

DE PUENTES Y BARCAS EN EL RÍO SEGURA (VILLANUEVA-ULEA; CEUTÍ-LORQUÍ)

Ricardo Montes Bernárdez - Luis Lisón Hernández

El Río Segura ha sido el eje vertebral para el desarrollo y la vida de muchas poblaciones ribereñas a lo largo de la historia pero al mismo tiempo también ha constituido una barrera entre las gentes de una y otra ribera. Para salvar este obstáculo se construyeron muchos pequeños muelles para barcas y numerosos puentes, sin embargo, gran parte permanecen hoy día ignorados por la escasez de documentos sobre ellos, al menos hasta llegar a una época relativamente reciente en la que el rastreo de noticias y datos resulta más fácil.

Sobre la navegabilidad del río sólo conocemos el caso del transporte de madera que se realizó durante unos años, a finales del siglo XVIII. El Arsenal de Cartagena necesitaba madera y se consideró que la vía más rápida sería la fluvial pero hubo que preparar el cauce barrenándolo. El proyecto fue de Manuel Bernia y ese ahondamiento del lecho se realizó desde Las Casicas de La Toba hasta el puente de Las Ovejas (Javalí Viejo). Los trabajos requirieron en 1785 la contratación de 80 hombres y los gastos llegaron a cerca de 41.400 reales. Como el curso fluvial estaba interrumpido por muchas pequeñas presas, también hubo que obligar a los propietarios a la apertura de portillos de paso. Los portes se estuvieron realizando hasta mayo de 1793 y la bajada de cada pinada costaba 8 meses y 10 días (Pérez-Crespo:1992:127).

VILLANUEVA-ULEA

Cruzar el Río Segura a lo largo de todo el Valle no ha sido tarea sencilla. Los habitantes de ambas márgenes hubieron de ingeniárselas para poder salvar esa frontera natural que los separaba.

Para 1609 existía en Villanueva un puente colgante al que se denominaba "Cuna", construido a base de esparto y maderas. En 1794 se describe como "artefacto" (Merino: 1981:447) a la tal cuna, medio como hemos visto del que las gentes se sirven para cruzar el río. Madoz, más explícito, aclara se trata de un puente de maromas de esparto gracias a la cual -dice- se cruza con poca dificultad y exposición para quienes no están acostumbrados.

Además de la cuna había una barca que daba servicio al menos desde 1635 pues en marzo de ese año Juan de Molina (a) el Corambrero, carpintero vecino de Blanca, se ofrecía para construir un barco para Villanueva-Ulea más grande que el de Blanca, también obra suya. Un mes después el barco fue botado con ayuda de los vecinos tras el pago de 524 reales y garantía de un año.

La siguiente noticia al respecto data de julio de 1714 cuando se reunieron Concejo y vecindario quejándose éste de que no podían pasar los pares de animales de tiro que empleaban en el laboreo agrícola de una a otra orilla del río por no disponer de barco ni medios económicos para construirlo. Ante esta situación, se ofrecieron para financiar el proyecto Francisco Molina Serrano y Roque Luna Salmerón, vecinos de Villanueva, así como Miguel Piqueras, carpintero y vecino de Blanca. A comienzos de septiembre ya estaba dando servicio la nueva barca.

Dentro de este siglo, pero ya en 1770 Diego de Ayala pagaba al Concejo 1.500 reales, precio ajustado en el que se había rematado la adjudicación de explotación del barco, en esos momentos propiedad de la Villa.

Las riadas de finales de siglo destrozaron el barco (1798 y 1799) por lo que a comienzos del s. XIX, concretamente en 1818 el ayuntamiento se vio obligado a pedir un préstamo de 5.000 reales a fin de construir una barca para uso de los agricultores. Pero para 1841 de nuevo la gente está sin medio de transporte para el cruce del río. Así pues, en enero de ese mismo año se contrató un nuevo barco al vecino de Archena Isidro Béliz. Su compromiso era entregar el trabajo en marzo mientras que los vecinos prometieron aportar los muelles y las maromas. El constructor podría cobrar el paso a todos los clientes que usaran el servicio, excepto a los vecinos de Villanueva por haber contribuido al pago del mismo, recibiendo 1.000 reales por San Juan. Su final sería otra gran avenida de agua en época de lluvias.

El 31 de octubre de 1869 el presbítero Jesualdo María Miñano regaló una barca con el fin de comunicar Villanueva y Ulea. La bautizó con el



Construcción del puente sobre el río Segura. Entre Villanueva-Ulea. 1925.

nombre de Esperanza-Concordia. Pocos meses después se decidió construir un pequeño muelle del lado de Villanueva y limpiar la ribera. Previamente a ésta tenemos noticia de que hubo otra que, pese a los arreglos realizados por el carpintero José López López en 1868, no resistió mucho. Por cierto que siete años después aún no le habían pagado al hombre.

Para ayuntamientos de modesta capacidad económica el paso del río era un servicio que requería de gastos de mantenimiento con relativa frecuencia. Por ejemplo, en octubre de 1875 hubo que reparar el muelle en el que atracaba la barca. Para el año siguiente lo que hubo que comprar, a medias con Ulea, fue una maroma nueva de esparto, para sustituir la vieja y rota que servía a la embarcación de conexión con las dos orillas, por cierto, que el esparto hubo de comprarse en Cieza ya que los montes de Villanueva y Ojós estaban esquilados. Debido a la escasez de esparto en la zona, se compró en Cieza. Cada vecino hubo de aportar 75 céntimos.

En octubre de 1878 una riada produjo roturas en la barca y de nuevo hubo que invertir en este servicio reparándola. Cinco meses después fue el muelle de Ulea el que necesitaba dinero. Ulea pidió a Villanueva colaboración en los gastos al 50% surgiendo de ello un conflicto en el que llegó a intervenir el gobernador cuyo dictamen adjudicaba a cada ayuntamiento los gastos derivados de las reparaciones de sus propios muelles. En agosto de 1879 otro carpintero, Rafael Sánchez Sánchez arreglaba nuevamente ciertos desperfectos. Desperfectos y gastos que aquel año no fueron más que los prolegómenos de los que estaban por llegar. La noche del 14 de octubre de 1879 la famosa riada de Santa Teresa que aguas abajo sembró el terror, destruyó por completo la barca de Villanueva-Ulea. La inversión para restaurar el servicio acaba requiriendo la institución de una subasta anual por los derechos de pasaje que alcanzó las 75 pesetas.

En agosto de 1888, reunidos los alcaldes de las poblaciones afectadas, Felipe Carrillo y Juan Massa Massa, se pusieron de acuerdo en la conveniencia de construir un puente. Sin embargo, la barca continuó siendo la vía principal de contacto durante varias décadas y las subastas de los derechos de pasaje siguieron realizándose, aunque fueron evolucionando a la baja hasta llegar a las 50 pesetas anuales en 1902.

En 1892 los ayuntamientos de Ulea y Villanueva intentaban resolver una vez más su incomunicación debida a la destrucción de la barca. Pero el de Villanueva se negó a hacerse cargo de su parte por no disponer de recursos económicos; en su lugar, acabó financiándola un tal Ángel Herrera. En abril de 1914 se solicitó de nuevo la construcción de un puente sobre el Río

Segura que uniera Ulea con Villanueva, así como el arreglo de los 1.300 m del camino. Pero hasta 1925, siendo alcaldes Juan Massa López, de Villanueva y José Ríos Torrecillas, de Ulea no comenzaron las expropiaciones de los terrenos para la realización del citado puente. En esos momentos era una vecina de Ulea quien ejercía de barquera, cobrando el paso a 5 céntimos niños y 10 céntimos los adultos.

CEUTÍ-LORQUÍ

Las malas vías de comunicación que Ceutí y Lorquí han padecido a lo largo de su historia tuvieron fiel reflejo en el río, tal como les sucediera a otros pueblos, aguas arriba. Sabemos que, al menos desde mediados del s.XVIII existía una barca asegurada en ambas márgenes mediante maroma de esparto que se empleaba para atravesar el Segura. Según una tradición en esta barca la usó el Marqués de Esquilache en su huida desde Madrid hacia el puerto de Cartagena, camino de Italia. El barquero cobraba la travesía, como Caronte, con una moneda. Pero en este caso en vez de cruzarnos al más allá nos dejaba en el más acá y, en muchas ocasiones, en tierra pues la gran irregularidad del régimen fluvial (fuertes estiajes y crecidas) dejaba fuera de servicio la barca en muchas ocasiones. En 1877 el propietario era José García Ruiz (que se queja de que los dos pueblos quieren cobrarle los impuestos) pero corriendo el tiempo terminó comprándola, derechos incluidos, Feliciano Montejano Carrillo que acabó arrendándola, a Josefa Pérez Nortes (última barquera) a comienzos de este siglo. En esos momentos pagaba así se pesetas mensuales de impuestos.

El puente que sustituyera tan inseguro servicio comenzó a pedirse en 1877 argumentando no sólo los problemas de comunicación de la población sino también lo insuficiente de los recursos existentes cuando llegaba la época de recolección. El gobernador desestimó esta primera solicitud por falta de fondos. Hubo de aguardarse a 1907 para ver cómo el ansiado puente comenzaba a tomar forma. Se logró con ocasión de la petición cursada por Nicolás Jara Fernández, vecino de Ceutí, que solicitó autorización para construirlo en el mismo emplazamiento que ocupaba la barca. El puente sería de hierro y tendría una anchura de 3'50 m repartidos en dos metros para circulación de carretas y el resto para dos estrechas aceras peatonales laterales. Fue financiado por los vecinos y propietarios de Ceutí que acabaron exigiendo un peaje de uso a los de Lorquí. Su inauguración tuvo por fin lugar el 5 de julio de 1908 con bendición del mismo y «la celebración de una función de acción de gracias en el Templo de Ceutí, cohetes, tracas y bailes populares». La estructura sería mejorada en julio de 1966, pero veinte años después, en julio de 1986, una gran avenida dejó sin



Inauguración del puente de Ceutí con Lorquí. 1908. Presidida por el cura carlista Eloy Villena.

puente a la localidad. Los zapadores de Valencia hubieron de construir uno de emergencia.

En cuanto a Lorquí, si bien debe tratarse de El Llano (Molina), cuenta Juan Lozano (1980:130) que existía un puente llamado Almanzora allá por los años finales del siglo XVIII. Lamentablemente no disponemos de otras referencias y de documentación alguna al respecto, excepto que sobre él se construiría el actual puente para la vía férrea Caravaca-Murcia, en torno a 1930.

FUENTES DOCUMENTALES

Manuscritas

Archivo M. Ceutí. Ac. 18 de Marzo de 1877.

Archivo M. Ulea. AC. 9 de marzo de 1919.

Archivo Histórico Provincial. Protocolos: 11-03-1635; 09-07-1714; 04-10-1714; 07-10-1715; 05-02-1770; 03-04-1818; 27-01-1841.

Archivo General de la Administración Regional: Actas Capitulares de la Diputación Provincial: 11-04-1870.

Impresas

B.O.P.M.: 25-10-1892.

BIBLIOGRAFÍA

Lozano Santa, J. 1980: "*Bastitania y Contestania del Reino de Murcia*". Vol. III. Biblioteca Murciana de Bolsillo n.º 18. Ed. Acad. Alfonso X El Sabio. Murcia, 331 págs.

Madoz, P. 1850: "*Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España. Región de Murcia*". Reedición en facsímil de 1989. Consejería de Economía, Industria y Comercio. Murcia, 200 págs.

Merino Álvarez, A. 1981: "*Geografía histórica de la provincia de Murcia*". Edita. Academia Alfonso X El Sabio. Murcia, 571 págs.

Montes Bernárdez, R. 1999: "*Historia de Villanueva del Río Segura (Murcia). Desde Isabel II hasta Alfonso XIII (1834-1931)*". Edit. Excmo. Ayuntamiento de Villanueva. Murcia, 94 págs.

Montes, et al. 1999: "*Tradiciones y vida cotidiana en Lorquí*". Edit. Excmo. Ayuntamiento de Lorquí. Murcia, 205 págs.

Pérez-Crespo Muñoz, M.ª T. 1992: "*El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*". Editorial Naval. Madrid, 435 págs.

Torres Fontes, J. 1963: "*Documentos de Alfonso X El Sabio*". Ed. Academia Alfonso X El Sabio. Murcia.