
CAMINOS DE CAL Y CANTO

PUENTES ANTIGUOS DE HONDURAS

OMAR AGUILES VALLADARES



COLECCIÓN LÍNEAS
DEL TIEMPO

**Caminos de cal y
canto:
Puentes antiguos de Honduras**

Omar Aquiles Valladares

**Caminos de cal y canto:
Puentes antiguos de Honduras**
Omar Aquiles Valladares

Tercera edición
Tegucigalpa: Editorial Sedesol
Páginas: 130
ISBN: 978-99979-79-09-4

Equipo editorial

Director

Pedro Quiel

Edición

Gabriel Sú

Melvin Figueroa

Corrección de estilo

Andrea Navarro

Diagramación

Emerson Leonel Martinez

Arte de la portada

Daniel Valladares

Diseñador de la portada

Dennis Carranza

Todos los derechos reservados

El siguiente libro ha sido impreso con fondos del Estado de Honduras y no es vendible.

Por favor después de leerlo compártalo con otras lectoras y lectores.

©Editorial Sedesol

Centro Cívico Gubernamental José Cecilio del Valle, torre II, segundo piso, código postal 11101, Tegucigalpa, Honduras.

Teléfono: 2242-7981

www.sedesol.gob.hn

Camino de cal y canto:

Puentes antiguos de Honduras

Omar Aquiles Valladares

Índice

Introducción.....	I
1. Caminos y puentes en Honduras	15
1.1 Definición y breve tipología de los puentes	15
1.2 Caminos en Honduras	16
1.3 El período colonial	18
1.4 La carretera del sur un largo proyecto	24
1.5 La carretera Panamericana	35
2. Puentes de la ciudad de Tegucigalpa	37
2.1 El puente Mallol: obra colonial	38
2.2 La memoria gráfica del puente Mallol	46
2.3 El puente Carías obra monumental	52
2.4 El puente de Loarque	59
2.5 El puente centenario o puente Guanacaste.....	66
3. Puentes en la carretera del sur	70
3.1 Un viejo camino tres puentes	72
3.2 El puente del Trapiche	73
3.3 Puente del Águila	75
3.4 Puente del kilómetro 21 o Santa María	76
3.5 Sabanagrande un día de puentes	80
3.6 Puente del Guayapito	83
3.7 El puente del Melchor	85
3.8 El puente de Simisirán	88
4. La vieja carretera de Olancho y sus puentes.....	93
4.1 El puente de Saucique o Colorado	96
4.2 El puente del Pino	98
4.3 El puente del Mosaico	99
4.4 La Hacienda de San Antonio de Leche y sus puentes	100

4.5 Segundo puente de San Antonio de Leche.....	103
4.6 La aldea de Carpintero y sus puentes.....	104
4.7 El puente de Casa Quemada	106
4.8 El puente de Jutiapa.....	108
5. Puente de Lepaterique	111
Epílogo	117
Anexos	119
Glosario	123
Bibliografía	125

Introducción

Alrededor del mundo hay quien se siente impresionado por las catedrales góticas, algunos emprenden grandes viajes para admirar ruinas grecorromanas, a otros les gusta contemplar las pirámides de cualquier gran cultura. Pero los puentes también tienen sus admiradores; si no se ha sido devoto de ellos, al encontrárselos por primera vez, recios e imperturbables, en uso o desuso, invariablemente uno se volverá un fanático de ellos, de todos los puentes del mundo, por ser las obras más bellas, útiles y necesarias del genio humano.

Para eso son estas páginas, para que hagamos un alto en el camino, y deleitarnos con estas obras de arte, y decimos arte, porque desde su inicio así se les consideraba por sus inspiradores. Cosa que no se puede decir de la inmensa mayoría de puentes que se construyen en nuestro territorio hoy día, cuyo único cometido es simplemente salvar un obstáculo antes que cautivarnos con sus formas. Se ha olvidado que, además de funcional, la obra de ingeniería debe ser estética, si no qué sentido tiene la creación humana.

Llegar a estos puentes no fue tarea fácil, al iniciar este trabajo no sabía acaso de su existencia, solo entendía que me atraía la idea de conocer todos los puentes que pudiera, sus nombres fueron apareciendo en la documentación consultada. Todo fue leer las contratas para su ejecución, luego más tarde encontré los planos de Henry G. Bourgeois, ingeniero francés, que diseño puentes en la carretera del sur. Otras veces me tope con fotos de algunos de ellos o referencias de inauguración, sin embargo, no era suficiente.

Luego recurrí a los mapas y fue la toponimia la que me indicó su ubicación, pues en las hojas cartográficas lugares como el Guayapito, Melchor, el Inglés y Lucumupe, donde se alzaron estas grandiosas construcciones, aparecen señalados, al igual que la antigua ruta del sur. Asimismo, una vez que los ubicaba

en la hoja cartográfica más de una vez pregunté por ellos y de esa manera los encontré, mis puentes.

Al encontrarlos, el viajero debe hacer un alto en el camino, cámara fotográfica en mano, entonces es posible recibir su mensaje, con un esfuerzo imaginativo se podrá oír el murmullo de los trabajadores de la piedra, talladores cincelandos los sillares, el traqueteo del martillo de los carpinteros creando la cimbra con que se formaría el arco o los arcos. Hay que caminar sobre ellos, contemplar los puentes, lo que une y los obstáculos que salva, observarlos desde diferentes ángulos, desde abajo, desde los riachuelos, a los lados, desde sus accesos; y que la experiencia sea completa.

La piedra y la cal empleada en la obra de puentes transmite ideas, gustos estéticos definidos, formas de pensamiento y posturas vitales, solo es escrutar en las obras. Antiguamente se llegó a decir que la cal utilizada en la argamasa era el alma de los puentes; sospecho que el alma de los puentes es la piedra, eso es lo que los vuelve encantadores. Estos constructores de puentes sabían lo que decían y sabían cómo se construían, para ellos una de las características de una buena piedra podría ser su sonoridad, señal de fortaleza y de excelente tratamiento en la edificación. Por eso debemos estar prestos al mensaje de los sillares, mientras tanto, que empiece la leyenda hondureña de los puentes antiguos.

1. Caminos y puentes en Honduras

1.1 Definición y breve tipología de los puentes

En esto de las definiciones se ahorra tiempo y molestias al lector, no se brindará enunciados muy técnicos, que existen, y en gran cantidad, en manuales y textos de ingeniería. Un puente, en su descripción más sencilla, es una construcción de piedra, ladrillo, madera, hierro, hormigón, etc., que se construye y forma sobre ríos, fosos y otros sitios, para poder pasarlos; además de salvar un accidente geográfico, pueden ser obras sorprendentes desde el punto de vista de la ingeniería y la arquitectura.

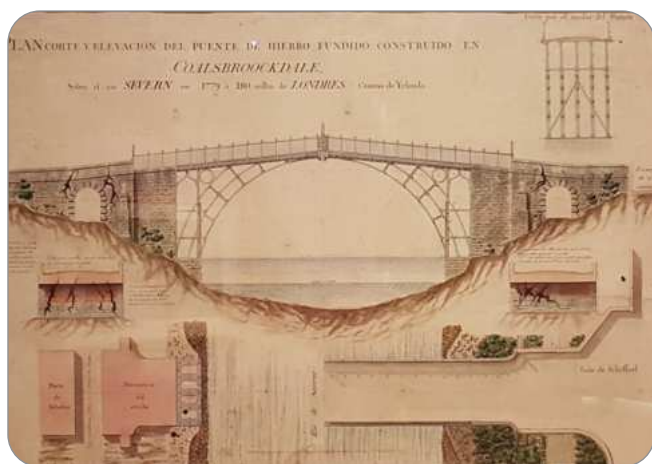
Los puentes casi son tan añejos como la humanidad, desde la prehistoria, el hombre antiguo buscó salvar el obstáculo de un río cruzando un tronco, el Clam Bridge, en Wycoller, Reino Unido, es, quizá, el puente más arcaico del mundo, fechado en el neolítico hace 10 000 años. El cual es un simple megalito colocado en un ínfimo riachuelo. Es el primer indicio de las necesidades de trasladarse de un lado a otro salvando un pequeño obstáculo; es, al mismo tiempo, señal inequívoca del ser humano de ahorrar esfuerzo y tiempo para aprovecharlo en otras actividades.

La técnica de construcción de puentes se fue perfeccionando en la medida del desarrollo de las sociedades humanas y sus necesidades. Durante siglos, la madera y la piedra fueron los principales materiales para la construcción de puentes, uno de los primeros en que se usó hierro fue el de Coalbrookdale, Inglaterra, erigido entre los años de 1777-1779.

Existen cinco tipos de puentes que son: los puentes viga, en ménsula, en arco, colgantes y atirantados; de estos principales se derivan el resto. El puente de arco, que es el que nos interesa en este estudio, tiene su origen en el mundo antiguo, particularmente en la cultura grecorromana. Un puente de arco se hace

en forma semicircular, de esta manera la carga se transmite de la cubierta del puente a los estribos, es decir, la fuerza de la compresión empuja hacia afuera a lo largo de la curva del arco a los estribos. Por esa razón se ubicaban en sitios en los que se proporciona una buena resistencia al empuje horizontal, el diseño de los puentes en arco está hecho para trabajar bajo constante compresión.

Imagen 1



Fuente: Biblioteca Nacional de España, “Copia anónima del plano original, puente de hierro en Coalbrookdale, Inglaterra construido entre 1777-1779”, [Imagen].

1.2 Caminos de Honduras

La construcción de puentes de cualquier estilo, material y tamaño se hace en función de las comunicaciones, es decir, donde se levanta un puente hay un camino, un punto de partida y un punto de llegada, por eso es preciso que primero se hable de los caminos en Honduras, para después pasar a la descripción de estos puentes.

Las comunicaciones en Honduras a través de la historia son y han sido un problema ingente, aun hoy día muchas regiones del territorio son impenetrables, obstaculizando las comunicaciones y, por ende, el progreso y la integración. “En el siglo XIX, realizar un viaje a Guatemala era una hazaña que duraba semanas enteras, para lo que había que hacer testamento”;¹ aunque se dice que los caminos eran seguros, siempre y cuando fuera en tiempos de paz y no de revolución o montoneras, las cuales eran asunto casi cotidiano en nuestra Honduras.

Lugares del occidente del país se han comunicado más fácilmente con las repúblicas de El Salvador y Guatemala que con la capital Tegucigalpa. La accidentada geografía hondureña es, pues, una barrera, la que además de hacer difícil las comunicaciones, aislaba poblaciones enteras, generando asimismo identidades locales muy definidas antes que una identidad nacional. Amén de otros factores como la dificultad en trámites administrativos entre la periferia y el centro político del momento, ya fuera la primera capital de la república, Comayagua, y más tarde la misma Tegucigalpa. Por otra parte, debido a esta barrera geográfica importante, regiones de la costa atlántica hondureña permanecieron prácticamente como zonas de frontera.

1. Óscar Acosta, *Antología Elogio de Tegucigalpa: prólogo selección y notas de Óscar Acosta* (Tegucigalpa: Consejo Metropolitano del Distrito Central, 1978), 383.

1.3 El período colonial

Superada la etapa de conquista militar en la provincia de Honduras, le siguió el proceso de colonización con su dinamismo fundacional; así, en 1535, se fundó la ciudad de Choluteca, en 1536 se constituyó la ciudad de Gracias, ese mismo año también se organiza San Pedro Sula y en 1537 la ciudad de Comayagua. En ese tiempo la provincia se vinculaba con la metrópoli a través de los puertos de Trujillo y Puerto Caballos.

Francisco de Montejo, quien fuera gobernador de Honduras (1536-1539), mando hacer averiguación sobre la vía que conducía del norte a la mar del sur; habilitándose luego un camino real desde Puerto Caballos a San Pedro Sula. Además, esta ruta comunicaba la costa caribeña con la ciudad de Comayagua, sede del poder político y religioso. También el Puerto de Caballos se articulaba con la ciudad de Gracias y el occidente de la provincia; en Trujillo existía un trayecto que enlazaba con la región de Olancho. Otro rumbo unía las ciudades de Comayagua y Tegucigalpa, esta última probablemente había empezado a poblarse en la segunda mitad del siglo XVI.

En 1590, el ingeniero italiano, Juan Bautista Antonelli, realizó un estudio sobre las ventajas y desventajas de Puerto Caballos en la provincia de Honduras, con el objetivo de cambiar la ruta de las mercaderías que iban con destino al Perú a través de Panamá, pues, pese a que el trayecto de Panamá de una costa a otra era más corto, no era muy fácil por los caminos selváticos y las amenazas de piratas corsarios y negros cimarrones. En esos días Puerto Caballos tenía doce vecinos españoles (el término vecino podía comprender cabeza de familia, porque doce personas no podrían sostener la población en caso de amenaza de piratas y corsarios) y algunos negros;² siendo el lugar de ambiente malsano

2. AGLPATRONATO, "Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca; etc", *Pares*, r. 16, n. 1 (1590): imagen n. 3.

y hervidero de las fiebres palúdicas. Las aguas del mar devoraban inmisericordemente la madera de los barcos, debido a lo que se conocía como la broma del mar, un molusco sumamente destructor. Puerto Caballos, según Antonelli, tenía comercio por mar “con España y las islas de Barlovento se comunicaba con Yucatán, Sonsonate en El Salvador, con la provincia de Nicaragua, y las ciudades hondureñas de Gracias y Comayagua”.³ Antonelli describe no solo el camino que desde Puerto Caballos conducía hasta Golfo de Fonseca, sino también las diferentes escalas de la ruta. Las que comprendían las paradas o estaciones siguientes: en primer lugar, la villa de San Pedro (hoy San Pedro Sula), ciudad que apenas contaba con ocho vecinos españoles. La vía seguía y los descansos eran el río Chamelecón, el río Ulúa; del cual Juan Bautista Antonelli comentaba que “... de presente se passa con una canoa y no ay año ninguno que no subceda desgracia en ello”.⁴ Asimismo, Antonelli recomendaba que en el Ulúa no se construyese puente alguno porque sería muy costoso; proponía poner dos o tres barcas chatas en que en cada una cupiesen de veinte a veinticinco mulas.⁵ En ese entonces el Ulúa era más caudaloso y cuando se salía de su cauce inundaba el valle en varios kilómetros a la redonda. Partiendo del Ulúa, las siguientes estaciones eran: “Armenta, la estancia de Medina, Aramani; Meanbar, el sitio de los Ranchos, Maniani hasta parar en Comayagua”.⁶

Comayagua a la sazón contaba con cien vecinos españoles, de aquí la ruta avanzaba hasta “Alamani, los ranchos del Obispo, Aguanqueterique, Locterique, Apazapo, Goascorán; llegando de esa manera a la costa del Pacífico, el camino sumaba 70 leguas de costa a costa”.⁷

3. AGLPATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca; etc”, 3.

4. AGLPATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”, 10.

5. AGLPATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”

6. AGLPATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”, 10-11.

7. AGLPATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”, 13-15.

De Puerto Caballos a Golfo de Fonseca algunos tramos del camino eran de difícil tránsito por los lodazales, ciénagas pantanosas y cuestas demasiado elevadas. En algunos trechos se sugería desbrozarlos de malezas y árboles; Antonelli recomendaba, además de talar árboles, abrir el camino de setenta u ochenta pies de ancho para que el sol y viento le bañase.

De Comayagua al Golfo de Fonseca, el tipo de terreno y vegetación permitía, según Antonelli, hacer camino de carros; el costo, según el estudio, entre abrir caminos y construir puentes en los ríos sumaría unos 250 000 ducados,⁸ una cantidad que en esos días era bastante elevada.

Antonelli brindaba otras cantidades que también podrían ser bastante desproporcionadas para una provincia tan pobre como la de Honduras. Para transportar once mil toneladas de mercaderías, que se suponía era lo que acarreaba la flota de tierra firme (esta flota conectaba la metrópoli vía Cartagena de Indias-Panamá y el Perú), se requerían “14 666 mulas, las que para ser sustentadas se demandaría 187 916 fanegas de maíz. Por cada cinco mulas se necesitaría un negro de servicio que sumarían 2 933 negros”.⁹ Antonelli no lo dice, pero se sobreentiende que esos negros serían en calidad de esclavos, a menos que hubiera disponibilidad de mano de obra libre de esa etnia, sino había que comprarlos y a precios altos. Por cada 40 mulas se utilizaría un capataz español o un negro práctico en esos oficios; los que irían a caballo sumando 366 hombres,¹⁰ que también había que alimentar, negros y capataces por igual. Como Antonelli aseguraba, entre Comayagua y el Golfo de Fonseca podrían construirse caminos aptos para carros; “se ocuparían 1 833 carros, y cada carro sería

8. AGL.PATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”, 15.

9. AGL.PATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”, 20.

10. AGL.PATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”

halado por tres pares de bueyes y se precisaría 1 833 conductores 10 998 bueyes”.¹¹

El proyecto bajo aquellos costos se volvía irrealizable, adquirir 2 933 esclavos negros en una provincia paupérrima como la hondureña sería difícil, y una corona con apremios económicos mucho menos, la cantidad de mulas necesarias no nacen de la noche a la mañana y la cantidad de maíz sería difícil de cultivar. El gasto en operarios y materiales de construcción sería otro obstáculo en la realización del proyecto, al final, el ingeniero Juan Bautista Antonelli desaconsejaba cambiar la ruta de Panamá en favor de la de Honduras y el proyecto se descartó.

El camino propuesto por Antonelli aprovecharía la depresión transversal de Honduras, accidente geográfico que, como un pasaje natural, une la costa del sur con el centro y norte del país, por ese pasaje han transitado poblaciones y productos desde el período precolombino. Por esa misma ruta cabalgó Mary Lester o María “la soltera”, con destino a San Pedro Sula, donde la esperaba una plaza de maestra y una cesión de tierras en una colonia de irlandeses. Objetivo que no logró, siendo vilmente estafada y regresando a su tierra; no obstante, nos dejó su libro de viajes. Por esa ruta se planificó en la administración del presidente Cabañas unir ambas costas mediante una línea de ferrocarril, el promotor de la idea del ferrocarril era el viajero y diplomático norteamericano Ephraim Squier, quien, además, en determinado momento planificó el trazo de un canal en el vecino país de Nicaragua. Squier firmó contrata con el Gobierno de Cabañas para promover esa línea férrea, pero el plan jamás se realizó, en años recientes se ha habilitado la ruta mediante una nueva carretera que conecta la zona del valle de Comayagua con la costa del Pacífico. Durante el período colonial, no se volvió a realizar siquiera un intento de

11. AGI.PATRONATO, “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca, etc”, 21.

proyecto de alguna magnitud, aunque las autoridades coloniales trataron de mantener los caminos en regular estado. Las poblaciones coloniales se comunicaban entre sí con alguna que otra dificultad; como siempre la zona atlántica siguió siendo “una costa de extremo aislamiento”, como dice Pablo Yankelevich, “objeto de incursiones de piratas y corsarios y de clima malsano”.¹² Aquella región se volvería habitable con la llegada de las compañías transnacionales que se dedicaron al cultivo del banano.

Para inicios del siglo XIX, la provincia de Honduras era gobernada mediante el sistema de Intendencia, dirigida por un gobernador intendente; a su vez, la provincia se subdividía en siete partidos: Comayagua, Tegucigalpa, Choluteca, Gracias y Yoro (que sumaba Olanchito y Trujillo), Olanchito y Tenoa (que comprendía San Pedro y Omoa). Las principales ciudades de la provincia en estos años eran: Comayagua, Trujillo, Gracias, San Pedro Sula y Sonaguera, cuatro villas: Tegucigalpa, Choluteca, Nacaome y Yoro, incluían también 118 pueblos de indios y 122 pequeños poblados de mestizos y españoles.¹³ Estas regiones se comunicaban medianamente entre sí, pero la corona no promovió la apertura de caminos fuera de los que ya se contaban.

En el período independentista, la situación económica no era muy holgada, durante el período de la República Federal de Centroamérica, la economía de la región estaba en crisis perenne y al expirar esta y fraccionarse la región en cinco naciones, la situación no mejoró. Una serie de gobiernos de corte conservador dominaron la escena centroamericana, pero no fue mucho lo que se hizo por la mejora de la economía y, por ende, las comunicaciones.

12. Pablo Yankelevich, *Honduras una Breve Historia* (México D.F.: Alianza Editorial Mexicana, 1989), 21.

13. Pablo Yankelevich, *Honduras una Breve Historia*, 33-34.

En 1876, ascendió a la primera magistratura del país Marco Aurelio Soto, quien realizó una amplia transformación de la nación en el área económica, cultural, educativa, salud y las comunicaciones. Ramón Rosa, ministro general del gobierno de Soto, en misiva que hizo llegar a los gobernadores políticos del país, aseguraba que: "... mientras los pueblos permanezcan incomunicados, poco o nada puede lograrse como resultado de la acción de los gobiernos y las sociedades. Pueblos que no se comunican entre sí, ni con el extranjero, solo pueden producir para satisfacer sus necesidades de la vida".¹⁴ Para asegurarse el éxito, el gobierno reformista de Soto creó un Fondo Itinerante, del que los gobernadores políticos echaban mano para adquirir equipo y materiales y suplir a los pobladores que prestaban su colaboración personal.¹⁵ Para los caminos de mayor envergadura, el Estado destino partidas especiales de dinero, y con ello dio inicio, entre otras obras, a la carretera del sur. Igualmente se hizo el primer trazo de una nueva ruta entre Tegucigalpa y Comayagua, entre esta última y Pimienta; estos proyectos buscaban superar los viejos caminos coloniales.

14. Pablo Yankelevich, *Honduras una Breve Historia...*, 159.

15. Pablo Yankelevich, *Honduras una Breve Historia*, 160.

1.4 La carretera del sur un largo proyecto

Cuando no existía esta carretera, viajar desde el sur hasta Tegucigalpa era una verdadera aventura. Viaje para el que se debía de contar con una buena mula, una buena actitud, buenas posaderas, rellenarse de paciencia, resistencia a las pulgas y chinches de los hostales, si es que se le pudiera llamar así a los lugares donde le tocara pernoctar. El viajero, si era extranjero, debía de contar con mucha paciencia, un guía honrado, buena disposición para el camino y las penurias, el único consuelo era el inigualable paisaje hondureño. El norteamericano William V. Wells, quien recorrió buena parte de la geografía hondureña, desde la costa del sur hasta las ricas tierras olanchanas, en el libro que narra su viaje por la Honduras de mediados del siglo XIX, una de las cosas que sobresale siempre es el camino y las vicisitudes del mismo. En primer lugar, Wells debió de sortear los ríos del trayecto, empapándose hasta la médula, pues no había puentes, y al venir en temporada de lluvias, un par de veces le tocó ensoparse hasta los huesos. El primero de estas corrientes fue en el encuentro de los ríos Nacaome y el Moramulca, el cual cruzó en canoa con peligro de hundirse en las embravecidas aguas, las mulas con el agua al cuello y las maletas casi a la deriva; fue la primera prueba del largo periplo. Wells opina que el viaje a través de las montañas hondureñas: "... es algo ameno, después de todo, si se cuenta con un compañero agradable, un criado razonablemente honrado y el espíritu despierto para gozar de los paisajes raros desconocidos, siempre a la vista".¹⁶

Algunos tramos del camino del sur estaban rodeados de abismos, según Wells, apenas había espacio para el paso de una mula cargada.¹⁷ Al llegar al pueblo de Pespire,

16. William V. Wells, *Exploraciones y aventuras en Honduras 1857* (San José: Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA, 1982), 131.

17. William V. Wells, *Exploraciones y aventuras en Honduras 1857*, 141.

nuevamente ante la ausencia de puentes, debió de cruzar el río de esa localidad, donde estuvo en peligro, ya que estaba crecido por las recientes lluvias. Por la noche Wells pernoctó en ese pueblo del sur, despertando a la mañana siguiente, acribillado por las chinches de su lecho, adolorido por la dureza del mismo, por lo menos el aseo matutino contó con la presencia de las beldades del lugar, quienes le acompañaron en el baño. El norteamericano no lo dice, pero me imagino que allí hubo flirteo subido de tono y picaresco porque las jóvenes pespirenses nadaban, según el viajero, intrépidamente en medio del torrente y chapaleaban en las espumas como “náyades”. Al salir del baño, Wells, comenta que: “las bañistas se refocilaban a nuestra costa cuando nos marchábamos”.¹⁸

En 1881, la inglesa Mary Lester o María la “Soltera”, como le gustaba presentarse, recorrió parte de la geografía sureña, la zona central, hasta llegar la costa norte, específicamente San Pedro Sula, avanzando por la Depresión Transversal de Honduras. Lester tenía que escoger entre dos rutas, una que debería de llevarla desde San Francisco (California) hasta Panamá, cruzar el istmo, embarcarse de nuevo y navegar hasta Puerto Cortés, o desembarcar en Amapala y cruzar el país; itinerario que finalmente escogió. Mary, en su libro de viajes, anotó que: “... era la ruta más barata; y de este modo disfrutaré de las montañas que tanto quiero y las veré en toda su belleza; las grandes montañas de Honduras, sobre las que pocos ingleses y menos aún inglesas han cabalgado”.¹⁹ El único obstáculo que Mary Lester aseguraba que podría encontrar serían los malos caminos y el riesgo de vadear algunos arroyos,²⁰ por la ausencia de puentes. Honduras, debido a su

18. William V. Wells, *Exploraciones y aventuras en Honduras 1857*, 136-137.

19. Mary Lester, *Un viaje por Honduras* (San José: Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA, 1982), 14.

20. Mary Lester, *Un viaje por Honduras*, 14-15.

inveterada inestabilidad política, tenía fama de ser un polvorín a punto de estallar. En el viaje por mar un paisano de la “Soltera” crudamente le dijo:

— Espero que no la asesinen. — Le preguntó además si tenía un revolver.²¹

Lester le replicó asustada:

— ¿Un revolver? ¡No! Nunca he tirado en mi vida — y añadió — yo preferiría no tener ninguno”.

El inglés le regaló entonces un revolver, en principio María la “Soltera” se rehusó aceptar el donativo que su paisano solícitamente le proporcionaba, pero para no desairarlo, al final, se lo quedó.²² En el trayecto, por supuesto, Lester no fue testigo ni vivió un hecho violento, lo más probable era que la pacificación del gobierno de Soto había llegado a todos los rincones del país.

La carretera del sur, como está dicho, se promovió en el gobierno reformista de Soto; durante la administración del presidente Terencio Sierra se retomó su mejora. En esta oportunidad, el ingeniero Henry Bourgeois estuvo a cargo de los trabajos y seguiría ligado a esta ruta durante un par de años. En 1899, en un periódico gubernamental se exponía que: “LA CARRETERA DEL SUR Han empezado ya los trabajos del camino carretero que conduce de esta capital a San Lorenzo. Durante la semana que hoy concluye se ha comenzado a practicar la nivelación, bajo la indicación del competente ingeniero Bourgeois”.²³

Estos trabajos se finalizaron en 1906, en la gestión del presidente Manuel Bonilla; más tarde, los sucesivos gobiernos destinaron ingentes esfuerzos para su con-

21. Mary Lester, *Un viaje por Honduras*, 53-56.

22. Mary Lester, *Un viaje por Honduras...*

23. “Semanario Semi Oficial”, *El Pabellón de Honduras*, s. I, n. 7 (3 de junio de 1899): 4

servación, reparación y ampliación. Los informes sobre las labores en esta carretera son copiosos; desde el inicio del siglo xx se trabajaba afanosamente en ello, un aviso en el periódico oficial *La Gaceta* de marzo de 1 900 solicitaba la cantidad de mil operarios para ocuparse en esa vía, la solicitud indicaba lo siguiente:

“Avisos

Carreteras del Sur y del Norte

Al Trabajo

mil operarios

En las carreteras que se construyen de Tegucigalpa hacia el sur y el norte de la república, se necesitan mil operarios. Los trabajadores ganaran seis reales diarios o cuatro y la manutención y, además, quedaran exentos del servicio de guarnición por un término igual al que hubiesen trabajado. Los que deseen ocuparse deben entenderse con el inspector Ramón O. Marín en Loarque.

Marzo de 1900”²⁴

En 1901, el Gobierno que encabezaba el presidente Terencio Sierra presentaba un informe al Congreso Nacional, se comentaba que, para los trabajos carreteros en el país, “hubo necesidad de traer ingenieros, de educar maestros de caminos importar maquinaria por ser obras de tamaño magnitud y de necesidad apremiante”. El informe recalca que aquellas obras le iban a dar fácil salida a nuestros productos e importarlos del exterior a más favorables precios, “así como para hacer expeditas nuestras comunicaciones”.²⁵ El texto señalaba que había más de mil operarios en las carreteras del sur y el norte, y que en los almacenes se guardaban suficientes materiales para mil quinientos hombres

24. *La Gaceta*, s. 188, n. 1873 (1 de mayo de 1900): 246.

25. *La Gaceta*, s. 199, n. 1984 (7 de enero de 1901): 14.

y que habían llegado por el puerto de Amapala las máquinas modernas para caminos.²⁶

Imagen 2



Fuente: “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo II, n. XI (1913): 530, [Fotografía].

Las carreteras de esos tiempos no eran como las de ahora, completamente de asfalto; en ese momento solo se utilizaba el sistema de macadamización. Este sistema empezó a utilizarse a principio del siglo XIX, fue puesto en práctica por el ingeniero inglés Mac Adam, y de allí resultó el nombre. El sistema consistía en colocar sobre la “cama del camino” una capa de piedra triturada de pulgada y media en su mayor dimensión, extendiéndola uniformemente en un espesor de diez o doce pulgadas y abandonándola después al tráfico para que la piedra asentara y consolidara.²⁷

En el informe de actividades correspondiente al año económico de 1900-1901, el ministro de Fomento

26. *La Gaceta*, s. 199, n. 1984...

27. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo II, n. I (1913): 5-7.

manifestaba que la carretera del sur estaba abierta al público desde Tegucigalpa hasta Sabanagrande, según él, este tramo contaba con unos 55 kilómetros.²⁸ Como el sistema macadán no es muy duradero y tiene varios factores que afectan los caminos, tales como: las lluvias torrenciales, baches, grietas, fallas estructurales, derrumbes y deslizamientos, de tal manera que la actividad en el mantenimiento debía de ser constante.

Imagen 3



Fuente: “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo II, n. I (1913): 7, [Fotografía].

28. *La Gaceta*, s. 215, n. 2149, (3 de febrero de 1902): 58.

Para la realización de un proyecto carretero el Gobierno firmaba una serie de contratas con diferentes individuos, los que se comprometían a construir determinada cantidad de kilómetros. Para dar un ejemplo de cómo se hacía cada tramo, cito la siguiente contrata, que fue firmada entre Francisco Martínez, inspector de Obras Públicas del Gobierno, y el general Nicolás Flores, la cual consistía en:

1.º Flores se compromete a construir seis kilómetros de carretera en el trayecto de esta capital a Sabana-grande, empezando en el punto del Portillo Grande, donde concluya la sección que debe construir el contratista Teófilo Cárcamo, conforme a la contrata aprobada por acuerdo de 31 de julio último y siguiendo sobre los puntos llamados El Sauce y Las Anonas hasta donde se completen los seis kilómetros.

2.º Flores, en la ejecución del trabajo a que se compromete, deberá sujetarse a las condiciones siguientes:

a) Deberá seguir el trazado que haga el ingeniero del Gobierno.

b) La anchura del camino será de diez metros, inclusive los desagües laterales; y el declive no podrá exceder, en ningún caso de un seis por ciento.

c) El camino tendrá desagües laterales firmes y suficientemente anchos y también tendrá desagües de mampostería siempre que sea necesario, a juicio del ingeniero de gobierno.

d) Flores hará los rellenos, cortes y cimientos que se necesitan con entera sujeción a las indicaciones que le haga el ingeniero del Gobierno. Los rellenos no podrán ser de barro ni tierra deleznable, sino de material firme.

e) Flores deberá construir taujías de mampostería en donde fuera necesario, a juicio del ingeniero de Gobierno.

f) Flores no está obligado a hacer la macadamización de la vía, pero deberá dejar el lecho del camino perfectamente parejo y sin obstáculos de ninguna clase.²⁹

El Gobierno pagaría al contratista 14 000 pesos por los seis kilómetros construidos, vemos que la contrata de Flores empezaría donde Teófilo Cárcamo debía de construir una cantidad determinada de kilómetros, asimismo, donde Flores terminara sus seis kilómetros, probablemente, empezaría otra contrata con otro individuo. En las contratas se hace la aclaración que los puentes, si había que construirlos, eran responsabilidad del Gobierno. Entre 1900 y 1904, trabajaron como contratistas en la carretera del sur: Sabas I. Licona, Eugenio Sánchez, Gustavo Turcios, Abel Mc CLellan, Teófilo Cárcamo, Francisco Pavón, entre otros.

En la construcción de caminos carreteros, algunos funcionarios estatales opinaban que se deberían de hacer de tamaño angosto, porque se gastaba mucho dinero en su conservación. Aseguraban que el Estado debería de construir líneas férreas, lo cual saldría más barato. Esa opinión era común porque en ese momento Honduras tenía en funcionamiento el ferrocarril de la costa norte, y el Gobierno tenía proyectado unir ambas costas marítimas por medio de líneas férreas, iniciativa que jamás se realizó. Máximo B. Rosales, ministro de Fomento en 1912, aclaraba y decía que:

“... no estoy de acuerdo con la idea de algunos de mis antecesores de que en Honduras, por ser un país pobre, no convenga abrir carreteras de la anchura de las que actualmente existen; pues, si bien es cierto que ocasionan mucho gasto, también lo es que proporcionan ocupación constante a los hondureños, estimulando al propio tiempo la inclinación al trabajo y el sentimiento de moralidad en los obreros, manteniéndose, además el tráfico constante de los

29. *La Gaceta*, s. 194, n. 1931 (8 de septiembre de 1900): 487.

viajeros y transportadores a pesar del descuido para conservarlos en perfecto estado".³⁰

El ministro Rosales era acertado en su apreciación, pues el promover obras de esta magnitud mantenía ocupada una buena cantidad de gente, y al invertirse sumas considerables de dinero fomentaba la economía con el circulante que estaba en manos de los proletarios que se contrataban.

Como un efecto multiplicador, el Gobierno también empleaba otros servicios para la construcción de carreteras, tales como el acarreo de materiales para construcción, en algunos casos para proveer manutención a los obreros. En 13 de junio de 1901, Francisco Martínez, inspector de Obras Públicas del Gobierno, firmó una contrata con José María Rosa, en la cual el contratista se comprometía a suministrar para los trabajos de la carretera del sur en el punto de Santa María, jurisdicción de Sabanagrande, toda la cal que se necesitaría para las obras de mampostería. El Gobierno pagaría por cada carga de cal de diez arrobas, diez o doce reales dependiendo de la distancia.³¹

No hace mucho tiempo, en las carreteras hondureñas podían verse los postes para señalizar los kilómetros, los cuales eran de piedra, estos postes de señalización también eran contratados por el Gobierno con canteros de las localidades. En 1914, Manuel A. Zelaya, inspector General de la carretera del sur, firmó una contrata con Fabián Mejía. Mejía en la contrata se comprometía a labrar sesenta y siete piedras de cantería para señales de kilómetro, por cada poste el Gobierno pagaría cuatro pesos.³²

30. *La Gaceta*, s. 395, n. 3942 (17 de abril de 1912): 322.

31. *La Gaceta*, s. 209, n. 2090 (20 de julio de 1901): 438.

32. *La Gaceta*, s. 440, n. 4394 (12 de diciembre de 1914): 1145-1146.

Imagen 4



Fuente: “Poste de piedra kilómetro 3, antigua carretera de oriente en la avenida Los Próceres cercano a Panadería Bambino”, [Fotografía].

La anterior descripción nos ilustra sobre la cantidad de dinero que circulaba en estas obras, y de cómo varias personas se beneficiaban de la actividad carretera fomentando empleos e inversión.

En términos generales, según informe de 1914, la carretera del sur tenía una longitud total de 130 kilómetros, medidos desde el Parque Central de Tegucigalpa hasta el edificio de la guardatura y bo-dega del puerto menor de San Lorenzo. Su anchura, incluyendo las cunetas, iba de los 12 metros hasta 7 metros en lugares montañosos.

“El tráfico de pasajeros se verificaba en coches, diligencias a caballo, mulas y en menor medida en automóviles, el transporte de mercaderías se realizaba en carretas de dos o cuatro ruedas tiradas por bueyes y en menor medida camiones”.³³ Según ese informe,

33. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo III, n. V (31 de mayo de 1914): 252-254.

el servicio de automóviles era irregular: “pues en la estación lluviosa los caminos se volvían intransitables después de tres o cuatro días cuando cesaban las lluvias los caminos volvían a ser transitables”.³⁴

Los tiempos de duración del viaje hoy nos parecerían tortuosos, en automóvil de pasajeros el viaje de Tegucigalpa a San Lorenzo, con una velocidad media de 21 a 22 kilómetros, tardaba seis horas, en diligencia o a lomo de mula el viaje se hacía en dos días y medio, y las carretas que transportaban mercadería tardaban de seis a ocho días.³⁵ Actualmente el viaje se realiza en dos horas, más o menos, pero en 1914 había muy pocos automóviles circulando en Honduras, porque aquello era un lujo que solo los más pudientes podían darse.

El tráfico de mercaderías entre Tegucigalpa y San Lorenzo, según el informe de 1914, era de 443 932 arrobas anuales, y a esta cifra se agregaban las transacciones entre las poblaciones intermedias que sumaban 36 994 arrobas mensuales.³⁶ Se estimaba que en tráfico constante había 257 carretas en la vía; y otro tanto podía calcularse de las que estaban en descanso. Todo esto influía en el deterioro del sendero y la necesidad de reparaciones. Para tener una idea del estado de la carretera y lo que implicaba su mejora, hay que señalar que en tiempos del presidente Soto las carretas tiradas por bueyes tardaban de quince a veinte días en llegar desde el sur a Tegucigalpa.³⁷

Las sumas que el Estado hondureño invertía en la carretera del sur eran considerables. En 1913, el presidente Manuel Bonilla aseguraba, en informe presentado al Congreso Nacional, que: “... para la carretera del sur ha sido preciso consumir una cantidad de trabajo y de dinero bastante considerable, pues suma el

34. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, 252-254.

35. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*...

36. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*...

37. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*...

gasto \$112 757 62, de un total de \$151 069 79. En su vista, y en el deseo también de que puedan establecerse empresas bien organizadas, capaces y permanentes para el transporte de pasajeros de carga, el Gobierno ha prestado atención a las propuestas que se le han presentado para la reparación y conservación de la carretera y para el establecimiento de tales empresas".³⁸

Hay que hacer notar que en estas inversiones estatales no se habla de empréstitos con países extranjeros; echar andar la construcción o reparación de una vía se hacía, básicamente, con fondos nacionales.

El 2 de septiembre de 1933, una tribu de gitanos instaló su campamento en la ciudad de Siguatepeque; una revista del período opinaba que la ciudad se había convertido: "... en campamento general de numerosa caravana de gitanos, mal olientes y amañados; vecindario intranquilo, salud pública amenazada. Veríamos con simpatía la acción enérgica del joven ministro de gobernación para librarnos de esta nueva calamidad pública".³⁹ Parece que la comunidad hizo frente común contra aquellos eternos errantes, los gitanos debieron de levantar sus bártulos, apilarlos en sus carromatos y enfilear un nuevo rumbo. El que parece que escogieron fue el de la antigua ruta de la carretera de oriente, por el mes de octubre aparecen en las cercanías de Yuscarán; lo que demuestra esto es que de alguna manera las carreteras del país estaban en óptimas condiciones porque estos gitanos se movilizaron en tiempo récord con bastante facilidad y a través de una gran distancia.

1.5 La carretera Panamericana

La carretera Panamericana era parte integral del sistema carretero nacional, en la década de 1920, esta vía solo se articulaba por la zona sur del país, quedando la

38. *La Gaceta*, s. 411, n. 4107 (2 de enero de 1913): 7.

39. "Revista Tegucigalpa segunda época Año X", s. 88, n. 352 (8 de octubre de 1933): 15.

ciudad de Tegucigalpa fuera de la misma. Esta carretera es una de las más largas del mundo, inicia en Alaska y recorre toda las Américas, fue proyectada a partir de la V Conferencia Internacional de Países Americanos de 1923. En 1928, la Panamericana solo comprendía una sección desde la frontera de la República de El Salvador, en el puente sobre el río Goascorán, y de allí partía hacia las ciudades de Nacaome y Choluteca, y terminaba en el puente sobre el río Negro.⁴⁰

Hoy la carretera Panamericana en Honduras se divide en dos ramales: el primero, en la frontera del Amatillo en el sur, y el segundo tramo inicia en la frontera de Agua Caliente, entre Honduras y Guatemala; cruza las ciudades de Nueva Ocotepeque, Santa Rosa de Copán, San Pedro Sula, Siguatepeque, Comayagua y Tegucigalpa. En esta última ciudad se subdivide en dos tramos, el que une las ciudades de Danlí y El Paraíso hasta la frontera de Las Manos con Nicaragua, el otro tramo sale de la zona de Toncontín, se dirige al sur y continua su recorrido hasta la ciudad de Nacaome y San Lorenzo.

En estas líneas se han descrito a groso modo los principales caminos de Honduras, y en función de ellos se fueron construyendo los puentes, que es lo que aquí nos ocupa.

40. "Obras Públicas Agricultura y Trabajo Año Económico de 1928-1929", *Informe del Director General de Caminos al señor ministro de fomento* (Tipografía Nacional, 1929): 9-10.

2. Puentes de la ciudad de Tegucigalpa

La ciudad de Tegucigalpa cuenta con varios puentes de interés, puentes que a diario los capitalinos cruzan sin tomarlos en cuenta, pero de alguna manera forman una parte importante del paisaje urbano. Aunque siempre habrá quien, al cruzar en ambos sentidos por el puente Carías, acaso no eche su mirada para el puente Mallol, o circulando por el Mallol no pose su mirada en el Carías y su maremágnum de gente, vendiendo, comprando o simplemente acercándose a un destino. No es lo mismo caminar sobre la acera de cualquier calleja que sobre un puente, aquí los peatones se vuelven cómplices, pues solo está el puente, el prójimo y el vacío, el terror al vacío.

Ignoro si hay alguien que no haya cruzado esos puentes en la vida, aun en los tiempos en que Tegucigalpa y Comayagüela eran dos modestas ciudades sin muchos apremios modernos, donde cada vecino se conocía. Pedrito Quesadilla, personaje popular de Comayagüela, un poco amanerado y sabedor de los chismes de toda la ciudad, quien, además nunca se calzo; jamás, pero jamás, puso un pie en Tegucigalpa, así que nunca cruzo el puente Mallol.⁴¹

Al parecer, el encanto de los puentes de Tegucigalpa en algún momento trascendió las fronteras patrias, ya que, en 1938, la revista *Tegucigalpa* reprodujo un artículo del periódico panameño *El Nuevo Diario*, en el que se pregonaba la belleza de los puentes de Tegucigalpa. Parte de ese artículo decía: "... ni los focos potentes, ni las luces movibles de un anuncio eléctrico, ni las bocinas de los carros, ni la algarabía profanan la dulce serenidad cuasi campestre de aquellos puentes desde cuyas barandas podrían pescarse estrellas".⁴²

41. Óscar Acosta, *Antología Elogio de Tegucigalpa: prólogo selección y notas de Óscar Acosta* (Tegucigalpa: Consejo Metropolitano del Distrito Central, 1978), 197-198.

42. "Los puentes de Tegucigalpa", *Revista Tegucigalpa*, s. 153, n. 612 (2 de octubre de 1938): 1.

Aseguraba el artículo que esos puentes son los que le dan a Tegucigalpa su yo.⁴³

Entre los puentes antiguos de Tegucigalpa tenemos el Mallol, el puente Carías, el puente Centenario o Guanacaste y el puente el Loarque. Hubo otros de singular atractivo, pero que hoy han desaparecido víctimas de la fuerza de la naturaleza.

2.1 El puente Mallol: obra colonial

El decano de los puentes hondureños sin lugar a dudas es el puente Mallol, el cual se empezó a construir durante la gestión del último alcalde mayor de Tegucigalpa, el español Narciso Mallol, del cual tomo el nombre. Este funcionario colonial había asumido su cargo el 6 de diciembre de 1817, la Alcaldía Mayor de Tegucigalpa constituía una circunscripción geográfica más amplia que la misma ciudad de Tegucigalpa. Según Martínez Castillo, la Alcaldía Mayor de Tegucigalpa:

Ocupaba una extensión cerca de 20 000 kilómetros cuadrados y además de Tegucigalpa existían en su ámbito geográfico dos importantes villas de españoles la villa de Jerez de la Choluteca (erigida como tal desde principios del siglo xvi) y la Villa de Danlí (Fundada en la centuria posterior y elevada a tal categoría en 1791). Comprendía también 45 pueblos de indios, 7 minerales de plata y de oro, 5 valles poblados de estancias con crías de ganado mayor y menor, una población que al momento de la independencia llegaba a 45 000 personas entre españoles, mestizos, indios, mulatos y pardos.⁴⁴

Rómulo Durón supone que el funcionario español esperaba encontrar en este puesto las recompensas a una

43. *Revista Tegucigalpa*, s. 153, n. 612 (2 de octubre de 1938): 1.

44. Mario Felipe Martínez Castillo, Mario Felipe, *Apuntamientos para una historia colonial de Tegucigalpa y su Alcaldía Mayor* (Tegucigalpa: Editorial Universitaria UNAH, 1982), 11.

larga carrera de burócrata colonial, cosa que no pudo lograr porque la provincia estaba muy pobre y cara. Entre las urgencias por cobrar algunos tributos atrasados para realizar obras de interés general se le fue buena parte de su actuación y se le fue la vida porque murió ejerciendo el cargo en este real de minas.

Mallol debía velar por la buena marcha administrativa de su provincia, así como la estabilidad política, influida ya por las luchas independentistas en otras regiones de la América española. No obstante, se tomó como un proyecto personal la construcción del puente que hoy lleva su nombre.

El puente de Tegucigalpa era una obra largamente anhelada, en 1768, Pedro Mártir de Zelaya, regidor perpetuo de Tegucigalpa, fue uno de los primeros proyectistas;⁴⁵ más tarde, el gobernador intendente, Ramón de Anguiano, quien ocupó ese cargo desde 1796 hasta 1811, valoró la construcción en treinta y seis mil pesos.⁴⁶ En 1816, durante la gestión del alcalde mayor interino Simón Gutiérrez, se siguió promoviendo la idea, pidiendo a las autoridades de Guatemala autorización para emprender los trabajos. El pedimento se acompañó con un diseño realizado por José María Rojas, quien no era ingeniero, pero poseía conocimiento en la materia;⁴⁷ el teniente coronel e ingeniero Juan Bautista Jáuregui, el 9 de noviembre de 1816 rectificó el plano de Rojas.⁴⁸

El punto señalado para hacer el levantamiento de la obra fue el encuentro de los dos ríos: el Chiquito y el Grande o Choluteca, porque en ese lugar tenía menos extensión la playa.⁴⁹ Por diversas razones, y sobre todo por la temporada lluviosa, los trabajos empezaron formalmente bajo la administración de Mallol, dando inicio en enero

45. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa Bajo el Gobierno de Mallol 1817-1821* (Tegucigalpa: Tipografía Nacional, 1904), 25-27.

46. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*, 25-27.

47. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

48. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

49. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

de 1818.⁵⁰ El mismo José María Rojas fue designado para dirigir los trabajos de la monumental obra. A los pocos meses ya se habían construido ocho bastiones, sobre los cuales se colocaron unos tablonos para facilitar el paso. En 1818, con la llegada de las lluvias, se paralizaron los trabajos; Mallol esperaba concluir los arcos y demás accesorios al finalizar las precipitaciones.⁵¹ En los trabajos del puente contribuyeron con dinero varias comunidades a las que el puente les favorecía poco o nada. Para la construcción del puente se trajeron obreros especialistas, carpinteros, canteros y albañiles.

Hasta los infractores de la ley pagaron con trabajo forzado en lugar de las multas. Por ejemplo, individuos que se dedicaban a los juegos prohibidos y que fueron hallados infraganti por el mismo alcalde mayor, fueron puestos a laborar halando piedra para la construcción,⁵² algunos de ellos con grilletes a los pies.

Los mineros de Santa Lucia colaboraron en la apertura de dos hoyos para los cimientos, al igual que los del mineral de San Salvador (sector de Suyapa), y sin olvidar a los indios del pueblo de Comayagüela. Estos vecinos se quejaron de abusos que fueron cometidos hacia ellos en la obra del puente, azotes, encarcelamientos, ausencia de pagos y grilletes estaban entre las denuncias.

Rómulo Durón, sobre los abusos de los indios de Comayagüela describe un acontecimiento que se suscitó cuando Ignacio Gómez y Midence, individuo violento, quien un día de tantos insultaba a los trabajadores indígenas de la siguiente manera: “Hombres dense priesa, es mucho trabajo liar con sujetos como ustedes; vale mas liar con brutos de la sabana y no con ustedes: mejor diera yo diez pesos por la semana que me toca por no liar con semejantes brutos”.⁵³ Luciano López, natural

50. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*, 29.

51. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

52. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*, 51-52.

53. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*, 32-33.

del pueblo de Comayagüela, molesto por aquel trato, se dirigió a sus compañeros diciéndoles: "Hombres, que le andan aguantando a ese... ¿no ven como los trata? Como brutos de la sabana".⁵⁴ Gómez y Midence enfurecido le replicó: "¡Ah indio Luciano, indio altanero, que te andas entrometiendo! ¿a qué te doy?"⁵⁵ Decía amenazándole con lanzarle una piedra; audazmente Luciano le contestó, "¡Tírela y aguárdela!". Gómez, ante la resolución de Luciano, soltó la piedra y le dijo para remachar sus últimas frases, "¿Qué pensáis indio embustero, que a mí me espantáis, cuando yo soy un hombre que ni aún con el arado en la mano, ni con el hacha, ni con machete, ni con ningún trabajo a mi me asustan? Me habías de asustar vos, indio embustero, ¡cuando no sos capaz de aguantarme! Si te cojo entre mis manos, a pescozones o a puñaladas te había de acabar".⁵⁶ Después del desprecio, Gómez fue a denunciar al indio ante el alcalde mayor, y este funcionario lo mando azotar en la plaza pública, de cuyo resultado Luciano López cayó gravemente enfermo.⁵⁷ El día del incidente entre Gómez Midence y Luciano López, en una junta celebrada por la noche, se dijo que uno de los obstáculos para el adelanto de la obra era la altanería de los indios. A quienes les repugnaba el trabajo en la obra del puente y se expuso el caso de López, a quien se le acusaba de haber injuriado a Gómez Midence con palabras obscenas.⁵⁸

El 5 de agosto de 1818, Mallol reportaba a las autoridades de Guatemala que "sin inteligentes ni prácticos" y sin maquinas con que agotar los golpes de agua, había dejado en tres meses y días, sacados los cimientos de los siete arcos, levantados los bastiones y puesto un paso provisional de madera. Comentaba que el puente

54. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

55. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

56. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

57. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

58. Nota de Narciso Mallol para el alcalde 2.º en depósito de vara José Vijil trata sobre la altanería de los indios del pueblo de Comayagüela con respecto al trabajo del puente" (Tegucigalpa, 27 de febrero de 1818), caja 128, documento 4252.

59. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

lo había levantado hasta ese momento con un poco más de 2 000 pesos, alrededor de octubre de 1819 la obra estaba casi concluida.⁵⁹

El alcalde Mallol falleció el 6 de marzo de 1821. Un reporte de la obra, al momento de la muerte del funcionario español, calculaba "... que el gasto para concluirlo no pasaría de dos mil pesos por hallarse cerrados todos sus arcos, que eran ocho. Con sus correspondientes rellenos, nueve columnas, un fuerte pretil al lado de la Villa para enlazarlo con ella, y chaflán al lado de Comayagüela con ocho varas de ancho y once de elevación. Se aseguraba que estaba construido con buenas mezclas, piedra de sillería y mampostería, los vecinos de Tegucigalpa aspiraban a que se convirtiera en el mejor del reino".⁶⁰

Hasta el año de 1822 se concluyó el puente; en octubre, según Durón, una gran avenida del río destruyó dos arcos del puente y la reconstrucción tardó un poco más. Durón asegura que se reconstruyó finalmente hasta 1832.

El viajero norteamericano Williams V. Wells, quien visitó Tegucigalpa en 1854, brinda una descripción del puente de la siguiente manera: "Llegamos y cruzamos por el puente que atraviesa el río a la entrada de la ciudad. El Río Grande aumentado con las aguas del Guacerique y las del Río Chiquito, baja del parte-agua divisorio entre Yoro y Tegucigalpa. El puente tiene diez arcos y los estribos terminan en filo para desviar la fuerza de las aguas; el viejo puente que construyeron los españoles fue arrastrado en 1830 después de lo cual, se me dijo, el actual fue construido por trabajadores de Guatemala. Aquí es donde comienza la ciudad de Tegucigalpa".⁶¹

Tanto Wells como Durón mencionan esa reconstrucción, es posible que las crecidas, tal vez hayan afectado

59. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*

60. Rómulo E. Durón, *La Provincia de Tegucigalpa...*, 153.

61. William V. Wells, *Exploraciones y aventuras en Honduras 1857*, 153.

el puente, pero decir que fue reconstruido totalmente no lo podemos asegurar, hasta que no lo confirmemos mediante otras fuentes.

El mismo Wells debió de apostarse un par de veces desde el pasamanos del puente Mallol, pues tiene el buen tino de brindarnos un panorama desde el mismo, aseguraba que la vista desde allí puede ser interesante para un extranjero, el puente, continúa relatando, tiene: "diez arcos y sobre él hay una calzada de cuatro varas de ancho y cien de largo. Esta construido de arenisca, que se trabaja fácilmente y se endurece cuando se expone al aire. La balaustrada, que tiene cuatro pies de alto, es de piedra tallada. Toda la estructura es sólida y decididamente hispana. Se levanta a cuarenta pies sobre el lecho del río y es de suficiente resistencia para admitir el paso de un tren de carretas".⁶²

Pero allí no para la descripción, comenta que las aguas están animadas con los bañistas; algunos llevaban sus cabalgaduras a bañarlas en las aguas del río Grande. Una multitud de chiquillos, escribe Wells, se tiran en la rápida corriente como si fueran de las islas Sándwich; un viejo decrepito que más parecía un mandril, según el viajero, llegó a bañar con un huacal.

Antes de que se suprimiera la alcaldía de la ciudad de Comayagüela, el puente Mallol que la une con Tegucigalpa a menudo era fuente de conflicto. En 1890, en el periodiquito *El Municipio*, publicado en la villa de Comayagüela, al respecto opinaba que el puente era: "Obra de mérito", de costo, monumental.

Puente que simboliza mucho de la historia de estos dos pueblos. El extranjero que pasa por el puente no ve, sino a Tegucigalpa edificada sobre un pequeño riachuelo. Pero un vecino de la culta Capital se apropió del puente por su mérito. En tanto que cuando se

62. William V. Wells, *Exploraciones y aventuras en Honduras 1857*, 174-175.

trata de reparaciones el puente monumental tiene dos dueños: para el Honorable Ayuntamiento de Tegucigalpa una mitad, para la Municipalidad de la Villa otra mitad".⁶³ En estricto, el puente lo habían construido con mucho esfuerzo tanto vecinos de Comayagüela como Tegucigalpa.

En 1896, en un periódico de Tegucigalpa se comenta del mal estado del piso del puente, según la fuente noticiosa: "... el piso del gran puente que une a Tegucigalpa con la vecina villa esta en pésimo estado; pero la solicitud de ambas municipalidades es tal que no se hará esperar la correspondiente mejora. Allí se necesita un empedrado particular. También pudiera en la estación seca suprimirse el paso de las carretas, las que cruzarían el río por el lado de abajo. Y luego también hay que atender al fundamento de las pilastras, de modo que la obra no se vaya a caer, al empuje de las avenidas".⁶⁴

En 1906, una fuerte creciente del Río Grande derribó parte de los arcos del puente Mallol, ante esa eventualidad fue construida una sección provisional para habilitar el paso.⁶⁵ El Gobierno, para reparar el puente, firmó en 1907 una contrata con Jas W. Jefferis, el cual lo obligaba a reconstruirlo en la misma forma en que se encontraba antes de ser destruido. La contrata especificaba que en vez de cuatro arcos se construirían solo tres, elevar las puntas de diamante que defendían las pilastras, que los arranques y cimientos de las nuevas pilastras fueran de cemento romano.⁶⁶ El contratista se comprometía a entregar la obra el día último de abril de 1907, el cálculo estimado de los trabajos era de 17 000 pesos plata, no obstante, el contratista no pudo realizar esa contrata y los trabajos del puente tomaría más del tiempo estipulado.

63. HAH, "El Municipio Villa de Concepción" *Unidad de Historia*, s. I, n. I (1 de octubre de 1890).

64. "5 de julio de 1896", s. IX, n. 69 (Tegucigalpa, 22 de abril de 1896): 3.

65. Omar Aquiles Valladares, *Tegucigalpa una ciudad y su gente 1900-1930* (Tegucigalpa: IHAH, 2008), 20-21.

66. Omar Aquiles Valladares, *Tegucigalpa una ciudad y su gente...*, 20-21.

Como los trabajos de reparación durarían un período dilatado, la sección provisional del puente era usado con bastante descuido. Por esos días el periódico *La Bandera Liberal* advertía: “que el puente que une a Tegucigalpa con Comayagüela ha dado pruebas de su solidez y resistencia a pesar de ser provisional no por eso debe abusarse de él”.⁶⁷ La denuncia también comprendía que “... los arrieros echaban por grupos sus acémilas lo que además era un peligro para los transeúntes, se pedía que se reglamentara el tránsito por el puente para que los que pasaban en cabalgaduras no lo hicieran en grupos, y que los arrieros condujeran una por una sus bestias”.⁶⁸

Para la reparación del puente, en 1908, Marcos Carías Andino, gobernador político del departamento, firmó una contrata con Julio C. Mejía, el cual labraría la piedra que se necesitaría para el piso superior; siendo piedra fina de cerro de veinticinco por veinticinco centímetros en la cara exterior, y de veintiocho a treinta centímetros de fondo a escuadra y acodalada. El Gobierno pagaría al contratista a seis pesos el metro cuadrado, dividido en dieciséis piedras pagaderos semanalmente.⁶⁹ Además de la piedra requerida se contrataba las cantidades de cal necesarias, en 1908, el gobernador político del departamento contrató con los señores Tranquilino Díaz, Juan Pablo y Bibian Lagos, la cantidad de doscientas cargas de cal de buena calidad y de diez arrobas cada una, al precio de un peso setenta y cinco centavos la carga. Esta cal algunas veces se proveía de la zona de Monte Redondo, jurisdicción de Comayagüela; también la zona del Chimbo abastecía este material.

En el informe presidencial de 1909, el cual se presentó al Congreso Nacional, el presidente Miguel R. Dávila explicó que: “El Gobierno tomo por su cuenta el trabajo de refacción del puente que une a Comayagüela con

67. Omar Aquiles Valladares, *Tegucigalpa una ciudad y su gente...*

68. Omar Aquiles Valladares, *Tegucigalpa una ciudad y su gente...*

69. *La Gaceta*, s. 317, n. 3167 (20 de noviembre de 1908): 805-806.

Tegucigalpa, el que ha resultado mucho más costoso de lo que pudo imaginarse al principio; y en la reconstrucción de esa importante obra, que se ha hecho con las mayores economías, se ha invertido hasta la fecha como cien mil pesos; pero la reparación ha sido completa y excelente el material empleado, de modo que su duración será segura”.⁷⁰

Las obras de reparación del puente debieron de continuar dos años más, en 1911, el secretario de Fomento y Agricultura en su informe anual confirmó que las obras del puente habían finalizado: “Puentes. Quedo puesto al servicio público el puente Mallol, que une a esta ciudad con el de Comayagüela. Con un costo de ciento cuarenta y nueve mil seiscientos treinta y cinco pesos setenta centavos, como sigue: De noviembre a julio del año económico de 1907 a 1908----- \$75 202.64. De agosto a julio del año económico de 1908 a 1909----- 24 443.21. De agosto a julio del año económico de 1909 a 1910----- 49 989.85. Suma----- \$149 635.70”.⁷¹

2.2 La memoria gráfica del puente Mallol

Cuando William Wells vino a Honduras, como buen viajero iba tomando notas muy pormenorizadas de su largo periplo hondureño, notas que después publicaría en forma de libro, con el título de *Exploraciones y aventuras en Honduras* (1857). En su viaje, Wells contactó a un dibujante hondureño, quien realizó una serie de grabados de diferentes paisajes y escenas de la geografía nacional, mismos que salieron impresos en la primera edición del texto. Entre esos grabados se encuentra el de una vista de Tegucigalpa, en el que se aprecian, por su monumentalidad, las iglesias parroquiales de Tegucigalpa y Comayagüela; y, desde luego, el puente Mallol.

No obstante, el dibujante realizó otro grabado más puntual del Mallol. Un primer plano del mismo

70. *La Gaceta*, s. 320, n. 3198 (6 de enero de 1909): 19.

71. *La Gaceta*, s. 378, n. 3773 (12 de abril de 1911): 210.

muestra que el puente cuenta con ocho arcos en lugar de los diez originales, lo cual no es más que una licencia que se permitió el artista. Pero en líneas generales el grabado demuestra la ubicación, aproximación, altura y declive hacia Comayagüela. Evidentemente la ciudad en ese momento no tenía muchos edificios que sobresalieran, a no ser sus iglesias coloniales y su puente. Y no es que fuera un lugar alejado de las rutas del mundo; el viajero norteamericano expresa que todas las calles de Tegucigalpa tenían nombre.

Imagen 5



Fuente: William Wells, "Paisaje de Tegucigalpa", *Exploraciones y aventuras en Honduras*(1857), [Imagen].

La ciudad, según Wells, impresiona a primera vista como una excepción a las consabidas ciudades centroamericanas, arruinadas y de apariencia desierta; esta es el cuartel general de la moda y de la elegancia en Honduras.⁷² La descripción de la vecindad de Tegucigalpa, además comprende una notable aceptación de la educación amanezada de los tegucigalpas; desde el más humilde hasta el más encopetado. El clima saludable de la localidad también es anotado, y los días de tiendas no desmerecían,

72. William V. Wells, *Exploraciones y aventuras en Honduras* 1857, 1 53

pues los estantes estaban abarrotados y se podía hallar, según Wells, desde champaña, hasta vinos y abarrotería en general.⁷³ De tal manera que el ambiente era propicio para que el artista se inspirara y nos reprodujera para el presente las primeras impresiones del puente Mallol. Con la llegada de la fotografía vemos como ha cambiado la estructura del puente hasta nuestros días.

Imagen 6



Fuente: William Wells, (1857). “Detalle del puente Mallol”, *Exploraciones y aventuras en Honduras*, (1857), [Imagen].

Una de las fotografías del puente Mallol que quizá puede ser la más antigua (1899) es la que se muestra líneas abajo, en ella podemos observar la ausencia de la construcción del diamante. El cual se ubicó para restarle fuerza al empuje de las aguas y proteger la estructura de los golpes de los árboles que arrastrasen las avenidas del invierno. Este diamante fue edificado en la reconstrucción de 1908-1911, el pasamanos del puente era totalmente distinto y nos permite entender como lo vio el artista que Wells comisionó para que lo dibujara en su viaje.

73. William V. Wells, *Exploraciones y aventuras en Honduras* 1857, 163.

La foto más dramática del puente es la de 1906, en ella se muestra la estructura cercenada por las fuertes lluvias y los curiosos de siempre aglutinados en lo que quedaba del puente viendo las aguas furiosas.

Imagen 7



Fuente: "Puente Mallol año 1897", [Fotografía].

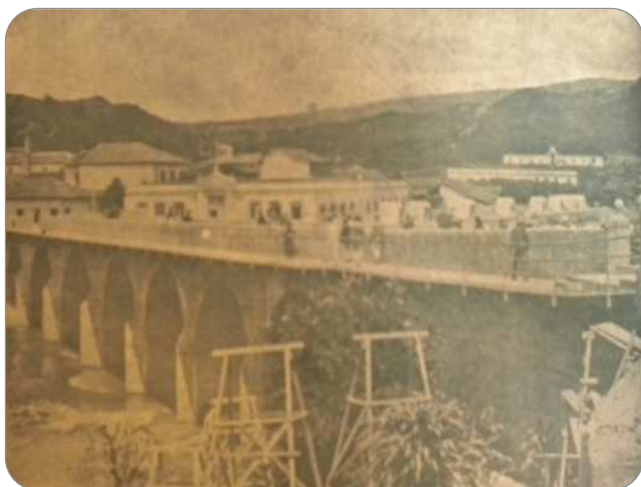
Imagen 8



Fuente: "Obras Públicas y Agricultura: foto crecida 1906", *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo II, n. III (1913): 119, [Fotografía].

Cuando se reconstruyó el Mallol se colocó un pasamanos para uso de los peatones, separado un poco del cuerpo del puente, casi al voladizo y con barandales de metal. La foto que presento en este apartado fue tomada de la revista de *Fomento* de 1913 y se pueden ver algunos de los andamios y aperos de trabajo de la albañilería.

Imagen 9



Fuente: “Obras Públicas y Agricultura: puente Mallol después de la reparación de 1911”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo II, n. III (1913): 122, [Fotografía].

El puente Mallol ha pasado por varias fases constructivas y la fuente documental lo demuestra, la más reciente es la que se dio con motivo del huracán Mitch (1998), donde perdió completamente los pasamanos. Afortunadamente, y pese haber quedado bajo las aguas de esa impresionante crecida, el puente Mallol no sufrió mayores daños dando muestras de su fortaleza y, por lo cual todavía podemos admirarlo en todo su esplendor.

Los puentes son escenario de toda clase de sucesos, de los más trascendentes a los más banales. El 4 de abril

de 1923, dos policías de Tegucigalpa, camaradas de armas y de juerga, se fueron de copas hasta altas horas de la noche. Por alguna razón estos hicieron unos cuantos disparos al aire. El centinela de la cercana Casa Presidencial, tal vez creyendo que era atacado, montó su ametralladora y disparó hacia el lugar de donde provenían los disparos, y después todo fue una confusión generalizada. Los vecinos de Tegucigalpa, alarmados, salían a las calles a indagar que pasaba; los policías de turno se reconcentraron en el cuartel principal. En las alturas de la Leona, en la Alhambra, una fiesta de los Boys Scouts de la Escuela Normal de Varones se desbarato en un susto colectivo. Al día siguiente, el diario *El Cronista* publicó una noticia que decía: “La alarma de anoche: tiros en el puente principal” donde se registró que el incidente había sido provocado por los policías borrachos,⁷⁴ quienes fueron a parar directo al calabozo.

Los puentes de Tegucigalpa han atraído a los suicidas de la capital, pero una cosa es lanzarse del Golden Gate con sus 70 metros de alto y otra del Mallol más pequeño, una caída de la cual a veces se puede salir ileso, aunque otras no. En 1921, en la revista *Sucesos* hay una preocupación por la cantidad de suicidas que se lanzan desde el puente Mallol; la denuncia de la revista apuntaba que: “El puente y los suicidas, repetidos son los casos y largo el tiempo desde que se ha hecho cosa corriente suicidarse arrojándose del puente Mallol. En esta semana una víctima se agregó a los incontables que preceden. Casi ha venido a constituir una costumbre de la que usan los decepcionados, los ebrios, los cansados de la vida, la de tirarse del pasamanos del puente con el propósito de sucumbir. Apuntadas las anteriores observaciones, creemos oportuno llamar la atención de la autoridad a fin de que se hiciera lo posible por desterrar este modo de suicidarse”.⁷⁵

74. *El Cronista*, año xi, n. 3075 (Tegucigalpa, 5 de abril de 1923): 3.

75. “*Los Sucesos*”, *Revista Ilustrada*, año IV, s. 17, n. 65 (26 de junio de 1921): 10.

En la denuncia se pedía que las autoridades colocaran uno o dos agentes de policía a cada lado del puente para evitar la acción de los suicidas.

Imagen 10



Fuente: “Toma actual puente Mallol”, [Fotografía].

2.3 El puente Carías obra monumental

Para la década de 1920 ya se pensaba construir un nuevo puente para mejorar las comunicaciones entre las ciudades gemelas del Distrito Central, pues se estimaba que el puente Mallol era insuficiente. En la revista *Mercurio* de 1921, se proponía la construcción de algunos puentes, los que al cabo de los años se fueron levantando. La revista exponía que, en el sector de El Carrizal, en dirección al cuartelito de La Isla, se podría colocar uno; lo que motivaría la creación de un nuevo barrio. El otro que se sugería era uno que uniera el barrio Colón de Comayagüela con el Teatro Nacional de Tegucigalpa, el cual daría ocasión a que se poblara la ribera izquierda del río frente al cerrito de la Moncada hasta el Chile y las faldas del Berrinche.⁷⁶

76. “Puentes”, *Revista Mercurio*, año II, n. 13 (Tegucigalpa, 1 de mayo de 1921): 335.

En 1922, José Teodoro Flores Díaz solicitaba al poder ejecutivo que le concediera una contrata para construir un nuevo puente sobre el río Grande, donde posteriormente se levantaría el Carías. Flores Díaz, por su propia cuenta, se comprometía a construirlo en el espacio de ocho años, para lo cual después cobraría un peaje durante 15 años.⁷⁷ Esa contrata nunca se concedió, pero el puente Carías se construyó hasta la siguiente década.

Aunque se estima que fue el presidente Tiburcio Carías Andino su promotor, la documentación demuestra que el puente Carías se proyectó durante el gobierno de Vicente Mejía Colindres. Este gobernante, en su informe de gobierno de 1931 subrayaba que se habían proseguido los trabajos de construcción del nuevo puente sobre el río Choluteca, enfatizaba que se realizaba con la consiguiente lentitud por las dificultades económicas.⁷⁸ Ese mismo año, Alfredo Membreño, jefe de la Oficina Técnica de Ingeniería, firmó una contrata con Isidro Dávila, Marcos E. Rodríguez y Rafael Obando, estos últimos acordaron: "1.º Los contratistas se comprometen a construir tres pilas para el puente que se está construyendo sobre el Río Choluteca entre las ciudades de Tegucigalpa y Comayagüela, en el lugar denominado Cerro de La Moncada".⁷⁹

El cerro de la Moncada se le denomina a la parte de Tegucigalpa donde se encuentra el acceso norte del puente (en las cercanías de la sede de la organización Casa Alianza), es indiscutible, que fue en el gobierno anterior a la administración de Carías cuando inicio la construcción de esta enorme obra. Al puente Carías le llaman "el puente de las patas coloradas" por el hecho de que las bases de este fueron construidas por la administración del presidente Mejía Colindres de filiación liberal.

77. "La propuesta del señor Flores Díaz para la construcción de un puente sobre el río Grande", *Revista Renacimiento*, año v, n. 56 (30 de diciembre de 1922): 7.

78. *La Gaceta*, año LVI, n. 8384 (2 de enero de 1931): 3.

79. *La Gaceta*, año LVI, n. 8399 (20 de enero de 1931): 123.

El puente Carías conecta, en la margen derecha del río, con la primera y segunda calle de la ciudad de Tegucigalpa, y por el lado de Comayagüela, con la 6.^a avenida. El antes citado periódico panameño lo describe en los siguientes términos: “Un monumental puente, el Carías, de construcción moderna y diagonal, al costado del arabesco castillo presidencial divide la ciudad en dos”,⁸⁰ y más que dividirlas las une. En 1938, J. Antonio Peraza, quien residía en San Pedro Sula y no había visitado la ciudad en años, la primera impresión que le causó el Carías fue el de una obra verdaderamente acabada. Desde el puente Mallol, señala Peraza, el puente Carías se nos presenta como un “leviatán dormido”.⁸¹

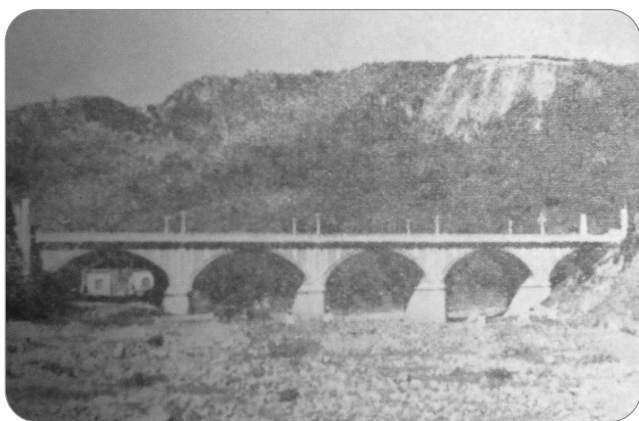
Según informe técnico, la obra del Carías fue construida de hormigón armado, se compone de cinco arcos y de tres centros, de 20 metros de luz cada uno; su longitud es de 112 metros y 12 metros de ancho por 15 metros de altura, contados del piso a la parte más baja del lecho del río. Al momento de su inauguración, se comentaba también que estaba provisto de balaustradas de hormigón armado lujosamente ornamentadas, teniendo partes del mismo material para lámparas eléctricas, y cuatro monumentos ornamentales en las entradas. El pavimento era de macadán asfáltico, las aceras de hormigón armado y las aproximaciones tienen una longitud total de 200 metros. En el informe, con el buen estilo de ese momento, se comentó que el puente era único en su género, gloria para el “... eximio jefe de la nación, general don Tiburcio Carías A.”. El resumen técnico apostillaba que será gloria del presente y estímulo del porvenir.⁸²

80. *Revista Tegucigalpa*, s. 153, n. 612 (2 de octubre de 1938): 1.

81. “Impresiones de una jira a esta capital, hecho por el Dr. Peraza”, *Revista Tegucigalpa*, s. 145, n. 578 (6 de febrero de 1938): 9.

82. *Informe que el secretario de Estado en los despachos de Fomento, Agricultura y Trabajo doctor Salvador Aguirre presentó al Congreso Nacional correspondiente a los actos del Poder Ejecutivo en los ramos a su cargo, durante el año económico de 1934-1935* (Talleres Tipográficos Nacionales, 1936), 14.

Imagen 11



Fuente: “Detalle puente Carías”, *Revista Tegucigalpa*, [Fotografía].

Los planos para la elaboración de esta edificación se efectuaron en la oficina Técnica de Ingeniería, dependencia de la Secretaría de Fomento; los trabajos se ejecutaron bajo la dirección de los ingenieros Alfredo Zepeda y J. Francisco Mejía, miembros de esa misma unidad técnica del Gobierno.⁸³ Según autoridades del ramo de Fomento, en la construcción se invirtieron L 375 635.24.⁸⁴

La faena de este importante paso fue realizada en lo que denominaríamos la fase democrática del presidente Carías, es decir, antes de convertirse en dictador, pues él fue electo democráticamente en 1933 para un período de cuatro años; mediante manipuleos de la constitución dirigió los destinos del país hasta 1949. Por tanto, es posible que la construcción del puente haya influido en las mentalidades del vulgo como un efecto positivo de trabajo y prosperidad. En la ciudad ya no se construían obras de esa magnitud y aquello debió de inclinar la

83. Informe que el secretario de Estado en los despachos de Fomento, Agricultura y Trabajo..., 22.

84. Informe que el secretario de Estado en los Despachos de Fomento, Agricultura y Trabajo presenta al Congreso Nacional correspondiente a los actos del Poder Ejecutivo en los ramos a su cargo durante el año económico de 1935- 1936 (Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1936), 31.

balanza a favor del gobierno de Carías, pues es indudable que tenía una base amplia entre sus seguidores.

Como dato curioso, hay que acentuar que el puente Carías es la única obra que con el nombre de este gobernante ha subsistido. En Honduras, durante el caríato, se construyeron varios monumentos escultóricos y uno que otro parque en su honor, los cuales fueron quitados al ser relevado este de su cargo, y no queda recuerdo de ello. Pero el puente Carías persiste en la memoria colectiva y ni siquiera se contempla poder cambiarle de nombre, la *vox populi* así lo bautizó.

En 1948, la revista *Cultura*, editada por el Instituto Central de Varones, publicaba un artículo reseñando la labor del general Carías, en lo que a obras públicas se refiere, detallando las siguientes: "... carretera de oriente, carretera de occidente muy adelantada, la carretera panamericana de la frontera de El Salvador a la de Nicaragua; el puente Choluteca, el gran puente Carías, el monumento a La Paz, puente del Guanacaste, puente Chamelecón, Palacio de Comunicaciones Eléctricas, parque Naciones Unidas".⁸⁵ La propaganda oficial hacía ver la labor en obras públicas como un efecto beneficioso de la paz, paz que el gobernante había impuesto de manera autoritaria.

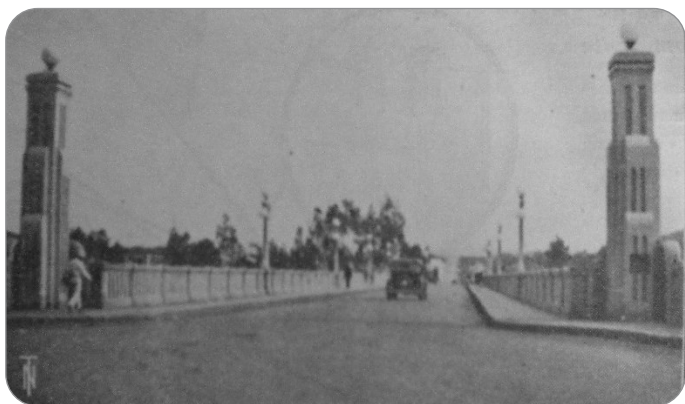
El puente Carías ha cambiado poco en los últimos años, en lo único que se ve afectado es en la tugurización que provocan los vendedores del mercado y en las construcciones que se han realizado en las aproximaciones del mismo, restándole visibilidad a la obra. Requiriendo, además, un poco de mantenimiento y aseo a su alrededor, no obstante, sobresale su monumentalidad.

El registro fotográfico muestra que las impresiones del puente por los testigos de la época no eran exageradas, al momento de su inauguración era de una solidez y

85. "Órgano del Instituto Central de Varones" *Revista Cultura*, año x, n. 90 (31 de diciembre de 1948): 14.

estética inmejorable. En las imágenes se puede apreciar en sus accesos las cuatro torres ornamentales, que hoy día están casi ocultas por la actividad comercial que se realiza en sus cercanías. Habiéndose olvidado que el puente tiene su parte estética, no es solo un paso y salvar el río; si podemos, debemos de caminar y distinguir lo bello donde quiera que este, esto nos hará mejores ciudadanos. Una de las primeras fotografías del puente sería la que se consigna a continuación:

Imagen 12



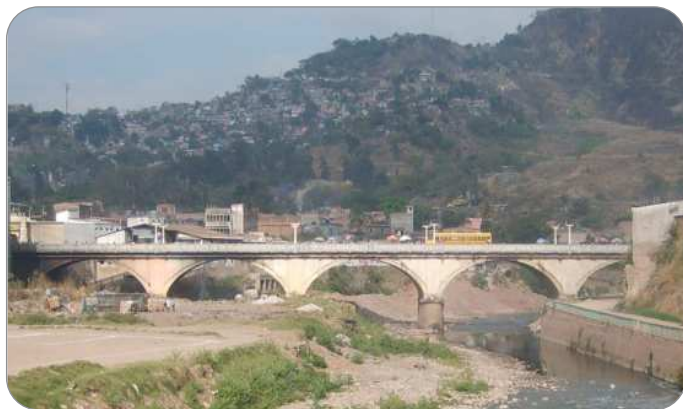
Fuente: “Detalle de las torres ornamentales”, *Revista Renacimiento* (30 de marzo de 1938): 24, [Fotografía].

La gráfica demuestra la monumentalidad de sus torres, las que pueden ser clasificadas como de estilo *art déco* —estilo artístico que estuvo de moda en los años de 1920-1939—. Este movimiento tuvo influencia de las artes decorativas (de allí su nombre), además de la arquitectura, el diseño gráfico, pasando por el cine y la moda. Esta expresión artística recibe influencias del constructivismo, cubismo y el futurismo, es decir, las vanguardias del momento. Es típico de esta corriente artística la geometrización de las formas, tales como los trapezoides, lo zigzagueante y las tendencias a la monumentalidad. El puente Carías refleja el gusto

estético de esa época, el cual estaba en consonancia con lo que se hacía en otras latitudes.

Los periódicos y revistas del momento no escatimaron espacio y tinta para hablar de la obra; se pueden encontrar varias notas reflejando la inauguración y aspecto constructivo del “leviatán dormido”, como le describió el doctor Peraza. Los ángulos de las tomas son variados, pero se observan las escasas construcciones en los alrededores, señal inequívoca de que quizá el puente, de alguna manera, generaba actividades colaterales en sus cercanías. Se observa en el registro fotográfico que, poco a poco, se van poblando sus orillas, merced, suponemos, a la mejora de las comunicaciones que un simple puente puede fomentar.

Imagen 13



Fuente: “Puente Carías toma actual”, [Fotografía].

2.4 El puente del Loarque

El puente del Loarque se encuentra en la salida sur de Tegucigalpa, y ha pasado por muchas fases constructivas hasta el actual, que fue edificado en 1915. En 1901, el presidente Terencio Sierra, en informe presidencial, da cuenta que infortunadamente las fuertes crecientes de los ríos destruyeron algunos puentes. Entre ellos el de Loarque, el de Hernando López en el departamento de Francisco Morazán (en ese tiempo denominado departamento de Tegucigalpa); y el puente de Arca-gual, en el de Gracias (hoy departamento de Lempira). El presidente Sierra apuntaba que en el sitio de Loarque se colocó un puente colgante para permitir el paso de carretas.⁸⁶

Debido a la importancia de este paso para facilitar las comunicaciones y el comercio con el tránsito de cientos de carretas, llevando y trayendo productos a los puertos del sur, se realizó un proyecto para su reconstrucción. En 1903, Roberto Cleaves firmó una contrata para realizar reparaciones en el puente de Loarque, mismas que consistían en levantar un pie más las bases de cal y canto en las torres del lado sur, cambiar las maderas podridas, templar los cables que están sobre el puente y las guías de alambre.⁸⁷ Estas reparaciones indican que la estructura del puente en ese año era del tipo colgante y con secciones de madera. Para un paso de tanta importancia se requería uno de mayor envergadura, por lo que se inician trabajos para construirlo con mejores materiales.

El 14 de noviembre de 1908, el ingeniero Henry Bourgeois es nombrado ingeniero director de los trabajos del puente de Loarque, con un sueldo de ciento cincuenta pesos mensuales.⁸⁸ Para 1909, en informe presidencial se notifica que se realizaba la

86. *La Gaceta*, s. 199, n. 1984 (7 de enero de 1901): 11-15.

87. *La Gaceta*, s. 237, n. 2365 (18 de febrero de 1904): 54.

88. *La Gaceta*, s. 317, n. 3164 (14 de noviembre de 1908): 793.

obra de este puente de cal y canto.⁸⁹ En enero de 1910, el ministro de fomento Rosendo Contreras comunicaba al Congreso Nacional: “que, no obstante, y pese a la mala situación económica se había invertido en el puente de Loarque la suma de 36 884.06 pesos”.⁹⁰ Esa cantidad nos permite entrever que la edificación era de gran magnitud, no obstante, surge una contradicción, pues en 1915 todavía se estaba construyendo el puente en su diseño definitivo, mismo que aún conserva, y cuyo plano se presenta en este trabajo. En ese año el ingeniero C. Reichwaldt estaba a cargo de la obra. La pregunta es: ¿era el mismo puente o se rediseñó de nuevo? En los trabajos de 1915 se hizo el trazo definitivo, pues el diseño concuerda con el estado actual.

El 1 de junio de 1915, el ingeniero Reichwaldt presentó un informe técnico al Gobierno sobre la edificación del mismo, el cual no deja de ser ameno, las especificaciones de la obra según este ingeniero eran las siguientes:

La piedra empleada en la construcción de los arcos del puente del Loarque pertenece a las rocas sedimentarias, de textura compacta; siendo capaz de resistir a la compresión máxima por centímetro cuadrado que se ejercerá en la base de las pilastras, en las juntas de fractura y en la clave de los arcos. Su peso es mínimo, condición esencial para las grandes construcciones. Su resistencia es máxima, de 15 a 20 kilogramos por centímetro cuadrado. La estratificación de la piedra es casi horizontal, lo que dificulta su extracción a pesar de no existir agua de cantera. La piedra se endurece considerablemente después de extraída de la cantera, por lo que los canteros prefieren hacer el tallado de sus piedras recientemente sacadas. La potencia absorbente de la piedra es grande, pudiéndose estimar en un 6 % de su peso. Es refractaria al fuego hasta 100 °C de manera

89. *La Gaceta*, s. 323, n. 3230 (12 de febrero de 1909): 145-146.

90. *La Gaceta*, s. 347, n. 3465 (18 de enero de 1910): 48.

que el fuego producido por el incendio de llanos o bosques, no la influenciaría en nada, porque tanto las riberas del río como sus alrededores están casi desprovistos de vegetación.⁹¹

Según Reichwaldt, el costo del acarreo de la piedra era bastante elevado, debido a la dificultad de su transporte y a la dureza de su grano, entre más profunda era la veta de la cantera, más duro era su grano. El tallado de la piedra se hacía, según este informe, con herramientas anticuadas por no poder conseguirse instrumentos modernos.

La cal que se empleaba era de la mejor calidad, al igual que la arena. En lo que parece ser un poco de orgullo profesional, Reichwaldt comentaba que para la construcción de puentes mayores de 20 metros de luz, “se necesita experiencia teórica y práctica”, por cuya razón sostenía: “que esos trabajos son única y exclusivamente de la competencia de los ingenieros civiles o constructores, de la misma manera que los trabajos de albañilería y carpintería respectivamente, —y subraya que— nunca de agrimensores, empíricos o aficionados, que sin conocimiento siquiera de las leyes de la mecánica de la estabilidad y resistencia de los cuerpos pretender conocer de trabajos de esta naturaleza”.⁹²

91. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo IV, n. VI (junio de 1915): 285-287.

92. “Obras Públicas y Agricultura”...

Imagen 14



Fuente: “Obras Públicas y Agricultura: plano puente del Loarque”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, tomo IV, n. VII (Tegucigalpa, marzo de 1915): 136, [Imagen].

El informe técnico del ingeniero Reichwaldt, ilustra que el cálculo de un puente se divide en cuatro partes a saber:

“1.^a Cálculos de las dimensiones de los dos arcos en la clave y en los arranques.

2.^a Cálculo de su estabilidad y resistencia, comprobado tanto por el método analítico como por el gráfico.

3.^a Cálculos de las pilastras.

4.^a Cálculo de las cimbras, determinada que fue la carga máxima que iban a soportar y la resistencia del material que fueron construidas”.⁹³

Reichwaldt recalca que para cada arco se necesita un cálculo especial, por lo que deberá realizarse por

93. “Obras Públicas y Agricultura” ...

personas capacitadas; propone el aforismo siguiente: "toda construcción está asegurada si existe equilibrio, lo establecen las leyes de la mecánica". Otro factor importante, aseguraba Reichwaldt, eran las cimbras de las cuales especifica que:

La cimbra está calculada para resistir el doble del peso del arco; sin embargo, debido a los hundimientos inevitables originados por la diferente escuadría de la madera que se me ha enviado, el arco se está construyendo en secciones, lo que evita toda abertura en el arco mismo. Cada puente tiene una cimbra diferente y solamente hombres técnicamente instruidos son capaces de calcular una cimbra para arcos, pues quien ignora la manera de determinar el peso que va a soportar dicha cimbra, así como la manera de repartir los esfuerzos en las diferentes piezas que la forman, nunca llegara a calcularla.⁹⁴

La cimbra debía de ser obra de los carpinteros y albañiles, pero dirigidos por el ingeniero, enfatiza Reichwaldt, "... que nunca el papel de este en la construcción es manejar el martillo o cincel, sino saber cómo se maneja".⁹⁵ Por último, el ingeniero encargado de la obra del puente aseguraba que la colocación y cimentación de la cimbra lo indicaba la corriente del río, ella le da la forma y figura, y no el albañil ni el carpintero. Afirmaba el director de la obra que las primeras hiladas del arco principal quedarían cerradas dentro de cinco días y listo para el público en tres meses.⁹⁶

Hoy día el puente del Loarque conserva en parte su diseño original, lo único que ha cambiado es su pasamanos, y alrededor del mismo se han construido casas de habitación, por lo que ya no puede observarse parte de las estructuras laterales. Todavía puede leerse en la placa de su arco la inscripción que dice: "Admi-

94. "Obras Públicas y Agricultura"...

95. "Obras Públicas y Agricultura"...

96. "Obras Públicas y Agricultura"...

nistración Dr. Bertrand", pues fue en el gobierno del presidente Francisco Bertrand (1915-1919) cuando se concluyó. Hay que apuntar que este ingeniero, Reichwaldt, había realizado otras obras de importancia en Tegucigalpa, como la primera sección del Palacio de Telecomunicaciones (hoy edificio de Hondutel).⁹⁷

Una de las primeras fotografías que se conoce del puente de Loarque es de 1915 y se encuentra en la *Memoria de Fomento de 1915-1916*, en la cual podemos apreciar que alrededor del puente no había construcciones; además, observando el plano original se demuestra que el diseño del puente se respetó en mayor medida. Desafortunadamente, en la *Memoria de Fomento*, donde aparece la descripción e informe del ingeniero, los planos, los datos y aspectos meramente técnicos, estos se encuentran sumamente borrosos, pero el registro fotográfico indica lo que hemos comentado.

Imagen 15



Fuente: "Puente del Loarque", [Fotografía].

97. Omar Aquiles Valladares, *Tegucigalpa una ciudad y su gente 1900-1930*, 23.

En la actualidad el puente ha cambiado en su pasamanos; también contaba con unas pequeñas torres ornamentales, mismas que ya no existen, como resultado de las continuas intervenciones en la superestructura. Tampoco se pueden apreciar los terraplenes de acceso, pues hay varias construcciones alrededor, lo que ha cambiado notablemente el paisaje, pero básicamente podemos ver los dos arcos y apreciar la piedra de la construcción tal como fue diseñado por sus constructores.

Imagen 16



Fuente: "Puente del Loarque toma actual", [Fotografía].

Una vista del puente aguas arriba, desde una colina cercana, nos permite apreciar el puente Loarque en toda su grandiosidad y diseño, en contraste con el paisaje, ese paisaje del sur de Tegucigalpa, algo reseco y caluroso en ciertos meses del año, pero que igual es cautivador y bien vale una tarde de excursión.

Imagen 17



Fuente: “Toma actual puente del Loarque visto desde una colina cercana”, [Fotografía].

2.5 El puente centenario o puente Guanacaste

Al oriente del centro histórico de la ciudad de Tegucigalpa se encuentra el barrio Guanacaste, este se empezó a poblar a finales del siglo XIX; en algún momento al cruzar el río Chiquito se estaba ya en la parte extramuros de la ciudad. Será hasta la década de 1920 cuando la ciudad empezará a expandirse hacia ese lugar, empezando a planificarse la urbanización en el área de Palmira. En esa misma década se construirá el edificio del Hospital San Felipe.

Donde está emplazado el actual puente del Guanacaste existió un puentecito de mampostería que fue edificado a finales del siglo XIX. Los cimientos de ese antiguo puente aún pueden observarse desde el pasamanos del actual, aguas arriba, a escasos metros. Debiendo haber sido de dos arcos, una casa aledaña fue construida sobre el antiguo cimiento y aún puede observarse la forma del arco antiguo.

Imagen 18



Fuente: "Puente Guanacaste o Centenario", *Boletín del Distrito Central* (octubre-diciembre, 1942), [Fotografía].

El antiguo puente en el Guanacaste se erigió en 1895; ese año, el periódico *El 5 de Julio* aseveraba que la municipalidad, debido a esta construcción, sería la acreedora de la gratitud del pueblo de Tegucigalpa. Ese diario publicaba que, entre las varias obras de progreso, emprendidas y llevadas a cabo por las autoridades municipales, descuella el magnífico puente del Guanacaste, todo de piedra y ladrillo, con dos grandiosos arcos y con largas y tendidas rampas a ambos lados para facilitar el tránsito. La inauguración de este se verificó el 15 de septiembre, en medio de una gran concurrencia que aplaudía entusiasmada las conquistas pacíficas del progreso.⁹⁸

Este puente en algún momento cedió a una impresionante crecida del río Chiquito, para la década de 1930 y en su lugar se construyó un paso de madera. El actual puente del Guanacaste fue edificado durante la administración del general Carías; fue inaugurado en 1942 y se le rebautizó como puente Centenario, en conmemoración

98. "El Guacerique", *El 5 de julio*, s. III, n. 12 (Tegucigalpa, 21 de septiembre de 1895): 2.

del centenario de la muerte del general Francisco Morazán. El diario *El Cronista*, del 16 de septiembre de 1942, da cuenta de la inauguración de las obras: “Las importantes obras que fueron inauguradas en esta fecha histórica por el Honorable Consejo del Distrito Central son los siguientes: puente del Guanacaste con el nombre de puente Centenario; Jardín Dionisio de Herrera; Parque Colón; puente de Concepción de río Grande; calle de La Leona; calle del Nuevo Garaje Nacional; el pavimento con adoquines”.⁹⁹

El nuevo nombre no prosperó y siempre se le conoce con su apelativo histórico; este paso del Guanacaste es un importante punto referencial en el urbanismo de la ciudad. Siendo, además, un importante paseo con un notable conjunto arquitectónico, en el cual hacen juego los accesos del puente con un bonito redondel, donde se juntan o juntaban por las tardes los enamorados del vecindario, a la sombra del enorme árbol de Guanacaste, el padre putativo del barrio.

Imagen 19



Fuente: “Toma actual puente Guanacaste”, [Fotografía].

99. *El Cronista*, año XXXI, n. 6462 (16 de septiembre de 1942): 3.

En diciembre de 1949, en el diario *El Pueblo* aparecía la noticia en primera plana que comentaba que un individuo de nombre Roberto Valeriano, quien, en el colmo del desatino, se tiró del puente Centenario o del Guanacaste, con tan mala o buena suerte, según sea el caso, pues solo se lastimó su humanidad, y es que este puente no es de gran altura. Cuando los curiosos del barrio acudieron a auxiliarlo, lo encontraron en la orilla izquierda del río con bastante ánimo para hablar. Los que le socorrieron le preguntaron por la razón de aquel acto extremo; a lo que, tímidamente, contestó que era por cuestiones amorosas. Valeriano, además, narró que había ingerido unas cuantas copas, aunque sin estar demasiado borracho.

Como es típico en estos casos; la ambulancia no aparecía por ningún lado, así que el señor Francisco Pon Aguilar ofreció su automóvil para llevarlo al cercano Hospital San Felipe. Tal parece que los suicidas del momento estaban utilizando el puente Guanacaste para apartarse de la vida terrenal. Pues este mismo señor Pon Aguilar comentó que días antes había evitado que otro individuo desesperado se lanzase al río. En el diario se pensaba en la conveniencia de mantener vigilado el aludido puente, “antes que todos los decepcionados de la vida, de las mujeres y de otras cosas también de menor importancia, lo conviertan en trampolín”.¹⁰⁰

100. “Un hombre se arrojó del Puente Centenario, el martes por la tarde: no perdió la vida”, *El Pueblo*, año I, n. 61 (Tegucigalpa, 28 de diciembre de 1949): 1.

3. Puentes en la carretera del sur

En la carretera del sur se erigieron hermosos puentes de calicanto, hasta el día de hoy subsisten varios de ellos. La atención que se puso en construirlos era resultado de la importancia que tenía esta vía para el comercio de Tegucigalpa y la zona central en general. En 1903, el informe de actividades del Ministerio de Fomento, durante el año económico 1901-1902, dio cuenta al Congreso Nacional que en la carretera del sur se habían construido 73 kilómetros de carretera, desde Tegucigalpa a La Venta. Pero lo más importante de ese informe es que se reporta haberse construido 30 puentes, de los cuales 15 eran de piedra labrada y, de esos, seis se consideraban según el ministro de Fomento, “verdaderas obras de arquitectura”.¹⁰¹

Entre estos puentes se cuentan: el de El Inglés, Azacualpito, Melchor, Guayapito, Simisiran, el de la Moramulca, Pespire y Sabanagrande.¹⁰² Todos estos fueron diseñados por Henry G. Bourgeois; esto podría no significar gran cosa, pero es importante, por cuanto a este ingeniero-arquitecto se le atribuye el trazado del Teatro Nacional Manuel Bonilla de Tegucigalpa. La idea de la edificación del teatro para Tegucigalpa se planteó en 1905, en el tercer centenario de la publicación del libro el *Quijote de la Mancha* de Miguel de Cervantes. En ese momento se concibió su construcción en el predio del campo la Isla, pero la inundación de 1906 destruyó lo que se había construido. El proyecto se retomó hasta 1915, el bosquejo del mismo fue encomendado a Bourgeois, acordándose copiar el edificio del teatro Athenee Comique de París,¹⁰³ la construcción del teatro fue dirigida por Cristóbal Prats.

101. *La Gaceta*, s. 226, n. 2256 (4 de febrero de 1903): 54.

102. *La Gaceta*, s. 215, n. 2149 (3 de febrero de 1902): 58.

103. Alma Caballero y Francisco Salvador, *Teatro en Honduras Secretaría de Cultura Turismo e Información* (Tegucigalpa, 1977), 10-11.

Bourgeois posiblemente se estableció en Honduras a principios de la década de 1890, es probable que estuviera involucrado en la construcción del puente de Potrerillos, en el departamento de El Paraíso; el cual fue erigido durante la gestión del presidente Policarpo Bonilla (1894-1899). El plano de este puente está registrado en los archivos de Soptravi. En 1899 Bourgeois publicó un opúsculo literario titulado *Breve Noticias de Honduras* donde brinda información estadística, datos geográficos, expone sobre la forma de gobierno y opina favorablemente de la idiosincrasia del hondureño, del cual se pronuncia que: “a pesar de lo heterogéneo de las razas que han contribuido a formar la población actual de Honduras, puede afirmarse que hay un carácter general cuyos principales distintivos son: la honradez, la hospitalidad, el amor a la familia y a la patria”.¹⁰⁴

Los planos de Bourgeois se conservan en el archivo de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), y la observación de estos representa un goce para el espíritu, pues estéticamente son primorosos, verdaderas obras de arte.

La moderna carretera del sur no tiene el mismo trazo que la de antaño, antes de llegar a las alturas del cerro de Hula tomaba una desviación a mano izquierda yendo de Tegucigalpa para el sur. Este desvío del antiguo camino se localiza en las cercanías de la aldea del Tizatillo, desde ese punto se llegaba al sitio del Sauce en las proximidades de San Buenaventura, para luego enfilarse al pueblo de Sabanagrande.

La bifurcación que hace la moderna línea asfáltica hacia los municipios de Santa Ana y Ojojona no existía, y debió realizarse una extensión desde ambos lugares hasta empalmar con la carretera en el sitio del Sauce. No hay una razón aparente para esta desviación, una

104. Henry G. Bourgeois y Manuel Lemus, *Breve Noticia Sobre Honduras* (Tegucigalpa: Tipografía Nacional, 1897), 35.

versión sugiere que la antigua carretera no llegaba a la zona de Ojojona porque el alcalde, un terrateniente de la localidad, le expresó al presidente Terencio Sierra que prefería que el camino pasase por cualquier lado menos por su pueblo, porque las mujeres se iban a corromper.¹⁰⁵ Hay ideas peregrinas para atrasar el progreso de los pueblos, pero esa les gana a todas. El autor Abel Valladares, en un escrito del período, recrimina que: “si el general Sierra no hubiera hecho caso a la tesis del alcalde, la población estuviera en mejores condiciones, pero el lugar que ganó fue Sabanagrande. Las que se pudieron casar, las demás mujeres se corrompieron, y en ese estado de ideas pobres, el pueblo ha permanecido siempre como los cangrejos, siempre caminando para atrás”.¹⁰⁶

No entiendo como las mujeres se corrompieron; tanto el alcalde, como el presidente Sierra, por hacerle caso, actuaron como moralistas en una cuestión en donde lo que importaba era el progreso y adelanto de los pueblos. Abel Valladares asegura que al final las mujeres se corrompieron, ¿qué habrá pasado? no lo sabemos, pero esa preocupación por las costumbres de las féminas se me antoja patriarcal. Además, es una curiosa opinión, el que una carretera pudiera incidir en las formas de pensamiento y las costumbres femeniles. En esta sección de la carretera antigua se encuentran los puentes de interés histórico.

3.1 Un viejo camino tres puentes

En el desvío que se ha descrito de la vieja carretera del sur (cercanías de la aldea del Tizatillo), en una primera sección de la misma, se encuentran tres puentes cuidadosamente contruidos, ese tramo conduce a las aldeas de las Crucitas, Santa Elena y la montaña de Azacualpa.

105. “Breve Monografía del pueblo colonial de Ojojona”, *Revista del Archivo y Biblioteca Nacionales*, tomo xxx, n. 11-12 (mayo-junio de 1952): 523.

106. “Breve Monografía del pueblo colonial de Ojojona”...

Para llegar a ellos se toma un autobús hacia las cercanías de la mencionada aldea, si acaso el viajero no tiene automóvil propio debe estar atento a bajarse en el desvío de terracería; empezar una caminata por un par de kilómetros, en una carretera muy polvorienta, por cierto. Es recomendable llevar cámara, libreta de apuntes, agua, un parasol o sombrero y bloqueador solar, si se viaja en temporada seca. Una buena actitud de viajero es observarlo todo, e imaginar el camino, su pasado y como pudo ser un viaje hace un siglo.

Hace unos cuantos años, a los puentes de esta zona los vecinos del lugar los conocían como: el puente del Trapiche, el puente del Águila y el de Santa María. En 1945, el ingeniero Abraham Williams, en Memoria de Gobernación comentaba que ese año, debido a las fuertes tormentas, se había hecho una completa reparación a los puentes del Trapiche y el Águila; los cuales estaban ubicados en los kilómetros 20 y 21, las labores realizadas consistieron en: “al primero (el del Trapiche) se protegió con un muro de calicanto, con altura de un metro, el que en forma de estribo sostiene la pilastra; y para evitar en el futuro que las aguas torrenciales puedan afectar sus muros, se excavó un zanja de 10 metros de largo, 50 centímetros de hondo y 50 de ancho, el muro tiene 15 metros de largo. En el puente del Águila se construyeron muros de reforzamiento en sus dos estribos”.¹⁰⁷

3.2 El puente de El Trapiche

Recorriendo el camino referido, la primera de estas obras de El Trapiche, aunque el nombre no está claro. Algunos pobladores de la cercanía le nombraban como el puente San Vicente, nombre que designaba a un

107. *Informe de los actos realizados por el Poder Ejecutivo en los Ramos de Gobernación, Justicia, Sanidad y Beneficencia presentada al Congreso Nacional por el secretario de Estado Ing. Abrahán Williams Año Fiscal de 1943-1944* (Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1945), 265.

pequeño caserío aledaño al mismo; en su momento, este caserío estaba formado por unas cuantas casas.

Según *Memoria de Fomento de 1928-1929*¹⁰⁸ este puente aparece ubicado en el kilómetro 19.98, se describe en ese documento que de luz tenía 8.10 metros. El puente de El Trapiche tiene un arco de medio punto, 38 metros de largo y 7.50 metros de ancho. Bajo su arco cruza una quebradita, conserva su pasamanos en un estado regular, la piedra no está trabajada, sino que los mampuestos son irregulares. El origen del caserío es bastante reciente, algunos de los pobladores llegaron a instalar sus casillas unos cuantos años atrás y por eso es el desconocimiento de la historia de los puentes.

Imagen 20



Fuente: “Toma actual puente de El Trapiche carretera del sur”, [Fotografía].

108. Consultar en Anexo n---

3.3 Puente del Águila

Siguiendo el mismo derrotero, unos cuantos metros más adelante, uno se encuentra con el puente del Águila. En la estructura hay una placa tallada donde se lee “Administración Sierra”, por lo que se puede asegurar que se construyó durante la administración del presidente Terencio Sierra, quien ejerció su cargo de 1899 a 1903.

Imagen 21



Fuente: “Toma actual puente del Águila carretera del sur”, [Fotografía].

Posiblemente al momento de su construcción se le conociera con otro nombre, pero, debido a que, en la placa mencionada, aparece la representación de las alas de un ave, que los vecinos atribuyeron ser un águila, de allí derivó el nombre para la obra. La inscripción apenas se observa, pues está un poco deteriorada, pero más que un águila parece distinguirse la representación de algo parecido a cuernos de la abundancia; lo cierto es que para la década de 1940 la generalidad de los vecinos le llamaba con el nombre del Águila.

Imagen 22



Fuente: “Toma actual placa administración Sierra en puente del Águila carretera del sur”, [Fotografía].

En la descripción de puentes de 1928-1929 en el kilómetro 20.60 y que corresponde a este, se define que tiene un arco de medio punto con 8.10 metros de luz, se atribuye a la administración Sierra y cuenta con unos 10 metros de altura. Su longitud es difícil de medir, pues la hierba que crece a su alrededor no permite hacerlo. Sus enormes terraplenes de acceso son aproximadamente de 40 metros de largo; sus pasamanos no se aprecian, pues la hierba lo impide, necesitando una buena limpieza y conservación. Un pequeño arroyo pasa bajo su estructura, siguiendo la marcha, unos cuantos pasos más adelante se encuentra la tercera de estas hermosas construcciones, conocido como el puente de Santa María, al menos así le nombraron los informantes.

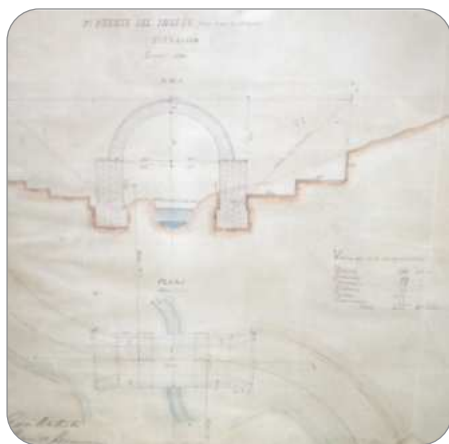
3.4 Puente del kilómetro 21 o Santa María

Todavía no está claro, pero le denominaremos puente de Santa María, aunque con mayor propiedad es mejor mencionarlo como puente del kilómetro 21. En

la descripción de puentes de 1928-1929 aparece ubicado en el kilómetro 20.80, y se anota que tenía 3 metros de luz, su arco es de medio punto. Lo que coincide con el diseño actual. Este puente está en buen estado de conservación y se puede observar su notable pasamanos, el cual es de 91 centímetros, tiene una longitud de 24 metros.

Hay fuertes indicios para suponer que este puente de Santa María quizá sea el puente del Inglés. En el *Boletín de la Secretaría de Fomento de 1911*, el inspector de caminos informa que en el lugar denominado el Inglés, entre los kilómetros 20-21, quedaba el puente del Aguila, donde anunciaba que las lluvias amenazaban su estructura. En la hoja cartográfica de San Buenaventura se anota el sitio del Inglés; Bourgeois diseñó un puente para este lugar, que quizá puede coincidir con el estilo del de Santa María.

Imagen 23



Fuente: Henry Bourgeois, “Plano puente del Inglés”, Archivo SOPTRAVI (1901), [Imagen].

Al igual que los anteriores, contiene el mismo estilo arquitectónico y el mismo trabajo de la cantería. Por lo cual es muy posible que se haya elaborado por los mismos constructores al mismo tiempo que los demás.

Imagen 24



Fuente: “Toma actual puente de Santa María detalle de sus pasamanos, [Fotografía].

Estos puentes de El Trapiche, al igual que el del Águila y el de Santa María, pudieron haber sido construidos por el maestro David Lorenzana, con los diseños de Bourgeois; el 14 de diciembre de 1900, Lorenzana firmaba una contrata donde se estipulaba que: “1.º Lorenzana se compromete a construir los puentes que se necesiten en la carretera del sur, desde los Jutes hasta Lucumupe, con sujeción a los planos que le presente el ingeniero del Gobierno, los cuales, firmados por el ingeniero y el contratista, se depositarán en el Ministerio de Fomento. Los puentes llevarán los arcos y pilastras de piedra canteada y las falcas de piedra rostrada”.¹⁰⁹

109. *La Gaceta*, s. 200, n. 1991 (21 de enero de 1901): 42-43.

Imagen 25



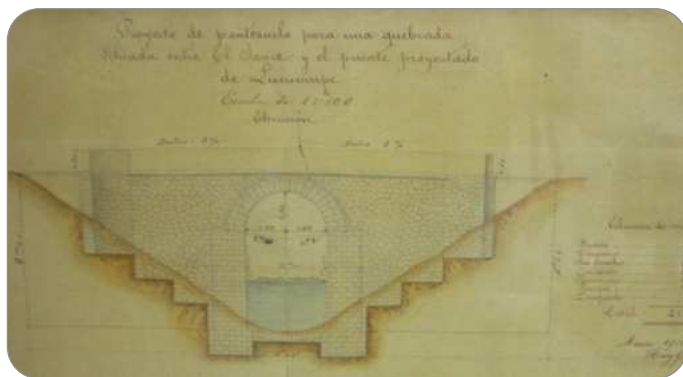
Fuente: “Toma actual puente de Santa María detalle de su arco”, [Fotografía].

Al otro extremo del camino del sur, el 14 de enero de 1901, Samuel S. Valladares firmaba otra contrata para construir puentes. Aclaraba el acuerdo que: “1.º Samuel S. Valladares se compromete a construir los puentes que se necesiten en la carretera del sur, desde Lucumupe hasta Sabanagrande, con sujeción a los planos que le presente el ingeniero de Gobierno, los cuales, firmados por el ingeniero y el contratista, se depositarán en el Ministerio de Fomento. Los puentes llevarán los arcos y pilastras de piedra canteada y las falcas serán de piedra rostrada”.¹¹⁰

Los maestros constructores debían de registrarse por los planos que le presentara el ingeniero de Gobierno, debiendo seguir todas las especificaciones de construcción y uso adecuado de los materiales y herramientas de trabajo. En ese período el ingeniero Bourgeois dirigía las obras en la carretera del sur y los diseños de puentes fueron de su autoría.

110. *La Gaceta*, s. 201, n. 2012 (Tegucigalpa, 25 de febrero de 1901): 127-128.

Imagen 26



Fuente: Henry G. Bourgeois, “detalle plano del pontezuelo de lucumupe”, Archivo SOPTRAVI (1901), [Imagen].

3.5 Sabanagrande un día de puentes

Antaño, los viajeros tenían un plan de viaje bien trazado, notas o cartas de presentación, itinerarios bien definidos, ropa adecuada para el viaje, comida suficiente, utensilios para cocinar, su brújula, etc. Eran otros tiempos, algunas de estas previsiones se tomaban, aunque el viaje fuera a un lugar cercano como Sabanagrande.

Sabanagrande es uno de los municipios del departamento de Francisco Morazán, tiene sus orígenes coloniales en el siglo XVIII, surgiendo este poblado alrededor de antiguas haciendas; en el recuento de población de 1791 formaba parte del curato de Ojojona.¹¹¹ En la administración del presidente Soto se le dio categoría de municipio; en la división política de 1889 tenía categoría de distrito, conformado por siete municipios.¹¹² La antigua carretera del sur cruzaba en medio del pueblo, por lo que, para facilitar el paso, se construyó en su área urbana el puente de Toncontín. Según mi informante, Guillermo Díaz, quien fuera alcalde

111. Carmen Fiallos, *Los municipios de Honduras* (Tegucigalpa: editorial universitaria, 1989), 174.

112. Carmen Fiallos, *Los municipios de Honduras*...

de la comunidad por dos períodos, a este puente se le conoce como el puente Roto, debido a que en sus cercanías, hace años, una señora instaló un expendio de aguardiente que denominó el puente Roto. Los pobladores empezaron a llamarle al puente con ese nombre; pero, en realidad, a este se le conoce con el nombre de Toncontín.

En 1907, Emilio Mazier, subsecretario de Fomento y Obras Públicas y el maestro constructor Vicente Valladares, firmaron una contrata; en la que Valladares se comprometía a construir tres puentes de mampostería, uno en la quebrada de Toncontín en Sabanagrande, otro en la de Palo Verde y el tercero en el río del Sauce, y las quebradas de Santa María y el Horno. Las especificaciones de construcción, según la contrata, serían las siguientes:

Estos puentes tendrán de luz, cada uno, cuatro metros de ancho por cuatro de alto; las pilastras llevarán dos metros de espesor por dos de alto, y una longitud de nueve metros; las bóvedas serán de medio punto, para que lleven en la parte superior dos metros; debiendo ser su cerramiento de piedra de cantería, en forma de cuña, y concluirse con una hilada impar que sirva de clave; dichas bóvedas se repellarán por fuera con mezcla apurada de cal y bien apretada, para evitar que el agua las filtre y las cuñas medirán cincuenta centímetros de alto.¹¹³

Las especificaciones concuerdan en alguna medida con el puente actual, igualmente, en la contrata se pedía que los puentes llevasen cuatro cortinas de dos metros de espesor por cuatro de largo hasta el nivel de la carretera.¹¹⁴ Los pasamanos serían de cincuenta centímetros de espesor por un metro de alto, en la actualidad estos no responden exactamente a esas

113. *La Gaceta*, s. 282, n. 2812 (15 de febrero de 1907): 107-108.

114. *La Gaceta*, s. 282, n. 2812...

medidas; por alguna razón estos pasamanos no se construyeron con esas dimensiones, una cosa es el proyecto en sí y otra la puesta en marcha sobre las cortinas se pondría un cordón de seis pulgadas de grueso, resaltando fuera de plomo cuatro pulgadas, llevando en el espesor del mismo cordón dos desagües en cada cortina. Este último criterio del contrato se respetó y aun puede observarse este detalle en la superestructura del puente.

Imagen 27



Fuente: “Toma actual puente Toncontín Sabanagrande”, [Fotografía].

Este puente está emplazado en el barrio de Toncontín, de aquí la antigua ruta seguía hacia los pueblos de la Venta y al paso de la Moramulca.

Con instrucciones de mis informantes, registramos en la misma zona de Sabanagrande los puentes de el Guayapito y Melchor; ubicados siempre en el mismo camino antiguo.

114. *La Gaceta*, s. 282, n. 2812...

3.6 Puente del Guayapito

Para llegar a este puente se puede entrar por dos lugares, el primero, en el sitio de Apataná (cercanías de Sabana grande) a mano derecha viniendo desde el sur; entonces se toma la bifurcación del antiguo ramal. La otra entrada sería llegando por el rumbo de Tegucigalpa, en las inmediaciones del sitio histórico de la Trinidad, a mano izquierda está el atajo que conecta al antiguo trayecto. La vía sigue teniendo las mismas características; una vez puestos en el camino se debe seguir la dirección de Tegucigalpa, si acaso se duda, nunca esta demás preguntar por el sitio del Guayapito. El paisaje, tal cual hace setenta u ochenta años, en los potreros el ganado sigue pastando como antaño, la vía asfáltica no está lejos de aquí con sus raudos y ruidosos automóviles, es el presente.

El puente del Guayapito se construyó entre los años de 1900-1902, su diseño fue realizado por Henry G. Bourgeois en 1901, como constructor de la obra estuvo a cargo el maestro constructor Samuel S. Valladares, en el plano de Bourgeois aparece su firma, pues debía de dirigirse en todo momento por las especificaciones de aquel. No obstante, parece ser que lo terminó de construir el maestro David Lorenzana, pues el 20 de diciembre de 1901, Francisco Martínez, inspector de Obras Públicas, y el mismo Lorenzana firmaron una contrata en la que se especifica que: “1.º Lorenzana se compromete a construir el puente del Guayapito, situado en la carretera del sur, con sujeción al plano presentado por el ingeniero de Gobierno. Dicho puente es el mismo que dejó inconcluso don Samuel S. Valladares”.¹¹⁵

El plano diseñado coincide con la estructura construida, actualmente el puente está en pie, aunque bastante deteriorado, posee un arco escarzano con una

115. *La Gaceta*, s. 214, n. 2140 (16 de enero de 1902): 23.

luz de 10 metros, tiene unos 5 metros de altura y unos 18 metros de longitud, el pasamanos de este puente es inexistente.

Imagen 28



Fuente: “Toma actual puente del Guayapito”, [Fotografía].

El puente de Guayapito amerita una limpieza y eliminar unos árboles cuyas raíces están afectando la piedra de la estructura, asimismo necesita una restauración en su pasamano; este paso todavía está en uso y comunica el pequeño caserío del Guayapito. A partir de este puente el antiguo sendero se pierde en la sección de la montaña, en las alturas de la cual se encuentra el puente de Melchor, como el rumbo se ha perdido, un habitante del caserío me sirvió de guía para llegar a él.

Imagen 29



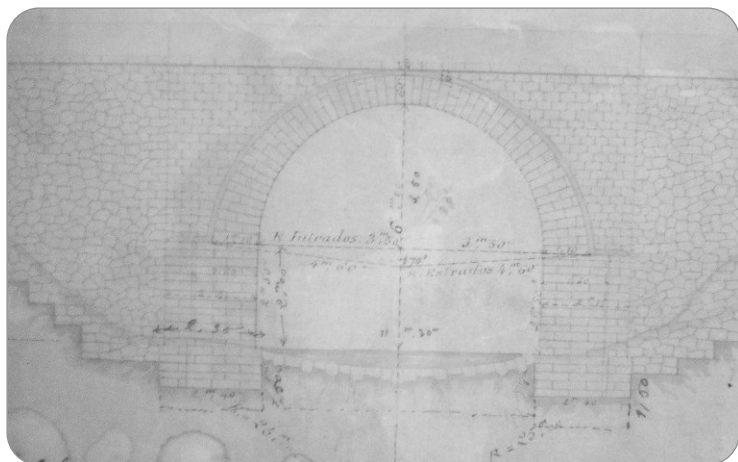
Fuente: Henry Bourgeois, "Detalle del plano del puente del Guayapito", Archivo SOPTRAVI (1901), [Imagen].

3.7 El puente del Melchor

A un kilómetro del puente del Guayapito, arriba, en la montaña, se encuentra el puente de Melchor, este, como otros del camino, fue diseñado también por Henry Bourgeois, el plano original aparece registrado en febrero de 1901. Del mismo modo fue encomendada su construcción al maestro constructor Samuel S. Valladares; la estructura en pie coincide con el diseño original. Lastimosamente no se pudo realizar ningún tipo de medición de su estructura, pues está en completo estado de abandono y la hierba no permite el paso. Durante el huracán Mitch, en 1998, las fuertes crecientes del riachuelo que pasa debajo de su estructura no lo afectaron, demostrando la fortaleza del mismo y la pericia constructiva de los obreros hondureños. Durante ese fenómeno atmosférico un par de enormes rocas cayeron sobre el piso del puente sin menoscabo alguno, lo que sí lo está afectando es la acumulación de hierba y maleza que crece a su

alrededor, lo cual imposibilita su contemplación. La antigua vereda, como esta dicho, ha desaparecido por completo, pudiendo rehabilitarse como una senda alterna para que el Melchor vuelva a ser un puente.

Imagen 30



Fuente: Henry Bourgeois, "Fragmento plano puente Melchor", Archivo SOPTRAVI (febrero, 1901), [Imagen].

Este puente consta de un arco de medio punto de unos 4 metros de luz, aproximadamente, de alto, tal vez posea unos 4 o 5 metros, su longitud no es poca y aún conserva parte de sus pasamanos; en la gráfica que presento todavía se puede observar la calidad del trabajo artesanal de los canteros hondureños.

Imagen 31



Fuente: “Toma actual puente Melchor detalle de su arco y sillería”, [Fotografía].

En la hoja cartográfica correspondiente al sitio de San Buenaventura se puede observar la toponimia de Melchor, aunque allí aparece como el sitio de Menchor, pero a veces las toponimias en Honduras no están claras. Algo que siempre se observa en estas excursiones es el desconocimiento de los sitios por los mismos vecinos. Pareciera que no conocen los lugares o simplemente les fuera indiferentes, acaso porque ellos les denominan de otra forma.

A simple vista, esta construcción tiene el mismo estilo que las otras, parece que existiera un horizonte estilístico en la construcción. Es válido preguntarse, ¿en qué medida habrá influido Bourgeois en los constructores hondureños? o ¿De dónde habrá recibido este mismo ingeniero el gusto por este tipo de puentes? Pues el hombre es él y su contexto cultural. Esas construcciones ya suman sus primeros cien años y pudieran durar más si las autoridades de protección del patrimonio

cultural empiezan a protegerlos y a restaurarlos, no será un gasto innecesario y será una ganancia intrínseca.

Imagen 32



Fuente: “Toma actual detalle del pasamanos puente Melchor”, [Fotografía].

3.8 El puente de Simisirán

El puente de Simisirán antiguamente debió de ser un paso importante en la carretera del sur, por el debieron de transitar carretas de bueyes y jinetes en mulas de Pespire. Toda la variada gama de automóviles del momento, Ford, Buick, Dodge o motociclistas en las Harley Davidson —esa clásica motocicleta que en los años veinte se publicitaba con el eslogan: “pasa por cualquier camino que pasa una mula”—. Sumado a vehículos automotores iban peatones, comerciantes, arrieros, estudiantes a la capital o simplemente turistas en viaje de placer, igual que materias primas, productos del exterior; libros e ideas; modas, etc.

Imagen 33

LA MOTOCICLETA
HARLEY-DAVIDSON
pasa por cualquier camino que pueda pasar una mula



En muchos de nuestros estrechos caminos no puede pasar un automóvil, pero sí puede pasar, y con muchas ventajas, una motocicleta.

El costo original y los gastos de sostenimiento de una motocicleta, son muy inferiores al del automóvil más barato, y con un costo lateral se pueden llevar hasta dos personas además del conductor.

LA MOTOCICLETA HARLEY-DAVIDSON ha probado con la práctica, que es la más adaptada para los trabajos experimentales de estos países, y el 75% de las motocicletas que se usan en todo Centro América son de la marca HARLEY-DAVIDSON.

En Estados Unidos la fábrica HARLEY-DAVIDSON produce el 50% de la totalidad de las motocicletas fabricadas en aquel país. DEBE HABER UNA RAZÓN QUE JUSTIFICA SU POPULARIDAD.

En San Salvador tenemos un taller completo de repuestos.

Tenemos actualmente en Tegucigalpa dos hermosas motocicletas Harley-Davidson para entrega inmediata.

Agentes Generales
E. E. HUBER & CO.
San Salvador, El Salvador.

Fuente: *Revista Renacimiento*, año III, n. 34 (15 de diciembre de 1920), [Imagen].

El puente de Simisirán está situado en el sur de Honduras, en las cercanías de Jícaro Galán, exactamente a la altura del kilómetro 99, un modesto riachuelo, el Simisirán, discurre bajos sus arcos con rumbo al océano Pacífico. El puente está dispuesto en la gran llanura costera del Pacífico, importante área geográfica de Honduras, una costa caliente, la que de algún modo le brinda a la piedra una pátina diferente, entonces es de un grisáceo algo cálido, polvoriento, en una palabra.

Imagen 34



Fuente; “Toma actual puente río Simisirán, Choluteca”, [Fotografía].

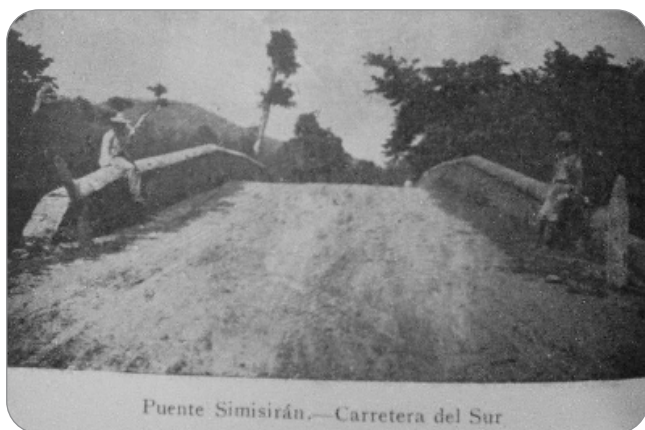
La primera referencia que se tiene de este puente es el plano diseñado en 1901 por el ingeniero Henry Bourgeois. En 1904, mediante contrata, Abel McClellan se comprometía a construir el camino carretero desde el río Chiquito de Pespire hasta el puerto de San Lorenzo. En sus trabajos también estaba la obligación de construir los puentes desde ese punto, el del río Simisirán y los que exigiera la configuración del terreno. El trazo, construcción y luz de los arcos seguirían las indicaciones del empleado de gobierno, los materiales de construcción serían de cal y canto.¹¹⁶

Es posible que la construcción del puente de Simisirán se rigiera, de alguna manera, por los planos que había confeccionado el ingeniero Bourgeois, siendo probable que este puente se construyera en esos primeros años del siglo xx.

116. *La Gaceta*, s. 242, n. 2424 (27 de mayo de 1904): 300.

En 1911, el inspector de caminos reportaba que en el caserío de Simisirán se dispuso hacer un relleno de consideración en el puente construido sobre el río de ese nombre, el cual se encontraba en estado deplorable, pues había desaparecido el relleno y el arco estaba completamente al descubierto.¹¹⁷ Para 1915, aparece una de las primeras, y quizá de las únicas, fotografías antiguas en una *Memoria de Fomento*.

Imagen 35



Fuente: “Obras Públicas y Agricultura: puente de Simisirán”, *Boletín de la Secretaría de Fomento* (marzo de 1915): 136.

En 1927, Tiburcio Velásquez firmó una contrata con el director general de caminos Gregorio Reyes Zelaya, en el cual Velásquez se comprometía realizar las siguientes mejoras en el puente de Simisirán:

- a) Reforzar los arcos primero y segundo por medio de cuatro varillas de hierro, las cuales le serán suministradas por el inspector general de carretera del sur;

117. “Obras Públicas y Agricultura”, *Boletín de la Secretaría de Fomento*, año I, n. 3 (1 de octubre de 1911): 121.

- b) Afianzar nuevamente las dovelas que están desalojadas en todos los arcos y a sustituir por otras aquellas que se encuentran desquiciadas;
- c) Rellenar las secciones de junta de las dovelas de los tres arcos, de los cuales haya sido desalojada la mezcla, con mortero de cemento;
- d) Colocar una capa de concreto de 0.60 m. de espesor sobre los estrados de cada uno de los arcos.¹¹⁸

Lo anteriormente escrito evidencia que el puente mencionado ya tenía años de estar en servicio y de allí la necesidad de reparaciones; aún puede notarse en las dovelas y las varillas de hierro que se le colocaron para evitar que se desplomaran.

Imagen 36



Fuente: Henry Bourgeois, "Fragmento del plano puente Simisirán" (marzo, 1902), [Imagen].

118. *La Gaceta*, año LIII, n. 7580 (2 de abril de 1928): 446-447.

El puente de Simisirán, consta de tres arcos de medio punto con una luz de 8 metros aproximadamente, asimismo, tiene 54 metros de longitud y 6.20 metros de ancho. Su pasamanos es de 80 centímetros de alto, otro importante detalle es el de sus tajamares en forma semicircular. En el diseño de Bourgeois se planteaba construir 5 arcos, pero al final solo se edificaron tres, pues, como bien dicen los tratadistas de puentes, es el río el que determina en última instancia la dimensión de los arcos.

Actualmente, el puente de Simisirán está en desuso, a un lado de este se ha construido uno moderno, de diseño desagradable, tan solo un paso en la carretera asfáltica de la panamericana.

4. La vieja carretera de Olancho y sus puentes

Si se quiere tener una vaga idea de cómo eran las carreteras hondureñas en los años cuarenta, solo se requiere caminar desde el parque de la Concordia en Tegucigalpa hacia el norte, en la antigua carretera de Olancho. De ser posible, no hay que parar hasta llegar a la aldea de Casa Quemada, este paseo lo realizaban los escolares de esa época. Aun hoy día se puede realizar una excursión hacia el lugar; un viaje de varios kilómetros empieza con un paso, es el camino lo que importa.

En el trayecto, un bello paisaje de roble y pino reconforta el espíritu y se ensanchan los pulmones con un oxígeno puro y vivificante. En la travesía hay un agradable silencio. Antes de conocer esos puentes ya tenía los recuerdos salidos de cada folio, que anteriormente había revisado en bibliotecas y archivos. Encontrarlos es una experiencia encantadora y casi mágica, que cada lector de estas páginas debería de experimentar.

Esta vía es de terracería, cuya amplitud va de siete a ocho metros en las partes más amplias, con un poco de abstracción mental se puede entender como era el

sistema macadán. La apertura de esta ruta se inició en la administración del general Miguel R. Dávila, en el año de 1908. La continuó el presidente Bertrand hasta el sitio de Cofradía en el kilómetro 21; en la gestión de Rafael López Gutiérrez se llevó hasta el kilómetro 30; el presidente Miguel Paz Barahona la extendió hasta el kilómetro 57 en Talanga¹¹⁹ y se continuó su mejora en el gobierno de Carías Andino.

Por esta carretera llegaban productos agrícolas procedentes del departamento de Olancho: granos básicos, ganado en pie, maderas, etc. Por esta ruta transitó alguna vez Williams Wells (claro partiendo del supuesto camino que no había cambiado mucho desde el siglo XIX); Froylán Turcios, poeta olanchano; Clementina Suárez, poeta del mismo departamento; lo transitó Manuel Bonilla, primer presidente olanchano del siglo XX; y de niño, quizá, Manuel “Mel” Zelaya, primer presidente olanchano del siglo XXI. De Tegucigalpa debieron llevarse productos comerciales, cervezas, ropa, herramientas, modas, libros, películas y un sinnúmero de productos para facilitar la vida cotidiana. No hay que olvidar que el departamento de Olancho importaba y exportaba productos por el antiguo puerto de Trujillo.

En 1941, los alumnos y maestros del Instituto Normal Central de Varones realizaron una excursión de Tegucigalpa a la comunidad de Cofradía. Los estudiantes del aludido colegio partieron desde el parque La Concordia, siendo la primera escala del viaje el sitio de San Antonio de Leche (una antigua hacienda). La crónica del viaje la realizó uno de los estudiantes de ese plantel, el cual, en una de sus notas, apuntaba lo siguiente: “A las 9 y 15, reanudamos la marcha, tomando el tramo de carretera últimamente construido. Es amplio, zigzagante y bien contruidos puentes se tienden,

119. *Informe del director general de caminos al señor ministro de Fomento, Obras Públicas, Agricultura y Trabajo año económico 1928-1929* (Tegucigalpa: Tipografía Nacional 1929), 16.

para salvar los obstáculos que presentan como en las demás carreteras las irregularidades del terreno".¹²⁰

Esta descripción no deja duda que estos puentes, desde la colonia Sagastume hasta el caserío de Carpintero, fueron contruidos entre las décadas de 1930 y 1940, durante el gobierno de Tiburcio Carías Andino. En *Memoria de Fomento de 1928-1929*, los únicos puentes de piedra de este tramo eran el de Saucique (antiguo caserío que podría coincidir con la moderna colonia Sagastume). Después se consignan como puentes de piedra los que están en los sitios de Jutiapa, la quebrada de las Lajas, Jocomicos y quebrada de Jucuara; estos puentes se encontraban a partir del kilómetro 17 en adelante.¹²¹

Reconocer las nomenclaturas de los puentes, al igual que la autoría de ellos, es una tarea difícil, algunos de los nombres de estos no están bien claros, además, la documentación es bastante dispersa, y no está clasificada. No obstante, nos permite hacer un acercamiento a los constructores de las obras. En el diario *La Época* de 1941, se describía las carreteras del país, comentando que en la carretera de Olancho trabajaba el ingeniero Juan R. Molina: "El ingeniero Molina, es activo, inteligente y experimentado en carreteras es de lo mejor que tenemos sobre esa especialidad los puentes de piedra hasta el desvío de Carpintero, demuestran su buen gusto y el de su oficialidad".¹²²

De la colonia Sagastume, ubicada a un par de kilómetros del Parque La Concordia, hasta el caserío de Casa Quemada se encuentran once puentes, de los cuales el de la mencionada colonia Sagastume y el del sitio de Jutiapa son los más antiguos. Los demás son recientes, contruidos durante la administración del general Tiburcio Carías Andino. Los vecinos y conocedores de

120. "Primera excursión realizada en el presente año por el señor director y alumnos del Instituto Nacional Central de Varones, el día sábado 28 de junio recién pasado", *Revista Cultura*, año III, n. 19 (31 de julio de 1941): 56.

121. se puede ver con más atención en el texto n°---

122. "Carreteras", *La Época*, año VIII, n. 2326 (26 de marzo de 1941): 2.

los puentes manejan la idea de que estos fueron construidos con mano de obra carcelaria, es decir, los presos de las cárceles trabajaron en ellos. Dice la tradición que el general Carías les prometió a los reos que si trabajaban con mucho ahínco en la obra de la carretera a Olancho les daría su libertad, a lo cual los desventurados asintieron con fervor. En *sotto voce*, el general Carías, según la tradición, les dijo a los ingenieros que retrasaran lo más que pudieran la finalización de la vía. Por eso el trayecto es muy sinuoso; si la anécdota no es verdadera, al menos es simpática.

La fuente escrita corrobora lo que la tradición popular sostiene, pues en esta carretera trabajaron varias cuadrillas de presidiarios. En *Memoria de Gobernación*, de 1939, se comentaba que, en este camino de Olancho, los reos estaban distribuidos en cinco campamentos, que eran los siguientes: La Esperanza, Los Izotes, Las Flores, Guaimaca y Cofradía.¹²³ En la citada *Memoria de Gobernación* se anota, además, que a estos campamentos se les añadían las labores que realizaba otra cuadrilla de reos en el sitio de San Antonio de Leche. Pero con la diferencia de que allí no había campamento permanente, ya que, por la proximidad a la capital, los reos regresaban por la tarde a la penitenciaría.¹²⁴ Es de suponer que estos campamentos debían de ser bien resguardados para evitar fugas, asimismo, debían de estar equipados con los requerimientos mínimos, como dormitorios para los reos y sus custodios, cocinas para la alimentación y bodegas para los insumos de trabajo.

4.1 El puente de Saucique o Colorado

Este puente se localiza en la colonia Sagastume de Tegucigalpa, en la descripción de puentes de la carretera de

123. *Informe de los actos realizados por el Poder Ejecutivo en los ramos de Gobernación Justicia Sanidad y Beneficencia presentado al Congreso Nacional por el señor secretario de Estado Ing. Abraham Williams año fiscal 1939-1940* (Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1940), 277-278.

124. *Informe de los actos realizados por el Poder Ejecutivo en los ramos de Gobernación Justicia Sanidad...*

Olancho de los años 1928-1929¹²⁵ aparece registrado, siendo ubicado en el kilómetro 2.8. Según esta descripción, su arco de medio punto tiene de luz 5 metros, medida que coincide en la actualidad; posee 7 metros de alto, 39 metros con 81 centímetros de longitud, de ancho suma 8 metros y 45 centímetros. Su pasamanos, en las partes existentes donde no se ha perdido, posee 50 centímetros de alto y 50 centímetros de diámetro. Debido al estilo y al tratamiento de la piedra, que no se parece a los demás puentes en esta carretera, podemos inferir que sea de los más antiguos, contemporáneo, quizá, del puente de Jutiapa, que fue construido en 1912. En la hoja cartográfica de Tegucigalpa aparece señalado como puente Colorado, por lo demás, los vecinos le denominan así. El origen del nombre se le debe al color de la piedra que se utilizó en su construcción; piedra rosada originaria de la misma cantera de Saucique, ubicada en las cercanías de dicho puente. El nombre de la colonia Sagastume se debe a que esos terrenos eran propiedad de la familia Ferrari Sagastume.

Imagen 37



Fuente: “Puente Saucique o puente Colorado en colonia Sagastume, Tegucigalpa”, [Fotografía].

125. Revisar en anexos

4.2 El puente del Pino

La ruta de estos puentes empieza en la colonia Sagastume, donde se encuentra el primero de ellos; el siguiente puente se localiza un poco más adelante y se le conoce como el puente del Pino. Algunos vecinos de la localidad le llaman también el puente del Zope, pues los rapaces del lugar hace muchos años mataron a pedradas a un zopilote. Uno de mis informantes, el artista de la plástica Gustavo Rivas, supone que el nombre de puente el Zope podría atribuirse a que en la piedra del puente se encuentra tallada la representación de un ave.

La anchura de este puente es de 7 metros, de largo posee 11 metros y un pasamanos de 35 cm, generalmente los pasamanos de estos puentes son de tamaño pequeño, un promedio de 60 centímetros. El objetivo de los pasamanos es evitar que el peatón caiga a la corriente que salva el puente, lo cual no era una preocupación de los constructores de estas obras. Si bien, una caída de estos puentes no parece ser tan grave, ya que la altura promedio es de un par de metros, pero igual la caída puede mandar a un peatón al hospital o, si la fatalidad es mucha, al panteón. Su piso exterior es de tierra y tiene un arco escarzano; lo notable de este puente es el tallado de la piedra con dibujos y representaciones un tanto abstractas, simbología que solo los obreros de este pudieran entender y que ameritaría un estudio detallado.

A partir del puente el Pino, el viajero está fuera de la ciudad de Tegucigalpa, se empieza a respirar el aire fresco de la campiña, una cubierta boscosa de pino y roble embellece el paisaje; estamos a los pies del cerro del Picacho. Desde el camino podemos admirar sus alturas boscosas, a medida que avanzamos nos vamos aproximando a la zona de influencia de la montaña de la Tigra, el pulmón de la ciudad capital.

Imagen 38



Fuente: “Toma actual puente el Pino”, [Fotografía].

4.2 El puente del mosaico

A continuación del puente del Pino nos encontramos con el puente que ciertos vecinos conocen como el puente Mosaico (por el colorido de la piedra utilizada); hay quien asegura que se le conoce como el puente de la Cuesta del Nance. Las medidas de este son las siguientes: de largo posee 8.30 metros, de ancho 6.50 metros, su arco de medio punto tiene una luz de 3 metros con un pasamanos de 60 cm.

Imagen 39



Fuente: “Toma actual puente del Mosaico y su arco”, [Fotografía].

Al igual que el puente del Pino, el tallado de la piedra conserva casi los mismos detalles y la misma unidad estilística, evidenciando que los mismos obreros e ingenieros participaron de la obra; el colorido de su piedra es bastante original. En esta ruta, y en la cercanía de estos puentes, se encuentra la cantera de Saucique; la cual se reconocía por su piedra de color rosado, no obstante, en este puente la piedra es bastante colorida y en nada se parece a la de ese lugar. Es posible que se trajera de diferentes canteras; en las cercanías de la aldea de Carpintero había canteras, las que hasta hace poco continuaban trabajándose.

Imagen 40



Fuente: “Toma actual detalle del pasamanos del puente Mosaico”, [Fotografía].

4.4 La hacienda de San Antonio de Leche y sus puentes

En esta vieja carretera de Olancho, a la altura de los kilómetros 8-9, se encuentra la antigua hacienda de San Antonio de Leche. En las cercanías de esta otrora explotación agrícola hay dos importantes puentes, unos doscientos o trescientos metros antes de llegar a este sitio, yendo de Tegucigalpa hacia Carpintero, nos encontramos con el primero de ellos. Lo que se observa inmediatamente en esta obra es la adecuación con el camino, ya que está construido en una de las tantas

vueltas del trayecto. En este caso, el camino determinó la forma del puente; pues sus terraplenes de acceso y la misma superestructura del puente hacen una curva.

Imagen 41



Fuente: “Toma actual detalle del primer puente de San Antonio de Leche y su arco”, [Fotografía].

Lo que demuestra la pericia de los constructores, el trabajo de la piedra de este puente es más detallista que los anteriores, pues se observa que la piedra fue trabajada con detalles geométricos y cada sillar este tallado profusamente en sus aristas.

Imagen 42



Fuente: “Toma actual primer puente de la Hacienda San Antonio de Leche”, [Fotografía].

En el tallado de los sillares se observan figuras de tipo romboide, el sentido de la escogencia de esta figura geométrica es para nosotros desconocida. Las medidas de este puente son las siguientes: la superestructura del mismo suma 19 metros aproximadamente, sus terraplenes de acceso son enormes, alrededor de unos 20 metros de longitud, de ancho posee 8.30 metros, un pasamanos de 56 centímetros, y la luz de su arco es de 5 metros, siendo un arco de medio punto. El piso exterior es de tierra y, al igual que los anteriores puentes, cuenta con amplios y bien trabajados desagües. Uno de los vecinos de la localidad me aseguró, y lo comprobé, que, si se está debajo de uno de estos puentes y pasa un automóvil, este no se sacude en lo más mínimo, pero si nos ponemos debajo de un puente moderno y pasa un automotor notaremos como se provoca una vibración; estas antiguas construcciones soportan grandes cantidades de peso sin que se note.

Imagen 43



Fuente: “Toma actual detalle de tallado de la piedra y desagüe primer puente San Antonio de Leche”, [Fotografía].

Continuando el trayecto, el viajero llega a la antigua hacienda de San Antonio de Leche, de la cual solo quedan unas vetustas y derruidas instalaciones; un bien construido cerco de piedra con una entrada coronada de buganvilias recibía al visitante. El camino

de la entrada, y que conducía a las casas principales de esta hacienda, esta resguardado por una doble fila de palmeras, lo cual nos hace pensar que debió haber sido muy agradable la estancia en ese sitio.

4.5 Segundo puente de San Antonio de Leche

Medio kilómetro más adelante de la hacienda de San Antonio de Leche, en el camino hacia la aldea de Carpintero, se encuentra el segundo puente. Las medidas de este comprenden 7 metros de ancho, un pasamanos de 70 centímetros, de largo suma 14 metros y su arco escarzano tiene una luz de 5 metros. Como los demás puentes, este conserva la misma unidad de estilo.

Imagen 44



Fuente: “Toma actual segundo puente cercanías Hacienda San Antonio de Leche detalle de su arco”, [Fotografía].

El tallado de la piedra contiene algunos de los elementos figurativos, los cuales hemos visto en los demás puentes, pero también hay esculpidas en la piedra del pasamanos las iniciales de “TZ”, de las cuales desconocemos su significado, pero, tal vez podrían ser las iniciales de un maestro constructor, ingeniero o, en su defecto, de un obrero, quizá, como en el Medioevo, la marca del cantero.

Imagen 45



Fuente: “Toma actual detalle del pasamanos del segundo puente San Antonio de Leche con iniciales TZ”, [Fotografía].

Este pasamanos se encuentra en regular estado de conservación, en algunos casos, los pasamanos de estos puentes se han perdido, pues, con el paso del tiempo, los sillares se han ido deteriorando, ameritando una restauración y protección de las autoridades competentes.

4.6 La aldea de Carpintero y sus puentes

Continuando la marcha, aproximadamente a 10 kilómetros de Tegucigalpa, se encuentra la aldea de Carpintero, en esta pequeña comunidad se localizan dos puentes. Antes de llegar a ese asentamiento se encuentra el primero, el de la quebrada del Zapote; está quebrada, según los informantes de la comunidad, es una corriente de invierno. Las dimensiones del puente son: de largo unos 12 metros, contiene un pasamanos de 30 centímetros, el cual está bastante deteriorado, tiene, además, 7 metros de ancho y un arco de medio punto de 5 metros de luz.

Imagen 46



Fuente: “Toma actual puente de Carpintero o de la quebrada del Zapote, [Fotografía].

Al llegar a la comunidad de Carpintero y siempre en la misma ruta, como a dos cuerdas, en el camino hacia el sitio de Casa Quemada, se encuentra el puente que los vecinos denominan de la quebrada de Quilua. Este en su estructura es parecido a los anteriores, con un ancho de 7 metros, 12 metros de largo, incluidos sus terraplenes de acceso; posee un pasamanos de 55 centímetros bastante deteriorado.

Imagen 47



Fuente: “Toma actual segundo puente de la aldea de Carpintero quebrada de Quilua”, [Fotografía].

4.7 El puente de Casa Quemada

Siguiendo el camino a partir de la aldea de Carpintero con rumbo hacia la aldea de Casa Quemada, se encuentran dos puentes, sin embargo, no los consignamos en este trabajo porque infortunadamente no encontramos mayor información sobre los mismos, y alrededor de estos, al momento de la búsqueda no existía vivienda alguna y poblador que diera razón de ellos, sin embargo, la piedra y el estilo guardan el mismo horizonte estilísticos.

Siguiendo el sinuoso camino de Olancho, unos kilómetros más delante de la aldea de Carpintero, se encuentra el viajero con el sitio de Casa Quemada, esta aldea está en la zona de influencia de la montaña de La Tigra. Antes de llegar a este caserío, al inicio de una ligera pendiente se encuentra uno con el primero de los dos puentes que posee este lugar, con él se salva una pequeña quebrada. Tiene de largo aproximadamente 13 metros, si alguna vez tuvo su pasamanos hoy no existen, la luz de sus arcos mide unos 5 metros. En esta edificación se puede ver aún la inscripción tallada en el arco donde se lee: "1943 Administración Tiburcio Carías A.".

*En Memoria de Gobernación de 1942-1943 se informaba de su construcción: "PUENTE DE CASA QUEMADA: obra de calicanto construida sobre la quebrada del mismo nombre, sita a 16 kilómetros de esta capital; consta de un solo arco de medio punto, de 5 metros de luz; la anchura de la calle es hábil para tres vías y su longitud es de 13 metros, provisto de sus respectivos pasamanos. Está conectado con la carretera por un tramo construido entre cortinas de mampostería que mide 30 metros de longitud".*¹²⁶

126. Informe de los actos realizados por el Poder Ejecutivo en los ramos de Gobernación, Justicia, Sanidad y Beneficencia presentado al Congreso Nacional por el secretario de Estado Ing. Abrahán William Año Fiscal 1942-1943 (Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1944), 248.

Imagen 48



Fuente: “Toma actual detalle de la placa del puente del sitio de Casa Quemada”, [Fotografía].

Después de cruzar este puente uno asciende por una pequeña cuesta y llega al caserío señalado; no posee este mayor atractivo que su entorno natural y la armonía con la naturaleza; es un lugar pacífico, quieto, sin mayores ínfulas ni pretensiones urbanas. Si este era el antiguo camino debió de haber sido difícil el viaje, pues no hay sitios de descanso, un hostel o un lugar donde realizar una comida, posiblemente cuando se llegaba a este punto lo mejor era apurar el paso y terminar de llegar a la ciudad de Tegucigalpa.

Imagen 49



Fuente: “Toma actual puente de Casa Quemada vista de su arco”, [Fotografía].

4.8 El puente de Jutiapa

Apresurando el paso, del caserío de Casa Quemada se comienza a bajar y aquí es donde la vegetación cambia abruptamente, estamos llegando a tierras bajas. A partir de este paraje la vegetación es más reseca, lo cual no demerita nuestra marcha, simplemente debemos encontrar el sentido y la belleza del ambiente ecológico, algo seco, pero no menos bello. Un kilómetro, aproximadamente, después de dejar el caserío de Casa Quemada, siempre en camino hacia el lejano departamento de Olancho, está el puente Jutiapa, tendido sobre el río de su mismo nombre. Esta corriente de agua nace en la zona de la reserva forestal La Tigra. De todos los anteriores, el puente de Jutiapa es el de mayores dimensiones. La estructura de este hace pensar que fue construido antes que los demás, pues su estilo difiere de todos los anteriores, el tratamiento de la piedra es diferente. Para 1912 ya se menciona su construcción. El 27 de febrero de ese año, Manuel A. Zelaya, ingeniero del Ministerio de Fomento, y David Lorenzana firman una contrata para construirlo. El documento proponía que:

Artículo 1.º El contratista se compromete a construir un puente sobre el río Jutiapa, en el lugar destinado en el trazo de la carretera a Olancho, ejecutado por el ingeniero Miguel G. Midence.

Artículo 2.º El puente será construido de mampostería y con las dimensiones indicadas en el plano presentado por el contratista, que son las siguientes:

Bóveda de piedra tallada, luz ocho metros, flecha 3.50 metros, longitud 7 metros, espesor en la clave 0.75 centímetros, espesor en los arranques 1 metro, estribos de mampostería ordinaria de buena calidad, espesor dos metros altura de los arranques del arco 2.50 metros, cortinas, con desplome de 4 pulgadas por metro, y 1/10 de mampostería igual a la anterior. Espesor en el coronamiento 1.50 metros, longitud veinte metros, altura un metro espesor 0.50 metros.

La piedra que se empleará en la construcción será de la mejor clase que se encuentra en los alrededores, y la mezcla será de una de cal por dos de arena. El relleno del puente se hará con capas sucesivas de piedra y tierra, cuyo espesor no excederá de cincuenta centímetros. Este relleno se extenderá hasta una distancia de cinco metros fuera de las cortinas por ambos extremos. La superficie de servicio del puente ira cubierta con una capa de macadán de veinticinco centímetros de espesor.

Artículo 3.º El contratista se compromete a entregar la obra terminada en las condiciones indicadas, dentro del plazo improrrogable de cuatro meses a contar de la fecha de aprobación de esta contrata, salvo caso de fuerza mayor.¹²⁷

Imagen 50



Fuente: “Toma actual puente de Jutiapa”, [Fotografía].

Por la construcción de este paso el contratista David Lorenzana recibiría 7 500 pesos; Lorenzana, al parecer, era un maestro constructor bastante solicitado, pues en estos primeros años del siglo xx suele aparecer en las contratas que el Gobierno emitía para la construcción de diversas obras de interés público. Para noviembre

127. *La Gaceta*, s. 419, n. 4185 (2 de agosto de 1913): 628.

de 1913, el mismo Lorenzana firmaba otra contrata para prolongar las cortinas del puente de Jutiapa, además se comprometía a construir una prolongación del piso del mismo y 20 metros de camino hacia el norte y 30 metros hacia el sur del dicho puente.¹²⁸

Al parecer, en la administración del presidente Gálvez se le hicieron algunos cambios, los que estructuralmente son más que evidentes, pues, a simple vista, se observan las distintas clases de materiales usados y como se rompe el esquema constructivo. Además, es posible que se ampliaran en algún momento los terraplenes de acceso, lo que le dan una longitud aproximada de 43 metros; lo cual lo convierte, junto al primero de los que se encuentra en la antigua hacienda de San Antonio de Leche, en uno de los más grandes que existen en este antiguo camino. Todavía está en uso para el tránsito de autobuses, llevando y trayendo pasajeros a los caseríos y aldeas del área.

Imagen 51



Fuente: “Toma actual puente de Jutiapa detalle de sus arco y dovelas la construcción de su pasamano no concuerda con el estilo de la obra”, [Fotografía].

128. *La Gaceta*, s. 432, n. 4317 (20 de junio de 1914): 530.

La estructura de este puente ha sufrido daños, pues se aprecia que las dovelas de su arco están en mal estado. Igualmente se pueden observar fallas estructurales en las paredes del mismo, por lo cual urge una restauración de esta obra para que pueda seguir en pie durante muchos años para el goce de los curiosos y para el paso de los automóviles y viajantes.

En este punto del recorrido es evidente que el camino configuró el diseño de cada puente, no podría ser de otra manera. El camino, el puente y el bosque están en armonía, han inspirado el genio creador del ingeniero; del mismo modo, el trabajo artesanal está más cerca de lo espiritual, algo a lo que no se puede aspirar en la producción en serie y posmoderna, fría, insensible, tan sin gracia. El cantero, mientras talla la piedra, conversa, medita, es dicharachero, expresivo, forzado, llama camaradas a otros como él, aspira a dejar su huella en el mundo, aunque sea en el sillar de un puente, en un recodo del camino, por muy olvidado que sea, el estuvo allí.

Es difícil encontrar en este absurdo presente a un cantero, un albañil, un maestro constructor de estas magníficas obras, como también es inútil preguntar a dónde fueron estos obreros cuando se terminó el último puente

El único indicio de ellos es la obra material que nos legaron.

Aquí termino mi excursión por la antigua carretera de Olancho, kilómetros más kilómetros menos, debe de haber otros, la vía es larga, pero lo dejo a la curiosidad de los viajeros.

5. Puente de Lepaterique

El municipio de Lepaterique está enclavado al suroeste del Distrito Central, es una comunidad con fuertes raíces culturales de tradición lenca, el cual ha estado vinculado, por razones históricas y económicas, a la ciudad de Tegucigalpa y Comayagüela. Ha pasado por distintas jurisdicciones territoriales, para los años

de 1790 era un pueblo del curato de Ojojona, en la división política de 1889 era un municipio del distrito de Sabanagrande y el 16 de octubre de 1913 fue separado de este y se anexó al Distrito Central.¹²⁹ Sus límites son al norte con los municipios de Lamaní y el Distrito Central; al sur con los municipios de Reitoca y Curaren; al este con los municipios de Ojojona y Distrito Central y al oeste con los municipios de Aguanqueterique y Lamaní.¹³⁰

En el momento colonial no hay muchas noticias de este lugar, a no ser pequeños hechos de elevada trascendencia, como el juicio por brujería que se les promovió a unos vecinos del lugar, el móvil aparente era que estos condenados practicaban sus antiguas tradiciones y de allí el anatema. Un juicio por brujería en América, tratándose de nuevos cristianos, es decir, indígenas que no eran castigados drásticamente, pero en este caso se decretó la horca.¹³¹ También me recuerda a la desventurada Francisca Muñoz, india de Lepaterique, rebelde con su destino de mujer. Quería casarse con quien quisiera, pero los hombres del lugar le tenían decretado otra cosa, en otras palabras, casarla con un hombre ajeno del pueblo para apoderarse de sus bienes, un ganado y sus tierras.¹³² Y, así las cosas, la fuerte tradición de libertad e identidad cultural, se ha mantenido en ellos.

129. Carmen Fiallos, *Los Municipios de Honduras* (Tegucigalpa: Editorial Universitaria, 1989), 170.

130. Carmen Fiallos, *Los Municipios de Honduras...*

131. "Sentencia contra unos indios por ejercer brujerías" Santiago de Guatemala, (27 de mayo de 1673), caja 10, documento 220.

132. Omar Aquiles Valladares, *El amancebamiento como delito sexual en la alcaldía mayor de Tegucigalpa en el siglo XVII* (Tegucigalpa Secretaría de Cultura Artes y Deportes: Editorial Cultura, 2009), 45 y ss.

Imagen 52



Fuente: “Toma actual puente Quebrada Honda”, [Fotografía].

Este municipio ha sido un fuerte proveedor de legumbres y otros productos para los mercados de Tegucigalpa, por lo que siempre se buscó habilitar la zona con buenos caminos. La carretera es de terracería, al pueblo de Lepaterique se llega en dos horas. La administración del general Tiburcio Carías Andino puso bastante empeño en construir esta ruta, aquí se encuentra el puente de Quebrada Honda. En el Informe del secretario de Estado en el Despacho de Fomento del año económico de 1941-1942 se especificaba que este puente estaba terminándose, acentuaba el informe que: “En el puente de la Quebrada Honda en construcción, que es de mampostería ya está cerrada la bóveda cuya luz es de doce metros y próximamente estará terminado”.¹³³

133. Informe que el secretario de Estado en los Despachos de Fomento, Agricultura y Trabajo presenta al Congreso Nacional correspondiente a los actos del Poder Ejecutivo en los ramos a su cargo año económico de 1941-1942 (Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1943), 13.

Imagen 53



Fuente: "Toma actual detalle puente Quebrada Honda, Lepaterique", [Fotografía].

Para realizar las fotos de este puente tome un autobús muy de mañana, Lepaterique queda distante de Tegucigalpa, como a unos cuarenta kilómetros. El viaje es gratificante para el espíritu, estamos en la zona de influencia de la reserva biológica montaña de Yerba Buena, allí todo es verde, verde los pinos, verde los encinos, verde el musgo, verde amarillo las caducas hojas del roble, resistiéndose a morir, verde tierno los huertos familiares, el verde por todos lados.

Este puente de Quebrada Honda está ubicado más o menos a medio camino de Tegucigalpa a Lepaterique, está tendido sobre la quebrada de ese nombre, es de arco escarzano, tiene de ancho 6 metros, una longitud de 45 metros y su pasamanos tiene 50 centímetros. Se observa en este puente el mismo trabajo de la piedra que los puentes de la antigua carretera de Olancho, con lo que se puede inferir que había en todos esos años los mismos ingenieros y los mismos canteros, las mismas técnicas o las mismas influencias artísticas. En este largo viaje por los puentes se percibe que en los

que diseño Bourgeois el estilo es otro y el tratamiento de la piedra es diferente. En este de Lepaterique, igual a los del camino de Olancho, podemos observar la misma decoración, como si los mismos canteros estuvieron trabajando en ambos trayectos. De la misma manera, sobresale la pericia de los constructores, pues los accesos del puente y su forma es zigzagueante es adecuada al camino.

Imagen 54



Fuente: “Toma actual puente de Quebrada Honda Lepaterique detalle de sus accesos en forma zigzagueante”, [Fotografía].

Todavía está en uso y por allí transitan autobuses de pasajeros y camiones con toda la verdura que se consume en Tegucigalpa, es, en consecuencia, una comunidad muy laboriosa.

He visto su puente y aquí ha terminado nuestro viaje, volveremos, es seguro, una vez que se han visto ya no se les puede olvidar. Pero también es preciso emprender otros viajes a otros rumbos, el occidente de Honduras tiene los suyos, es necesario conocerlos, pero esa será otra crónica, otros viajes, otros paisajes, otras gentes y otros puentes.

Epílogo

Este pretende ser un texto histórico nada convencional, lo considero una crónica personal, un intento de clarificar el espíritu en un viaje singular, ver puentes ayuda al alma, lo escribo así, con esa narrativa *sui generis*, porque cómo describirlos si no es con las palabras más poéticas que se puedan, no prosaicas. Estamos ante verdaderas obras de arte, primorosas obras de arte. No solo quería limitarme a decir cuánto median, cuando o quienes las diseñaron; es algo más que eso, es parte del espíritu de una época, de unos hombres que vivían de camino en camino construyendo puentes, a los cuales les debemos presentar respeto y estas páginas son nuestro homenaje, además espero que con la lectura motive a otros a emprender la misma jornada.

Ha sido un largo y variado viaje, a través de un pasado elusivo, pues se revisó documentación de archivo, bibliotecas, se consultó bibliografía alusiva, se viajó en un espacio más real y geográfico, se viajó en un ámbito de descubrimiento personal; nada como el camino para meditar sobre nosotros mismos, un viaje de descubrimiento personal.

Fueron 21 puentes los encontrados, sé que puede haber más, por ejemplo, deben existir tierra adentro en el departamento de Choluteca, en la propia carretera del sur, la antigua, o en tramos no recorridos de la de Olancho, en la ruta de oriente, en el departamento de El Paraíso. Deben estar allí, esperando al viajero, es suficiente con estas páginas para motivar a otros a seguir la senda. La construcción de estas obras se hizo en función de las comunicaciones, el país estaba conectándose entre sí y con el exterior, la economía mejoraba; lo relevante es que sus constructores se preocupaban por hacer obras, que no solo resistieran el paso del tiempo y los rigores del clima, sino que

también agradaran a la vista, es decir, había en ellos criterios estéticos diferentes a nuestro tiempo. Ya no se construyen obras de esa naturaleza y no sé porque, al menos no quiero indagar en ello, no quiero encontrarme con terribles decepciones de tiempos absurdos y posmodernos.

Tegucigalpa, abril de 2011

Anexos

Anexo 1

Puentes existentes en la carretera de Olancho

N.	Km	Luz	Material	Departamento	Nombre del río	Anotaciones
1	2.8	5	Piedra	Tegucigalpa	Saucique	
2	5.4	7	Madera	"	-----	Estribos de piedra
3	6.5	3	"	"	-----	"
4	7.0	5	"	"	S. Ant. De Leche	"
5	9.5	9	"	"	Quilua	"
6	15.2	7.5	"	"	Agua dulce	"
7	15.7	8	"	"	Casa Quemada	"
8	17.7	8	Piedra	"	Jutiapa	"
9	22.6	5	"	"	Q. de las Lajas	"
10	23.4	4	"	"	Jocomicos	"
11	31.5	10	"	"	Q. de Jucuara	"
12	32.1	62.5	Hierro	"	Choluteca	Estribos de piedra
13	34.0	21	"	"	Zorrillo	"
14	37.1	12	Madera	"	-----	S. pilotes de madera
15	38.5	7	"	"	Q. de la Venta	Estribos de piedra
16	40.5	12	"	"	Q. de la Ceiba	S. pilotes de madera
17	40.8	5	"	"	-----	S. pilotes de madera
18	41.2	8	"	"	-----	"
19	41.5	14	Hierro	"	Pacaya	S. estribos de piedra
20	43.4	7	Madera	"	-----	Pilotes de madera

21	43.5	7	“	“	Q. de los Izotes	“
22	43.9	15	“	“	“	“
23	50.3	8	“	“	-----	“
24	51.3	5	“	“	-----	“
25	51.5	8	“	“	-----	“
26	51.8	9	“	“	-----	“
27	52.4	9.5	“	“	-----	“
28	52.9	10	“	“	Q. de la Laguna	“
29	53.9	5	“	“	Q. Agua Blanca	Pilastras de piedra
30	56.5	4	“	“	Q. de Talanga	“

Nota: Memoria del secretario de Estado en los despachos de Fomento, Obras Públicas Agricultura y Trabajo Dr. Salvador Corleto presentada al Congreso Nacional año 1928-1929 (Tegucigalpa: Tipografía Nacional), 86-88.

Anexo 2

Puentes existentes en la carretera del sur

N.	Km	Luz	Material	Departamento	Contruido en
1	0.4	91.70	Mampostería	Tegucigalpa	Puente Mallol
2	1.7	38.94	“	“	
3	4.2	5.00	“	“	
4	7.2	3.00	“	“	
5	8.7	55.00	“	“	1915
6	12.29	2.50	“	“	
7	19.98	6.10	“	“	
8	20.60	8.10	“	“	Admón. Sierra
9	20.80	3.00	“	“	
10	27.30	4.00	“	“	
11	34.50	4.00	“	“	
12	38.70	6.50	“	“	
13	40.70	6.80	“	“	1901
14	43.15	10.00	“	“	
15	33.70	4.50	“	“	1907
16	55.10	2.60	“	“	
17	55.60	4.50	“	“	1907
18	85.90	50.50	“	Choluteca	1904
19	88.80	7.00	“	“	
20	91.80	4.50	“	“	
21	93.85	3.00	“	“	
22	95.70	8.00	“	“	

23	98.70	3.00	“	“	
24	100.40	2.50	“	“	
25	102.20	3.00	“	“	
26	103.45	39.30	“	“	1905
27	108.75	3.00	“	Valle	
28	110.25	2.50	“	“	
29	111.60	8.00	“	“	
30	122.60	8.00	“	“	

Nota: Memoria del secretario en los Despachos de Fomento, Obras Públicas, Agricultura y Trabajo Dr. Salvador Corleto presentada al Congreso Nacional año de 1928-1929 (Tegucigalpa: Tipografía Nacional), 86.

Glosario*

Arco: 1. Estructura prismática de directriz curva, destinada a salvar un vano y que descarga los empujes desviándolos lateralmente hacia los apoyos. || 2. Porción de una línea curva.

Arco de medio punto: Aquel cuyo intradós está definido por una media circunferencia. De flecha igual a la semiluz.

Arco rebajado o escarzano: Arco circular trazado desde un punto situado por debajo del arranque. El intradós tiene su centro en el vértice del triángulo equilátero que tiene por base la luz.

Argamasa: Mezcla de cal o yeso, arena y agua que se usa en albañilería como recubrimiento.

Calicanto: Obra de mampostería, material constructivo compuesto de piedra y cal.

Cantería: Arte o modo de labrar la piedra, desde las operaciones previas del corte en la cantera hasta su colocación en el muro. Para dar la forma a cada una de las piedras, se cortaban patrones o modelos en cartón o papel.

Cimbra: Armazón de madera que sostiene la superficie convexa sobre la cual se van colocando dovelas de un arco. Actualmente, se la construye también de metal. **Sin.** Cercha.

Dovela: 1. Piedra labrada en forma de cuña en dinteles y arcos. || 2. Elemento que entra en la composición de un arco o de una bóveda, de dintel o de un cordón. La dovela tiene seis caras: la superior se llama “trasdós”; la inferior “intradós”; las dos laterales que tocan o lindan con las otras dovelas “lechos”, y los

* Gonzalo Orosco Arce et al, *Diccionario arquitectónico ilustrado* (Bolivia: Centro de Conservación del Patrimonio Artístico y Arquitectónico “restauro”, cochabamba, 2002).

dos verticales, “cabezas”. En principio, las dovelas son todas concéntricas, aunque hay excepciones. Se distinguen varios tipos de dovelas: la que ocupa la cima del arco, se denomina “clave” de bóveda. A sus lados están las “contraclaves”, y las que reposan sobre las jambas reciben el nombre de “salmer”.

Estribo: 1. Macizo de fábrica que sostiene una bóveda o un arco y que contrarresta su empuje. || **2.** Cada uno de los elementos de fierro en forma cuadrangular que se colocan en la armadura longitudinal de una estructura de hormigón armado.

Luz: Distancia horizontal entre los apoyos de un arco, viga, etc.

Mampostería: Obra de albañilería hecha con piedra, ladrillo u otro material, que se une entre sí por medio de argamasa, cal, yeso o cemento. Se colocan a menudo pequeñas piedras o ripios.

Tajamar: Es la parte que se adiciona a las pilas de los puentes aguas arriba y aguas abajo, en forma curva o angular, de manera que pueda cortar el agua de la corriente y repartirla con igualdad por ambos lados de aquellas. Estas construcciones hacen que los puentes ofrezcan menos resistencia a la fuerza del agua.

Terraplén: En ingeniería civil se denomina “terraplén” a la tierra con que se rellena un terreno para levantar su nivel y formar un plano de apoyo adecuado para hacer una obra.

Sillar: Cada una de las piedras labradas y encuadradas que se emplean en la construcción.

Sillería: Fábrica hecha con piedras talladas, asentadas unas sobre otras formando hileras.

Superestructura: Es la parte superior de un conjunto estructural. Por ejemplo, en puentes la superestructura es la parte estructural que está por encima de las columnas u otros elementos de apoyo.

Bibliografía

- Acosta, Óscar. *Antología Elogio de Tegucigalpa*. Tegucigalpa: Consejo Metropolitano del Distrito Central, 1978.
- Bourgeois, Henry G. y Lemus, Manuel. *Breve Noticia Sobre Honduras*. Tegucigalpa: Tipografía Nacional, 1897.
- Caballero, Alma y Salvador Francisco. *Teatro en Honduras*. Tegucigalpa: Secretaría de Cultura Turismo e Información, 1977.
- Durón, Rómulo E. *La Provincia de Tegucigalpa Bajo el Gobierno de Mallol 1817-1821*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA, 1978.
- Fiallos, Carmen. *Los municipios de Honduras*. Tegucigalpa: Editorial Universitaria UNAH, 1989.
- Lester, Mary. *Un viaje por Honduras*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA, 1982.
- Martínez, Castillo y Mario Felipe. *Apuntamientos para una historia colonial de Tegucigalpa y su Alcaldía Mayor*. Tegucigalpa: Editorial Universitaria UNAH, 1982.
- Valladares, Omar Aquiles. *Tegucigalpa una ciudad y su gente 1900-1930*. Tegucigalpa: IHAH, 2008.
- Valladares, Omar Aquiles. *El amancebamiento como delito sexual en la alcaldía mayor de Tegucigalpa en el siglo XVII*. Tegucigalpa: Secretaría de Cultura Artes y Deportes Editorial Cultura, 2009.
- Wells, William V. *Exploraciones y aventuras en Honduras 1857*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA, 1982.
- Yankelevich, Pablo. *Honduras una Breve Historia*. México D.F.: Alianza Editorial Mexicana, 1989.

Boletines, Informes y Memorias de Fomento

- *Boletín de la Secretaría de Fomento. "Obras Públicas y Agricultura"*. Tegucigalpa, 1911.
- *Boletín de la Secretaría de Fomento. "Obras Públicas y Agricultura"*, tomo II, 1913.
- *Boletín de la Secretaría de Fomento. "Obras Públicas y Agricultura"*, tomo III, n. V. Tegucigalpa, 1914.
- *Boletín de la Secretaría de Fomento. "Obras Públicas y Agricultura"*, tomo IV, n. VI. Tegucigalpa, 1915.
- *Informe del director general de Caminos al señor ministro de Fomento. "Obras Públicas, Agricultura y Trabajo año económico de 1928-1929"*. Tegucigalpa: Tipografía Nacional, 1929.
- *Informe que el secretario de Estado en los despachos de Fomento, Agricultura y Trabajo doctor Salvador Aguirre presentó al Congreso Nacional correspondiente a los actos del Poder Ejecutivo en los ramos a su cargo, durante el año económico de 1934-1935*. Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales.
- *Informe que el secretario de Estado en los Despachos de Fomento, Agricultura y Trabajo presenta al Congreso Nacional correspondiente a los actos del Poder Ejecutivo en los ramos a su cargo durante el año económico de 1935-1936*. Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1936.
- *Informe de los actos realizados por el Poder Ejecutivo en los ramos de Gobernación Justicia Sanidad y Beneficencia presentado al Congreso Nacional por el señor secretario de Estado Ing. Abraham Williams año fiscal 1939-1940*. Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1940.
- *Informe que el secretario de Estado en los Despachos de Fomento, Agricultura y Trabajo presenta al Congreso Nacional correspondiente a los actos del Poder Ejecutivo*

en los ramos a su cargo año económico de 1941-1942. Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1943.

- *Informe de los actos realizados por el Poder Ejecutivo en los ramos de Gobernación, Justicia, Sanidad y Beneficencia presentado al Congreso Nacional por el secretario de Estado Ing. Abrahán William año fiscal 1942-1943.* Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1944.

- *Informe de los actos realizados por el Poder Ejecutivo en los ramos de Gobernación, Justicia, Sanidad y Beneficencia presentada al Congreso Nacional por el secretario de Estado Ing. Abrahán Williams año fiscal de 1943-1944.* Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales, 1945.

- *Memoria del secretario de Estado en los despachos de Fomento, Obras Públicas Agricultura y Trabajo Dr. Salvador Corleto presentada al Congreso Nacional año 1928-1929.* Tegucigalpa: Tipografía Nacional.

Periódicos y revistas

- *La Época*, (marzo de 1941).
- *El Cronista*, (Tegucigalpa, 1923, 1942).
- *El Pueblo*, (Tegucigalpa, 1949).
- *El Pabellón de Honduras*. "Semanario Semi Oficial", (Tegucigalpa, 1899).
- *5 de Julio* (Órgano del Partido Liberal), (Tegucigalpa 1895, 1896).
- *El Municipio*, "Villa de Concepción de Comayagüela", (1890).
- *Revista Los Sucesos*, (Tegucigalpa, 1920-1921).
- *Revista Cultura*, (Tegucigalpa, 1941, 1948).
- *Revista Tegucigalpa*, (1933, 1935, 1938, 1939).
- *Revista Mercurio*, (1921).
- *La Gaceta periódico oficial*. (1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1928, 1931, 1949).
- *Revista Renacimiento*, (1922).

Documentos y artículos

- AGI.PATRONATO. “Descripción de Puerto Caballos, Bahía Fonseca”. *Pares*, 183, n. 1, r. 16.

<https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/125186?nm>

- ANH. “Sentencia contra unos indios por ejercer brujerías”. Santiago de Guatemala (27 de mayo de 1673), caja 10, documento 220.

- ANH. “Nota de Narciso Mallol para el alcalde 2.º en depósito de vara José Vijil trata sobre la altanería de los indios del pueblo de Comayagüela con respecto al trabajo del puente” (Tegucigalpa, 27 de febrero de 1818), caja 128, documento 4252.

- ANH. “Breve Monografía del pueblo colonial de Ojojona”. *Revista del Archivo y Biblioteca Nacionales*, tomo XXX, n. 11-12 (mayo-junio de 1952).

- ANH. “Primera excursión realizada en el presente año por el señor director y alumnos del Instituto Nacional Central de Varones, el día sábado 28 de junio recién pasado”. *Revista Cultura*, año III, n. 19 (Tegucigalpa 31 de julio de 1941).

Siglas

- ANH. Archivo Nacional de Honduras

- IHAH. Instituto Hondureño de Antropología e Historia

- AGI. Archivo General de Indias, Sevilla, España

- Soptravi. Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda. Honduras

COLECCIÓN

Líneas del Tiempo

Omar Aquiles Valladares, un destacado historiador nacional, mediante este relato de sencillez atrayente, dirige al lector a un recorrido por antiguos caminos de herradura que en distintos parajes sortean accidentes geográficos atravesando puentes.

Un tema que interconecta la historia de la tecnología con la protección del patrimonio cultural material. Transitamos, junto al autor, los puentes que conectan a las llamadas ciudades gemelas de Tegucigalpa y Comayagüela, para luego recorrer la antigua carretera a Olancho y finalizar con algunos construidos en la carretera al sur.

La Editorial Sedesol busca, mediante Caminos de cal y canto, mostrar elementos del ingenio humano con el objetivo de crear nuevos espacios de investigación para las nuevas generaciones de hondureños y hondureñas. Así como se mantienen en pie los puentes, manifestaciones perdurables de la historia y del arte nacional, esperamos no dejar morir las memorias que los rodean.



ISBN: 978-99979-79-09-4



9 789997 979094