



Puente de piedra

EL PUENTE DE PIEDRA



El creciente tráfico entre las provincias de la costa del norte de Lima, y entre esta misma ciudad y el barrio que surgía al otro lado del río, hizo ver la gran necesidad de tender un puente que facilitase aquél y uniese el barrio antiguo con el nuevo. Fué entonces que el Marqués de Cañete, don Andrés Hurtado de Mendoza, puso empeño en que se hiciese una obra estable, que reemplazase el puente de madera que se había construido hacia el lado de la calle de Matienzo, y que sólo servía para los traficantes del camino de los valles. Con un costo de catorce mil pesos se hizo un puente de cal y canto que venía á estar situado como á unas sesenta varas de donde descansa el actual puente de piedra. Su ligera construcción daba origen á frecuentes deterioros y las indispensables reparaciones, y entonces el Virrey, Marqués de Montes Claros, resolvió la construcción de un puente que no adoleciese de tales defectos. Se dió principio á la obra el año de 1608 y quedó ella terminada en el de 1610. La construcción del puente y su solidez hacen que se le mire como una de las más importantes obras con que cuenta la ciudad. Su material es todo de cantería, traído de las canteras de Chorrillos, y, según reza la tradición, en la preparación de la mezcla se emplearon centenares de miles de claras de huevos para hacerla más sólida. Los planos de la obra fueron ideados por el padre fray Gerónimo de Villegas, y el ejecutor de ella fué el arquitecto don Juan del Corral; para cubrir los gastos que demandaba obra de tal aliento se hizo una nueva tasa del ramo de sisa, que consistía en un impuesto de dos reales por cada carnero, lo cual produjo la suma de ciento ochenta mil pesos. Para completar la suma total del costo de la obra, se hizo una distribución á prorata entre las demás ciudades del Virreinato. A Quito le designaron quince mil pesos, y tal contribución fué recibida con enérgicas protestas de los quiteños. El costo total de la obra del puente ascendió á setecientos mil pesos, inclusive el tajamar que fué indispensable hacer para seguridad de sus extremidades. Tenía el puente 500 pies españoles de largo, y hacia la parte de la plazuela de los Desamparados un hermoso arco en que estuvo colocada la estatua ecuestre de Felipe V, la cual vino abajo y se hizo pedazos en el gran terremoto del 28 de octubre de 1746. En lugar de esta se puso en 1770 un hermoso reloj que habían hecho traer los jesuitas para Arequipa y que quedó en esta capital cuando se ejecutó la cédula de expulsión de la Compañía de Jesús. El arco y el reloj fueron destruidos por un gran incendio el 5 de Abril de 1879.

En el año de 1771 el último ojo del puente estaba

un poco deteriorado y entonces el Virrey Amat ordenó su reparación, encomendando la obra al maestro mayor don José Añasco. Sabido es que Amat comenzó la construcción del Paseo de Aguas, obra que ideó para deleite de la inolvidable Pericholi, y para el más fácil acceso al lugar donde iba á existir el Saint Cloud limeño, trató de construir un puente en el sitio donde está hoy el llamado de Balta. Tuvo el Virrey los planos de la obra listos, pero no la pudo llevar á cabo porque fué relevado del mando del virreynato, y su sucesor no lo creyó entonces conveniente. A mediados del siglo pasado, un industrial de esta ciudad, cigarrero de oficio, conocido con el nombre de *Ño Talavera*, construyó y explotó un puente en este lugar, que le daba pingües ganancias en los días de corridas de toros. Sólo que el travieso Rímac, que no era entonces un arroyuelo mansurrón como ahora, sino un señor río que sabía hacer sus excursiones por Cantagallo y Monserrat, y pasearse algunas cuadradas, con numerosas víctimas gallineras y porcinas, no dejaba sobre sus estribos de un año para otro el famoso puente de *Ño Talavera*. Pero, el viejo criollo no se desanimaba por ello y después de cada llevada volvía á hacer su obra, sin necesidad de arquitectos, ingenieros ni cálculos sobre resistencias de materiales, ni otras baratijas que para obras más serias son indispensables. El mismo, de maestro de obras, y una veintena de indios del gremio de camaroneros, era todo lo que necesitaba para la obra. Verdad es que el material de construcción no mandaba tampoco mayores conocimientos ni más numeroso personal. Era de grandes javas en que viene acondicionada la loza, las cuales llenaba con piedras del mismo río, las más grandes que podía haber á mano. Día de alborozo era en Lima, aquel en que el río se llevaba el puente de *Ño Talavera*.

El aumento sucesivo de la población exigía el ensanche del antiguo puente de piedra, que se veía frecuentemente congestionado por el excesivo número de carruajes de toda especie que traficaban de un barrio al otro de la ciudad y entonces el progresista municipio de 1902 emprendió la obra. Mediante vigas de acero tendidas del vértice de un ángulo á otro en cada uno de los estribos, se logró darle un ancho superior á dos y medio metros en cada lado cambiando su vetusto aspecto con la hermosa baranda de fierro que se le puso en lugar de la tosca *tapia* de piedra que antes servía de resguardo á los viandantes.

La vista que ofrecemos representa el puente en su aspecto moderno.

