

DE PUENTES Y BARCAS EN EL RÍO SEGURA. ARCHENA

Ricardo Montes Bernárdez

Luis Lisón Hernández

El tránsito de un lugar a otro por medio de barcas o barcos, que de ambas maneras se solía denominar, y los impuestos que por su uso se cobraban, debía tener cierta importancia de tipo económico. Hasta el punto, que la monarquía ya se ocupaba del asunto desde la época medieval. Sirva como ejemplo el hecho, de que en sendas provisiones de Enrique IV de Castilla, de veintinueve de enero y seis de febrero de 1460, dirigidas a todos los concejos del obispado de Cartagena y reino de Murcia notificando la llegada de Pedro de Ciudad y Juan de Córdoba, como recaudadores mayores de la mitad de las alcabalas y tercias; se dice que ni a ellos ni a los hombres en quienes deleguen para la cobranza, se les exijan ciertas gabelas entre las que se menciona expresamente los derechos de barcaje.

Así debió ocurrir también en la encomienda sanjuanista de Archena, desde el momento en que se empezase a utilizar uno de tales artefactos. Cuyo instante no podemos precisar, pero que indudablemente fue posterior a 1408 (Lisón:1983:4) en que se destruyó el puente que había, posiblemente romano. Tampoco se habla de su existencia en el privilegio del comendador Frey Luis de Paz de septiembre de 1462. Durante cierto tiempo el tránsito para cruzar el cauce fluvial se haría a través de algún vado.

Pero con independencia del momento en el que se construyera una barca para pasar el río en Archena, la primera alusión hallada data de 1645 en que el Concejo de la Villa gastó 350 reales en componer la madera. Por entonces, y tal vez como consecuencia de tener que garantizar la seguridad de los dolientes que cada día acudían en mayor número a los Baños, debió construirse un barco nuevo, como se desprende del poder que en junio de 1647 dio Gaspar

Ibáñez, vecino de Alicante, para cobrar del Concejo los 115 reales de plata, que por orden del mismo, había prestado en dicha ciudad a Francisco de Aledo, alcalde ordinario de Archena por entonces, para pagar la clavazón que allí adquirió con destino al barco que se había construido en el pueblo.

Las frecuentes riadas destruían o dañaban seriamente las estructuras, como la que ocurrió en 1648 o la más terrible de octubre de 1650, en que se pagaron para la reparación 350 reales al maestro carpintero, 1.071 reales en madera y 170 reales en manufactura. Y ello sin incluir los 18 reales y 12 maravedís, importe de una arroba y media de vino, para dar un refresco a la gente que hizo y puso la maroma para la barca. Grave quebranto para las arcas municipales, si tenemos en cuenta que en este último año el arrendador, Juan Lisón, pagaba 335 reales. Las cantidades que los Propios de la Villa ingresaron en la segunda mitad del siglo XVII oscilaron entre 131 reales y medio en 1695 (periodo de baja demografía) y los 517 reales de 1656.

A partir de esa fecha y gracias al régimen de avenidas, las referencias relativas al tema por arreglos o construcción de diversas barcas, van sucediéndose abundante y vertiginosamente. Sabemos, por ejemplo, que se construyeron ocho barcas a lo largo del siglo XVIII por culpa de numerosas riadas (1709, 1736, 1751, 1758, 1774, 1797 y 1799). En ocasiones las grandes avenidas no llegaban a destruir la barca existente pero la dejaban fuera de servicio durante semanas o incluso meses, circunstancia que se dio al menos en diez ocasiones en el último tercio de ese mismo siglo.

El barco de pasaje aportaba algunos ingresos a los escasos caudales de las arcas municipales, aunque siempre exiguos si tenemos en cuenta lo que se iba en

sebo, clavazón, madera, mano de obra, maromas (que estaban custodiadas por el Mayordomo del Concejo) y calafateo: Cada año el ayuntamiento sacaba a subasta su explotación. Así, en 1716 y 1717 se ingresaron por este concepto 308 reales anuales que en 1727 sólo alcanzaron 242 reales. Medina Tornero nos da referencia de otros cuarenta y cinco arrendamientos entre 1738 y 1800, pues algunos años (1750, 1758, 1762 y 1782) las subastas se declararon desiertas. Como no había pregonero, la subasta se hacía por el método de encender una candela, y se remataba en el mejor postor existente en el momento en que la llama se consumía.

Francisco León fue quien logró el arrendamiento en 1739 por una cantidad anual de 297 reales que pagaría a plazos. A cambio se comprometía, mediante contrato, a entregar las sogas necesarias para que los vecinos hicieran la maroma de la barca, "como era costumbre". También continuaría con la tradición de avisar a los vecinos cuando el río creciera a fin de poder sacar la barca del agua y ponerla a salvo. Además podría cobrar el peaje a todos los usuarios excepto a los vecinos. Al año siguiente también consiguió el arriendo del permiso de explotación pero lo perdió en 1741 ante Isidro Béliz que pujó hasta alcanzar los 327 reales.

Tras la gran avenida del 7 de febrero de 1751, la barca quedó completamente destrozada. Había que construir una nueva y fue Francisco de Llamas, apoderado de don Juan, su padre, quien prestó los 1.500 reales (costaría 1.702 reales) a condición de que se los devolviera el Concejo el 4 de julio pues los iba a necesitar para emplearlos en seda. Con los gastos realizados, la subasta salió, después del día de San Juan, por una cantidad de 770 reales anuales. Finalmente el ayuntamiento pudo devolver al Sr. Llamas 1.250 reales que le recaudó al pueblo en un reparto vecinal realizado al efecto. El carpintero que construyó esta vez la nueva

barca fue un vecino de Blanca llamado Pedro Sánchez.

Veintitrés años después la misma necesidad requirió la fabricación de otro barco que fue botado en enero de 1774. Su precio se elevó a 5.469 reales. Y el que tocó construir a finales de ese siglo costó nada menos que 16.000 reales (Medina: 1990:315).

El servicio de barcaje se prestaba solamente durante el día, pues por la noche quedaba clausurado mediante un candado. También se tenía especial cuidado en la conservación y mantenimiento, hasta el punto, que siendo necesario el paso de ganados "generalmente trashumantes" se limitaba el tránsito a un rebaño por semana.

En los años finales del siglo el Concejo se cuestionó la necesidad de construir un puente, pero en dicha época el Intendente Corregidor ponía muchas trabas a las obras con elevados presupuestos, y ello pudo ser la causa de que no se llevase a efecto. El mismo Medina Tornero dice, que el Intendente impidió la construcción de un barco nuevo en 1799 y obligó a reparar el viejo, que se hundió al botarlo de nuevo, y reflotado el mes siguiente, se hundió definitivamente; con el consiguiente disgusto del Concejo y la oportuna queja a dicha autoridad. El número de personas, ganados y carruajes que utilizaban el servicio en estos años finales de siglo debió ser muy elevado, pues en 1798 el arrendamiento subió a 5.784 reales y en 1800 a 11.250. Y debemos consignar, que los vecinos quedaban exentos del pago, como se hace constar en el de 1739.

El barco daba servicio también a otros pueblos de la comarca, como se pone de manifiesto en 1783 por cierto vecino de Pliego que había hecho cierta partida de carbón en la sierra, entre Abarán y Ricote, y pidió certificación de que no podía transportarlo hacia Murcia por la barca de Archena, a causa de que las repetidas lluvias llevaban el río crecido continuamente.

No fueron mejores las circunstancias o los gastos que la necesidad de cruzar el río

impusieron durante el siglo XIX a la población de Archena. Por ejemplo, en 1802 se produjeron daños muy importantes en la barca, al año siguiente el Concejo todavía no tenía dinero para repararla y en 1904 por fin un particular fabricó la nueva barca a cambio de quedar libre de impuestos hasta resarcirse de la inversión. En mayo de 1806 Juan Cayetano Morata elaboraba un proyecto de construcción de los muelles necesarios para ambas márgenes del río. En 1817 de nuevo resultaba imprescindible construir una nueva pues la anterior estaba muy deteriorada. En el Trienio Liberal el ayuntamiento tuvo que invertir importantes sumas en mejoras y recoger los restos del barco en Lorquí a consecuencia de la gran avenida de 1823. Era en ese momento el arrendador José Medina Solana. Y tan destructiva como ésa fue la riada que se produjo la noche del 3 al 4 de octubre de 1838 que requirió barco y muelles nuevos, reparaciones en la vivienda del arrendador e instalar dos aguilonos que recondujeran el agua hacia el cauce principal. Todo ello supuso un gasto de 11.600 reales.

En la década de los cuarenta de este siglo, tuvo arrendada la barca don Nicolás Sánchez de las Matas, Director médico del Balneario, quien subarrendaba el servicio a otras personas como a José Alemán López en 1842 e Isidro Véliz García en 1843, por cantidades cercanas a los 6.000 reales.

En la temporada otoñal de 1849 el arrendador del barco cobraba a los concurrentes a los Baños precios por encima de la tarifa. Lo que motivó un escrito del Gobernador al Alcalde, quien sin dilación, al día siguiente (9-X), hizo diversas diligencias, de las cuales se dedujo que la tarifa señalaba 3 reales, y cobró un real más a doña Paula Molina, vecina de Blanca, Alonso Guardiola, de Jumilla, y doña Juana Yepes, de Murcia. Y 4 reales más a Andrés Gavarrón, de Cartagena; los que en el acto se mandó devolver, y el arrendatario lo hizo. Estaban además don José Briuda, de

Murcia, doña Dolores Ylla, de Murcia, don José Butieraez, de Orihuela, los cuales no habían ajustado aún con los carreteros; doña María Antonia Sáinz, de Blanca, y don José Martínez, de Cartagena, que manifestaron haber pagado los tres reales señalados en tarifa a cada carruaje. Los demás que estaban en el Establecimiento balneario habían venido por distinta ruta. Según la citada tarifa, cada carruaje de dos ruedas debía pagar 3 reales, los de cuatro ruedas seis, cada persona o caballería tres maravedís, los vecinos de Archena nada y la tropa con guía tampoco.

En 1851 fue necesario realizar otra inversión en este servicio municipal de 1.304 reales. El costo del contrato de arrendamiento oscilaba entonces en torno a los 6.000 reales. El Vizconde de Rías se comprometió en 1855 a construir una nueva barca y a reparar los muelles, por haberse llevado el río la que había en el mes de enero, pero a cambio, solicitaba el disfrute de todo durante cuatro años a contar a partir de enero de 1856. La devolución al ayuntamiento se haría en 1860. Aprobado por la Diputación Provincial el 28 de julio, el 14 de septiembre don Manuel Wamba apoderado de don José de Bustos y Castilla traspasó la obligación en don Martín Almela, vecino de Murcia, quien lo llevó a efecto con un costo de 12.502 reales. Las lluvias dieron al traste con los planes y el acuerdo del Vizconde, pues el tres de septiembre de 1856 vio su inversión hecha pedazos en la toma de la acequia de Alguazas.

El barco fue el único de los bienes de propios del Ayuntamiento de Archena que no fue desamortizado y siguió disfrutando de sus aprovechamientos hasta la construcción del puente de hierro, circunstancia que motivó repetidas quejas del arrendador pues el paso por el barco de los pesados materiales para la obra lo deterioraba continuamente.

Con la potenciación de los Baños, a partir de 1869 el viñedo existente frente a ellos en la margen contraria del río, se

descepó para plantar árboles y palmeras, cuyo parque se abrió a los bañistas en 1876, desplazándose a él por medio de una –amplia barcaza de maroma, desvarada por un hábil marinero–.

PUENTE

Los romanos debieron construir un puente en Archena, al igual que el llamado de Almanzora entre Alguazas y Lorquí-Molina, para dar servicio a la calzada que pasaba por allí. Pero de su existencia no conocemos documentación alguna hasta el siglo XV. La primera referencia se remonta al 13 de enero de 1408, cuando el comendador Pedro López Fajardo manifestó haber tenido informes de que los mismos caudillos moros que corrieron los campos de Lorca y Alhama en el mes anterior, pretendían volver a entrar en el Reino de Murcia. Según estos informes, pasarían por las cercanías de Caravaca y Mula, para establecer su real entre Mula y Molina, y amenazar a esta última, a Cieza y otros lugares de la comarca. Se tomaron diver-

sas medidas para impedir estas correrías y, entre otras, destruyeron el puente sobre el Río Segura en Archena. Pero los moros no aparecieron.

Habrá que esperar casi cuatrocientos años para volver a encontrar una nueva alusión documental sobre el puente. Como hemos mencionado, a finales del siglo XVIII el Concejo trató sobre la conveniencia de hacer un puente, pero no sería hasta mediados del siglo XIX cuando volvería a retomarse la iniciativa.

Fue en los propios Baños, a las dos de la tarde del veintisiete de abril de 1845, donde se reunieron los alcaldes de Archena, Villanueva, Ojós y Ricote, para tratar sobre la construcción de un puente sobre el Segura, el cual, manifestaron, sería muy beneficioso para dichos pueblos, y muy en particular para los Baños, pues cuando se rompía el barco los bañistas no podían venir a ellos. El acuerdo a que llegaron se debatió luego en cada uno de los ayuntamientos para su ratificación definitiva, lo que llevó el 17 de agosto a dar



Puentes de Archena a finales del s. XIX.

comisión a don Nicolás Sánchez de las Matas, Director de los Baños, para que buscara ingeniero o arquitecto que haga el proyecto. Cinco días después, éste se dirigió al arquitecto don Juan Ibáñez, quien el 23 aceptó hacer el proyecto y planos. Por carta del día veintisiete don Onofre Gil, Alcalde constitucional de Archena, dio las gracias a don Nicolás por sus gestiones, manifestando la satisfacción que le había producido su oficio del día anterior.

El Consejo de la Diputación Provincial, celebrado el 20 de mayo de 1859, trató sobre la construcción de una carretera que partiendo de la de Murcia a Albacete llegase hasta Archena, *sin puente por ahora sobre el Segura*. Añadiendo, que por la importancia de sus Baños, dicha carretera es inútil sin puente. Para su definitivo impulso se acudió al Marqués de Corvera, Ministro de Fomento y hermano del Vizconde de Rías, por cuya intercesión se logró la construcción. A esta obra siguió la de la carretera del Baleario.

La subasta de su construcción tuvo lugar a finales de 1860 y salió por un montante de 869.946 reales. Sin embargo las obras fueron muy despacio, alargándose en el tiempo debido a diversas circunstancias adversas. Veamos algunas: En abril de 1862 el hierro ya se encontraba en el Puerto de Cartagena. Era un cargamento de 3.552 quintales que había que transportar hasta Archena a razón de 7 reales/Q, es decir, un total de 24.864 reales. Al año siguiente un accidente de construcción costó varios muertos y retrasó de nuevo la obra. Por fin, el primero de septiembre de 1865 pudo inaugurarse el puente, lo que se hizo en acto solemne con la presencia de autoridades, prensa y vecinos.

Pero al tiempo que se construía el puente, Archena inauguraba su alumbrado público con 18 faroles de aceite en 1862 (Montes:1999:48) y sólo un año después, el ayuntamiento iniciaba la colocación de aceras en las calles más céntricas y concurridas (Medina:1990:466) de la

localidad que, lentamente iba cambiando y modernizando su imagen. También es de esta década la creación de la banda de música, el servicio de la guardia municipal y el pregonero. En los Baños se realizaron importantes obras y se abrieron nuevos pabellones; se creó el mercado público y la Guardia civil instaló Casa cuartel.

El puente fue construido por el ingeniero Juan Moreno Rocafull, nacido en Lorca en 1820 (Espín: 1931:411), autor también de otro puente erigido en su propia ciudad, además de conducciones de aguas para diversas fuentes.

BIBLIOGRAFÍA

- ESPÍN RAEL, J. 1931: *Artistas y artífices levantinos*. Biblioteca Murciana de Bolsillo n.º 70. Academia Alfonso X El Sabio. Murcia, 445 págs. (Reedición de 1986).
- LISÓN HERNÁNDEZ, L. 1983: *Aproximación al pasado histórico de Abarán*. Edic. Grupo -ABARÁN V Centenario-. Abarán, 22 págs.
- MEDINA TORNERO, M.E. 1990: *Historia de Archena*. Edic. del autor. Murcia, 569 págs.
- MONTES BERNÁNDEZ, R. 1999: *La energía que ilumina. Historia de la iluminación en la Región de Murcia (1797-1935)*. Edit. Consejería de Industria y Caja Murcia. Murcia, 175 págs.

FUENTES DOCUMENTALES

Manuscritas

- ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL: 17-06-1647 signatura 9.939 Esno. Francisco Hurtado. 12-07-1716 signatura 9.949 Eno. José Moreno. 19-09-1717 signatura 9.949 Esno. José Moreno. 31-12-1727 signatura 9.949 Esno. José Moreno. 30-01-1739 signatura 9.954 Esno. Esteban Piqueras. 12-02-1740 signatura 9.954 Esno. Esteban Piqueras. 20-01-1741 signatura 9.954 Esno. Esteban Piqueras. 13-03-1751 signatura 9.954 Esno. Diego Manuel. 07-11-1751 signatura 9.954 Esno. Vibo. 20-04-1751 signatura 9.954 Esno. Vibo. 18-03-1855 signatura 9.961 Esno. Roque López. 22-07-1855 signatura 9.961 Esno. Roque López.
- ARCHIVO GENERAL DE LA REGIÓN DE MURCIA. Actas 23-05-1823; 28-07-1855; 03-09-1856; 20-05-1859.

Impresas

- BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE MURCIA: 17-11-1838; 03-11-1860; 14-04-1862.
- PRENSA: La Paz de Murcia: 01-09-1865.