

I. COMUNIDAD AUTÓNOMA

3. OTRAS DISPOSICIONES

Consejería de Presidencia, Turismo, Cultura, Juventud,
Deportes y Portavocía

1261 Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural por la que se incoa procedimiento de declaración de Bien de Interés Cultural, con carácter de Monumento, a favor del Puente de Hierro o Puente Nuevo de Murcia.

Vista la solicitud de declaración de bien de interés cultural a favor del Puente de Hierro o Puente Nuevo de Murcia, presentada por la Asociación para la Conservación de la Huerta y el Patrimonio de Murcia (HUERMUR) con fecha de entrada en la Administración Regional 17 de noviembre de 2020.

Visto el artículo 13, apartado 2, de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia, que establece que se considerará incoado el procedimiento de declaración como bien de interés cultural si transcurrido el plazo de seis meses desde la solicitud del inicio del citado procedimiento no se hubiera acordado y notificado el mismo.

Visto el informe del Servicio de Patrimonio Histórico, de 25 de enero de 2023, favorable a la incoación del procedimiento para la clasificación como bien integrante del patrimonio cultural de la Región de Murcia con la categoría de bien de interés cultural, con carácter de monumento, a favor Puente de Hierro o Puente Nuevo de Murcia, y en el que se justifica los excepcionales valores del bien establecidos en el artículo 3 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia.

Considerando lo que dispone el artículo 13 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia, y en virtud de las atribuciones que me confiere el Decreto de Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia n.º 4/2023, de 23 de enero, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Presidencia, Turismo, Cultura, Juventud, Deportes y Portavocía,

Resuelvo:

1) Declarar expresamente iniciado el procedimiento de declaración de bien de interés cultural, con carácter de monumento, a favor Puente de Hierro o Puente Nuevo de Murcia (expediente administrativo número DBC 000031/2020), por el transcurso del plazo previsto en el apartado 2 del artículo 13 de la anteriormente mencionada Ley 4/2007.

2) Describir para su identificación el bien objeto de la incoación, delimitar el entorno de protección, todo ello según anexo.

3) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.4 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia, determinar la aplicación provisional del mismo régimen de protección previsto para los bienes declarados de interés cultural al bien afectado por esta resolución de incoación.

4) Dar traslado de esta resolución al Ayuntamiento de Murcia y hacerle saber que, según lo dispuesto en los artículos 13.4, 14, 15, 38.1 y 40.1 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, todas las actuaciones que hayan de realizarse en el monumento cuya declaración se pretende, o en su entorno propio, no podrán llevarse a cabo, sin la previa autorización expresa de la Dirección General de Patrimonio Cultural, quedando en suspenso, en su caso, los efectos de las licencias ya otorgadas, así como la prohibición del otorgamiento de nuevas licencias urbanísticas, (salvo que se trate de obras por fuerza mayor, las cuales precisarán también la autorización de esta Dirección General). Será preceptiva la misma autorización para colocar cualquier clase de rótulo, señal o símbolo.

5) La publicación de esta Resolución en el BORM surtirá los efectos de la notificación según lo dispuesto en el artículo 45.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al considerar como destinatario a una pluralidad indeterminada de personas.

De acuerdo con lo que dispone el artículo 13.5 de la Ley 4/2007, esta resolución deberá ser notificada a las personas interesadas en el expediente y al Ayuntamiento de Murcia, y publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

La presente resolución no pone fin a la vía administrativa y contra la misma puede interponerse recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Consejero de Presidencia, Turismo, Cultura, Juventud, Deportes y Portavocía en el plazo de un mes contado desde el día siguiente a su notificación, según lo dispuesto en el artículo 122.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en el artículo 13.2 de la Ley 4/2007.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

En Murcia, a 17 de febrero de 2023.—El Director General de Patrimonio Cultural, Pablo Braquehais Desmots.

**Anexo a la Resolución de Dirección General de Patrimonio Cultural
por la que se incoa procedimiento de declaración de Bien de Interés
Cultural, con carácter de Monumento, a favor del Puente de Hierro o
Puente Nuevo de Murcia**

Denominación

Puente de Hierro o Puente Nuevo (Murcia).

Localización

Situado sobre el Río Segura, en el margen izquierdo se ubica la Plaza de la Cruz Roja y, en el derecho, la confluencia de la Avenida Río Segura, Infante Juan Manuel y Calle Princesa.

Datos históricos

Desde mediados del siglo XVIII, pero especialmente en el siglo XIX, se desarrollan en España toda una serie de reformas urbanísticas que tienen como objetivo convertir las insalubres y caóticas ciudades en ejemplos de ordenación e higiene asimilándose a las principales capitales europeas. La ciudad de Murcia sería una de estas urbes que, por su pasado histórico, presentaría calles estrechas, oscuras, húmedas y en muchos casos sin salida, lo que determinaba la necesidad de una intervención para adaptarse a la modernidad procurando a los ciudadanos unas condiciones de vida más deseables. Una intervención que, si bien de manera superficial, puede remontarse a tiempos de José Moñino y Redondo, conocido como Conde de Floridablanca, quien, ostentando el cargo de secretario de Estado, propone las primeras reformas urbanísticas de la capital murciana. Sin embargo, no será realmente hasta el siglo XIX que se inicien obras efectivas que desemboquen, ya en pleno siglo XX, en planes de actuación de conjunto destacando entre otros el "Plano de Reforma, Ensanche y Saneamiento de la ciudad de Murcia" de Cesar Cort, de los años 20, y el Plan de Gaspar Blein, de los años 40. Serán estas últimas intervenciones aquellas que acaben por configurar el aspecto que la ciudad de Murcia posee hoy en día.

Como núcleo urbano más relevante de la zona, la ciudad era visitada diariamente por habitantes de pedanías, municipios y comunidades colindantes, si bien los problemas de comunicación y circulación eran bastante severos por la falta de calles amplias y rectas. Asimismo el aumento de la población era exponencial y esto se veía traducido en un crecimiento caótico de la urbe. A ello hay que sumar el determinante factor de ser una ciudad atravesada por el río Segura el cual separa la villa histórica, al norte, del Barrio del Carmen y su huerta, al sur. En atención al texto "El Puente Nuevo o Puente de Hierro" de Salvador Navarro Lorente y Alfonso Robles Fernández, publicado en el catálogo de exposición "Murcia. Puentes al 2000", las únicas vías de comunicación oficiales para salvar el curso de agua, sin contar los inestables puentes de barcas constantemente devastados en las avenidas del río, fueron durante mucho tiempo el Puente de las Ovejas o de la Azud, situado en lo que actualmente conocemos como La Contraparada (Javalí Viejo) y por el cual se producía el paso de los ganados trashumantes de la Mesta, y el Puente Mayor, el único situado en la propia ciudad de Murcia en donde actualmente se emplaza el Puente Viejo o Puente de los Peligros, pasarela más antigua de la ciudad que se mantiene en pie. Ellos mismos indican que esta escasez respondía a varias cuestiones, económicas por una parte, siendo el desembolso para su construcción muy elevado, y técnicas, pues la edificación de puentes resistentes a las crecidas del río era una labor ardua. De hecho, aquel Puente Mayor en las inmediaciones del

Alcázar fue víctima de una devastadora riada acaecida en septiembre de 1701. A pesar de sustituir este por el actual Puente de Piedra, Puente Viejo o Puente de los Peligros, inaugurado en 1742 bajo proyecto de Toribio Martínez de la Vega y posteriormente de Jaime Bort Miliá, los problemas de comunicación entre ambas riberas continuaron sin resolverse hasta tiempo después.

En la ciudad se era consciente de la imperiosa necesidad de dar solución a esta cuestión, sin embargo, no será hasta finales del siglo XIX que se dé a la ciudad tan ansiado remedio. Hubo ciertos intentos edificatorios, de hecho, tal como recogen Navarro y Robles, se conoce que Pedro Díaz Cassou afirmaría en su "Serie de los obispos de Cartagena" que el obispo Diego de Roxas y Contreras bendeciría las obras y pondría la primera piedra en agosto de 1758 de un nuevo puente situado en la antiguamente conocida Plaza de las Barcas (hoy Plaza de la Cruz Roja). Este vendría a sustituir precisamente las barcas que cruzaban de un lado a otro el río. Del mismo modo, recoge la profesora Dora Nicolás que en el plano de encauzamiento del río Segura desde el Puente de los Peligros hasta la acequia de la Condomina de 1781 firmado por Manuel Serrano, se puede ver planificado dicho puente. No obstante, y una vez más debido a cuestiones económicas, se abandonó dicha empresa.

Así permaneció la urbe hasta que finalmente por iniciativa de López Puigcerver, por aquel entonces ministro de fomento, persuadido por las familias Esteve Mora y Jiménez Esteve, se emprenda el proceso de construcción definitivo. Bajo proyecto del ingeniero Carlos Orduña se inicia la construcción de un puente adaptado a los nuevos tiempos, un puente de hierro. El siglo XIX verá alumbrar una completa revolución con la introducción de nuevos materiales destacando entre ellos el hierro que desde aquel entonces se convierte en símbolo de modernidad. Tal como afirma José Ramón Navarro Vera en su libro "El puente moderno en España. 1850-1950": "En el puente metálico los hombres veían un signo, no sólo de progreso material, sino de esperanza que anunciaba el final de las calamidades y miserias de la existencia humana". Por lo tanto con esta nueva iniciativa los murcianos no solo hayan la respuesta al grave problema que arrastraban desde antaño, y que gracias a las nuevas tecnologías se solucionaría, sino la promesa de un futuro esperanzador abierto al desarrollo. Y verdaderamente, salvando las distancias, Carlos Valcárcel Mavor compara dicha obra de ingeniería civil con la gran arquitectura férrea europea, teniendo como mayor representante de la misma a la famosa Torre Eiffel.

Roselló y Cano indican en su publicación "Evolución urbana de Murcia" que uno de los objetivos principales que se perseguía con la construcción de dicho puente era poder "unir la carretera Murcia-Alicante por el Alto de las Atalayas con la carretera de Granada". Sin embargo, tras su construcción, aún por mucho tiempo sus alrededores siguieron rodeados de intrincadas vías que dificultaban su alcance. Serán los ya mencionados César Cort y Gaspar Blein los que planeen unos accesos más acordes generando al mismo tiempo una de las vistas panorámicas más célebres de la ciudad que aún hoy se conserva. Se trata de lo que la profesora Nicolás ha denominado una "fachada representativa" integrada por el curso del Segura con sus correspondientes puentes a su paso por la ciudad junto a las vías principales que lo bordean pobladas de algunos de los edificios más representativos de la villa como pueda serlo la Casa Consistorial.

Las obras se desarrollarían desde abril de 1893 hasta octubre de 1901 a cargo de empresa constructora Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones

de Barcelona, y finalmente se abriría al tráfico en enero de 1902. El resultado fue un puente que, según Navarro y Robles, constituye una "tipología mixta que combina la solución del puente de celosía y el puente de arco rebajado. Su tablero posee vigas longitudinales y transversales entre los cordones inferiores de las 2 vigas en celosía. En origen contaba con varios tramos que llegaron a alcanzar los 152 metros de longitud. Los soportes de las estructuras son pilas circulares construidas en piedra y forradas por chapas roblonadas; se sitúan en los extremos del tablero y en los puntos de apoyo del arco que salva el cauce del río. Los restantes puntos de apoyo, hoy desaparecidos, fueron pilas o caballetes de celosía que descansaban sobre una especie de basamento de piedra; cada una de esas pilas estaba formada por tres vigas en celosía de forma cuadrangular, alternándose unas pilas más gruesas en el centro con otras más delgadas. En la actualidad solo se conserva el tramo central y el arranque de los laterales en los extremos. Precisamente este tramo central es el que salta el curso del agua y tenía una luz de (42 m). Se compone de un arco rebajado formado por dos vigas conectadas por 5 traviesas horizontales en celosía y de canto variable. También posee un sistema de tirantes en diagonal compuestos por perfiles en L, arriostrados, y por chapas de 7mm de grosor unidas mediante roblones. El arco descarga el peso en sentido diagonal sobre las mencionadas cuatro pilas pétreas de sección circular que a su vez se encuentran arriostradas en sentido transversal".

No obstante, esta nueva edificación no solo constituyó uno de los mejores ejemplos de los avances de la ingeniería en la ciudad sino que adquirió gran prestancia al convertirse en un espacio simbólico y de reunión social. Todo ello propiciado por la realización del mercado semanal de ganado en la ribera del río bajo el puente además de la existencia de un lavadero público y especialmente por la construcción en ella del Parque Ruiz Hidalgo, inaugurado en 1908. Contamos con el estudio titulado "El parque Ruiz Hidalgo de Murcia (1908-1955). Una ocupación pionera de la ribera de un río en España" de Francisco Medina Martínez. El parque tendría una extensión de unos 44.500 m² constituyendo el espacio verde más grande de la urbe. Su construcción partiría de la iniciativa del ingeniero de montes Ricardo Codornú quien convencería al por aquel entonces alcalde Jerónimo Hidalgo para su edificación. El puente constituiría uno de los elementos definitorios del parque pues quedaría atravesado por él aproximadamente hacia la mitad. Esto sería aprovechado para generar una línea divisoria diferenciando en él una parte occidental (la más cercana a la Glorieta) más ordenada y urbana, y una parte oriental más natural y de aspecto forestal. En cualquier caso, sin importar el punto en que se encontrase uno del parque, el puente formaba parte del paisaje del mismo. Este fue además el lugar predilecto de los murcianos no solo para el paseo sino también para los principales eventos de la villa como la Batalla de confetis y serpentinas del Domingo de Piñata, la Batalla de las Flores (celebrada allí desde 1916 a 1955) o la Feria de Murcia (celebrada allí desde 1921 hasta 1954). El parque cerraría sus puertas en junio de 1955 para finalmente desaparecer en atención a las obras de canalización del río Segura que se llevaron a cabo en los años 60.

Son precisamente estas obras de encauzamiento las que reconfiguran por completo el entorno del puente. Se planteó adelantar el muro de contención rellenando con tierras el espacio hasta igualar la altura con la fachada fluvial de la ciudad. Esto generó una gran plataforma que se alza sobre aquel majestuoso jardín que quedará oculto para siempre. Con esta reforma también se cubrieron

los laterales del puente dejando al descubierto exclusivamente su parte central con el correspondiente arco y apenas unos pocos metros a cada lado de esta. Así, de los 152 metros que originalmente serían visibles, en la actualidad tan solo se conserva como tal una porción de 54. Con posterioridad, el propio Ayuntamiento trató de crear un nuevo espacio verde ocupando la extensión de aquella plataforma. De este modo, dentro de su Proyecto de urbanización y ornato de la margen izquierda del río Segura de 1961, se ajardinó aquella parte occidental. Por su parte, la zona oriental, no se ajardinó hasta los años 70.

La última de las actuaciones que este Puente de Hierro, conocido ya popularmente como Puente Nuevo, se llevó a cabo entre 2002 y 2003 atendiendo a un acuerdo de 2001 entre el Ayuntamiento de Murcia y la Consejería de Turismo y Cultura para la Restauración del Puente de Hierro y el acondicionamiento de su entorno. Atendiendo al informe del proyecto de restauración redactado por Javier Manterola Armisén, Javier Fernández Revenga y Javier Muñoz-Rojas Fernández, debido a la falta de mantenimiento, el puente se encontraba en estado de ruina estructural a causa de la corrosión. También corroídas, en este caso por las infiltraciones de agua, estaban las chapas piramidales que soportaban el pavimento provocando caídas de trozos de hormigón así como de como de adoquines. Estas circunstancias hacían de la intervención algo urgente. El informe de restauración indica que la premisa principal fue la de solucionar dichos problemas pero intentando conservar al máximo los materiales empleados originalmente en la estructura así como su estética. Debido precisamente esa voluntad de conservación la estructura no puede reforzarse y se decide cerrar al tráfico rodado la pasarela (la estructura original no soporta las cargas de tráfico que actualmente la ley impone (IAP-98), así, tras su inauguración el 13 de mayo de 2003, su tránsito se limita al peatonal.

Descripción

Según Javier Manterola Armisén, Javier Fernández Revenga y Javier Muñoz-Rojas Fernández (Memorias de Patrimonio 1998-2002): El puente de Hierro tiene un peso total de 550 Tn, una longitud inicial del tablero de 152 m (longitud actual: 54 m), anchura del tablero: 12 m (8 m de calzada y 4m de aceras), la altura del arco es de 7 m y la luz, 42 m. El material empleado es hierro laminado, hierro fundido y piedra. Se trata del único ejemplo de arquitectura de hierro con estructura roblonada -sin soldaduras- que hay en la Región de Murcia.

Previo a la intervención de los años 2002-2003, Javier Manterola Armisén, Javier Fernández Revenga y Javier Muñoz-Rojas Fernández, se realiza un estudio exhaustivo del puente y la descripción que se realiza es la siguiente:

El ancho total del tablero es de 12,20 m y las aceras situadas en vuelos laterales son de 2 m, sobre elevados con respecto a la plataforma interior. La estructura está formada, en el gran vano central de 48 m, por dos grandes vigas metálicas en arco y en los vanos laterales por cuatro vigas metálicas en celosía, situadas bajo el tablero. En el vano principal, las dos vigas longitudinales, sobresalen sobre el tablero inferior. Este está constituido por una zona central, entre vigas, y dos vuelos laterales. La estructura del tablero entre vigas principales, sirve para recoger las cargas de la plataforma, está formada por un entramado de vigas. Las principales (viguetas), 12 en total, son unas vigas colocadas transversalmente entre los nudos de las vigas principales. Sobre éstas se embrochalan tres elementos longitudinales (largueros intermedios). Hay dos largueros más, colocados encima de las viguetas, que tienen la misión adicional

de limitar la zona con hormigón en masa que formaba el pavimento. Hay una tercera familia constituida por unos perfiles transversales intermedios entre viguetas (viguetillas), embrochalados contra los largueros intermedios y colgados de los largueros extremos. Sobre esta estructura reticulada, se apoyaron unas chapas metálicas de forma piramidal (de altura 5 cm), que cerraban la plataforma del puente. Encima se colocó una capa de hormigón en masa, que servía de base a los adoquines del pavimento

Justificación

Analizando el Puente de Hierro de Murcia, bajo los criterios que contempla el Plan Nacional de Patrimonio industrial 2016, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Valores intrínsecos:

1. Valor testimonial. Se cuenta en la Región de Murcia con diversos puentes de hierro como el Puente de Alquerías, el Puente de Alguazas, el Puente de Archena, el Puente de Blanca, el Antiguo Puente sobre el río Argos en Calasparra o el Puente Viejo de Abarán. Si bien, el Puente de Hierro de Murcia ostenta la capitanía en cuanto a su temprana ejecución sirviendo así de modelo e insignia para los demás.

2. Singularidad, representatividad tipológica. Este tipo de puentes de hierro son construcciones singulares pues muestran la realidad de un momento histórico particular en donde los avances técnicos permiten hacer grandes obras de ingeniería que dan soluciones a problemas arrastrados desde antaño. Dentro de la propia ciudad de Murcia, el Puente de Hierro constituye un hito al convertirse en el primero en ser construido con este material inaugurando un periodo de esplendor en este plano. Con posterioridad, otros muchos puentes serán edificados en la ciudad, pero tan solo este será testigo de aquel periodo concreto de la historia de la Región de Murcia pues con él se abre la urbe a la modernidad. Atendiendo a los estudios de Salvador Navarro Lorente y Alfonso Robles Fernández, este puente es especial al unir dos tipologías distintas combinando la solución de puente de celosía y la de puente de arco rebajado. Del mismo modo, los estudios indican que es el único puente de hierro de estructura roblonada en Murcia lo que lo hace único. A partir de él se realizan varios puentes en la Región con una tipología y aspecto similar como puedan ser el Puente de Alquerías o el Antiguo Puente sobre el río Argos en Calasparra.

3. Autenticidad. El puente mantiene la funcionalidad que en su día se le otorgo. Este fue construido como un modo de dar solución a los graves problemas de comunicación y circulación de la villa. Se pretendía con él poder unir la carretera Murcia-Alicante con la de Granada, así como establecer una vía de circulación entre ambas riberas del río. Todo ello teniendo en cuenta que hasta su inauguración la única pasarela para salvar el cauce del río en la propia ciudad era el Puente Viejo. Hoy en día el Puente de Hierro continúa siendo una de las principales vías de comunicación del casco histórico de la ciudad con los barrios en el lado sur como puedan ser el Infante o el Barrio del Carmen. Tan solo ha sido modificado en lo referente a la circulación rodada, hoy en día prohibida por cuestiones estructurales y de conservación.

4. Integridad. Debido a los planes de encauzamiento del río Segura llevados a cabo en los años 60, gran parte del Puente de Hierro fue cubierto quedando hoy en día visibles unos 54 metros de los 152 que llegaría a alcanzar originalmente. Tan solo queda al descubierto la parte central con su correspondiente arco, la

más monumental, el resto está soterrado. Del mismo modo con estas obras de canalización se destruyó gran parte de su entorno, véase el Parque Ruiz Hidalgo, el lavadero municipal o el espacio donde se realizaría semanalmente la Feria del Ganado.

- Valores patrimoniales

1. Histórico. De una parte, el Puente de Hierro de Murcia, supone uno de los grandes hitos constructivos de su tiempo al convertirse en el segundo puente que permite cruzar el río Segura a su paso por Murcia. Algo que era tan necesario como ansiado pues su planificación se contempla ya en el siglo XVIII. De otro lado, esta pasarela es uno de los mejores ejemplos de la introducción de nuevos materiales constructivos en el plano de la arquitectura y la ingeniería en la Región. El hierro aporta toda una serie de facilidades técnicas y de nuevas posibilidades estéticas que generan un estilo propio símbolo del progreso. Este puente representa la apertura de la ciudad de Murcia hacia el empleo de estas nuevas técnicas y estéticas y por tanto hacia la modernidad. Del mismo modo es testigo de la evolución urbanística de Murcia y del implemento de medidas para la mejora en aspectos de comunicación y circulación ante el aumento de la población, del tráfico rodado y de las constantes visitas desde pedanías, ciudades y comunidades vecinas.

2. Social. El Puente de Hierro de Murcia no solo constituye uno de los mejores ejemplos de los avances de la ingeniería civil en la Región, sino que es una promesa de progreso para el pueblo murciano. Tal y como afirma José Ramón Navarro Vera en su libro "El puente moderno en España. 1850-1950": "En el puente metálico los hombres veían un signo, no sólo de progreso material, sino de esperanza que anunciaba el final de las calamidades y miserias de la existencia humana". La construcción de este puente supone un importante avance y una apertura hacia la modernidad. Es además un emplazamiento que reúne gran parte de la vida social y cultural de la villa, al construirse paralelamente el Parque Ruiz Hidalgo, hoy en día desaparecido tras el encauzamiento del río a su paso por el centro de la ciudad.

3. Tecnológico. Este puente puede incluirse dentro de la tendencia desarrollada entre los siglos XIX y XX a la que denominamos arquitectura del hierro. De este modo, la pasarela es uno de los mejores ejemplos de la introducción de nuevos materiales en el plano de la arquitectura y la ingeniería en la Región. El hierro aporta toda una serie de facilidades técnicas y de nuevas posibilidades estéticas que generan un estilo propio símbolo del progreso. A pesar de su reforma entre 2002 y 2003, tanto el aspecto como la estructura del puente han tratado de respetarse y mantenerse. Esto implica que el proceso original de construcción del mismo sea perfectamente visible hoy en día.

4. Territorial. Su localización, entre las actuales Plaza de la Cruz Roja y Plaza Voluntarios, lo sitúa en uno de los principales puntos de unión entre el centro histórico de la ciudad y los barrios al sur del mismo generando puntos de conexión antes inexistentes. Además, constituye uno de los hitos urbanos más representativos de la ciudad. El curso de río Segura a su paso por la ciudad surcado por sus puentes, incluido el Puente de Hierro, conforma uno de los paseos más característicos de la villa. Se trata de lo que la profesora Dora Nicolás ha denominado una "fachada representativa" pues forma parte una de las postales más populares de la ciudad que se repite de manera constante en cualquier estampa de la misma.

Delimitación y justificación del entorno

Para la ubicación del Puente de Hierro, se han realizado las comparativas de las fotos que existen en los vuelos anteriores al encauzamiento del Río Segura en los años 60 del pasado siglo XX. Teniendo en cuenta que la estructura está oculta, se ha realizado un estudio aproximado de la longitud del puente.

En cuanto al entorno, se ha partido desde la pasarela, que ya está afectada por el entorno del Puente Viejo, en ambos márgenes se han tomado los espacios libres, que corresponden a las zonas del río anteriores al encauzamiento, de esta forma se ha llegado hasta aproximadamente la zona que corresponde a los Juzgados de Murcia.

Propuesta de delimitación de BIC y entorno de protección del Puente de Hierro o Puente Nuevo de Murcia.

COORDENADAS UTM ETRS89

Punto central situado en el propio puente:

X=664506,16 Y=4205395,39

Delimitación del Bien de Interés Cultural

X	Y
664544.43	4205477.81
664500.49	4205343.69
664528.24	4205483.26
664484.22	4205349.55
664528.24	4205483.26

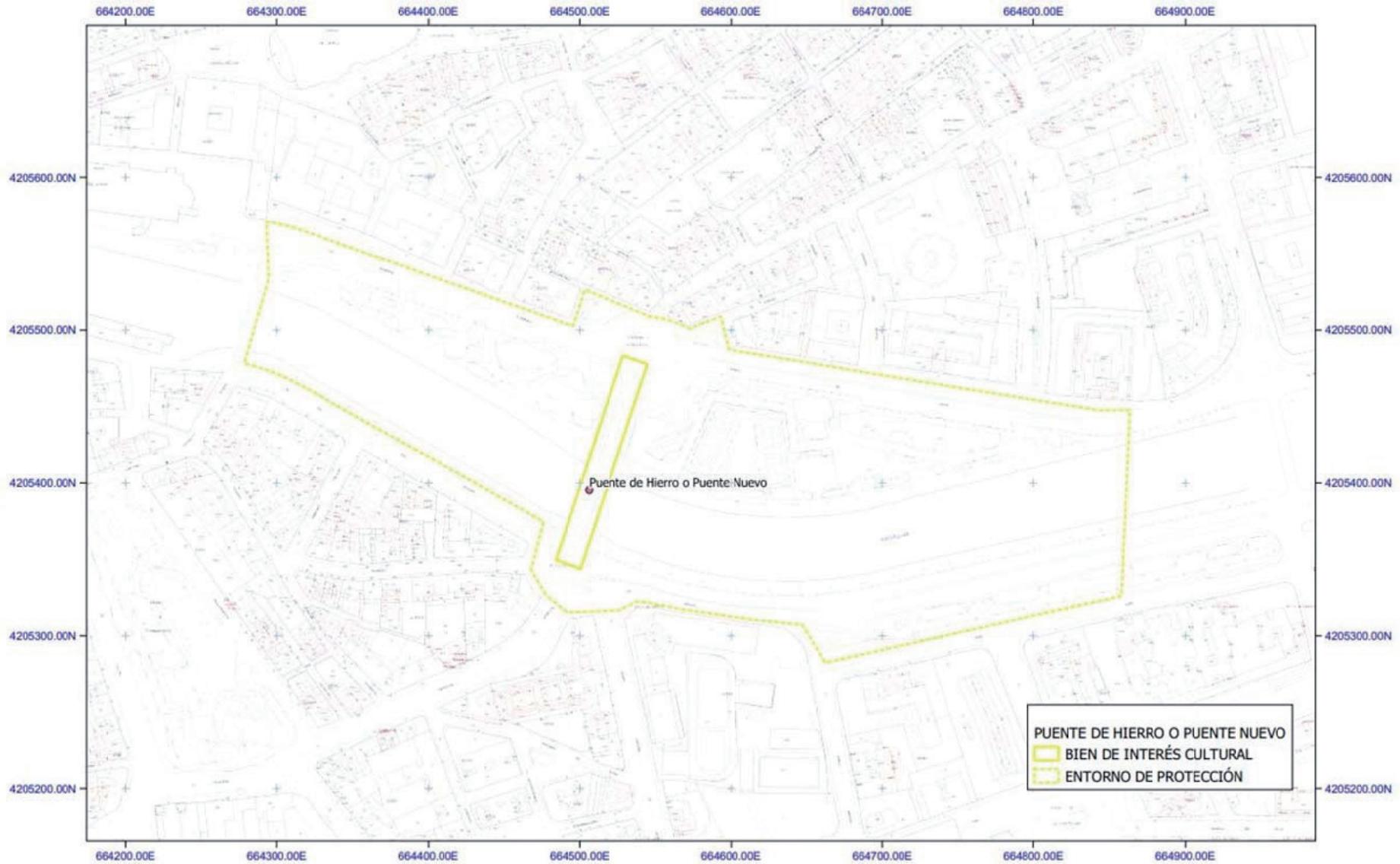
Delimitación del entorno de protección

X	Y
664495.58	4205502.63
664503.22	4205526.58
664390.13	4205539.65
664405.45	4205534.10
664572.80	4205501.27
664593.12	4205509.04
664545.46	4205509.20
664557.93	4205506.98
664684.54	4205473.12
664701.19	4205470.30
664598.40	4205487.32
664645.44	4205479.70
664857.82	4205325.98
664803.81	4205314.00
664843.57	4205447.50
664863.40	4205447.83
664631.60	4205308.84
664615.09	4205310.41
664662.41	4205282.29



664647.05	4205307.15
664566.05	4205317.62
664552.89	4205320.18
664579.65	4205315.45
664571.56	4205316.69
664525.93	4205316.68
664491.41	4205315.19
664544.00	4205321.91
664537.99	4205322.49
664475.92	4205374.73
664468.92	4205378.61
664477.70	4205326.59
664467.78	4205342.78
664362.40	4205437.84
664350.96	4205444.24
664454.34	4205386.81
664401.09	4205416.48
664314.37	4205464.81
664303.64	4205470.01
664334.40	4205453.49
664329.20	4205456.84
664278.54	4205478.38
664294.58	4205533.87
664295.29	4205473.19
664286.54	4205476.08
664292.96	4205570.87
664297.64	4205570.47
664301.08	4205569.82
664292.96	4205570.87
664313.29	4205566.50
664323.48	4205563.06
664305.46	4205568.75
664308.67	4205567.92
664338.89	4205557.37
664345.53	4205554.94
664329.05	4205561.16
664333.14	4205559.62
664384.05	4205541.98
664387.69	4205540.56
664361.30	4205549.37
664380.30	4205543.28

PLANO BIC Y ENTORNO





Región de Murcia
Consejería de Presidencia, Turismo, Cultura, Juventud,
Deportes y Portavocía
Dirección General de Patrimonio Cultural

Servicio de Patrimonio Histórico
EXPTE. DECLARACIÓN BIEN DE INTERÉS CULTURAL
PUENTE DE HIERRO O PUENTE NUEVO
T.M. DE MURCIA

Sistema de Referencia ETRS89
Proyección UTM Huso 30N

