



# SPANNING HISTORY

THE BRIDGES OF THE LOS ANGELES RIVER



# ALCANZANDO LA HISTORIA

LOS PUENTES DEL RÍO DE LOS ANGELES



Northern End/  
Punta Norte



# HISTORIC BRIDGES SPANNING THE LOS ANGELES RIVER LOS PUENTES HISTÓRICOS SOBRE EL RÍO DE LOS ANGELES

- 1 RIVERSIDE-ZOO DRIVE BRIDGE  
PUENTE DE RIVERSIDE-ZOO DRIVE
- 2 GLENDALE-HYPERION VIADUCT  
VIADUCTO DE GLENDALE-HYPERION
- 3 FLETCHER DRIVE BRIDGE  
PUENTE DE FLETCHER DRIVE
- 4 RIVERSIDE-FIGUEROA STREET BRIDGE  
PUENTE DE RIVERSIDE-FIGUEROA STREET





- 5** NORTH BROADWAY–BUENA VISTA BRIDGE  
PUENTE DE NORTH BROADWAY–BUENA VISTA
- 6** NORTH SPRING STREET VIADUCT  
VIADUCTO DE NORTH SPRING STREET
- 7** NORTH MAIN STREET BRIDGE  
PUENTE DE NORTH MAIN STREET
- 8** CÉSAR CHÁVEZ/MACY STREET BRIDGE  
PUENTE DE CÉSAR CHÁVEZ/MACY STREET
- 9** FIRST STREET VIADUCT  
VIADUCTO DE FIRST STREET
- 10** FOURTH STREET VIADUCT  
VIADUCTO DE FOURTH STREET
- 11** SIXTH STREET VIADUCT  
VIADUCTO DE SIXTH STREET
- 12** SEVENTH STREET VIADUCT  
VIADUCTO DE SEVENTH STREET
- 13** OLYMPIC BOULEVARD VIADUCT  
VIADUCTO DE OLYMPIC BOULEVARD
- 14** WASHINGTON BOULEVARD BRIDGE  
PUENTE DE WASHINGTON BOULEVARD

# SPANNING HISTORY

## THE BRIDGES OF THE LOS ANGELES RIVER

**T**he Los Angeles River has played a key role in the history of Southern California and Los Angeles for thousands of years. Once a lush natural environment, the river has supported settlement by Gabrielino Indians, Spanish explorers, and Mexican and European settlers. The Pueblo de Los Angeles was founded in 1781 by the river, near what is now Olvera Street. As the city expanded east of the river at the turn of the twentieth century, bridges emerged to help Angelenos move themselves and their goods across land and water barriers, fueling the development of neighborhoods such as Boyle Heights and Lincoln Heights.

Twenty-seven bridges now span the Los Angeles River between the San Fernando Valley and Long Beach, although this number is far greater if you include bridges over the river's tributaries. The fourteen historic spans included in this guide are within the City of Los Angeles and were

constructed as part of a vast bridge building initiative between 1909 and 1938. This massive construction program replaced several nineteenth-century metal truss bridges, which were susceptible to severe damage or complete annihilation by seasonal river floods.

Through the innovative use of the reinforced concrete arch, bridge builders harmonized architectural beauty and structural integrity, creating lasting structures that both unified the city and created pride in its public works. The early bridges reflected the nationwide City Beautiful Movement of the time, which sought to beautify urban centers and improve the character, morale, and civic virtues of residents through monumental



**Homes along the Arroyo Seco in Highland Park overtaken by seasonal floods and erosion, 1913.**

**Casas al borde del Arroyo Seco devastadas por las inundaciones de la temporada y la erosión, 1913.**

architecture and urban planning. While these early bridges were designed primarily in the Beaux-Arts style, later bridges reflected the fashionable architectural styles of their period, including Spanish Baroque, Gothic Revival, Art Deco, and Streamline Moderne.

While this unique collection of historic spans is remarkably cohesive, each bridge has distinctive design and decorative elements that give it its own character. Many of the bridges were built to accommodate pedestrian traffic as well as streetcars and automobiles, with ornate walkways, built-in seating areas, and belvederes (or viewing balconies).

Today, the Los Angeles River and its iconic bridges inspire passionate debate among city officials, river advocates, and all Angelenos. The revitalization of the riverbed and its surrounding areas, and the preservation of the river's built environment, remain vital issues with significant implications for the future of our city.

#### BRIDGE TERMS

**Span:** The section of a bridge between two supports

**Viaduct:** A bridge composed of several small spans that crosses both topographical features (e.g., rivers, canyons) and man-made roads

**Retrofit:** A structural reinforcement to provide support against earthquakes



MERRILL BUTLER

For nearly forty years, Merrill Butler served as Engineer of Bridges and Structures for the City of Los Angeles Bureau of Engineering. He was the single person most associated with the city's monumental bridge building initiative.

Born in upstate New York in 1891, Butler moved to Los Angeles as a youth and graduated from the original downtown Polytechnic High School, the second oldest in the city. Bypassing college, Butler taught himself civil engineering through a correspondence course, eventually beginning his tenure with the City of Los Angeles in 1923. He also served on the Municipal Arts Commission, which provided input on the aesthetic and artistic merits of all public works throughout the city. Nearly all of the bridges described in the following pages were designed by Butler and his gifted team of architects and engineers. Under his leadership, Los Angeles would come of age as a modern American city deserving of its monumental public structures.



# ALCANZANDO LA HISTORIA

## LOS PUENTES DEL RÍO DE LOS ANGELES

El río de Los Angeles ha jugado un papel principal en la historia del sur de California y de Los Angeles por miles de años. Antiguamente un ambiente natural exuberante, el río ha soportado el asentamiento de los indígenas Gabrielinos, los exploradores españoles y los pobladores mexicanos y europeos. El Pueblo de Los Angeles fue fundado en 1781 al lado del río, cerca de lo que hoy se conoce como la Calle Olvera. Mientras la ciudad fue expandiendo hacia el este del río a principios del siglo XX, los puentes emergieron para facilitar el transporte de Angelinos y sus bienes sobre el agua, emprendiendo el desarrollo de vecindarios como Boyle Heights y Lincoln Heights.

Hoy, veintisiete puentes cruzan el río de Los Angeles entre el valle de San Fernando y Long Beach, aunque este número es mucho más grande si se incluyen los puentes que cruzan los brazos del río. Los catorce tramos históricos incluidos en esta guía están dentro de la Ciudad de Los Angeles y fueron construidos como parte de un vasto programa de construcción de puentes

entre 1909 y 1938. Este masivo programa de construcción reemplazó varios puentes de metal del siglo XIX, los cuales eran susceptibles a daños severos y hasta destrucción completa durante temporadas de inundaciones del río.

Por medio de la innovación de arcos de concreto reforzados, los ingenieros de puente pudieron armonizar la belleza arquitectural con la integridad estructural, creando estructuras durables que sirvieron para unificar la ciudad y prestar orgullo sobre sus trabajos públicos.

Los primeros puentes reflejaban el interés nacional en el Movimiento para una Ciudad Bella de aquella época, el cual tenía como propósito el embellecimiento de los centros urbanos y el mejoramiento del carácter, el ánimo y las virtudes cívicas de los residentes por medio de la arquitectura monumental y la planificación urbana. Aunque estos primeros puentes fueron diseñados mayormente al



**Un puente de ferrocarril destruido por las inundaciones del río, 4 de marzo, 1941.**

**A railroad bridge destroyed by seasonal river floods, March 4, 1941.**

estilo de Bellas Artes, los puentes que vinieron después reflejaron los estilos de arquitectura en moda durante su época, tal como Barroco Español, Restauración Gótica, Arte Deco y Streamline Moderne (estilo modernista de los treinta).

Aunque existe una cohesión notable entre esta colección única de tramos históricos, cada puente tiene un diseño distinto y elementos decorativos que le dan su propio carácter. Muchos de los puentes fueron construidos para acomodar tanto el tránsito de peatones como el de tranvías y automóviles, con pasarelas ornamentadas, zonas de asientos empotrados y “belvederes” (balcones para apreciar la vista).

Hoy, el río de Los Angeles y sus puentes icónicos inspiran un debate apasionado entre los oficiales de la ciudad, los defensores del río y todos los Angelinos. La revitalización del lecho del río y sus zonas ambientales, junto con la preservación del ambiente estructural, permanecen como asuntos vitales con implicaciones significantes para el futuro de la ciudad.

#### EXPLICACIONES

**Tramo (también llamado luz):** La parte arqueada de un puente entre dos postes de soporte

**Viaducto:** Un puente compuesto de varios tramos pequeños que cruzan ambos elementos naturales (p. ej., ríos, cañones) y las carreteras construidas

**Retrofit:** Un reforzamiento para proveer soporte contra terremotos

#### MERRILL BUTLER

Por casi cuarenta años, Merrill Butler sirvió como Ingeniero de Puentes para el Departamento de Ingeniería de la Ciudad de los Angeles. Él era la persona más asociada con el programa monumental de la ciudad para la construcción de puentes. Nacido en el norte del estado de Nueva York en 1891, Butler se mudó a Los Angeles de joven y se graduó del original Polytechnic High School en el centro, la segunda más antigua escuela de la ciudad. Tras eludir el colegio, Butler se convirtió en un autodidacta, aprendiendo la ingeniería civil por medio de un curso por correo, empezando su ocupación con la Ciudad de Los Angeles en 1923. También sirvió en la Comisión Municipal para las Artes, la cual contribuía aportes sobre los méritos estéticos y artísticos de todos los trabajos públicos por todas partes de la ciudad. Casi todos los puentes descritos en las siguientes páginas fueron diseñados por Butler y su talentoso equipo de arquitectos e ingenieros. Bajo su dirección, Los Angeles se convirtió en una ciudad moderna americana merecedora de sus estructuras monumentales públicas.

## RIVERSIDE-ZOO DRIVE BRIDGE

The Riverside-Zoo Drive Bridge, funded by the Works Progress Administration (WPA) and constructed in 1938, is a five-span, cast-in-place concrete bridge resting on four piers with five closed arches. It crosses the river between Griffith Park and the City of Burbank, with four lanes of traffic and featuring five-foot walkways on either side. Character-defining features include six pairs of low pylons exhibiting carved zigzag geometric forms, and a band of recessed chevrons adding detail to the bridge below the rail. This particular ornamentation is a late example of Zigzag Moderne, a popular subgenre of Art Deco from the mid-to-late 1920s before the movement transitioned to the more restrained Streamline Moderne style of the Depression-era 1930s.

Year Completed: **1938**

Length: **384 ft.**

Retrofitted: **Partially retrofitted in the 1990s**

Historic-Cultural Monument: **#910**







## PUENTE DE RIVERSIDE-ZOO DRIVE

El Puente de Riverside-Zoo Drive, financiado por el programa Works Progress Administration (WPA, por sus siglas en inglés) y construido en 1938, tiene cinco tramos moldeados de concreto asentado sobre cuatro pilones con cinco arcos ciegos (es decir, con luces cerradas). El puente cruza el río desde Griffith Park a la ciudad de Burbank, con cuatro líneas para el tránsito y pasarelas para peatones con una altura de cinco pies en ambos lados. Los elementos que lo definen y le dan carácter incluyen seis pares de torres que muestran formas geométricas talladas en zigzag y una banda de cheurones entrantes en la pared que le agrega detalle al puente bajo la baranda. Este estilo de decoración es un ejemplo tardío de Zigzag Moderne, el cual era un popular subgénero del Arte Deco de los medios a finales de los 1920s, antes de que el movimiento transitara al más restringido estilo de Streamline Moderne de los años de la Depresión en los 1930s.

Año completado: **1938**

Largo: **384 pies**

Reforzado: **Reforzado parcialmente en los 1990s**

Monumento Cultural Histórico: **#910**

## GLENDALE-HYPERION VIADUCT

**M**errill Butler once hailed the Glendale-Hyperion Viaduct as “an architectural jewel in a landscaped setting.” The 1929 span is composed of a massive arched viaduct across the L.A. River, along with two smaller concrete viaducts, an electric railway underpass, and a street-grade separation. Combined, these features were designed to alleviate the bottleneck of the main traffic artery between the cities of Glendale and Los Angeles. At the end of World War I, a commemorative façade was added designating the span as Victory Memorial Bridge in honor of the Angelenos who served in the war. The viaduct was declared Los Angeles Historic-Cultural Monument #164 in 1976.

Year Completed: **1929**

Length: **1,152 ft.**

Retrofitted: **Not yet retrofitted**

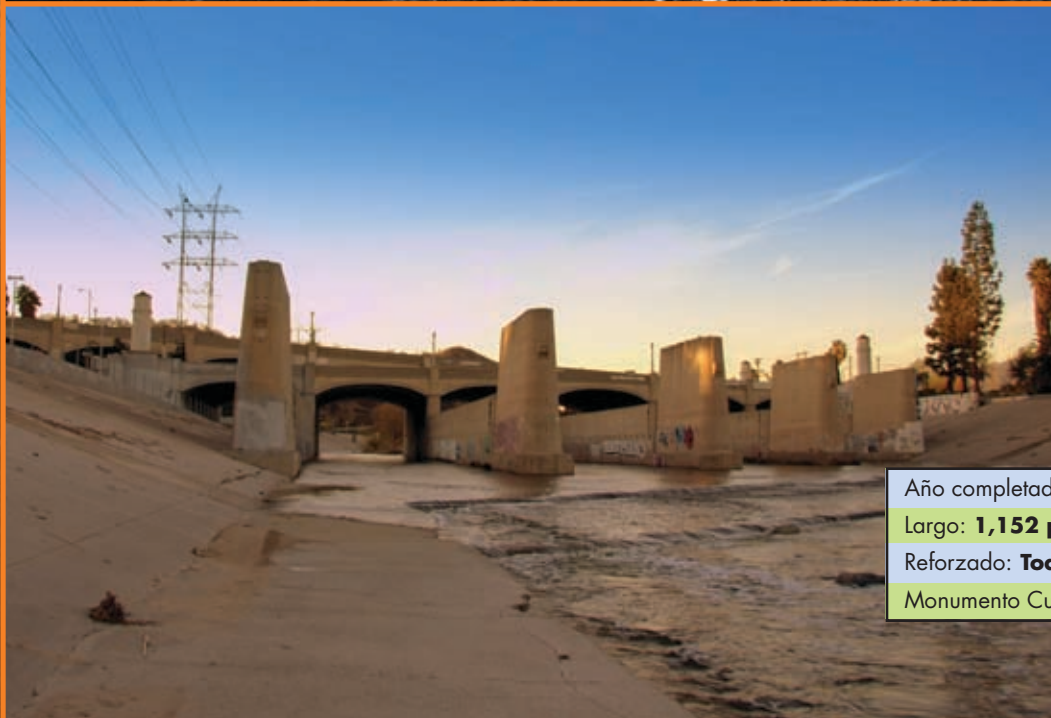
Historic-Cultural Monument: **#164**





## VIADUCTO DE GLENDALE-HYPERION

**M**errill Butler reclamó al Viaducto de Glendale-Hyperion como “una joya arquitectural dentro de un paisaje”. El viaducto de 1929 está compuesto de un masivo viaducto arqueado sobre el río de Los Angeles, junto con dos pequeños viaductos de concreto, una vía eléctrica para tranvías por debajo y una elevación sobre el nivel de la calle. En combinación, estos elementos fueron diseñados para aliviar la congestión de tránsito entre las ciudades de Glendale y Los Angeles. A finales de la Segunda Guerra Mundial, una fachada conmemorativa fue agregada para designar este tramo como el Puente Memorial de la Victoria, en honor a los Angelinos que sirvieron en la guerra. El viaducto fue declarado Monumento Cultural Histórico de Los Angeles #164 en 1976.



Año completado: **1929**

Largo: **1,152 pies**

Reforzado: **Todavía no reforzado**

Monumento Cultural Histórico: **#164**



## FLETCHER DRIVE BRIDGE

Originally constructed as part of the “Great Fletcher Drive Improvement” plan—an attempt to design a grand boulevard for northeast Los Angeles—the Fletcher Drive Bridge opened in 1927, connecting Atwater Village to Silver Lake across the Los Angeles River. Distinctive features include ornamental concrete pylons with massive, elaborate lanterns illuminating the deck at night. The span was also one of the first L.A. River bridges to be seismically retrofitted, completed in 1992. The bridge was declared Los Angeles Historic-Cultural Monument #322 in 1987.



Year Completed: **1927**

Length: **469 ft.**

Retrofitted: **1992**

Historic-Cultural Monument: **#322**



## PUENTE DE FLETCHER DRIVE

 riginalmente construido como parte del plan “Gran Mejoramiento de Fletcher Drive”—el cual tenía como intención el diseño de una gran avenida para el noreste de Los Angeles—el Puente de Fletcher Drive abrió en 1927, conectando a Atwater Village con Silver Lake al otro lado del río de Los Angeles. Las características distintivas incluyen torres de concreto ornamentadas, con masivas linternas elaboradas iluminando la terraza de noche. El tramo también fue uno de los primeros puentes del río de Los Angeles reforzado contra movimientos sísmicos, algo que fue completado en 1992. El puente fue declarado Monumento Cultural Histórico de Los Angeles #322 en 1987.

Año completado: **1927**

Largo: **469 pies**

Reforzado: **1992**

Monumento Cultural Histórico: **#322**



## RIVERSIDE-FIGUEROA STREET BRIDGE

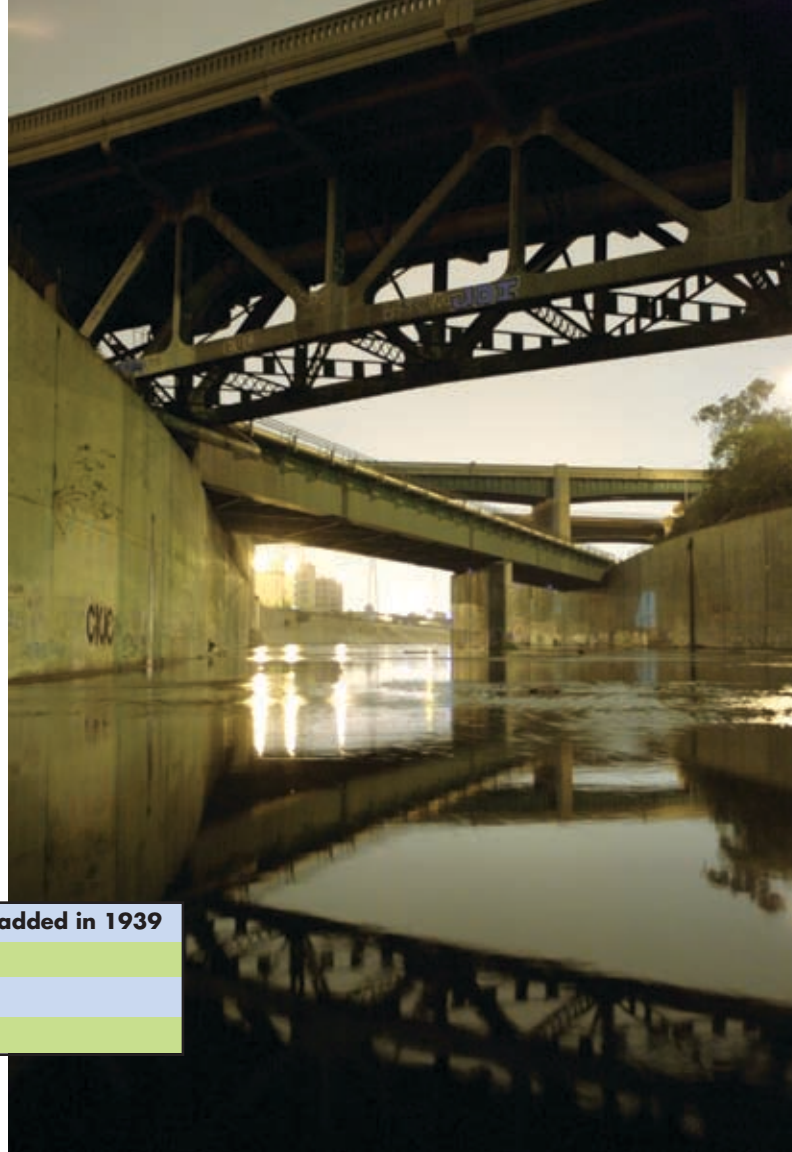
The Riverside–Figueroa Street Bridge was originally built in 1927 as a single-arch concrete bridge, crossing the river between Cypress Park and Elysian Valley. In 1937 and 1938, flooding and landslides along the adjacent Elysian Park hills damaged the bridge, necessitating the demolition of the original arch and upper deck. In 1939, the deck was reconstructed according to designs similar to the original plan, while the lower portion of the bridge was stabilized with a metal truss. This retrofit signaled the return of steel to bridge construction, which had largely been abandoned during Los Angeles' monumental bridge building program of the early twentieth century.

Year Completed: **1927; replacement span added in 1939**

Length: **451 ft.**

Retrofitted: **1987**

Historic-Cultural Monument: **#908**





## PUENTE DE RIVERSIDE-FIGUEROA STREET

**E**l Puente de Riverside-Figueroa Street fue construido originalmente en 1927 como un puente de concreto con un solo arco, cruzando el río entre Cypress Park y Elysian Valley. En 1937 y 1938 inundaciones y deslaves en las cercanas lomas del Parque Elysian dañaron al puente, haciendo necesario la destrucción del arco original y la terraza superior. En 1939 la terraza fue reconstruida de acuerdo con diseños parecidos al plan original, mientras que la parte inferior del puente fue estabilizada con un atado de metal. Este programa de reforzamiento señaló un retorno al uso de acero en la construcción de puentes que se había abandonado en mayor parte durante el programa de construcción de puentes monumentales en Los Angeles a principios del siglo XX.

Año completado: **1927**; tramo de reemplazo agregado en **1939**


Largo: **451 pies**

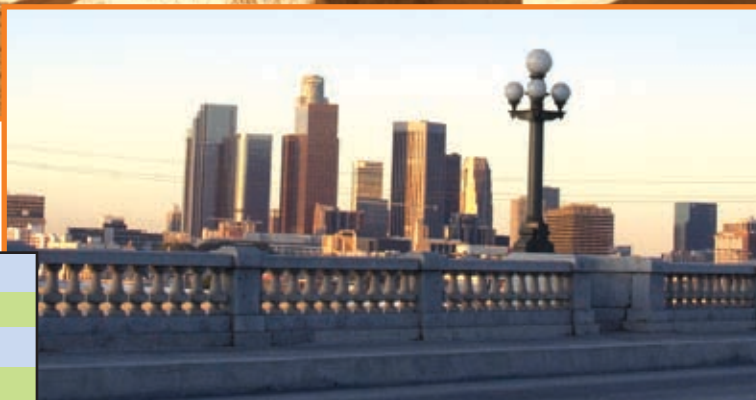
Reforzado: **1987**

Monumento Cultural Histórico: **#908**



## NORTH BROADWAY- BUENA VISTA BRIDGE

 riginally named the Buena Vista Viaduct, the North Broadway Bridge was the first major monumental Beaux-Arts bridge constructed by the City of Los Angeles. When completed in 1911, it was the longest and widest concrete arch bridge in California. The deck features a sculpted concrete railing that runs between twelve rounded viewing balconies. Two pairs of fluted Ionic columns on high square pedestals topped by a cornice and balustrade are located at each entrance. Pre-dating the Merrill Butler bridges, the North Broadway Bridge was designed by Homer Hamlin and Alfred P. Rosenheim. Rosenheim also designed the Hamburger Department Store (801 S. Broadway, 1907) and the Hellman Building (354 S. Spring Street, 1902), both notable downtown landmarks.



Year Completed: **1911**

Length: **968 ft.**

Retrofitted: **2000**

Historic-Cultural Monument: **#907**



## PUENTE DE NORTH BROADWAY-BUENA VISTA

Originalmente llamado el Viaducto de Buena Vista, el Puente de North Broadway fue el primer puente de mayor importancia diseñado al estilo monumental de Bellas Artes construido por la Ciudad de Los Angeles. Cuando fue completado en 1911 era el más largo y más ancho de todos los puentes con arcos en California. La terraza destaca una baranda de concreto esculpida que corre entre doce balcones redondeados para tomar la vista. Localizados en cada entrada hay dos pares de columnas iónicas estriadas sobre altos pedestales cuadrados, encumbrados con cornisa y balaustrada. Anticipando los puentes de Merrill Butler, el Puente de North Broadway fue diseñado por Homer Hamlin y Alfred P. Rosenheim. Rosenheim también diseñó la tienda Hamburger Department Store (801 S. Broadway, 1907) y el edificio Hellman Building (354 S. Spring Street, 1902), ambos notables monumentos del centro.




Año completado: **1911**

Largo: **968 pies**

Reforzado: **2000**

Monumento Cultural Histórico: **#907**

## NORTH SPRING STREET VIADUCT

 Construction on the North Spring Street Viaduct began in 1927, seventeen years after the completion of the adjacent North Main Street and North Broadway Bridges. Designed by John C. Shaw (though Butler's name appears on the plaque), the crossing was built to relieve traffic along the North Broadway Bridge. Its design was intended to complement the classical motif of these two earlier works, linking the three spans as a thematic sub-group that connects Lincoln Heights to downtown L.A. Completed in 1929, the reinforced concrete viaduct rests on three large vertical piers forming two elegant arch spans. The deck features a sculpted concrete railing with incised rounded arches between decorative lamp posts, each topped by an octagonal-shaped lantern.

Year Completed: **1929**

Length: **700 ft.**

Retrofitted: **1992**


Historic-Cultural Monument: **#900**







## VIADUCTO DE NORTH SPRING STREET

 La construcción sobre el Viaducto de North Spring Street comenzó en 1927, diecisiete años después de completar los puentes cercanos de North Main Street y North Broadway. Diseñado por John C. Shaw (aunque el nombre de Butler aparece en la placa), el puente fue construido para aliviar la congestión del Puente de North Broadway. La intención de su diseño era servir de complemento a los elementos clásicos de los dos puentes anteriores, creando un vínculo entre los tres puentes que formó un sub-grupo temático y conectó a Lincoln Heights con el centro de L.A. Completado en 1929, el viaducto de concreto reforzado está asentado sobre tres grandes pilones verticales, formando dos elegantes luces arqueadas. La terraza destaca una baranda esculpida de concreto con arcos redondeados tallados entre los postes decorativos, cada uno de ellos encabezado por una linterna en forma octagonal.

Año completado: **1929**

Largo: **700 pies**

Reforzado: **1992**

Monumento Cultural Histórico: **#900**

## NORTH MAIN STREET BRIDGE

**D**esigned by Henry G. Parker and Hugo Eckardt and completed in 1910, the North Main Street Bridge is the earliest of the monumental bridges built across the Los Angeles River, and one of only two dating to the first decade of the twentieth century. The main span replaced an earlier metal truss bridge, a type that, by the early 1900s, had come to be considered an unsightly relic of the Victorian-Industrial Age. The current bridge consists of three equal concrete arch spans and is the only at-grade bridge still remaining downtown. The bridge has lost many of its architectural details over the years, including classical-style crisscross balustrades and globular frosted-glass light fixtures.



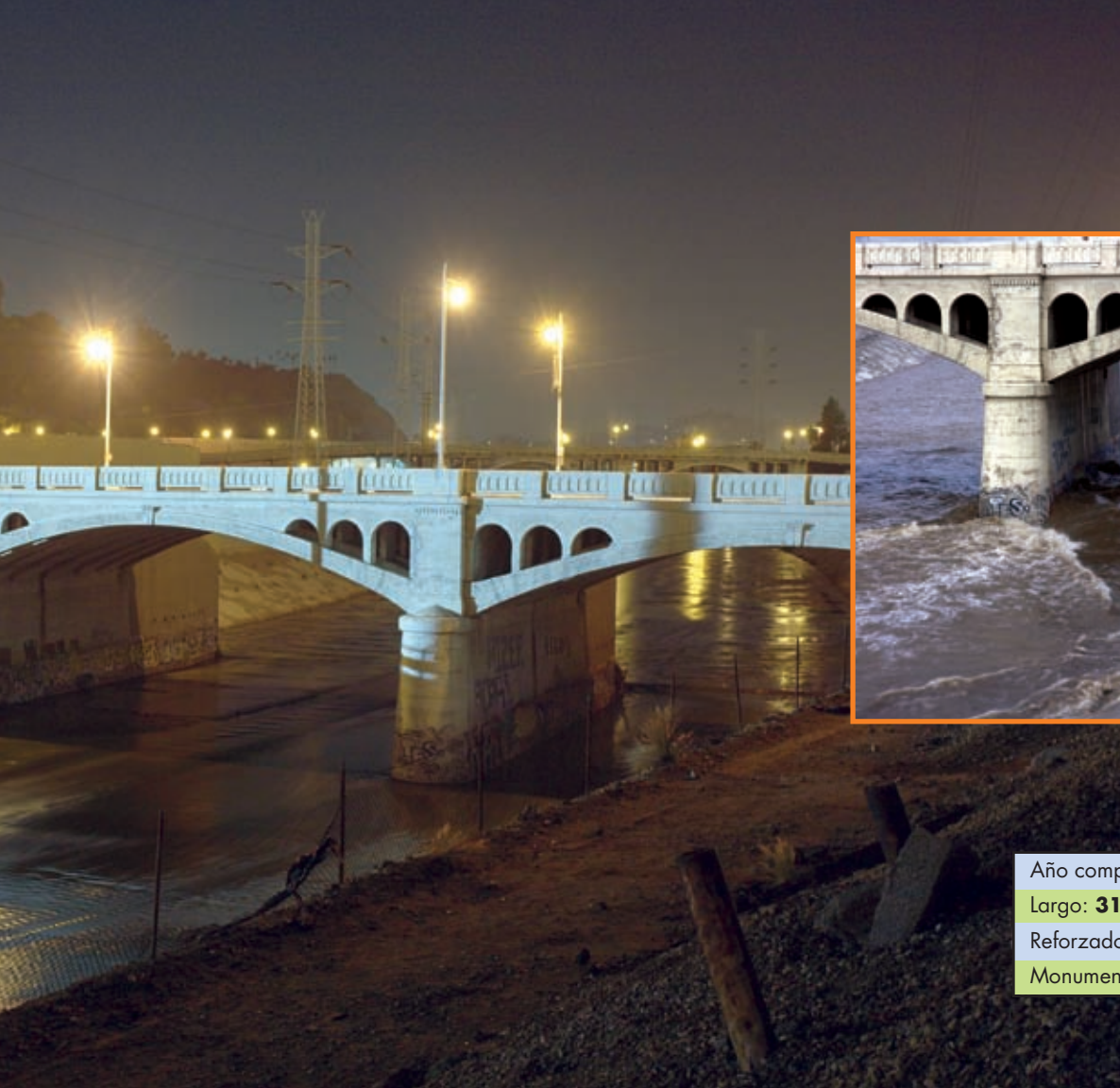
Year Completed: **1910**

Length: **311 ft.**

Retrofitted: **Partially retrofitted in the 1990s**

Historic-Cultural Monument: **#901**





## PUENTE DE NORTH MAIN STREET

**D**iseñado por Henry G. Parker y Hugo Eckardt, y completado en 1910, el Puente de North Main Street es el más temprano de los puentes monumentales construidos sobre el río de Los Angeles, y sólo uno entre dos que data de la primera década del siglo XX. El tramo principal reemplazó un puente con atados de metal anterior, un tipo de puente que a los principios de los 1900s ya se consideraba como una fea reliquia de la Edad Victoriana-Industrial. El puente actual consiste de tres arcos de concreto iguales y es el único puente al nivel de la calle que todavía permanece en el centro. El puente ha perdido muchos de sus detalles arquitecturales al pasar de los años, incluyendo balaustradas clásicas con diseños entrecruzados y lámparas con glóbulos de cristal deslustrado.

Año completado: **1910**

Largo: **311 pies**

Reforzado: **Reforzado parcialmente en los 1990s**

Monumento Cultural Histórico: **#901**

## CÉSAR CHÁVEZ/ MACY STREET BRIDGE

The design of the César Chávez Bridge (originally the Macy Street Bridge) is appropriately monumental, not only as a crossing from East L.A. into downtown, but also as a part of the historic El Camino Real. To commemorate its location and Los Angeles' Spanish heritage, the Macy Street Bridge was decorated with elements of the Spanish Baroque style. The bridge's colossal porticos include spiral columns with embellished capitals, a finely articulated cornice, abstracted seashells, and a replica of the city seal. In 1994, the bridge was renamed in honor of agricultural labor organizer César E. Chávez. The bridge was declared Los Angeles Historic-Cultural Monument #224 in 1979.

Year Completed: **1926**

Length: **1,270 ft.**

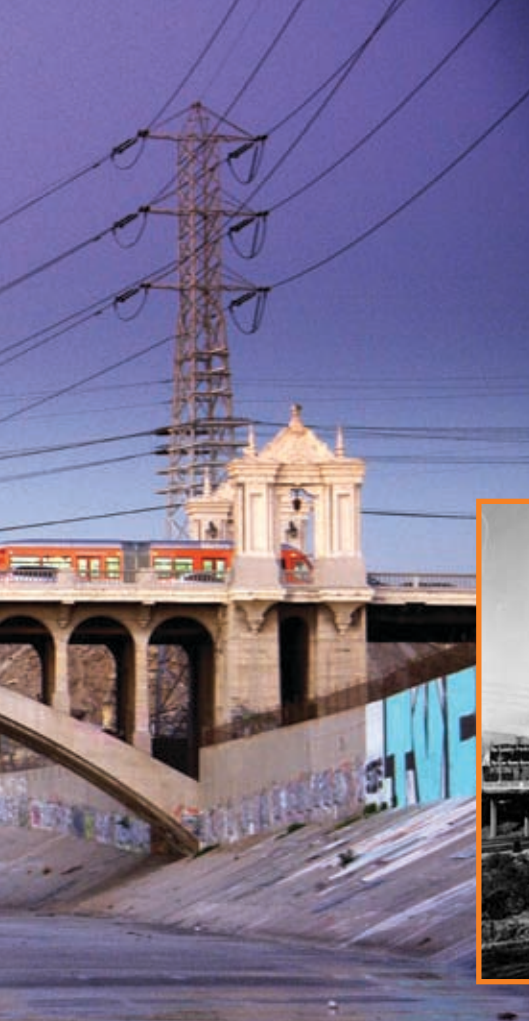
Retrofitted: **1995**

Historic-Cultural Monument: **#224**



Opposite, top right: Former Macy Street Bridge, steel truss, c. 1926 (replaced)





## PUENTE DE CÉSAR CHÁVEZ/MACY STREET

El diseño del Puente de César Chávez (originalmente el Puente de Macy Street) es correctamente monumental, no sólo como un cruce desde el Este de Los Angeles al centro, sino también como parte del histórico Camino Real. Para conmemorar su sitio y el patrimonio español de Los Angeles, el Puente de Macy Street fue adornado con elementos al estilo Barroco Español. Los enormes pórticos del puente incluyen columnas espirales con capiteles elaborados, una cornisa de fina articulación, caracoles abstractos y una réplica del sello de la ciudad. En 1994 el puente fue renombrado en honor al líder del movimiento de labor agrícola, César E. Chávez. El puente fue declarado Monumento Cultural Histórico de Los Angeles #224 en 1979.

Año completado: **1926**

Largo: **1,270 pies**

Reforzado: **1995**

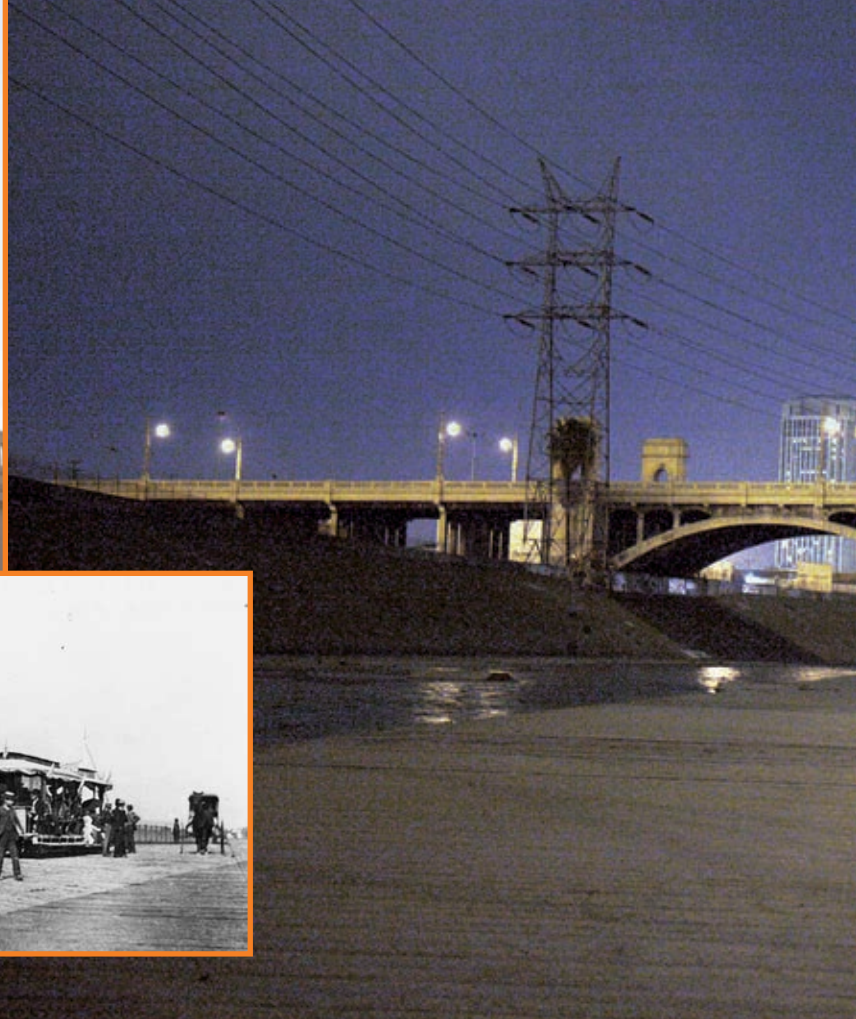
Monumento Cultural Histórico: **#224**

Arriba, derecha: El antiguo Puente de Macy Street, atados de metal, c. 1926 (reemplazado)



## FIRST STREET VIADUCT

The First Street Viaduct runs across the Los Angeles River between Boyle Heights and downtown Los Angeles. Along the deck, five pairs of square piers support a classical-style keystone arch with inset panels above, ascending to a simple stepped cap. Alterations include the temporary removal of the northern section of the balustrades in 2007 to accommodate the MTA Gold Line light rail system connecting downtown Los Angeles to Lincoln Heights, Highland Park, and Pasadena. The original light fixtures and monumental pylons are to be restored at the conclusion of the Gold Line project.



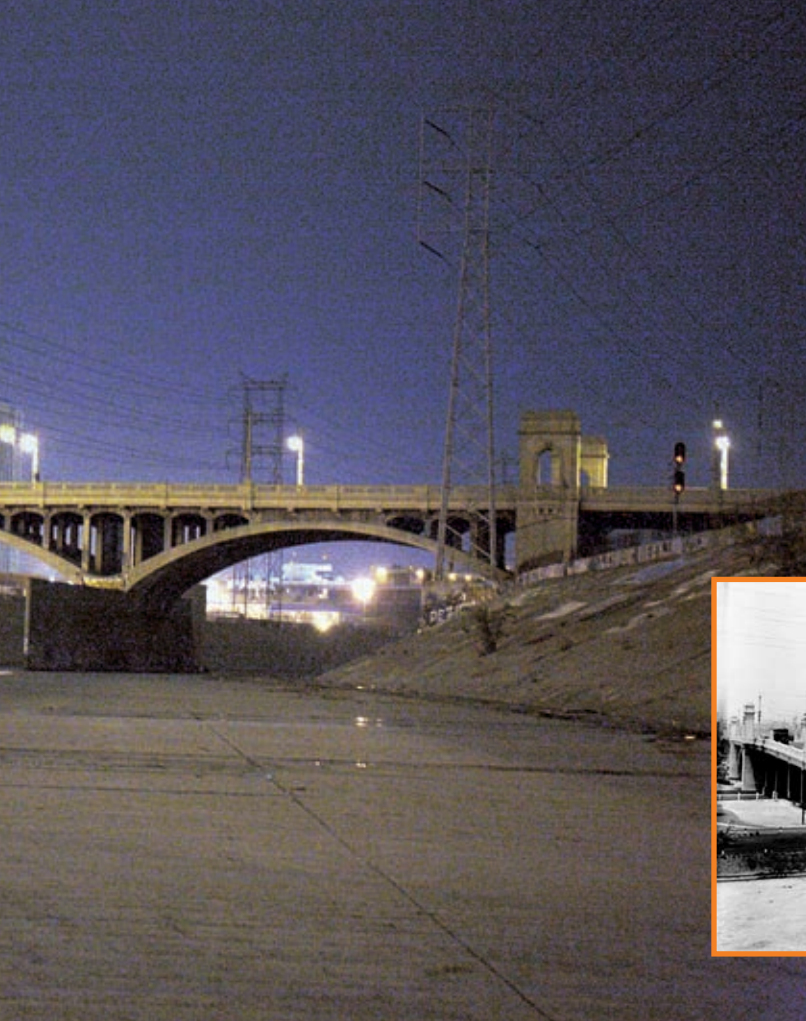
Year Completed: **1929**

Length: **1,300 ft.**

Retrofitted: **1996**

Historic-Cultural Monument: **#909**

Bottom left: Former First Street Bridge, wood, opening day, 1889 (replaced)



## VIADUCTO DE FIRST STREET

El Viaducto de First Street corre por encima del río de Los Angeles entre Boyle Heights y el centro de Los Angeles. A lo largo de la terraza hay cinco pares de pilones cuadrados que sostienen un arco con clave al estilo clásico, con paneles plantados arriba que suben hasta una sencilla cumbre escalonada. Alteraciones incluyen el removimiento temporal de la sección norte de las balaustradas en 2007 para acomodar el sistema ferrocarril MTA Gold Line que conecta el centro de Los Angeles con Lincoln Heights, Highland Park y Pasadena. Las lámparas originales y los pilones monumentales quedan por restaurar a la conclusión del proyecto Gold Line.

Año completado: **1929**

Largo: **1,300 pies**

Reforzado: **1996**

Monumento Cultural Histórico: **#909**

Página opuesta, abajo derecha: En anterior Puente de First Street, día de apertura, 1889 (reemplazado)



## FOURTH STREET VIADUCT

**W**hen constructed in 1931, the Fourth Street Viaduct replaced the last remaining downtown wooden bridge. The viaduct stands apart from the other river bridges with its Gothic Revival features, which include two pairs of massive piers with pointed arch openings. The piers themselves are circumscribed by concrete railings incised with trefoil patterns on triangular forms, a common Medieval-style motif. Several piers feature built-in seating for pedestrians. The viaduct was one of only two L.A. River bridges to depart from the classical aesthetic, instead using a Period Revival design. While experimental by 1930s standards, the viaduct remains closely tied to the monumental theme of the other nearby river bridges.



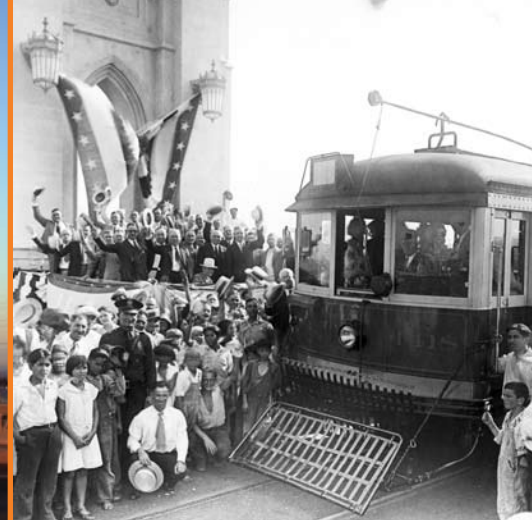
Year Completed: **1931**

Length: **1,890 ft.**

Retrofitted: **1995**

Historic-Cultural Monument: **#906**

Opposite, top right: Opening day ceremonies, 1931



## VIADUCTO DE FOURTH STREET

Cuando fue construido en 1931 el Viaducto de Fourth Street reemplazó el último restante puente hecho de madera en el centro. El viaducto se aparta de los demás puentes del río por sus características al estilo Restauración Gótica, las cuales incluyen dos pares de pilones masivos con aperturas en forma de arcos apuntados. Los pilones mismos están encerrados por barandillas de concreto grabadas con diseños de trébol sobre formas triangulares, un patrón medieval muy común. Varios pilones destacan asientos empotrados para los peatones. El viaducto fue uno de sólo dos puentes que se apartaron de la estética clásica, aplicando en vez un diseño al estilo llamado Period Revival (es decir, un renacimiento de la época). Aunque era muy experimental en relación a las normas de los 1930s, el viaducto se mantiene estrechamente conectado con el tema monumental de los otros puentes cercanos del río.



Arriba, derecha: Las ceremonias del día de apertura, 1931

Año completado: **1931**

Largo: **1,890 pies**

Reforzado: **1995**

Monumento Cultural Histórico: **#906**



## SIXTH STREET VIADUCT

The Sixth Street Viaduct (1932) is the last and the grandest of the monumental river bridges, with its graceful steel arches and clean lines evoking Streamline Moderne design. Two pairs of monumental pylons with fluted and zigzag designs are located at either approach to the bridge. At nearly two-thirds of a mile long, the Sixth Street Viaduct is the largest and longest viaduct constructed on the L.A. River and in its time was the longest concrete viaduct in the world. On an unfortunate note, the iconic span has been threatened with demolition due to a rare degenerative chemical reaction occurring in its original concrete, potentially jeopardizing any future attempts to retrofit the viaduct. Preservationists and river advocates are currently working with city engineers to seek alternatives that would preserve the historic span.



Year Completed: **1932**

Length: **3,546 ft.**

Retrofitted: **Partially retrofitted in the 1990s**

Historic-Cultural Monument: **#905**





## VIADUCTO DE SIXTH STREET

El Viaducto de Sixth Street (1932) es el último y el más grandioso de los puentes monumentales del río, con sus elegantes arcos de acero y líneas rectas evocativas del estilo de Streamline Moderne. Dos pares de pilones monumentales con diseños estriados y en forma de zigzag están localizados en cada entrada al puente. Casi dos tercios de una milla de largo, el Viaducto de Sixth Street es el más grande y el más largo de los puentes construidos sobre el río de Los Angeles y en su época era el viaducto de concreto más largo en el mundo. Desgraciadamente, el viaducto está amenazado con la destrucción total debido a una rara reacción química degenerativa dentro del concreto original, la cual podrá poner en peligro los esfuerzos en el futuro para su reforzamiento. Los conservadores y los defensores del río actualmente están trabajando con los ingenieros de la ciudad para encontrar alternativas que ayuden a preservar el tramo histórico.



Año completado: **1932**

Largo: **3,546 pies**

Reforzado: **Reforzado parcialmente en los 1990s**

Monumento Cultural Histórico: **#905**

## SEVENTH STREET VIADUCT

**W**hile the Seventh Street Viaduct appears to be a double-decker bridge, it has only one navigable road. Opened in 1927, the deck was built on top of an existing 1910 streetcar bridge. The technique cut construction costs while also providing a much-needed crossing over railroad tracks and the L.A. River. Since the original viaduct was designed to carry only trolleys, the additional level required the foundations to be sunk an additional ten feet due to the gradual recession of the river bottom. The upper deck is adorned with decorative light fixtures and a classical-style sculpted concrete railing. With its 1927 addition, the Seventh Street Viaduct exemplifies two different periods of bridge construction in early twentieth-century Los Angeles.

Year Completed: **1927/1910**

Length: **1,530 ft.**

Retrofitted: **1995**

Historic-Cultural Monument: **#904**







## VIADUCTO DE SEVENTH STREET

Aunque el Viaducto de Seventh Street parece tener dos terrazas, solamente tiene una vía navegable. Abierto en 1927, la terraza fue construida sobre un puente existente de tranvía del 1910. La técnica rebajó el coste de construcción mientras que proveía una cruce vital sobre las líneas del ferrocarril y el río de Los Angeles. Ya que el viaducto original fue diseñado sólo para llevar los carros del tranvía, el nivel adicional requería que los cimientos fueran sumergidos unos diez pies adicionales debido a la gradual recesión del fondo del río. La terraza superior está adornada con lámparas decorativas y una baranda de concreto esculpida al estilo clásico. Con la parte agregada en 1927 el Viaducto de Seventh Street demuestra dos periodos diferentes de la construcción de puentes a principios del siglo XX en Los Angeles.

Año completado: **1927/1910**

Largo: **1,530 pies**

Reforzado: **1995**

Monumento Cultural Histórico: **#904**



## OLYMPIC BOULEVARD VIADUCT

The 1925 Olympic Boulevard Viaduct, originally known as the Ninth Street Viaduct, was renamed in honor of the 1932 Olympic Games held in Los Angeles. With four lanes of traffic plus pedestrian sidewalks, the bridge is an important artery connecting Boyle Heights with downtown Los Angeles. Originally, trolleys ran down the middle of the bridge, supported underneath by a special girder and a thicker deck. Unique to the Olympic Boulevard Viaduct is a highly detailed sculpted railing, with double-bellied balusters separated by perforated round forms with incised S-shaped acanthus leaf patterns. Alterations include a 1985 remodel that removed the decorative balustrade, which was subsequently restored in 1998 as part of the seismic upgrade and retrofit.

Year Completed: **1925**

Length: **1,420 ft.**

Retrofitted: **1995**

Historic-Cultural Monument: **#902**





## VIADUCTO DE OLYMPIC BOULEVARD

**E**l Viaducto de Olympic Boulevard de 1925, originalmente conocido como el Viaducto de Ninth Street, fue renombrado en honor a los Juegos Olímpicos de 1932 en Los Angeles. Con cuatro líneas de tránsito además de aceras para los peatones, el puente es una arteria importante que conecta a Boyle Heights con el centro de Los Angeles. Originalmente, los tranvías corrían por el medio del puente, apoyados por debajo con una viga especial y una terraza más gruesa. Las características únicas del Viaducto de Olympic Boulevard incluyen una baranda esculpida con muchos detalles y doble balaustres curvos separados por formas redondas perforadas con diseños huecos de hoja de acanto en forma de S. Las alteraciones incluyen una renovación del 1985 que removió la balaustrada decorativa, la cual fue restaurada luego en 1998 como parte del reforzamiento contra movimientos sísmicos.

Año completado: **1925**

Largo: **1,420 pies**

Reforzado: **1995**

Monumento Cultural Histórico: **#902**



## WASHINGTON BOULEVARD BRIDGE

The Washington Boulevard Bridge is unique among the pre-World War II bridges in its early use of WPA-style self-referential ornamentation. At each entrance to the bridge stands a pair of monumental pylons, each adorned by a decorative terra cotta frieze panel depicting in two-toned bas-relief the process of designing and constructing a bridge. Figures representing engineers, surveyors, and construction workers are seen erecting a bridge, with a depiction of the completed Washington Boulevard Bridge at one end. These one-of-a-kind panels are an early example of heroic portrayals of working people, an artistic theme that would later become popular with WPA public art and architecture in the mid-to-late 1930s.

Year Completed: **1931**

Length: **312 ft.**

Retrofitted: **1994**

Historic-Cultural Monument: **#903**







## PUENTE DE WASHINGTON BOULEVARD

**E**l Puente de Washington Boulevard es único entre los puentes que datan antes de la Segunda Guerra Mundial en su uso temprano de ornamentación al estilo de WPA y en contener alusiones personales. En cada entrada al puente hay un par de pilones monumentales, cada uno adornado con un friso de terracota decorativo mostrando en un relieve de dos tonos el proceso de diseñar y construir un puente. Las figuras representadas son los ingenieros, topógrafos y trabajadores en construcción que se ven en el proceso de erigir un puente, con una representación del completado Puente de Washington Boulevard a un lado. Estos paneles son únicos y muestran ejemplos tempranos de retratos heroicos de la gente trabajadora, un tema artístico que luego se hizo popular en el arte y arquitectura público del WPA del medio a finales de los 1930s.

Año completado: **1931**

Largo: **312 pies**

Retrofitado: **1994**

Monumento Cultural Histórico: **#903**

## PRESENTED BY



The Getty Conservation Institute

## SPONSORS

LEADER:



PARTNER:



SPONSORS:

The Cynet Foundation  
Nabih Youssef Associates

SUPPORTERS:

Film L.A.  
John A. Martin & Associates  
The Office of Councilmember José Huizar  
The Office of Councilmember Jan Perry  
The Office of Councilmember Ed P. Reyes

CREDITS/RECONOCIMIENTOS

Logo and materials designed by  
Amy Inouye, Future Studio Los Angeles

New photography by Kevin Break  
English text by Los Angeles Conservancy staff  
Spanish translation by Aleida Rodríguez  
Printing by Jano Graphics

*VERY SPECIAL THANKS/MUCHÍSIMAS GRACIAS*

To property owners and representatives for providing access and assistance with the April 2008 "Bridge Mix" tour/activity day:  
Brian Friedman, Roll Properties, Inc.  
Brian Luce, The Southern California Institute of Architecture (SCI-Arc)  
Magnus Walker, Serious Clothing

*SPECIAL THANKS/AGRADECIMIENTOS ESPECIALES*

To everyone who made the April 2008 panel discussion and "Bridge Mix" possible, including:  
Qathryn Brehm, Central City East Association  
Merrill Butler III  
Carolyn Cole, Los Angeles Public Library  
Jason Currie, Historic American Engineering Record, National Park Service  
Glen Dake  
Eric DeLony  
Gallery 727  
Edgar Garcia, City of Los Angeles Office of Historic Resources  
Kenneth T. and Eileen L. Norris Foundation  
Latino Urban Forum  
Los Angeles River Revitalization Master Plan  
Celina Mancía  
Larry Mantle  
Harry Medved  
Gary Lee Moore  
James Rojas, MTA  
Gene Rubin  
Wally Stokes, City of Los Angeles Department of Engineering  
Tetra Tech  
Jim Walker, MTA  
Frank D. Winfield, Maryland Society of Professional Engineers

Historic photos: *Herald-Examiner* Collection/Los Angeles Public Library (cover, top left/right; pp. 8, 22, 30); Security Pacific Collection/Los Angeles Public Library (cover, bottom right; pp. 6, 13, 21, 25, 26, 27, 31, 34); Butler Family (p. 7); Metro Library (p. 29).



## Los Angeles Conservancy

523 West Sixth Street  
Suite 826  
Los Angeles, CA 90014  
213.623.2489  
[www.laconservancy.org](http://www.laconservancy.org)