

Maqueta del Puente Nuevo, en el museo

Material: zinc

Escala: 1:32

Propietario: José Clemente

Fecha de realización: 1951 aprox.

La ciudad de Murcia, situada en la orilla de un río de entidad y constituida en autentica encrucijada de caminos, a lo largo de su historia tendría que haber potenciado la construcción de puentes. Muy al contrario, siempre fue deficitaria en este terreno y durante más de seis siglos (en concreto, hasta la construcción del Puente Nuevo) oficialmente sólo dispuso de dos: el puente de las Ovejas o de la Azud y el Puente Mayor (antecedente del Puente Viejo), emplazado en la entrada principal de la ciudad.

En realidad, la necesidad de dotar a Murcia de un segundo puente sobre el Segura ya fue planteada por las autoridades locales en 1758, poco después de la terminación del Puente Viejo, pero una vez más la escasez de medios impidió la conclusión del proyecto. Éste no sería retomado hasta el último tercio del siglo XIX cuando el incremento del volumen de tráfico hizo imprescindible su construcción.

Este nuevo puente de hierro era una mezcla de las dos tipologías más comunes en la ingeniería de estos años: la de los configurados con vigas de celosías (muy frecuentes en el ferrocarril), mientras que otros estaban compuestos por grandes arcos metálicos, empleados sobre todo en viaductos y puentes colgantes de tablero plano.

El puente se inauguró en 1902, siendo jefe del proyecto D. José María Ortiz, arquitecto municipal y por el ingeniero Carlos Orduña. Este puente es una mezcla de las dos tipologías más comunes en la ingeniería de finales del XIX: la de los configurados con vigas de celosías (frecuentes en el ferrocarril), y los compuestos por grandes arcos metálicos, empleados sobre todo en viaductos y puentes colgantes. En origen contaba con varios tramos, que alcanzaban los 152 metros pero en la actualidad mide 54 metros, debido a la reforma del cauce llevada a cabo en los años cincuenta.

Aunque en origen contaba con varios tramos, que alcanzaron los 152 metros de longitud, en la actualidad sólo se conserva el tramo central y el arranque de los laterales en los extremos, debido al encauzamiento del río y al subsiguiente estrechamiento de su cauce. La posterior urbanización de la orilla derecha del Segura terminaría por integrar el puente en el entramado urbano.

El encauzamiento se hizo necesario por las numerosas avenidas que soportaba la capital. En 1951 el Ayuntamiento "suplica" al Ministerio de Obras Públicas que tome en consideración la posibilidad de acometer esta obra en el Segura a su paso por Murcia. El proyecto, redactado por los técnicos de la

Confederación Hidrográfica del Segura, consistía en la canalización del río en todo el trayecto desde el Puente Viejo hasta el final de la ciudad, con una longitud total de 1.643,56 metros. A tal efecto se levantaron en ambas márgenes del río muros de contención, aumentando el desnivel existente entre el cauce y la ciudad, y se eliminó el saliente producido por el famoso Parque Ruiz Hidalgo que, al estrangular el cauce, producía un peligroso aumento del nivel de las aguas en épocas de crecida.

Como es lógico, era necesario dar a conocer un proyecto de tal envergadura, y a tal efecto se organizó una exposición en la que se explicaban todos los aspectos del mismo. A ésta exposición pertenecía la maqueta que presentamos, realizada en zinc a escala 1:32, y que muestra el aspecto definitivo del Puente Nuevo tras el encauzamiento.

MURCIA Y SUS PUENTES.

El puente significa unión, acercamiento, posibilidad de relación entre vecinos alejados por la corriente de un río.

Los asentamientos humanos, desde la más remota Antigüedad, hasta el nacimiento de las ciudades, se han producido cerca o en los márgenes de los ríos. El agua es fuente de vida y el río no sólo suministra ese elemento vital para el hombre, sino que su cauce se convierte en línea defensiva para los primeros pobladores.

La historia de los puentes siempre ha estado ligada al crecimiento de las ciudades y a la evolución de las vías de comunicación. Los puentes primitivos, construidos en madera, llevan implícito el carácter defensivo.

El Puente Viejo o Puente de los Peligros.

El más antiguo de los puentes de Murcia tiene su antecedente en un tablero de madera, sostenido por barcas, que unía los márgenes del río Segura. En el año 1718, Toribio Martínez de la Vega traza el puente y dirige los primeros años de la obra. Este puente se llamó "Puente de Piedra", por el material con el que estaba construido y al mismo tiempo también será conocido como "Puente de los Peligros". Cuando muere Toribio Martínez se hace cargo de las obras Jerónimo Gómez de Haya.

El último en hacerse cargo de las obras fue Jaime Bort, ingeniero, arquitecto y escultor, nacido en Castellón y que además trabajó en la construcción del Inafronte de la Catedral de Murcia.

El Puente Nuevo o Puente de Hierro.

Construido desde 1893 a 1901 por el ingeniero Carlos Orduña, fue concebido dentro del movimiento arquitectónico modernista. Su fuente de inspiración fue la nueva arquitectura en la que el hierro lo protagoniza todo, al estilo de la famosa Torre Eiffel.

El Puente de la Feria.

El empleo del hormigón pretensado comenzó a generalizarse en nuestro país en la década de los cincuenta del siglo XX, aunque en Murcia no llegara

hasta una década más tarde. El primer puente que se construye con este material sería el Puente de la Feria, a finales de los sesenta.

La Pasarela “Miguel Caballero”.

Entre 1969 y 1970 se construye este puente-pasarela, respondiendo a las necesidades del momento, ya que sólo daban servicio a la ciudad el Puente de Piedra y el Nuevo y el de la Feria estaba en proceso de construcción.

La Pasarela del Malecón.

Inaugurada en 1997, fue realizada como una pasarela peatonal de una forma totalmente nueva, ya que es curva. Además, la pasarela quedaba colgada excéntricamente de un mástil, apoyado en una isla que está situada en el centro del río. Se la conoce por el nombre de su autor: Manterola.

La Pasarela “Jorge Manrique”.

La singularidad de esta obra radica principalmente en la conjunción de un esquema estructural muy ligero, con una pavimentación de cristal y una iluminación indirecta que tratadas de forma coherente le dan un carácter muy personal.

La iluminación se realiza mediante 84 proyectores situados bajo el pavimento de cristal, que proporcionan una iluminación indirecta de la estructura, destacando el volumen limitado por el tablero, arco y tirantes y resaltando la ligereza de la estructura. Une los barrios de Vistabella y El Infante.

El primer Puente del Hospital.

Es el último de los puentes de hormigón armado construidos en la década de los años setenta. El proyecto inicial sólo contemplaba una pasarela capaz de soportar una tubería para aguas residuales, que trasladara éstas desde el margen derecho del río Segura a la opuesta. Finalmente, el Ayuntamiento decidió ampliar la construcción con el fin de que fuera útil para el tráfico automovilístico, incluido el tránsito de vehículos pesados.

Los nuevos Puentes del Hospital.

Los nuevos puentes se proyectan para duplicar la calzada del puente existente y descongestionar el tráfico en este punto. La solución más adecuada era disponer de dos puentes paralelos, que se situaran a los lados del primer puente. Cada una de las calzadas presenta un arco de acero inclinado, que le da una imagen espectacular. Estos puentes nuevos fueron realizados por Calatrava.

Texto extraído del libro: VV.AA, *Murcia. Puentes al 2000*. Murcia, Ayuntamiento de Murcia. 2000.

