

El Puente de las Damas, la recuperación de un patrimonio olvidado

Luis Ignacio Gómez Arriola

Resumen

El texto aborda la historia, las características arquitectónicas y recuperación del virreinal “Puente de las Damas” en la ciudad de Guadalajara. El Puente constituye un elemento singular para comprender el devenir y la evolución urbana del territorio jalisciense. Desde su inicial periodo de esplendor a finales del periodo virreinal, pasando por un gradual proceso de decaimiento en el siglo XIX, resintiendo su total entierro por la expansión urbana en la primera mitad del siglo XX, hasta llegar, afortunadamente, a los trabajos de recuperación y puesta en valor en el siglo XXI.

El texto busca aportar algunos elementos de investigación y análisis así como algunas hipótesis soportadas tanto en la bibliografía escrita sobre el puente, en fuentes documentales primarias, en cartografía histórica y, principalmente, en los datos que el propio monumento ofrece desde su recuperación y restauración, fin de que se pueda establecer una mayor certeza en lo que se refiere a su historia y a su devenir en el tiempo y el espacio. También se hace una glosa sobre los recientes trabajos de recuperación y la interpretación de sus características arquitectónicas.

Palabras clave: Puente de las Damas, puentes virreinales, Guadalajara

Abstract

The text deals with the history, architectural features and recovery of the viceregal “Puente de las Damas” in the city of Guadalajara. The Bridge is a unique element to understand the urban evolution of the Jalisco territory. From its initial period of splendor at the end of the viceregal period, through a gradual process of decay in the nineteenth century, resenting its total burial by urban expansion in the first half of the twentieth century, until reaching, fortunately, the works of recovery and enhancement in the twenty-first century.

The text seeks to provide some elements of research and analysis as well as some hypotheses supported both in the written bibliography on the bridge, in primary documentary sources, in historical cartography and, mainly, in the data that the monument itself offers since its recovery and restoration, so that a greater certainty can be established in terms of its history and its evolution in time and space. A gloss is also made about the recent recovery works and the interpretation of their architectural features.

Key words: Puente de las Damas, viceregal bridges, Guadalajara

Introducción: un puente olvidado

Del sistema de puentes que se levantó en la Guadalajara virreinal para salvar barrancas, ríos y arroyos con el fin de conectarla con los barrios periféricos solo se ha conservado —casi intacto y cubierto por la expansión urbana— el antiguo *Puente de Las Damas* que a principios del siglo xx fue sepultado por el crecimiento urbano de la ciudad. Tuvo la función de unir Mexicalzingo, que era una comunidad mayoritariamente indígena con la Guadalajara criolla que se encontraba del otro lado del arroyo El Arenal que los dividía. Sobre el puente localizado en la actual calle Colón, transitaba e iniciaba el *Camino Real a Colima*, que era la ruta de comercio hacia el sur del territorio y la costa de lo que se conocía como el Reino de la Nueva Galicia.

El puente no ha corrido con mucha suerte en lo que se refiere a su permanencia en la memoria colectiva ya que, poco a poco, la expansión urbana de Guadalajara lo fue cercando al irse invadiendo el amplio cauce del arroyo de El Arenal para conectar las calles con el barrio de Mexicalzingo y para abrir al mercado los predios liberados. Para la cuarta década del siglo xx fue cubierto en su totalidad con la construcción de fincas sobre su cauce, perdiéndose en la bruma del olvido durante muchos años hasta que, en 2016 se inician formalmente los trabajos para su recuperación y reinsertión en la memoria colectiva de los tapatíos. Si bien gradualmente fue desapareciendo en su imagen arquitectónica quedando sepultado por el desarrollo urbano, desde su construcción a finales del siglo xviii, de manera anónima ha seguido prestando sus servicios ya que, entrado el siglo xxi,

vehículos de todo tipo siguen circulando hasta el presente por el fatigado lomo superior que soportan gallardamente sus cinco arcos ocultos. El hecho que todavía soporte el tráfico de personas y transportes pese a que han trascurrido más de doscientos años, manifiesta la buena factura y el buen diseño del Puente de las Damas. Para recuperar la memoria histórica sobre este importante puente desde finales del año 2016 se inició un proceso de recuperación, restauración y puesta en valor que ha permitido reencontrarse con esta excepcional obra: el puente más importante y extenso de los construidos en Guadalajara hasta el siglo XIX.

El Puente de las Damas en el tiempo

El Puente de las Damas sigue existiendo y dando la utilidad pública para la que fue concebido, sin embargo ha permanecido por muchos años oculto y diluido en la memoria colectiva. Este significativo ejemplo de las obras de infraestructura para el manejo de aguas y para la comunicación, gradualmente fue cubierto por la expansión de la ciudad que, poco a poco, fue ampliando calles y abriendo los terrenos “*liberados*” del arroyo al mercado inmobiliario. Aunque siguió prestando servicio desde el momento de su edificación hasta la actualidad, sepultado pero soportando la carga vehicular.

Para salvar los arroyos y ríos en la creciente ciudad virreinal se comenzaron a construir varios puentes que comenzaron a hacer más fácil la comunicación entre las dos grandes zonas de Guadalajara, la parte española central y los suburbios divididos por el río de San Juan de Dios que en algunas partes se bifurcaba en dos cauces. El río de San Juan de Dios dividió en dos a la ciudad de Guadalajara y sus afluentes fueron conformando sus límites y contorno inicial. Iniciaba su recorrido desde los manantiales del Agua Azul y continuaba por dos ramales que se juntaban en un tramo y se volvían a separar para formar el islote de La Alameda. Al estar entre laderas de pendiente suave las aguas llovedizas se iban concentrando formando arroyos de temporal.

El arroyo de El Arenal era su principal tributario ya que recogía el agua de lluvia durante los temporales de lluvias conformando un cauce temporal que contorneaba sinuosamente de poniente a oriente hasta desembocar en el río de San Juan de Dios. Al estar su cauce limitado por la ciudad en desarrollo, eran frecuentes las inesperadas avenidas de agua que inundaban casas y calles. El escritor Luis Sandoval Godoy rememora sobre la dificultad para cruzar el Arroyo del Arenal en temporal de aguas:

De todas las calamidades, la principal y más temible era la que formaba el arroyo del Arenal por donde bajaban las aguas de la parte poniente que se vaciaba sobre el barrio de Mexicaltzingo, cerrando el paso e impidiendo aún por horas y días des-

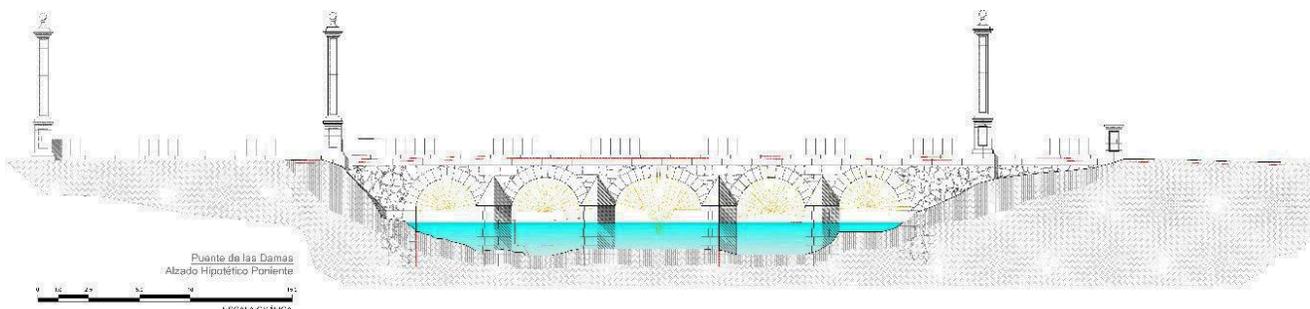
pués de las torrenciales tormentas de Guadalajara. (Sandoval Godoy, 2006.)

Entre el arroyo de El Arenal y el arroyo del Agua Escondida se asentaron a mediados de la década de 1540 los indígenas mexicanos que acompañaron al primer virrey de la Nueva España, Antonio de Mendoza, en su campaña para sofocar la rebelión de los Caxcanes durante la *Guerra del Mixtón* llevada a cabo el año de 1541, que al no querer retornar al lejano altiplano mexicano se quedaron en Guadalajara, fundando el pueblo de Mexicalzingo casi simultáneamente que la ciudad española de Guadalajara. El cronista virreinal Matías de la Mota Padilla se refiere a la fundación de este asentamiento:

...y con el motivo de haber llevado el virey por auxiliares algunos indios mexicanos, siendo estos de mayor actividad, como más expertos en fábricas por las que en México se habían hecho, quisieron quedarse algunos, que se casaron con indias de la Galicia, y para ello, y que tuviesen tierras que cultivar, se les permitió asentasen su población á la parte del Poniente en la vega de dicho río, dividiendo términos con Analco de Sur a Norte, y quedando la ciudad á la parte del Norte de la nueva población, a la que se dio el título de San Juan Bautista de Mexicalzingo. (De la Mota Padilla, 1972. P. 156.)

En Mexicalzingo se establecieron además de talleres de artesanos, el rastro, algunas carnicerías y tenerías además de mesones sobre la ruta del Camino Real de Colima. El Puente de las Damas fue edificado en la última década del siglo XVIII para comunicar la ciudad de Guadalajara con el pueblo indígena de Mexicalzingo y hacia el sur del Reino de la Nueva Galicia a través del Camino Real de Colima, rutas que eran interrumpidas por las fuertes avenidas de agua durante el temporal de lluvias en cañada que formó el arroyo del Arenal. El Camino Real de Colima tenía como punto final de trayecto el edificio de la Aduana localizado frente al conjunto religioso del convento de San Francisco de Guadalajara. Las recuas y carretas descargaban las mercancías y productos en la plaza de la Aduana, espacio localizado entre el templo de Aránzazu y el edificio virreinal de la Aduana, hospedándose y guarneciéndose tanto mercancías, animales como arrieros y viajeros en los numerosos mesones, posadas y hoteles localizados a lo largo de la antigua calle de la Aduana, hoy, calle Colón.

Figura 1. Alzado hipotético del Puente de las Damas. Dibujo: Gerardo González Lupián, 2020.



Lo que se sabe sobre la construcción del Puente de las Damas

La mayoría de quienes han escrito sobre el tema coinciden en que el Puente de las Damas se comienza a construir en el año de 1792 y es hasta 6 años después, en 1798 cuando se inaugura, en tiempos del presidente de la Nueva Galicia, don Jacobo de Ugarte y Loyola. Algunos autores atribuyen la iniciativa de su construcción a fray Antonio Alcalde, el obispo de Guadalajara que impulsó el desarrollo urbano de la ciudad hacia el norte impulsando la construcción de obras de alta significación social como el Hospital Real de San Miguel de Belén, el jardín botánico, el Beaterio de Santa Clara, el Santuario de Guadalupe y las *Cuadritas*, fincas para renta para familias de escasos recursos. Esta atribución tiene que ser motivo de una mayor investigación más amplia, ya que el benefactor de Guadalajara falleció en 1792.

Aunque con información contradictoria, la atribución más difundida sobre la autoría de puente en las escasas noticias bibliográficas que hablan sobre el tema, sin citar rigurosamente fuentes documentales, esbozan que el Puente fue realizado por Fray Lorenzo de Zúñiga a petición de la “*Congregación de las Damas del Señor de la Penitencia*”, quienes promovieron la construcción del puente ante las autoridades y la sociedad de Guadalajara; esta última respondió con generosidad, por lo que en 1791 se inició la obra y finalizó siete años después. Esta edificación virreinal estuvo en funciones y en operación constante hasta que en la primera mitad del siglo XX fue sepultado por el crecimiento urbano de Guadalajara. El periodista Luis Sandoval Godoy escribió sobre el origen del puente lo siguiente:

Esta importante obra fue hecha a iniciativa de Fray Antonio Alcalde y Barriga y de los padres franciscanos y pudo llevarse a efecto entre los años de 1791 a 1798 e inaugurada en este último año. El encargado de su construcción fue Fray Lorenzo de Zúñiga y el señor Cura de Mexicaltzingo don Rafael Murguía, y esto debido a que había ido en aumento y en forma considerable la devoción al Santo Cristo de la Penitencia. (Sandoval Godoy, 2006.)

Tomando en consideración la escasa información documental de fuentes primarias disponibles, se tiene que poner en relevancia la información que proporciona un legajo del Ramo de Obras Públicas conservado en el Archivo Municipal de Guadalajara (AMG, OP3/1798, legajo 21.) redactado en 1798 para establecer de manera más precisa que el impulsor de la construcción fue el segundo presidente de la Intendencia de Guadalajara, Jacobo Ugarte y Loyola. En el legajo, que da cuenta de la conclusión de los trabajos de empedrado sobre el

puente, por primera vez se menciona en un documento histórico al puente con su actual denominación:

He recibido del señor Don Francisco Ortiz, Regidor perpetuo de esta Noble Ciudad la cantidad de 300 pesos que del caudal de propios tenía en su poder para hacer una calzada inmediata al Puente de las Damas, la cual... tengo concluida en el [empedrado] de la calle de Mexicalcingo para [la] que fui comisionado por el Excelentísimo Señor Presidente. Guadalajara 14 de mayo de 1798. Son 300 pesos, Gregorio Pérez. (Ibarra Pedroza, 2009. P. 121.)

Otro segmento del legajo define que fue el ingeniero Narciso Codina, quien ejecuto los presupuestos para la obra de conclusión del puente con la colocación del empedrado y de la nivelación de la cañada del arroyo El Arenal para formar las rampas de acceso al puente, asimismo se describe la colocación de los pilares que marcaban el ingreso y los guardaruedas de defensa de las paredes. El cronista fray Francisco Frejes hace una referencia en la primera mitad del siglo XIX a la fecha de culminación de la construcción del Puente de las Damas con la colocación del empedrado proyectado por Narciso Codina:

Por los años de 1796, se promovió el empedrado del puente de Damas y Paseo [en las márgenes del río San Juan de Dios], que se ha perfeccionado poco a poco. El paseo tiene algunas pilas y banquetas de adorno, que con la multitud de sauces y fresnos que corren de sur a norte un cuarto de legua, proporciona el recreo más gustoso que puede darse. (López Jiménez, 1977. P. 74.)

El Puente de las Damas por primera vez es representado en el detallado *Plano de la Ciudad de Guadalajara, Capital del Reyno de Nueva Galicia* dedicado al obispo Juan Cruz Ruiz, cuyo original, fechado en 1800, es atribuido al “ingeniero ordinario” Capitán Narciso Codina, autor entre otras obras del proyecto del Hospital de San Miguel de Belén, erigido por Fray Antonio Alcalde a partir de 1792 y de la nivelación y empedrado de las calles de la ciudad.¹ En este excepcional plano, se puede observar con gran detalle la primera representación gráfica del Puente de las Damas, levantado unos pocos años antes con sus cinco arcos y las rampas de acceso sobre el cauce del arroyo de El Arenal; el barrio de las Nueve esquinas ya consolidado; la plazuela del Tanque así como los ojos de agua que nutrían el manantial del Agua Azul y algunos de los más significativos edificios y viviendas de la ciudad. Representa la virtual conurbación de los pueblos de indios de Mexicalzingo al sur y de Analco al oriente. Se pueden apreciar en la imagen los cinco arcos que daban forma al puente así como los pretilos que lo delimitaban.

Una interesante representación antigua de este paso sobre el arroyo de El Arenal, es la pintura anónima conservada en el Museo Re-

¹ Disponible en: <http://www.lib.utexas.edu/benson/historcmaps/maps5.html>



Figura 2. Plano de la Ciudad de Guadalajara, Capital del Reyno de la Nueva Galicia, Museo Regional de Guadalajara, INAH, 1800.

gional de Guadalajara del INAH que es atribuida al Puente de las Damas. En la pintura, de acentuado carácter popular, se pueden apreciar los cinco arcos del puente, los pilones con chapitel que enmarcaban los accesos, así como los pretilos y guarda-peatones localizados sobre las pilastras de soporte que dividían los arcos. Aparecen asimismo las rampas de ingreso.

La urbanización de los terrenos “liberados” en el encauzamiento del arroyo forzó a que el gradualmente se fuera enbovedando con bóveda de ladrillo y rieles de ferrocarril como soporte. Finca por finca y con anuencia del Ayuntamiento, se fue construyendo sobre el cauce



Figura 3. Representación anónima del Puente de las Damas, colecciones pictóricas, aproximadamente década de 1860, Museo Regional de Guadalajara, INAH.

canalizado del arroyo. Los espacios abiertos del arroyo que se conservaban todavía en 1910 posteriormente fueron cubiertos por la actual galería subterránea que atraviesa transversalmente el cuarto arco del puente y que tuvo como función el canalizar el flujo del Arroyo del Arenal. La ocupación completa por la expansión urbana en esa zona fue concluida, posiblemente, en la década de 1930 en que se cubrió la galería transversal que atraviesa el cuarto arco del puente y que sirvió para canalizar las aguas del arroyo El Arenal. Fue realizada con viga de fierro y bóveda catalana de ladrillo cocido y corre en sentido oriente – poniente. Sobre el sepultamiento provocado por la expansión de la mancha urbana, el escritor Sandoval Godoy se pregunta:

¿Pero dónde, cómo, qué forma o tamaño tuvo este puente, y en qué manera, al correr los años se perdió, se soterró y fue desconocido y olvidado por las gentes de allá o de acá? ¿Quién pudo ni imaginar siquiera en muchos años de historia, que existiera esa galería escondida, esa catacumba misteriosa, esa arquería oculta, tan buena no sólo para esconder sabandijas y alacranes, sino para tejer historias fantásticas de tesoros, de cadáveres, de fantasmas? (Sandoval Godoy, 2006.)

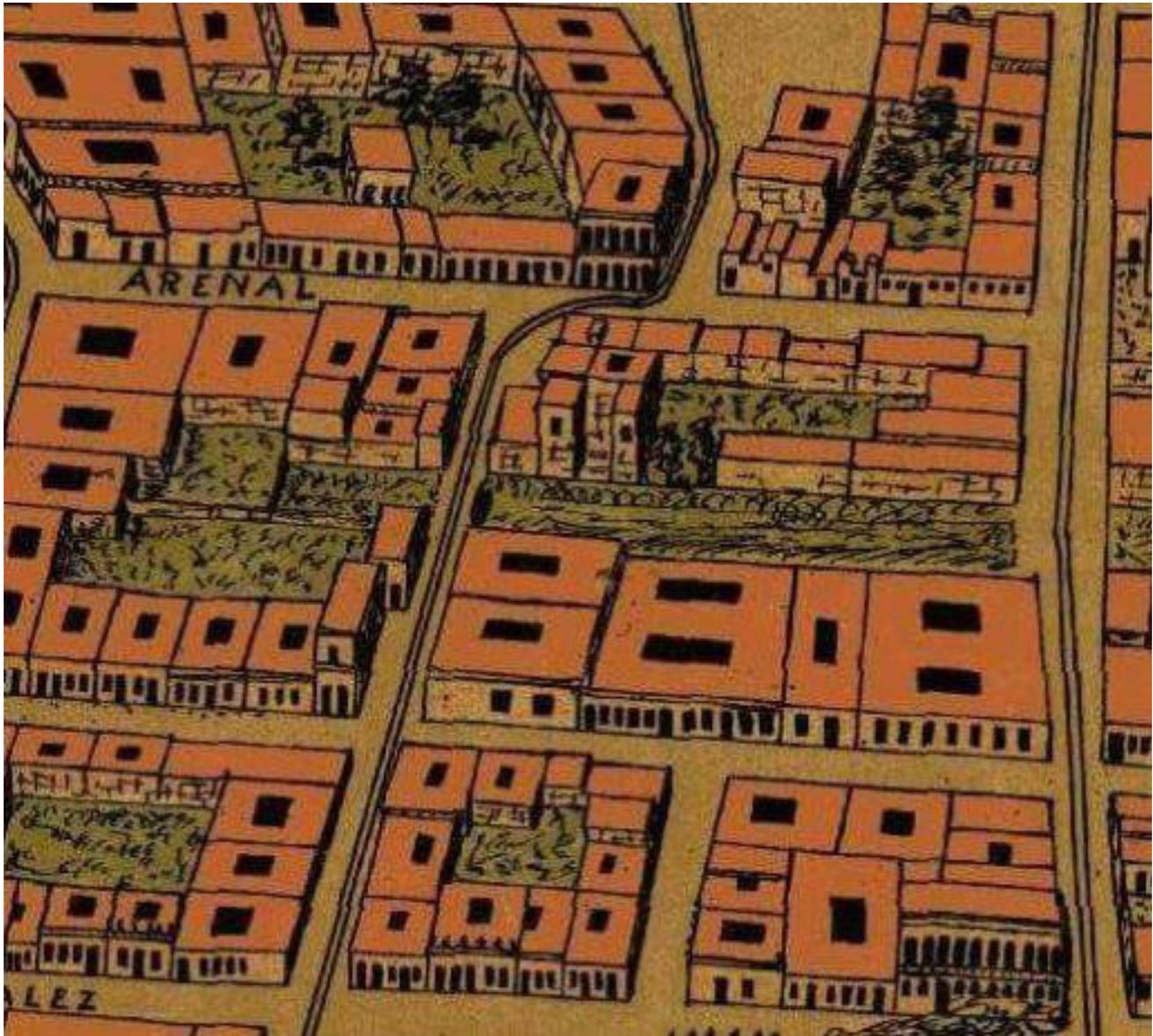


Figura 4. En el plano “La Ciudad de Guadalajara” realizado en 1910 por H. Grant Higley, se puede apreciar como el entorno del Puente de las Damas ya ha sido cubierto por la expansión urbana de Guadalajara, solo conservándose parcialmente el espacio abierto correspondiente al antiguo trazo del arroyo del Arenal. Departamento de Geografía y Ordenación Territorial, U. de G. Planoteca, La Ciudad de Guadalajara, Guadalajara, 1910.

El mítico Puente de las Damas, una leyenda urbana

Desde la década de 1930 el Puente de las Damas permaneció sepultado abajo del nivel de la calle Colón, entre Montenegro y Av. La Paz. A partir de ese momento ingresó en las leyendas urbanas de Guadalajara quedando solo en la memoria de algunas personas su permanencia. El Puente de las Damas desapareció de la vista y del recuerdo de la mayoría de los tapatíos. Solo algunos estudiosos interesados en la historia urbana de la ciudad y algunos vecinos del barrio de Mexicalzingo mantuvieron viva la memoria sobre su existencia. Algunos escritores y arquitectos llamaron la atención colectiva sobre su existencia oculta y procuraron que no se perdiera su recuerdo han sido, además de los historiadores que abordaron el tema en la primera mitad del siglo xx —en tiempos más cercanos— Trinidad González Gutiérrez, Enrique Ibarra Pedroza, Alejandro Ulloa Ramírez o Jesús Hernández Padilla. También instituciones como el Instituto Nacional de Antropología e Historia estuvieron atentos a que el monumento no fuera afectado por obras de intervención urbana en la zona. Por otra parte, algunos indigentes y unos exploradores intrépidos se atrevieron a ingresar a la cloaca en que quedó convertido el cauce del arroyo de El Arenal difundiendo popularmente su presencia subterránea bajo la calle Colón. Se transformó desde entonces su existencia real, en una leyenda urbana local.

Figura 5. El arco 4° del Puente de las Damas que fue utilizado hasta hace pocos años como colector de aguas negras utilizando lo que fue el cauce del arroyo de El Arenal. Aspecto que presentaba en la década de 1970. González Gutiérrez, J. Trinidad, El Arroyo del Arenal.



La recuperación del Puente de las Damas

Desde el momento de su sepultura total, en la década de 1930, han pasado cerca de noventa años en que el Puente de las Damas desapareció para la colectividad tapatía. El redescubrimiento adquiere un valor patrimonial excepcional para la historia de la ciudad de Guadalajara por lo que su rescate y puesta en valor representan una oportunidad única e invaluable para el reforzamiento de la memoria histórica de Jalisco.

El puente más grande del periodo virreinal fue ahogado totalmente por la mancha urbana y paulatinamente fue desvaneciéndose en la vorágine de la vida moderna. Solo quedó en la memoria de pocos que, ahí debajo de la calle Colón, donde se podía observar una leve elevación del terreno, se encontraba una construcción de valor monumental. Si bien se tenía noticia e indicios de su presencia bajo tierra por los datos bibliográficos disponibles y por algunos testimonios de los vecinos, para ese momento no se tenía certeza de su estado de conservación o de si estaba mutilado o en el peor de los escenarios, demolido.

Figura 6. Liberación de rellenos de arena y exploración del interior de los arcos. Se muestran los muros de contención colocados para contener los rellenos laterales al momento de la colocación del tubo colector. Fotografía: Ignacio Gómez Arriola, 2016.

El punto detonante para su redescubrimiento fue la noticia que llegó a el Centro INAH Jalisco del Instituto Nacional de Antropología e Historia y en particular de quien escribe estas líneas, de que se tenía programada a finales de 2016 la colocación de un pavimento de concreto en el barrio de Mexicalzingo como parte de un programa de mejoramiento de banquetas y vialidades. Teniendo cono-



cimiento de la probable existencia del puente bajo tierra se solicitó a la SIOP, organismo encargado de las obras, hacer la suspensión de los trabajos hasta hacer un reconocimiento de la posible área en que se encontraba el elemento arquitectónico. Es importante señalar que la colocación de concreto programada para esa calle implicaba necesariamente la cancelación en el mediano plazo de cualquier posibilidad de exploración y rescate de los vestigios arquitectónicos del puente.

Teniendo en consideración la relevancia del Puente de las Damas como un testimonio invaluable de la historia de Guadalajara, se acordó iniciar los trabajos de prospección y las primeras acciones para el rescate haciendo ajustes que permitieran la exploración de los vestigios.

Primera etapa, diciembre de 2016 a marzo de 2017

La primera etapa de actividades, desarrollada en cuatro meses, permitió que se realizaran significativos trabajos de prospección en el sitio; identificación del área ocupada por el puente; retiro de rellenos de arena con que fue protegido el monumento y que permitió su conservación pese al intenso tráfico de la calle; liberación de algunos agregados; localización de descargas clandestinas de aguas negras que afectaban la integridad del puente así como la identificación y levantamiento de las características reales del puente.

Después del retiro del pavimento superior se encontró una superficie de mampostería de piedra y mortero de cal y arena bastante sólida en una extensión importante de la parte central de ese tramo de manzana que abarcaba el ancho de la calle por espacio de unos cincuenta metros. Haciendo un reconocimiento más detallado del terreno después de hacer una limpieza cuidadosa, se encontraron en la parte central de la calle cinco trincheras practicadas a intervalos regulares en la superficie de mampostería, de aproximadamente 2 metros x 60 centímetros rellenas de arena. Este descubrimiento inesperado permitió inferir que se conservaban bajo tierra los cinco arcos que aparecen en las pocas imágenes disponibles sobre el puente. Se trataba de perforaciones practicadas en los arcos del puente para introducir un tubo de drenaje, posiblemente en la década de 1960. Pese a ser una intervención que lastimó la integridad del puente, permitió tener ventanas de exploración al interior del monumento subterráneo. Al comenzar el retiro de los rellenos de arena se pudo localizar el intradós de los arcos. Para tener una secuencia metodológica se excavaron los 5 arcos de Sur a Norte recabando todos los materiales arqueológicos encontrados para su posterior análisis. Bajando el nivel de los rellenos se comenzó a apreciar las dimensiones y el perfil de los arcos de mampostería formados con dovelas rústicas de cante-

ra y, más abajo, la presencia de muros de desplante compuestos con sillares regulares de piedra labrada.

El retiro de arena de los arcos permitió realizar el levantamiento de sus dimensiones reales constatando que tenían anchos diferentes, el central más ancho y el primero más angosto. Estos datos fueron esenciales para comenzar a entender la lógica y características del proyecto original. La posibilidad de ingresar a la mayoría de los espacios permitió la elaboración de un juego de planos en planta, corte y alzado y un proyecto de intervención a cargo de Carlos Xavier Massimi Malo y su equipo.

El Arco 4° es el que presenta un mayor interés ya que es atravesado transversalmente por una galería subterránea que recogió el agua pluvial recogida por el arroyo del Arenal. Al paso de los años, se transformó en un colector de aguas negras. Hacia el poniente se extiende alrededor de 30 metros con un banquetón y cierra en un arco menor que continua hasta la calle de Donato Guerra. Hacia el Oriente se extiende aproximadamente 50 metros hacia la calle y puente subterráneo de Manzano. Está cubierta con viga de fierro y bóveda catalana. Se tenía conocimiento de la existencia de esta galería por la bibliografía recabada, por algunas fotografías tomadas por personas que bajaron a reconocer su trayecto y por la información proporcionada por personal de SIAPA. Durante la exploración se lograron



Figura 7. Cambio en el piso de tierra que evidenció las trincheras o ranuras practicadas en medio de los arcos. Fotografía: Ignacio Gómez Arriola, 2016.



Figura 8. Inicio de los trabajos de retiro de rellenos de arena en las trincheras identificadas como cortes en la parte central de los arcos. La presencia de estas ranuras facilitó la exploración de la parte subterránea del puente. Fotografía: Ignacio Gómez Arriola, 2016.

identificar sus características arquitectónicas y se inició el proceso de toma de datos para el levantamiento arquitectónico. Se pudo constatar la forma del arco 4° conservado casi en su totalidad y las características de la larga galería que corre transversalmente al mismo en sentido poniente oriente rumbo a las cloacas del antiguo Río de San Juan de Dios actualmente Calzada Independencia.

Se identificó la banqueta lateral y el canal de desahogo del antiguo cauce del Arroyo del Arenal y se lograron reconocer varias descargas de drenaje en su longitud, que ya deberían estar conectadas a las redes contemporáneas. Esas descargas generaban suciedad, gases y contaminación en el entorno. Asimismo se encontraron escombros acumulados en varias de sus secciones así como la salida de la tubería de drenaje que atraviesa por el puente longitudinalmente por su parte media.

Segunda etapa, junio del 2017 y enero de 2018

A fin de dar continuidad a los trabajos de rescate y recuperación, SIOP programó una segunda etapa de actividades con la asesoría permanente del Centro INAH Jalisco y la participación ejecutiva de Liza Tapia García y su equipo de trabajo. Algunas de las labores desarrolladas durante los trabajos fueron: la finalización del proceso de documentación arquitectónica del puente; identificación de alteraciones y deterioros; consolidación y restauración de elementos arquitectónicos; integración de grava en pisos; integración de instalaciones eléctricas e hidráulicas y encofrado de tubo de drenaje transversal; integración de escalera de acceso; desazolve de la galería transversal integración de plazoleta con mosaico de piedra; adecuación de la vía pública como calle tranquilizada. Finalmente se colocó en el acceso una caseta de control, realizándose en noviembre de 2018 la inauguración oficial de la segunda etapa de trabajo con la presencia del entonces Gobernador de Jalisco, Aristóteles Sandoval.

Una de las primeras acciones de la segunda etapa consistió en continuar con el retiro de rellenos de arena y escombros en los arcos 1°, 2°, 3° y 5°. Otra de las acciones que se desarrollaron fue la liberación de elementos agregados que carecían de importancia en la interpretación del edificio como los muros tapones levantados al momento de introducir el tubo de drenaje central posiblemente en la década de 1960 así como el retiro de instalaciones hidro-sanitarias de épocas previas sin valor patrimonial. Una parte importante de los trabajos de liberación fue el desazolve de la galería transversal cuyo canal fue poco a poco ocupándose con arena y desechos de drenaje también se efectuó la canalización de aguas negras.

Otro aspecto que se cuidó en la intervención fue la recuperación de vestigios históricos-arqueológicos que quedaron entre los rellenos de escombros en arcos, esto con el objetivo de documentar las diferentes etapas de ocupación. El material recuperado consistente en

fragmentos de piezas de cerámica popular y de porcelana, frascos de vidrio de farmacia, cubiertos, monedas o huesos serán utilizados para su futura difusión mediante en el Museo de Sitio.

Teniendo la posibilidad de un acceso más fácil a todos los componentes arquitectónicos del puente se realizaron levantamientos pormenorizados de todos los elementos visitables del puente subterráneo. Esta acción iniciada en la primera etapa permitió tener una certeza en la constitución arquitectónica y espacial del monumento, rebatir con documentación de primera mano algunas de las hipótesis sobre su composición arquitectónica difundidas en diferentes medios y, comenzar a inferir el proceso de ocultamiento gradual del puente. Se generaron juegos de planos en planta, corte y alzado.

A partir de la información recabada en el levantamiento de daños y alteraciones se generó un proyecto de consolidación y restauración de elementos arquitectónicos dañados en el transcurso del tiempo por las obras de introducción de las redes de agua y drenaje en diferentes periodos así como por la vibración e impacto del tráfico vehicular. Se realizó la consolidación de la estructura pétreo del inmueble en fisuras y grietas que localizaron en el sistema de bóvedas del puente particularmente en el arco 1°, considerando para ello que al día de hoy, la estructura pétreo del puente se encuentra en un sorprendente buen estado de conservación; de igual modo se realizó el rejunteo y rajue-



Figura 9. La documentación arquitectónica sobre el puente se complementó con los hallazgos de la segunda etapa como las pilastras de la parte oriental. Fotografía: Ignacio Gómez Arriola, 2017.



Figura 10. Como parte de los trabajos de documentación se pudieron identificar tres líneas de infraestructura que afectaron al puente, una de drenaje inferior, otra de conducción de agua y la tercera, para distribución de agua local. Fotografía: Ignacio Gómez Arriola, 2017.

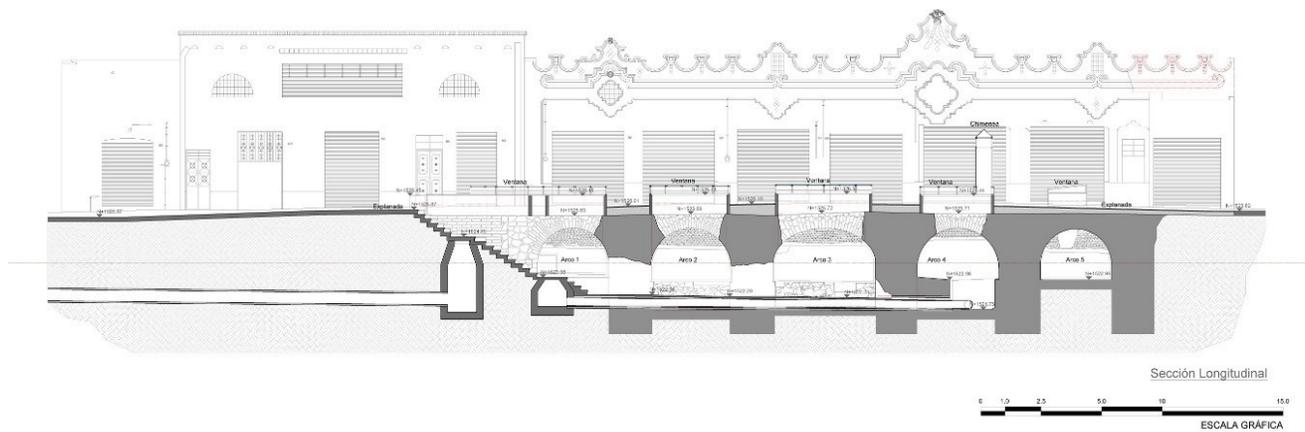


Figura 11. Levantamiento arquitectónico de la sección longitudinal del Puente de las Damas mostrando las perforaciones superficiales y entre los arcos realizados para colocar el tubo de drenaje alrededor de 1960. Dibujo del Gerardo González Lupián, Liza Nohemí Tapia García, 2020.

leo de juntas entre sillares, la recolocación de dovelas de piedra labrada toscamente en el área los cañones de los arcos que sufrieron la apertura de trincheras en su parte central para poder introducir el tubo de drenaje inferior. También se consolidaron los pisos y pavimentos para colocar el tubo de drenaje alrededor de 1960.

Tomando como referencia el levantamiento arquitectónico del monumento subterráneo y con objeto de que el transeúnte tome conciencia de la presencia del Puente de las Damas bajo la superficie, en la parte superior del puente se realizó la integración de un mosaico de piedra de diferentes colores y texturas representando el alzado del puente, buscando difundir las características de la antigua estructura mediante la integración y colocación de pisos decorativos que en su disposición ayuden a comprender sus características al exterior urbano. Para aprovechar en favor del rescate del puente y cubrir las trincheras practicadas a mediados del siglo XX en la parte superior de los arcos con el objeto de introducir el tubo colector central, se realizó la integración de ventanas arqueológicas para poder observar el interior del puente desde la superficie de la plazoleta y permitir el paso de luz de día hacia el interior de los arcos. Para complementar la plazoleta se realizó la integración de mobiliario urbano, luminarias públicas y un tótem informativo.

Tercera temporada de trabajo, octubre 2020 a junio 2021

En octubre de 2020 se inició la tercera temporada de actividades en el monumento a fin de concluir totalmente los trabajos de rescate, recuperación y puesta en valor del Puente de las Damas con la ejecución de trabajos faltantes de restauración y habilitación arquitectónica; investigación histórica para desarrollo de guion museográfico y elaboración de proyecto de museografía; colocación de instalaciones de iluminación museográfica; integración de módulo de baños e instalaciones hidráulicas y sanitarias; integración de mobiliario museográfico, maquetas y banca lúdica; integración de cédulas informativas y señalética interpretativa sobre la historia del puente; así como

de día hacia el interior de los arcos. Para complementar la plazoleta se realizó la integración de mobiliario urbano, luminarias públicas y una cedula turística con la información básica del puente.

Para indicar el acceso al puente subterráneo se colocó sobre la escalera de acceso a la parte inferior una caseta de control de características reversibles. El espacio interior del Arco 1° será utilizado como sala introductoria a la visita. La información se proporcionará al visitante a través de un video introductorio en el que se explica la historia del puente, sus posibles promotores, el contexto en que fue creado y sus principales características arquitectónicas. En el espacio se podrá observar el piso de ladrillo y una pila que se encontraron durante los trabajos. El recorrido continuará hacia el Arco 2° pasando por el hueco practicado en el muro para introducir el tubo de drenaje en la década de 1960 aproximadamente. La visita continuará pasando a través de la abertura practicada en los muros de soporte hacia el espacio del Arco 3°, el de mayor anchura. Además de tener oportunidad de poder percibir a plenitud el ambiente generado por sus dimensiones reforzado por la iluminación natural cenital, la sala proporcionará al visitante información sobre las características arquitectónicas y constructivas del Puente de las Damas.

El amplio espacio del Arco 4° y de galería subterránea se mostrará la expansión urbana de Guadalajara que tuvo como resultado la canalización del arroyo de El Arenal y el gradual enterramiento del Puente de las Damas y su reciente recuperación. El Arco 5° es un espacio más reducido por lo que se mostrará una cedula informativa con datos institucionales sobre la recuperación del puente y algunas imágenes complementarias y, como final de recorrido, en la parte central del espacio se instalará una banca lúdica B2 del artista Rodo Padilla mostrando una “Dama” vestida a la usanza del periodo virreinal, en la que el visitante se podrá tomar fotografías (selfies) para celebrar al recorrido.

La puesta en valor de un puente mítico

Los trabajos de rescate y restauración realizados en el puente han permitido por vez primera descubrir sus características arquitectónicas y espaciales de origen, despejando dudas y permitiendo corroborar la gran calidad en cuanto a diseño y construcción de este ejemplo de la infraestructura de comunicación levantado a finales del siglo XVIII. Los trabajos de levantamiento y documentación han permitido confirmar algunas hipótesis sobre su conformación y, al mismo tiempo ajustar datos para contrastar la información recabada en campo con los levantamientos hipotéticos realizados por algunos investigadores y arquitectos previamente con la mejor intención de contribuir con sus investigaciones al conocimiento de este importante puente.

La composición arquitectónica del Puente de las Damas se desarrolla con cinco arcos que van reduciendo su anchura hacia el arco central que, seguramente canalizó principalmente el paso del agua durante los temporales de lluvia. El arco más angosto mide 2.97 me-

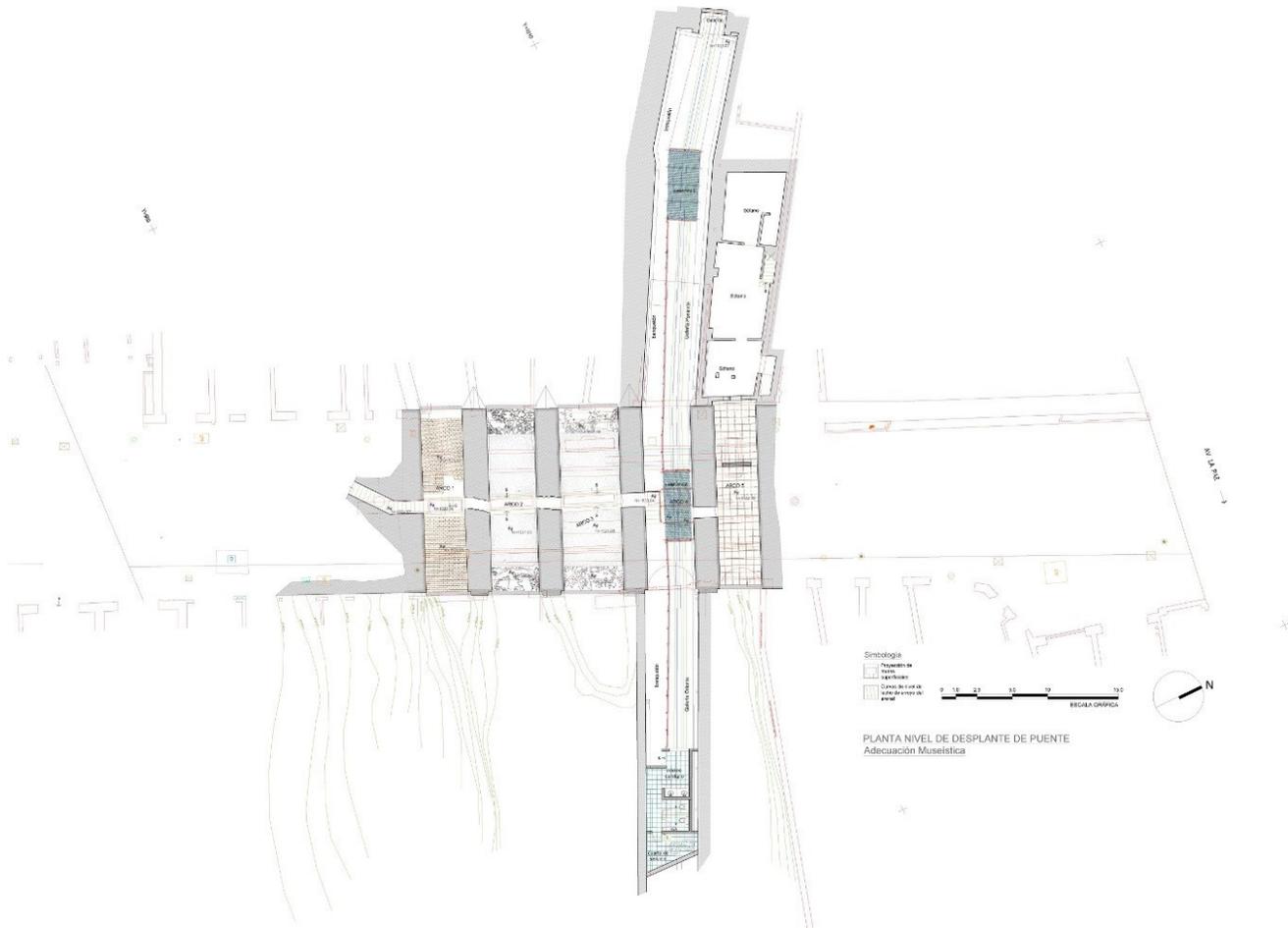


Figura 13. Planta de la adecuación museística del Puente de las Damas con el objeto de que el visitante obtenga una experiencia inmersiva en que el recorrido a través de sus espacios subterráneos permita conocer en forma lúdica la historia del monumento y el contexto en que fue creado tomando como soporte la investigación. Dibujo de Gerardo González Lupián, Liza Nohemí Tapia García, 2020.

tros por 2.27 de altura y el central, más ancho, 4.24 por aproximadamente 3.50 metros. La anchura promedio de los muros divisorios es de 1.70. Su anchura general es del mismo ancho que la calle, en promedio es de 12.92 metros de anchura por una longitud inicial aproximadamente de 56 metros y de 26.60 en la parte excavada. Está realizado en mampostería de piedra de cantera gris, labrada cuidadosamente para formar las pilastras de los arcos formeros laterales, las dovelas en los arcos laterales y en los arcos fajones que soportan la mayor anchura del cañón que forma el arco central. Para el trazo de los cañones de las bóvedas la mampostería fue resuelta con piedra labrada formando las cuñas de las dovelas. Los muros de soporte de los arcos se formaron en su parte externa con sillares de cantera labrada con un núcleo interior de piedra de diferentes tipos, mamposteada con mortero de cal – arena de extraordinaria calidad.

A partir de las calas y sondeos realizados hasta el momento se han podido identificar las características principales del Puente de las Damas a fin de preparar —por primera vez desde su construcción a finales del siglo XVIII— un levantamiento arquitectónico preciso que permite apreciar su importancia y significación cultural. Estos trabajos han facilitado descubrir sus características arquitectónicas y espaciales de origen. Por vez primera se puede contar con datos fidedignos que permitieron avanzar con base firme en un proyecto integral

de recuperación y reforzamiento de la identidad barrial y de sus características patrimoniales.

La calidad constructiva del puente y su adecuada composición arquitectónica han permitido que desde 1798 hasta el presente el antiguo paso sobre el arroyo de El Arenal pueda seguir brindando su servicio, inicialmente a la vista de todos los viandantes y, al paso de los años constreñido y ahogado por el entorno urbano hasta quedar completamente oculto y perdido en la ciudad moderna.

El Puente de las Damas constituye un elemento de gran relevancia para el Patrimonio Cultural de la ciudad de Guadalajara y, su rescate y recuperación para la comunidad puede servir para reforzar la identidad regional y el sentido de pertenencia de sus habitantes. Considerando que fue construido con cinco arcos para librar la anchura de la pequeña barranca del Arroyo de El Arenal, el Puente de las Damas es el más importante entre todos los construidos en Guadalajara hasta finales del siglo XIX. Sólido, bien construido, bien resuelto desde el punto de vista de la arquitectura y la ingeniería hidráulica, manifiesta una estructura arquitectónica bien pensada. Sin duda el puente más relevante de Guadalajara tanto por sus dimensiones como por sus orígenes legendarios, casi míticos, en el que, de acuerdo a las atribuciones hechas por algunos historiadores, debe su nombre a la acción e iniciativa de las mujeres, en un mundo en que la mujer no era un factor importante para la toma de decisiones. Falta mucho por investigar sobre sus orígenes, proyectistas, promotores o respecto a su financiamiento, sin embargo el nombre femenino ha permanecido entre nosotros por más de dos siglos.

El hecho de que se haya preservado bajo el pavimento de la actual calle Colón en un sorprendente buen estado, entre las calles Montenegro y avenida de La Paz con afectaciones mínimas y que sea el único ejemplo de todo el sistema de puentes conservado en la actualidad en la ciudad de Guadalajara, hace que el descubrimiento y recuperación de este ejemplo de la arquitectura hidráulica virreinal adquiera un valor patrimonial excepcional para la historia de Guadalajara y el Estado de Jalisco por lo que su rescate y puesta en valor han representado una oportunidad única e invaluable para el reforzamiento de la memoria histórica del Estado. Es excepcional la posibilidad de asomarse al pasado que se ha preservado bajo el suelo de la Ciudad.

Archivos consultados

Archivo Municipal de Guadalajara, AMG. Guadalajara, Jalisco, México.

Biblioteca Pública de Jalisco, Planoteca, Universidad de Guadalajara, BPJ. Guadalajara, Jalisco, México.

Museo Regional de Guadalajara, INAH, MRG. Guadalajara, Jalisco, México.

Bibliografía citada

- De la Mota Padilla, Matías, 1972, *Historia del Reino de Nueva Galicia en la América Septentrional*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, Instituto Jalisciense de Antropología e Historia, INAH.
- González Gutiérrez, J. Trinidad, 2003, *El Arroyo del Arenal*, Guadalajara Edición del autor.
- Ibarra Pedroza, Enrique, 2009, *El Puente de las Damas*, Guadalajara, Consejo de Colaboración Municipal.
- López Jiménez Juan, 1977, *El San Juan de Dios, Rio de Guadalajara*, Guadalajara, edición del Banco Industrial de Jalisco, S. A.
- Sandoval Godoy, Luis, 2006, *Guadalajara de Ayer*, consultado en: <https://lsgayerguadalajara.wordpress.com/6-los-puentes-de-las-damas-y-el-arenal/>