuando llovía fuerte, éstos terminaban levantándose y anegando las calles.

Por lo que vemos los distintos tipos de pavimentados pueden dar una idea estimativa de cronología. El adoquinado común se inicia hacia 1875 con bloques de granito de 0,10 m. a 0,13 m. de ancho por 0,15 m. de alto y 0,20 m. de largo asentados sobre capa de arena de 0,20 m. de espesor, con cordón y vereda de ladrillos y luego baldosas. En 1883 se experimenta con adoquines bien formatizados traídos de Inglaterra. Pero el problema era que se pulían con mucha rapidez al usarlos, por lo que no prosperaron, aunque el sistema de colocación sirvió de experiencia para modificar el sistema nacional. Diez años después, se usa el adoquinado sobre base de hormigón (Schávelzon 1991).



Figura 8. El antiguo Congreso en el Año 1865 con las calles con adoquinado bruto.



Figura 9. El antiguo congreso, luego de 1875 con adoquinado normal.

En 1883 llegaron al penal de Sierra Chica los primeros internos condenados a trabajos forzados, los que fueron sometidos a largas jornadas diarias que exigían prolongados esfuerzos físicos en el trabajo de la piedra. Recién en 1930 se introdujeron maquinarias adelantadas para la extracción. En otros puntos del país, como por ejemplo Tandil, el trabajo de las canteras era realizado por obreros que, en su gran mayoría, provenían de la inmigración. Hubo abusos y la paga era insuficiente, pero en definitiva la producción se mantuvo alta y demostró la buena calidad del material local (Bra 2000).

Para principios del siglo XX la producción de adoquines estaba dividida en dos etapas principales. La primera, era la extracción de la piedra de la cantera (como se dijo eran esencialmente de la Isla Martín García o de Tandil). La segunda etapa consistía en el corte

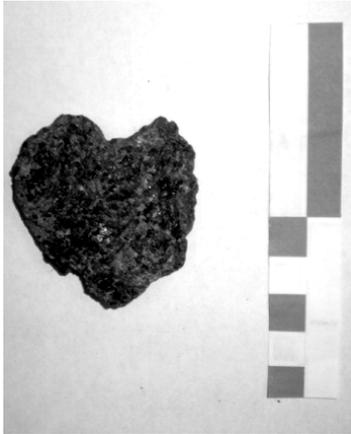


Figura 12. Desecho de talla de formatización de adoquines recuperado del sitio Corralón de Floresta, donde se desenterraron casi 3.000 de estos artefactos.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN

Como vimos, el espacio es un agente que estructura la sociedad. El **paisaje** urbano es un orden espacial que está impuesto al medio y está siempre socialmente construido, reproduciendo el orden social que representa. De esta manera, el **paisaje** da forma material a una asimetría de poder económico y cultural, y la “domesticación” de las calles nos da cuenta de esto. Por esta razón sería esperable que en un modelo del cambio progresivo del empedrado, se adoquine, en primera instancia, el centro que es donde el poder se identifica y donde vive la elite, y en un momento posterior se adoquine la periferia, donde pueden encontrarse los barrios de las clases trabajadoras.

Por otra parte, nuestra cultura material refleja nuestro imaginario sobre el mundo que nos rodea, y también cómo estructuramos el espacio. Dentro de los materiales que forman parte de la construcción del espacio, la piedra es uno de los más importantes. Aun así, el análisis de los restos líticos arqueológicos modernos, al menos en nuestro país, ha sido por lo general dejado de lado, aún más si se trata de contextos urbanos, enfocándose por lo general en contextos prehistóricos (Schávelzon 2007, Mercuri y Coloca 2009). Estos conjuntos pueden ser muy diversos, desde los adoquines en los que tratamos de enfocar este trabajo, hasta rocas de aplicación en estructuras y monumentos, los cuales nos rodean y nos cuentan nuestro propio pasado material.

La construcción del **paisaje** de la ciudad de Buenos Aires ha dejado rastros que podemos ver aún hoy, formando parte de nuevas vivencias a partir de su reinterpretación y revalorización por parte de la sociedad. Los dispositivos materiales y conceptuales que resultan cruciales para la formación social de la existencia individual y colectiva son apprehendidos a través de la experiencia directa en las prácticas sociales concretas. Estas vivencias son las que a su vez reproducen el orden social.

No puede entenderse una forma de concebir el espacio si no es como parte de una estrategia general de construcción de la realidad. Una relación material con la realidad debe corresponderse necesariamente con una percepción dada y coherente con ella, por lo que una cierta forma de entender el espacio se corresponde, a su vez, con una cierta ordenación temporal de la realidad o con una percepción dada de la propia identidad. Así, todo lugar construido, marcado o regionalizado, puede entenderse como una materialización de comportamientos y relaciones interpersonales, los que son al mismo tiempo posibilitados y recreados por aquel. Es en este sentido que los adoquines adquirieron, a través del tiempo, un nuevo valor diferente del que tuvieron en el momento de su fabricación, reinterpretándose para convertirse en patrimonio, una parte de la identidad histórica de la ciudad.

Desde esta perspectiva, hemos tratado de ver el adoquinado en la ciudad de Buenos Aires como parte de un proceso socio-político y económico más general que se estaba desarrollando desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la primera del siglo XX. Este período histórico se destaca por ser de carácter transicional, donde se estaba impulsando el paso de una ciudad de estilo colonial a una ciudad pensada bajo la idea de la modernidad, la cual se promovía principalmente desde los ámbitos relacionados a la élite e intelectuales de la época.

La pavimentación de las calles es un proceso que se desarrolla bajo una lógica que pensaba en hacer la ciudad más funcional. Con el tiempo la ciudad fue cambiando esta lógica, incluyendo lo estético y la imagen como elemento importante, y acorde a esto, el adoquinado se resignificó en su función, para pasar a formar parte de la identidad de la ciudad posmoderna propia de nuestros días. Pero sobre todo, el adoquinado es un resultado material de un momento determinado en donde se estaba desarrollando una forma de ver y de pensar la ciudad, plasmando una concepción del espacio y de cómo moverse dentro de él, distinto, sin duda, a como lo hacemos hoy.

NOTAS

¹ La Ley Nº 65 (BOCBA Nº 540, del 30/09/98) dice en su artículo 1º que las vías circulatorias secundarias, adyacentes y/o circundantes a monumentos y lugares históricos cuyo solado se encuentre actualmente empedrado o adoquinado serán mantenidos con dichos materiales y las reparaciones que resulten necesarias se realizarán con los mismos materiales a efectos de mantener la continuidad del paisaje urbano de las arterias. Pero agrega dos salvedades, la de reparar paulatinamente hasta llevarlas a su estado original (artículo 2º), retirando los segmentos realizados con estos materiales y sustituyéndolos por los originales, excepto aquellas cuadras donde la superficie reparada con asfalto supere el cuarenta (40) por ciento de la superficie total de la calzada, debiéndose a proceder a pavimentar.

² En el Archivo Histórico de la Ciudad se encuentran, divididos por años, documentos que dan cuenta del accionar que llevaba a cabo la Comisión de Obras Públicas, que dependía de la municipalidad de la ciudad, y estaba a cargo, entre otras cosas, del empedrado. En los años revisados

1856 y 1857 (los primeros en que esta comisión comenzó a funcionar) se pudieron encontrar quejas formales de vecinos que se amparan en leyes para no pagar el empedrado, pedidos de adoquines de particulares para empedrar su cuadra, consejos y propuestas de determinado tipo de sistemas empedrados para determinadas calles, así como también presentaciones y aprobaciones para la compra de adoquines. Se espera encontrar más material en las cajas de los años posteriores.

³ Se realizó un análisis de los artefactos recuperados a partir de una propuesta metodológica en donde seleccionamos una serie de variables que se consideraron pertinentes para un primer abordaje del conjunto, esperando poder observar algún tipo de patrón discriminante del mismo. Las variables utilizadas fueron: largo, ancho y espesor máximos; módulo de longitud/ anchura; tamaño relativo; forma general del contorno; materia prima (características del grano, color, inclusiones); adhesiones; alteraciones de superficie; marcas antrópicas y pulido de las caras (Mercuri y Coloca; 2009). Además se efectuó un estudio de experimentación sobre la confección de adoquines mediante el cual se reforzó la hipótesis desarrollada (Coloca 2010).

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Ulises Camino por su apoyo y ayuda, sin la cual no podría haber realizado este trabajo. A Cecilia Mercuri con quien hemos empezado el primer análisis del material. A los evaluadores que con sus opiniones y comentarios ayudaron a mejorar el trabajo. Y a mis compañeros de carrera y del Proyecto Arqueológico Flores, tanto los que aun continúan trabajando en él como los que han tomado nuevos rumbos.

BIBLIOGRAFÍA

Améndola, G.

2000. V. Los principios organizadores de la ciudad nueva. En *La ciudad postmoderna. Magia y miedo en la metrópolis contemporánea*. Celeste ediciones. Madrid.

Archivo Histórico de la Ciudad

1856-1857 *Comisión de Obras Públicas*. Buenos Aires.

Bernard, C.

1999. *Historia de Buenos Aires*. Fondo de la Cultura Económica de Argentina S.A. Buenos Aires.

Bra, G.

2000. La construcción de Buenos Aires. *Historias de la ciudad. Una revista de Buenos Aires* 5. Buenos Aires.

Camino, U.

2007. Excavaciones Arqueológicas en un Corralón Municipal del S XX. *Actas de VI Jornadas de Arqueología e Historia de las regiones pampeana y Patagónica*. Mar Del Plata.

Coloca, F.

2010. Picapedreando. Experimentación sobre la confección de adoquines. *Actas del Congreso Nacional de Arqueología Urbana*. Rosario.

Cortese, L.

“La Quinta de González Moreno - Un aspecto de la modernidad” 2010. <http://luis-cortese.idoneos.com> (Acceso enero de 2011).

Criado Boado, F.

1999. Criterios y Convenciones en Arqueología del Paisaje. En *Del terreno al espacio: Planteamientos y perspectivas de la Arqueología del Paisaje*. CAPA 6: 1-82. Centro de Investigación en Arqueología del Paisaje. Universidad de Santiago de Compostela.

Curtoni, R.

2004. Territorios y territorialidad en movimiento: la dimensión social del paisaje. *Etnía* 46-47: 87-104. Olavarría.

Delgado Ruiz, M.

1994. Las estrategias de memoria y olvido en la construcción de la identidad urbana: el caso de Barcelona. En *Ciudad y Cultura: Memoria, identidad y comunicación. Simposio del VII congreso de antropología en Colombia*. Herrera Gómez, D.; Naranjo Giraldo G. y C. Aramburu Siegert (eds.) Medellín, Colombia.

Fiori Arantes, O.

1998. Pasen y vean... Imagen y city-marketing en las nuevas estrategias urbanas. *Veredas* 36: 16-19. Río de Janeiro.

Flegenheimer, N y C. Bayón

1999. Abastecimiento de rocas en sitios pampeanos: recolectando colores. Los Tres Reinos: Prácticas de recolección en el Cono Sur de América: 95- 110. Instituto de Arqueología y Museo, Facultad de Ciencias Naturales e I.M.L. Universidad Nacional de Tucumán.

Fortuna, C.

1997. Evora: un caso de destradicionalización de la imagen de la ciudad. En Fortuna, C. (comp.); *Cidade, Cultura e Globalizacao. Ensaio de Sociologia*. Oeiras, Celta.

Frenguelli, F.

1950. Rasgos Generales de la morfología y la geología de la provincia de Buenos Aires. *Anales LEMIT, serie II* (33): 1- 72. La Plata.

Hernando Gonzalo, A.

1999. El espacio no es necesariamente un lugar: en torno al concepto de espacio y a sus implicaciones en el estudio de la Prehistoria. *Arqueología Espacial*, 21: 7-27. Teruel.

Mercuri, C. y F. Coloca

2009. Propuesta metodológica para el abordaje tecno-morfológico de adoquines y sus desechos en sitios urbanos de Buenos Aires. En *El Área pampeana. Su abordaje a partir de estudios interdisciplinarios*: 75-89; Centro de Estudios en Ciencias Sociales y Naturales de Chivilcoy (CECH), Chivilcoy.

Millazo G. y R. González

2005. Crecimiento urbano y culto en el siglo XVIII en Buenos Aires. *Historias de Buenos Aires: aportes del VIII Congreso de historia de la ciudad. Junta central de estudios históricos de la Ciudad de Buenos Aires (eds.)*. Dunken. Buenos Aires.

Murad, D.

2005. Buenos Aires vista desde las páginas de “La Tribuna” 1853-1854. *Historias de Buenos Aires: aportes del VIII Congreso de historia de la ciudad. Junta central de estudios históricos de la Ciudad de Buenos Aires (eds.)*.Dunken. Buenos Aires.

Nario, H.

1997. *Los Picapedreros*. Ediciones del Manantial. Buenos Aires.

Otero, O.

2001. Los materiales, la tecnología y el valor simbólico de la vivienda en la época del virreinato. En *Actas de Jornadas científico tecnológicas sobre protección y prevención del patrimonio cultural iberoamericano*. La Plata. Buenos Aires.

Pisano, N.

2000 [1976]. Breve historia de San José de Flores. *Historia de la Ciudad. Una revista de Buenos Aires* 36: 21-33. Buenos Aires.

Schávelzon, D.

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

1999. *Arqueología de Buenos Aires. Una ciudad en el fin del mundo 1580-1880*. Emecé editores. Buenos Aires.

2007. Lítica Histórica: la Talla de la Piedra en Buenos Aires (Siglos XVI al XX). *Actas del XVI Congreso Nacional de Arqueología Argentina*. Jujuy. Argentina.

Sola, M.

“Veredas y adoquines” 2008. www.agendadereflexion.com.ar N° 472. Buenos Aires (Acceso junio de 2010)

Thomas, J.

1996. *Time, culture and Identity*. Routledge. Londres.

2001. Archaeologies of Place and Landscape. En *Archaeological Theory Today*, I. Hodder (Ed.), Pp. 165 – 186. Polity Press, Cambridge.

Tilley, C.

1996. The power of the rocks: topography and monument construction on Bodmin Moor. En *Sacred Geography. World Archaeology* 28, R. Bradley (Ed.), Nº 2: 167-175, London.

Vattuone, E.

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

Visillac, F.

2000. Evocación de San José de Flores. *Historia de la Ciudad. Una revista de Buenos Aires* 36: 36-47. Buenos Aires.

Zukin, S.

[1991] 1996. Paisagens urbanas pós-modernas. Mapeando cultura e poder. *Cidadania, Curadoria, Arantes. Revista do patrimônio histórico e artístico nacional* 24:205-219. IPHAN. Río de Janeiro.

Wilde, J.

[1881] 2000. *Buenos Aires desde setenta años atrás (1810-1880)*. El Aleph. Buenos Aires.

Weissel, M.

2006. *Hallazgo y traslado de rocas de la intersección de las calles Magallanes y Caminito, barrio de La Boca*. Informe interno PHBLB – CPPHC –GCABA. Ms.

EL AUTOR

Federico I. Coloca

Tesista para licenciatura de la carrera de Ciencias Antropológicas con orientación Arqueológica, Facultad de Filosofía y Letras (UBA). Desde el año 2007 participa en las investigaciones arqueológicas en el barrio porteño de San José de Flores a cargo del Lic. Ulises Camino. Integrante en carácter de excavador e investigador permanente del “Proyecto Arqueológico Flores” FFyL-UBA (Res. 4807) desde 2009 bajo la dirección del Lic. Ulises Camino. Integrante del proyecto “Redes de interacción social en la puna de Salta a través del estudio de la variabilidad de estrategias tecnológicas líticas durante el período agro-alfarero temprano” FFyL-UBA bajo la dirección de la Lic. Cecilia Mercuri de 2009 a 2010. Es colaborador del proyecto de investigación en la puna salteña, bajo la dirección del Dr. Gabriel López desde marzo de 2009. Ha participado en trabajos de campo en diferentes sitios en Buenos Aires, Catamarca, Neuquén, Rosario, Santa Cruz y la Puna de Salta, Argentina.