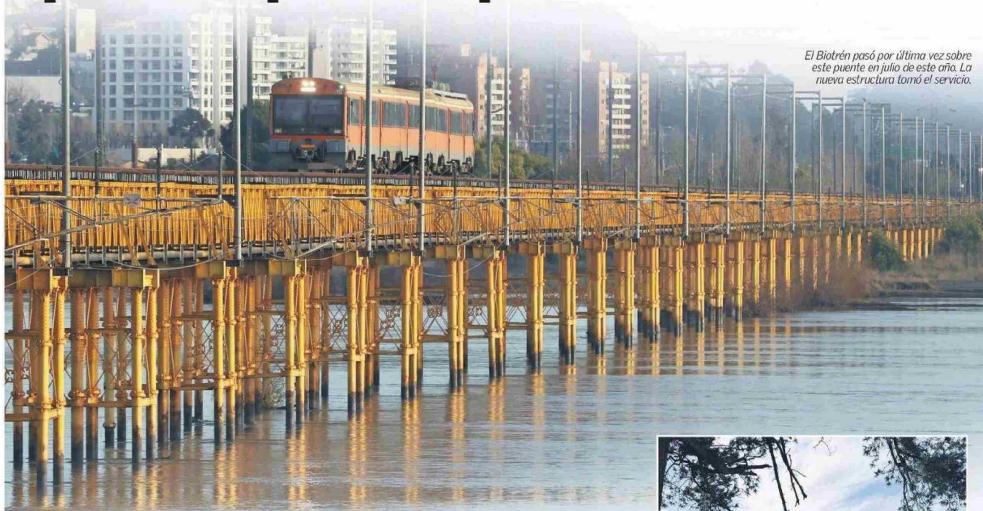


Urbanistas analizan alternativas para aprovechar la añosa estructura que está en desuso

Antiguo puente Ferroviario y la apuesta por un paseo mirador



El Biotrén pasó por última vez sobre este puente en julio de este año. La nueva estructura tornó el servicio.

Desde EFE Sur cuentan que se definió realizar un estudio especializado con la idea de proyectar alternativas, abordando los aspectos patrimonial, técnico, urbano y social. Especialistas piden una "mínima intervención".

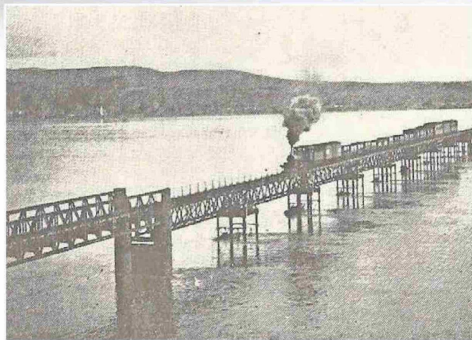
Por Nicolás Arraz Álvarez

El antiguo puente Ferroviario es el testimonio de una época. Se camufla con la modernidad -al lado tiene ya el nuevo viaducto-, pero irremediablemente invita a pensar en un siglo que se caracterizó por próceres, héroes patrios y saltos productivos que cambiaron para siempre la vocación de la Región del Bío-Bío. Fue inaugurado en 1889, con 1.865 metros de longitud, para convertirse en una de las obras de ingeniería más desafiantes de Chile y Latinoamérica. Por él, además, pasaron trenes a vapor y el Biotrén, que hasta el día de hoy es uno de los puntales del transporte público local.

En pie, este puente aún busca ser un aporte para la zona. A inicios de julio, cuando las autoridades marcaron el fin de los 135 años de vida de este trabajo ejecutado por la firma británica Manby & Co -con diseño del ingeniero Edward John Theodore Manby y la colaboración del ingeniero chileno Domingo Víctor Santa María-, se anunció la conformación de una comisión especial para preservar el valor patrimonial del antiguo Ferrocarril.

Los ministerios de Transportes y Cultura, la Asociación de Municipalidades del Bío-Bío y EFE conformarán este espacio con la finalidad de iniciar un proceso de diálogo y reflexión respecto al futuro de la emblemática estructura.

A casi dos meses del anuncio, los municipios, al menos, aún no son convocados. Desde EFE Sur, sin embargo, cuentan que valoran profundamente el significado



histórico y territorial del antiguo puente Ferroviario, "una infraestructura de más de 135 años que ha sido clave para el desarrollo del sur del Gran Concepción". Por ello, tras el término de su operación ferroviaria, definieron realizar un estudio especializado con la idea de proyectar sus alternativas de uso futuro, "abordando dimensiones patrimoniales, técnicas, urbanas y sociales", aunque no precisan plazos, pese a la insistencia de este medio por conocer fechas.

"Mientras tanto, el puente continuará siendo mantenido bajo estrictos protocolos de seguridad, tal como ha ocurrido hasta ahora. Su conservación es parte del compromiso que tenemos con el patrimonio ferroviario y con las comunidades que se han desarrollado en torno a él", plantean.

Desde la Delegación Presidencial dicen estar a la espera de este estudio para avanzar en la comisión.

PASEO PEATONAL Y UN MIRADOR COMO OPCIONES
El académico de Arquitectura USS Nicolás Moraga repasa la fortaleza del puente. Si bien se trata de una obra añosa, advierte que los viaductos de esa época destacan por su resistencia al tiempo, gracias a componentes metálicos prefabricados que per-

miten que lo dañado sea reparado por nuevas piezas.

Eso sí, cree que su desuso supone un riesgo de abandono, por lo que llama a la comisión anunciada a encargarse de proyectar nuevos usos y buscar la forma en que estos puedan generar el valor económico para contribuir a su mantención y preservación. "De esta forma, se aprovecharía su condición paisajística de cruzar el río más ancho de Chile para uso peatonal", dice.

"Lo primero es pensar el puente no como un elemento aislado, sino como parte de un sistema de otras infraestructuras urbanas que existen a su alrededor. Por ejemplo, la ribera norte del Bío-Bío es un parque que necesita programar usos para activarse, y perfectamente el puente puede constituir un hito urbano que permita activar y extender esta área desde un uso peatonal y recreativo", propone, y agrega que otro punto tiene que ver con el valor histórico asociado con su pasado minero, que lo vincula directamente con la iniciativa que actualmente se está levantando en Lota para convertir a la comuna en Sitio Patrimonio Mundial de la UNESCO.

"Si esto persevera, existe la posibilidad de gestionar recursos que podrían ir a la mantención y conservación del propio puente", desliza Moraga.

Su par de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía UdeC, Leonel Pérez, apuesta por mantener vivo el principio de "mínima intervención", es decir, agregar mínimos elementos nuevos al puente, de tal manera de evitar entorpecer la presencia imponente que tiene a su lado el

"Una estructura que tiene más de 100 años de antigüedad beneficia limitaciones estructurales en referencias a las normativas actuales (...). En ese sentido, un cambio en el uso podría ayudar a disminuir los costos asociados a su intervención."

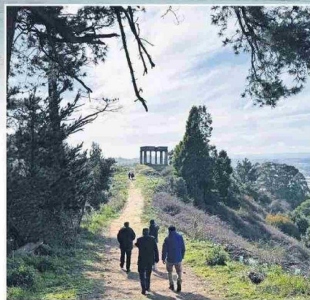
Patricio Quintana, académico UDD

"Se requieren intervenciones con la máxima sutileza, de modo que lo hagan funcionar como lo que muchos personas que somos amantes del patrimonio vemos, que es un paseo mirador de carácter intercomunal entre San Pedro de la Paz y Concepción."

Leonel Pérez, académico UdeC

"Lo primero es pensar el puente no como un elemento aislado sino como parte de un sistema de otras infraestructuras urbanas que existen a su alrededor. Por ejemplo, la ribera norte del Bío-Bío es un parque que necesita programar usos para activarse."

Nicolás Moraga, académico USS



Parte de los especialistas consultados ven la oportunidad de potenciar el atractivo del cerro Chepe como parque metropolitano.

Una locomotora a vapor atraviesa el puente sobre el río Bío-Bío. La imagen data del año 1933.

1889

ese año fue inaugurado el antiguo puente Ferroviario, que marcó la vocación productiva local. La obra fue ejecutada por la firma británica Manby & Co.

1,8

kilómetros de longitud alcanza esta obra inaugurada en el siglo XIX. Su construcción representó un gran desafío para la ingeniería chilena.

tura UDD, parte diciendo que el punto de vista de la estructura este puente no presenta fallas ni significa un riesgo para la estabilidad, y que la necesidad de reemplazo radica en las nuevas exigencias estructurales que demandan los trenes actuales: mayor carga y velocidad que aquellos de 1889 cuando fue construido.

"Una estructura que tiene más de 100 años de antigüedad tiene bastantes limitaciones estructurales en referencia a las normativas actuales, por lo que veo difícil y costosa una intervención que permita dejarla operativa", señala.

Quintana se inclina, al igual que sus colegas, por buscar un cambio en el uso que apunte a peatonal, algo que "podría ayudar a disminuir los costos asociados a su intervención".

