

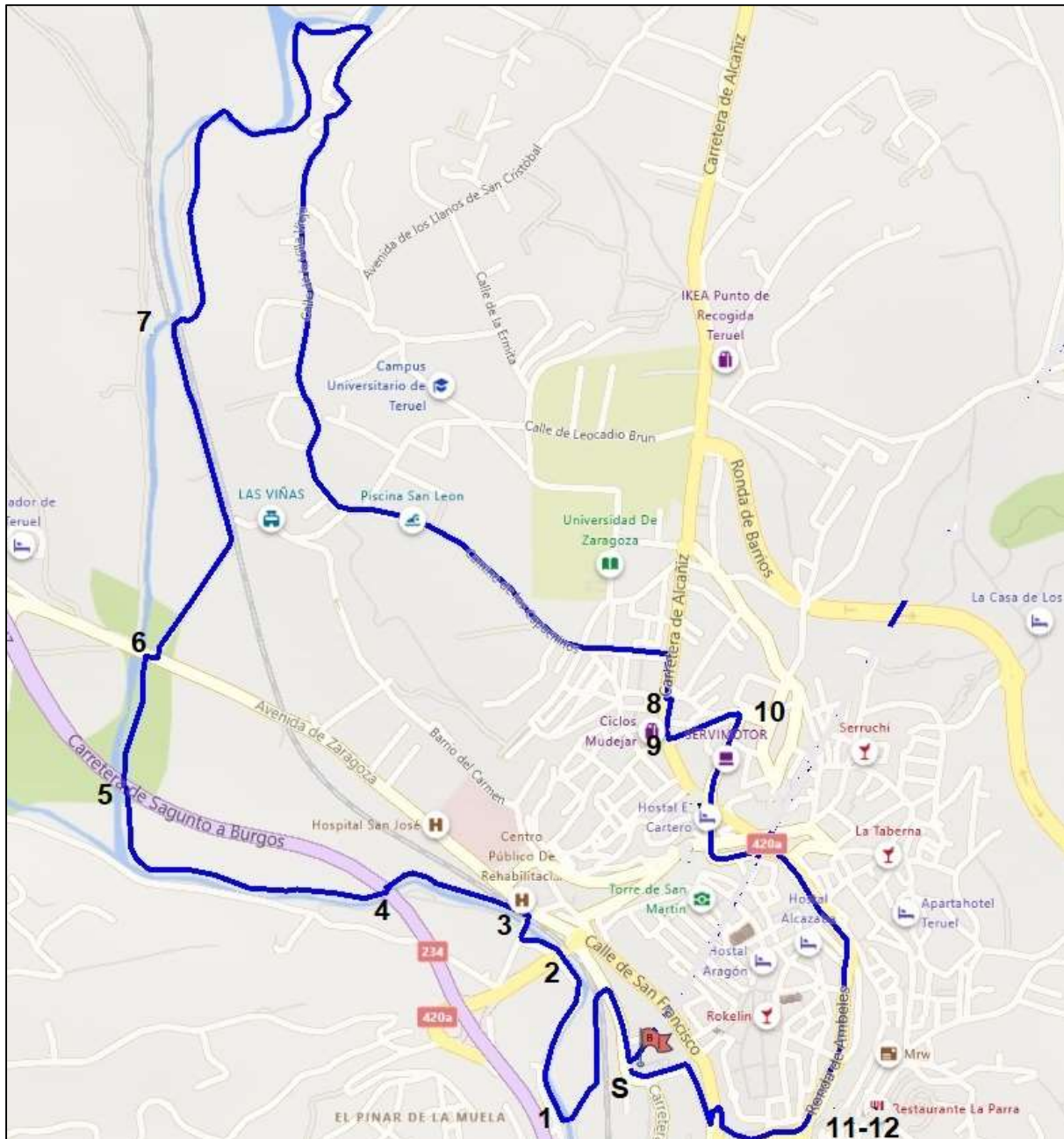
Semana Cultural Interpeñas

23 de mayo de 2022

18:30 h

Salida frente a la estación del ferrocarril de Teruel

Ruta por doce puentes de Teruel



Ruta por doce puentes de Teruel. 8,6 km; 95 m de desnivel acumulado.

La configuración de la ciudad de Teruel, sobre una muela rodeada por ramblas y por el río Turia (fruto de la confluencia del Guadalaviar y del Alfambra, cerca de la ciudad), ha provocado la construcción de numerosos puentes, para salvar las dificultades orográficas o para salvar sus ríos.

La ruta que se incluye en la semana cultural de Interpeñas visitará doce de esos puentes: el de Doña Elvira (o de Tablas), el de la Equivocación, el de Hierro, el del río Turia y el del Alfambra, ambos de la variante de la carretera N-234, el del Cubo, que siempre estuvo en el camino de Teruel a Zaragoza, el del ferrocarril, sobre el Alfambra, y ya en el camino de vuelta, el puente Nuevo, el de la Reina, los Arcos (acueducto, pero también puente), para finalizar con los viaductos de Teruel. El recorrido de ida se hará por la senda fluvial de los ríos Turia y Alfambra, y el regreso por zona urbana de Teruel.

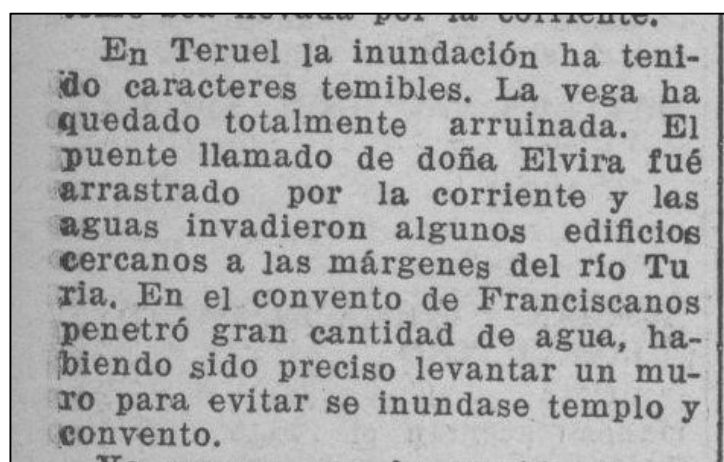
La salida se plantea en la estación del ferrocarril de Teruel. En total se recorrerán 8,6 km, con un desnivel de 95 m.

En este documento se expone la historia de cada uno de los puentes citados. Su numeración se corresponde con la del mapa.

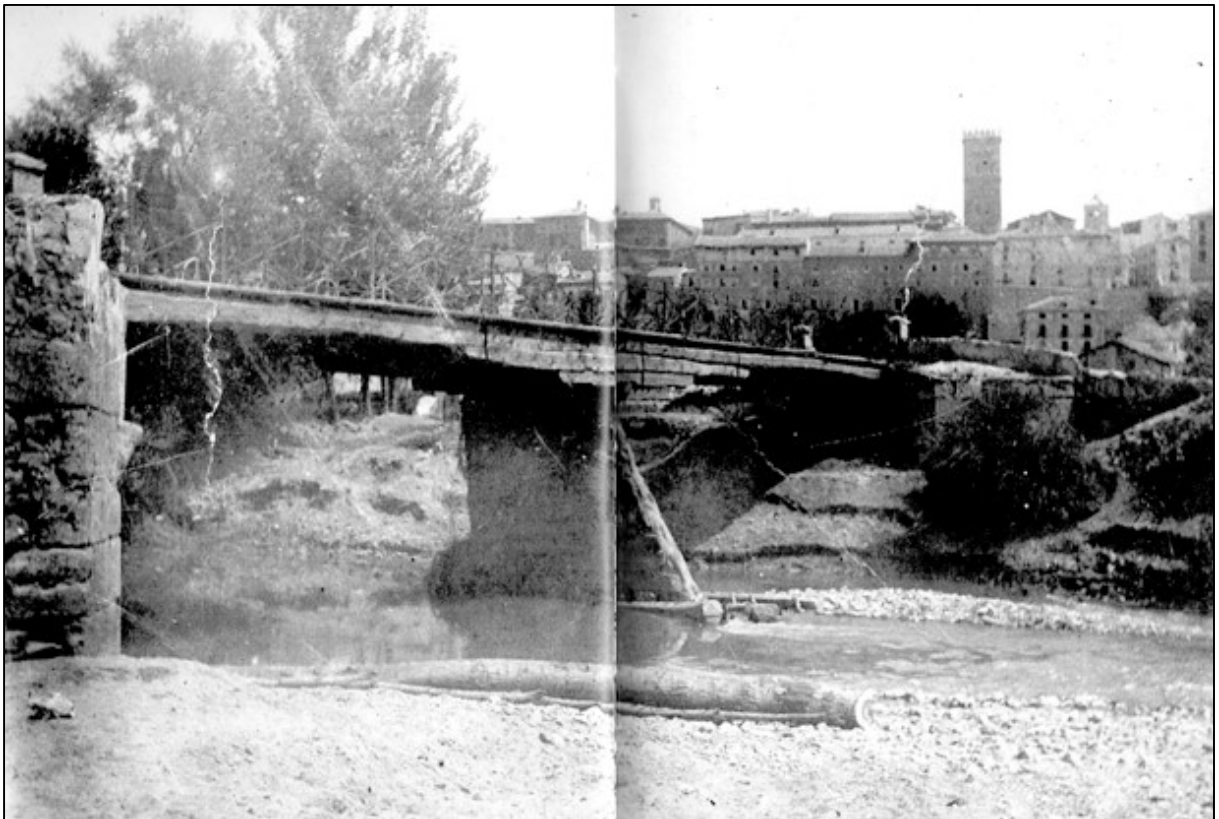
1.- puente de Doña Elvira, o de Tablas

El puente actual es una construcción muy reciente, ligada a la mejora del paseo fluvial de Teruel. En ese lugar estuvo ubicado el puente de doña Elvira, también llamado puente de Tablas. El origen de su nombre se basa en una leyenda. A finales del siglo XIII, la hermosa Elvira vivía y tenía su hacienda en el margen derecho del Turia. Entonces, el único puente para cruzar el Turia estaba frente a la iglesia de San Francisco, en el camino de Villel. Elvira tuvo muchos pretendientes, pero finalmente casó con un joven turolense. Uno de los pretendientes asesinó por despecho al joven marido en el puente de San Francisco. Doña Elvira nunca quiso volver a pasar por ese puente, y construyó uno nuevo de madera, razón por la que llevó su nombre.

Es de suponer que a lo largo de los siglos, el puente de doña Elvira fue dañado por las riadas del Turia. En 1933 fue destruido a causa de la gran avenida registrada en el mes de junio. Entonces, el puente tenía dos vanos, con un pilar en su parte central.



“La Voz de Aragón”, 8 de junio de 1933.



Puente de doña Elvira, anterior a la riada de 1933



Puente de doña Elvira, reconstruido con pilar de madera.

2.- puente de la Equivocación

La historia del puente de la Equivocación está ligada a la del original puente de Hierro, existente aguas arriba en el arranque de la carretera de Teruel a Tarancón. Como veremos, ese puente fue volado en la guerra civil, y tenía dos problemas: su tablero tenía poca altura sobre el río Turia, de modo que casi fue superado por la avenida de 1933 y por otra parte en su inicio había que superar un paso a nivel del ferrocarril Central de Aragón. Por eso, finalizada la guerra civil de 1936-1939, se planteó desplazar el origen de la carretera de Cuenca a otro punto que no tuviera esos problemas.

Se estudiaron dos ubicaciones: una cercana a la ermita de la Virgen del Carmen y otra en el lugar que ocupa nuestro puente, al final de la calle de San Francisco. Elegida esta opción, en 1942 se ordenó por el Ministerio de Obras Públicas la redacción del proyecto del puente al ingeniero Carlos Muñoz Laborde, de la Jefatura de Puentes y Estructuras de Madrid. Este ingeniero proyectó el puente mediante arcos triarticulados, con el objetivo primordial de ahorrar hierro en tiempos de graves carencias y mantener el isostatismo de la estructura sin perder la estética. El proyecto fue aprobado el 1 de junio de 1943, y el 26 de abril de 1944 fueron adjudicadas las obras a la empresa Termac.

El puente proyectado tenía 5 arcos (el más amplio era el segundo desde el estribo de Teruel, que salva el río Turia) y tenía capacidad para el paso de dos trenes bajo su arco más próximo a Teruel. La rasante en la zona de conexión con la parte final de la calle San Francisco (carretera de Zaragoza) también estaba estudiada.

Los males que llevaron a que este puente pasara a denominarse popularmente “de la Equivocación” en lugar de “puente sobre el Turia”, que es el que consta en todo el expediente, comenzaron cuando ya se estaba construyendo.

La cimentación del puente quedó terminada en noviembre de 1945 y en febrero de 1946 se procedió a hormigonar los alzados del puente. El 22 de junio de 1946, con el puente en fase de construcción avanzada, la recientemente creada RENFE informó a la Jefatura de Puentes de Madrid que bajo el puente era indispensable prever tres vías electrificadas, “por requerirlo así las futuras líneas férreas Teruel-Alcañiz y Utiel-Teruel”. Para conseguirlo, el puente debería tener un vano libre de 14,40 m de anchura y 5,15 m de altura. Esto no era posible con el arco proyectado, así que se tuvo que demoler el estribo del lado de Teruel y buscar una solución feísima, basada en un tablero recto que destroza la estética del puente.

No terminaron ahí los males. El nuevo diseño del vano más próximo a Teruel obligó a subir la cota del puente en el estribo colindante y a conectar con la carretera de Zaragoza y la de la Estación del ferrocarril sin apenas espacio para recuperar las cotas.

Para empeorar las cosas, para esta fecha ya se había construido por Regiones Devastadas el complejo de viviendas de “La Colmena”. Este conjunto de edificios tenía varias entradas desde la carretera de Zaragoza que se habían ajustado a la rasante entonces existente. Resultaba por ello imposible, en primera instancia, subir la rasante de la carretera de Zaragoza para poder conectar con la que RENFE obligaba al puente en construcción.

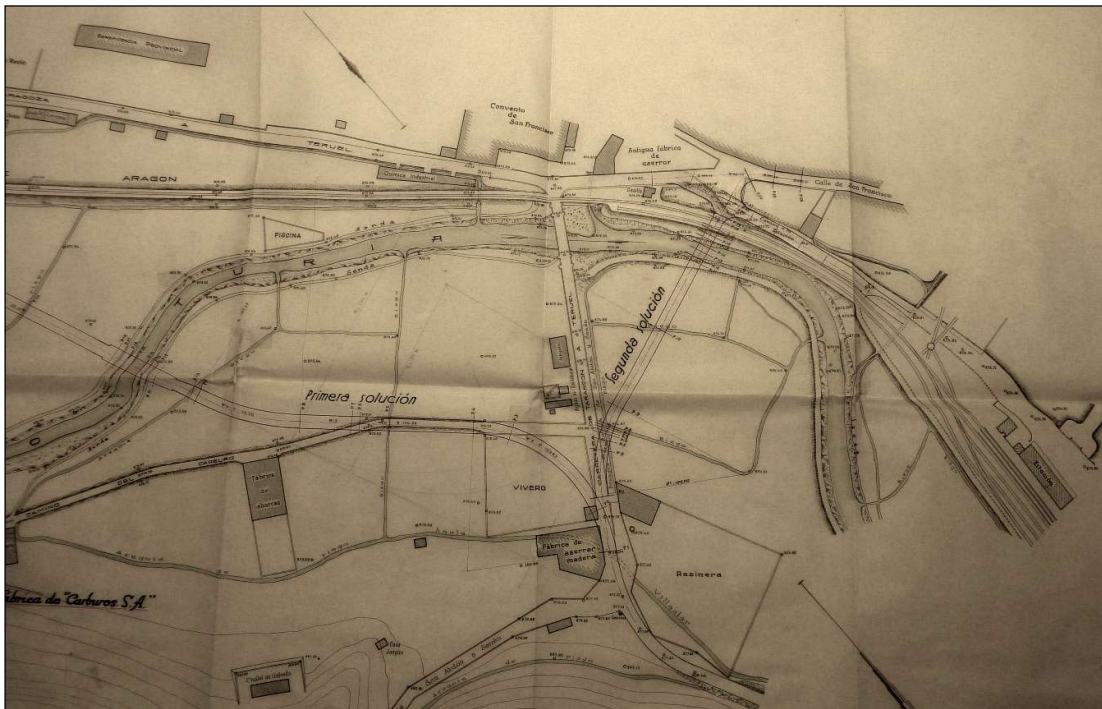
La solución era casi imposible si nadie cedía en sus pretensiones. Desde luego, quien no cedió fue RENFE.

En abril de 1947 se ordenó la redacción de un proyecto de accesos al puente, que estuvo terminado en diciembre de 1948 y fue redactado por el ingeniero de la Jefatura de Puentes que había dirigido las obras, Vicente Roglá. Tres años durarían los informes y contrainformes relacionados con este proyecto y los escritos entre la Jefatura de Teruel y la de Puentes y Estructuras. Por fin, en mayo de 1950, la Jefatura de Teruel tomó cartas en el asunto y el ingeniero José María Palá redactó un proyecto de accesos que resolvía el problema mediante el abocinamiento del encuentro entre el puente y la carretera de Zaragoza y un juego de pendientes que incluía cierta subida de la rasante de la carretera de Zaragoza, afectando ligeramente a los accesos del edificio de La Colmena, lo que llevó a plantear amargas quejas por parte de Regiones Devastadas. El 3 de julio de 1951 se procedió al replanteo de los accesos (por cierto, asistió el ingeniero Carlos Fernández Casado, eminencia en materia de puentes). En noviembre de 1952, todavía insistía RENFE en que no se modificara el gálibo ni un pelo.

El puente fue el que se llevó la peor parte y las ironías de los turolenses. Fue satirizado en una falla en la Plaza del Torico e incluso un editorial del periódico “Lucha”, de 21 de septiembre de 1950, solicitó que se volara el puente. Por fin, el 22 de diciembre de 1954 se inauguraron el puente y sus accesos, no sin más problemas: el acceso a la Estación del ferrocarril era casi impracticable, lo que obligó a trabajar en un nuevo proyecto de acondicionamiento.

Hoy día, bajo el antiestético vano rectangular del puente, los turolenses seguimos buscando esos ferrocarriles electrificados para los que RENFE exigía tales gálibos. En el fondo, el puente es un monumento a la inocentada permanente del ferrocarril turolense...

Para más información: <https://historiasdecarreteras.com/el-puente-de-la-equivocacion/>



Proyecto de 1940. Soluciones alternativas. La solución elegida fue la segunda.



Vano recto sobre el ferrocarril del puente de “La Equivocación” (Teruel, río Turia).

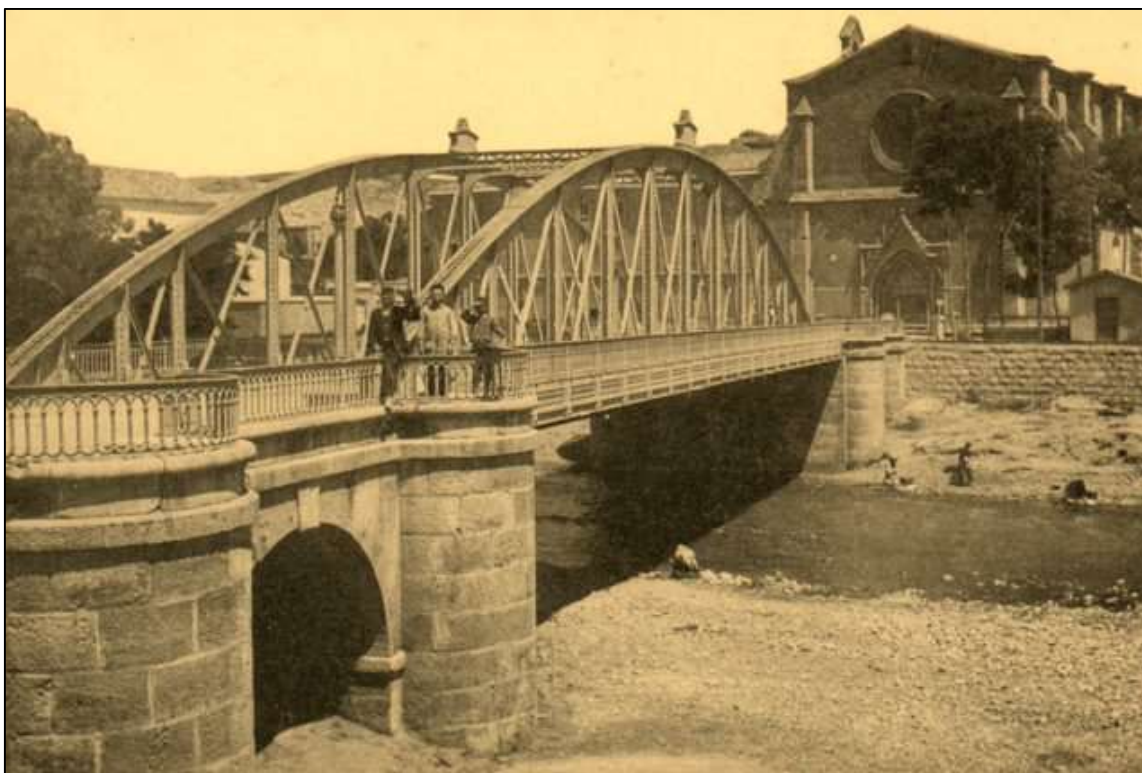
3.- puente de Hierro

La primera obra que se acometió en el siglo XIX en la provincia de Teruel, en la carretera de primer orden entre Teruel y Tarancón, fue la construcción de un puente de hierro sobre el río Turia frente a la iglesia de San Francisco de Teruel. La subasta para la construcción de ese puente tuvo lugar el 2 de octubre de 1863. Este puente tuvo como singularidad que era metálico, con acompañamientos de sillería muy cuidados y barandillas también de hierro, de las que quedan algunos restos junto a la iglesia de los Franciscanos. Sustituyó a otro puente de piedra que estuvo emplazado en el mismo sitio y que fue derribado por no poder encajar la carretera. En junio de 1868 finalizó la obra. Una inscripción en la fuente de San Francisco nos lo recuerda.

El ferrocarril Central de Aragón creó a finales de aquel siglo un paso a nivel al comienzo de dicho puente, junto al estribo del lado de la ciudad.

Durante la guerra civil de 1936 a 1939 el puente de hierro fue destruido, resultando ligeramente dañados los estribos de piedra. Aprovechando estos estribos, se dispuso un puente provisional y ya en la década de 1940 se planteó la construcción de un nuevo puente (el de la Equivocación).

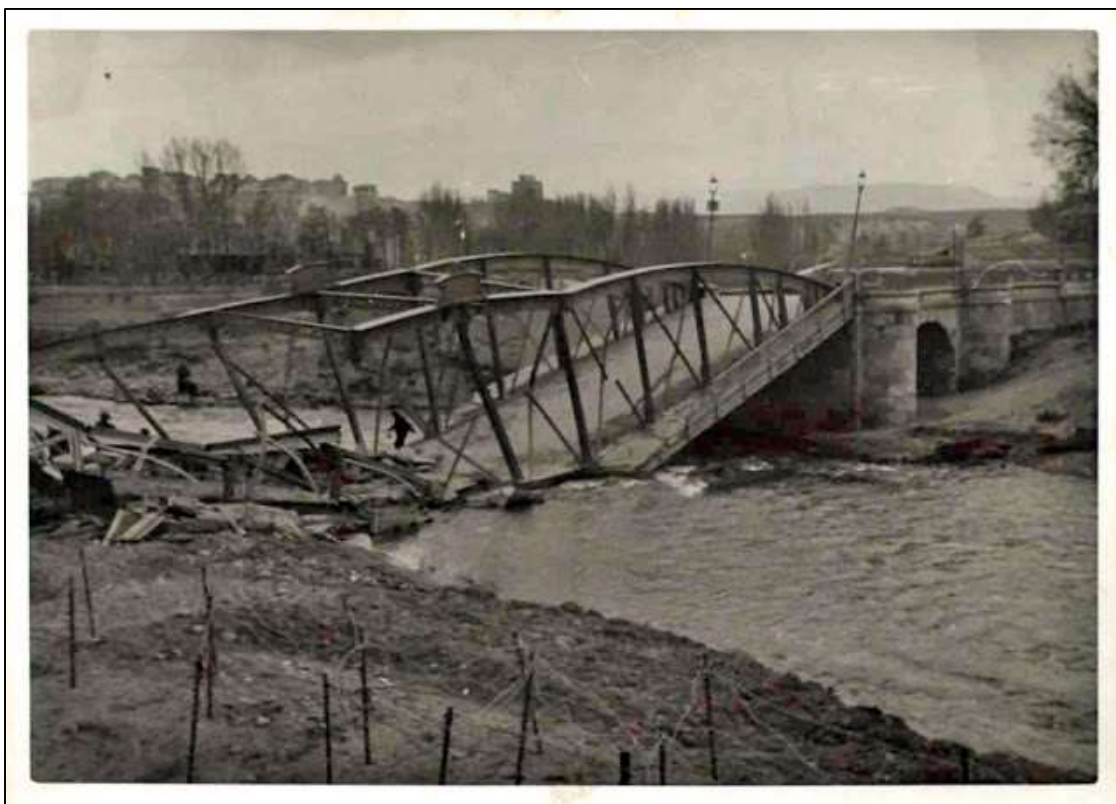
Con motivo de las actuaciones de mejora del paseo fluvial de Teruel se ha construido otro puente de hierro, que pretende recordar al original, si bien tiene mucho menor porte.



Puente de hierro. Al fondo, iglesia de los Franciscanos, junto a la que estaba la carretera de Teruel a Zaragoza.



El puente de hierro a punto de ser rebasado por una riada del Turia (probablemente la de 1933). Foto del Archivo del MITMA.



El puente de hierro, destruido durante la guerra civil.



Solución provisional para el puente sobre el Turia. Carretera de Teruel a Tarancón. Fue el paso obligado hasta diciembre de 1954.

4 y 5.- puentes de la variante de la carretera N-234 sobre el Turia y el Alfambra

Después de varios estudios en 1952 y 1960 para solucionar el problema del tráfico de la carretera N-234 en su travesía por Teruel, en 1969 se ordenó la redacción de un proyecto de variante. Dicho proyecto se redactó en enero de 1972.

La variante de Teruel se proyectó por la Vega del Turia, lo que motivó muchas críticas por la afección ambiental. Ofrece un trazado ambicioso para la época, con radio mínimo de 300 metros, pendiente máxima del 5%, con vías para tráfico lento y sección tipo REDIA, con calzada de 7 metros y dos arcones de 2,50 metros cada uno (es el único tramo de carretera convencional con estas generosas características en la provincia de Teruel). El trazado en planta no presenta ni siquiera un tramo recto. Está compuesto, al estilo de las autopistas de la época, de una serie de curvas enlazadas con clotoideas. Costó 128,7 millones de pesetas.

Las obras se ejecutaron con relativa rapidez, estando prevista la inauguración para un día que luego fue muy señalado por otras razones: el 20 de noviembre de 1975. Dadas las circunstancias, se inauguró el 1 de diciembre de 1975 con la presencia de autoridades locales.

La variante incluyó cinco puentes (sobre el ferrocarril, sobre la carretera de Castalvo, dos sobre el río Turia y uno sobre el río Alfambra). En nuestra ruta pasaremos por debajo de los dos últimos. Fueron puentes-losa de hormigón armado, típica solución para puentes cortos en la época de su construcción.



Puente de la variante de la N-234 sobre el río Turia.

6.- puente del Cubo

El camino real histórico de Teruel a Zaragoza cruzó el río Alfambra en la zona en la que se encuentra el puente del Cubo. Posiblemente hubo un puente de madera histórico, que como todos los de este tipo sufrirían episodios de daños o destrucción con motivo de las riadas.

En el siglo XVI se construyó de piedra y tenía tres arcos, el central de ellos con mayor elevación. Por cierto, de la construcción de ese puente de piedra (y de la ruina del anteriormente existente) queda constancia en el diario del caballero turolense del siglo XVI Don Juan Gaspar Sánchez Muñoz, publicado por Gabriel Llabrés en 1902: “Item en el anyo de 1517 se empeçó y hizo la puente del Cubo en setiembre, que en mayo se la había llevado el río; del año 1525 se acabó de empedrar y del todo, y en abril de 1526 se empedró y allanó la cresta del Cubo, y se hizo el puente de la ceyquia y el cuello de la ceyquia de cal y canto, el qual cuello pagaron los herederos de la ceyquia, y yo Muñoz ata la Junquera que está en la ceyquia y toda la ceyquia y el gallipiente pago la ciudat. [...] Hizo esta obra de la cresta y de acabar el puente Gil Sánchez Gamir mi tio, como á procurador la ciudat lo pagó”.

Este puente fue reconstruido posteriormente con un solo arco de sillería y ladrillo, probablemente en el siglo XIX.



Puente del Cubo, sobre el río Alfambra.

7.- puente del ferrocarril sobre el Alfambra

El ferrocarril Central de Aragón estableció su estación a los pies de la muela que alberga al casco antiguo de Teruel. Lograr la proximidad a la ciudad obligó a descender hasta la vega del Turia, mediante un trazado complicado entre Escandón y Teruel (el ferrocarril minero de Ojos Negros a

Sagunto, que no necesitaba tener su estación próxima a la ciudad, eligió los Baños como su estación y no tuvo tantos problemas para salvar el puerto).

El ferrocarril necesitó salvar el río Alfambra, en su camino hacia Concud. Lo hizo mediante un puente de dos arcos, recientemente remodelado, bajo el cual pasa nuestra ruta.



Puente del ferrocarril sobre el río Alfambra.

8.- puente Nuevo

Este puente formó parte del proyecto de “variante y acondicionamiento con supresión de curvas peligrosas de los kilómetros 0,811 al 2,100 de la carretera de Teruel a Cortes”. El proyecto modificó el trazado antiguo de esta carretera, que discurría por el puente de la Reina y la actual calle de Miguel Ibáñez, en Teruel, gracias a la construcción del llamado “puente Nuevo”. Al tratarse de una carretera de acceso a Teruel, se proyectó con un ancho de 12 m.

En el informe del ingeniero jefe de Obras Públicas, de fecha 14 de agosto de 1946, se hacía constar la idea de que la futura variante de la carretera Sagunto-Burgos por la ciudad de Teruel se construyera por esta zona, ampliando el viaducto o construyendo uno nuevo y discurriendo por la Ronda. De este modo, el puente Nuevo serviría para esa futura variante.

La única complicación era salvar el desnivel existente entre el casco antiguo y el actual barrio de San León. Para ello, el informe del ingeniero jefe justificaba la construcción de un puente: “La vaguada que hay que atravesar resulta de gran amplitud en su anchura, para mantener la altura de rasante debida, pero como se trata de un terreno de fácil cimentación, a nuestro juicio es acertada económicamente la solución que propone el ingeniero, salvándola con obras de fábrica de pequeña luz que consisten en un tramo en arco de 20 metros y 8 pontones de 10 metros, uno de

ellos para cruzar la actual carretera que ha de respetarse para servidumbre a las fincas colindantes”.

Eugenio Asensio Andrés proyectó dicho puente, previendo la utilización de mampostería ordinaria en cimientos y alzados y de sillería de piedra caliza en las aristas de los muros, boquillas e impostas. Se buscaba, según la memoria del proyecto, que el puente congeniara estéticamente con el acueducto próximo. Las bóvedas se proyectaron de hormigón.

La construcción de esta variante se dilató nada menos que 18 años. Ya en 1942 se solicitó la redacción del proyecto, lo que fue aprobado en abril de ese mismo año. El proyecto lleva fecha de agosto de 1946, pero la subasta tuvo que esperar hasta el 29 de septiembre de 1951 (el contratista adjudicatario fue Luis Pastor Esteban) y las obras finalizaron el 31 de mayo de 1960.

En contra de lo que indicaba el ingeniero jefe en 1946, debió modificarse la solución del puente ya que “al iniciar las excavaciones de pilas y estribos se vio la necesidad de modificar las luces de las obras para evitar cimentaciones que salían ubicadas en terreno poco apto para ello”. Finalmente, el “puente nuevo” de Teruel quedó constituido por un arco oblicuo de 20 m de luz, tres arcos de 20 m, dos arcos de 12 m y un arco oblicuo de 12 m, con los correspondientes muros de acompañamiento. El firme de la carretera fue construido con hormigón mosaico.



Puente Nuevo, en construcción.



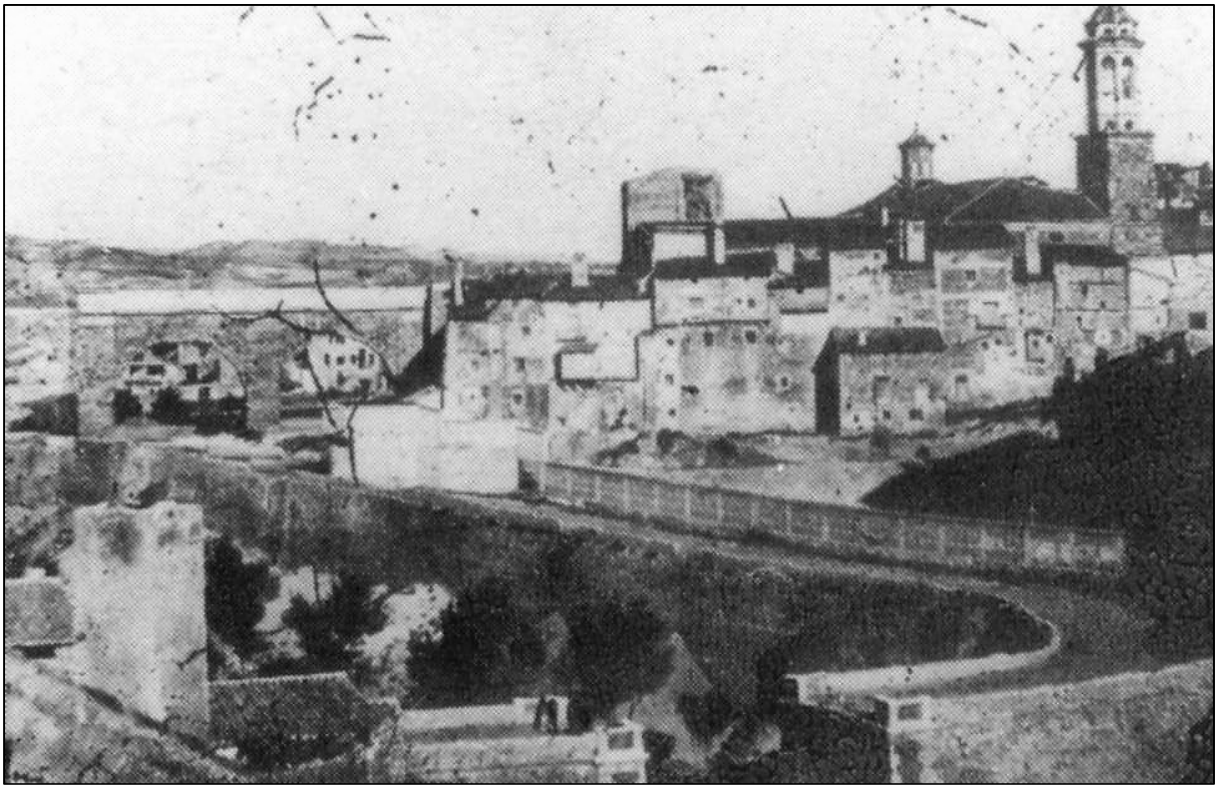
Puente Nuevo en construcción.

9.- puente de la Reina

Tradicionalmente, el camino desde Teruel hacia el interior de la provincia (la que después sería carretera de Teruel a Cortes, que permitía acceder a Alcañiz) discurrió por el Carrel. Pronto se planteó una alternativa que, aunque diera mayor rodeo, disminuyera la pendiente, discurriendo por la actual calle Miguel Ibáñez (o “de los Baches”).

Para salvar el barranco de los Arcos, en 1835 comenzó la construcción del puente de la Reina. Madoz citaba en 1849 que se hallaban paralizadas las obras por falta de fondos, “habiéndose construido únicamente los dos machones”.

Dos décadas después, fue destruido en la Guerra Carlista (en el verano de 1874 Teruel sufrió dos ataques carlistas de importancia). La reconstrucción del puente de la Reina (entonces también llamado de Blas Pierrad) tuvo que esperar hasta septiembre de 1885.



El puente de la Reina, con solo sus estribos. Probablemente, la foto fue tomada antes de 1885.

10.- Los Arcos

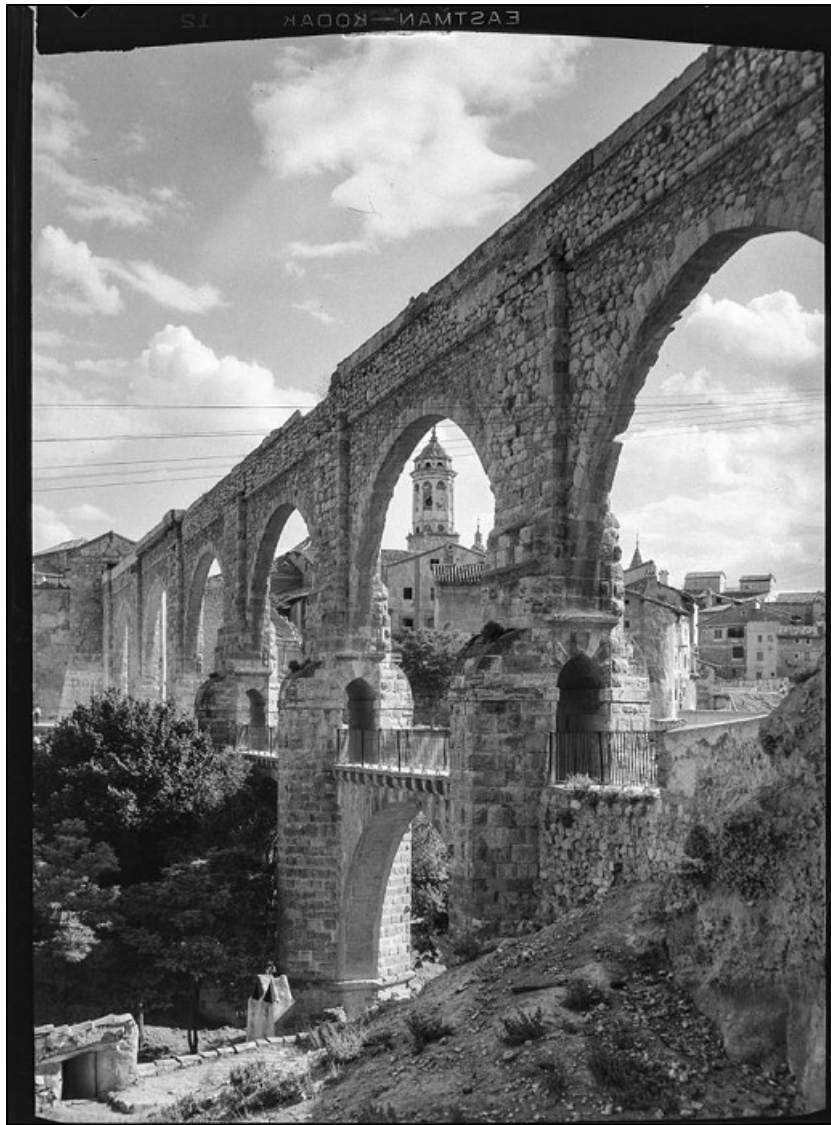
El acueducto de los Arcos forma parte de la traída de aguas desde la peña del Macho y salva uno de los barrancos que rodean Teruel.

Las obras de la canalización de aguas comenzaron en 1537, pero se abandonaron durante un tiempo a causa de su carestía, hasta que en 1551 se encargaron a Pierres Vedel. En 1552 ya había llegado la canalización hasta el Carrel y en 1554 se terminó la construcción del acueducto de los Arcos, que permitió la entrada del canal en la ciudad. Las obras para distribuir las aguas por el interior de la ciudad, incluyendo fuentes y arbellones, duraron cuatro años más.

El acueducto es también viaducto, permitiendo el paso de personas y animales, mediante un diseño con elevada estética. Consta de dos niveles, el superior de seis arcos y el inferior de dos.

Es de los pocos puentes de piedra que mantiene la ciudad. Para conocer el funcionamiento de este tipo de puentes, puede visitarse el museo de Carreteras de Teruel, ubicado en el Centro de Conservación de Carreteras del MITMA (abierto los sábados, de 10:30 a 13:30).

Para más información: [https://es.wikipedia.org/wiki/Acueducto_Los_Arcos_\(Teruel\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Acueducto_Los_Arcos_(Teruel))



Acueducto-viaducto de los Arcos. Foto de Wunderlich, entre 1929 y 1936.

11.- viaducto de Fernando Hué

En el año 2020 se cumplieron 100 años desde que fue redactado el proyecto y adjudicadas las obras de construcción del viaducto de Teruel.

En puridad no se trataba de un proyecto para construir el viaducto, sino de una variante de la carretera de Teruel a Sagunto en sus dos primeros kilómetros. Sin embargo, a pocos metros de arrancar dicha variante era necesario salvar la rambla de San Julián y esa dificultad motivó oficialmente la construcción de un viaducto. Y digo oficialmente, pues la ciudad, al margen de variantes de carreteras lo que anhelaba era poder comunicar la muela en la que se asienta su casco histórico con los prometedores llanos de Pinilla. Era la oportunidad para ensanchar la ciudad y la variante fue una perfecta excusa.

Si algo caracteriza al viaducto de Fernando Hué es su gran arco central de hormigón armado (que fue récord español de luz en su momento) y la estética general de un puente entonces muy próximo y hoy día integrado plenamente en la ciudad.

El proyecto del viaducto de Teruel lleva fecha de 21 de abril de 1920. Era, como se ha dicho, un proyecto de variante de la carretera de Teruel a Sagunto. La longitud de esta variante fue de 1.414,47 metros, arrancando en la Ronda y terminando en la parte alta de la penosa cuesta del Carrajete. Era un proyecto especial, pues del presupuesto inicial de 773.492,72 pesetas, el 90,6% era para construir el viaducto.

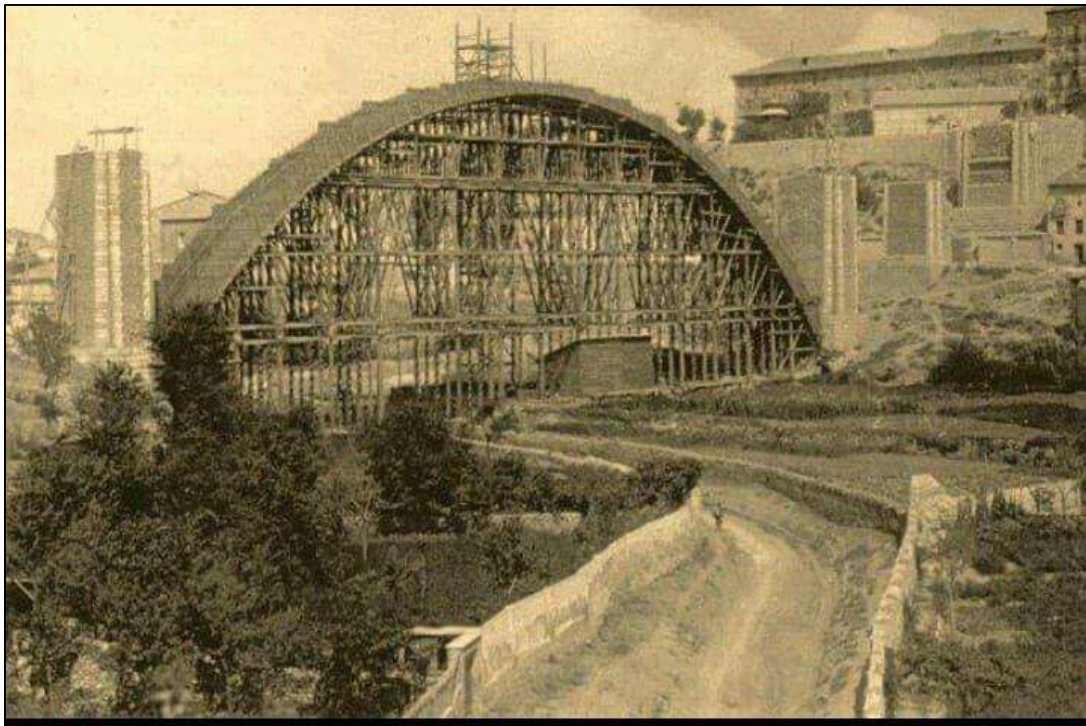
Por Real Orden de 14 de junio de 1920, siendo Director General de Obras Públicas Carlos Castel González de Amezúa, se aprobó el proyecto, prescribiéndose que se tenía que justificar que la solución del viaducto proyectado, con su gran arco de hormigón armado, era mejor que otro con 6 o 7 arcos de menor luz y de hormigón en masa. El informe de la Jefatura de Teruel fue valiente, decidido y convincente, y por Real Orden de 20 de noviembre de 1920 se acordó licitar el proyecto de Fernando Hué, pero obligando a ciertas modificaciones. La más importante de ellas fue la de reducir el ancho del tablero de 8 a 7 metros. El 9 de diciembre de 1920 se adjudicaron las obras al también ingeniero de caminos Mariano Luiña Fernández.

Una vez adjudicadas las obras, lo primero que se ejecutó fue la nueva carretera por la zona del Ensanche (la actual avenida de Sagunto), para facilitar el acceso al futuro viaducto desde ambos lados. En 1925, cuando se tenía perfectamente replanteada la zona del viaducto y se habían realizado las fundaciones de los apoyos y de los muros de acompañamiento, se redactó un proyecto "Reformado", que se dedicó solamente a la obra del viaducto y lo definió y proyectó tal y como lo conocemos en la actualidad. El presupuesto final de la obra ascendió a 909.063,73 pesetas.

El montaje de la cimbra del arco principal, con la colocación de armaduras de la bóveda, finalizó en verano de 1926. Entre septiembre y diciembre de 1926 se procedió al hormigonado del arco principal en tres capas (la primera finalizó el 28 de octubre de 1926). El 21 de marzo de 1927 se efectuó el descimbramiento de la bóveda. El viaducto fue inaugurado el martes 29 de octubre de 1929 (fecha mundialmente significada por ser el martes negro, que dio comienzo a la Gran Depresión de 1929). La nueva vía recibió el nombre de María Cristina. La cinta fue cortada por el Gobernador Civil, José Mohino, y bendecida por el déan de la catedral, Antonio Buj.

El viaducto permitió que la ciudad de Teruel pudiera ocupar rápidamente los llanos de Pinilla expandiendo su trama urbana.

Para más información: <https://historiasdecarreteras.com/el-viaducto-de-teruel-mucho-mas-que-un-arco-espectacular/>



Cimbra del arco central del viaducto de Teruel. Hacia 1926.



Imagen del viaducto de Teruel y de la variante de carretera que era el objeto del proyecto. La fotografía fue tomada probablemente en 1929.

12.- viaducto Nuevo

En 1977 ya existía un anteproyecto del nuevo viaducto de Teruel, caracterizado por tener el vano central dividido en dos partes por una pila que afeaba la vista del conjunto con el viaducto de 1929. A partir de 1989 el impulso para la construcción de este segundo viaducto ya fue definitivo.

Las obras del nuevo viaducto de Teruel fueron adjudicadas el 29 de septiembre de 1989 a la empresa Cubiertas y MZOV S.A., mediante un concurso de proyectos cuyo pliego técnico fue redactado por quien también dirigió las obras, el ingeniero turolense Jesús Irazo Sanz. A la obra estructural hay que añadir la de la ornamentación superior, que se licitó independientemente el 22 de diciembre de 1992, siendo también Cubiertas y MZOV la empresa adjudicataria. El proyecto de ornamentación desarrolló la idea del arquitecto turolense Alejandro Cañada Peña.

La puesta en servicio del nuevo viaducto y de su ornamentación tuvo lugar el 21 de enero de 1994. Las obras completas costaron 1.011.504.418 pesetas.

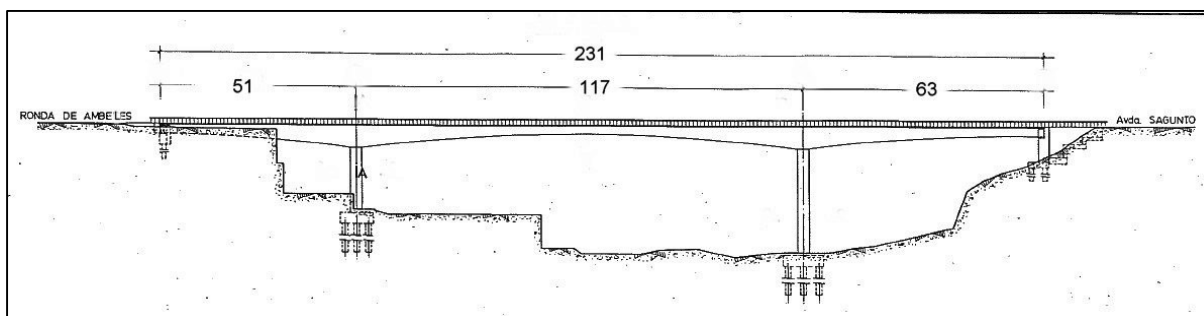
El nuevo viaducto de Teruel tiene una longitud de 231 metros, con tres vanos de 51, 117 y 63 metros cada uno. El condicionante básico para esta distribución de luces, que no es simétrica, fue la existencia del antiguo asilo y de la carretera de San Julián. Con este rango de luces y con la ubicación del puente en un entorno urbano, la solución adoptada fue la de su construcción por voladizos sucesivos. Esta solución es algo forzada, pues lo natural es que los vanos laterales tengan una longitud de entre el 50% y el 70% del central. Aquí resultó imposible y por eso hubo que lastrar y anclar en el terreno el estribo del lado del casco antiguo.

El sistema de voladizos sucesivos supone que los encofrados se apoyan en la parte de tablero ya ejecutada, sustentados por un carro de avance e independizándose del terreno. Cada uno de esos avances o dovelas se ancla mediante unos cables tensados que lo sujetan por rozamiento a la parte del tablero ya construida.

La sección del viaducto es una viga cajón, con voladizos para parte de la calzada y las aceras. En su día fue el puente de un solo cajón más ancho de España. Dicho cajón es visitable y tiene sección variable, siendo más alto en los apoyos y más bajo en la parte central (la altura varía entre los 2,50 m y los 6,00 m). La anchura del viaducto es de 20 m en la parte superior, incluidos los voladizos.



Interior del cajón del viaducto nuevo.



Alzado del viaducto Nuevo.



Viaducto Nuevo, en construcción.

Teruel, mayo de 2022.
 Carlos Casas Nagore, (<https://historiasdecarreteras.com/>)
 para Interpeñas y Club de Atletismo La Salle-Caja Rural de Teruel.