



Aviso Legal

Artículo de divulgación

Título de la obra: Clemencia Lucena y la propuesta de una narrativa teleológica de la historia del arte en Colombia

Autor: José Alejandro Gómez Voltan y Silvia Augusta Cirvini

Forma sugerida de citar: Gómez, J. A., y Cirvini, S. A. (2024). Dos puentes históricos en la provincia de Mendoza, Argentina. *Cuadernos Americanos*, 1(187), 85-109.

Publicado en la revista: *Cuadernos Americanos*

Datos de la revista:

ISSN: 0185-156X

Nueva Época, Año XXXVIII, Núm. 187 (enero-marzo de 2024).

Los derechos patrimoniales del artículo pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Excepto donde se indique lo contrario, este artículo en su versión digital está bajo una licencia Creative Commons Atribución-No comercial-Sin derivados 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0 Internacional). <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>



D.R. © 2024 Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Alcaldía Coyoacán, C.P. 04510, México, Ciudad de México.

Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe,
Torre II de Humanidades, 8º. piso, Ciudad Universitaria, C.P. 04510,
Ciudad de México. <https://cialc.unam.mx>
Correo electrónico: cialc-sibiunam@dgb.unam.mx

Con la licencia:



Usted es libre de:

- ✓ Compartir: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.

Bajo los siguientes términos:

- ✓ Atribución: usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Pueden hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- ✓ No comercial: usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- ✓ Sin derivados: si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado.

Esto es un resumen fácilmente legible del texto legal de la licencia completa disponible en:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>

En los casos que sea usada la presente obra, deben respetarse los términos especificados en esta licencia.

Dos puentes históricos en la provincia de Mendoza, Argentina

Por *José Alejandro GÓMEZ VOLTAN**
y *Silvia Augusta CIRVINI***

Introducción

EL PRESENTE ARTÍCULO se propone examinar el valor histórico y cultural de los puentes carreteros de la región de Cuyo, vistos como singularidades de los caminos que testimonian los cambios en el territorio.

A partir de tal enfoque, proponemos analizar los puentes no sólo desde la dimensión “monumental” que todo bien patrimonial ostenta, sino fundamentalmente en su dimensión “documental”, en la medida que brindan información acerca de la sociedad que los produjo, tanto de sus condiciones materiales y tecnológicas como de las funcionales y económicas.

El universo de análisis de los casos examinados proviene de un inventario en preparación de los puentes carreteros construidos en la provincia de Mendoza a lo largo de un siglo. En el presente artículo hemos seleccionado dos puentes: uno ya desaparecido y otro que aún existe. Ambos surgen de la necesidad de unir dos orillas, en un caso se trata del Canal Zanjón en la ciudad y, en el otro, del Río Mendoza en Luján.

Estas obras de ingeniería, producto del conocimiento de las estructuras, de los nuevos materiales y del desarrollo de la industrialización del siglo XIX en Europa, formaron parte del programa de modernización modelado por la clase dirigente en Argentina a fines del siglo XIX y principios del XX. De allí que al analizar su origen y construcción quede en evidencia el proyecto de base que dio sustento a la organización territorial del país.

* Profesional Principal del Instituto de Ciencias Humanas Sociales y Ambientales del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Mendoza, Argentina; e-mail: <gvoltan@mendoza-conicet.gob.ar>.

** Investigadora Principal del Instituto de Ciencias Humanas Sociales y Ambientales del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Mendoza, Argentina; e-mail: <silvia.cirvini@gmail.com>.

La Argentina moderna, en el marco del desarrollo capitalista mundial en expansión, requería de una infraestructura de comunicación acorde con los tiempos: eran necesarios puertos, caminos carreteros y ferrocarriles para conectar y vincular un país tan extenso y permitir el flujo de mercaderías y personas. El ferrocarril fue la avanzada, la marca primera sobre un territorio considerado vacío por las élites a partir de la negación del indígena y de las realidades del interior del país. Luego siguieron los caminos con sus puentes, que completaron la red viaria funcional al modelo de desarrollo, mismo que desde el inicio marcó asimetrías y desequilibrios. Ferrocarriles y carreteras fijaron una matriz estructural cuyos efectos aún hoy, casi ciento cincuenta años después, perduran en toda la extensión del territorio nacional.

El proceso de “avanzada” sobre el territorio nacional fue sintéticamente el siguiente: primero se estableció una política de Estado para desplazar a los pueblos originarios hacia el sur. Estas operaciones militares fueron realizadas en varias “oleadas” que se iniciaron con Juan Manuel de Rosas y finalizaron con la gran campaña de Julio A. Roca. Estas acciones permitieron incorporar importantes porciones del terreno aptas para el desarrollo agrícola y ganadero, pero los caminos eran escasos y estaban en pésimas condiciones: en muchas ocasiones eran apenas huellas, llamados caminos de herradura, es decir, sólo aptos para el transporte a lomo de animal de carga. La necesaria construcción de caminos y obras de infraestructura, además de costosas inversiones, requería tiempo, del cual no se disponía porque el sector agrícola crecía a ritmo vertiginoso. Por ello, surgió como una solución factible el sistema de transporte ferroviario, concesionado en manos inglesas, que, aunque resultaba oneroso para los pequeños productores, permitió la salida de las mercancías mientras se continuaba con la construcción de carreteras, solventadas en parte por el mismo ferrocarril. En efecto, la Ley Mitre 5315 —también conocida como “ley de los ferrocarriles”— retenía un pequeño porcentaje de las utilidades de las compañías inglesas para la ejecución de caminos y puentes que facilitarían el acceso a estaciones de tren. En más de un caso la pertinencia de las obras fue “forzada” con una estación de la línea férrea.

Partimos de la hipótesis de que los puentes son singularidades de los caminos que testimonian el desarrollo del territorio y en gran medida la historia de la región. Estos elementos también son hitos del paisaje, que pueden ser valorados desde una perspectiva que contemple su conservación patrimonial, y cuya utilidad social en el presente contribuya a su “activación” como un recurso cultural. En muchos casos los puentes históricos continúan en uso, en otros han sido reemplazados por nuevas obras y los antiguos permanecen, mudos y solitarios, a la vera de los caminos.

Todos sabemos lo que es un puente: una importante pieza de la infraestructura viaria destinada a dotar de continuidad al camino interrumpido por una vía, un curso de agua o un accidente del terreno. Si es un río, el puente unirá orillas a ambos lados, si es un accidente del relieve, el puente lo salvará para resolver con fluidez el tránsito de vehículos y personas y facilitar el paso. Ese papel funcional de los puentes es fácilmente reconocible por todos, son objetos utilitarios, elementos indisolubles del paisaje, que casi no advertimos, que parecen parte del camino que nos lleva de aquí para allá. Pero si nos paramos en otro sitio, si nos alejamos un poco y los miramos como “objetos” culturales podemos ver a los puentes como artefactos (*arte factum*: “hecho con arte”) que expresan otros múltiples significados en su doble condición de “monumento” en cuanto es un producto del arte de construir de una época con determinados recursos materiales y técnicos, y también es “documento”, es decir, da fe, testimonia, la sociedad que lo produjo.

Los puentes son también referentes materiales de la memoria colectiva, por lo cual “patrimonializar” estos bienes puede hacer posible reconstruir el vínculo identitario con sus potenciales usuarios e integrar su disfrute en la vida social actual, y a la vez recuperarlos como fuente de información de la historia de la región. Los puentes son elementos de tutela estatal que forman parte de la infraestructura pública y que marcan una impronta en su sitio, al que a su vez articulan al constituirse en motores del desarrollo, lo cual los dota de un fuerte significado local. Sin embargo, pese a este valor, observamos que, en general, se encuentran relegados en el estatus de bienes históricos “patrimonializables”.

Dichas obras constituyen un valioso testimonio de la evolución de la ingeniería, no sólo por las prácticas constructivas y los mate-

riales empleados sino porque representan los primeros productos de infraestructura del territorio, resultado de la industrialización de la metalurgia y el seriado de los elementos, y una etapa posterior, producto del uso ingenieril del hormigón armado. Estas construcciones son además objeto, tema y escenario de relatos, historias personales y memorias de diferentes tiempos. Tanto en la poesía y el folklore como en la imaginaria y bucólica imagen de pinturas de paisajes y escenas, los puentes han estado presentes desde tiempos remotos en la región.

Caso 1: un puente sobre el Zanjón Cacique

El origen del Canal Zanjón Cacique Guaymallén

EN tiempos de la fundación de Mendoza, el canal Cacique Guaymallén no fue un curso de agua tan importante como lo es en la actualidad. Tampoco la ciudad fue fundada a su vera, como suele repetirse. Estos mitos han sido desarticulados por investigaciones recientes, tanto sobre la cuestión fundacional como sobre la dinámica historicidad de la red hídrica.¹

La traza del Canal Zanjón estaría determinada por una falla geológica en la región en sentido sur-norte, por donde atravesaba un curso de agua en tiempos prehispánicos, aprovechado por los aborígenes huarpes que lo denominaban Gozap Mayu y que corría desde el río (actual Mendoza) hasta el sitio denominado el Pilar (actual Godoy Cruz, cerca del cementerio). Por ello, este curso de agua prácticamente no llegaba a la ciudad en tiempos fundacionales.² Modificaciones de la red hídrica en el siglo XVIII³ sumadas a cambios de las condiciones pluviométricas determinaron que

¹ Sobre la traza fundacional y su ubicación respecto de la red hídrica preexistente remitimos a dos obras de Jorge Ricardo Ponte, *De los caciques del agua a la Mendoza de las acequias: cinco siglos de historia de acequias, zanjones y molinos*, Mendoza, Conicet, 2005; y *Mendoza, aquella ciudad de barro: historia de una ciudad andina desde el siglo XVI hasta nuestros días*, Buenos Aires, Conicet, 2008.

² Ponte, *Mendoza, aquella ciudad de barro* [n. 1], pp. 59ss; la ciudad fundacional se trazó entre dos cursos de agua: la acequia Tabalqué al oeste (por actual calle Salta) y la acequia de la ciudad por el este (actual Alberdi de Guaymallén).

³ Jacinto Anzorena, "La toma de los españoles: el río, el Zanjón y la ciudad", *Actas del Congreso de Historia de Cuyo*, Mendoza, Best Impresores, 1938, citado por Ponte, *De los caciques del agua a la Mendoza de las acequias* [n. 1], pp. 136ss.

se profundizara de manera progresiva e irreversible el cauce del Zanjón, lo que formó un importante barranco por detrás de las Casas de Cabildo, cuyo socavamiento, así como también el de la Iglesia Matriz, debían reparar frecuentemente los vecinos. Tanto fue así que las actas capitulares registran que “las muchas aguas formaron el Zanjón que tiene también cortada casi por la mitad a esta ciudad”.⁴ Las obras del Tajamar (1764) y de la toma y puente en la “boca del río” tendieron a paliar, no con el esperado éxito, estos inconvenientes de la regulación de aguas del río y los efectos de inundaciones estivales en la ciudad. Sin embargo, un importante avance en la toma de agua del río al Canal Zanjón se consiguió sólo en 1889 con la construcción del Dique Cipolletti, derivador optimizado y reformulado por el ingeniero Eduardo Conalbi en 1941, que le dio el aspecto que hoy nos muestra.⁵

Este brevísimo desarrollo acerca del origen del Zanjón permite entender por qué y cuándo se produjo el vado y el ensanchamiento de su cauce en la curva que presenta en la parte donde recibía las aguas del Canal del Escarpe (actual calle Alem). Esta porción de la ciudad era agrícola hasta fines del siglo XIX. Perteneció a los agustinos, luego fue propiedad fiscal. El canal tenía en tal sitio un cauce de unos ochenta metros de ancho y en el encuentro con el Canal del Escarpe encerraba una porción de terreno conocida popularmente como La Isla. Aunque la mayor parte del tiempo la corriente del canal se mostraba tranquila y de escasa profundidad, su vado era dificultoso por la presencia de material suelto y bancos de arena formados entre las corrientes principales, lo que complicaba el cruce de las carretas y el ganado en pie, que entraban a la ciudad colonial desde el sur por la calle de la Cañada y, luego del terremoto de 1861, a la ciudad nueva por el este a través de la Hacienda de San Nicolás.

⁴ *Ibid.*

⁵ Cf. Justo Pedro Gascón y Atilio Fernando Conti, “De daños y ruina de puentes en los caminos de Mendoza”, *Revista de la Universidad de Mendoza* (Argentina), núm. 17 (1999), pp. 1-44.

El Carrascal de los agustinos

La Orden de San Agustín se estableció en Mendoza a mediados del siglo xvii merced a los bienes de una donación testamentaria que comprendía, entre otras propiedades, la Hacienda del Carrascal, la cual recibieron en producción, con construcciones, cultivos y esclavos. La propiedad se extendía desde la margen izquierda de Canal Zanjón (actual predio del Hospital Central) hasta gran parte de lo que fuera la ciudad nueva después del mentado terremoto en 1861, en torno de Plaza Independencia, y abarcaba el actual Centro Cívico, antiguamente Quinta Agronómica.

En manos de los agustinos la Hacienda del Carrascal fue, durante todo el periodo colonial, un verdadero centro de producción de la región, con abundante mano de obra esclava, quintas, chacras, viñedos y bodegas. Dicha orden también instaló un taller de alfarería cuya producción abastecía a la zona de tinajas, recipientes de cerámica y vasijas de vino y loza, productos que asimismo se exportaban a Chile. Como la orden erigió en la hacienda una capilla dedicada a San Nicolás de Tolentino en las inmediaciones de las actuales avenidas San Martín y Montevideo, se extendió el uso del nombre de San Nicolás a la propiedad, en lugar del antiguo de Carrascal. Esta última denominación quedó limitada a la zona baja de la antigua hacienda, pegada al Zanjón, donde perduraron las fábricas de cerámica (“carrasca”) atendidas por la población negra y mulata (herederos de la tradición de los esclavos agustinos), aún mucho tiempo después de la extinción de la orden. La supresión de ésta quedó establecida por decreto de los gobiernos liberales-ilustrados de la década de 1820, dentro de un programa de reforma que apuntaba a la secularización de las funciones que hasta entonces había cumplido la Iglesia. Materializada la expulsión de los jesuitas, la orden de los agustinos era la de mayor importancia en lo económico, y sobrepasaba considerablemente a las otras en cuanto a propiedades, bienes y esclavos, con una notable presencia en la vida cotidiana de la ciudad.

En 1825 la antigua Hacienda del Carrascal había pasado a ser propiedad fiscal junto con el resto de las temporalidades agustinas. Sin embargo, el Estado provincial no dispuso por muchos años de dichos recursos, y se limitó a administrarlos; particularmente los gobiernos federales sostuvieron la intención de reinstaurar la orden

y devolverle sus bienes. La primera vez que se dispuso de una porción de la propiedad del Carrascal fue en 1853, cuando se destinó la parte central de la finca de San Nicolás para la instalación de la Quinta Modelo y Escuela de Agricultura (actual Centro Cívico).

Luego del destructivo terremoto de 1861, en el prolongado debate que sostuvieron pueblo, gobierno y técnicos por el sitio donde erigir la nueva ciudad, triunfaron los partidarios de la legendaria hacienda, lo que inauguró una etapa inédita en la vida de la ciudad con el trazado del Pueblo Nuevo de San Nicolás (1863), en parte de lo que habían sido propiedades agustinas.

El camino a Buenos Aires

A mediados del siglo XVIII la actual calle Corrientes (límite sur de la primigenia traza de la ciudad fundacional) y su prolongación en Guaymallén, Correa Saa, era la preferida como salida a Buenos Aires. Ya en el plano territorial de 1802 la calle Larga (actual Pedro Molina) aparece como principal salida de la ciudad hacia el este. Sólo a fines del siglo XIX se consolida como la ruta de salida de la ciudad el actual Carril Nacional Bandera de los Andes, que es uno de los caminos más antiguos que vinculaban a Mendoza con el litoral y con Buenos Aires, y actualmente posee una longitud de más de catorce kilómetros sólo en el departamento de Guaymallén. Inicia en la Plazoleta Cacique Guaymaré y atraviesa en sentido este-oeste los distritos de San José, Nueva Ciudad, Villa Nueva, Capilla del Rosario, Rodeo de la Cruz y Kilómetro 11, correspondientes al mismo departamento. El actual distrito de San José, donde comienza el Carril Nacional Bandera de los Andes, había constituido en tiempos fundacionales una fracción del “ejido” de la ciudad de Mendoza, es decir, la tierra comunal para pastoreo.

Con el transcurso del tiempo, Bandera de los Andes fue adoptando diferentes denominaciones: en la época colonial, desde el plano territorial de 1761, era conocido como Camino Real o Camino de los Troperos. Luego, desde 1766 hasta 1846, se denominó Pereira, pero en la cartografía de 1872 su denominación ya había cambiado a Carril San José. Posteriormente, en 1882, su designación fue Carril Nacional y desde el plano de 1978 su nombre es el que posee en la actualidad, Bandera de los Andes. En la expansión

de la urbanización hacia el este, en 1858, a su vera se creó una villa. Ésta comenzó a adquirir mayor importancia estratégica y en 1895 se constituyó en la sede del gobierno comunal de Guaymallén con el nombre de Nueva Villa de Guaymallén, entendiéndose como “villa vieja” al distrito de San José, que siguió dependiendo de la nueva administración.

Los puentes sobre el Canal Zanjón a la altura de la actual calle Garibaldi

Desde fines del siglo XVIII el trazado urbano crece hacia el sur y en los planos de mediados del siglo XIX aparece ya la calle Paraná (antes Cuzco y actual Garibaldi). Sostenemos como hipótesis que la necesidad del cruce del Zanjón por este punto en su intersección con Paraná se incrementó y modificó notablemente después del terremoto de 1861 con el desplazamiento hacia el sur y el oeste que produce el nuevo trazado en la propiedad estatal de San Nicolás antes denominada Hacienda del Carrascal.

Los puentes más antiguos sobre el Zanjón, ubicados en coincidencia con la Plaza Mayor (sobre las actuales Beltrán y Alberdi) ya no resultaban eficientes para la comunicación con el este, porque toda esta zona había quedado abandonada y desplazada en funciones por la ciudad nueva. A lo anterior se sumaba el problema del agua superficial: a pocas cuadras hacia el este, después de cruzar el puente del matadero (Beltrán), existía un sitio denominado Lagunitas y más adelante había ciénagas y desbordes de canales de riego (Confin Desagüe, Canal de Moyano) que deterioraban el camino tornándolo intransitable.

Por lo expuesto, se acentuaron los flujos circulatorios hacia el este y el consiguiente cruce del canal en el borde sur del área urbanizada. Esto es la calle Paraná, actual Garibaldi. En ese sitio del Zanjón hubo cuatro puentes distintos, más otro que, aunque proyectado no llegó a construirse.

Puente peatonal (fines del siglo XIX hasta 1915)

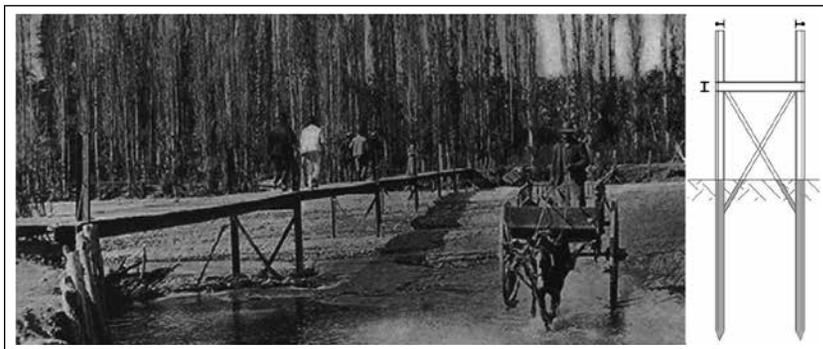
A fines del siglo XIX fue construido un puente peatonal, o “pasarela”, sobre la calle Paraná (actual Garibaldi) que permitía el cruce del

Canal Zanjón (hoy Canal Cacique Guaymallén) el cual permaneció en uso hasta fines de 1915, cuando se inicia la construcción de un puente carretero. El puente peatonal era metálico y estaba formado por seis tramos de igual longitud que totalizaba una luz de ochenta y tres metros y un ancho de circulación de 1.80 metros, ubicado a 1.70 metros sobre el lecho del cauce.

Los estribos y pilas centrales se resolvieron con un par de pilotes de riel de ferrocarril de unos seis metros de largo, hincados a la mitad de su longitud en el lecho del canal. Estos pilotes se vinculaban entre sí con dos perfiles laminados de tal forma que definían un marco rigidizado con una cruz de San Andrés. Finalmente, sobre ese marco descansaba un par de vigas de PNI número 20 que sostenían el tablero de chapa de hierro. Los pilotes asomaban un metro por encima del tablero y servían así de parantes para enhebrar entre ellos un grueso alambre que oficiaba de protección y baranda (imagen 1).

Teniendo en cuenta que la llegada del primer ferrocarril a Mendoza fue en mayo de 1884 y que los pilotes del puente son tramos de rieles ferroviarios, podemos concluir que la fecha de construcción de la pasarela es posterior a la indicada. Este puente permitía conectar el sector sur de la ciudad con las fincas y pequeños emprendimientos agrícolas ubicados en la zona de San José y El Infiernillo.

Imagen 1



Izquierda, fotografía del puente peatonal, 1905c. Fuente: Archivo Unidad “Historia y conservación patrimonial”, Incihusa-Conicet, CCT, Mendoza. Derecha, croquis de corte transversal del puente. Elaboración propia.

El proyecto de puente no construido (1905)

El puente que no se construyó se emplazaría en un punto que adquirió mucha importancia para la época. En efecto, la calle Paraná (actual Garibaldi) en su intersección con el Canal Guaymallén concurría también con el Zanjón del Escarpe (hoy desaparecido y con traza en la zona próxima a la actual calle Alem), lo que generaba una isla. Para continuar camino hacia el este por calle Paraná, era necesario vadear el Canal Zanjón y luego recorrer una cuadra en diagonal para alcanzar el Carril Nacional (actual Bandera de los Andes).

De acuerdo con planos de la época, podemos ver que la calle Paraná definía el borde sur de la trama urbana, además el punto se caracterizaba por ser relativamente bajo y de escasa pendiente, lo cual ensanchaba significativamente el cauce del Canal Zanjón, situación intensificada por la llegada del Zanjón del Escarpe. En vista de la longitud del puente proyectado, para su concreción se requería una canalización por lo menos en las progresivas próximas al puente.

La obra proyectada en 1905 constituía un claro mensaje de “progreso” y tendía a satisfacer demandas de tránsito impuestas por la creciente urbanización de la ciudad en expansión, por ejemplo, el cruce de carros cargados y máquinas viales necesarias para la macadamización (mejoramiento) del Carril Nacional. El proyecto y cálculo de esta obra estuvo a cargo del ingeniero Juan Molina Civit, titular de la Dirección Nacional de Puentes y Caminos del Ministerio de Obras Públicas.⁶ En una carta enviada al director de la 4ª Sección (Cuyo) de dicha dirección, el ingeniero José Corti⁷

⁶ El ingeniero Juan Molina Civit nació en Mendoza, el 2 de febrero de 1869 en el seno de una tradicional familia patricia; realizó sus estudios de Ingeniería en Buenos Aires, ciudad donde a partir de entonces residió en forma permanente. Proyectó numerosas e importantes obras para su provincia natal. Fue inspector general de Puentes, Caminos y Telégrafos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación y secretario del Departamento de Obras Públicas del mismo ministerio. Falleció en 1932 en la ciudad de Buenos Aires.

⁷ José S. Corti nació en Austria en 1861 y llegó a Argentina cuando tenía seis años. A los 16 ingresó como dibujante técnico al Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación. Entre 1881 y 1885, participó en la Comisión de Estudios y Construcción del Ferrocarril Andino que realizaba el tramo entre San Luis y Mendoza, luego la prolongación a San Juan, ciudad donde se radicó y formó su hogar. Falleció en junio de 1938 en la ciudad de Mendoza.

propone denominar al puente “Yupanqui”, que era “[el] nombre del 8vo Inca peruano que mandó unos ingenieros para que hicieran en Mendoza los canales de riego que encontraron los españoles cuando llegaron a Mendoza en febrero de 1561”, concepto acuñado en la obra de Abraham Lemos, de 1888, escrita en ocasión de la Exposición Universal de París de 1889.⁸

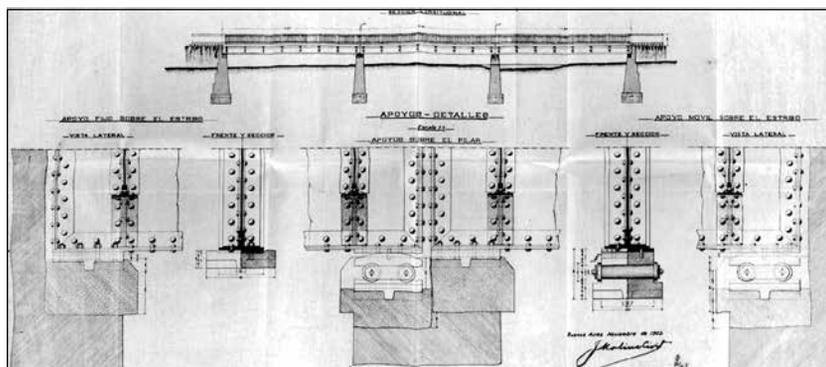
Con respecto a la provisión de la superestructura metálica, Molina Civit propuso adquirir el material en la casa alemana Harkort —acería fundada a comienzos del siglo XIX por el ingeniero homónimo, que desarrolló un proceso productivo al respecto— o en la casa Baume et Merpent —acería de origen belga fundada en 1853, que adquirió gran prestigio en la fabricación de material rodante. En Mendoza, esta última proveyó el material para el Mercado Central y tiempo después llegaron troles fabricados por esta empresa. El ingeniero Molina Civit propuso la compra en Europa pues, según sus dichos, hacerlo en talleres de Buenos Aires costaría cincuenta por ciento más caro. El armado de la parte metálica y la infraestructura, estribos y pilares sería llevado a cabo por la administración.

El proyecto de este puente metálico lo mostraba con una luz de 47.50 metros y formado por tres tramos isostáticos de 15.80 metros, un ancho total de 9.05 metros, calzada de 6 metros y dos veredas, sería ubicado a 1.30 metros promedio sobre lecho del Zanjón. Cada tramo se resolvía con dos vigas principales de borde de sección doble T, compuesta de 1.20 metros de alto. Transversalmente presentaba ocho vigas de sección doble T, separadas entre sí por 2.25 metros, sobre las que descansaban vigas longitudinales laminadas doble T. El emparrillado así definido era cubierto por chapas bombeadas (buckle-plates), y concluía el tablero con una capa de ripio para la calzada. La subestructura se componía de dos estribos cerrados con alas laterales de mampostería de ladrillo, con cabezal de sillería de piedra canteada y asentados en dados de hormigón simple. Los pilares eran tabiques de mampostería, con laterales redondeados como rompeolas y cabezales de piedra tallada, con base simple hormigonada. Los apoyos fijos se pensaron

⁸ Abraham Lemos, *Mendoza: memoria descriptiva de la provincia obra mandada a ejecutar por el Exmo. Gobierno de la provincia para concurrir a la exposición de París en 1889*, Mendoza, Tipografía y papelería “Los Andes”, 1888, p. 218.

del tipo caja espiga de hierro fundido y el móvil de rodillos entre placas de igual material. Las barandas se mostraban trabajadas artísticamente en flejes de acero remachado (imagen 2).

Imagen 2



Proyecto del puente metálico del ingeniero Juan Molina Civit en 1905. Fuente: Archivo Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Argentina.

Lamentablemente, por razones que no hemos podido determinar, este puente no llegó a construirse. Simultáneamente a la elaboración del proyecto, se había mejorado el pavimento del Carril Nacional hasta la Villa Nueva de Guaymallén, realizado trabajos y obras de drenaje tendientes a desaguar las ciénagas, e incluso se hicieron tratativas para la compra de la superestructura del puente en Inglaterra, es decir, todo indica que el puente era una evidente necesidad para un fluido tránsito hacia el este.

Puente bóveda de hormigón armado (1916-1926)

El primer puente carretero de hormigón armado, construido en el sitio que antes ocupaba el puente peatonal, estuvo a cargo de la empresa Carlos Silvestri y Cía. y se demolió diez años después para erigir el conocido como Puente de los Leones. Durante 1915 se proyecta su realización a la vez que se ejecuta en forma simultánea la necesaria canalización del Zanjón. Esta obra se encuadraba en las propuestas del Plan Carrasco ya que se expropiaron terrenos para ubicar los accesos al puente y también para dar inicio al proyecto de la “avenida del Este”.

En octubre de 1915 es otorgada la licitación del puente por 17 073 pesos m.n. a Diógenes Bustamante y Cía., pero un mes más tarde éste solicitó un incremento de 1 500 pesos m.n., aduciendo una evaluación incompleta de ciertos detalles constructivos, lo cual llevó a la anulación de la licitación. Fue entonces cuando le adjudican la obra a la empresa de Carlos Silvestri y Cía., que comienza los trabajos a fines de 1915 y los termina en febrero de 1916.⁹ Se promete que “será el mejor puente sobre el Canal Zanjón por su solidez [y] amplitud, que ofrece de 10 a 12 metros de ancho”.¹⁰ El proyecto de esta obra arrojó un puente en bóveda cuyo intradós sigue el perfil de un arco escarzano fuertemente rebajado con una flecha de 1.50 metros sobre el máximo nivel de crecida. Fue construido íntegramente en hormigón armado, cubriendo una luz libre de 16 metros, con ancho de calzada de 6.20 metros y una altura de la rasante de unos 3 metros sobre el nivel del lecho del Canal Zanjón. La resolución de la estructura se abordó con una bóveda circular de 12 metros de radio y 10.50 metros de ancho total. Esta placa curva tuvo un espesor variable de 0.25 metros en la clave a 0.45 metros en apoyos donde se acartelaba hasta alcanzar los estribos (imagen 3).

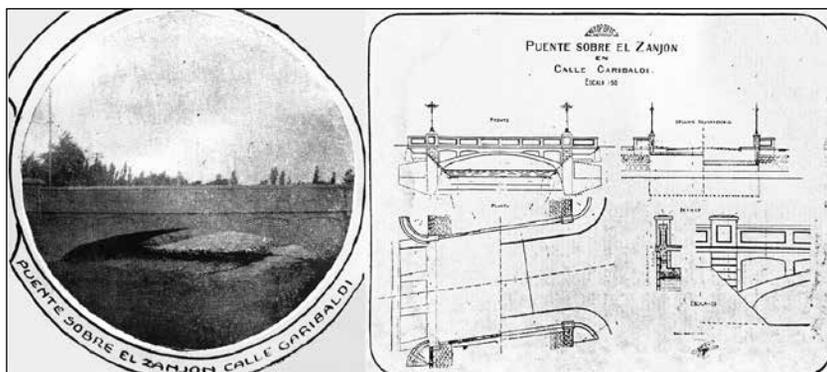
Sobre los laterales, los tímpanos de 0.25 metros de espesor daban continuidad a la bóveda, que constituía una caja rellena con suelo granular seleccionado y compactado hasta el nivel de calzada, formando la misma. El trabajado barandal de hormigón armado, sumado a las dos importantes veredas que acompañaban a la calzada, invitaba a un agradable paseo.

Los estribos, también de hormigón armado, fueron revestidos con piedra en la cara externa al Zanjón. Presentaban dos alas laterales ortogonales y un par de contrafuertes internos paralelos

⁹ Carlos Silvestri fue un constructor italiano llegado a Mendoza a principios del siglo xx. Registramos su participación como contratista en diferentes obras públicas, edilicias y de infraestructura: obras en la remodelación del edificio del Club Social como Legislatura provincial (1910), edificio de la terminal de Tranways (1914), trescientas trece unidades de vivienda en hormigón armado luego del gran terremoto del sur mendocino (Villa Atuel, Malvinas y Goudge) en 1929, y obras de pavimentación del carril a Luján de Cuyo (1930c.).

¹⁰ La empresa Carlos Silvestri y Cía. publicitaba en el diario *Los Andes* de la época tener experiencia en el uso del “cemento armado”, cf. *Los Andes*, 15-xi-1927; *Los Andes*, 30-v-1927; *Los Andes*, 22-v-1926.

Imagen 3



Izquierda, fotografía del puente en 1920. A la derecha, planos de construcción, 1915. Fuente: *Memoria del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires*, Mendoza, Los Andes Hermanos, 1920, s.p.

a las primeras, estos cuatro elementos permitían contrarrestar el empuje lateral de la bóveda.

Aclaremos que con la denominación *bóveda* nos referimos a la forma geométrica del elemento principal, pues desde un punto de vista eminentemente estructural, el puente fue una placa o losa curva con bordes fuertemente rigidizados, lo cual, sumado a la disposición de la armadura y el manejo de los espesores, le otorga una clara capacidad de trabajo en flexión, es decir, alejado del concepto de bóveda estructural.

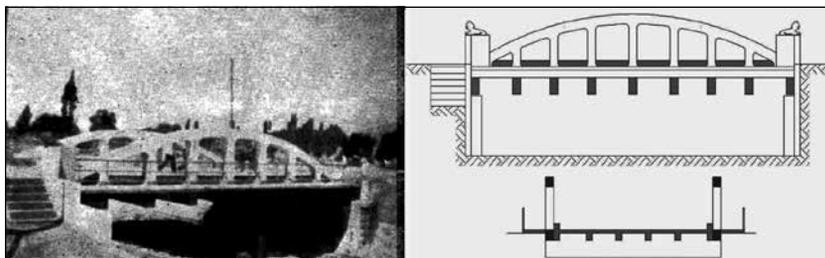
Puente en arco de hormigón armado (1926-1970)

Si observamos la silueta del anterior puente, que desarrolla su rebajada bóveda sobre un Canal Zanjón fuertemente “estrangulado”, podemos concluir que más temprano que tarde esta obra generaría serios perjuicios en épocas de crecidas. En efecto, en 1926, luego de una elevación de las aguas que inundó parte de la ciudad y dañó las márgenes del Zanjón, se dispone la reconstrucción del puente de la calle Garibaldi.

El proyecto de este puente, realizado íntegramente en hormigón armado, lo mostraba de 14 metros de luz, una calzada de 6.40 metros y un ancho total, incluidas veredas, de 9.60 metros. Para

la resolución estructural se emplearon dos arcos laterales atirantados de traza circular con una flecha máxima de 2.50 metros, los cuales soportan cada uno siete pendolones de los que cuelgan igual número de vigas transversales, más un par ubicadas sobre los apoyos (imagen 4).

Imagen 4



Izquierda, fotografía del Puente de los Leones en 1935. Fuente: *Cien años de vida mendocina: centenario diario* Los Andes, 1882-1982, Mendoza, Los Andes Hermanos, 1982, p. 102. A la derecha, restitución fotográfica. Elaboración propia.

Sobre las vigas transversales apoyaban seis vigas longitudinales de tal forma que componían un emparrillado sobre el cual descansaba la losa de tablero de 0.18 metros de espesor. Los estribos fueron tabiques de hormigón armado, cerrados con alas ortogonales al cauce del Zanjón. Para los apoyos se usó una articulación conformada por rodillos entre dos placas de hierro fundido cada una vinculada al cabezal del estribo y a la base del arco. Las veredas de un metro de ancho presentaban la particularidad de hallarse por fuera de los arcos, para lo cual fueron construidas como ménsulas empotradas en el cordón inferior del arco, el barandal se realizó en caño de hierro cincado.

Ambos accesos al puente fueron jerarquizados con pedestales que, además de encauzar el tránsito hacia la calzada, sostenían cuatro leones de hierro fundido realizados por el escultor catalán Juan José Cardona (imagen 5), quien arribó a Mendoza en 1918 y, junto con otros maestros, como Fidel de Lucía, participó en la creación del Museo de Bellas Artes y la Escuela de Artes Aplicadas.¹¹

¹¹ Cuando se demolió el puente en 1970 los leones fueron reubicados. Los dos del Municipio de Capital se colocaron en el Paseo Ramos Correas al comienzo del Paseo de la Alameda (Av. San Martín y Córdoba) y los de Guaymallén en la explanada de acceso al edificio comunal en Villanueva.

Este tipo estructural de puente comienza su desarrollo a fines de los años veinte, alcanzando su máximo desarrollo durante la década de los treinta. La tipología fue heredada de puentes metálicos del ferrocarril que en sus inicios conformaban el arco mediante una poligonal de perfiles laminados, los pendolones eran barras biarticuladas de hierro fundido y el atirantado se lograba con una cadena con eslabones de igual material. Por ello, aunque este tipo de puente se fabricaba en hormigón armado, se continuaba llamando “cadena” al tensor inferior.

Imagen 5



Imagen actual de los dos leones que se encuentran en la explanada del Municipio de Guaymallén. Fotografías de José Alejandro Gómez Voltan.

A partir de la década de los cuarenta se abandona paulatinamente el uso de este tipo de puente, pues su construcción representaba un importante costo de encofrado y una compleja secuencia constructiva que debía dar inicio con los arcos, luego los pendolones y finalmente el tablero, para así permitir que cada elemento “entrara en carga” bajo las sollicitaciones para las que fue diseñado.¹²

Desde los años cincuenta del siglo xx, por la ascendente urbanización de Mendoza, que pasó de ser una pequeña ciudad a metrópolis con un suburbio extendido, la zona donde se ubica este puente creció notablemente. En el sitio donde luego se instalará la terminal de ómnibus existió durante décadas un mercado concentrador de verduras y hortalizas de la región. Por el Puente de los Leones pasaban diariamente, a pie, en carros y chatas, cientos

¹² Un puente similar a éste y que aún existe es el que cruza el Río Mendoza en Cacheuta, denominado Puente Jorge Frasca.

de compradores, con lo cual se abastecía a la ciudad de productos frescos.

El puente actual (desde 1970)

El puente que existe en la actualidad fue construido íntegramente en hormigón armado de 15 metros de luz, una calzada de 8 metros y un ancho total, incluyendo veredas, de 14 metros. Para la resolución estructural se emplearon tres vigas prefabricadas y pretensadas, de sección τ con talón y conectadas entre sí con vigas transversales sobre las que descansa un tablero de 0.2 metros de espesor.

Los estribos también son tabiques de hormigón armado, cerrados con alas ortogonales al cauce del Canal Zanjón. Los apoyos de las vigas principales sobre los cabezales del estribo son manchones elásticos de caucho de policloropreno (neopreno), intercalados con chapas de acero. Las veredas de tres metros de ancho forman parte estructural del tablero del puente y se encuentran levemente por encima del nivel de la calzada por lo que offician, además, de guardarruedas. El barandal está resuelto con un tosco helicoidal realizado con varilla de acero de 20 milímetros de diámetro (imagen 6).

En los años cincuenta del siglo xx se concreta la apertura de la avenida Acceso Este, proyecto que provenía del famoso Plan Regulador de 1940. Una década más tarde, en los sesenta, se hace necesario adecuar el sistema de transporte de media y larga distancia a las necesidades y demandas de una ciudad como Mendoza, que sólo contaba con una antigua y pequeña plataforma apeadero en

Imagen 6



Estado actual del puente de calle Garibaldi sobre el Canal Cacique Guaymallén. Fotografías de José Alejandro Gómez Voltan.

pleno centro sobre las calles Primitivo de la Reta y Amigorena. Se decide entonces encarar el proyecto de una importante terminal de ómnibus en la intersección de las avenidas Acceso Este y Costanera (Acceso Norte), en el predio que hasta entonces había ocupado la Feria de Guaymallén. El edificio, proyectado y construido por el arquitecto Gilberto Olgún en 1969, tiene una planta con esquema en U, que rodea la gran plaza central, con una galería perimetral de circulación que une las tres alas y abre sobre los sesenta andenes para descenso y ascenso de pasajeros (imagen 7).

Imagen 7



Izquierda: fotografía de la terminal de ómnibus antigua, 1960c. Fuente: Archivo Unidad “Historia y conservación patrimonial”, Incihusa-Conicet, CCT Mendoza. A la derecha, terminal nueva, 1979. Fuente: *Cien años de vida mendocina: centenario diario* Los Andes, 1882-1982, Mendoza, Los Andes Hermanos, 1982, p. 193.

Esta importante obra modificó notablemente el sitio y requirió de la construcción de ese nuevo puente y de la adecuación de toda la red viaria en el entorno que sólo se completó en los años setenta, cuando se creó el Acceso Sur que nace a pocos metros de la terminal en el Acceso Este.

Caso 2: el puente sobre el Río Mendoza en Luján

LA Villa de Luján se ubica a unos veinte kilómetros al sur de la ciudad de Mendoza. La construcción de un puente sobre el entonces Camino Nacional fue muy importante para su época, pues por una parte representaba el único punto de paso para conectar a la ciudad de Mendoza con las poblaciones del sur: Tunuyán, 9 de Julio (San Carlos), 25 de Mayo (San Rafael); y, por otra, fue una imponente

obra de ingeniería que marcaba su presencia en medio del paisaje dominado por el Río Mendoza y la cordillera de los Andes. Es posible que con anterioridad a este puente, el cruce del Río Mendoza se hiciera mediante un paso o vado ubicado en el mismo lugar o muy próximo, pues la traza de dicho camino es antigua, así lo atestigua, por ejemplo, el plano del doctor Martin de Moussy, *Description géographique et statistique de la Confédération Argentine*, París, Imp. Lemercier, 1864.

Los primeros datos referidos a la voluntad de construir esta obra los encontramos en un proyecto de ley presentado en 1880 por los diputados provinciales José V. Zapata y Joaquín Villanueva para que se realizaran los estudios pertinentes. Sin embargo, sólo en 1886 los diputados mendocinos Felipe Yofre y Justino Solari logran que el Poder Ejecutivo autorice la construcción del puente con una inversión de 318 000 pesos m.n. En ese mismo año de 1886 se dicta la ley que autoriza su adquisición en Londres y su posterior armado. Este puente es igual en cuanto a su estructura, dimensiones y año de construcción al que se ubica en Alto de Sierra, sobre el Río San Juan en la provincia homónima (difieren sólo en que el de Luján tiene siete tramos y el de San Juan seis). Ambos puentes arribaron por barco al Puerto de Rosario y desde allí se trasladaron por ferrocarril hasta la estación más próxima a cada emplazamiento.

En la *Memoria descriptiva de la Provincia de Mendoza* (1888) de Abraham Lemos, documento redactado para ser presentado y promocionar la provincia en la Exposición Universal de París de 1889, encontramos una referencia a este puente próximo a construirse:

LOS PUENTES, que están en vía de ejecutarse, son los exigidos más urgentemente por las necesidades de la viabilidad de las regiones australes, los que corresponden a la administración. Se han estudiado y pronto principiarán a construirse uno sobre el Río Mendoza y otro sobre el Río Tunuyán. Uno y otro demandarán un desembolso de 200 a 300 mil pesos. La obra más importante que está hoy en ejecución es la toma del Zanjón, cuya ejecución se inicia en estos momentos bajo la dirección de un Ingeniero europeo [se refiere a César Cipolletti] de mucha reputación.¹³

¹³ Lemos, *Mendoza: memoria descriptiva de la provincia* [n. 8], pp. 240ss.

La empresa Braly y Compañía realizó la construcción de la superestructura y el armado metálico. Claudio Andrés Braly fue un agrimensor que entre 1882 y 1885 tuvo a su cargo parte de la mensura realizada en la provincia de La Pampa para el reparto de los terrenos ocupados durante la Campaña del Desierto que realizó el general Julio A. Roca. Fue precisamente durante la presidencia de Roca que Braly obtuvo importantes contratos para realizar obra pública: así lo vamos a ver unido a Arnaud Coqueteaux en 1887 para la propuesta de construcción de un ferrocarril metropolitano y una estación central. Después, junto a Augusto Bernardó, realizará en 1889 la construcción de tramos de ferrocarril próximos a la Capital Federal.

Durante 1889 realiza las obras de subestructura y armado del Puente de Luján por un monto de 171 000 pesos m.n. y en simultáneo el del Río San Juan. En esta última obra, luego de detenerla a mitad de su concreción, la empresa amenaza con la rescisión del contrato aduciendo la subida de cotización del “metálico” (oro) y, aunque la ley de obra pública de la época en forma expresa negaba todo tipo de reajuste del precio de obra cualquiera fuese la causal, se le concedieron los mayores costos.

Poco tiempo después el Puente de Luján presentó serios problemas en su remachadura y es por ello que, apenas a diez años de su construcción, fue necesaria una consolidación por parte de los talleres Pedro Vasena de Buenos Aires, a cargo de la Dirección Nacional de Puentes y Caminos. En esta intervención se cambiaron remaches que estaban descabezados, se agregaron los faltantes y otros que sólo tenían la cabeza, se cambiaron montantes, se agregaron vigas transversales superiores (en foto antigua del Puente San Juan vemos que también faltan estas transversales) y se corrigieron algunas diagonales y contradiagonales que habían sido ubicadas erróneamente en orden inverso; esta reparación costó más de 20 000 pesos m.n. (el material ascendió a 4 143 pesos en oro sellado, y el armado a 16 500 pesos m.n.), casi 15% del costo inicial de la obra.

Junto con dicha intervención se realizaron obras de defensa, nueve espigones, ocho de los cuales sufrieron daños durante las crecidas de 1922 y 1923 y se hizo el repintado del puente. En 1925 se repararon los daños y se conectaron todos los espigones con una

defensa longitudinal de 250 metros usando bolsas de arpillera con relleno de áridos.

Como en todos los grandes puentes nacionales de la época, el mantenimiento de éste estuvo a cargo de un guardapunte y su ayudante, quienes lo custodiaban y practicaban reparaciones menores, como por ejemplo en el alambrado de cierre, el regado y nivelación de la calzada, el acceso al puente y el cuidado de los forestales y, además, llevaban un registro diario hidrométrico del Río Mendoza e informaban semanalmente las novedades.

Ubicado sobre la actual Ruta Provincial número 15, el Puente de Luján tiene una luz total entre estribos de 284.20 metros y está formado por siete tramos isostáticos de 40.60 metros cada uno, medidos entre los ejes de las articulaciones de los apoyos. El ancho de calzada es de 5.50 metros, con un ancho total de 7 metros y altura total de 7.60 metros. Cada tramo metálico de la superestructura se resuelve con dos vigas longitudinales verticales reticuladas tipo Pratt conformadas por angulares en alas y un alma de chapa roblonada. Los montantes en catorce porciones también son de sección compuesta, mientras que las diagonales son de planchuela. La vinculación de estos elementos es directa mediante roblonado, con ausencia de chapa nodal.

Estas vigas reticuladas se conectan entre sí por sus cordones superiores e inferiores mediante vigas transversales de sección compuestas, rigidizado el conjunto mediante angulares en cruz de San Andrés. El tablero termina de resolverse con cuatro vigas longitudinales de sección doble τ que se apoyan sobre las transversales inferiores, conjunto que define un emparrillado sobre el cual descansan paneles abombados de acero (buckle-plates), sostén de la capa de agregado grueso que constituye la calzada. Con alas laterales los estribos son cerrados, realizados en sillería de piedra. Los seis pilares son un par de cilindros de chapa de hierro rellenos de hormigón, vinculados por arriba con un marco de perfiles laminados rigidizados, mientras que en la base presentan un ensanche que se abulona a un dado de la fundación de hormigón, posiblemente apoyado en pilotes de madera. Cada cilindro recibe en su cabezal una piedra arenisca que sirve de base para los apoyos fijos y móviles del puente resueltos con rodillos entre placas de hierro fundido (imagen 8).

Imagen 8



Izquierda, postal del Puente de Luján de Cuyo, 1940e. Fuente: Archivo Unidad “Historia y conservación patrimonial”, Incihusa-Conicet, CCT, Mendoza. A la derecha, colapso del tramo central en 1974. Fuente: *Cien años de vida mendocina: centenario diario Los Andes, 1882-1982*, Mendoza, Los Andes Hermanos, 1982, p. 108.

En 1974 un camión embistió de lleno un montante del tramo central, haciéndolo colapsar. Se consideraron varias alternativas de reparación y se optó por reemplazarlo con un tramo de hormigón pretensado y un apoyo central realizado con un marco de hormigón armado que reducía la luz libre a la mitad. A fines del siglo xx, se limitó el tránsito a vehículos livianos. El Puente de Luján constituye un excelente ejemplo de la ingeniería de puentes de la segunda mitad del siglo xix. En efecto, esta tipología estructural pertenece al vertiginoso desarrollo del transporte ferroviario que abarcó prácticamente a todo el mundo e hizo surgir así en Europa importantes acerías productoras de puentes y material rodante, las que alcanzaron la estandarización en los procesos de fabricación, laminación y la resolución de las distintas variantes de puentes.

Conclusiones

SEGÚN expresamos al inicio del artículo, los puentes pueden ser bienes culturales pasibles de “patrimonialización”, entendida ésta como un proceso de reconocimiento de valores, tanto materiales como simbólicos, que las nuevas generaciones reciben como herencia que están obligadas a enriquecer al incorporar ellas otros elementos en una lectura contextual del bien. Tal proceso permite pasar de la valoración de los “especialistas” a la valoración social, la cual abarca el conjunto de representaciones y apropiaciones colectivas (sean amplias o sectoriales) que legitiman y otorgan a

los bienes sentido social y un significado en el seno de la cultura actual.

Es el caso del Puente de Luján, uno de los más antiguos de la provincia que aún existe, que explica la historia de la voluntad de comunicar de ese camino al sur, la vieja ruta que integró el Valle de Uco y el oasis sur con los valles de los ríos Diamante y Atuel, pero que además se convirtió en un hito en el paisaje de la Villa de Luján. Su patrimonialización permite, en primer lugar, reconstruir su momento inicial, es decir develar el sentido de su origen y existencia, significado perdido o desdibujado en el tiempo y la valoración social de la obra; en segundo lugar, propone considerar el valor de su materialidad como obra de la “cultura ingenieril” del siglo xx, e incluir a la vez una revisión del estado y funcionalidad de los elementos del paisaje que el mismo puente compone. Es decir, “patrimonializar” el Puente de Luján, supondrá atender a la calidad y características de ambas riberas, al tratamiento de los asentamientos precarios e ilegales del Bajo Luján y a la restauración de los antiguos “miradores” hacia el río, hoy abandonados, entre otros aspectos.

En el caso de los puentes sobre el Canal Zanjón el trabajo realizado se apoya más en la condición documental que éstos brindan a lo largo de la historia. Una de las características de los bienes patrimoniales es su carácter de documento que da cuenta no sólo de una época sino de las dinámicas culturales, sociales y territoriales de las que es testimonio. Esta capacidad documental es la que le permite brindar información tanto del bien cultural mismo como de la sociedad que lo produjo. Cada uno de los puentes (realizados o proyectados) brinda información rica y valiosa sobre la ingeniería de la época, de las condiciones en las que se desarrollaba la obra pública, y aporta conocimiento acerca del arte y la técnica del pasado. También fue posible utilizar las obras de los puentes habidos en ese punto del Canal Zanjón como un eslabón indispensable para entender la evolución de la ciudad, de sus vías de acceso, de la traza y canalización de su red hídrica etcétera.

Para finalizar y como síntesis que reúne el análisis de ambos casos, resta decir que la construcción de estas obras en la región no surgió como resultado de una planificación para facilitar y fomentar el desarrollo de una zona hasta entonces improductiva

o despoblada, por el contrario, su ejecución obedeció siempre al clamor social y de los actores económicos que presionaban a la dirigencia para mejorar su calidad de vida.

FUENTES

Repositorios

Registro Oficial de La Provincia de Mendoza, Obras Públicas.
Archivo de la IV Seccional de la Dirección Nacional de Vialidad.
Archivo Unidad “Historia y conservación patrimonial”, Incihusa-Conicet, CCT, Mendoza.
Biblioteca Sociedad Científica Argentina.
Diario *El Constitucional de los Andes* (Mendoza), mayo de 1884.

Referencias complementarias

Cirvini, Silvia, y Jorge Ricardo Ponte, *Mendoza, donde las acequias encauzan la historia*, Mendoza, Departamento General de Irrigación/Zeta, 1998.
Cirvini, Silvia, “Edificación contra temblores: aportes para una historia de la construcción sismorresistente en la Argentina”, *Revista de Historia de América* (IPGH), núm. 128 (enero-junio de 2001), pp. 141-163.
Cirvini, Silvia, “Las órdenes religiosas en el espacio urbano colonial: Mendoza (Argentina), el caso de la Compañía de Jesús”, *Hispania Sacra* (Madrid, CSIC), vol. LXIV, núm. 130 (julio-diciembre de 2012), pp. 623-659.
Coni, Emilio, *Saneariamiento de la Provincia de Mendoza*, Buenos Aires, Editorial Coni e hijos, 1897.
Gómez de Rodríguez Britos, Marta, *Mendoza y su arte en la década del 20*, Mendoza, UNCuyo, 1999.
Reginald Lloyd, ed., *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte: su historia, gente, comercio, industria y riqueza*, Londres, Greater Britain Publishing Company Ltd., 1911.

RESUMEN

La construcción de puentes es muy importante para salvar un obstáculo, no sólo topográfico sino también de comunicación, desarrollo o integración de una zona. El presente artículo analiza dos estudios de caso en la ciudad de Mendoza, Argentina, con el fin de reconocer el valor histórico cultural de dichos bienes. Una de las características de los bienes patrimoniales es su carácter de documento que da testimonio tanto de una época como de las dinámicas culturales, sociales y territoriales.

Palabras clave: Mendoza/puentes históricos, patrimonio cultural, infraestructura viaria, monumento/documento, obra de ingeniería.

ABSTRACT

Building bridges is essential to overcome obstacles, not only topographical but also hindrances to communication, development or territorial integration. This article examines two case studies from Mendoza, the Argentinian city, in order to recognize their cultural and historical value. One of the features of heritage assets is their nature as documents, not only bearing witness to an era but also to its cultural, social and territorial dynamics.

Key words: Mendoza/historical bridges, cultural heritage, road network, monument/document, engineering work.