



Osorno para no olvidar: el primer puente San Pedro cumple su vida útil y el segundo surge más sólido

A diferencia del primer viaducto, financiado íntegramente con aportes privados, la segunda estructura sobre el río Rahue recibió fondos estatales y de la municipalidad de Osorno. Fue así como a inicios de los años '20 se iniciaron las faenas de la construcción. Para esta nueva obra se utilizaron vigas de acero importadas desde Estados Unidos.

Ricardo Becerra Inostroza,
Sociedad Histórica y
Patrimonial de Osorno

El primer puente sobre el río Rahue, inaugurado en 1883, había cumplido su vida útil y ya no daba la seguridad vial, ante un incesante tráfico humano y de carga.

Hacia la década de 1920, más específicamente el 21 de abril, Rahue había sido designada en lo administrativo-político como una comuna y su población iba en aumento, al igual que la ciudad de Osorno, que alcanza a 39.232 habitantes.

A diferencia del primer puente, financiado íntegramente con aportes privados, el segundo puente recibió fondos estatales y de la municipalidad de Osorno. Fue así como en la alborada de la década de los 20 se iniciaron las faenas de la construcción de un nuevo viaducto. Paralelamente se había construido un puente provisorio, con el objetivo de no interrumpir el tránsito peatonal, vehicular y de carga.

Para este segundo puente "se utilizaron vigas de acero importadas desde los Estados Unidos y veinte toneladas de rieles traídos desde Alemania". 1

Así, Osorno y Rahue continuarían unidos por un puente cuyos pilares ahora serían de hormigón armado y calzada de maderera.

Y no solamente cumpliría el objetivo de tránsito humano y de carga, sino también, en ambos costados del puente, se adosaron cañerías para proveer de agua potable a la población.

UNO MÁS ANCHO

A fines de la década de 1940, la ciudad de Osorno, incluido Rahue, sobrepasaba las 70 mil almas y el tráfico vehicular no cesaba de aumentar.

El mismo sector de Rahue



EN LA FOTO INÉDITA, TOMADA DE UN ÁLBUM FAMILIAR Y CASI DESCONOCIDA EN OSORNO, SE VE AL FONDO UNA PASARELA PROVISORIA MIENTRAS SE DESARMABA EL PRIMER PUENTE.

mostraba un constante ritmo de crecimiento poblacional y económico. Lo anterior generó que el puente ya no tuviera el espacio suficiente para una circulación peatonal y vehicular expedita.

Por lo mismo, comenzaron a levantarse voces ciudadanas que demandaban la construcción de un puente más espacioso y de material totalmente de concreto.

A mediados de la década del 40 del siglo XX, las autoridades locales de la época, apoyadas por parlamentarios de la zona, debieron nuevamente enfrentar la burocracia estatal y el centralismo proveniente de Santiago.

Para 1950 se logró un primer acuerdo para iniciar el financiamiento para la construcción de un nuevo viaducto. La municipalidad abonó doscientos mil pesos y el Fisco aportó tres millones de pesos.

Un año después se obtuvo el financiamiento total de las obras. El diario La Prensa de Osorno informó que "Se logró acuerdo para financiar la construcción del puente Rahue".

"El alcalde de Osorno, don Andrés Vargas, nos manifestó que había llegado a un acuerdo para el financiamiento de la construcción de un nuevo puente cuyo valor total será de siete y medio millones de pesos. Según dicho acuerdo, el municipio de Osorno deberá aportar, antes de agosto del presente año, seiscientos mil pesos sobre los doscientos mil que para este mismo efecto depositó el año pasado; por su parte, el Fisco agregará en este año tres millones al millón de pesos que destinó en 1950, mediante giros parciales que se harán sucesivamente, así como las propuestas lo requirían". 2

La municipalidad de Osor-

no cumplió su compromiso acordado y en agosto de 1950 ingresó al Fisco la suma de trescientos mil pesos.

De esa manera, el anhelo de la ciudadanía osornina y rahuina se concretaba. En el nuevo puente -el tercero en su historia sobre el río Rahue- se invertiría un presupuesto inicial de diez millones ciento trece mil pesos y la obra propia mental tendrá 124 metros de largo por 13 metros de ancho, donde 9 serán de doble calzada y 4 de aceras, por ambos lados, de dos metros de ancho cada una. Se planificó un periodo de dos años para finalizar su construcción.

RETRASO POR FONDOS

Sin embargo, la esperanza de tener al uso público el tercer puente San Pedro dentro de los plazos establecidos se fue diluyendo en el tiempo.

Hacia 1955, La Prensa de

Osorno escribía en sus páginas interiores: "Cuatro años hace que comenzaron las obras de construcción del nuevo puente San Pedro". "Existe necesidad de acelerar los trabajos y mayores aportes del Fisco. Hace exactamente cuatro años que se inició la construcción del nuevo puente San Pedro sobre el río Rahue, con el cual se unirán dos importantes sectores de Osorno, como son las poblaciones de Rahue y Ovejería, para lo cual se invertirán, según el presupuesto inicial, alrededor de diez millones trece mil pesos. La propuesta fue adjudicada al señor Abelardo Rodríguez y ascendió a los ocho millones quinientos mil pesos, más otros fondos que alcanzaron a un millón 700 mil pesos y que fueron invertidos por el Fisco en fierro", 3.

Entre los inconvenientes para avanzar más óptimamente en la construcción del nuevo

puente San Pedro estaba la expropiación de algunos sitios colindantes, condiciones climáticas adversas y un factor que en mayor medida provocaba la lentitud de las obras: la demora de los giros o partidas de dinero provenientes del Fisco, comprometidos para el financiamiento de las obras.

Ante la presión ciudadana, las entonces autoridades locales debieron de prodigarse al máximo ante el gobierno central y hacerles recordar el compromiso adoptado para cristalizar la construcción definitiva del tercer puente San Pedro sobre el río Rahue. ❧

1. Osorno: Imágenes con Historia. Autor: Ricardo Becerra Inostroza. Pág. 27

2. La Prensa de Osorno. Jueves 29 de marzo de 1951. Pág. 5

3. La Prensa de Osorno. Domingo 2 de octubre de 1955. Pág. 8

ARCHIVO GUILLERMO SÁEZ EICHOFF