

Osorno para no olvidar: aumenta la presión ciudadana y de autoridades para terminar el puente San Pedro

La construcción del tercer viaducto sobre el río Rahue comenzó en 1951 y para el primer semestre de 1959 aún estaba pendiente. Fue una señal clara del centralismo estatal capitalino que nos ha regido desde siempre. Al final, tras intensas gestiones locales, el MOP abrió a fines de ese año el puente para uso peatonal y parcialmente para el tránsito.

Ricardo Becerra Inostroza,
Sociedad Histórica y
Patrimonial de Osorno

Se iniciaba 1959, y los osorninos y rahuinos manifestaban su molestia por la excesiva demora en la concreción del nuevo puente San Pedro, el tercero en la saga, cuyos trabajos se habían iniciado en 1951. La pregunta que la comunidad se hacía era ¿y cuándo estará el nuevo puente para uso público?

Para enero de 1959, el entonces intendente de la provincia, Arnoldo Scholz, anunció que en febrero de ese año finalizarían los trabajos del nuevo puente San Pedro. El Ministerio de Obras Públicas (MOP) se comprometió en agilizar los dineros necesarios para continuar los trabajos y cumplir con los plazos comprometidos.

Al respecto, el entonces técnico del Departamento de Puentes del Ministerio de Obras Públicas señaló que “en el día de hoy -martes 6 de enero de 1959- quedará terminada la concreción de la losa. A continuación, serán concretados los pasillos y las barandas. Finalmente, una vez llegado a Osorno el cobre necesario, se harán las juntas de dilatación y se completará la capa de rodado. El San Pedro tiene 16 metros de largo”. 1

Ante la consulta de la fecha de finalización de las obras, respondió: “... dentro de dos meses, siempre que no haya retrasos en la llegada de los materiales que se necesitan. El costo de la obra está calculado en ciento cuarenta millones de pesos, lo que se considera barato comparativamente con el puente viejo, construido hace 32 años, por un costo de 1.500.000 pesos de 8 metros de ancho y con superestructura de madera”. 2

Y lo que muchos temían se cumplió: atrasos en los dineros



EL TERCER PUENTE SAN PEDRO FUE ABIERTO AL USO PEATONAL Y PARCIALMENTE AL TRÁNSITO EL SEGUNDO SEMESTRE DE 1959, TRAS CASI 10 AÑOS DE CONSTRUCCIÓN.

y materiales, y postergación de la fecha de finalización de las obras, ante la desazón de la ciudadanía.

En julio de 1959, las autoridades a nivel provincial y comunal realizaron diversas gestiones tendientes a que el MOP adopte una decisión definitiva, por los reiterados retrasos en los avances de las obras del nuevo puente San Pedro. La situación era apremiante, toda vez que el incesante tráfico vehicular utilizaba un puente que ya había cumplido su vida útil y que, por su estado prácticamente ruinoso, era un verdadero peligro.

En noviembre de 1959, el diario La Prensa de Osorno, en una de sus ediciones, comentó al referirse a la excesiva demora en la finalización de las faenas del puente: “parece que un sino ingrato lo persigue. El puente San Pedro interrumpe

nuevamente sus labores. Parece que un sino poco grato se cieme sobre esta construcción. Fue iniciada hace más de diez años y todavía no puede ser terminada. Cuando todo Osorno creía que, al fin, se habían reanudado los trabajos, con el objeto de darles término a la brevedad, las cosas han venido a decir lo contrario. Es vergonzoso mantener a miles de personas que viven en Rahue con los servicios de un puente que se cae solo. Seguramente la acción de nuestras autoridades logrará la solución deseada: fondos para terminar el nuevo puente”. 3

ACCESOS

Mientras se buscaba el financiamiento para terminar por fin las faenas del nuevo puente, se estaba trabajando en la pavimentación de los accesos norte y sur, que no estuvieron

exentos de problemas. El mayor inconveniente se presentaba en la cancelación de las expropiaciones de terrenos en el acceso norte.

El 23 de marzo de 1959, en un sesión extraordinaria de la municipalidad de Osorno, en el numeral 4 de la tabla, se lee: “El señor alcalde -Carlos Follert Fleidl- expone la situación que se ha presentado en el puente San Pedro en construcción, con motivo de la habilitación del acceso norte, en donde se encuentra la casa de la sucesión Wather, la que se entrega mientras no se proceda a la cancelación. Ofrecida la palabra sobre el particular el señor Follert, manifiesta que la Dirección General de Ferrocarriles dio orden de proceder al pago por el total del predio, pero, que hasta la fecha estos fondos no han llegado”. 4

Finalmente, los dineros

comprometidos por la Dirección General de Ferrocarriles llegaron y se pagó la mencionada expropiación. En esos años, Ferrocarriles del Estado estaba en un plan para reemplazar la entrada de los trenes por la calle Portales, donde se habían originado múltiples accidentes, incluso con pérdidas de vidas humanas, emplazarla en la variante Juan Mackenna, a metros del puente San Pedro.

A su vez, para continuar con el despeje del acceso norte al puente nuevo San Pedro: “el propietario de la bodega de vinos Roigé, ubicado en calle Valdivia, se comprometió a demoler el edificio la próxima semana, después de sostener una prolongada entrevista con las autoridades de la provincia”. 5

USO PARCIAL

Para el segundo semestre de 1959, y aunque los trabajos del

nuevo puente San Pedro no habían concluido, tal como la pavimentación de los accesos norte y sur, el viaducto fue abierto al uso peatonal y posteriormente de manera parcial al tráfico de vehículos.

El MOP anunció que los trabajos de pavimentación de los accesos norte y sur estarían finalizados en diciembre de 1959 y así, oficial y definitivamente, “el puente podrá ser entregado al uso a fines del presente año”. 6 Continuará. ☞

1. La Prensa de Osorno. Martes 6 de enero de 1959. Pág.1
2. Ob. Cit. Pág.1.
3. La Prensa de Osorno. Martes 25 de noviembre de 1959. Pág. 6
4. Sesión Extraordinario. Municipalidad de Osorno. 23 de marzo de 1959. Pág. 174.
5. La Prensa de Osorno. Domingo 28 de junio de 1959. Pág. 10.
6. Ob.Cit. Pág.10.