
**ACTUACIÓN SOBRE EL PUENTE DE
HELLÍN, MORATALLA. ESTUDIO
ARQUITECTÓNICO Y ARQUEOLÓGICO**

Francisco Javier López Martínez

Ricardo Sánchez Garre

Luis Alberto García Blánquez

ENTREGADO: 1991

ACTUACIÓN SOBRE EL PUENTE DE HELLÍN, MORATALLA. ESTUDIO ARQUITECTÓNICO Y ARQUEOLÓGICO

FRANCISCO JAVIER LÓPEZ MARTÍNEZ *, RICARDO SÁNCHEZ GARRE *, LUIS ALBERTO GARCÍA BLÁNQUEZ **

*Arquitectos **Arqueólogo

Resumen: Descripción de los trabajos de estudio arquitectónico y arqueológico realizados en el Puente de Hellín, en Moratalla, con motivo de la destrucción de uno de sus ojos.

ANTECEDENTES

Por encargo de la Consejería de Cultura, Educación y Turismo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, los arquitectos que suscriben redactaron un proyecto de restauración en el Puente de Hellín, término Municipal de Moratalla, tras el accidente ocurrido el día 2 de abril de 1991 por el cual quedó destruido el ojo menor del citado puente, se llevaría a cabo el estudio arquitectónico y arqueológico del puente, el cual constituye la base del presente trabajo.

ENCLAVE GEOGRÁFICO

Constituye Moratalla el municipio más alto y extenso de la Comarca del Noroeste Murciano. Su altitud discurre entre los 400 metros sobre el nivel del mar, en las zonas más bajas, hasta los 2027 metros de Revolcadores.

Regada por dos cortos ríos: el Alhárabe (o Moratalla) y el Benamor (o Caravaca) que recorren parte de sus tierras de Oeste a Este, hasta desembocar, ya juntos, en el Segura por el término de Calasparra. Es sobre el Alhárabe, o río Grande,

como lo llama Pascual Madoz en su Diccionario, donde se encuentra el Puente de Hellín, a unos tres kilómetros del pueblo de Moratalla en dirección Nordeste.

El río en este punto discurre por una estrecha y frágil depresión, casi oculta desde la lejanía, con márgenes de margas más o menos compactadas y aterrazamientos agrícolas. Con el escaso (salvo crecidas) y limpio caudal riega las huertas de Moratalla, que quedan al Sur, separadas de otra zona más abierta, al Norte, aprovechada para pastoreo y cultivo de cereales donde emerge el cerro de Moratalla la Vieja.

INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

A pesar de la escasez de estudios en la zona, podemos decir que el área del río Alhárabe ha sido rica en asentamientos humanos prehistóricos e históricos. El actual Puente de Hellín se sitúa a medio camino entre dos puntos donde se ha constatado restos romanos (escasos en el primero y abundante en el segundo): Moratalla y Moratalla la Vieja.

Para Marcial García el camino donde se encuentra el Puente es de origen romano, "Asimismo hay vías de comuni-

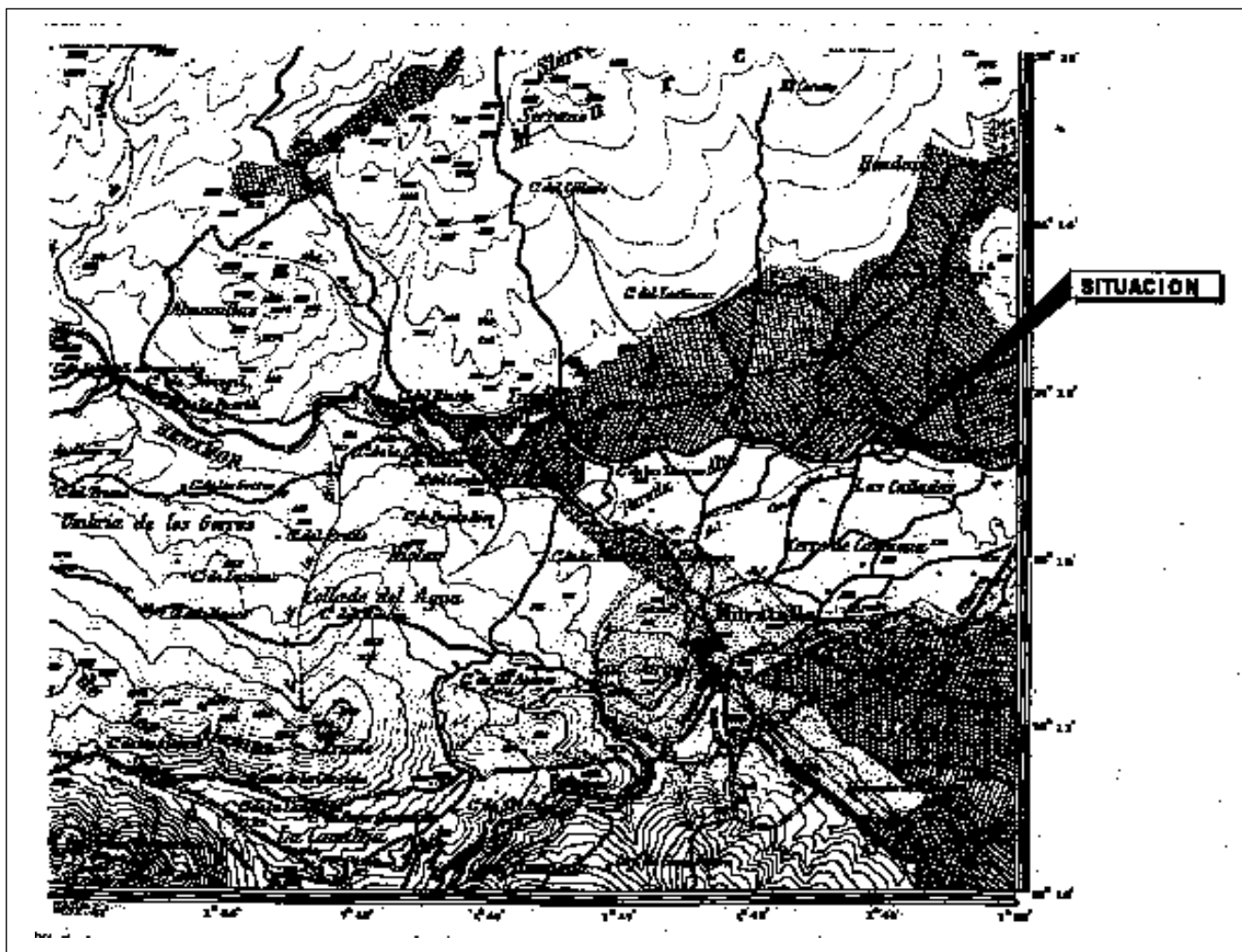


Fig. 1.- Situación del Puente de Hellín.

cación como la procedente de Illunum, o camino de Hellín, con su puente”. Anotando también que el Puente de Hellín fue restaurado en su totalidad en la Edad Media”.

Tras la crisis sufrida en la zona durante los siglos XIV y XV, la conquista de Granada trae un periodo de estabilidad y florecimiento. A esta época pertenece la descripción de los límites de la huerta del pueblo de Moratalla donde se cita el camino de Hellín. Corresponde también la cita más certera sobre el objeto de nuestro proyecto: “por acuerdo del Ayuntamiento del 10 de noviembre de 1548,(se construyó) el denominado Puente de Hellín, localidad esta con la que tenía Moratalla mucha comunicación y comercio en aquellos tiempos”.

Más tarde, en el libro de Pascual Madoz (1845-1850) se vuelve a citar nuestro Puente: “se le cruza por un puente nombrado de Hellín a 1/2 legua de la villa, de construcción muy sólida”.

DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

El Puente tiene un desarrollo aproximado, en planta, de 25 m., de Sur a Norte con una anchura de unos 25 m. que no se mantiene uniformemente en todo el recorrido. Alcanza una altura máxima de 8 m. con respecto al lecho del río, medido en la clave del arco mayor, punto donde la calzada y la bóveda coinciden. Cuenta con dos ojos muy desiguales, con tajamar central.

El arco derecho (mirando desde aguas arriba) salva una luz de 11 m. y el izquierdo de 6 m., éste presenta en su cara Oeste una reparación de ladrillo.

Bajo el arco mayor (Sur) discurre el río Alhárabe. Con las crecidas el agua llega a pasar también bajo el ojo menor.

El pilar Sur arranca de una pared de margas de color grisáceo, estando su base natural erosionada por acción de las aguas. El pilar central arranca mediante una zapata o zócalo

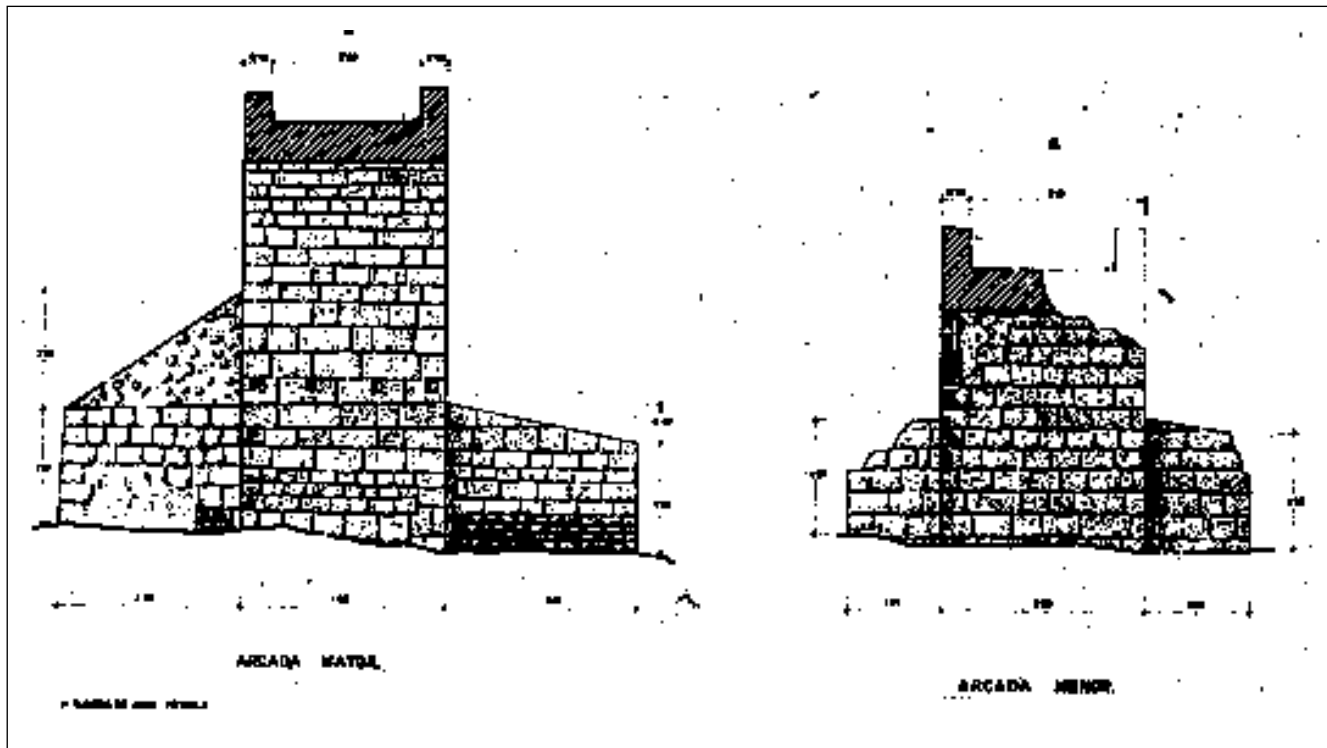


Fig. 2.- Estado actual. Secciones transversales



Fig. 3.- Estado del Puente de Hellín antes del accidente

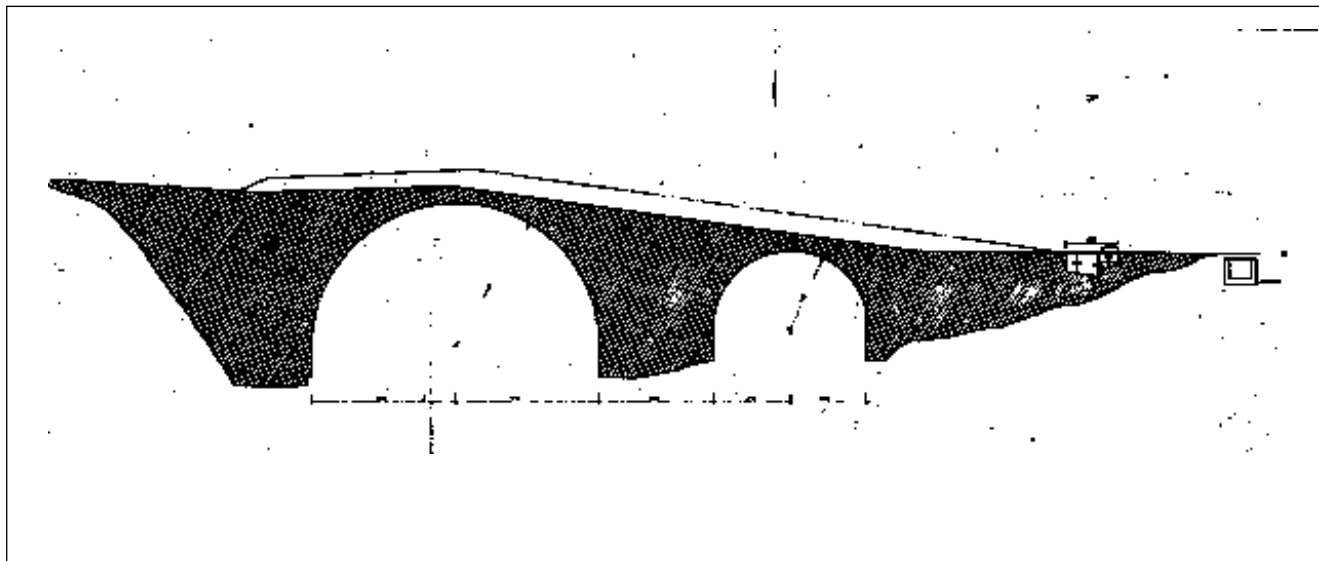


Fig. 4.- Estado actual. Sección longitudinal (ubicación cata arqueológica)



Fig. 5. 3 de abril de 1991: el ojo menor del Puente al día siguiente del accidente

de mampostería oculto por los sedimentos; en su lado Norte (correspondiente al ojo menor) está enrasado con el pilar, en su lado Sur (correspondiente al ojo mayor) forma un pequeño escalón o retallo (se ha podido apreciar mediante catas). El pilar Norte arranca directamente de la roca mediante sillares, todos ellos de toba caliza o travertino que dan a la estructura del puente una textura rugosa y llena de oquedades.

Un tajamar, también de sillería protege el pilar central, aguas arriba es de planta triangular rematado por una especie de cubierta a dos aguas construida con argamasa y mampuestos. Aguas abajo la arista se sustituye por chaflán y se cubre por un solo plano inclinado. El firme en este extremo del tajamar está deteriorado, aunque no supone un problema grave de momento. Los elementos propiamente estructurales, como son las bases y las bóvedas del puente, poseen un tratamiento diferenciado con mayor esmero y solidez, como corresponde a su función. Sobre estas partes sustentantes: relleno de tierra compactada sujetado lateralmente por muros de mampostería bastante irregular y mortero de cal, que se prolongan hasta formar los pretiles; superiormente, una calzada de cantos rodados corona la construcción.

Mediante cata efectuada en el extremo Norte de la calzada se halló un pavimento de cantos rodados, similar al existente en otras partes del puente, a unos 70 cm. de profundidad, mostrando así cómo el perfil original se suplementó para disminuir la pendiente y englobar en su seno un pequeño canal o acequia que riega nuevas zonas de huerta en el margen izquierdo del Alhárabe.

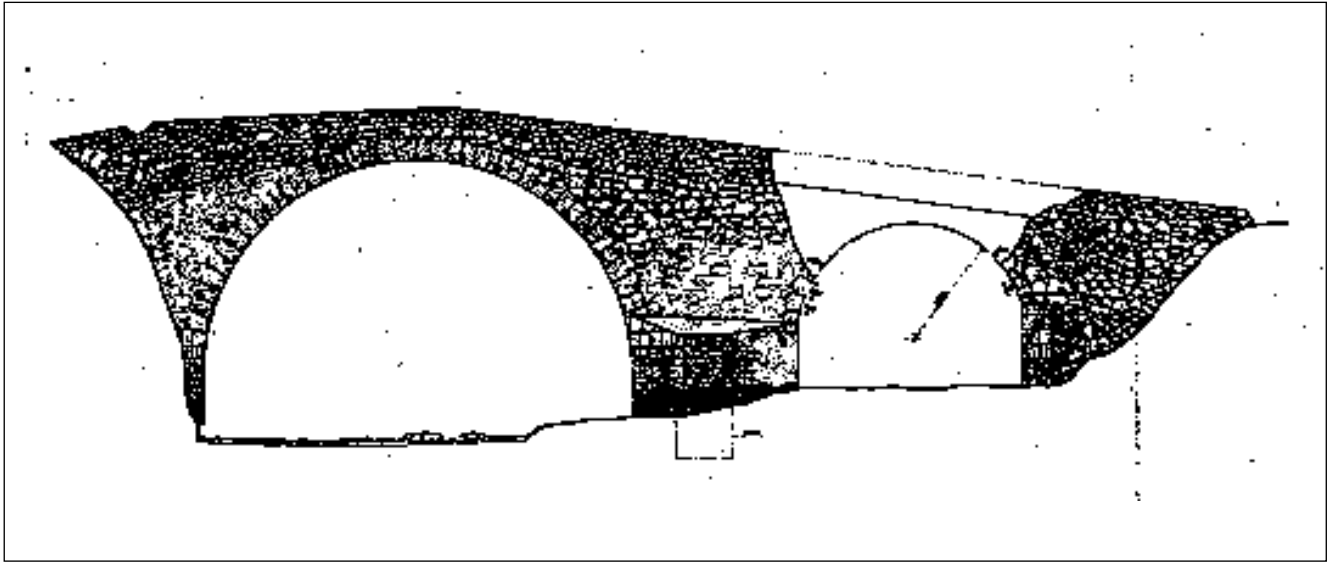


Fig. 6. Estado actual. Alzado este.



Figs. 7 y 8. Estado del puente tras la ruina.



En el accidente ocurrido el día 2 de abril de 1991, un tractor con remolque cargado de piedra procedente de cantera cercana, derribó el pretil y fue arrastrado por el peso del remolque, rompiendo la bóveda menor por su clave y dovelas contiguas, hasta llegar, aproximadamente, a los treinta grados de los arranques del arco. El relleno se perdió al faltar su contención lateral y la bóveda quedó arruinada hasta su mitad.

Una tubería de agua potable cruzaba el puente longitudinalmente, al romperse ocasionó la pérdida de una mayor parte de relleno y calzada.

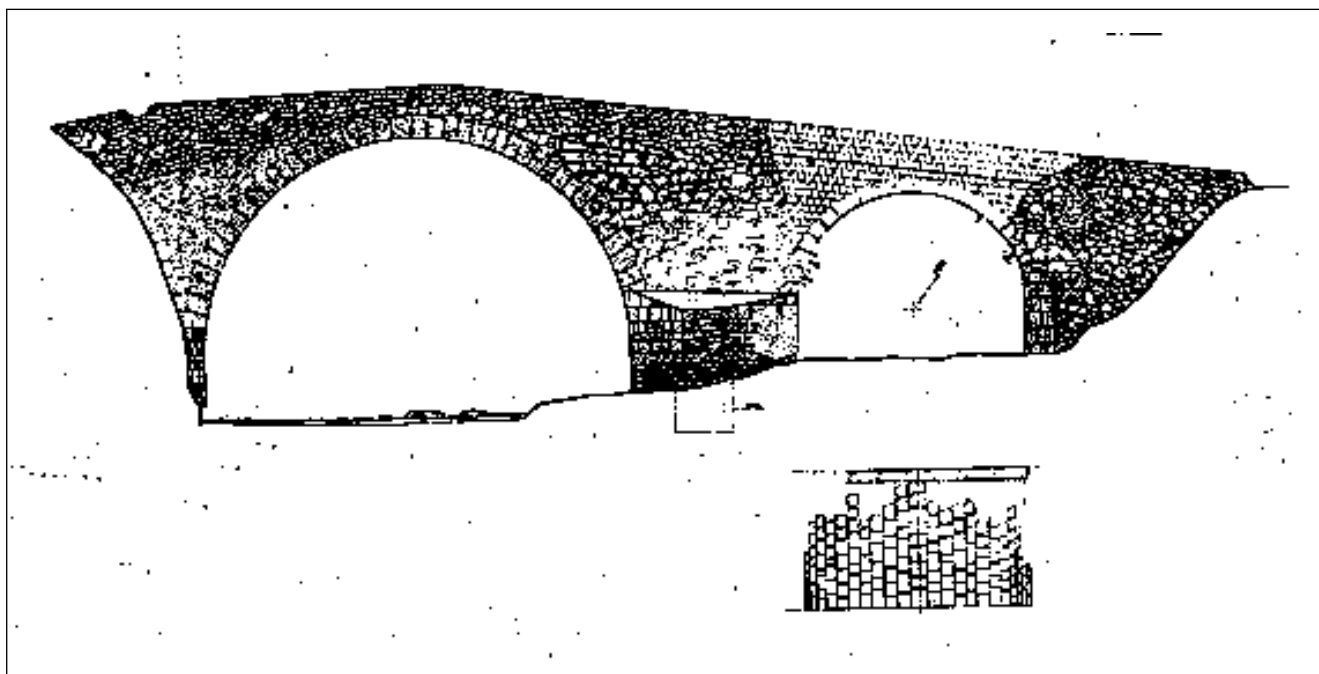


Fig. 9. Propuesta. Alzado Este

SONDEOS ARQUEOLÓGICOS

Luis Alberto García Blázquez

Con motivo de la redacción del Proyecto de restauración del Puente de Hellín, sito en el Término Municipal de Moratalla (Murcia), elaborado por el arquitecto D. Fco. Javier López, por encargo del Servicio Regional de Patrimonio Histórico, fue solicitada mi participación como arqueólogo con el fin de estudiar determinados aspectos de dicho puente, para lo que me fue concedido permiso de actuación arqueológica de urgencia.

Los objetivos que se pretendían con dicha intervención han sido:

- Obtener la secuencia estratigráfica con el fin de datar cronológicamente la edificación del puente.
- Documentación y estudio de los materiales arqueológicos registrados en los distintos sondeos.
- Documentación y estudio de las técnicas y elementos constructivos empleados en las cimentaciones y en las pavimentaciones.
- Documentación y estudio de detalle de las posibles remodelaciones constructivas realizadas durante el tiempo de su utilización.

Para conseguir dichos objetivos se llevo a cabo en primer lugar la documentación gráfica del puente y, después, se realizaron cinco sondeos arqueológicos en distintos puntos de la estructura arquitectónica.



Fig. 10. Sonda n° 1

La documentación gráfica consistió en los levantamientos de los planos a escala de ambos alzados del puente, de la planta de cimentación y de la calzada actual, y las secciones transversales y longitudinal de la estructura.

Los sondeos que se han practicado tienen unas dimensiones de 1 m. de ancho por 1,5 m. de longitud, excepto en n.º 5 que tiene 2 m. de longitud. La profundidad alcanzada ha sido variable, dependiendo ésta, de la cota a la que se encuentra la roca natural de base donde cimentan las estructuras arquitectónicas en estudio, o bien de elementos estructurales que impiden la continuación de la excavación en profundidad.

SONDEO N.º 1

Está situado adosado a la parte central del intradós Norte del arco menor del puente. Se encuentra orientado de Norte a Sur siguiendo el eje longitudinal del puente.

Para documentar gráficamente la sección estratigráfica de este sondeo se ha realizado el dibujo a escala 1:20, el perfil longitudinal Este.

La secuencia estratigráfica observada muestra una formación de lechos de origen aluvial. Los estratos están constituidos básicamente por limos arcillosos, arenas finas y gravas. La potencia de dichos niveles vana entre 2 y 16 cm.. La deposición de los sedimentos es uniforme y horizontal.

La excavación en este sondeo permitió detectar la roca natural de base, denominada en estos parajes “piedra laja”, a 8 cm. de profundidad en el extremo Norte y buzando hacia el Sur, a 50 cm. La “piedra laja” son esquistos grises de fácil exfoliación y escasa consistencia.

La estructura arquitectónica del puente ha sido documentada en el perfil Norte del sondeo donde se observa como los sillares de arenisca, muy erosionada, están cogidos con mortero de cal y asientan directamente sobre la roca natural de base.

SONDEO N.º 2

Este sondeo se realizó alineado con el N.º 1, e igualmente, bajo el arco menor del puente pero adosado a la parte central Sur del intradós.

La documentación gráfica de la estratigrafía se realizó también con el dibujo del perfil Este del sondeo, con el fin de observar la posible correlación con la estratigrafía del sondeo N.º 1.



Fig. 11. Sonda n° 2

Los Sedimentos documentados son similares a los del sondeo N.º 1, en cuanto a su composición, origen y deposición. Físicamente están formados por fangos y limos arcillas, arenas de textura fina y gruesa y por grandes paquetes de gravas mezcladas con cantos de río.

La deposición de los distintos lechos, así como los materiales que los componen, indican claramente que nos encontramos con una sedimentación de tipo aluvial sobre los esquistos de base, cuya superficie es irregular y ascendente hacia el Sur.

La estructura arquitectónica puesta la descubierto en este sondeo, corresponde a la zarpa de cimentación del lado Norte del pilar central del puente. La zarpa esta hecha con grandes bloques irregulares careados de piedra caliza de color gris. La zarpa tiene una altura de 66 cm., y se apoya directamente sobre la roca natural de base. La piedra caliza está cogida con mortero de cal y muestran buen estado de



Fig. 12. Sondeo n.º 5

conservación. Sobre la parte superior de la zarpa asientan directamente los sillares de arenisca del pilar.

SONDEO N.º 3

Este sondeo se realizó en el pilar central del puente, adosado a la cara Suroeste del tajamar Oeste.

Para su documentación gráfica se realizó el dibujo del perfil Noroeste, con el fin de obtener la relación estratigráfica entre sedimentos y estructura arquitectónica.

De nuevo la composición y disposición de los estratos nos indican un proceso de sedimentación de origen aluvial, sin alteraciones de carácter antrópico.

En la secuencia se ha distinguido dos niveles diferenciados por los materiales que los forman. El *nivel I* está constituido por estratos en los que predominan las arenas, las

gravas y los cantos rodados. El *nivel II*, está formado exclusivamente por limos arcillosos y arenas de textura fina.

La estructura arquitectónica detectada corresponde a la cimentación del tajamar Oeste del pilar central del puente. La cimentación está formada por una zarpa de 70 cm. de altura y 25 cm. de resalte. La zarpa está hecha con bloques careados de piedra caliza de color gris, cogida con mortero de cal.

El *nivel I*, tiene una potencia de 50 cm. y apoya y cubre los dos sillares iniciales del tajamar, así como la primera hilada de la zarpa. El *nivel II*, está en contacto directo con la zarpa y profundiza hasta la roca natural de base.

SONDEO N.º 4

Está situado en el extremo oriental del tajamar Este del pilar central del puente. Este sondeo se llevó a cabo para comprobar si el aspecto achafanado actual del tajamar es el de su estado original o se debe a una destrucción parcial de la estructura.

Para su documentación se dibujo el perfil Este del sondeo, ante la imposibilidad de representar el Norte en el que se podría apreciar la relación entre la sedimentación y la estructura del tajamar.

La secuencia estratigráfica está compuesta por diez estratos individualizados por los materiales, por la textura y por la coloración que presentan. Los materiales componentes son también de origen aluvial como son los limos, las arenas, las gravas y los cantos pequeños.

En cuanto a la estructura del tajamar Este, ha sido documentado la existencia de un zócalo o cimentación de unos 70 cm. aproximadamente de altura, fabricado con bloques careados de caliza gris, que asienta sobre los esquistos que conforman el lecho rocoso del río.

En consecuencia, la planta que se aprecia actualmente responde al estado original de su construcción pues la cimentación tiene la misma planta que se observa en superficie y en alzado.

SONDEO N.º 5

Sondeo orientado longitudinalmente sobre la calzada actual del puente y en su extremo Norte. Esta cata tiene unas dimensiones de 2 m. de longitud y 1 m. de anchura.

Para documentar gráficamente la secuencia estratigráfica se hizo el dibujo del perfil Este, con el fin de constatar las modificaciones estructurales de los niveles de pavimentación.

La estratigrafía es de origen antrópico, y se distinguen tres niveles: *nivel I*, arrastre y colmatación; *nivel II*, pavimentación de hormigón y relleno; y *nivel III*, pavimento original de empedrado.

A una profundidad de 90 cm. desde la calzada actual, se encontró el pavimento original de Puente, fabricado con un empedrado de cantos de río de mediano y pequeño tamaño. En consecuencia, y con el fin de evitar su destrucción, se consideró finalizada la excavación del sondeo Sin embargo, en una pequeña zona que carecía de cantos se profundizaron 20 cm. más, documentándose un lecho de barro arcilloso en el que se insertaban los cantos del empedrado.

CONCLUSIONES FINALES

En definitiva, y en rigor a los trabajos arqueológicos de campo realizados en el ámbito del Puente de Hellín, sito en el término municipal de Moratalla (Murcia), concluimos que:

1) La secuencia estratigráfica documentada en los sondeos n.º 1, 2, 3 y 4, muestra una sedimentación natural de origen aluvial, sin alteración antrópica, cuyo proceso de formación comenzó después de construido el Puente de Moratalla.

2) La secuencia estratigráfica del sondeo n.º 5, es de origen antrópico y está constuida por elementos estructurales del puente tales como los niveles de pavimentación, de amortización y colmatación.

3) No se ha encontrado material arqueológico de ningún tipo en los sondeos efectuados, por lo que no se puede establecer precisiones de carácter cronológico basados en el estudio de dichos elementos.

4) Las estructuras arquitectónicas documentadas corresponden a la cimentación y a los pavimentos de la calzada del puente.

5) Los cimientos documentados están fabricados con bloques careados de caliza gris, tienen una altura aproximada de 70 cm. y en los sondeos n.º 2 y 3, son de tipo zarpa.

6) Respecto de los niveles de pavimentación, se ha detectado:

a) un empedrado de cantos que posiblemente sea el pavimento original de la calzada del puente, con pendiente descendente hacia el Norte.

b) pavimento de hormigón con pendiente contraria hacia el Sur, sobre un relleno de bloques de piedra que amortizan el pavimento original y elevan el nivel del suelo.

c) nivel de arrastre y colmatación que oculta el pavimento de hormigón.

7) El aspecto actual del tajamar Este del pilar central del puente, responde al estado original de su edificación, pues la cimentación presenta la misma planta que se aprecia en superficie.

BIBLIOGRAFÍA REFERIDA

PASCUAL MADOZ, 1850, *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Consejería de Economía, Industria y Comercio de la Región de Murcia, 1989.

MARCIAL GARCÍA, 1984, "Los Primeros Tiempos", *Ciclo de formación histórica para escolares "Villa de Moratalla"*, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, J.J., 1984, "Moratalla: siglo XVI y XVII", *Ciclo de formación histórica para escolares "Villa de Moratalla"*, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia.

RODRÍGUEZ LLOPIS, M., 1988, *Documentos para la Historia Medieval de Moratalla*. Academia Alfonso X El Sabio, Murcia.

RUBIO HEREDIA, A., 1915, *Cosas de Moratalla, ensayo histórico*. Concejalía de Educación del Ilmo. Ayuntamiento de Moratalla, 1984.