

DE PUENTES Y BARCAS EN EL RÍO SEGURA. (Javalí Viejo-Alcantarilla; La Ñora-Alcantarilla; Molina-Alguazas)

Luis Lisón Hernández - Ricardo Montes Bernárdez

JAVALÍ VIEJO-ALCANTARILLA

Un 27 de agosto del año 1271 el rey Alfonso X autorizaba a diversos vecinos de Murcia para construir un puente sobre el río Segura que acabó tendiéndose en Javalí Viejo. Así el ganado podría cruzar de una ribera a otra sin tener que recorrer largas distancias. Pero además les otorgó exclusiva de este paso, desde Calasparra hasta Orihuela. Los vecinos comprometidos en la construcción del puente eran: Domingo Bru, Domingo Esteban, Cebrián, Juanes, Pedro de Anguas Mingo y Miguel Juanes de Yauaga. Este puente de tres arcos fue conocido como de las Ovejas y su enclave estuvo junto a la actual Contraparada, aguas abajo. Teniendo en cuenta que el paso de ganado pagaba su correspondiente peaje y a fin de evitar la lógica picaresca, la ciudad de Murcia nombraba un comisionado para su gestión. En 1677 el cargo recayó en Martín Felices, pero la cobranza del arbitrio iba pasando de mano en mano, llegando incluso a estar en poder de los frailes de San Pedro (Jerónimos) de La Ñora. A finales del S.XVIII se estuvo utilizando el río para transportar madera rumbo al arsenal de Cartagena y justo a partir de este puente se pasaba a tierra, mediante contrata con Francisco Pérez y Cía (Pérez Crespo: 1992:127).

Las inundaciones y desbordamientos propios del río Segura dañaron el puente de las Ovejas en diversas ocasiones teniendo que ser reconstruido, al menos, según datos hallados, en mayo de 1416 y 1653. (Sánchez: 1976:114). Disponemos de una descripción que data de 1794 en la que se alaba al puente de Belchid (otro de sus nombres) por conservar todavía "*el más puro aire original*" (Lozano: 1794:131). Su final debió llegar con la Guerra de la Independencia (1808-1813).

En cuanto a barqueros, en el ámbito de



Barca del Javalí. Foto cedida por Josefa González Cano.

Javalí y a partir de 1830, aparece como tal José Antonio Gómez, natural de La Ñora. A su muerte heredó el oficio su esposa Antonia Martínez que continuó prestando el servicio hasta noviembre de 1844, fecha en la que una riada se llevó la embarcación hasta el hospital de Murcia. Al poco, debido a los destrozos sufridos y a la imposibilidad de remontarla río arriba, acabó siendo subastada por 2.900 reales.

En 1885 se construyó una nueva barca de la que se ocupó Joaquín Hellín Hurtado, vecino de La Ñora, de la calle del Rosario. Pues bien, en noviembre de 1913 sabemos que el mismo personaje continuaba en el oficio gracias a un informe pedido por el Gobernador relativo a las barcas existentes en ese momento en el río Segura. Todavía en los años treinta continuaba en servicio pero entonces estaba ubicada en el Golgo (remolino del río) a fin de cruzar aprovechando la energía del propio fenómeno. Estaba sujeta por una "maroma" de acero. Pues bien, en 1941 fue sustituida por un puente. Aguas abajo de esta barca existió otra que gobernaba un vecino de El Rincón de Seca y cuando dejó de funcionar la gente cruzaba este punto gracias a simples bidones colocados por los obreros de la fábrica de la pólvora. Una tercera embarcación estuvo dando servicio entre los años cuarenta y cincuenta; se hallaba

enclavada en el paraje conocido como el Pago de El Herve, conectando El Soto, de El Javalí con La Ribera, de Molina del Segura. En este caso la maroma había sido sustituida por una cadena.

Gracias al mencionado censo de 1913 podemos asegurar que en el término de Murcia sólo quedaban seis barcas en activo en ese momento realizando el cruce de pasajeros. Además de las citadas se contaba con: la del Rincón de Beniscornia, la de La Arboleja, el Molino del Marqués, Llano de Brujas y otra en Alquerías (aguas arriba cabría mencionar aquella que unía La Loma, en Cotillas, con La Ribera de Molina.

LA ÑORA

La primera referencia relativa a La Ñora se remonta a diciembre de 1499 cuando los Reyes Católicos ordenan al Corregidor de Murcia que atienda una ley de Las Cortes de Córdoba de 1455 sobre construcción de puentes y permita al Regidor Manuel de Arróniz, la construcción de uno en su aldea. De hecho, él mismo se compromete a pagar el puente, pero los de la otra margen no le dejan a fin de que sus labradores no puedan pasar a trabajar.

En el S. XVI existía un frágil puente de madera que las numerosas avenidas dejaban continuamente inservible. Por ello en la primavera de 1547 Pedro de Mena, en representación de ambos núcleos de población, solicitaba la construcción de un puente de piedra entre La Ñora y Alcantarilla. Argumentaba a favor la gran necesidad que se tenía de él ya que la ruta era un camino real muy utilizado por agricultores y ganaderos y ofrecía para costearlo como forma de financiación un reparo vecinal del costo en el que colaborasen todos cuantos se beneficiaran de tal mejora. El rey Carlos I se interesó en la empresa y ordenó al corregidor de Murcia que le informase del caso y de la conveniencia de la obra.

Para cruzar de Alcantarilla a Javalí en el S.XIX existió una barca situada aguas arriba del puente de la Pólvora, a la altura del Molino de Funes, en el Camino del Vado.

El puente de Hierro o de la Pólvora venía a completar las vías de comunicación de la zona. Se construyó para dar una salida más segura y rápida que la ofrecida por la barca a los convoyes de pólvora con destino a Cartagena. Se solicitó en febrero de 1858 pero la Diputación no se hizo eco de ello hasta 1864 mediante un escrito firmado por el Director General de Obras Públicas en el que manifestaba a la Diputación con qué fondos se habrían de costear las obras. Este Organismo provincial había decidido al fin apoyar el proyecto para prevenir posibles accidentes que pudieran producirse en el paso de los convoyes de pólvora por la ciudad camino de Cartagena. Su aportación económica fue de 100.000 reales, cantidad que suponía cerca del 20% del total presupuestado. Los trabajos se alargaron desde 1868 hasta 1877, fecha en la que se celebró su inauguración.

BARCAS EN MOLINA

La desaparición de numerosas actas capitulares en esta localidad hacen difícil el seguimiento del tema que nos ocupa. La primera noticia se refiere a la existencia de una primera barca de cruce en 1705 que estaba situada en Torrealta (Molina). En abril de 1801 el arrendador del servicio era un tal Nicolás Cantero (Arnaldos:1981:46). Para mediados del siglo XIX el ayuntamiento la arrendó por 280 reales anuales (Madoz:1850:114). La riada de Santa Teresa la destruyó en octubre de 1879 (el día siguiente de finalizar las fiestas patronales) y una vez más en las inundaciones de 1895.

En 1893 eran cinco las barcas en servicio: el barquero de una era Blas Beltrán García y el encargado de otra, Vicente Hernández Vicente. En el bienio de 1896-



Barco de Leandro. Foto de Bernárdez Aznar. Octubre 1928.

97 podemos hablar de las barcas de Blas Utrón García, José Ramón Illán, Andrés Cantero Martínez, Pedro Hernández Hernández y Blas Beltrán García que pagan 8'94 pesetas trimestrales de impuestos por contribución industrial.

Todavía en 1908 trabajaban con este medio de transporte Andrés Cantero Martínez y Blas Beltrán García. Al primero le sustituyó Leandro Cantero Martínez que aparece entre 1912 y 1919 como el único barquero oficial de Molina. Las barcas que le sirvieron de herramienta de trabajo se llamaban Carlota, Luisa y Juana. En los años treinta tenía también una barca de cruce un tal José María Puche.

BARCAS EN ALGUAZAS

En 1850 Alguazas tenía una hermosa barca de maroma muy capaz para toda clase de carruajes (Madoz:1850:53). Posiblemente se perdió con la mencionada riada de 1879.

En mayo de 1935 Tomás Fernández Vicente y otros vecinos de Alguazas solicitaron una concesión para establecer barca de paso sobre el Segura en el paraje de La Estacada. Pese a las reclamaciones de otros barqueros en activo, este servicio fue concedido.

EL PUENTE MOLINA-ALGUAZAS

En el inicio del siglo, exactamente en febrero de 1901, comienza a hablarse de

la carretera Molina-Alguazas previendo la construcción de un puente; cuando en enero de 1902 el Estado contempla este posible proyecto, gracias a la intervención de Juan de la Cierva, Alguazas se lanza a celebrarlo (16 de enero) con repique de campanas y pasacalles de la banda de música local sin sospechar la cantidad de problemas y vicisitudes que habrían de resolverse antes de que lo que daban ya por hecho se convirtiera en realidad. Una de las dificultades era la problemática situación económica del ayuntamiento que le impedía el pago de las expropiaciones necesarias. Sin embargo, por fin en 1913 se construía el puente que fue inaugurado en la primavera de 1914 con la bendición del Obispo. En 1931 el alcalde de Molina propuso la creación de una comisión para solicitar al Ministro de Fomento la reparación del puente pues se halla en muy mal estado. En 1935 y 1936 el puente debía estar roto o casi inservible pues el ayuntamiento de Alguazas pedía ayuda urgente, esta vez para construir un estribo del puente porque su tránsito resultaba muy peligroso. Mantuvieron numerosas entrevistas con diferentes autoridades a este propósito y finalmente, tan apurados se vieron los usuarios, que numerosos vecinos solicitaron en abril de 1936 que se autorizase a la barca de Tomás Fernández para el transporte de carruajes además del de personas. Por fin, en abril de 1940 el ayuntamiento de Molina aprobó los gastos de reparación del puente que eran ligeramente superiores a las 22.000 pesetas.

FUENTES DOCUMENTALES

MANUSCRITAS

ARCHIVO MUNICIPAL DE ALGUAZAS:

Actas Capitulares: 17-02-1901; 19-01-1902; 20-09-1903; 07-01-1912; 29-09-1913; 07-12-1913; 31-05-1914; 12-09-1931; 31-03-1934; 19-09-1935; 07-12-1935; 05-03-1936; 20-04-1936; 05-05-1936.

ARCHIVO MUNICIPAL DE MOLINA:

Actas Capitulares: 13-09-1914; 16-04-1940;

ARCHIVO MUNICIPAL DE MURCIA:

Legajo 1153, II nº 74.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Consejo Real.
Legajo 504. fol.5.

Registro General del Sello. Provisión Real. Sevilla,
24-12-1499.

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN
REGIONAL:

Legajo 41: Acta de Sesiones de 20-01-1864.

IMPRESAS

B.O.P.M.: 30-11-1844; 12-06-1890; 17-12-1904; 2-
08-1907; 09-05-1935

Diario de Murcia: 09-01-1902; 14-01-1902; 17-01-
1902; 05-12-1934;

BIBLIOGRAFÍA

ARNALDOS PÉREZ, M. "Fuentes documentales
para la Historia de Molina de Segura".
Biblioteca del Molinense. Vol. I. (texto mecanografiado). Molina, 116 págs.

1981: "Conoce tu tierra". Col. Santa Bárbara. Vol.

IV. Murcia 124 págs.

LOZANO SANTA, J. 1980: "Bastitania y Contestania
del Reino de Murcia". Vol. III. Biblioteca
Murciana de Bolsillo nº 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.

MELGARES GUERRERO, J.A. 1995: "Las barcas del
río Segura en la huerta de Murcia". Rev.
Cangilón nº 11. Alcantarilla, pp.: 14-18.

PEREZ CRESPO MUÑOZ, M^a. T. 1992: "El arsenal
de Cartagena en el siglo XVIII". Editorial Naval.
Madrid, 435 págs.

SÁNCHEZ BAEZA, E. 1976: "Javalí Viejo. Notas
para su historia". Edic. de autor. Alicante, 271
págs.

TORRES FONTES, J. 1963: "Documentos de
Alfonso X El Sabio". Ed. Academia Alfonso X El
Sabio. Murcia.