

## PUENTES SOBRE EL RÍO MAPOCHO: Caminando sobre las aguas

Tan diversos como la ciudad de Santiago, son los 34 puentes que actualmente cruzan el río Mapocho a partir de Lo Barnechea hasta Pudahuel. Desde los metálicos ubicados frente al Parque Forestal, que datan del siglo XIX, hasta los más modernos que fueron construidos junto con la Costanera Norte.

Por José Francisco Hurtado

Fotos Viviana Peláez



El puente Pío Nono hoy es monumento nacional, al igual que los dos puentes Purísima y el de 21 de mayo.

Más que un simple elemento para cruzar el río, un puente es un punto crítico de tránsito que, al mismo tiempo, define identidad y debe armonizar con su entorno. La ciudad de Santiago conoce este tema de cerca porque, gracias al Río Mapocho que corta en dos la ciudad y la cruza de occidente a poniente, cuenta sobre sus aguas con 34 puentes, que van desde Lo Barnechea hasta Pudahuel.

Pero no se trata de una relación reciente, ya que la actividad alrededor del Mapocho es parte fundamental de la tradición histórica del país. Ya en el siglo XIX, el político e historiador Benjamín Vicuña Mackenna decía que canalizar el río permitiría rescatar espacios y terrenos valiosos, “y ofrece ventajas como incorporar la ciudad a los barrios relegados del ultra Mapocho, prolongar las calles laterales de la ciudad, uniendo aquellos barrios por puentes de poca extensión, crear en el centro

de la ciudad un paseo tan espacioso como la Alameda, crear en la ciudad un lago artificial mediante el uso de compuertas”.

Antiguamente, las aguas del Mapocho se escurrían hasta la Iglesia San Francisco, cuando su corriente, tanto en invierno como en primavera, escapaba a las expectativas de los santiaguinos. Y es que el río, según da a entender Ismael Serrano en “Historia Secreta de Santiago de Chile”, siempre traía sorpresas. Cuenta que el ingeniero Amadeo Frezier, que estuvo en nuestro país en 1712, “se limitó a dibujar, en vez de puente, un chongo de espigón sobre el Mapocho”. Esta endeble construcción se caía continuamente y muchos eran los que entonces vadeaban las corrientes del río. Entusiasmo no muy grato, por la conducta temperamental del Mapocho. De hecho, la estructura de cal y ladrillo que existía fue destruida por la crecida del río ocurrida en 1748.

Entonces fue el turno de un puente construido sobre ruinas de albañilería de ladrillos de madera y que tenía un techo de madera

para protegerlo contra la lluvia. Se le denominó “Puente de Palos” y estaba ubicado frente a la actual avenida Recoleta.

El gran problema es que no permitía el paso de carruajes y sostenía su precaria estructura con mucho corazón. Pero era un paseo pintoresco para los peatones, ya que tenía un espacio donde se podía escuchar a un grupo de músicos y muy cerca contaba con un casino. Su elemento más particular era una garita de guardia, que buscaba evitar que las parejas buscaran refugio en el puente para su romance. La canalización del río, realizada en 1888, terminó con sus días.

### LA IMPORTANCIA DE CAL Y CANTO

Parecía necesaria la construcción de un buen puente. Especialmente para responder a la necesidad de contar con una vía que comunicara a la ciudad con su sector norte, La Chimba. En 1764 comenzaron las primeras gestiones para la construcción de uno nuevo, que planificaron los ingenieros a quienes posteriormente se les encargaría la fortificación

de La Frontera y de Valdivia: José Birt, Juan Garland y Leandro Badarán.

Estaba ubicado frente a la calle Puente y su construcción comenzó en 1767. Fue supervigilada con gran celo y cuidado por el corregidor Luis Manuel Zañartu, quien dispuso que en ella trabajaran los reos de la cárcel, que debieron laborar encadenados y bajo el látigo de férreos mayordomos.

Los cimientos y pilastrones del puente fueron de piedra blanca y roja, extraída de los cerros Blanco y San Cristóbal. Para economizar, se decidió levantar los arcos no con piedra, sino con cal y ladrillo. De ese mismo material eran también las casetas que se construyeron posteriormente sobre el puente, para albergar puestos comerciales que lo convirtieron en un pintoresco paseo.

Su construcción terminó en 1782 y junto con los Tajamares del río Mapocho, se transformó en la obra ingenieril más importante de la Colonia en Chile. Tenía 185 metros de largo, constó de diez pilares, unidos por once arcos de medio punto con un ancho de ocho metros. De alto, hasta la calzada, tenía 9 metros. En un principio se le conoció como Puente Nuevo. Después tomó el nombre que aludía a su material y solidez: Cal y Canto.

En 1888, el ingeniero Valentín Martínez dirigió los trabajos de canalización del Mapocho que obligaron a botar el puente. La presión social impedía demolerlo, por lo que se optó por socavar sus estribos, obligando el derrumbe de tres arcadas un día 11 de agosto.

**MONUMENTOS NACIONALES METÁLICOS**

Dos años después de que cayera el Cal y Canto, se encargaron los puentes metálicos del Mapocho, cuyo diseño y materialidad se encontraban en auge en Europa a mediados del siglo XIX.

Los puentes Purísima, Loreto y 21 de Mayo, fueron construidos por la empresa Lever Murphy en Valparaíso, y se caracterizan por tener vigas rectas de celosías y llevar un arco en la parte superior que corresponde a los montantes.

En tanto, los puentes Pío Nono y Manuel Rodríguez fueron construidos en Francia por la Compañía Schneider y Co., empleando vigas curvas de celosía, con montantes cada 3,32 mts. y paños de cruceta arriostados.

Estos puentes se instalaron sobre el río Mapocho entre 1889 y 1893. Además de su valor como obra de ingeniería, fueron determinantes en el desarrollo histórico del sector norte de la ciudad de Santiago, ya que permitieron



Originalmente, los puentes sirvieron para incorporar la ciudad a los barrios relegados del ultra Mapocho.

una relación fluida entre ambas zonas. De paso, el Mapocho perdió entonces su carácter colonial de barrera natural de la ciudad. Hoy son monumentos nacionales los dos puentes Purísima, el Pío Nono y el 21 de mayo.

**LA MODERNIZACIÓN DE LA COSTANERA NORTE**

En la actualidad, los puentes sobre el río Mapocho son tan diversos como la ciudad. Hay algunos simples, como el San Enrique en Lo Barnechea o El Resbalón en Cerro Navia. Y otros que llaman la atención por su imponente estructura, como el Puente Centenario, ubicado en Américo Vespucio, que se construyó en 1987 y que tiene 180 metros de longitud. Está conformado por dos vigas tipo cajón postensadas, que permiten el tránsito de 6 pistas vehiculares y la altura de la viga cajón

es de tipo variable. Los apoyos del puente son del tipo elastoméricos con placas de acero incorporadas.

En los últimos años también han aumentado en cantidad, ya que la construcción de la autopista Costanera Norte demandó la demolición de los puentes de El Cerro, Padre Letelier y Pedro de Valdivia, y también la construcción de doce nuevos puentes: Los Leones, Suecia, Nueva de Lyon, Pedro de Valdivia -este último fue construido de nuevo-, La Concepción, Huelén, Del Abasto, Petersen, Ventisqueros, San Francisco de Asís, Tabancura y el puente La Paz, que en su conjunto involucraron una inversión cercana a los US\$ 20 millones.

Estas nuevas estructuras permitieron mejorar sustancialmente la conectividad entre las riberas norte y sur del Río Mapocho,

disminuyendo de manera considerable los niveles de congestión que se producen en ese sector de la ciudad. Algunos de ellos, como el nuevo puente Pedro de Valdivia, cuenta con mayor capacidad que el anterior y, gracias a su diseño, que no contempla cepas en el lecho del Mapocho, permite que el río fluya sin interrupciones a lo largo de todo su recorrido.

Asimismo, los de Suecia y Nueva de Lyon cuentan con terminaciones de arquitectura que incluyen barandas metálicas tubulares, pérgolas ornamentales, pasillos techados, pavimento de baldosa, luminarias especiales y defensas peatonales de hormigón.

**ESPACIOS DE ENCUENTRO**

“Lo que le da valor a un puente es la construcción, pero por sobre todo el patrimonio”, dice Lake Sagaris, presidenta de la agrupación Ciudad Viva. Entre los 34 puentes que cruzan el Mapocho, ella tiene a dos como sus favoritos: el del Arzobispo, que cruza todos los días en bicicleta; y el de los Carros, espacio que han conquistado los locatarios y visitantes de La Vega. “Los puentes adquieren una construcción y un diseño que capta la imaginación. Y su valor está dado sobre todo por los momentos que se viven ahí. Mucha gente tiene historias en los puentes, son como las habitaciones y se van revistiendo de esas experiencias”.

Lake Sagaris también cita que en ciudades europeas como Praga, el puente es un lugar de encuentro. “Es bueno crear servicios y motivos para quedarse en el puente algún tiempo, el puente del Arzobispo tiene un poco de eso, porque tiene plantas y flores”, reflexiona. Ella misma destaca el papel de este tipo de construcciones como un espacio público y atractivo, con una identidad que funciona para crear la ciudad. **EC**



“Los puentes adquieren una construcción y un diseño que capta la imaginación. Y su valor está dado sobre todo por los momentos que se viven ahí”, señala Lake Sagaris, de la agrupación Ciudad Viva.

**IMAGINANDO EL FUTURO**

Hoy los puentes del Mapocho también se han transformado en un espacio atractivo para imaginar un nuevo Santiago. Uno de los proyectos existentes pertenece a la arquitecta Paulina Sir, directora del concurso de Philips que le dio luz al río en el puente Condell. Su idea consiste en instalar en las riberas del río postes de luz de 4 metros, que proyecten gráficas, a modo de un fresco vivo, sobre los muros que atajan el Mapocho. “Serán imágenes hechas por artistas, que van a generar un impacto visual, la gente va a pasar por el lado y se va a generar un estímulo para que se muevan, porque irán caminando y cada cierto tramo se encontrarán con imágenes”, dice Sir. Asegura que además se puede usar como un espacio libre para exhibir imágenes del patrimonio chileno, donde se representen a las distintas etnias, los conquistadores españoles o personajes asociados a nuestra tradición artística. Su iniciativa espera el apoyo del Fondart.

Otro de los proyectos más llamativos es el del Mapocho Navegable, capitaneado por el arquitecto Cristián Boza. “Cuando dispusimos las exclusas, que harán lagunas en el curso del Mapocho, siempre tuvimos la preocupación de que compatibilizaran con los episodios urbanos, que básicamente son los puentes. Sería muy raro que no excludara un sector como el puente Pío Nono, que está tan integrado a la trama urbana, a la memoria colectiva de los santiaguinos y a los estudiantes de derecho”, comenta Boza. El proyecto que encabeza incluye la construcción en esa zona de pasarelas metálicas que comuniquen las riberas del río con muelles, donde se abordarán embarcaciones, para recorrer una laguna de una extensión de 60 metros de ancho y 200 metros de largo.