

EDIFICIO: CATALUÑA (Avda. de)

DENOMINACIÓN: **Puente de Hierro sobre río Gállego**



GRADO DE PROTECCIÓN:

**INTERÉS ARQUITECTÓNICO (A)**

INFORME HISTÓRICO - ARTÍSTICO

Las crecidas torrenciales del Gállego hicieron que se sucedieran las edificaciones de un puente sobre este río en las inmediaciones de la ciudad. A comienzos de siglo XVIII existía uno de fábrica (destruido en la Guerra de Sucesión), sustituido por otro de madera y arruinado durante los Sitios. Se construyó otro de fábrica que fue destruido en parte por una avenida torrencial producida en 1827. Reparado provisionalmente, otra avenida acaecida en 1834 destruyó la parte salvada en la anterior. El régimen torrencial de este río hizo que se plantease como solución la edificación de un puente colgante; sería el primero de la ciudad. Dirigió las obras el ingeniero francés Luis de la Martinière, bajo la inspección directa del ingeniero del distrito de Zaragoza. Pero con otra avenida del río producida en 1839, el nuevo puente se desplomó. Reparado de inmediata, volvió a romperse el 8 de mayo de 1841. Utilizado sólo para peatones, en 1890 volvía a ser reparado.

Sin embargo, a pesar del refuerzo, el puente era insuficiente para las cargas que por allí pasaban. Por ello en 1915 se plantea hacer un estudio para construir uno nuevo derribando el existente. En 1922 se hizo el libramiento para los devengos del estudio técnico, encargándose el estudio y proyecto que incluía paso para tranvías, al ingeniero de Caminos Práxedes Mateo Sagasta. El 25 de febrero estaba terminado. Las obras de ejecución se llevaron a cabo en dos fases, disponiéndose previamente uno de carácter provisional, situado algo más a la izquierda. En la primera fase se hicieron las obras de cimentación, pilas y estribos del puente, realizado todo ello por el "Círculo Nacional de Firmes Especiales", bajo la dirección del ingeniero Jaime Ramonell, siendo contratista de las obras Juan Pablo Sanz. Terminadas estas el 26 de Junio de 1927, ascendió su costo a 522.224,18. En la segunda fase, se hizo la superestructura siguiendo el proyecto de Sagasta, reformado por el ingeniero de Caminos Antonio Núñez Maturana. Las obras fueron ejecutadas por la Sociedad Española de Construcciones Metálicas de Bilbao, ascendiendo el importe a 1.583.848, 63 ptas. El 23 de noviembre de 1930 se abrió al público.

La cimentación se llevó bajo el río a 14,32 m con aire comprimido. Tiene una longitud de 147,60 m. con un ancho total de pretil a pretil de 11 m. Consta de tres tramos con estructura superior de hierro.

FUENTES:  
BIBLIOGRAFÍA:  
BLASCO IJAZO, J., *¡Aquí... Zaragoza!*, vol III, Zaragoza 1952.



INTERVENCIONES PERMITIDAS Y ELEMENTOS A CONSERVAR.  
RESTAURACIÓN

ÁREA

  
AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA