



LOS PUENTES DEL RÍO VIRILLA ENTRE SAN JOSÉ Y HEREDIA (COSTA RICA)

*Luis Guillermo Artavia Rodríguez**
*Jorge León Sáenz***

Resumen: El presente artículo realiza una exploración histórico-geográfica de un sitio estratégico para el transporte en el entorno del área central de Costa Rica y su vínculo con el puerto del Pacífico, en las primeras décadas del siglo XIX. Específicamente, se explora cómo, a través del tiempo y el espacio, los costarricenses salvaron la barrera geográfica, que significó el río Virilla, y en particular su cañón, por medio de la construcción de puentes. En términos históricos se realiza una reconstrucción que muestra la evolución en la edificación de puentes, para dar movilidad tanto a personas como a mercancías entre las principales ciudades del área central con el puerto de Puntarenas, así como de su importancia táctica durante la Guerra de la Liga de 1835. Finalmente, se muestran los elementos constructivos utilizados en el desarrollo de la obra y se hace el relato de una exploración que permitió recabar información verbal sobre el sitio en que fue construido, así como algunas evidencias, aún en pie, del antiguo puente de arcos, que estuvo en uso entre 1838 y 1929, en el sitio conocido como Bajos del Virilla.

Palabras clave: historia; geografía histórica; puentes; infraestructura de transportes; Costa Rica.

Abstract: This article explores, from both a historical and a geographical perspective, a site of strategic importance for transport in the context of the central region of Costa Rica and its link to the Pacific coast, during the first half of the XIX Century. Specifically studied is how over time and space, a geographical barrier formed by the Virilla river and the deep canyon it formed, was overcome by the building of Bridges. A historical reconstruction is carried out of the process that resulted in the building of different bridges over a period of time, that facilitated the flow of goods and the traffic of persons between the main cities within the central region and the port of Puntarenas, and of its tactical importance in the Guerra de la Liga (1835). Finally, some basic construction elements regarding the actual construction of the works are presented, and these are related to the existing structural remains of the stone bridge that was used between 1838 and 1929.

Keywords: History; historical geography, bridges; transport infrastructure; Costa Rica.

Fecha de recepción: 03/06/2016 – Fecha de aceptación: 04/08/2016

* Costarricense. Máster en Geografía. Investigador, Escuela de Geografía, Universidad de Costa Rica (UCR). Correo electrónico: <luis.artavia@ucr.ac.cr>.

** Costarricense. Máster en Economía y Administración para el Desarrollo. Investigador del Centro de Investigaciones Históricas de América Central, Universidad de Costa Rica (UCR). Correo electrónico: <muleoni@racsaco.cr>.

Introducción

Desde siempre, el ser humano se ha encontrado con barreras que dificultan su desplazamiento a través de los territorios. Estas dificultades pueden ir desde cruzar una zona montañosa, transitar por un sendero en difíciles condiciones, hasta el cruzar quebradas y ríos, lo cual se ha convertido en muchas ocasiones en una empresa difícil y peligrosa. En las relaciones hechas por viajeros a Costa Rica a partir de finales del siglo XVIII, aparecen referencias a las dificultades de pasar los ríos y las primeras menciones acerca de la construcción de puentes y otros medios para cruzar estos obstáculos naturales.

A partir de la época colonial, el camino de Cartago hasta la costa del Pacífico y Nicaragua pasaba por poblaciones de la región central¹ como San José, Heredia, y Alajuela, bajando a Esparza y Puntarenas, antes de tomar en dirección norte hacia Rivas y Granada, fue la vía principal de comunicación. Esta ruta, que después de cruzar el río Virilla, tomaba por la margen derecha de este hasta el cruce del río Grande, en La Garita, para luego atravesar los Montes del Aguacate, había sustituido, desde finales del siglo XVII, la vieja ruta seguida por los colonizadores, de Cartago a Esparza, por la margen izquierda de dicho río.²

Con la independencia en 1821 no cambió la ruta, hasta que, a partir de la tercer década del siglo XIX, con el mayor tráfico generado por la expansión del cultivo del café en la región Central, cuya única salida a la costa del Pacífico para exportarlo era esa vía, llevó a una preocupación por mejorarla. Según informes, ya desde 1834 se realizaron estudios para demarcar un nuevo camino hacia Puntarenas y Guanacaste que, partiendo del Paso Real del Virilla, dejara de lado el camino existente que seguía al norte-noroeste hacia Heredia y Alajuela antes de llegar a La Garita, para pasar por el Paso del Coco en el río Ciruelas y luego por la llanura o Paso del Carmen, antes de bajar hacia el río Grande y La Garita. Las indicaciones dadas incluían que la ruta tomara: "... por las inmediaciones de la posesión de Victoriano Vargas, se ordena no debe cerrarse por persona o autoridad alguna, se obliga a abrir los 'encierros' sobre dicho camino de manera quede de 30 varas de ancho".³

1 El nombre comúnmente utilizado de "Valle Central" no es correcto desde el punto de vista geomorfológico, sustituyéndolo el término de depresión central. Debido al enfoque histórico-geográfico aplicado, se ha preferido referirse a esta con el término de región central, englobando tanto la ubicación general al centro del país, como también la zona más poblada y en la cual inició la modernización de la economía con la introducción del café a inicios del siglo XIX.

2 Carlos Molina Montes de Oca presenta una descripción detallada de los caminos desde la época colonial hasta inicios de la república. En esa obra, el autor identifica dos caminos existentes: el camino "viejo" abierto desde la conquista por el sur de los ríos Virilla y Grande; y el "nuevo" o de las encomiendas, por el norte de esos ríos. Carlos Molina Montes de Oca, *Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI a XIX* (San José, Costa Rica: EUNED, 2005), 359-360.

3 Alberto Sáenz, *Historia agrícola de Costa Rica* (San José, Costa Rica: EUCR, 1970), 439.

El paso de los diversos ríos implicaba un riesgo importante para los viajeros y las recuas de mulas, el principal modo de transporte hasta la década de 1840. En la vía de San José a Puntarenas, el primer puente construido durante la época colonial fue el del Río Grande en La Garita –mencionado desde al menos 1639–. Este fue reconstruido o cambiado de ubicación varias veces, pero siempre en las cercanías del paso real, pues además de ser el sitio más apto para cruzar el río Grande que aquí forma un profundo cañón, era también el más apropiado para vigilar el paso de contrabando y luego el cobro de impuestos, se llegó a denominar, por ello, La Garita del Río Grande.

Un segundo puente colonial importante permitía la comunicación entre la parte norte, el llamado valle de Barva con el valle de Aserrí al sur de esa región central. En los siglos del XVI al XVIII el camino real salía de Cartago a Aserrí y de allí a Pacaca –Ciudad Colón– y a Landecho en la costa. Para comunicar ese camino con el valle de Barva –la zona de colonización más importante en esa época–, se utilizaba el paso en el río Virilla conocido como Paso Montano, cercano a Santa Rosa de Santo Domingo, al oeste de donde se ubica el actual puente del ferrocarril.⁴ En el mapa 1 se ubican el trazado de los caminos y puentes mencionados.

Objetivo

Estas estructuras, valle, ríos y cañones, que forman un gran sistema, históricamente tuvieron un importante impacto sobre la vida de los costarricenses, en especial, cuando se habla de movilidad y de transporte, al obligar a destinar recursos para la construcción de caminos de acceso, vados y, principalmente, puentes que permitieran la circulación. En vista de la importancia de la vía entre la región Central y la costa del Pacífico, señalada anteriormente, y ante la escasez de datos concretos sobre las rutas y, en particular, sobre los puentes que constituían puntos clave para el transporte, esta tarea se presentó como un reto interesante de investigación, tanto del punto de vista histórico como geográfico.

Debido a que los dos autores habían iniciado tiempo atrás un proyecto de investigación personal, dirigido a establecer con mayor precisión la ubicación de diversos caminos del siglo XIX y XX en la región Central, se decidió enfocar un primer estudio sobre los puentes localizados en las inmediaciones del llamado Paso Real del río Virilla. El objetivo fue realizar una descripción precisa sobre cuándo y en cuáles puntos de la carretera entre San José y Heredia se construyeron o reconstruyeron puentes sobre el río Virilla en la primera mitad del siglo XIX, y cuáles fueron las incidencias históricas que afectaron su construcción.

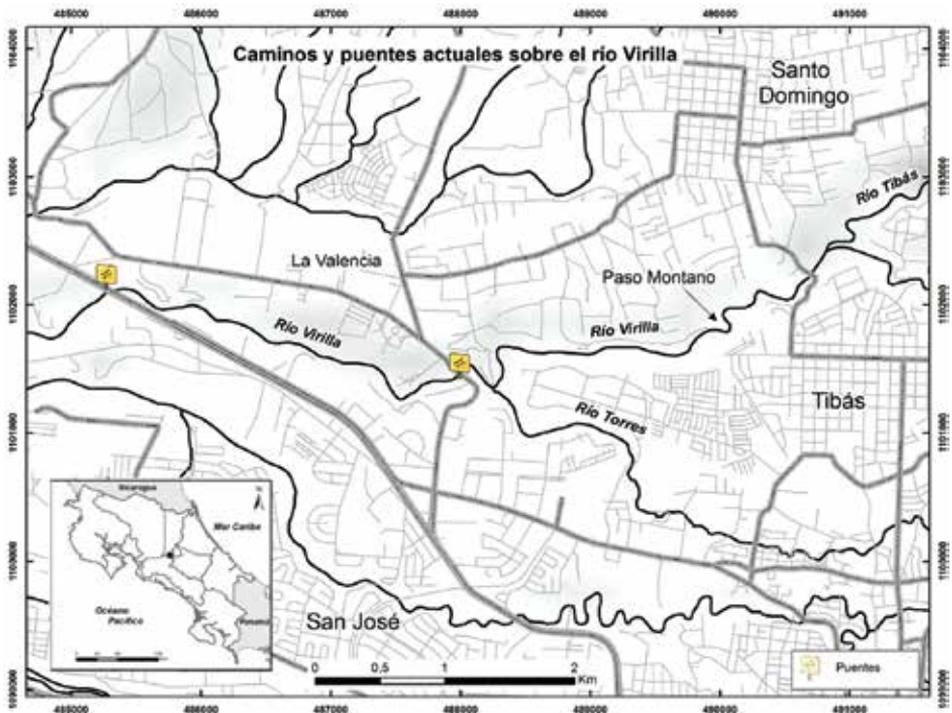
4 R. A. Bolaños y A. Le Mitre, Santo Domingo de Heredia, su historia desde la perspectiva del Valle Central Occidental (San José, Costa Rica: IFAM, 1984), 161 y anexos.

Método

Se definió una investigación documental y una de campo para precisar los puentes y los detalles relacionados con su construcción, centradas en el periodo 1828 a 1929, pero con prolongación hasta el presente, para dar a conocer el estado actual de los puentes. La limitada documentación obligó a concentrarse sobre aquellos construidos durante el inicio del periodo republicano y, en este caso, para la ubicación de los puentes, fue necesaria una visita de campo para precisar el sitio exacto, se obtuvo, de vecinos de la zona, valiosa información primaria que llenó significativos vacíos de información. La obtención de material fotográfico histórico fue esencial para mostrar tanto las características del puente principal, como su ubicación, así como para mostrar las principales características constructivas. La ubicación mediante mapas de los sitios de los puentes y de las vías que llegaban a estos fue otro importante recurso utilizado.

Mapa 1

Los caminos entre San José y Heredia y ubicación de puentes sobre el río Virilla



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo, 2013. **Nota:** La base de caminos corresponde a la actual y fue usada para georeferenciar la ubicación de los antiguos puentes.

Ubicación y contexto geográfico del Paso Real del Virilla

El camino de Cartago a Puntarenas desempeñó un papel fundamental en la historia de Costa Rica, al unir las zonas de mayor asentamiento poblacional desde el siglo XVI, con la costa del Pacífico y con Puntarenas en particular, vinculando así al país con rutas marítimas para acceder al resto del mundo. Sin embargo, transitar por dicha ruta suponía salvar un accidente geográfico, topográfico o geomorfológico importante, este era atravesar el cauce del río Virilla. Este río drena el valle Central Occidental y ha cavado en ruta un profundo cañón, el cual se une al del río Grande de Tárcoles, para formar el drenaje principal del Valle.⁵

La longitud total del río Virilla desde su origen hasta la confluencia con el río Grande, es de unos 55 kilómetros y, con la excepción de los primeros cinco kilómetros de su curso superior, corre por profundos cañones que ofrecen relativamente pocos sitios en los que sea factible cruzarlo con seguridad, especialmente para vehículos de ruedas. Uno de estos es el llamado Paso Real. El río Virilla sigue un rumbo de Noreste a Suroeste-oeste, y separa el Valle Central en dos partes. Debido a que la mayor concentración de población en el Valle durante el siglo XIX y la primera mitad del XX, y por tanto la mayor cantidad de transporte, se encontraban en el curso medio del río desde San Isidro de Coronado hasta San Antonio de Belén, esta fue la sección crítica para el transporte es ese periodo. En el mapa 1 se presenta esta sección del río Virilla que tiene unos 18 a 20 kilómetros de largo, que constituye el área principal objeto de esta investigación.

Como se observa en el mapa 1 –así como en el mapa 2–, el mencionado cañón efectivamente es una barrera natural muy visible que separa en dos secciones el Valle Central. Incluso en la actualidad, este cañón en los 20 kilómetros que se han señalado, solo es cruzado a nivel del río por puentes en tres localidades: San Miguel sur - Moravia; Santo Domingo - Tibás; carretera San José - Heredia; y a nivel de puentes de altura en las autopistas de San José - Limón; San José - Alajuela y Santa Ana - San Antonio. En esta última existió también un paso por un puente a nivel del río, el cual dejó de usarse a principios del siglo XX, aunque el puente todavía existe.

Se ha hecho mención anteriormente de la geografía del Valle Central y de lo significativo de los ríos que lo cortan, los cuales forman, en ocasiones, profundas barrancas difíciles de cruzar y que constituyen un obstáculo para el transporte. El río Virilla es el principal desaguadero para la sección oeste del Valle, tiene sus orígenes en las estribaciones del volcán Irazú, en su extremo oriental, cerca de Las Nubes de Coronado. El río va ganando caudal

5 “El Valle Central Costa Rica presenta una superficie de 3.264 km² y tiene una dirección este-oeste, al parecer forma parte del graben de Nicaragua y tectónicamente puede ser definido como una depresión, formada por una serie de fallas en forma de escalón localizadas en la vertiente norte de la cordillera de Talamanca”. Jean Pierre Bergoeing, *Geomorfología de Costa Rica* (San José, Costa Rica: Librería Francesa, 2007), 274.

al unírsele diversos afluentes como los ríos Pará, Tibás, Tiribí, Quebrada Seca, Segundo y Ciruelas, hasta que se une al Río Grande al pie de las estribaciones de los Montes de Aguacate al oeste, donde termina el Valle Central. Juntos el Virilla y el Grande, ahora con el nombre de río Grande de Tárcoles, cortan un profundo cañón entre las montañas del Aguacate y la Fila de Turrubares, para alcanzar finalmente las llanuras costeras y desembocar al Golfo de Nicoya en el Pacífico cerca de Tárcoles.

El Valle Central está formado de dos secciones: la región oriental o valle del Guarco, donde se encuentra la ciudad de Cartago; y la parte occidental, más extensa y conocida durante la colonia como valle de Barva, la cual luego recibió el nombre de “meseta” o “valle” Central. Este es un alto valle cuya altitud media se sitúa en los 1.000 m.s.n.m. Se encuentra drenado por dos sistemas hidrográficos: El Virilla - Tárcoles al oeste y el Reventazón al este. Ambos sistemas se encuentran separados por los cerros de La Carpintera que tienen origen sedimentario-volcánico de edad terciaria, y que sirven de lazo de unión entre Talamanca y el volcán Irazú.

“El Valle Central Occidental, se encuentra drenado por el río Virilla y sus numerosos afluentes, a los ya citados se pueden agregar los ríos Poás y Grande. El río Virilla ha entallado con el paso del tiempo un profundo cañón, a través de una meseta volcánica de edad cuaternaria, en conjunto estos ríos han formado una trama de cañones sub-paralela los cuales corren en sentido noreste-sureste”.⁶

Ubicación del camino y de los puentes de arcos sobre el río Virilla

Con base en la información documental recolectada fue posible ubicar, de manera aproximada, los puntos donde cruzó el antiguo camino entre San José y Heredia el río Virilla. Sin embargo, al iniciar la investigación subsistía la pregunta sobre si el puente fue uno o si fueron dos, debido a que se conocía que uno construido en 1831 había sido sujeto de muchas críticas y, aparentemente, no fue puesto en uso en sus primeros años. Luego, se encontraron referencias de un nuevo puente construido en 1837-1839, pero era necesario precisar si este fue efectivamente el puente que estuvo en uso hasta 1929. La información documental permitió confirmar que fueron construidos dos puentes diferentes, y aclaró las circunstancias e incidencias históricas acerca de su construcción. Mientras que, a través de la visita de campo, se verificó no solo la ubicación exacta del segundo puente, sino hasta cuándo se utilizó y las causas de su desaparición como sitio de cruce del río.

6 *Ibid*, 275.

Relación de hechos en la construcción de los puentes del Virilla en Paso Real

Una relación documentada de los hechos relativos a los puentes del Virilla, en la época posterior a la independencia, indica que tuvieron gran importancia tanto en las actividades relativas al transporte terrestre, como también en relación con hechos políticos de la época. A continuación, se presentan estos en forma cronológica a partir de 1828, de manera que se comprenda la secuencia en que se dieron, para cada uno de los dos puentes. Posteriormente, ciertos aspectos importantes sobre el papel de los puentes que cruzaron el río Virilla serán analizados con mayor profundidad, buscando subrayar la importancia que tuvo este sitio geográfico para la historia del país.

En orden cronológico se destacan, a continuación, los principales hechos históricos sobre las diversas estructuras que se construyeron entre 1828 y 1929 en el sitio conocido como Paso Real del Virilla y sus cercanías. Otros puentes río arriba y río debajo de este sitio sobre el Virilla serán objeto de análisis en un proyecto futuro. La cronología se inicia con un hecho fortuito que llevó a que el Gobierno republicano tomara la decisión de construir un puente carretero en el Paso Real, donde desde la época colonial y hasta esa fecha solo se había utilizado un vado en el río –por eso el nombre de Paso Real– y probablemente por un tiempo también un puente colgante para peatones.

Los puentes de madera hasta 1840

El puente sobre el río Virilla existía desde inicios del siglo XVII, pero fue necesario reconstruirlo en varias ocasiones durante el siglo XVIII e inicios del XIX, sea por el deterioro de la madera utilizada en la construcción o por efectos de inundaciones. Incluso fue posible determinar cómo cambió de ser primero un puente de hamaca hacia 1738 a ser un puente de vigas de madera de acuerdo con un mapa de 1798.⁷ Al inicio de la época republicana en 1821 se reconoció la necesidad de mejorar el puente para facilitar la comunicación de San José con Heredia, el cual se convirtió en un punto crítico en el camino a Puntarenas, especialmente con el inicio de la exportación de café a partir de la década de 1830.

En comunicaciones de mayo y agosto de 1826, la Municipalidad de Heredia informa al Jefe Político Superior sobre la necesidad de reparar el puente existente del Virilla. En una de estas, señala que ya está lista en la montaña una de las vigas para el puente, pero que era tan grande que ni con 27 yuntas de bueyes y 48 hombres, habían podido moverla.⁸ En todo caso este puente de madera prestó

7 Archivo Nacional de Costa Rica –en adelante, ANCR–, Juzgado de lo Contencioso Administrativo, 2.844. Fue primero publicado por Octavio Quesada, *Santa Ana: límites del nuevo cantón* (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1908).

8 ANCR, Federal Independiente 9.001, “Comunicaciones de la Municipalidad de Heredia al Jefe Político Superior”. Interesantemente agrega, que habrá que esperar a que pase la cosecha de trigo, para que la viga sea arrastrada por los campos sin dañar la cosecha.

servicio durante las dos décadas siguientes hasta que se construyeron puentes de arco de piedra o calicanto.⁹

Primer puente de arcos (1828-1835)

Los hechos relativos al primer puente de calicanto sobre el río Virilla que se presentan a continuación se basan en información tomada de los periódicos de la época, debido a que no se encontró otra información documental que permitiera conocer detalles acerca de cómo y quiénes participaron en la construcción del primer puente de arco en calicanto levantado en el país. Quedan, por tanto, pendientes de estudio futuro algunas preguntas aún sin respuesta satisfactoria. Estas se plantean al final.

El primer hecho relevante señala las razones que llevaron a su construcción, ya que hasta entonces el vado a pie o cruzando el puente de madera mencionado arriba en el Paso Real había sido el medio usado por los viajeros y las cargas transportadas –sal, tabaco, bienes importados–.

En 1828 ocurrió una tragedia; en este año se produjo la muerte por ahogo de un ciudadano al tratar de cruzar por el Paso Real. Por ello, el Gobierno dispuso que se procediera a construir un puente formal sobre el río, para evitar que se repitiera este suceso en el futuro.¹⁰

- La construcción del puente debió ocurrir entre 1829 y 1831. Un documento relacionado con la construcción del Lazareto en San José señala que este fue ubicado en una zona lejana de la ciudad siendo “...el lugar designado... en los bajos del río Virilla, donde termina el potrero llamado Sangre de Cristo, propiedad de Miguel Carranza...”.¹¹ Las casas del Lazareto se comenzaron a construir en mayo 1831, en el sitio “... ubicado aguas abajo del puente de arcos”. Otro documento del Jefe Político Supremo a la Municipalidad de San José en ese mismo año le ordena a esta que “... construya la parte que le corresponde del pasamanos del puente de El Virilla”.¹²
- 1831, noviembre: “... fue resuelta la consulta del Mando Político acerca de la representación que hicieron los CCs. José Salinas y Estevan Morales

9 El término calicanto describe literalmente los materiales con los cuales se construían puentes desde la época romana con piedras que eran unidas entre sí por una argamasa de arena, cal y agua, que le daba gran solidez. Durante la colonia numerosos puentes de calicanto se construyeron en América, pero ninguno en Costa Rica. Las técnicas de construcción de este tipo de puentes requerían de un conocimiento profundo del maestro de obras, debido a que el arco debía soportarse.

10 Félix Torcuato Hidalgo, “Manuscrito de don Félix Torcuato Hidalgo”, *Revista de Archivos Nacionales I* (Costa Rica) 7-8 (mayo-junio 1937): 403.

11 ANCR, Gobernación, 1.0746, (1831) fl.7 y fl. 31.

12 ANCR, Gobernación, 1.0842 (1831), fl. 24.

para que se les pagase la piedra de cantería que se había hecho uso en el potrero del C. Mauricio Salinas para el puente del Virilla”.¹³

- 1832, junio: “...se pasó orden al Mando Político para que mandase reparar las cuestas del Virilla en ambos lados del puente de arcos levantado sobre aquel río, y para que instruyendo expediente informase del punto por donde debía ir encamino y si convendría o no poner puertas de golpe en los potreros del tránsito...”.¹⁴
- 1832, septiembre: “Se devolvió al conocimiento del Gefe Político en 11 fojas el expediente para aberiguar por donde debe dirigirse el camino al puente de arcos construido sobre el río del Virilla”.¹⁵
- 1832, octubre: “Contestando nota del Gefe Político en que comunica la resolución que había tomado para averiguar la rectitud y mayor comodidad del camino de tráfico por el puente de arcos del Virilla, se le previno mandase concurrir (la) comisión de Heredia...”.¹⁶
- 1833, mayo: “Con fecha 24 se resolvió lo conveniente en el expediente relativo a la venta que el C. Lorenzo Castro hace al Estado de veinte varas de calle por el Potrero de la Caja para dar tránsito por el puente de arcos del río del Virilla...”.¹⁷
- 1833, julio: Se reclama al Jefe Político porque aún no ha ido a demarcar y recibir el camino ofrecido por Lorenzo Castro por su potrero de la Caja para dar tránsito al puente de arcos del Virilla.¹⁸
- En agosto 1834 se le pide al Jefe Político proceda a establecer un expediente para abrir lo “más presto posible” la calle que pasa por los potreros de Lorenzo Castro que ya el Gobierno contrató.¹⁹
- 1834, septiembre: Los problemas con este primer puente de arcos continuán. La ubicación y los problemas de accesos por no haberse comprado los terrenos para dar acceso a este son motivo de fuerte crítica al Gobierno de Gallegos por el periódico *La Tertulia*.²⁰ La inversión de \$ 3.271 se consideraba perdida. Las críticas continuaron, al reclamar los dueños de las

13 Relación de los Negocios Despachados por el Supremo Gobierno del Estado –en adelante, RNDSGE–, noviembre 1831, s.p.

14 RNDSGE, junio 1832, s.p.

15 RNDSGE, septiembre 1832, s.p.

16 RNDSGE, octubre 1832, s.p.

17 RNDC junio 1833, s.p.

18 RNDSGE, julio 1833 s.p.

19 RNDSGE, agosto 1834, s.p.

20 Es probable que haya existido un trasfondo de lucha política detrás de estas dificultades. *La Tertulia* se fundó para combatir al Gobierno de Gallegos, y una vez este renunció, el periódico dejó de publicarse.

tierras que daban acceso al puente por el lado de Heredia que no habían recibido indemnización previa por el terreno utilizado.²¹

- 1835, octubre: El país se encontraba en guerra, debido a levantamientos de las villas de Cartago y de Heredia en contra del Gobierno de Carrillo, cuya base de poder se encontraba en San José. El cañón del Virilla servía de límite entre las tropas de San José y de Heredia, por lo que las hostilidades entre ambos bandos fueron inicialmente de poca monta, mientras se discutía la posibilidad de una reconciliación. Al rechazarse los términos negociados para un acuerdo, las tropas de San José el 28 de octubre marcharon hacia Heredia y el enfrentamiento ocurrió en las cercanías del puente. Las tropas heredianas habían destruido el puente como se verá en más detalle adelante, por lo que los soldados de San José debieron pasar a nado para atacar a sus enemigos.²²

Es claro, entonces, que en octubre 1835, el primer puente, ubicado en las cercanías del sitio conocido como Sangre de Cristo, aguas abajo del Paso Real, había recibido grandes daños por la acción bélica. La condición en que quedó y los antecedentes ya mencionados de rechazo a su uso, probablemente llevaron a la decisión por el Gobierno de Carrillo de abandonar el puente y construir uno nuevo en el viejo Paso Real, donde existía desde tiempo atrás un puente de madera. De ese primer puente tan combatido y criticado, no se ha podido aún precisar su ubicación, con el fin de buscar sus restos. Es posible que parte de los materiales empleados en su construcción hayan sido reutilizados en otras obras y que los embates del río con sus crecidas anuales, hayan dejado poco rastro de este mismo.

Segundo puente de arcos (1837-1929)

A diferencia de la triste historia de su predecesor, un segundo puente fue levantado en el sitio del Paso Real, y este nuevo puente se convirtió en el primer puente de tres arcos construido en el país, desempeñó una larga y exitosa función en apoyo al transporte por carretera, incluso, durante la época de mayor demanda de transporte, por el surgimiento de la industria del café y la necesidad de exportar grandes cantidades de dicho producto al puerto de Puntarenas entre 1832 y 1882. Los principales hechos relativos a este segundo puente se indican a continuación.

- 1836, marzo a agosto: “Decreto CXXXV. La Asamblea Constitutiva del Estado Libre de Costa Rica, considerando: que al cabo de seis años de fabricado el puente que se situó abajo del paso real del río del Virilla, no

21 *La Tertulia* 1834, No. 29, p. 134-136 y No. 31, p. 150-151. Los reclamantes eran los mismos de 1831, Lorenzo Castro de la finca La Caja en San José y José Salinas y E. Morales de la finca Potrero en Heredia.

22 Hidalgo, 404.

ha podido tener efecto por falta de fondos para indemnizar las propiedades particulares en que debe tocar el camino que a él conduce; y atendiendo a que si se hubiese situado en el punto del río llamado paso real, sería de mucha mayor importancia y en gran manera provechoso a las ciudades de Heredia y Alajuela, ha tenido a bien decretar y decreta: Art.1 El poder ejecutivo a la mayor posible brevedad dispondrá que en el citado río del Virilla y lugar enunciado del paso real, se construya un puente de cal y piedra, autorizándosele para que disponga esta obra y todo lo concerniente a su construcción de modo que juzgue más expedito. Art 2. Para llevar el presupuesto de gastos que demanda la obra, se destinarán... los \$300 que por cuenta de indemnización tiene recibidos el C. Lorenzo Castro y está llano a devolver... \$200 que ofrece de donativo el mismo Castro y otros \$200 el C. José Salinas -ambos dueños de las tierras en los accesos al puente ya construido-, y suscripciones voluntarias...”²³

- 1837, noviembre: Sin embargo, el anterior Decreto de 1836 quedó sin ejecutarse. Por Orden V de 10 de noviembre de 1837, se dispuso comisionar a Eusebio Rodríguez para iniciar la construcción de dicho puente, recibiendo \$500 de Lorenzo Castro y se mandó abrir suscripciones voluntarias en Alajuela -a cargo del Presbítero G. Padilla-, en Heredia -a cargo de Nicolás Ulloa-, San José -a cargo de Manuel Cacheda- y Cartago -Alejo Aguilar.²⁴
- 1840, julio: La construcción del nuevo puente inició el 17 de noviembre de 1837 y se concluyó el 26 de julio de 1840, según las cuentas de cargo y data -entradas y salidas- presentadas por Eusebio Rodríguez y refrendadas por el Tribunal Superior de Cuentas en diciembre 1842. El costo de construcción del nuevo puente fue de 4.648 pesos.²⁵

El puente fue construido todo de calicanto y constaba de tres arcos, este fue, hacia 1840, el más grande del país, puesto que el único otro puente de importancia era el del Río Grande, que en esa fecha estaba construido con bastiones de calicanto; pero con el piso y pasamanos de madera, situación que se mantuvo hasta que, en 1843, fue completamente reconstruido totalmente en calicanto, pero con un solo arco. Así, el puente del Virilla con tres arcos fue más largo que cualquier otro construido en la primera mitad del siglo XIX, aunque en cuanto a su altura sobre el río fuera superado por otros. La fotografía 1 tomada hacia 1870 por Otto Siemon, muestra el puente en uso con sus dos formidables bastiones

23 Colección de Ordenes, Decretos y Leyes –en adelante, CODL–, Tomo IV, p. 258. Se debe hacer notas que ambos actores tenían mucho interés en el puente que se construiría en las inmediaciones de sus fincas.

24 CODL, Tomo V, p. 108. Fue un poco irónico designar como recaudador de suscripciones en Heredia a don Nicolás Ulloa, ya que él fue el líder de los liguistas de Heredia y Alajuela, y era el “Dictador” que tenía el mando cuando las tropas de la Liga volaron el puente dos años antes en octubre 1835.

25 ANCR, Fomento, 1.586.

centrales y con un par de carretas y bueyeros sobre la superficie su rodamiento. También se observan los efectos del tiempo en particular en la vegetación que, para entonces, cubría las partes superiores de los bastiones.

Fotografía 1
Puente de arcos sobre el río Virilla ca. 1870



Fuente: Colección Silvia Meléndez.

Este segundo puente de arcos del Virilla fue fundamental para la operación del camino de carretas construido por la Sociedad Económica Itineraria entre 1843 y 1845,²⁶ entre Cartago y Puntarenas. Por este camino transitaban de 1845 hasta al menos 1882, las miles de carretas que anualmente llevaron el café del país a ese puerto, para ser embarcadas con destino a Londres, Hamburgo, San Francisco y Nueva York, entonces los principales mercados del café nacional.

²⁶ La Sociedad Económica Itineraria fue establecida en noviembre de 1843, como una entidad privada con participación estatal, a la cual se le asignaba la tarea de construir y mantener un camino para carretas – antes era para mulas– incluyendo la construcción de puentes. Una Junta Ejecutiva con representantes de los comerciantes y cafetaleros, así como del Estado, fue el órgano ejecutor de la Sociedad.

La construcción del camino comprendió, asimismo, la fabricación de varios puentes necesarios adicionales a lo largo de la vía, además de los puentes ya construidos sobre el río Virilla y el río Grande. Una vez construida la vía, el mantenimiento de esa estuvo a cargo de la Sociedad Itineraria hasta la disolución de esa en 1854, año a partir del cual la carretera estuvo a cargo de la Dirección de Obras Públicas, lo mismo que el mantenimiento de los puentes como el del río Virilla.

El uso del puente, así como del camino a Puntarenas, fueron muy intensos en las décadas de 1840 a 1880 al ser la vía principal de exportación e importación. Sin embargo, con la iniciación de la construcción del Ferrocarril al Atlántico en 1870, se comenzó a gestar una nueva vía para el comercio externo que tenía la ventaja de ofrecer un transporte con un trayecto mucho más corto hacia los mercados en el exterior, a través del puerto de Limón en el Caribe. Las dificultades en construir el ferrocarril fueron muchas, y esto extendió hasta 1883 el periodo en el cual la carretera a Puntarenas se mantuvo como la vía principal de comercio. En ese año, por fin, mediante una combinación de vía del ferrocarril y de un nuevo camino de carretas, esta vez de San José a Carillo sobre la ruta al Atlántico, la vieja carretera a Puntarenas comenzó a ceder parte importante del tráfico a la nueva vía a Limón.

Aún después de que el camino a Puntarenas perdiera importancia, el puente de arcos del Virilla continuó ofreciendo un importante servicio, ya que a través de él se realizaba la mayor parte de la comunicación entre San José y las ciudades al otro lado del río Virilla como Heredia y Alajuela. De hecho, se mantuvo en uso cuando se reconstruyó la carretera de Heredia a San José en 1914-1916, donde lo único que se modificó fueron los accesos al puente. Dicho puente se mantuvo en uso hasta 1929, es decir, por casi otras cinco décadas, cuando fue sustituido por un nuevo puente de acero, construido varios cientos de metros río arriba, en razón de la reconstrucción de la carretera de San José a Heredia realizada entre 1928 y 1929.

A principios del siglo XX el puente se mantenía como la principal estructura sobre el río Virilla, como se muestra en la fotografía siguiente, tomada hacia 1910. Dicha imagen muestra que el puente se conservaba, esencialmente, como cuarenta años antes, cuando lo fotografió Siemon. En esta nueva imagen, tomada desde una posición en alto, puede verse un trecho del camino, el cual, en el lado de Heredia –a la izquierda–, se encontraba, entonces, bastante dañado, posiblemente por corresponder a la época de lluvias.

Fotografía 2

Puente sobre el río Virilla hacia 1910



Fuente: Federick Palmer, *Central America And Its Problems* (New York, EE. UU.: Moffat, Yard & Co., 1910), 193.

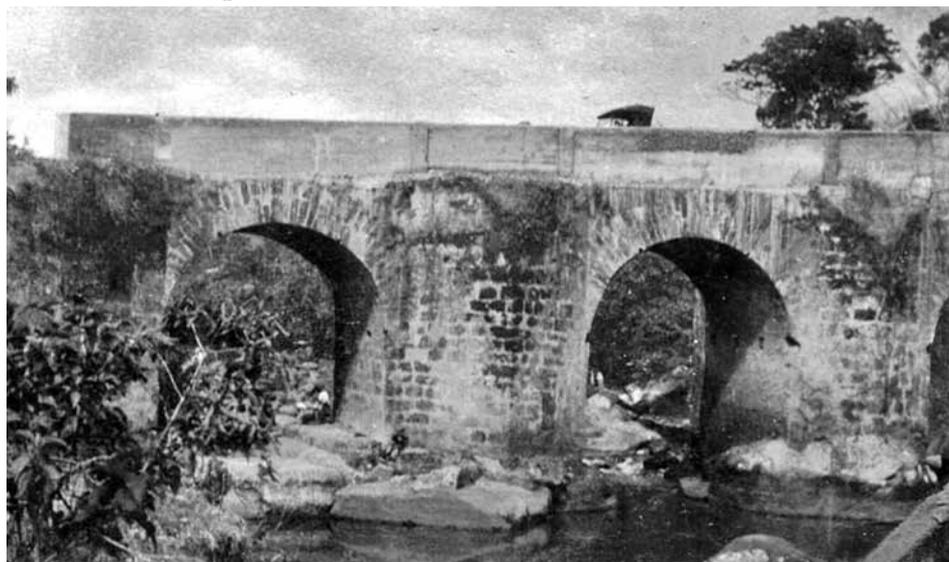
Con la reconstrucción de la carretera de San José a Alajuela, en los años entre 1914 y 1917, utilizando un sistema de macadamización de la vía para permitir el uso de vehículos motorizados,²⁷ el paso del río Virilla requirió de trabajos en los accesos al puente. Esto fue necesario en particular sobre la margen izquierda debido a lo empinado de la pendiente en la bajada de La Uruca al puente.

Terminada la reconstrucción, el puente cumplió una función importante adicional, que fue la de habilitar el paso de los automotores como nuevo avance tecnológico en el transporte. La carretera mejorada dio lugar al establecimiento de un servicio de transporte público entre Heredia y San José a partir de 1924, utilizando buses, facilitándole al público, de manera importante, las comunicaciones entre ambas ciudades, antes restringidas al servicio de ferrocarril. En la fotografía 3, se muestra el paso de un automóvil —es visible solo el capó— sobre el puente a inicios de la década de 1920. Para adaptarse al cambio de uso, el viejo puente había sufrido una modificación en su estructura, al haberse eliminado la cortina de piedra original que servía de parapeto para evitar que vehículos o personas cayeran al río —ver fotografía 1—, por un muro de concreto tosco, que es el que se observa en la fotografía 3.

²⁷ Esta técnica de construcción desarrollada en Inglaterra por un ingeniero MacAdam, consistía en construir la vía sobre un terraplén con piedra de varias dimensiones, el cual era más alto al centro para facilitar el drenaje, y sellado con piedra de pequeño diámetro.

Fotografía 3

El puente sobre el río Virilla en uso hacia 1920



Fuente: Colección Gertrud Peters.

El transporte por automotor entre las ciudades del Valle Central se incrementó de manera rápida en la década de 1920, por lo que muy pronto se concluyó que el descenso al río Virilla y el paso por el puente de piedra –que limitaba el paso a vehículos de no más de 4 varas de ancho– eran insuficientes. Como parte de un programa de inversiones públicas durante la segunda administración González Víquez (1928-1932), se construyó de nuevo la carretera entre San José y Heredia, pero utilizando un diseño distinto para el paso del río Virilla. Se construyó un nuevo puente de acero en 1928-1929, ubicado unos 300 metros aguas arriba de donde estaba el puente de arcos, y a una mayor altura con el fin de reducir la pendiente.

Posterior a 1929, cuando se completó el nuevo puente con su respectiva vía de acceso, el viejo puente de arcos quedó relegado al olvido. Fue difícil obtener información sobre su destino posterior en los documentos del Archivo Nacional y en los diarios. Por ello fue necesario realizar una visita *in situ* para tratar de ubicar sus restos y buscar explicaciones sobre su destino posterior.

Ubicando los restos del puente de arcos del río Virilla

Conocida la ubicación general del puente en las inmediaciones del Paso Real del Virilla y ante la falta de información documental adicional, fue necesario realizar una visita a la zona para identificar el sitio exacto de ubicación y los posibles restos del puente. Durante la visita se estimó posible ubicar las

estructuras del puente antiguo en las márgenes del río, visitando las orillas. Sin embargo, el sitio donde están los restos se encuentra plenamente urbanizado y estos no se pudieron identificar desde la margen sur donde se inició la búsqueda, a pesar de que se logró llegar hasta la orilla del cauce.

Se recurrió, entonces, a personas vecinas, principalmente gente adulta mayor, tanto del Barrio Corazón de Jesús de San José como de San Juan de Ulloa de Heredia, para solicitar su ayuda en ubicar el camino viejo y el puente. Este método resultó mucho más efectivo, y permitió no solo ubicar sino incluso visitar los restos del puente.

El puente dejó de ser utilizado de manera regular desde 1929, cuando se completó el puente actual; sin embargo, hasta hace poco más de cincuenta años existían todavía bastantes restos del puente. Esto terminó cuando tuvo lugar una gran crecida del río hacia 1955 que destruyó gran parte de lo que todavía quedaba en pie. Debido a que el río había crecido mucho y los troncos y otros escombros que traía la corriente formaron una presa en los restos del puente, el río comenzó a inundar la zona aledaña de la margen norte en Heredia, que es más baja y, para evitar que el problema fuera mayor, el gobierno decidió volar los restos de los bastiones centrales del puente. Por esta razón los restos no son fácilmente visibles, hasta que se llega al lugar mismo en que se encuentran.

El crecimiento urbano en ese sector en las últimas décadas ha llevado a que las viviendas prácticamente colindan por ambas márgenes con el cauce del río, ubicándose muchas pequeñas casas construidas hace muchos años sin orden, incluso varias de ellas ocupando el viejo derecho del camino que entraba al puente. En la margen norte –Heredia–, actualmente la calle pública termina unos 75 metros antes del río. Bajando hasta el cauce y caminando por su margen derecha se observa, en la otra margen, el bastión sur del puente, que aunque parcialmente cubierto de vegetación es claramente reconocible –fotografía 4–, aunque casi toda la sección de arco ha desaparecido, excepto una pequeña porción donde empataba con el camino de entrada. Del lado norte, los restos del bastión que hasta hace poco se veían, ahora están ocultos por casas que se han construido sobre ellos y que llegan prácticamente hasta la orilla del agua en invierno.

De acuerdo con los informantes, el camino que daba acceso al puente por la margen sur –San José– era muy escarpado y pedregoso, corriendo un poco al sur de la actual calle que baja al barrio del Corazón de Jesús. De la salida del puente tomaba hacia la derecha subiendo y haciendo luego una curva a la izquierda para buscar altura y salir hacia La Uruca y San José. La urbanización en esta sección es más ordenada y es factible llegar –a través de una propiedad privada– hasta una casa pequeña construida sobre la entrada del camino al puente, esta se encuentra levantada unos 50 centímetros sobre el suelo, sobre un muro de piedra cortada en bloques cuadrados, que debió ser parte del camino de entrada al puente y del relleno de este.

Estado actual de los restos del puente

El bastión sur del puente está construido directamente sobre un muro de roca que forma la base y parte de su estructura vertical, que remata a la altura del patio en el parapeto o baranda de ambos lados, de las que quedan todavía en su lugar unos 3 o 4 metros. La entrada al puente se encuentra bloqueada por una tapia de latas de hierro, para evitar que una persona caiga al vacío. El ancho de la vía entre los dos parapetos es de 4.2 metros o 5 varas. Este debió ser el ancho interno a todo lo largo del puente, dando espacio a que pasara una carreta. El ancho total de la estructura puente se estimó en 5 metros y la altura estimada del piso del puente al río es de unos 11 metros.

La fotografía 4 muestra el estado actual del bastión sur –la imagen fue tomada desde la margen norte–. En esta vista en que se ha eliminado la vegetación que cubre el bastión, se observa que los restos del arco si fueron eliminados, quedando como una mole de piedra, argamasa y cemento de 12 metros de altura, o sea, la equivalente a un edificio de cuatro pisos.

La fotografía 5 es la misma imagen anterior; pero en color y sin retoque. Ambas fotografías documentan el estado actual del puente. Como se indicó, el bastión del lado norte no se puede ubicar debido a las viviendas construidas, pero el del sur aparece nítidamente, aunque cubierto en buena parte por vegetación. Incluso en el centro del bastión se observa un higuérón que, de no eliminarse, acabará destruyendo buena parte de lo que hoy se aprecia. La cara este del bastión sur también está bastante deteriorada por la vegetación y una parte de esta –hecha en concreto– se ha desprendido. De hecho, la zona correspondiente al parapeto, parece constar solo de concreto, aunque puede ser que este sea solo una capa que recubre al calicanto.

Fotografía 4
Bastión sur del puente de arcos sobre el río Virilla



Fuente: Colección de los autores.

En el centro del cauce y unos 50 metros río abajo del bastión, se observa una gran pieza de concreto plana que, posiblemente, formó parte de la losa o plataforma del puente antiguo, y su ubicación actual obedece a la voladura con abundante dinamita de la antigua estructura del puente.

En síntesis, con la visita al sitio fue posible llenar una serie de vacíos documentales sobre la historia posterior del segundo puente de arcos. La identificación preliminar de los restos del puente permite resaltar el indudable interés histórico, arquitectónico y de ingeniería –que aún en ruinas– mantiene la obra. Incluso por su cercanía a San José y Heredia y por su vínculo con la tradición de las carretas que transportaban café a Puntarenas, el sitio tiene un potencial interés turístico que podría ser aprovechado por la población de los dos barrios aledaños.

Fotografía 5

Bastión sur del puente de arcos sobre el río Virilla como se observa actualmente



Fuente: Colección de los autores.

Elementos constructivos del puente de 1837-1840

Basados en la fotografía de Simeón, realizada hacia 1870, y en las medidas preliminares tomadas durante la visita al sitio y en particular al bastión sur, fue posible realizar una primera caracterización de los principales elementos constructivos del puente, así como una estimación de sus dimensiones generales.

En la imagen siguiente se identifican los siguientes elementos estructurales:

- Dos bastiones -norte del lado de Heredia y sur del lado de San José-, en los cuales se apoyaban los arcos.
- Dos pilares en el centro que sostenían los arcos.
- Tres arcos o bóvedas que unían bastiones y pilares y son los elementos que unen las dos orillas del cauce.

- Dos contrafuertes en la parte frontal de los pilares que permitían proteger a estos de la fuerza directa del agua, así como del impacto de rocas, troncos y otros llevados por las crecidas del río.
- La cortina, que es la obra en calicanto que refuerza los arcos y establece la base para la plataforma o vía del puente
- El parapeto o pretil del puente, que evita que personas o animales caigan de la plataforma al río.

Las medidas estimadas a partir de la figura 1 son un largo de la estructura del puente –sin accesos– de 44 metros y una altura desde el alto del parapeto al nivel del río de unos 12 metros. La distancia máxima entre pilares de los arcos se estimó en 7,5 metros y la altura desde el tope del arco al río en unos 8 metros.

Figura 1
Elementos estructurales del puente sobre el río Virilla



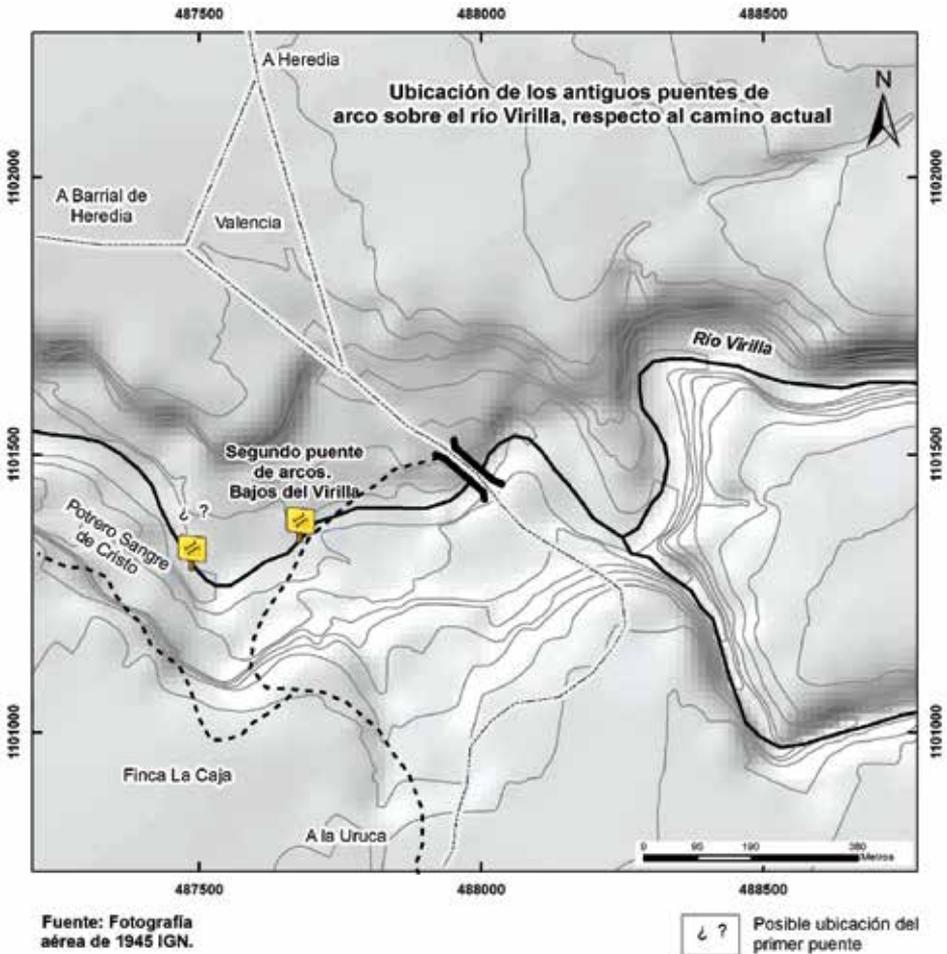
Fuente: Elaboración propia a partir de la fotografía 1.

Ubicación del viejo camino y puente de arcos en relación con los actuales

La ubicación del camino y puente actual se muestran en el mapa 2. Sobre ese mapa se ha señalado una línea interrumpida que muestra el trazado del antiguo camino y la ubicación del puente de arcos, en relación con el camino y puente actuales. Como se observa, el trayecto del puente viejo sobre el Paso Real se encontraba unos 500 metros al sur-oeste del puente que hoy une a Heredia con San José. Respecto al primer puente de arcos (1828-1835), no ha sido posible ubicarlo aún, pero debió haberse construido después del recodo del río que se encuentra aguas debajo de donde están los restos del puente de arcos, y su posible ubicación es señalada en el mapa, en las inmediaciones del llamado potrero

Sangre de Cristo. En esa zona estuvo ubicado también, en la misma época, el primer Lazareto.

Mapa 2 Ubicación del segundo puente de arcos sobre el río Virilla respecto al camino actual



Importancia histórica de los puentes del río Virilla

Por su relación con los hechos históricos de la Guerra de la Liga entre agosto y octubre de 1835, es necesario destacar el importante papel que tuvo el primer puente de arcos. Fernández Guardia, en su estudio sobre dicha guerra, nos

provee de los elementos esenciales sobre los hechos de finales de 1835 y aclara algunas dudas sobre el papel del puente:

“... a consecuencia de la victoria de los josefinos sobre los cartaginés -14 de octubre-, las fuerzas de Heredia y Alajuela abandonaron sus posiciones del Murciélago -San Juan de Tibás- en la noche del 15. El Cuartel general fue removido a Santo Domingo -a la margen norte del Virilla- y el ejército ocupó en la margen occidental -sic- del Virilla, las cabeceras de los puentes. Uno de estos de madera, estaba situado en el mismo lugar que el viejo que hoy existe; el otro de mampostería y llamado el puente de arcos, se encontraba en Paso Real -sic- o Sangre de Cristo. En éste último lugar los ligueros construyeron trincheras en las alturas, defendidas por siete piezas de artillería...”²⁸

“Después de la jornada del 14 de octubre, los facciosos perdieron la gran confianza que tenían en su victoria, poniéndose a la defensiva. Volaron el hermoso puente de arcos que había sido construido por don Eusebio Rodríguez y cuyas ruinas existen todavía, y destruyeron el otro dejando solo una de las vigas”²⁹

Como continúa narrando Fernández Guardia, a pesar de que las tropas josefinas fueron repelidas en un primer ataque cuando cruzaron el río sin los puentes el 19 de octubre, al repetir el ataque el 28 de octubre, lograron penetrar finalmente, llegando a las trincheras heredianas y derrotando a los ligueros. Así el cañón del río y la falta de puentes significó que durante más de dos semanas las posiciones de Heredia y Alajuela se mantuvieran libres de ataques de los josefinos, demorando el fin de la guerra en ese periodo.

No hay duda, por la documentación analizada, de que el primer puente, aquel construido entre 1829 y 1831, tuvo una importancia histórica por haber sido un punto estratégicamente clave durante la Guerra de la Liga. Sin embargo, esta investigación no ha logrado contestar la pregunta de: ¿dónde estuvo localizado exactamente ese primer puente?

En cuanto a la historia del segundo puente construido entre 1837 y 1840, y descrito de manera extensa en secciones anteriores, este estuvo en uso de 1840 a 1929. El paso de San José hacia Heredia fue difícil por lo empinado de la pendiente en la margen sur del Virilla y, a lo largo de los noventa años en que se usó ese paso, fue necesario hacer diversos arreglos al camino y al puente para asegurar el tránsito por esa vía tan importante. Uno de los arreglos principales se realizó hacia 1914-1915, cuando con el comienzo del uso de automotores, la

28 Ricardo Fernández Guardia, *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de viajeros* (San José, Costa Rica: EDUCA, 1970) 39.

29 *Ibid*, 40-41.

pendiente sur por la que apenas podían pasar las carretas y carruajes, se hizo aún más difícil para el paso de los primeros autos. El Gobierno contrató entonces con Guillermo Peters –cuya hacienda La Caja colindaba con la bajada al río–, para reducir la pendiente al excavar y bajar así en unos metros la altura para permitir subir a estos vehículos. Ese trabajo fue parte de una reconstrucción mayor de la carretera entre las dos ciudades, realizado durante el gobierno de Alfredo González Flores (1914-1917).

Durante el segundo gobierno de Cleto González Víquez (1928-1932), se obtuvieron préstamos externos para ejecutar obras públicas, y una de estas fue la reconstrucción total de la carretera principal desde Cartago hasta Alajuela. En 1929, la Compañía Symonds, a cargo de la reconstrucción, elaboró planos para eliminar el problema de la pendiente fuerte en el lado de San José, y propuso un desvío de la carretera más al este de su trazado existente, lo cual implicaba, además, construir un nuevo puente. Este nuevo puente fue diseñado en acero y sus dos bastiones eran mucho más elevados sobre la superficie del río que los del antiguo puente. Este es el mismo que se utiliza hoy día, excepto que se amplió en la década de 1970 con un puente paralelo para permitir la circulación en ambas direcciones.

Con el puente nuevo, a partir de 1929 dejó de utilizarse la vieja carretera y el puente de arcos. Las autoridades de caminos de la época, probablemente, no consideraron necesario resguardar el derecho de vía y poco a poco algunas familias se fueron asentando sobre este, y ocupando las tierras aledañas. Sobre si el puente tuvo algún uso después de 1929, es algo aún por investigar.

Antes de 1950 –en fecha aún por determinar en la década de 1940– un reportero de un periódico nacional escribió sobre el camino y el puente viejos:

“Ya no existe el puente, fue la primera y única frase que nos dijimos cuando de primeros llegamos hasta los mismos basamentos del antiguo puente. Encontramos que, en efecto, no se descubrían más que los bastiones y el arranque del arco de medio punto. Una enorme mole yacía sentada y semisumergida en las aguas... Sufrimos un poco de desilusión. Nos hubiera gustado encontrar el arco que por más de un siglo existió allí sostenido como por milagro. Nadie se dio cuenta cuando cayó...”³⁰

En conclusión, el análisis histórico-geográfico realizado en torno al puente de arcos, construido sobre el río Virilla, nos enseña dos lecciones relevantes. Por una parte, cómo los obstáculos geográficos significan un impedimento real para la movilidad de las personas sobre los territorios, y estos impedimentos deben ser salvados, en este caso, el paso del río Virilla, mediante la construcción de un puente. Segundo, la evolución en la construcción y modificaciones que sufrió

30 “El Virilla, camino de las caravanas que iban al ‘puerto’ y guarida de asaltantes”, en: Elías Zeledón Cartín, *Del viejo San José* (San José, Costa Rica: EUER, 2004), 172.

el puente de arcos sobre el río Virilla nos debe dejar claro que los restos que observamos hoy son el producto de construcciones, reconstrucciones y demoliciones, que constituyen eventos históricos que deben sistematizarse. Lo único que esperamos es que la futura historia de las construcciones de puentes sobre el río Virilla no termine como lo indicaba el periodista del periódico nacional, que tuvo que limitarse a decir que: “Ya no existe el puente...”.³¹

31 *Ibid*, 172.