

LAS BARCAS DEL RÍO SEGURA, EN LA HUERTA DE MURCIA

A Manuel Munuera Manzanaera, el último barquero, por su valiosa información.

LA primera mitad de nuestro siglo XX, salvo en períodos concretos y muy puntuales, fue de pluviometría normal en la región de Murcia, razón por la que el río Segura, el antiguo e histórico Thader, cumplió su misión fundamental: recoger las aguas de su cuenca, entre Pontorras y verter al Mediterráneo el líquido elemento sobrante. En la época referida se hicieron pantanos para regular y dosificar el caudal, giraban las ruedas (norias o ñoras en versión popular) sin cesar en su ritmo más que por la propia voluntad humana; se pescaba en los márgenes. Se “entinjaba” el agua para el uso doméstico, se bañaban grandes y chicos desafiando los riesgos y crecían frondosos y amplios “cañares” a lo largo de su recorrido huertano que llegaron a suponer espesos bosques de difícil y laberíntica salida. A su paso por Alcantarilla, en el paraje del “Agua Salada”, al que los huertanos bautizaron con el nombre de “Benitres” (en clara alusión irónica a la costa alicantina de Benidorm, de moda en la época), se construyó, hacia 1950 una playa artificial donde surgieron abundantes chiringuitos, llegándose a pensar incluso en la posibilidad de construir un complejo hotelero, para atender al incipiente y desorientado turismo que frecuentaba el lugar.

La carencia de puentes sobre el cauce del Río fue suplida por el ingenio humano a base de barcas de madera que cruzaban sus aguas portando sobre ellas personas, animales y cosas; barcas que, como

en el caso de la que nos ocupa, iniciaron su uso en los últimos años del siglo XIX.

La barca que unía las tierras del Rincón de Beniscornia con las de La Raya, en las márgenes izquierda y derecha del Río respectivamente, es sin lugar a dudas la más antigua de la Huerta al servicio público, explotada desde el punto de vista comercial. El inicio de la actividad no fue, sin embargo, con fines crematísticos sino utilitarios. El matrimonio de Manuel Munuera y Ángeles Abril, en los años setenta del siglo pasado, unió en él alrededor de treinta tahúllas de tierra que se situaban en una y otra margen del Río. Para poder comunicar aquellos dos espacios de tierra cultivada, el esposo tuvo la feliz iniciativa de construir una pequeña embarcación de madera, que se desplazaba perpendicularmente a la dirección de las aguas. La tracción no era mecánica, como es natural, ni siquiera a base de remos. La barca estaba dotada de un mástil en la proa de la misma que evitaba su desplazamiento involuntario aguas abajo al ser éste retenido por una gruesa “maroma” de esparto que corría de un extremo a otro del Río, atándose fuertemente a dos álamos de los tantos existentes en la ribera. Sobre la maroma se desplazaba, paralelo, otro cable de acero (de los usados en los pararrayos), para reforzar su efecto en momentos de “avenida” (o fuerte crecida de las aguas).

Lo que inicialmente no fue sino una práctica y curiosa solución al problema agrícola de la comunicación de las orillas cultivadas del Segura, desde el barrio de “los Aristones” de La Raya, se convirtió, con el tiempo, en obligado paso por razones de diversa naturaleza entre las que



Juan Munuera, hijo de Manuel Munuera y Dominga García sobre la «Barca de los Munuera». Foto Colección particular de Manuel Munuera. Año 1956.



Manuel Munuera y su primera esposa, Dominga García en la pasarela construida en los años cincuenta. Para suplir a la «barca». Col. Part. de Manuel Munuera. 7 de mayo de 1953.

es preciso mencionar las laborales, sociales o de simple esparcimiento.

Al principio, el cruce del Río en barca comenzó siendo “de favor”, pero con el paso del tiempo la familia Munuera decidió rentabilizar económicamente el “paso”, estableciendo un servicio público con amplio horario de atención y con un “peaje” asequible a la precaria economía del huertano, todo lo cual abocó a un negocio familiar cuyos ingresos fueron importantes.

El mencionado matrimonio de Manuel Munuera y Ángeles Abril, tuvo como fruto del mismo cinco hijos. Tres varones: Juan, Antonio y Manuel; y dos hembras: Fulgencia y Consuelo. Entre todos, sin excepción, se encargaron del rentable quehacer aceptando el cariñoso apodo popular de “los barqueros” con que cada uno de los integrantes de la familia era conocido tras su nombre “de pila”.

La casa familiar de “los Munuera” (o “los barqueros”), se situaba a unos cincuenta metros del Río, en la margen derecha del mismo (término de La Raya y “barrio de los Aristones”, como queda dicho), donde aún puede observarse como único y mudo testigo de aquella desaparecida actividad. Desde el informal apeadero (o embarcadero), hasta el inmueble doméstico corría un cable de cañamo en cuyo extremo más próximo a la casa colgaba una gran esquila que sonaba al tirar del cable la persona o personas que deseaban cruzar. Uno de los miembros de la familia se personaba entonces en el lugar, abría el gran candado que sujetaba la barca en la proa de la misma y, haciendo fuerza por la cuerda tendida entre los álamos, ponía en movimiento la embarcación llegando hasta el extremo opuesto. El barquero percibía por este trabajo cin-

co céntimos en los primeros años, precio que subió con el tiempo hasta llegar a dos pesetas en el comienzo de los años sesenta, época en la que, construidos varios puentes, dejó de funcionar la barca. El horario del barquero se dilataba entre las cinco de la mañana y las doce de la noche, hora tope que muchos tenían para concluir las actividades nocturnas relacionadas con el riego o la diversión. La iluminación del lugar, durante la noche, fue primero a base de un farol con un cabo de vela en el interior del mismo, que portaba el barquero mientras se desplazaba. Luego se usaría la linterna y en los últimos años una bombilla eléctrica a mitad del camino entre el embarcadero y la casa del barquero. A veces sucedía que cuadrillas de mozalbetes enamoradizos, o novios entretenidos en cuitas amorosas llegaban tarde al horario límite de la barca, habiéndoselas de ingeniar para “pasar la cuerda” sin caer al agua haciendo equilibrios entre el cable de esparto por el que pisaban y el de acero al que se asían con ambas manos.

En ocasiones, estos mozalbetes que regresaban de la “ronda” nocturna con alguna que otra copa de más, causaron quebraderos de cabeza al barquero, pues sucedía con relativa frecuencia que invertían el cascarón de la barca con lo que la corriente se la llevaba aguas abajo habiendo de buscarla después allí donde alguna curva del Río la había detenido y transportarla a su lugar de origen en un camión (situación poco agradable que se repetía cada vez que las aguas crecían con motivo de las entonces frecuentes “avenidas” del Segura).

La actividad comercial entre ambas márgenes del Río aumentó a partir de los años cuarenta de nuestro siglo. La barca

ya no sólo transportaba entonces personas, sino bicicletas, carretones e incluso excepcionalmente animales. Fue entonces cuando aquella se llegó a convertir en una auténtica “balsa” para dotarla de mayor capacidad. La lonja de Murcia (la que se ubicaba en el lugar que hoy ocupa el Instituto Politécnico en la carretera de Espinardo), se surtía a diario en gran medida de productos hortofrutícolas que previamente habían cruzado el Río en la barca referida. La “Fábrica de Gomas de Mesguer”, ubicada en Guadalupe, que hacia 1950 llegó a tener empleadas a 1.500 personas, proporcionaba al “negocio” abundantes beneficios ya que usaban la embarcación gentes de Nonduermas, Era Alta, Rincón de Seca y Puebla de Soto. Los domingos y festivos la actividad era diferente pues los lugareños del Rincón de Benicornia gustaban de madrugar para asistir a “Misa primera” en la parroquia de La Raya, donde se ha tenido a sus habitantes entre los demás de la Huerta, por “gente muy religiosa”.

Pero los días de más trabajo a lo largo del año natural eran aquellos en que se celebraban las fiestas patronales de La Raya, el 14 y 15 de agosto. Durante horas, las gentes de la margen izquierda cruzaban el Río para asistir a los actos lúdicos y religiosos, sobre todo al que desde tiempo inmemorial recuerda plásticamente la Asunción de la Virgen María al Cielo. “En aquellos días, la Barca ganaba dinero suficiente para que viviera la familia más de medio año” (afirma nuestro informante).

No siempre se pagaba al barquero en metálico. A veces se hizo en especie, sobre todo durante los años del “estraperlo”. Un tazón de harina, o de aceite, servían también de peaje. Así pagaba el céle-

bre ciclista Bernardo Ruiz, de Orihuela, quien solía requerir el servicio del barquero a horas intempestivas de la madrugada, huyendo de la Guardia Civil.

A mediados de la década de los cincuenta, una pertinaz sequía propició que el caudal del Segura bajase tanto de nivel que apenas si el cauce albergaba dos palmos de agua. La quilla de la barca se atrancaba en el fango y apenas si podía ya cruzar. Los “barqueros” suplieron entonces la embarcación por una pasarela fabricada a base de estacas de madera clavadas en el lecho del río y palos transversales sobre ellas que servían de soporte a un entramado formado por cañas, hojas de palmera y brozas diversas de la huerta. El peaje era el mismo para quienes cruzaban de esta forma, y la encargada de su percepción Fuensanta Munuera. Una “avenida” del Río se encargó de destruir y “llevarse” la pasarela, restituyéndose, así, la vieja costumbre de la barca.

La rentabilidad del curioso negocio familiar basado en la barca fue alta, sin embargo el Ayuntamiento capitalino nunca requirió beneficio alguno de los barqueros, ignorando aquella actividad o aceptándola tácitamente como supletoria de unos servicios que debía prestar la administración municipal. Del éxito económico de aquella actividad se derivó la instalación de otras barcas similares, como la que Jesús Martínez situó a 500 metros, aguas arriba, en lugar poco apropiado, lo que motivó su desaparición un año después de iniciar la faena. Otras, en cambio, sí que estuvieron a la altura de rendimiento del negocio de los Munuera. Fueron la del Rincón de Seca, conocida entre los huertanos como “la barca de Montoya”, que comunicaba con La Albatalía y El Malecón; y la de Beniel, que nació ya

como balsa o plataforma plana de madera.

Como hemos dicho antes, a mediados de los años sesenta languideció la actividad transbordadora de las barcas sobre el Segura. Las necesidades del cada vez más frecuente tráfico rodado exigieron la construcción de puentes y pasarelas estables que fueron cruzando el cauce del Río para permitir el paso de vehículos a motor. Pocas personas requerían ya los servicios de "Pepe" y de "Manolo" para cruzar en la barca, las aguas cada vez menos limpias el viejo Segura a pesar de las dos pesetas que el transbordo costaba. En 1965, Munuera, "el último barquero" abandonó el

negocio definitivamente por la poca rentabilidad del mismo, concluyendo así un noble trabajo de los tantos que la modernidad ha ido archivando paulatinamente en las alacenas polvorientas de la Antropología Murciana. Lo que en términos industriales se considera un ciclo de actividad productiva (la que destruye el nieto del creador de la misma), se ha puesto una vez más de manifiesto y no precisamente por la negligencia de sus gerentes, sino por voluntad expresa del devenir histórico.

José Antonio Melgares Guerrero
Académico C. de las Reales Academias de la Historia y Alfonso X el Sabio.