LITORALPRESS

Fecha: 03-03-2021
Medio: Las Últimas Noticias
Supl. : Las Últimas Noticias
Tipo: Hogar
Título: Con tablones y barandas de fierro forjado: asi era el Puente del Arzobispo hace 100 años

Pág. : 25
Cm2: 699,3
VPE: $ 3.845.552

Tiraje: 91.144
Lectoría: 224.906
Favorabilidad: No Definida

RUBÉN GARCÍA

El primer puente se construyó a fines del siglo XIX. El de las vigas curvas data de 1929. El aspecto actual es de 1988.

MUSEO HISTÓRICO NACIONAL

Resolvió un problema para los habitantes de la zona de Bellavista, que saltaban por la parte más angosta del río. En 1929 se construye la estructura curva que se conserva hasta hoy.

La pasarela fue impulsada por el sacerdote Mariano Casanova a fines del siglo XIX

Con tablones y barandas de fierro forjado: así era el Puente del Arzobispo hace 100 años

BANYELIZ MUÑOZ

El puente Arzobispo de Providencia es un hito arquitectónico Santiago. Su origen se remonta hacia fines del siglo XIX y en la foto principal de esta página, de autor desconocido y donada a la colección del Museo de Historia Nacional, muestra cómo se usaba aproximadamente en 1920. En los últimos 100 años ha pasado por varios cambios.

Sergio Estrada, doctor en Historia y académico de la Escuela de Educación de la Universidad Mayor, cuenta que la idea de construir esta obra surge para solucionar un problema de conectividad diaria que tenía un poco complicados a los habitantes de esa época. El cauce del Mapocho dividía una parte de la ciudad, que en ese entonces crecía de manera importante. Por el lado norte estaba el sector de La Chimba, que corresponde a lo que hoy es Recoleta, el Barrio Bellavista (Providencia) y Estación Mapocho (Santiago); y por el lado sur se situaban instituciones importantes, iglesias y las grandes mansiones de la elite santiaguina.

Fue al arzobispo Mariano Casanova (por eso el nombre del puente) quien con sus propios recursos manda a construir este puente de cimbra de madera y barandas de fierro forjado.

"Casanova vivía en una chacra que se ubicaba en lo que hoy es Bellavista (junto al antiguo convento de Las Carmelitas, hoy colegio Patrocinio de San José). Muchas personas que tenían que ir de uno u otro lugar buscaban el paso del río que estuviera más bajo para cruzar. Era un puente bien rudimentario en sus inicios", relata.

El arquitecto Dino Bozzi, académico de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, añade que esta necesidad se daba por el auge que estaba teniendo la ciudad a lo largo del río.

"Cuentan las crónicas que para cruzar el río las personas tenían que ir saltando por las piedras. Con la incipiente consolidación de algunos de esos sectores, se hace necesario cruzar de otro modo. Por eso se construye un puente de madera de paso peatonal", resume.

¿Cómo era la zona de La Chimba en ese entonces? Estrada señala que desde la época de la conquista fue un barrio popular.

"Los indígenas se instalaron en La Chimba desde La Conquista. Luego los mestizos son los que van ocupando el territorio. Es el tejido social campesino obrero el que vivía ahí. También había mucho religioso que habitada en ese lugar", reconoce.

Diseño de vanguardia

Observando este pujante crecimiento de la ciudad, en 1929 se canaliza el río y se impulsa una obra en línea con las demandas de movilidad diaria, que en esos años destaca por la circulación de los primeros automóviles.

"1920 y 1929 fue una época convulsionada a nivel político (en 1925 se produce el golpe de Estado de Carlos Ibáñez del Campo). En ese tiempo también emerge una mayor preocupación por la urbanidad. Es el Ministerio de Obras Públicas el que manda a diseñar esta obra. Se reemplaza la estructura de madera y se levanta un proyecto mucho más moderno", detalla Estrada.

Bozzi comenta que esta obra fue diseñada por el destacado arquitecto Josué Smith Solar, quien desarrolló muchos proyectos emblemáticos; entre ellos, el Club Hípico de Santiago, la casa central de la Universidad Técnica Federico Santa María, el Ministerio de Hacienda o la remodelación del frontis sur de La Moneda.

"Es un arquitecto nacido en Chillán y formado en Estados Unidos. El tipo era un crack: uno de los grandes de la historia de la arquitectura de Chile", subraya.

"Fue un desarrollo bastante interesante para la época. Un puente de hormigón armado que destaca por sus grandes vigas (curvas). En los últimos años esta obra se modificó importantemente. Antes era un puente de solo dos vías y mucho más angosto. Luego (en 1988) se le agregaron tres pistas hacia el oriente. También tenía cuatro grandes columnas en el ingreso, que lo transformaban en una especie de edificio puente. Más que un simple aparato para conectar, tenía vocación de ser un lugar: poseían miradores que permitían observar el río. Después se demolieron esas columnas para aumentar el ancho de pasada de los autos. Hoy sólo es una estructura de hormigón", menciona Bozzi.

"Así y todo, el puente mantiene su carácter icónico. Es un elemento reconocible: tiene un nombre y es como un referente urbano. Todo el mundo sabe dónde queda", añade.

Bozzi añade que el puente de Smith se enmarca en el estilo art déco (un movimiento de diseño popular que inició desde 1920 hasta 1930): "Se trata de un nombre que le hemos dado los historiadores y arquitectos a un periodo de la arquitectura muy marcado por formas geométricas. También responde a la tradición de puentes con imagen propia, que se daba mucho en Europa. Su obra fue muy vanguardista: un puente para que crucen los autos y un espacio para peatones".