

# El Puente de Aragón sobre el viejo cauce del Turia en Valencia. Una aproximación histórica, estética y constructiva<sup>1</sup>

**Víctor Yepes Piqueras**

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Catedrático de Universidad. Universitat Politècnica de València

La imperiosa necesidad de solucionar las constantes interrupciones causadas por la estrangulación del Puente del Mar debidas a la cada vez mayor tráfico de mercancías hacia el puerto y a las fuertes pendientes de acceso a dicho puente, provocaron la construcción de un nuevo paso que lo sustituyese. Este puente figuraba en el Ensanche de 1924 como prolongación de la gran vía Marqués del Turia y con sus alineaciones paralelas a las del puente del Mar. Es de destacar que el nuevo puente supondría el derribo del puente histórico del Mar y el posible aprovechamiento de los cimientos, pilas o materiales. Dicha decisión, como apunta Aguilar (2008:188) hubiera sido una medida que hoy día nos hubiese llamado mucho la atención.

El acuerdo de construcción del nuevo puente se tomó el 19 de enero de 1927, aprovechando el proyecto redactado por el ingeniero jefe de la División Hidráulica del Júcar, Antonio Monfort<sup>2</sup>. La estructura se terminó de construir en 1933. Su nombre se debe su paso por la antigua estación de ferrocarril de Aragón, que prolonga la Gran Vía del Marqués del Turia con el puerto. Esta nueva estructura se situaría a apenas 150 m aguas abajo del Puente del Mar.

---

<sup>1</sup> Este capítulo corresponde a la siguiente publicación:

Yepes, V. (2010). Puentes históricos sobre el viejo cauce del Turia. Un análisis histórico, estético y constructivo a las obras de fábrica. Universitat Politècnica de València, 313 pp. Registro de la Propiedad Intelectual V-966-13, nº asiento 09/2014/1357.

<sup>2</sup> Arturo Monfort Hervás nació en Valencia el 8 de junio de 1868. Acabó sus estudios de ingeniero de caminos, canales y puertos en 1892.

El primer proyecto del puente de Aragón se redactó por Arturo Monfort (1926), modificándose posteriormente solo el sistema de cimentación, la decoración, la pavimentación y algunos detalles de la parte resistente de la superestructura (Burguera y Leyda, 1934:66). Su azarosa construcción dio lugar a la ordenación de los viales de las inmediaciones, con la prolongación de la Alameda hasta la antigua Estación Central de Aragón.



Figura 1. Puente de Aragón. Fotografía V. Yepes.

El puente y sus elementos son modernistas, si bien se simplificó al máximo y se eliminó el arte floral barroco que Monfort diseñó en sus planos originales. Las barandas son de hormigón armado, de sección cuadrada. Las farolas son de fundición y estilo Art-Decó de gran belleza, con cuatro brazos a 2/3 de su altura.

Las cuatro estatuas alegóricas adosadas a los pilares de entrada y salida son del escultor valenciano José Terencio Ferré. Se representa a La Sabiduría y La Agricultura, por la parte recayente a Marqués del Turia, y al pescador o marinero y a la mujer valenciana, del lado de la plaza de Zaragoza (Garín, 1983:95). En 1966 el escultor Jesús Castelló Mollar restauró las esculturas que se hallaban completamente deterioradas.

El presupuesto por contrata de las obras, incluidos los proyectos reformados redactados durante la ejecución por José Burguera (1929) y por Gabriel Leyda (1932), ascendieron a 2,7 millones de pesetas. El contratista de las obras fue Francisco Campos. La proximidad de terreno firme y la presencia de restos de obra antigua por debajo del nivel freático aconsejaron sustituir la cimentación por pilotes de hormigón armado por el de cajones hincados a cielo abierto, que resultó más económico y más seguro contra las socavaciones (Burguera y Leyda, 1934: 66). El puente está formado por 6 arcos escarzanos de hormigón armado, de 25 m de luz, rebajados al 1/10, de 1 m de ancho y separados entre ejes 2,20 m. Las pilas, realizadas con piedra labrada con pico fino, son muy bajas, con una sección transversal formada por un rectángulo con dos semicírculos en ambas partes. La longitud con una longitud de 167 m y una anchura de tablero de 30 m. Los pretilos, reemplazados tras la riada de 1957, definen una balaustrada con piezas rectangulares de piedra sobre la que se distribuyen columnas de hierro que soportan el alumbrado público.



Figura 2. Puente de Aragón, en la riada de 1957.



Figura 3. Puente de Aragón, al fondo, la Avenida del Puerto.



Figura 4. Puente de Aragón. Fotografía V. Yepes.





Figura 5. Puente de Aragón. Fotografía V. Yepes.



Figura 6. Puente de Aragón. Fotografía de V. Yepes.



Figura 7. Detalle del tajamar del puente de Aragón. Fotografía de V. Yepes.



Figura 8. Detalle ornamentación del puente de Aragón.

## Referencias:

AGUILAR, I. (2008). Arturo Monfort y el puente de Aragón. En torno a un discurso sobre la ingeniería, en Alonso, M. et al (ed.): *Historia de la ciudad. V. Tradición y progreso*. Ed. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia., pp. 188-207.

BURGUERA, J.; LEYDA, G. (1934). Puente de Aragón sobre el Turia en Valencia. *Revista de Obras Públicas*, 2639:66-72.

GARÍN, F.M. (1983). *Los pretilos y su entorno. Los Puentes*. Catálogo Monumental de Valencia, Caja de Ahorros de Valencia.

YEPES, V. (2010). *Puentes históricos sobre el viejo cauce del Turia. Un análisis histórico, estético y constructivo a las obras de fábrica*. Universitat Politècnica de València, 313 pp. Registro de la Propiedad Intelectual V-966-13, no asiento 09/2014/1357.



Esta obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).