

Antonio Javier Zapata. Ricardo Montes  
(COORDINADORES)

# I CONGRESO EL MAR MENOR A LO LARGO DE LA HISTORIA



Trine de RAMP.  
Lance Minor



I Congreso  
El Mar Menor a lo  
largo de la historia



Antonio J. Zapata Pérez y Ricardo Montes Bernárdez  
(coordinadores)

# I Congreso El Mar Menor a lo largo de la historia

Los Alcázares, 2025

1ª Edición: septiembre, 2025

Edita: Ayuntamiento de Los Alcázares y LAEC

Colabora: Asociación Cultural Qutiyyas

© Coordinadores Antonio J. Zapata Pérez y Ricardo Montes Bernárdez

.

Portada. Torre de Rame. Fulgencio Saura Mira

Copyright © de los textos sus respectivos autores, 2025

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

ISBN: 979-13-87502-09-6

Depósito Legal: MU-1472-2025

*Impreso en España - Printed in Spain*

Edición, impreso y encuadernado por Nausícaä, S.L.

[info@nausicaaedicion.com](mailto:info@nausicaaedicion.com)

# Homenaje a Pablo Galindo Albaladejo

PABLO GALINDO ALBALADEJO



Nació en 1953 en el caserío Lo Vallejo, entonces término municipal de Torre-Pacheco, en la actualidad municipio de Los Alcázares. Diplomado en Profesorado de Enseñanza General Básica por la Escuela de Magisterio de la Universidad de Murcia. Especialidad en Ciencias Humanas y Sociales (Geografía e Historia) (1976). Concurso-Oposición al Cuerpo del Profesorado de E.G.B. Especialidad Ciencias Humanas y Sociales - Las Palmas de Gran Canaria (1977). Maestro especialista en Educación Física y Deportes. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid (1982). Maestro de Primaria acreditado para la Función Directiva y Dirección de Centros Escolares (1999).

Desde 1976 desarrolló su tarea docente en Dolores de Pacheco, Lorca y Los Alcázares. Complementario a la docencia y función directiva.

- ✓ Maestro colaborador y ponente de las Escuelas de Padres: 1982 – 1983 – 1984 en Dolores de Pacheco, Los Alcázares, El Mirador, San Pedro del Pinatar, Santa Rosalía, Torre Pacheco, Lo Pagán y San Javier.
- ✓ Socio fundador y primer presidente de la Asociación de Directores de Colegios Públicos de Educación Infantil y Primaria de la Comarca del Mar Menor. 2001 – 2005.
- ✓ Ponente en el III Encuentro del Consejo Escolar de la Región de Murcia: *“Rol del profesor en el siglo XXI: Demandas y necesidades”*. La Manga del Mar Menor – San Javier, 18/05/2002

- ✓ Ponente en el IV Encuentro del Consejo Escolar de la Región de Murcia: *“La formación de Padres. Hacia un modelo de actuación en la Región de Murcia”* Lo Pagán – San Pedro del Pinatar 05/04/2003
- ✓ Representante de la Comarca del Mar Menor en la Comisión Regional de Directores de Colegios de Educación Infantil y Primaria, de la Consejería de Educación y Cultura. 2002 – 2005.
- ✓ Universidad del Mar, sede de Los Alcázares. Curso: *“Historia local y Patrimonio”* - Mesa redonda: *“Los Alcázares, un municipio del Mar Menor”* 2004
- ✓ Universidad del Mar, sede de Los Alcázares. Curso: *“Historia, Patrimonio y Turismo: Los Alcázares y el Mar Menor”* - Mesa redonda: *“La historia y el patrimonio de Los Alcázares: su aprovechamiento educativo y turístico”* 2005.
- ✓ Miembro del Consejo de Formación del Centro de Profesores y Recursos “MAR MENOR” de la Consejería de Educación y Cultura, 2006-2009.

Al margen de la enseñanza:

- Pregonero de las Fiestas del Caldero. Los Alcázares, 1999
- Pregonero de la Semana Santa. Dolores de Pacheco, 2003
- Pregonero del Cincuentenario de la Coronación de la Virgen de los Dolores. Dolores de Pacheco. 2004
- Autor del libro: *“Crónica del Cincuentenario – Dolores de Pacheco 1954 -2004”*. Editado por Ayuntamiento de Torre Pacheco.  
Autor de la letra: *“Torre de Rame”* (himno-marcha) para la Coral “Virgen de la Asunción”, de la Asociación de Amas de Casa de Los Alcázares.  
Ponencia: *“Como todos los veranos...”* Invitado al I Congreso de Cronistas Oficiales de la Región de Murcia. Los Alcázares 2005. Publicado en *“Historias de Los Alcázares – El mar y las huertas de la Región de Murcia”* (Ayuntamiento de Los Alcázares, 2006)
- Hermano Mayor de la Hermandad de Nuestra Señora de la Asunción, Los Alcázares. 2007-2012
- Colaborador en *“Jornadas de Historia Local y Comarcal para Personas Mayores de Torre Pacheco”*. 2007
- Autor de la letra: *“Colinas de sal”* (Habanera a las salinas de Los Narejos) para la Coral “Virgen de la Asunción”, de la Asociación de Amas de Casa de Los Alcázares.
- Pregonero de la Navidad. Iglesia de la Caridad, Los Alcázares, 2008  
Pregonero de la Semana Santa de La Puebla – Cartagena. 2011  
Pregonero de la Semana Santa de Balsicas – Torre Pacheco.
- Presidente del Jurado Calificador del Premio Al-Kázar. Ayuntamiento de Los Alcázares. Años: 2006 a 2014.

# Índice

## Prólogo

ANTONIO LUIS LÓPEZ CAMPOY.....	11
--------------------------------	----

## Devenir histórico

El Mar Menor a lo largo de los siglos: cartografía para el estudio de la *“inmensa palus” a finales del II milenio (ss. XIX-XX)*

MARÍA DEL CARMEN MARTÍNEZ MAÑOGIL.....	15
--	----

Reflexiones sobre el hito o piedra del Rame

PEDRO BERNAL BAÑOS .....	31
--------------------------	----

Actuación arqueológica en villa-balneario romano y fortaleza árabe de Los Alcázares. Fase I 2021

JOSÉ IBORRA RODRÍGUEZ.....	47
----------------------------	----

Santiago de la Ribera y Los Barnuevo

RICARDO MONTES BERNÁRDEZ.....	63
-------------------------------	----

El tren de vía estrecha en la historia del Mar Menor (1874-2024). 150 aniversario

FRANCISCO JOSÉ FRANCO FERNÁNDEZ .....	79
---------------------------------------	----

Beltrí y Cerdán los arquitectos del Mar Menor

GUILLERMO CEGARRA BELTRÍ.....	93
-------------------------------	----

La almazara de Don Jayme de Arteaga. Una instalación industrial del antiguo régimen en San Javier

ISABEL PORRÚA LORENZO Y ALFREDO PORRÚA MARTÍNEZ.....	115
--	-----

## Aviación

El vuelo del Plus Ultra y la Región de Murcia, una historia compartida

ANTONIO JAVIER ZAPATA PÉREZ .....	131
-----------------------------------	-----

Historia de la Base Aérea de San Javier, la principal instalación aeroportuaria del Mar Menor

MARCELINO SEMPERE DOMÉNECH.....	145
---------------------------------	-----

## **Costumbres y tradiciones**

La Semana Internacional de la Huerta y el Mar de Los Alcázares (1972-1982). Apuntes para una historia	
JOSÉ SÁNCHEZ CONESA Y RICARDO MONTES BERNÁNDEZ .....	185
De la amenaza corsaria a la celebración festiva: 25 años de las incursiones berberiscas en el Mar Menor	
JOSÉ LUIS GIMÉNEZ VERA.....	203
Los laúdes del Mar Menor	
FRANCISCO JAVIER OLMOS GARCÍA .....	227

## **Biografías. Cultura**

Rome chretienne, vue dans le martyre ou temoignade de saint Genies d'Arles (San Ginés de la Jara)	
HENRY BARTHES.....	245
Cándido Alcaraz Sanmartín, hombre cumplidor de sus deberes	
RAFAEL ALCARAZ ZAPATA .....	277
Los casinos en la historia de San Pedro del Pinatar. Motor social y cultural de la localidad	
MARCOS DAVID GRACIA ANTOLINOS .....	313

## **Patrimonio natural y medio ambiente**

Territorio Mar Menor: Ecoturismo cultural y patrimonial	
FRANCISCO RUIZ SALMERÓN .....	325
La encañizada del Mar Menor y la Salina del Pinatar: una convivencia compleja (1762-1767)	
LAUREANO BUENDÍA PORRAS .....	335
El futuro del Mar Menor. Un análisis desde la perspectiva de la pan-tópolis universal	
JOSÉ LUIS DOMÍNGUEZ .....	357
Pacto por el Mar Menor: 10 años de defensa del ecosistema por parte de la sociedad civil	
ISABEL RUBIO PÉREZ .....	365

# Prólogo

El otro día, sentado con Antonio Zapata y con Ricardo Montes, me di cuenta de algo: los historiadores son mucho más que notarios del pasado. Son los que se meten en la oscuridad del tiempo y rascan hasta dar con una chispa. Y esa chispa, cuando la sacan a la luz, nos devuelve la certeza de que somos herederos de algo más grande que nosotros mismos.

Ricardo me regaló un libro mínimo en tamaño, pero infinito en su valor: *El Origen de Los Alcázares. Sus fiestas. 1850-1927*. Entre sus páginas, breves pero demoledoras, uno entiende que el Mar Menor no es solo agua ni salitre: es un mapa de nombres, de vidas, de resistencia. Aparecen los primeros festejos, el Conde Roche, Alfonso Carrión García, el Hotel Balneario La Encarnación, Los Narejos... hasta el eco de un aeródromo que sonaba a modernidad. Y entre todo eso, mucho anterior a las historias que salen del libro, la sombra de quienes vinieron mucho antes: la villa romana que todavía nos recuerda que aquí hubo imperio, los árabes que dejaron su huella, quizá hasta el mismísimo Rey Lobo —ese gobernante rebelde que se atrevió a desafiar reyes y a plantar cara al poder castellano—, o los campesinos que, cuando caían las incursiones berberiscas, se defendían con uñas, cuchillos y fe, sabiendo que su vida pendía de un hilo cada verano.

Y de pronto, en ese mismo libro, me encontré con algo más cercano: un censo de 1983, un puñado de apellidos que todavía caminan entre nosotros. Albadalejo, Carrasco, Lledó, Escudero, Galindo, Olmos, Narejos, Pardo, Saura... y también el Gálvez, que comparte mi mujer. La historia no es cosa de fantasmas lejanos: está aquí, en la sangre que seguimos llevando.

Entonces me vino a la cabeza mi propia historia, ese recorrido extraño y torpe que me trajo hasta este municipio. Recuerdo perfectamente la casa de mis abuelos en Las Torres de Cotillas: un pastor alemán vigilando la entrada y un jazmín que explotaba cada noche en un olor tan intenso que aún hoy, cuando lo siento, me rompe la memoria en dos. Recuerdo también la granja de vacas un poco más arriba, y cómo el aire cambiaba el perfume del jazmín

por el hedor agrio de los establos. Mis abuelos, Pascual y Ana, con sus nueve hijos, decidieron un día cambiar el olor de las vacas por la brisa del Mar Menor. Y allí, en pleno Real de la Feria, mi abuelo montó un bar de cervezas y gambas. Decían que cocer marisco era su arte secreto.

Por allí se cruzaron mis padres: ella embarazada de mí, él todavía con un pie en su trabajo de policía municipal de refuerzo en verano. Año 1986. Después de algún salto breve por Murcia y las Torres, decidieron echar raíces en el pueblo de sus veranos. Mi padre pasó de repartir seguridad a repartir cartones en un bingo. Yo recuerdo un piso alquilado sobre el “antiguo Caja Murcia”, los azulejos azules del baño y poco más. Lo justo para saber que ahí empezó todo. Después vinieron la guardería municipal y mi primera seño, Mari Ángeles. Y el resto, el resto ya es la vida que me tocó escribir caminando sobre estas calles.

Quizás por eso sé con tanta claridad que los historiadores son imprescindibles. Porque si yo puedo armar un relato de quién soy es gracias a que alguien, antes, se molestó en guardar los fragmentos. Ellos rescatan lo que parecía condenado al silencio. Convierten en palabra lo que la rutina intenta enterrar. Gracias a ellos entendemos que somos algo más que turistas accidentales en este paisaje: somos la suma de los que estuvieron, los que estamos y los que vendrán.

Este Primer Congreso del Mar Menor no es una cita cultural cualquiera. Es un acto de resistencia. Es la prueba de que aún creemos que la memoria es un territorio que merece ser defendido. Y mientras existan historiadores dispuestos a hundir las manos en los archivos, a descifrar papeles corroídos por el tiempo y a poner nombres donde otros solo ven polvo, seguiremos siendo algo más que arena y agua.

Porque sin memoria, Los Alcázares se perdería como espuma en la orilla. Con memoria, somos eternidad.

ANTONIO LUIS LÓPEZ CAMPOY  
*Concejal de Cultura del Ayuntamiento de Los Alcázares*

## Devenir histórico





# El Mar Menor a lo largo de los siglos: cartografía para el estudio de la “*inmensa palus*” a finales del II milenio (ss. XIX-XX)

MARÍA DEL CARMEN MARTÍNEZ MAÑOGIL<sup>1</sup>

**Resumen:** A lo largo de la historia se han realizado diversos dibujos y mapas para ubicar al ser humano en el territorio que lo rodea. Desde localizar cauces fluviales a zonas de explotación de recursos a establecer las áreas de residencia de los grupos poblaciones. Todo ello para conocer el control que ejerce el ser humano sobre un terreno. En este artículo presentamos cómo se generan estas primeras informaciones geográficas, desde la antigüedad, mediante fuentes escritas, hasta los primeros mapas conservados en los que se apuntan todas las características del terreno. En definitiva, una información que gestionamos e investigamos desde la arqueología para la investigación histórica de las sociedades.

**Palabras clave:** Mar Menor, planimetrías, CNIG, fotografía aérea.

**Abstract:** Throughout history, various drawings and maps have been made to locate humans in their surrounding territories. These range from locating river channels to resource exploitation zones to establishing the residential areas of population groups. All of this is intended to understand the control humans exert over a territory. In this article, we present how this earliest geographic information was generated, from ancient times, through written sources to the earliest preserved maps that note all the features of the terrain. In short, this information is managed and investigated through archaeology for the historical research of societies.

**Key words:** Mar Menor, planimetrías, CNIG, aerial photography.

## Introducción

El ser humano siempre ha tenido curiosidad y afán exploratorio por conocer nuevos territorios. Siempre preguntándose qué hay más allá de aquella montaña por la que ve ponerse el sol, qué habrá tras ese río, tras ese mar, tras las estrellas... en definitiva, ha ido siempre descubriendo el mundo que le rodea para mejorar su comprensión. Si hay algo que nos hace diferentes de otras especies animales es sin duda alguna el control efectivo del territorio.

---

<sup>1</sup> María del Carmen Martínez Mañogil. Arqueóloga. mariadelcarmen.martinez.mgl@hotmail.com www.cmmarqueologia.com

Los primeros “mapas” documentados proceden de la Prehistoria, y en ellos simplemente se mostraban algunos cuerpos celestes con accidentes orográficos para enseñar a los grupos humanos cómo orientarse, cómo planificar la caza, etc. El mapa de Abauntz se grabó en una cueva de Navarra aproximadamente hacia el 13.600 a.C. Además, hay otros mapas similares como el de Fontainebleau, en Francia sobre el 8.000 a.C.

Ya en la historia comenzamos a ver más representaciones como la de la tablilla de Babilonia (s. VI a.C.) en la que se incorporan las ciudades – estado que había en las proximidades. El primer “mapa-mundi” procede de la vecina Grecia, el de Anaximandro, el cual dibuja ya el territorio conocido. En él se muestra parte de Asia, Europa y África, con algunos ríos importantes.

En definitiva, con la colonización griega el mundo conocido se va ampliando y van surgiendo nuevos lugares para ir añadiendo a estos mapas primigenios. Incluso estos griegos, ávidos de conocimiento, nos describen los territorios por los que han transitado, contándonos sus costumbres, entre otras muchas cosas.

## Los primeros datos del Mar Menor en las fuentes paganas y cristianas

En el caso del Mar Menor, habremos de remontarnos a los escritos de Estrabón (s.I a.C.-I d.C.), quien toma algunas informaciones de Polibio (III-II a.C.). Aunque no con gran profundidad sí que nos dan algunas pinceladas sobre el Mar Menor: “...*hacia el interior* (desde Cartagena) *hay un lago salado de 400 estadios de perímetro*” (Estrabón, Geografía, III, 4-6) (Polibio, X). Un estadio en la antigüedad correspondía a 185 metros. Si multiplicamos 185 x 400 corresponde a un total de 74.000 metros. El Mar Menor tiene un perímetro de 73 kms. Poco se equivocaron estos antiguos griegos, como podemos ver.

Algo más de información nos da Avieno en su *Ora marítima*, en el siglo IV d.C.: “*Luego sobresale el promontorio de Trete (Cabo de Palos) y, al lado, se halla la insignificante isla Estróngile (Isla Grossa). Acto seguido, en los alrededores de esta isla, una laguna de enorme amplitud ensancha sus riberas* (Avieno, Ora Marítima, 455). Avieno toma esta información de algunos periplos de navegación de los siglos VI y V a.C. Pero, continuando con Estrabón para conocer el territorio (Estrabón, III, 4-9) “...*llega al Campo Espartario, es extenso y está faltar de agua, y produce un esparto propio para trenzar cuerdas que se exporta a todas partes y principalmente a Italia*”.

La ciudad prominente que podemos localizar en la zona cercana es Cartagena, Masiena en la antigüedad, cuya población está protegida por “*murallas excelsas*” (Avieno, Ora Marítima, vs. 449-460).

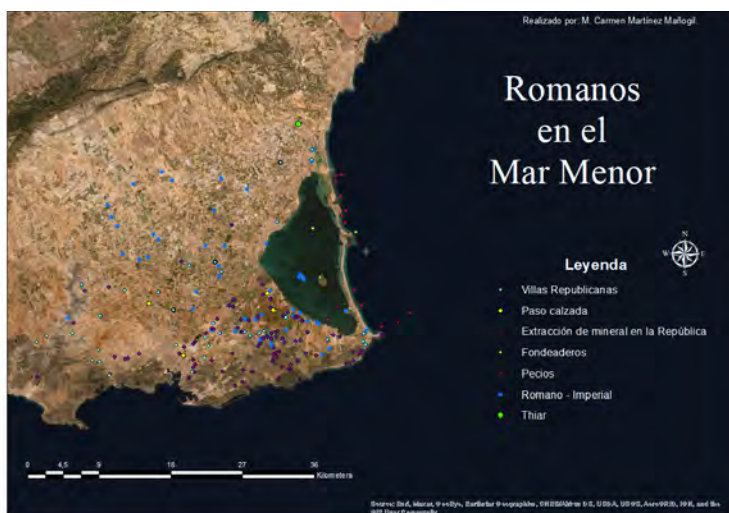


Ilustración 1. Los romanos en el Mar Menor. (MCMM, 2021).

Cabe fijarse en la *Tabula Peutingeriana* o Tabla de Peutinger, la cual es una copia de un itinerario romano, es decir, un mapa de carreteras elaborado por los romanos en el bajoimperio (s. IV d.C.). En ella se muestran las vías de comunicación existentes en el imperio y las ciudades que hay al paso de las mismas. El *segmentum* I del mapa no se conservaba y fue reelaborado por Konrad Miller, en 1898, basándose en el Ravennate, para introducir la parte faltante occidental. Esta imagen (ilustr.2) está bastante aceptada entre los investigadores (Gozalbes Cavrioto: 2008, 9)

La ciudad de Cartagena aparece en este itinerario y en esta fecha ya podemos ver cómo se le ha añadido el apelativo de *Spartaria* a la ciudad de *Carthago Nova*. Con este adjetivo descriptivo se hace alusión a lo que leíamos en Estrabón sobre el esparto. Tal fue la importancia de esta característica que le pusieron ese sobrenombre a la ciudad.

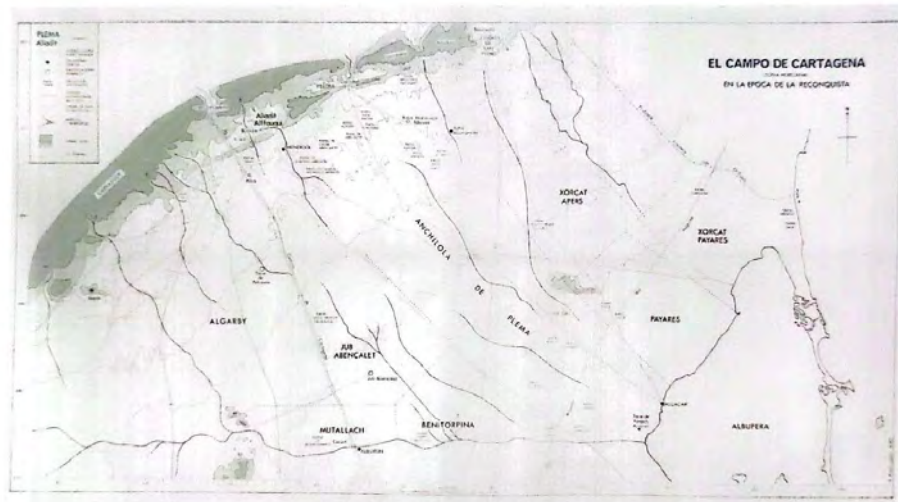


Ilustración 2. Tabula Peutingeriana, Hispania. Detalle del Segmentum I. Konrad Miller.

Como podemos imaginar la vida en torno al Mar Menor, o “*inmensa palus*”, no ha sido fácil, ya desde la antigüedad. Si añadimos el hecho posterior de inseguridad, tras la caída del Imperio Romano, la despoblación, la repoblación islámica, la nueva repoblación castellana que conlleva una división (en este caso de la comarca entre Murcia y Cartagena), los posteriores ataques a las costas por parte de piratas berberiscos, etc... Además, la escasez de recursos hídricos dificultó el asentamiento en la comarca desde el inicio, dado que no se hallan cauces fluviales importantes de los que depender, y la orografía del terreno delimita el asentamiento en altura (dado que no posee el territorio grandes accidentes geográficos para protegerse en momentos de inseguridad).

La historiografía reciente nos ha mostrado cómo el campo de Cartagena-Mar Menor estaba deshabitado principalmente debido a algunos de los elementos ya mencionados como los ataques berberiscos, a esa despoblación tardo-antigua que cuesta mucho recuperar, a la escasez de grupos humanos islámicos en la zona... (Jiménez de Gregorio, 1984).

Pero no por ello cabe pensar que esta inmensa área estaba completamente despoblada. Esa tesis ya fue desmontada por varios investigadores medievalistas quienes, mediante las fuentes árabes principalmente, narran que entre el siglo IX y el XIII se establecieron unidades de poblamiento andalusíes en la comarca (Martínez, Molina: 2021).



(Fuente: Pocklington, inédito)

Ilustración 3. Rahales al norte del Mar Menor.  
Pocklington, inédito, en Historia de San Javier.

Según estos investigadores la comarca del Mar Menor en época islámica (del siglo VIII al XIII) se dividía en rahales. Un *rahal* es una propiedad par-

ricular a veces cercada con tierra y casas. Eran campos de labor, de cultivo y barbechera destinada al pasto del ganado (Rubiera, 1984: 117-122). Aunque fuera de índole agropecuaria no hay que olvidar la labor pesquera y ganadera de la zona que nos ocupa. En las inmediaciones de San Javier se traspasaron dos rahales a un grupo de pescadores para la explotación de la pesca.

“*Belich*”, denominación del Mar Menor en época islámica, traída por el geógrafo al-Idrisi, era entonces, “*un gran estanque, formado por el tributo de muchos torrentes, en el cual entran los navíos*” (Torres Fontes, 1961, 62). Con este comentario de Al-Idrisi podemos comprobar que el comercio sigue fluyendo por las aguas del Mar Menor como se ha constatado desde época fenicia. En las inmediaciones de la Isla Perdiguera, por ejemplo, encontramos un pecio con cargamento anfórico de época romano-republicana que bien atestigua este hecho.

Cabe mencionar aquí un poema del árabe Hazim al-Qartāʾannī, que describe Murcia y Cartagena haciendo mención a que los musulmanes pasaban el invierno en el Mar Menor y veraneaban en Murcia, entre otras narraciones que podemos recuperar de la comarca:

*“Pasamos el invierno perfectamente resguardados en un rincón paradisíaco del Campo de Cartagena. Los vientos azotan las flores de las cumbres, dispersando pétalos sobre los mirtos y arrayanes. Se oye en todas partes el trino de los pájaros y el balido de ovejas y cabras. En este paraíso el arquero alcanza una y otra vez su objetivo con las flechas. Edén rodeado de altas montañas; casa de elevadas paredes, pero sin techo. Ascienden las nubes para regar las tierras del norte, algo más elevadas, acudiendo desde el fondo de un mar verde hacia semejante mar verde de pastos”.* (Pocklington, 2018).

Queda vigente la importancia ganadera de la comarca cuando alude a que en todas partes se escucha el balido de ovejas y cabras. Aporta así otra visión de la economía del Mar Menor y cómo se ganaban la vida estas comunidades que habitaban los rahales mencionados.

No podemos abandonar a Hazim al-Qartāʾannī sin aludir a su comentario en el pasaje del poema sobre Los Alcázares:

*“Relámpagos atraviesan la Albufera de los Alcázares, dispersándose y perforando con sus destellos el denso flanco de cada nubarrón, ornándolo como un enjaezado caballo negro de lento andar. Y en otro punto del poema: ¡Qué maravilloso verano, rodeado de grandes árboles y brisa; y cómo se pasa el invierno, entre alcázares y mares!* (Pocklington, 2018).

Cuando Alfonso X inicia el repartimiento de la costa murciana tras la conquista castellana (s. XIII), la comarca del Mar Menor se divide en dos quedando establecida así:



Ilustración 4. División del Mar Menor entre los términos jurisdiccionales de Murcia y Cartagena (plano del siglo XVIII).

La frontera entre ambos municipios será la Rambla del Albuñón, hacia el norte esos territorios formarán parte de Murcia, y hacia el sur, de Cartagena.

Con esta repartición se conforma un proceso de repoblamiento con el que se privará a los antiguos dueños andalusíes de sus tierras para pasar estas a manos cristianas.

Así que lo que podemos leer en el texto de Varela sobre la Vida de San Ginés de la Jara, “...el campo andalusí de Cartagena estaba poblado con más de 2.000 vecinos, casas, torres, arbolado, naranjos, frutales y barbechera” (Valera, 1961: 39) sufrió un cambio repentino tras la repartición ordenada por Alfonso X el Sabio. A pesar de que la ciudad de Cartagena obtuvo privilegios como el Fuero de Córdoba de 1246 y le fue devuelta la sede episcopal, con la intención del rey de revitalizar su puerto, la ciudad continuó siendo vulnerable a ataques de incursiones granadinas, continuaba poco poblada e inhóspita (González Jiménez: 2006, 19).

El cambio significativo en el poblamiento se propició en plena Edad Moderna. Los primeros núcleos de las poblaciones actuales pueden vislumbrarse a finales del siglo XV, tal y como podemos ver en la ilustración 4. En este mapa realizado por R. Pocklington podemos ver los orígenes de San Pedro del Pinatar (El Pinatar), San Javier (La Calavera), Los Alcázares y Fuente Álamo (Fuente el Álamo).

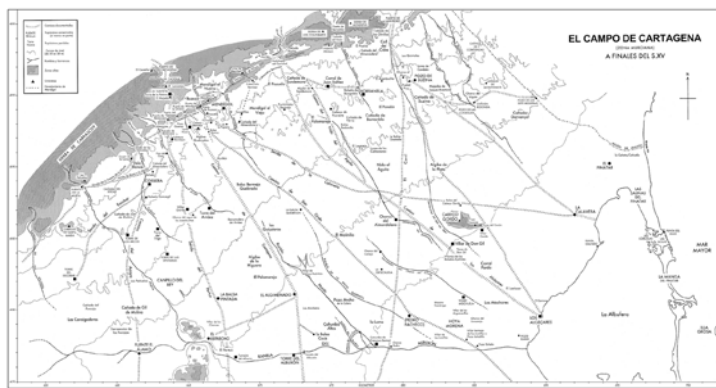


Ilustración 5. Campo de Cartagena a finales del siglo XV. Pocklington (2017).

Pero no queremos dejar este punto sin mostrar este mapa de 1752, extraído del Archivo Nacional, en el que se muestra el Mar Menor y su entorno. Fue elaborado por Ascensio de Morales por orden de su Real Majestad.

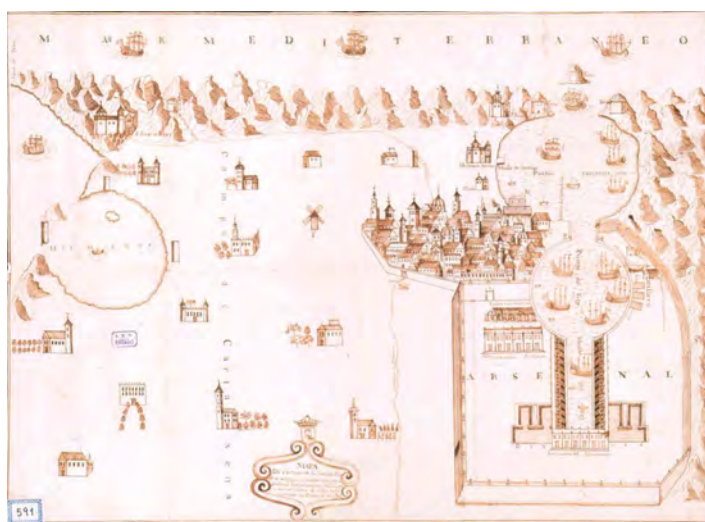


Ilustración 6. “Mapa de Cartagena, su campo, puerro (sic.) antiguo y nuevo, que con el Arsenal, almacenes, astillero y demás obras que se están construyendo de orden Real de S.M.” Fuente: AHN Estado, MP 591.

## El CNIG y la cartografía digitalizada

Nuestra intención es realizar un recorrido por la cartografía conservada del siglo XIX y XX principalmente. Para ello es posible consultar la página web del CNIG (Centro Nacional de Investigaciones Geográficas) donde se conservan también los vuelos históricos que veremos más adelante.

Para comenzar este recorrido era necesario mostrar los antecedentes histórico-arqueológicos de la zona de estudio: el Mar Menor. Nos hemos detenido en el siglo XV-XVI, aunque ya dejamos una ilustración de la división de los municipios de Murcia y Cartagena durante el siglo XVIII (ilustración 3) en la que se vislumbran esas torres vigía que se remontan a la Edad Media. A continuación, documentalmente tenemos las planimetrías, unos dibujos a mano realizados del territorio español. En ellas se recoge la información relativa a cada uno de los lugares del país. Se datan entre 1870 y 1950 pero con seguridad muchos de los elementos son anteriores en el tiempo.

Estas planimetrías son importantes, sobre todo, ya no por la calidad del dibujo, que es bastante simple, sino por ser una fuente valiosísima de los topónimos de lugares algunos ya desaparecidos.

A continuación, les presentamos una imagen (ilustr.5) en la que hemos trabajado. Mediante descargas de las capas de municipios del CNIG hemos utilizado un software de imagen (Photoshop) para crear una planimetría completa del Mar Menor. Las imágenes tomadas son del conjunto planimétrico de 1870 a 1950, aunque la mayor parte son recogidas en 1899, 1900 y 1927.



Ilustración 7. Vista general de Planimetrías 1870 – 1950  
(Fuente. Fototeca del CNIG. Realización autora).

En estas planimetrías podemos obtener valiosa información sobre cómo estaba articulado el territorio a finales del siglo XIX y principios del XX. La información que se puede extraer de ellas, además de cómo estaban establecidos los núcleos poblacionales, es la relativa al sistema de caminos y carreteras, ingeniería hidráulica como norias, balsas, pozos y aljibes, propiedades, fincas, ermitas, molinos, canteras, etc. En definitiva, se trata de una conjunción de diversos elementos de la sociedad marmenorense que han desaparecido casi en su totalidad.



Ilustración 8. Vista de las planimetrías, ejemplo San Javier.

De gran interés son las Minutas 50 (MTN50), que recogen la información relativa a los años 1870 y 1968, en las que podemos, incluso, saber qué tipo de cultivos se hallaban en los campos. Dejamos el ejemplo de San Javier:

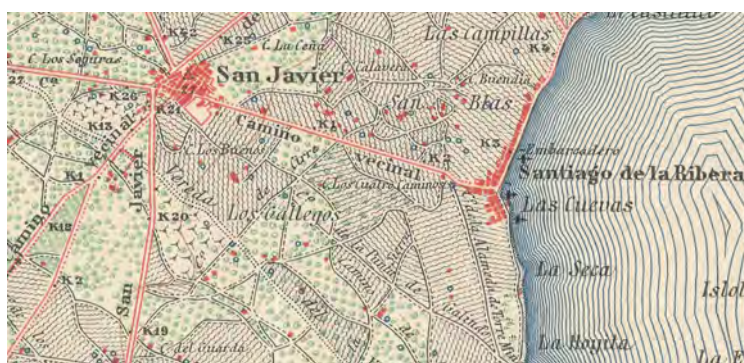


Ilustración 9. San Javier MTN50. CNIG.

En la ilustración superior (ilustr.9) podemos diferenciar zonas de labor, viña, erial a pastos, olivar, huerta y arboleda (según la leyenda que se adjunta en el mapa). Pueden fijarse en los círculos azules relativos a pozos o norias de sangre, también denominadas como ceñas.

Estas norias/ceñas o pozos fueron sustituidos en las inmediaciones del siglo XX por motores para extraer el agua del subsuelo, dando paso a los de-

nominados como pozos artesianos. Estos motores generaban la fuerza que antes dependía del animal de tiro (norias de sangre) o los molinos (aspas) para conseguir sacar el agua subterránea. Se comprenderá la escasez hídrica que caracteriza a la comarca del Campo de Cartagena- observando la multitud de estos ingenios, los cuales vemos reflejados en gran número tanto en las planimetrías como en las minutas. El agua era un recurso escaso y era necesario ubicar de dónde se extraía.

El último de estos planos que podemos ver son las Minutas MNT<sub>25</sub>, que tratan la información relativa desde 1975 a 2003.



Ilustración 10. MTN<sub>25</sub>, 1975-2003. IGN.

En este último plano se vislumbra el crecimiento de los municipios del Mar Menor, así como la rápida urbanización de la Manga, que tuvo su boom en los años 60.

## El siglo XXI – la fotografía aérea

A medida que avanza la fotografía en el siglo XX, el ejército se emplea en el uso de esta técnica en sus vuelos para fotografiar el territorio y poder mejorar su estrategia de ataque en los conflictos bélicos, así como en el conocimiento del terreno.

La fotografía aérea comenzó su andadura a finales del siglo XIX. El nacimiento en España se suele fechar en 1884, cuando se construyó la primera Aerostación Militar en Guadalajara, y en 1913 con la creación del Servicio de Aeronáutica Militar de España (Fernández, 2000). En 1927, el militar Julio Ruíz de Alda, junto a Augusto Aguirre, fundó la Compañía Española de Vuelos Fotogramétricos Aéreos (CEFTA). Tras comprobar en la guerra de Marruecos, el valor de la fotografía aérea, decidieron utilizar su experiencia y material para realizar levantamientos de planos y prospecciones. Se realizó el comúnmente conocido como Vuelo de Ruíz de Alda, entre 1927 y 1928, en donde queda reflejada casi toda la costa murciana y la cuenca hidrográfica del Segura, además de otros lugares peninsulares. Mostramos unas imágenes de este vuelo de 1927 de los principales núcleos poblacionales del Mar Menor de norte a sur:



Ilustración 11. San Pedro del Pinatar 1927.



Ilustración 12. Lo Pagán 1927.



Ilustración 13. San Javier 1927.



Ilustración 14. La Ribera y Los Alcázares 1927.

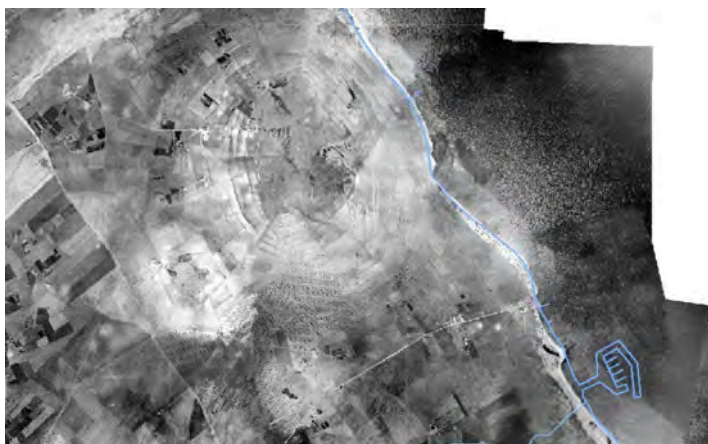


Ilustración 15. Los Urrutias - El Carmolí.



Ilustración 16. Los Nietos.



Ilustración 17. El Algar.



Ilustración 18. La Unión.



Ilustración 19. Cabo de Palos.



Ilustración 20. Cartagena.

Tras este primer vuelo inicial se llevó a cabo el Vuelo Americano o Vuelo de la USAF, en 1945 (Serie A) y 1956 (Serie B). La sucesión de vuelos<sup>2</sup> con fotografía aérea que se han venido desarrollando a lo largo del siglo XX nos dejan una rica información de las transformaciones que se han ido haciendo sobre el territorio: desde los años 60, el vuelo interministerial de 1973 a 1986, el vuelo nacional entre 1980 y 1987, el quinquenal de 1993 a 1997, el oleícola del 97 y por fin el PNOA del 99. En el año 2004 se crea el proyecto Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA). Mediante la participación del Estado y Comunidades Autónomas se inicia este proyecto con el objetivo de la obtención de ortofotografías aéreas digitales de todo el territorio español, con un período de actualización fijo, siendo actualmente de tres años. En el año 2009, se incorpora la tecnología LIDAR al proyecto.

La tecnología LIDAR es un método que sirve para detectar objetos distantes y determinar su posición, velocidad, volumen u otras características mediante el análisis de la luz láser pulsada reflejada en sus superficies. Conforme vamos haciendo zoom para acercarnos al territorio, se va desplegando

<sup>2</sup> La fotografía aérea ha trabajado en muchos más vuelos a los que no hacemos referencia aquí puesto que no son de esta zona de estudio del Mar Menor.

el modelo digital del terreno generado con esta tecnología LIDAR en el que se observan las líneas que configuran el terreno: como las manzanas de las casas, las carreteras y demás elementos desarrollados por el hombre. En zonas de escaso hábitat es posible vislumbrar asentamientos antiguos. Desafortunadamente, el campo de Cartagena está muy roturado desde hace siglos de modo que esta técnica no nos es muy útil para detectar posibles yacimientos.



Ilustración 21. LIDAR 5m. San Pedro – Salinas. CNIG.

No obstante, traemos aquí un ejemplo (ilustr. 20) para que se vea la contraposición entre esta técnica y la fotografía aérea.

## Conclusiones

A lo largo de este documento les hemos ido mostrando cómo se ha ido generando a través de los siglos la información geográfica relativa al Mar Menor. En un principio debíamos consultar las fuentes documentales escritas antiguas, en las que los autores clásicos (griegos y romanos) fueron configurando el terreno en la imaginación colectiva. Durante la Edad Media, hemos podido recorrer algunas fuentes en las que se citan elementos de este territorio. Gracias a los poetas árabes y a los estudios posteriores de lingüistas se han asentado bases de cómo estaba articulado el campo de Cartagena- Huerta de Murcia y cómo el hecho de la despoblación no era tan grave como la historiografía del siglo XX iba percibiendo. Si bien es cierto que, durante la época medieval castellana, el proceso de repoblación del campo fue lento, nos adentramos en el periodo moderno-contemporáneo con núcleos poblaciones estables. La información proporcionada por el CNIG es vital para el conocimiento de los municipios del Mar Menor, y en definitiva, de todos los lugares que están por investigar, pues con la construcción tan voraz que ha asolado la costa española, el terreno está muy transformado y, a veces, nos es imposible imaginar siquiera cómo sería el entorno hace 50 años.

El objetivo de este artículo era hacer un recorrido cartográfico por el Mar Menor y su territorio y mostrar que existen documentos muy significativos para abordar el estudio previo de sus asentamientos. La costa del Mar Menor es un ápice de lo que fue y muchos de los topónimos dejarán de conocer-

se pronto, pues las generaciones últimas que los conocieron, comienzan a extinguirse, es por ello que reivindicamos que estas investigaciones locales se continúen haciendo y se publiquen para facilitar así el conocimiento de las historias de nuestros antepasados.



Ilustración 22. San Javier en 1956 y La Ribera en 2022.  
Comparativa de fotografías aéreas, en CHS.

## Referencias

- Gozalbes Cavrioto, E (2008). La Tabula Peutingeriana y las vías romanas de Hispania. VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica.
- Jiménez de Gregorio, F. (1984). El municipio de San Javier en la historia del Mar Menor.
- Martínez Mañogil, MC. (2022). La carta arqueológica del Mar Menor, revisión y actualización, en *Náyades*, 12, pp. 4-10.
- Más García, J. (19\_\_). La pesca artesanal en el Mar Menor
- Pocklington, R. (2017) “Reconstrucción de la toponimia bajomedieval del sector murciano del Campo de Cartagena”, en *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias medievales*, 19, vo. III, pp. 1163-1256.
- Pocklington, R. (2018). La Casida Macsura de Hazim al-Cartayánni (descripción de Murcia y Cartagena), Murcia, Real Academia de Alfonso X el Sabio.
- Rubiera de Epalza, M.J. (1984): “Rafals y raales; raval y arrabales; reals y reales”, *Sharq al-Ándalus*, 1, pp. 117-122.
- Torres Fontes, J. (1961) “Las salinas de San Pedro del Pinatar en la Edad Media”, en *Murgetana*, 16, pp. 57-66.
- Varela Hervías, E. (1961). “Historia de San Ginés de la Jara”, en *Murgetana*, 16, pp. 77-118.
- VV.AA. 2021. Historia de San Javier. Murcia.

## FUENTES CLÁSCIAS

Avieno, *Ora marítima*.  
Estrabón, *Geografía*.  
Polibio, *Historias*.

## WEB-GRAFÍA

Instituto Geográfico Nacional: [www.ign.es](http://www.ign.es)  
Confederación Hidrográfica del Segura: [www.chs-segura.es](http://www.chs-segura.es)

# Reflexiones sobre el hito o piedra del Rame

PEDRO BERNAL BAÑOS<sup>1</sup>

**Resumen:** Intentamos aportar los datos escasos que existen acerca de la piedra del Rame. Ello nos lleva a realizar una panorámica sobre las dos posibles teorías acerca de su origen: megalítico o como parte de un amojonamiento realizado presumiblemente en el siglo XVI entre los concejos de Murcia y Cartagena con motivo de las disputas sobre las pesquerías del Mar Menor. También se incluye una reflexión sobre como un elemento patrimonial se puede convertir en catalizador de las fuerzas reivindicativas de una comunidad de vecinos, la de Bahía Bella. Y entendemos que esta publicación proporciona de forma definitiva carta de naturaleza patrimonial a este bien.

**Palabras clave:** piedra, mojón, menhir, megalitos, pesquerías, Albujón, Rame, Mar Menor.

**Abstract:** We try to provide the scarce data that exist about the Rame stone. This leads us to make an overview of the two possible theories about its origin: megalithic or as part of a boundary presumably carried out in the sixteenth century between the councils of Murcia and Cartagena due to disputes over the fisheries of the Mar Menor. It also includes a reflection on how a heritage element can become a catalyst for the protest forces of a community of neighbors, that of Bahía Bella. And we understand that this publication definitively provides a charter of patrimonial nature to this asset.

**Keywords:** stone, milestone, megaliths, fisheries, Albujón, Rame, Mar Menor.

Hasta hace muy poco tiempo, apenas hasta agosto de 2022, la piedra objeto de esta ponencia no era más que un recuerdo de la niñez para muchos de los habitantes de Las Lomas del Rame. Una piedra alrededor de la cual jugaban, o se escondían tras ella, o era el lugar de reunión o de quedar de los críos o de los adultos. O a cuya sombra las familias dejaban la nevera cuando bajaban a la playa y apoyaban el cambalache montado para protegerse del sol en los días de baño durante los interminables veranos a la orilla del Mar Menor. Y la piedra, indiferente para quienes no vivían allí cerca, formaba parte de la cotidianeidad de los vecinos.

---

<sup>1</sup> Licenciado en Historia Antigua y Arqueología. pedrobernalbanos@gmail.com



1. La Piedra del Rame. (Foto del autor).

Todos recordamos de nuestra infancia esa pregunta muda que se instala en nuestras cabezas cuando contemplamos algo que es diferente a lo que acostumbramos a ver todos los días. Y aunque seguro que todos ellos, niños y adultos, o aquellos adultos cuando eran niños, en algún momento de sus vidas, de su convivencia con la piedra, se preguntarían sobre su origen, nunca obtuvieron o buscaron y no encontraron o al menos no lo hicieron saber a su entorno ni fue publicado, dato alguno sobre la procedencia o el sentido de ese elemento natural o patrimonial. Ese origen desconocido no cabe duda de que venía a enriquecer el subconsciente colectivo de ese pequeño grupo de personas que convivían con la piedra. Esto nos podría llevar a reflexionar sobre el valor del patrimonio, sea natural o histórico, el valor de aquellas cosas que forman parte de nuestras vidas, pero de forma intangible, que no se encuentran en relación con lo que poseemos o que compramos, sino con lo que íntimamente y también, colectivamente, somos. Pero esas disgresiones las dejaremos para más adelante.

Justamente ahora queremos plantear lo que la piedra significa desde el punto de vista histórico. Sobre su origen. En realidad, llegamos a la misma pregunta que esos zagales que correteaban alrededor de la piedra y otras veces se quedaban un poco embobados mirándola, mucho más alta que ellos, sorprendiéndose a sí mismos siendo víctimas momentáneas de un misterio, una incógnita.

Es cierto que la primera vez que se contempla la piedra uno se ve atrapado por esa sensación de misterio o de pregunta en el aire, ¿y esto? Por lo que tiene de ilógico. Extemporáneo o excéntrico si podemos hablar así so-

bre algo referido a un territorio. A pesar de su presencia allí desde siempre, como indican escritos del siglo XVI, y que se convivía permanentemente con ella, los habitantes del Rame nunca pudieron evitar preguntarse por el origen de algo tan evidente y flagrantemente fuera de lugar.

Pues bien, nos desprendemos ahora de todos esos lastres que provocan la contemplación del hito del Rame para centrarnos en encontrar una explicación histórica y científica sobre su origen. Y para ello es importante contextualizar desde el punto de vista territorial. También desde el punto de vista conceptual: es decir, plantearnos qué es, de qué se trata, para qué pudo servir erigir esa piedra en ese lugar. Y todos los puntos de vista se encuentran inextricablemente relacionados: el territorial, tribal, simbólico, legal, visual, económico, etcétera, como veremos. Sea cual sea la interpretación que adoptemos como válida para explicar el origen del monolito.

## El territorio

El Campo de Cartagena, región geográfica donde se encuentra la zona de Los Alcázares y Las Lomas del Rame, constituye un ámbito homogéneo y territorialmente diferenciable. Es una llanura de unos 1.600 kilómetros cuadrados inclinada ligeramente hacia el mar, es decir, hacia el este, y algo sudeste. Se encuentra perfectamente delimitada por las estribaciones orientales de las Cordilleras Béticas. Sierras que se extienden desde la del Algarrobo, que limita por el sudoeste, e inicia una serie de elevaciones costeras que llegan hasta Cabo de Palos. Todas ellas muy cercanas a la costa, lo cual históricamente va a determinar el poblamiento y las comunicaciones. Por el norte la Sierra de Carrascoy, que casi se toca con la del Algarrobo en el extremo oeste, dejando entre ellas una franja de terreno que comunica con el Valle del Guadalentín, y se prolonga por Cabezos del Pericón y Sierra de las Victorias, El Puerto, Los Villares, Columbares y Escalona. Los plegamientos terciarios configuraron una serie de elevaciones dejando entre ellas cubetas y llanuras, que se fueron colmatando alimentadas por la erosión de esos relieves. Una de esas llanuras es la que constituye la superficie del Campo de Cartagena.

El Cabezo Gordo es una elevación tectónica aislada que se levanta unos 300 metros cerca de San Javier. Asimismo, existen algunos afloramientos volcánicos que constituyen las islas del Mar Menor, y otros cercanos a la costa en una línea que abarca desde el Carmolí, al sur de la laguna hasta el Cabezo Beaza, en Cartagena. Pequeñas elevaciones que históricamente han constituido importantes nichos de poblamiento: desde el importantísimo yacimiento neandertal de la Sima de las Palomas en el Cabezo Gordo hasta las cazoletas calcolíticas localizadas no hace muchos años en el Carmolí o

los hallazgos paleolíticos cercanos al yacimiento paleontológico de Cueva Victoria. Por el este la llanura se encuentra limitada por el Mar Menor. Y este separado del Mediterráneo por la franja arenosa de La Manga con algunas golas o canales que permiten la comunicación e interacción entre ambos mares. La Manga es una franja arenosa alimentada por el oleaje y las corrientes, asentada sobre un sustrato rocoso que constituye la prolongación sumergida de las estribaciones de origen volcánico procedentes de Cabo de Palos y que vuelven a emerger al norte de El Mojón.

Siguiendo a Conesa García (1989), la zona que nos interesa presenta una serie de características muy marcadas que van a tener una influencia enorme en la forma del poblamiento. En primer lugar, se trata como indicamos de un territorio claramente definido geográficamente. Y la única vía terrestre que comunica con corrientes culturales procedentes de Andalucía, como veremos más adelante, es ese espacio entre los cierres montañosos al oeste que comunica con el Valle del Guadalentín. Y por el norte la llanura también se encuentra bloqueada por esas sierras que dificultan los contactos con influencias procedentes del sur de la provincia de Alicante. En realidad, vienen a explicar de forma relativa la escasa incidencia de un horizonte megalítico que se detiene justo en esas fronteras que hemos detallado.

Por un lado, la llanura es la forma predominante. Las zonas llanas, que, para ir salvando la pequeña inclinación del glacis cuaternario hacia el mar, la acción humana ha ido aterrazando progresivamente para permitir o facilitar las tareas agrícolas, siguiendo las curvas de nivel, paralelas más o menos también a la ribera del Mar Menor. Por otro lado, también es destacable el contraste tan marcado entre esa zona llana y las montañas no muy elevadas, pero en violento desnivel que la rodean a norte y a sur. Y que constituyen el origen de los sedimentos que han colmatado la llanura y que alimentan a su vez la progresiva colmatación sedimentaria del Mar Menor. Otra característica es la relativamente escasa elevación sobre el nivel del mar, apenas 154 metros de media. Y, por último, la violencia y desnudez de estas montañas, unida al régimen de lluvias que corresponde al clima mediterráneo semiárido, con precipitaciones a menudo torrenciales, que arrastran en escorrentía superficial los sedimentos a la llanura. Este último aspecto también ha determinado la forma de establecerse los grupos humanos y ha hecho del aprovechamiento del agua que aportan esos episodios violentos y efímeros una huella de identidad de esas comunidades.

Efectivamente la zona se encuentra dominada por un clima mediterráneo semiárido, con unas precipitaciones anuales que raramente superan los 350 mm anuales. Y se concentran a menudo de manera torrencial en otoño. Además, disfruta durante la mayor parte del año de cielos despejados con una media de 3.000 horas de sol anuales. Lo cual permite la práctica de una agricultura de secano durante prácticamente todo el año.

No existen cursos de agua permanentes dada la cercanía de las elevaciones al mar y su poca altitud. Y tampoco encontramos ningún curso de agua con su origen fuera de esta unidad territorial. Por lo tanto, el drenaje se produce mediante los cursos no permanentes y esporádicos típicos del paisaje mediterráneo: las ramblas. La Rambla del Albuñón es el único gran colector de todo el sistema hídrico, “auténtico eje de simetría morfológico, edáfico e incluso histórico” del Campo de Cartagena (Martín J. Lillo Carpio, Geomorfología litoral del Mar Menor, año 1978) Si bien debido a la poca pendiente del terreno y la disposición de los accidentes geomorfológicos, apenas puede ver enriquecido su cauce por escasas ramblas muchas de las cuales mueren incluso antes de verter al principal curso. Lo hacen cuando el terreno pierde prácticamente su inclinación e impide a al agua seguir dibujando o creando cauce, y este se abre en forma de abanico en la llamada zona de derramamiento. Esta es una de las características de muchos de los cursos de agua esporádicos, auténticos wadis, del Campo de Cartagena. Como hemos indicado, características del sistema hídrico que han sido absolutamente determinantes de la forma de poblamiento, de la arquitectura y que ha provocado desarrollos muy locales de la ingeniería hidráulica.

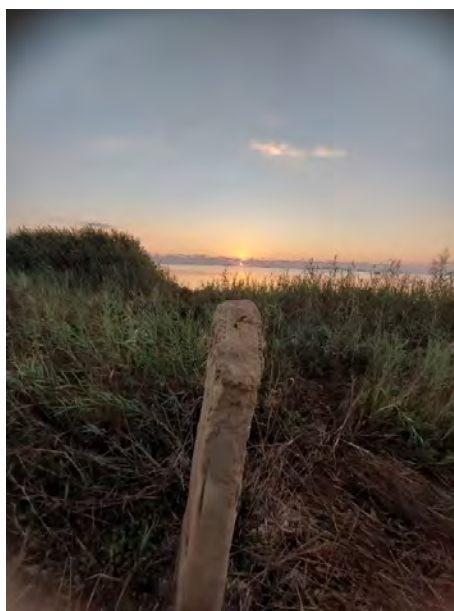
Es importante en este punto, y dado el amplio arco temporal en el que pretendemos movernos en el análisis teórico sobre el origen de la piedra del Rame, tener en cuenta la progresiva tendencia a la desertificación de las características climáticas del sureste peninsular y en especial del Campo de Cartagena desde el V milenio a.C

## La piedra

La Piedra o mojón del Rame es un prisma paralelepípedo, de forma rectangular, de una altura entre 150 y 171 cm, más alto en el lado que mira al mar. La base es bastante más gruesa que la cúspide: lados largos de 77 y 74 cm y 18 el lado oeste y 25 cm el lado que da al este. La piedra, de arenisca, ha perdido bastante material conforme se asciende a su parte alta, reduciéndose la anchura oeste a unos 15 cm y el lado este a unos 16. Pero todo el borde superior es bastante irregular debido al deterioro causado por la erosión mayormente. No hay forma de saber si esa forma como de cresta creciente hacia el este ha sido causada por los agentes naturales o en su construcción ya se le dio por algún motivo. Se trata de un bloque de arenisca. Un tipo de material relativamente exótico en el entorno más cercano, el Campo de Cartagena y el Cabezo Gordo, pero muy característico de la cercana ciudad de Cartagena, donde existen canteras para la explotación de esta roca desde hace al menos dos mil años. Presenta en su superficie, alrededor de esa cresta, alvéolos debidos a la erosión sobre todo eólica. Se aprecia también la

característica erosión por capas que se produce en este tipo de rocas. Pero no se distinguen signos o marcas que se puedan atribuir en principio a la acción humana.

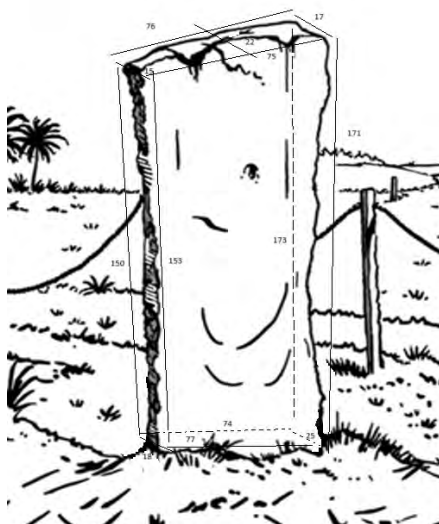
La piedra se halla insertada firmemente en el suelo, por su base que es bastante más gruesa que su cima. Se ha aplanado recientemente el terreno alrededor dejando un talud que se eleva sobre el resto de la playa unos 40 cm. La orientación al este es bastante precisa. Dado que parecía apuntar perfectamente al este, y considerando la posibilidad de que se tratara de un monumento megalítico, realizamos medición de orientación en la fecha del equinoccio de otoño, día 21 de septiembre grosso modo. Y efectivamente, en un cielo despejado el sol salió por el mar, justo por el centro de la franja proyectada hacia el horizonte del ancho de la piedra y nuestra brújula colocada sobre la superficie superior marcaba de forma exacta dirección este o 90 grados. Además, se encuentra ligeramente inclinada hacia el sur, lo cual no desvirtúa la orientación que hemos detallado. De hecho, para Hoskin (2008) “los objetos y los acontecimientos celestes fueron muchas veces determinantes en la planificación y construcción no solo de los monumentos megalíticos sino de todo tipo de complejos arqueológicos”. Pero aún más precisos e ilustrativos son los resultados de un estudio sobre 1.700 dólmenes de España y Francia las cuales denotan una aplastante mayoría de orientaciones a los solsticios de verano e invierno, con solo una leve desviación hacia el tramo comprendido entre los equinoccios y el solsticio de invierno (El estudio científico de los megalitos (3): la arqueoastronomía, 2008. M. Hoskin).



2. Foto realizada en equinoccio de septiembre (Fotografía de Nicolás S. Ruiz).

Se encuentra situada en la antigua desembocadura de la Rambla del Albu-jón, a unos diez metros de la orilla del Mar Menor ( $37^{\circ}43'15.08''$  N  $0^{\circ}51'37''$  O).

En los años 80 del siglo XX el curso antiguo fue desviado hacia el sur para salvar la urbanización Bahía Bella que se había establecido alrededor de su cauce final. Además, se encuentra en el municipio de Cartagena, si bien a pocos metros del límite con el de Los Alcázares. Y de hecho en el espacio recientemente despejado se observan los tres hitos: el que marca la actual frontera municipal, el que determina el ámbito costero, y entre ellos la Piedra del Rame. El monolito siempre había permanecido a la vista de todos constituyendo un elemento visualmente llamativo en un terreno casi desnudo de vegetación. Es a partir del ascenso del nivel freático y de la escorrentía de nutrientes procedentes de la agricultura intensiva que se practica aguas arriba, cuando los cañaverales han invadido y ocultado completamente la Piedra. Recientemente, y en una reivindicación que tiene mucho que ver con la recuperación de este elemento patrimonial, se ha despejado la zona para recuperar la antigua playa de Bocarrambla y se ha señalado el hito, rodeándolo de una barrera y un cartel que explica su valor histórico.

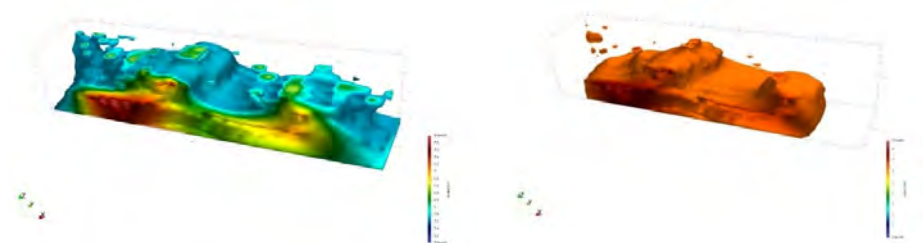


3. Las medidas básicas de la Piedra del Rame, expresadas en cm. (Dibujo del autor).

La tomografía eléctrica es un método de prospección geofísica que permite obtener un mapeo de la distribución de la resistividad de los distintos materiales que componen el subsuelo. Según el estudio de tomografía eléctrica realizado por el profesor de la UPCT, Marcos Martínez, la Piedra se encontraría en una estrecha elevación del sustrato rocoso situado entre dos senos de material con fuerte imprimación hídrica. Es decir, material no rocoso sino sedimentario, susceptible de albergar gran cantidad de agua.

Estos materiales mucho más porosos, impregnables, se encontrarían depositados sobre sendos senos rocosos cuya profundidad varía entre 1,5 y 2 metros aproximadamente. Y el punto de inserción de la piedra constituiría una cima o cresta entre ambos.

Este dato, meramente descriptivo, si bien habla de la profundidad del punto de inserción de la piedra, será interesante de recuperar cuando hablemos de cómo se describe la ubicación del mojón en un documento de 1516.



4. Imágenes de la tomografía eléctrica que muestran el subsuelo bajo la piedra.

## El megalito

Según la Real Academia de la Lengua, hito: mojón o poste de piedra, por lo común labrada, que sirve para indicar la dirección o la distancia en los caminos o para delimitar terrenos. Entre los sinónimos o afines encontramos en la misma fuente los términos mojón, señal, poste, jalón centro o acontecimiento.

De manera que encontramos dos ideas que veremos si podemos plantear como características de la piedra del Rame. Por un lado, el concepto delimitador o definidor entre territorios. Señalamiento de la frontera entre espacios de distintas peculiaridades, ya sean físicas, legales o tribales, religiosas o culturales. A su vez normalmente estas fronteras vienen también determinadas por accidentes del propio terreno. Es decir, su ubicación no es arbitraria, sino que se atiene a una lógica territorial, a una inflexión del espacio, los caminos, los recursos, etcétera. En realidad, estas delimitaciones territoriales, sin marcaciones físicas exprofeso, las encontramos también en el mundo animal. Y en este caso se encuentran vinculadas sobre todo a los recursos de caza y reproducción. Y el espacio propio viene marcado de forma visual, por colores llamativos en el caso de peces y aves; de forma auditiva en el caso del canto de muchos pájaros; u olfativo, la huella territorial producida por orina, heces o sudor en el caso de mamíferos.

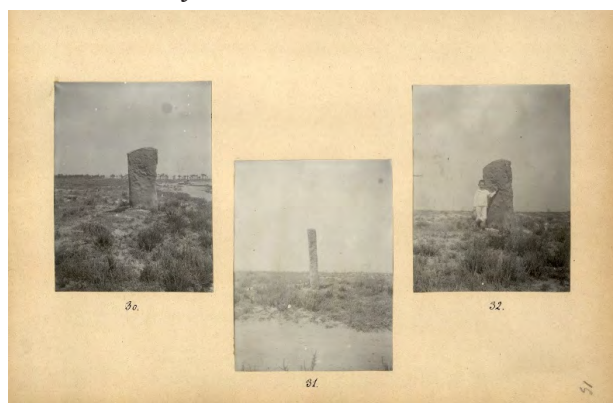
Las sociedades primitivas, en el proceso de búsqueda de recursos, han venido estableciendo vías de comunicación basadas en el conocimiento del territorio. Han establecido nichos de explotación más o menos alejados de

su centro habitacional. E inversamente esos espacios de producción han determinado el establecimiento del grupo humano en un lugar determinado. La costumbre y el paso del tiempo, el desarrollo de tecnologías básicas adaptadas a la disponibilidad de diferentes recursos ha ido determinando la conciencia del grupo de pertenencia a un territorio. Que le proporciona seguridad, identidad de grupo, cohesión social. Se desarrolla un sentido de pertenencia, caracterizada por la idiosincrasia de las características del espacio que ocupa el grupo. Características climáticas, materiales, alimenticias, y las tecnologías que esa sociedad se ve “obligada” a desarrollar para que vaya mejorando su adaptación al territorio que los acoge. Y en muchos casos, la primitiva organización social determina el establecimiento de una marca en el terreno que sirve para construir o reforzar la propia identidad de esa comunidad, pero también supone una señal que marca frente a los ajenos su posesión de ese espacio de explotación, donde se sienten quizá un poco propietarios de los recursos que alberga. Este proceso descrito, se enmarcaría en esa acepción del término hito, o marca territorial como elemento señalador de un grupo humano respecto al territorio que considera su espacio de explotación. Un señalamiento que como indicamos tiene dos vertientes, una interna de reforzamiento de la identidad del grupo, y otra externa, como mensaje o señal o aviso frente a otros grupos o individuos. Un análisis extenso de la distribución espacial de estos monumentos revela su asociación con recursos importantes como fuentes, ríos, cursos de agua, buenas tierras o caminos óptimos. En un calcóptico de asentamientos pobres o itinerantes la marcación territorial mediante hitos de este tipo supondría una reivindicación de la propiedad de su utilización más o menos exclusiva por parte de una comunidad que aún no posee medios suficientes para establecer un poblado cuya entidad espacial evidencie frente a otros grupos su preeminencia frente a la explotación de determinados recursos.

La otra acepción, la referida a una marcación cuyo propósito es marcar una frontera, se encuentra en realidad íntimamente relacionada con el proceso antes descrito. Se encuentra relacionada con la confluencia de nichos de explotación de grupos diferentes. Y cuya ubicación también obedece a una lógica territorial y de bienes para la subsistencia. Normalmente en vías de paso o caminos naturales que, iniciados por esa búsqueda de recursos, van quedando fosilizados y se convierten en verdaderos puntos de inflexión. Cerca de los recursos más necesarios e inmediatos: el agua dulce. En este caso la Rambla del Albuñón.

La teoría de que nos encontramos ante un monumento megalítico es la esgrimida por el único investigador que antes de ahora se ha ocupado de la Piedra del Rame. Efectivamente, el primer documento historiográfico referido a la Piedra del Rame, que se lo debemos a Manuel González Simancas, es la mención que realiza en su Catálogo Monumental, publicado allá por

1905. Su primera conclusión, algo sobre lo que no alberga la más mínima duda, es que se trata de un menhir. Los habitantes de la zona le explican que esa piedra marcaba antiguamente el límite entre Cartagena y Murcia. Para Simancas el hecho es que se aprovechó la presencia de esa piedra justo en el límite que deseaban marcar, para que formara parte del amojonamiento en cuestión. Sobre todo, por el hecho de que no existía en todo ese amojonamiento ninguna otra marca parecida. Todo ello le inclina a pensar que nos hallamos ante *“una piedra larga o menhir de pequeña altura semejante al que se encuentra entre Baena y Bujalance (Córdoba), y el de Piedra-Hita en Navarra, ambos de unos doce pies de altitud...”*. Y ya en una fecha tan lejana como 1905 el autor recomienda un estudio arqueológico del hito: *“Excavaciones practicadas al pie de aquella piedra tal vez dieran luz suficiente para fundar criterio suficiente”*.



5. Fotografías de González Simancas en 1905.

Siguiendo a J. Lomba y las conclusiones plasmadas en su artículo “El megalitismo en Murcia: aspectos de su distribución y su significado”, Murcia constituiría un límite oriental, por un lado, de las tradiciones de enterramiento megalítico procedentes de Andalucía, y por otro un espacio al sur de la Comunidad Valenciana en el que se da una casi total ausencia de enterramientos megalíticos. Tal y como detalla en su trabajo, los hallazgos descubiertos por el matrimonio Leisner en la primera mitad del siglo XX, no han podido ser posteriormente localizados y en todo caso se encontraban en la mitad occidental de la región de Murcia. Siendo Totana (Los Paletones) y Mazarrón (Rambla de Los Ruices) el límite oriental de ese ámbito. A esos megalitos, enterramientos la mayoría de ellos, hay que añadir otros 12 que se han ido descubriendo durante estos últimos 70 años. Sin embargo, Lomba destaca la gran abundancia de enterramientos en cuevas y abrigos Calcolíticos.

Tan solo aparece en la historiografía sobre el tema un menhir: el Doble Menhir o Peña Raja, que se encontraría en Lorca, en la Sierra del Caño, a

unos 3 km del Castillo de Lorca. Y el único estudio al respecto de este yacimiento es el publicado por Espín en 1947 (J. Lomba, 1999). Se trataría de dos piedras de 4 metros de altura, clavadas en el suelo, separadas por unos 40 cm. En un paraje llano y rodeados de montañas. Se encontraban acompañadas según Espín de lo que se podría interpretar como un crómlech, un círculo de piedras de menor tamaño, aunque una de ellas sería de dos metros de altura. Espín realizó algunas catas alrededor del hallazgo encontrando una losa de pizarra y restos de cerámica bastante tosca. Además de hachas pulimentadas que le informan los agricultores del lugar que aparecían de vez en cuando durante el labrado. San Nicolás da noticia de todo esto, pero considera que el supuesto doble menhir no es otra cosa que una formación natural. Lo cual, como indica Lomba, no explica esos restos de cerámica, la laja de pizarra y las hachas mencionadas por las gentes del lugar. En cualquier caso, no ha sido localizado este doble menhir y los restos asociados descritos.

El resto de megalitismo mencionado por Lomba se encuentra asociado a ritos funerarios. Incluso el Menhir de La Tercia, en Lorca, actualmente volcado pero que presenta claros indicios de haberse encontrado hincado en el suelo, y que se encuentra rodeado de gran cantidad de ajuar funerario, formaría parte de una estructura megalítica más compleja que no ha llegado hasta nosotros. Lomba, en función de los materiales asociados lo data en un Calcolítico pleno o final.

Para el autor la cultura de enterramientos megalíticos de la cual realiza inventario muy preciso, se encontraría enmarcada en una corriente cultural que enlaza como procedente de Andalucía, en la que encaja perfectamente desde el punto de vista paisajístico en relación con nichos de explotación y subsistencia de los grupos humanos y las propias vías de comunicación que determina la geografía. Siempre ubicados y distribuidos según una lógica territorial, es decir, relacionados con caminos o vías de comunicación naturales y asociados a esos espacios que contienen los recursos necesarios para la subsistencia de estas sociedades.

Al respecto de la convivencia a lo largo de todo el Calcolítico y bronce inicial de megalitismo como rito funerario y los enterramientos en abrigo o cueva, resulta imprescindible mencionar el relativamente reciente descubrimiento de unas cazoletas, presumiblemente Calcolíticas, en lo alto de una gran roca que constituye un pequeño abrigo en la ladera este del monte Carmolí, en Los Urrutias a escasos 4 km de la piedra del Rame. No se ha realizado prospección alguna en el abrigo, ni en el espacio que rodea la roca que lo constituye. Y, además, las cazoletas prehistóricas ofrecen una dificultad de interpretación y datación parecidas a la de los menhires. Solamente es interesante traerlo a colación porque podría salvar de alguna manera el total vacío habitacional o al menos de testimonios materiales, aparente del territorio que nos ocupa. Tan solo hasta el momento Lillo Carpio menciona, en su "Geomorfología Litoral del Mar Menor",

el hallazgo de una industria microlítica en los conos de deyección margolimosos de las islas Mayor y Perdiguera, que parece continuarse en las aguas lagunares y en la zona de Los Alcázares. Para Lillo Carpio serían atribuibles más que al Paleolítico, al Bronce y por supuesto al Calcolítico.



6. Cazoletas en el Carmolí (Foto del autor).

Este es el panorama, muy escaso de datos y testimonios que podrían relacionar la piedra o mojón del Rame con la posibilidad de que nos encontráramos ante un menhir. Como hemos indicado las interpretaciones acerca del sentido de estas piedras hincadas en el suelo que aparecen en todo el territorio occidental megalítico europeo son muy variadas. A veces aparecen asociadas a enterramientos e incluso con incisiones o grabaciones en su superficie que ofrecen indicios más o menos claros sobre su significado. Pero muy a menudo aparecen aisladas en medio de un territorio si bien enclavadas en cruces de caminos o lugares de inflexión clara territorial. Ese carácter, que también impregna el resto de monumentos megalíticos, de constituir una señal claramente visible en el territorio, una marcación para propios y extraños, relacionada como decíamos más arriba con nichos de explotación de recursos, sí es una característica común a los menhires y en concreto de la piedra del Rame.

## El mojón del Rame

La siguiente y última mención que encontramos a lo largo de toda la historiografía es la que se realiza en el Volumen II de Historia de Los Alcázares, “Los Alcázares y el Mar Menor: el Complejo tránsito a la modernidad”, por Diego Victoria. En ese capítulo se incluye una fotografía de Juan Francisco Benedicto con el siguiente pie de foto: “*Mojón del Rame. Límite histórico entre las jurisdicciones de Cartagena y Murcia, y posteriormente con Los Alcázares*”.

Y no se conoce ninguna otra publicación referida a la piedra del Rame. Lo que encontramos en las fuentes modernas a partir del siglo XVI, son muchos documentos acerca del amojonamiento que se hacía necesario establecer entre los concejos de Murcia y Cartagena para acabar con la gran cantidad de conflictos que se suscitaban entre ambos, relacionados sobre todo con los derechos sobre las pesquerías del Mar Menor.

Quizá la primera noticia que podría aludir a este conflicto lo encontramos en una fecha tan temprana como 1305. Una carta del Rey Don Fernando, indicando al Adelantado de Murcia que los pescadores de esta ciudad deben poder pescar en la Albufera sin pagar diezmos ni portazgos. El documento explica que se trata de un privilegio procedente del Rey Don Alfonso. La necesidad de hacer explícito este privilegio quizá indica algunos problemas que ya se estaban produciendo sobre los derechos de explotación de la laguna.

Pero es en la Real Provisión de Los Reyes Católicos de 21 de febrero de 1491 (Laureano Buendía, “La hacienda local en cuestión: el concejo de Murcia en defensa de sus derechos sobre la pesca del propio en la encañizada (1750-1817)”), la primera vez que la corona va a intervenir para delimitar con cierta precisión el territorio del Mar Menor que corresponde a cada concejo. Estableciendo la Rambla del Albujón como punto de partida de una línea imaginaria que lleva hasta la Gola Mayor. De manera que es alrededor de este conflicto pesquero donde podemos buscar el dato que determinaría o aportaría indicios y fecha sobre la colocación del Mojón del Rame. Porque por un lado vemos decisiones que establecen la Rambla del Albujón como límite en tierra desde el que parte esa línea divisoria entre ambos territorios pesqueros, y por otro el necesario amojonamiento que marcara sin lugar a dudas la frontera entre ambos concejos de forma terrestre y marítima.

De manera que entre 1513 y 1516 se procede a la medición de la ribera del Mar Menor y en 1516 se establece la Gola Mayor como límite entre ambos territorios. Y se ordena colocar en la Punta del Ramy, un mojón “e cal e piedra e arena de alto en un estado porque se conozca en la Rambla *baxo lda punta El Ramy que se dice del Albuxón, quedando la mitad de la dicha albufera por los dichos límites hacia la mitad de Cartagena...*”; e *mandó que luego se ponga en la dicha ysla otro mojon de cal e piedras y arena porque se conosca, los quales dichos mytad de gola mayor e ranbla del Albuxon e ysla Perdiguera, hagan partimiento e divisyon entre las dichas partes de la mitad del albufera*”.

Se habla de mojones de cal, piedra y arena, o más adelante, en la Concordia de 1589 que describe la propia acción del amojonamiento, mojones de cal y canto. Pero en ningún caso se habla de una piedra única, de un monolito.

Y finalmente el juez se desplaza al lugar: “*Y esto fecho el dicho nuestro juez mando hazer y fue fecho vn mojon de tierra e piedras baxo la punta El Ramy junto a vn enebro entre los dos derramadores de las aguas que estaua mas cerca de la punta Al Ramy, e mandó que no mudasen ny quitasen el dicho*

*mojon de adonde estaua hincado*". En este fragmento sigue hablando de un mojón de tierra y piedras, bajo la Punta del Ramy, junto a un enebro, y entre los dos derramadores. Es ahora el momento de recordar los resultados de la tomografía eléctrica realizada en el lugar, de la que se desprendía que la piedra se encontraba ubicada justo en una cresta que forma el sustrato rocoso que aflora en ese punto. Y entre dos senos rocosos que se encuentran a una media de entre 1,5 y 2 metros de profundidad recubiertos por sedimentos permeables impregnados de humedad. Esos dos espacios a ambos lados de la cima donde se inserta la piedra se corresponderían con los dos derramadores de que habla el documento.

Además, por una parte, se habla de mojón de cal y piedra y arena y por otro se indica que se encuentra "hincado", lo que sugiere más un monolito. Y además tampoco menciona que se encuentre en ese sitio tan concreto, de hecho, la punta del Ramy aún existe, un monolito que dijéramos aprovecharse para el inicio del amojonamiento, como explica González Simancas. Y de hecho la forma, un paralelogramo vertical, el material, arenisca, la altura, un estado, que es aproximadamente lo que mide, y el contorno, a menudo los mojones encontrados en muchos lugares de la península, tienen una forma redondeada o en cresta, nos pueden hacer pensar en que ese mojón de cal, piedras y arena quizá fue realmente hecho de una sola piedra "hincada" en la roca.

Existen menciones al Moxón del Ramy, ya con esa denominación, en documentos de 1554: "*Fueron la rambla abajo donde parte terminos de Cartagena y la ciudad de Murcia ...el mojón del ramy que esta a la orilla de la mar junto a la albufera*". O de 1560.

Y uno de los documentos o grupo de documentos que queremos mencionar son los que se refieren a la Concordia entre los Concejos de Murcia y Cartagena para el amojonamiento de la Rambla del Albujón, entre 1573, y 1589, en el que se describe el amojonamiento acordado en 1573. Interesante especialmente porque se menciona "*el Moxón del Ramy, el cual está hecho de muchos años hasta hoy, diez o doce pasos de la lengua del agua*". También indica que se encuentra en medio del curso del agua, con lo que no hay duda de que se refiere al mismo que en 1516 se colocó o se encontraba "hincado" entre los dos derramadores. De manera que, de la colocación del mojón, de su encargo, construcción, transporte y colocación, no existe de momento constancia alguna. Si bien el primer amojonamiento que podría haber determinado su colocación sería el de 1516.

## La piedra del Rame: un enfoque sociológico

En el mes de agosto de 2022, Nicolás S. Ruiz y yo fuimos a visitar la piedra del Rame entre el inmenso y espeso cañaveral en él estaba oculta. Lo habíamos visitado en diversas ocasiones con el fin de fotografiarlo y realizar

algunas mediciones. Aquel día, y mientras tomábamos un refrigerio en la Venta Simón comentamos con Pepe, el propietario, algunas cuestiones sobre la piedra. Nos contó que él y sus amigos jugaban alrededor de ella, que se encontraba como un hito único y divisible desde lejos puesto que el terreno era llano y con escasa vegetación. Gracias a esa visita contacté con su hermana Amparo, perteneciente a la Asociación de Vecinos de Bahía Bella, el entorno donde se encuentra la piedra. Los vecinos se encontraban en ese momento inmersos en una lucha por localizar y denunciar distintos puntos de vertidos de aguas contaminantes al Mar Menor, que además provocaban la proliferación del cañizo, y continuaban con su vieja reivindicación de recuperación de la playa de su niñez eliminando justamente todo ese cañaveral.

En Julio de 2023 se realiza una ruta guiada con una charla sobre el Mojón del Rame. Y, como resultado de las conclusiones de esa ruta a la que acude buena parte de los vecinos de Bahía Bella, se consigue del Ayuntamiento de Cartagena la limpieza de todo el cañaveral que existe alrededor de la piedra, y un espacio entre la Carretera y la playa que significa la recuperación de la playa de Bocarrambla. Además, el ayuntamiento balizó el mojón como una primera etapa en el camino de su protección y puesta en valor.

El momento culminante de este proceso es el Primer Encuentro de Especialistas sobre el Moxón del Rame, que se celebra el 9 de septiembre de 2023. A él acuden arqueólogos, geólogos, e historiadores, además de buena parte de los vecinos de la asociación de Bahía Bella y nutrida representación de los ayuntamientos de Cartagena y Los Alcázares. Además, estuvieron presentes el Director de Museo Arqueológico de Murcia, cronistas de Cartagena y varios medios de prensa y radio y por supuesto el autor con otros miembros de la Asociación La Ecocultural que era parte organizadora. Poco después, también por iniciativa del Ayuntamiento de Cartagena, y de acuerdo con nuestras primeras publicaciones sobre las investigaciones de González Simancas, se colocó un cartel que menciona a este investigador e intenta proporcionar algo de contexto al hito. Y hace apenas unos meses se ha realizado una reforma de la carretera a su paso por ese espacio despejado que rodea la piedra, con un paso de peatones, señalización luminosa que conduce a la rampa de madera que se colocó también para visitar el hito y de paso acercarse a la playa y al mobiliario urbano diverso que se ha colocado.

Y es ahora cuando queremos recuperar la mención que hicimos más arriba sobre lo que puede llegar a significar un elemento patrimonial para una comunidad.

Una definición general de patrimonio cultural señala que está integrado por los bienes culturales tangibles (objetos, construcciones, lugares) e intangibles (lenguajes, creencias, costumbres) que nos ha legado la historia. En cierto modo, el mojón o piedra del Rame reúne, como ocurre casi siempre, esas dos vertientes, la física y evidente y la otra, identitaria y, en este

caso, desencadenante de un proceso que abarca mucho más que la puesta en valor de este monumento. El interés de vecinos, historiadores, asociaciones vecinales y culturales y de otros investigadores y gentes procedentes del mundo de la cultura y los medios, ha propiciado una llamada de atención a los poderes públicos que de esta forma se han visto de alguna manera obligados a prestar atención a las reivindicaciones vecinales. Y estás han sido conocidas cuando han tenido lugar esas rutas y encuentros, cuya excusa era el estudio de la piedra pero que a la larga han servido para aglutinar alrededor del mojón del Rame una serie de valores referidos a esa parte íntima relacionada con lo que significó y significa esa piedra para los vecinos. Y por otro se pone de manifiesto su valor identitario, oculto durante siglos o quizá milenios, pero ahora recuperado como catalizador de las reivindicaciones de una comunidad, cuyo nexo íntimo que une a sus vecinos son justamente sus recuerdos alrededor de la piedra del Rame.

## Bibliografía

- Baró Pazos, Juan (2003) “Los límites territoriales en el derecho histórico. Su fijación en la legislación y en la jurisprudencia”
- Buendía, Laureano (2008) “La hacienda local en cuestión: el concejo de Murcia en defensa de sus derechos sobre la pesca del propio en la encañizada (1750-1817)”
- Conesa García, C. (1989). “La acción erosiva de las aguas superficiales en el Campo de Cartagena”
- Espín, J (1947) “Sobre el doble menhir de Lorca”
- González García, César y Belmonte, Juan Antonio (2010) “Statistical Analysis of Megalithic Tomb Orientations In the Iberian Peninsula and Neighbouring Regions
- González Simancas, M (1905) “Catálogo Monumental: Provincia de Murcia”
- Lomba Maurandi, Joaquín (1999) “El megalitismo en Murcia: aspectos de su distribución y su significado”
- Martín J. Lillo Carpio (1978) “Geomorfología litoral del Mar Menor”
- Rodrigo Gil-Merino y otros. (2018) “Luz para ver y ser vista: los efectos de la iluminación solar durante el solsticio de invierno en los dólmenes de corredor de la provincia de Burgos”
- A. Romero Díaz y F. Belmonte Serrato (2011). “El campo de Cartagena: una visión global”.
- San Nicolás, M (1994) “El megalitismo en Murcia: una aproximación al tema”
- Rodríguez Corral, Javier (2016) “Las estatuas-menhir noroccidentales: cronologías y conexiones materiales”
- Victoria, Diego (2008) Volumen II Historia de Los Alcázares. “Los Alcázares y el Mar Menor: el Complejo tránsito a la modernidad”

# Actuación arqueológica en villa-balneario romano y fortaleza árabe de Los Alcázares. Fase I 2021

JOSÉ IBORRA RODRÍGUEZ<sup>1</sup>

**Resumen:** Sondeos arqueológicos en el entorno urbano entre hotel-balneario de La Encarnación y Paseo marítimo Carrión en Los Alcázares, para localización de estructuras, cimentaciones y materiales de la villa-balneario romana y fortaleza árabe que quedaron bajo la trama urbana y han quedado constatados.

**Abstract:** Archaeological probings in La Encarnación hotel and spa and Carrión seafront urban environment in Los Alcázares, for the localization of structures, foundations and materials of the roman villa-spa and arab fort that were left under the urban fabric and they have been confirmed.



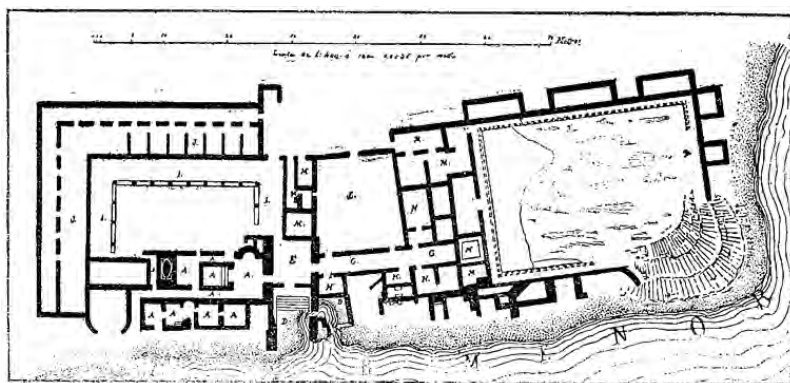
1. Superposición de imagen actual del sitio, vuelo de Ruiz de Alda (1928) y plano de la villa de Berenguer (1858). Posible ubicación.

Desde hace más de 10 años, Pedro Bernal Baños (Licenciado en Historia Antigua y Arqueología UM, vicepresidente Asociación Los Alcázares Ecológico-cultural (LAEC)), Nicolás Santos Ruiz León (Investigador. Socio de Ecocultural) y Antonio Javier Zapata Pérez (Licenciado en Historia UM y Profesor

<sup>1</sup> Arqueólogo posgrado. Col.4437 CDL Murcia joseiborra@gmail.com

de Instituto, Cronista de Los Alcázares y presidente de Ecocultural), vienen realizando una ardua investigación en el marco de la difusión de la Historia y Patrimonio de Los Alcázares que realiza dicha Asociación (LAEC) local.

Para ello recopilaron y consultaron todas las fuentes y estudios de las mismas y que citamos en la Bibliografía; acudiendo a Archivos, Bibliotecas e Instituciones y localizando finalmente en el Archivo Histórico de la Biblioteca del Senado, un ejemplar original de “La Gazeta del Constructor” con el artículo-resumen de Berenguer de 1887.



2. Plano original de Berenguer de 1858.

Esta es la principal fuente a la que todos los estudiosos del tema se refieren y que muchos autores de la actualidad no pudieron localizar y consultar directamente. Además, este resumen que envía el propio Berenguer a La Gazeta (o su hijo) casi 30 años después de su intervención en el lugar, se acompaña de escala gráfica y orientación (en el texto) que después nunca fue reproducido en las fuentes documentales posteriores.

Desde el Ayuntamiento de Los Alcázares, su alcalde Mario Ginés Pérez Cervera y concejal de cultura Antonio Luis López Campoy (en conjunción con la Asociación) han hecho suya esta idea de localizar cualquier tipo de resto que corrobore las fuentes escritas y promueven la intervención con financiación del Ayuntamiento y permiso del Servicio de Patrimonio Histórico (SPH CARM).

El Arqueólogo que suscribe recibe este encargo desde Ayuntamiento y Asociación y se lo transmite al cat. Sebastián F. Ramallo Asensio, estudioso en otro tiempo del caso, quien participa acudiendo a una primera reunión con todas las partes presentes en el lugar y aportando su asesoría científica desde la Universidad de Murcia y el Proyecto ARQUEOTOPOS que él mismo dirige y que viene realizando un estudio multidisciplinar integral y diacrónico de la evolución geo-arqueológica, paleobotánica y de las estrategias

de ocupación y recursos del litoral murciano. Lo que genera la redacción de un proyecto de intervención y el correspondiente permiso del SPH CARM.

## Un acercamiento a las fuentes

En 1887 es publicado en “La Gazeta del Constructor” (Suplemento a la revista de Arquitectura) un resumen de las intervenciones arqueológicas en los años de 1858-60 del Arquitecto murciano D. José Ramón Berenguer a petición del VIII Marqués de Ordoño, D. Mariano Fontes Queipo, sobre las ruinas antiguas visibles en sus posesiones sitas en el entonces Municipio de San Javier.

Los resultados de estas intervenciones entre 1858 y 1860 (como queda redactado en el resumen de La Gazeta) fueron remitidos a la Real Academia de la Historia en un primer momento y posteriormente (en 1867) el IX Marqués pidió copia del mismo, la cual debería estar en los Archivos de la Casa de los Fontes (posteriormente fusionados); no teniendo constancia oficial, hasta la fecha, del registro en ambos archivos y no habiendo sido aún localizados estos documentos.

En el texto de La Gazeta, leemos que el plano original que levanta Berenguer es reducido para esta publicación a escala 1:800, observando nosotros que el plano lleva consigo una escala gráfica de hasta 70m e indicando escrito a mano: Escala de 1:400 ó sea 0.0025 por metro (2.5mm por metro en el plano original). Lo que nos da unos 110m de longitud E-O y unos 35m N-S de todo el complejo, según Berenguer, y nos hace concluir que el plano original se redujo a la mitad para su publicación en La Gazeta.

Se percata el autor de una serie de construcciones de diferentes épocas (en origen romanas) con finalidad para el baño en aguas calientes y en el propio Mar Menor e identifica el Álveo que describe Vitrubio para estos fines, por forma y por orientación al Mediodía, en un saliente de la costa junto al resto de estancias propias de unos Baños romanos, contiguas a las anteriores y finalizando todo el circuito en unas escalinatas directas al Mar.

Los suelos que puede apreciar in situ Berenguer, reciben especial mención por tratarse de restos de *Opus tessellatum* polícromos y un posible *Opus sectile* de figuras humanas y geométricas y tosca factura. También se documenta un arco en pie en la estancia que da paso a la escalinata y tres capiteles corintios de inspiración asiático-nilótica de influencia norte africana ya a partir del siglo II d.C. (para esta zona) y que no siguen los cánones exactos en cuanto a proporciones en su decoración. González Simancas en su Catálogo Monumental de 1905 menciona los capiteles y posteriormente son estudiados por Andrés Martínez en su tesina de 1986 de la UM. También da cuenta de un ánfora, varias monedas, lucernas, cañería de plomo y

otros objetos romanos, todos ellos (o la mayor parte (sic.)) depositados en el Museo Provincial de Murcia.

Debemos tomar en consideración, para esta datación del siglo III d.C. (Negueruela: 2012), la posibilidad de que las Termas fueran construidas sobre una anterior Villa altoimperial a tenor de la (aparente) desaparición del lado S del Peristilo columnado (cierre NO del complejo) en favor de estas instalaciones para baños y que cercenarían la estructura de un Peristilo que siga el canon establecido por Vitrubio.

Finaliza el informe de La Gazeta mencionando la superposición, a estos restos de construcciones romanas, de otros de épocas árabe, medieval y cercanas en el tiempo (1860) y preguntándose si guardaría una relación de funcionalidad (como baños públicos o privados) en época árabe; a tenor de las fiestas del 15 de agosto que aún hoy en día se festejan, la Fiesta de la Mar (actual Feria) y que en la Edad Media y Moderna consistía en la visita durante varios días de kilómetros de caravanas de feriantes de toda la zona de Murcia y Cartagena más miles de visitantes que tomaban los baños y comerciaban.

En 1989, el Cat. Juan Torres Fontes, publica en los Anales de Prehistoria y Arqueología de la UM “La Torre de Los Alcázares”, donde se hace eco del artículo de Berenguer en La Gazeta y de las corroboraciones al mismo por parte del Historiador y Académico D. Rodrigo Amador de los Ríos en su obra “Murcia y Albacete” de 1889.

Para Torres Fontes, la ocupación árabe del lugar se dio en forma de residencia real posiblemente fortificada, siguiendo la descripción que realiza el poeta al-Qartāyannī en la Qasida maqsura que dedicó a al-Mustansir (Túnez, 1285) y en la que relata su estancia en Murcia en tiempos ya del Reino de Murcia como Protectorado de Castilla que sucede cronológicamente a la Taifa de Ibn-Mardenix; constructor a la sazón de la fortificación del lado NE del complejo si atendemos a la factura de sus muros y baluartes y sus similitudes arquitectónicas con los Castillos de Monteagudo, El Portazgo y La Asomada, promovidos por el propio Mardenix.

Buhayrat al-Qars “la albufera o lago de Alcázar” es la denominación que utiliza al-Qartayanni para referirse a estas construcciones (Pocklington: 1986), denominación que continúa hasta nuestros días y que redundante en ese carácter defensivo de la misma, dado el momento de gran inseguridad que vive todo este litoral; territorio de frontera acuciado por incursiones de razia o piráticas y de saqueo bien desde el limítrofe Reino de Granada (musulmán hasta 1492) bien desde las costas argelinas (hasta el siglo XVIII). Quedando las poblaciones locales bastante reducidas a los Concejos de Murcia y Cartagena y fracasando los intentos de Repoblación y de construcción de un puerto de mar (1305) ya formando este territorio parte del Concejo de Murcia (donado por Alfonso X en 1283) y como así atestigua el traslado de

la sede episcopal de Cartagena a Murcia desde 1266 o el sistema de Torres defensivas a lo largo de la costa, atendidas militarmente por los Fajardo.

En 1427 son enviados tres Regidores desde el Concejo de Murcia para el mantenimiento del gran número de aljibes pluviales que rodean el monumento (11), no dando constancia de Torres defensivas (Alcázares) que se presumía existían, pero sí de edificaciones ya ruinosas que daban cobijo a los pescadores y a los pastores de la Trashumancia lanar (Mesta) que desde el Norte bajaban a estos lugares a pasar el invierno.

Durante este siglo fracasan distintos intentos desde el Concejo de Murcia de dotar de infraestructuras defensivas y portuarias a Los Alcázares y convertirlo en su puerto comercial. El Obispo Diego de Comontes (enfrascado en litigios por estas tierras con los Fajardo) será quien proponga la construcción de la deseada Torre defensiva, el Puerto, una Iglesia y casas para labradores, constatando la inexistencia de una torre *defendera* y sí de un *hedificio* antiguo. No se llevará a cabo, como tampoco los planes de 1476 por la Guerra de Granada y conflictos entre los Concejos de Murcia y Cartagena por su titularidad.

Será a partir de 1498 cuando, tras la caída definitiva de Granada y el creciente interés de los Reyes Católicos, se construya definitivamente la tan ansiada Torre. Sin carácter militar de primera magnitud y por lo tanto fuera del Sistema defensivo de Torres costeras que ya para 1600 gobierna el Marqués de los Vélez como Capitán General del Reino; quedando esta dependiente del Municipio de Murcia.

Existen referencias a arreglos de mantenimiento en la misma en 1582, 1601 y 1626 y tenemos como fuente la de Jerónimo de Hurtado y su “Descripción de Cartagena y su Puerto” (1589): “*casa antigua, fuerte para lanza y escudo y a par della muchos aljibes antiquísimos de agua de lluvia*”. Ya en el siglo XVIII, el Padre Ortega describe “*un edificio antiguo que es una Torre muy fuerte, cercada toda ella con su rebellín, que está a orillas del mar que la llaman Los Alcázares, la cual se hizo para Puerto de mar de Murcia*”. Podemos entender rebellín como los restos a baja altura de la Fortaleza mardanisí, dentro de los cuales pudo haber sido construida la Torre en torno a 1500.

Todo el siglo XIX está regado de notas de prensa y referencias al respecto, sobre todo la segunda mitad, toda vez que sucede la intervención de Berenguer. De ellas podemos deducir que para 1880 no quedan restos visibles de la escalera, pero sí su ubicación conocida y todo el complejo se encuentra en ruinas y cubierto de maleza; siendo utilizado todavía por viajeros, pastores y pescadores como precario lugar de cobijo y que seguramente intervinieron arquitectónicamente en su zona central como así atestiguan las investigaciones del propio Berenguer. Es entonces cuando se lleva a cabo la urbanización de las zonas adyacentes y este hecho debió suponer el desmantelamiento

to de parte de las construcciones bien por expolio bien por reutilización y relleno en los firmes de estas nuevas calles.

Entre 1895 y 1900, Alfonso Carrión, industrial murciano, compra los terrenos con objeto de su urbanización. Carrión y Roche explanan la zona y construyen un muro de contención sin invadir el espacio marítimo, a ras de la costa y de 1,20m y 1,30m de altura (el piso actual se encuentra a 1,80m del nivel del mar); por lo que sepultan definitivamente cualquier atisbo de edificaciones históricas y da comienzo la urbanización contemporánea que en su mayoría sigue en pie en la actualidad, comenzando por la construcción del Balneario de “La Encarnación”, inaugurado en 1904.

El 6 de junio de 1931, ya con todo el Yacimiento sepultado bajo las casas y calles hacía 30 años, el conjunto es declarado como Monumento Nacional.

Sirvan estas líneas como un mero acercamiento a las Fuentes que nos guíe para trazar la Hipótesis de partida a nuestra investigación. Tratar de encontrar restos sepultados del complejo por la urbanización desde 1900 y considerando:

1. El plano debe seguir una disposición O-E, con las instalaciones termal-es al S, conforme a Vitrubio y el propio estudio de Berenguer. Junto al actual Balneario de “La Encarnación”.
2. Enmarcado por el S y E presumiblemente por el Muro de Carrión, que levanta en 1900 justo al borde del agua; por lo que podemos colocar el plano de Berenguer haciendo coincidir su línea de costa de 1860 con la línea que traza el muro y que obtenemos del Vuelo Orto fotográfico de Julio Ruiz de Alda de 1928. Todo ello superpuesto sobre la imagen actual de Google Earth.

## Actuación arqueológica

### *Sondeo 1 (UE1000)*

Cuadrícula 10m x 2m sobre parterre (de césped y palmeras dispersas) del Paseo Carrión, delante del final de Calle Carmolí y al lado E (mirando desde el mar). Se replantea el Sondeo a todo lo ancho del Parterre (N-S 10m) y con una anchura (E-O 2m) retranqueada 0.30m del bordillo del límite O del Parterre para evitar posibles conducciones de riego del mismo. Las casas actuales se encontraban, tras la explanación de Carrión y Roche, a unos 9m del muro-cantil que construyen; conformando un suelo de mortero de cal, arena y bloques de piedra dispuesto en pendiente hacia el mar, enmascarando las ruinas antiguas y el talud sobre el que se situaban y al que caen los muros de adobe (UE1004).

**UE1001:** Paquete de césped, tierra vegetal y arenas que conforman el parterre actual y hasta una cota que va, en pendiente N-S, desde los 0m en el

límite N con la acera actual, -0.35m a 2m de ella, -0.50m a 4m de ella, -0.80m a 6.60m de ella: Lugar en el que aparecen los cimientos del muro de Carrión que hacía de cantil frente al mar a -1.60m del césped y a -0.06m respecto al nivel del mar actual.

**UE1002:** Suelo de 0.10m de grosor de mortero de cal y arena y piedras. Constituye el suelo de la explanación de Carrión que desemboca al mar en el muro de Carrión y a las cotas citadas en UE1001.

**UE1003:** Tierra naranja de relleno de los trabajos de explanación de Carrión (UE1002) que cubre el talud antiguo de la zona (sobre el que fueron empujados los muros de adobe romanos (UE1004)) y que termina en el muro-cantil de Carrión.

**UE1004:** Tierras rojas, adobes disueltos con abundancia de restos destruidos y revueltos de estucos romanos polícromos, trozos de técula e ímbrice y fragmentos de moldura de yeso. Todo ello volcado sobre el talud antiguo que se disponía bajo la cabecera N de los parterres y que ocupa hasta 3m longitudinales en pendiente en dirección N-S de los mismos y hasta una cota de -1.80m en esta cabecera N de parterre. A los pies del perfil E, aparece acumulación de piedras de posible adscripción a un muro destruido in situ.



3. Sondeo 1, UE1004. Depósitos de adobe con restos constructivos.

**UE1005:** Frente marítimo que batía contra el muro de Carrión, a 6.60m longitudinales desde el bordillo N de los parterres, es decir, a 9m de las fachadas actuales de casas (las más antiguas de la década de 1910, justo después de la explanación y urbanización de Carrión y Roche de todo el polígono y contemporáneas a la construcción del Balneario de la Encarnación).

Todo ello en uso hasta finales de la década de 1970 en que se gana terreno al mar y se inicia la construcción del Paseo de Carrión actual (en sucesivas modificaciones).

Esta UE1005 comprende todo el tercio S del Sondeo 1 (UE1000) y ha sido estudiado hasta el nivel marítimo natural actual, enmarcado por el cantil (muro) de Carrión al N: desde 6.60m de la cabecera del parterre y hasta los 10m que ocupa en su lado S y que lo cierran mediante un encofrado de cimentación de hormigón que enmarca el lado N del Paseo Marítimo de Carrión actual, previo a la playa en sí. Nivel marítimo actual a -1.80m de cota desde el césped.

La construcción del actual Paseo Marítimo, ya a fines del siglo XX, empleó un relleno de grandes bloques de piedra de cantera colocados a mano optimizando los huecos entre ellas, a partir del muro de Carrión y ganando metros al mar. Los cuales han debido ser retirados con la pala y transportados al vertedero.

### *Sondeo 2 (UE2000)*

Cuadrícula 10m x 2m sobre Parterre (de césped y palmeras dispersas) del Paseo Carrión, delante del final de Calle Carmolí y al lado O (mirando desde el mar). Se replantea el Sondeo a todo lo ancho del Parterre (N-S 10m) y con una anchura (E-O 2m) retranqueada 0.30m del bordillo del límite E del Parterre para evitar conducciones del riego del mismo.

Las casas actuales se encontraban, tras la explanación de Carrión y Roche, a 9m del muro-cantil que construyen; conformando un suelo de mortero de cal, arena y bloques de piedra dispuesto en pendiente hacia el mar, enmascarando las ruinas antiguas y el talud sobre el que se situaban y al que caen los muros de adobe (UE2004).

Esta UE2000 es similar a la UE1000 al discurrir ambos parterres en paralelo, separados 2.5m por la acera (no excavada) que continúa desde la Calle Carmolí y se entrega al Paseo Marítimo Carrión. En UE2000 continuamos hasta la roca madre y suelo marino antiguo y en UE2005 aparecieron estacas de los cimientos del balneario particular que aquí había en el siglo XX.

**UE2001:** Paquete de césped, tierra vegetal y arenas que conforman el parterre actual y hasta una cota que va, en pendiente N-S, desde los 0m en el límite N con la acera actual, -0.35m a 2m de ella, 0.50m a 4m de ella, 0.80m a 6.60m de ella: Lugar en el que aparecen los cimientos del muro de Carrión que hacía de cantil frente al mar a -1.60m del césped.

**UE2002:** Suelo de 0.10m de grosor de mortero de cal y arena y piedras. Constituye el suelo de la explanación de Carrión que desemboca al mar en el muro de Carrión y a las cotas citadas en UE2001.

**UE2003:** Tierra naranja de relleno de la obra de Carrión que cubre el ta-

lud antiguo de la zona y sobre el que fueron empujados los muros de adobe romanos, (UE2004).

**UE2004:** Tierras rojas, adobes disueltos con abundancia de restos destruidos y revueltos de estucos romanos policromos, fragmentos de tégula e ímbrice, asa de jarra romana común y fragmentos de moldura de yeso. Todo ello volcado sobre el talud antiguo que se disponía en la cabecera N de los parterres y que ocupa hasta 3m longitudinales en pendiente en dirección N-S de los mismos y hasta una cota de -1.80m en esta cabecera.

**UE2005:** Frente marítimo que batía contra el muro de Carrión, a 6.60m longitudinales desde el bordillo N de los parterres, es decir, a 9m de las fachadas actuales de casas (las más antiguas de la década de 1910, justo después de la explanación y urbanización de Carrión y Roche de todo el polígono y contemporáneas a la construcción del Balneario de la Encarnación). Todo ello en uso hasta finales de la década de 1970 en que se gana terreno al mar y se inicia la construcción del Paseo de Carrión actual (en sucesivas modificaciones).

Esta UE2005 comprende todo el tercio S del Sondeo 2 (UE2000) y ha sido estudiado hasta el nivel marítimo natural actual, enmarcado por el cantil (muro) de Carrión al N: desde 6.60m de la cabecera del parterre y hasta los 10m que ocupa en su lado S y que lo cierran mediante un encofrado de cimentación de hormigón que enmarca el lado N del Paseo Marítimo de Carrión actual, previo a la playa en sí. Nivel marítimo actual a -1.80m de cota desde el césped.

La construcción del actual Paseo Marítimo, ya a fines del siglo XX, empleó un relleno de grandes bloques de piedra de cantera colocados a mano optimizando los huecos entre ellas, a partir del muro de Carrión y ganando metros al mar. Los cuales han debido ser retirados con la pala y transportados al vertedero.

En esta UE2005 y a diferencia de la UE1005, aparecen 2 postes de madera con su cimentación cilíndrica colocados en su sitio más un tercero, entre ambos, volcado: en línea con el bordillo E del parterre y ceñido el primero de ellos al muro de Carrión, dispuestos en fila, perpendicularmente al muro y hacia el mar. Corresponden a los postes de cimentación del Balneario del siglo XX que se ubicó frente a la casa enmarcada por Calles Carmolí y Urbano Olmos (de la década de 1910) y anexa a nuestros tres sondeos. La siguiente línea paralela de postes se encontraría debajo de la acera que divide los dos parterres UE1000 y UE2000 y que no se ha excavado.

2m al O del primer poste, junto al muro de Carrión, aparecen los restos de un mojón blanco y cilíndrico con su zapata, que debió ser el límite de Costas original desde el s.XIX y hasta fines del s.XX; como así constatan Fuentes orales locales que lo conocieron. Primer poste y mojón, ceñidos al muro de Carrión por su fachada marítima al S.

**UE2006:** Suelo de la playa en época antigua situado a -1.80m del bordillo N del parterre, cubierto por los adobes y materiales de UE2004. Tierras grises salpicadas de conchas y hasta los -2m.

**UE2007:** Cubierto por UE2006, aparece este último estrato sobre la roca madre y entre los -2m y -2.40m que conforma el suelo marino por debajo del nivel del mar, compuesto por un conglomerado de conchas pequeñas con arenas grises. Mandamos una muestra para analizar en Madrid por el Proyecto ARQUEOTOPOS.



4. Sondeo 2, UE2004. Talud natural antiguo y paleo costa. Adobes.

### *Sondeo 3 (UE3000)*

Cuadrícula de 3m x 1.20m al inicio de Calle Carmolí con Paseo Marítimo Carrión, con 1.20m de anchura y descentrada hacia la fachada del E para evitar posible alcantarillado del centro de la calle y dejar más de 2m de piso sin abrir al lado O para paso de la excavadora.

**UE3001:** Paquete de adoquines actuales sobre arenas y estas sobre asfalto del s.XX que se corta y acaba a 1m del final S del sondeo. Hasta cota -0.30m.

**UE3002:** En la mitad S de la cuadrícula, explanación de Carrión con piedras grandes y arenas hasta cota -0.80m. Bajo estas piedras colocadas a mano para fabricar el suelo de uso de la explanada, aparecen piedras más medianas y romas también colocadas a mano con mortero de cal y arena vertido entre ellas y un fragmento aislado (del relleno contemporáneo) del mismo estuco romano amarillo de UE1000 y UE2000. Todo ello sobre tierras marrones muy compactadas.

**UE3003:** Estrato de tierras naranjas muy compactadas entre cotas

-0.40m y -0.80m con total ausencia de materiales o piedras (excepto muro UE3100 que lo corta). En la parte S del sondeo, en la cara interior del citado muro; estrato revuelto con las piedras y morteros superiores (UE3002). Mientras en que la cara N del muro, el estrato se presenta bastante horizontal y compacto, puede que más de obra relacionada con el muro que de rellenos posteriores.

**UE3004:** A partir de cota -0.80m, estrato de tierras amarillas muy compactadas y con total ausencia de materiales. De nuevo, en el lado S del muro, revuelto con los estratos superiores de piedras colocadas como relleno. Mientras que en el lado N se presenta como en UE3003, bastante compactado y ausencia de materiales o piedras hasta cota -1.80m al pie del muro y sin haber podido llegar al final de la cimentación del mismo.

**UE3100:** Muro antiguo de mampuesto irregular con mortero blanquecino que atraviesa transversalmente todo el sondeo y dirección E-O casi pura, siendo la dirección longitudinal del sondeo NO-SE.

Anchura de 0.40m y en su cara S presenta revestimiento de 0.05m de mortero negro que termina a cota -1.25m en un suelo, parece, de *opus signinum*? con un reborde plano contra el muro de 0.18m de ancho y 0.05m de altura. Por su cara N, presenta los estratos bastante compactos y homogéneos UE3003 y UE3004 que excavamos hasta cota -1.80m sin llegar a la base del cimientto. Hacia ambos lados E y O del muro, excavamos adentrándonos en ambos perfiles medio metro sin llegar a ningún fin del mismo o muro de entrega, en total tenemos 2,75m lineales E-O de muro sin solución de continuidad por su cara exterior N y 1.40m de alzado sin llegar al fin del cimientto.

La cabecera de la parte central del muro visto aparece desmontada o fue un vano, a tenor de un fragmento de mortero con forma curva encontrado en el hueco que pudiera ser de una jamba. Apreciamos cierta curvatura del muro y el suelo de gran radio y que parece ser su forma original, no teniendo una referencia similar en el plano de Berenguer y sí de una estancia pseudo cuadrada con lo que parece indicar un reborde interno similar al hallado y que bien pudiera estar indicándonos la existencia de una pileta, piscina o cisterna.

Trabajaremos con la hipótesis de que esta estancia es la del plano citada y recolocaremos el plano de Berenguer respecto a la urbanización actual atendiendo a esta nueva orientación del muro excavado, que ahora sí, nos indica un S más puro para todo el plano y más acorde con las disposiciones de Vitrubio.

**UE3101:** Suelo de la fachada S del muro UE3100, parece que de *opus signinum*, con un reborde plano y en continuidad de 0.18m de anchura y 0.05m más alto. Aparece a cota -1.25m desde aceras actuales.

**UE3102:** Todo el relleno de piedras, tierras y morteros, parece colocados a mano, de esta zona interior del muro que se presenta sobre el suelo UE3101.

**UE3103:** Revestimiento del muro por su cara S que se entrega al suelo UE3101, de 0.05m de grosor y compuesto de un mortero gris con incrustaciones negras por estudiar.

**UE3104:** Relleno de la cara N del muro compuesto por los estratos de tierras muy compactadas y homogéneas UE3002, UE3003 y UE3004.



5. Cara norte del muro de UE3000.



6. Cara sur del muro de UE3000. Suelo con reborde.

## Interpretación y conclusiones

A tenor de las hipótesis programadas en el Proyecto de intervención y de los hallazgos generados en esta FASE I de actuación; podemos concluir una serie de hechos ciertos que nos arroja la aplicación del Método científico-arqueológico y su consecuente documentación (fotográfica, planimétrica, analítica, estudio de fuentes, dibujo e Inventario). Interpretación y Conclusiones que son objeto del relato de la Memoria final para el SPH CARM y que pasamos a enumerar:

1. Los dos Sondeos abiertos sobre dos de los parterres del Paseo Carrión, UE1000 y UE2000 presentan similares características estratigráficas. La obra de explanación de Carrión-Roche se extiende desde el Balneario de la Encarnación hasta la costa, sentido NE-SE y con cierta pendiente; entregándose en un muro-cantil al mar y cuyos cimientos hemos descubierto a 9m de las fachadas de las casas actuales que fueron levantadas con posterioridad sobre esta explanación.
2. Este muro-cantil y la explanación, se mantuvieron en uso hasta la década de los años 70 del siglo XX, además de una serie de Balnearios particulares frente a la línea de casas con pantalanés pilotados sobre estacas de madera, de las cuales hemos encontrado tres en su línea original y adosada la primera de ellas al muro-cantil junto a un mojón de Costas de la época.

En esa misma década y posteriores, se suceden diversas ampliaciones del Paseo marítimo sobre la línea de costa hasta la actualidad. A 12m de la línea de fachadas, encontramos el muro N de encofrado del Paseo actual, bajo los adoquines que enmarcan los parterres en su lado SE.

3. En el lado NE de ambos parterres, a 2,50m de la línea de fachadas, comienza un estrato (UE1004 y UE2004) dispuesto en talud de 3m de longitud desde -0,30m en esta cabecera hasta -1,80m de profundidad, como podemos ver en el dibujo del PERFIL E UE2004.

Todo este estrato ataluzado se conforma como un paquete de adobes rojos diluidos con profusión de fragmentos de enlucidos policromos romanos (fechados entre año 80 y 125) y fragmentos de téglulas e ímbrices coetáneos; sin duda pertenecientes a una pared techada y desmoronada sobre la línea de costa de la época, a tenor del estrato subyacente (UE2006).

4. Bajo el talud de adobes diluidos, se dispone el siguiente estrato: la playa de época romana (UE2006), conformada por tierras grises salpicadas de conchas entre los -1,80m y -2m de profundidad y que, a su vez, cubre el siguiente (UE2007) de suelo marino sobre la roca madre (entre los -2m y -2,40m), que conforma el suelo por debajo del nivel del mar; compuesto por un conglomerado de conchas pequeñas con arenas grises.

Mandamos una muestra para analizar en Madrid por el Proyecto AR-QUEOTOPOS y las conclusiones iniciales determinan una escasa disparidad de especies, lo que denotaría un espacio húmedo de agua estancada o escasamente comunicada, dada la riqueza de especies natural en este mar.

5. La UE3000 es atravesada transversalmente por un muro de mampuesto irregular con morteros blanquecinos de 0.45m de anchura y dirección cuasi E-O con 2.75m de longitud descubierta (sin solución de continuidad bajo los perfiles) y con 1.40m de alzado y sin haber llegado aún a la base del mismo. A simple vista, parece tener cierta curvatura de amplio radio y su datación aún está por determinar debido a la ausencia de materiales, pero encuadrándolo en las distintas fases y épocas que relata Berenguer en 1.860 y el resto de fuentes.

Al N del muro encontramos, hasta -1.80m de profundidad y sin concluir la base del mismo o de este estrato (UE3104), una superposición de arcillas rojas y amarillas muy compactadas y homogéneas con total ausencia de materiales, que denotan un suelo natural o bien un relleno artificial del momento de construcción del muro. Mientras que su cara S presenta un revestimiento de 0.05m de mortero negro que termina a cota -1.25m en un suelo parece de *opus signinum*? con un reborde plano contra el muro de 0.18m de ancho y 0.05m de altura. Toda esta parte S se presenta rellena (UE3102) de piedras medianas y grandes trabadas con morteros y colocadas (seguramente) a mano según su forma y para cubrir el espacio.

Por todo ello, podemos concluir la existencia en la zona sondeada, de muros de adobe romanos enlucidos y pintados al fresco: con colores amarillo, blanco, rojo y negro (al menos), sin figuras y con señales de picadas para haber sido repintados encima y pertenecientes a la parte baja de la pared (más gruesos), a la parte media (con la impronta trasera de espiga) y a la parte alta (más delgados y un fragmento con la huella de cañas del techo). Así mismo, aparecen fragmentos de molduras de yeso de las zonas superiores. Pudiendo determinar una datación, en base al estilo pictórico, de época Flavia entre año 80 y 125. Conjuntamente, encontramos abundancia de fragmentos de tégulas e ímbrices de los techos compatibles con esta datación.

Los restos murarios deben servir, una vez ampliado el sondeo UE3000 en la próxima FASE II, para determinar su época de construcción, su relación con los muros de adobe y su replanteo sobre el plano de Berenguer para acabar de geo-posicionarlo exactamente; toda vez se constate la identificación indubitable de los hallazgos con el plano.

Para conseguir estos fines, estimamos oportuno organizar, previamente a la nueva apertura de sondeos de la FASE II, una Prospección arqueológica

con Georradar de la zona de hipotética localización del plano de Berenguer; a un conociendo la dificultad de la toma de datos en entornos urbanos, pero constatando la previsible presencia de los mismos a partir de 0.50m de profundidad y en una explanación de 1900 sobre la que se construyeron las manzanas de casas y sus acometidas de servicios únicamente. determinar debido a la ausencia de materiales, pero encuadrándolo en las distintas fases y épocas que relata Berenguer en 1.860 y el resto de fuentes.

Al N del muro encontramos, hasta -1.80m de profundidad y sin concluir la base del mismo o de este estrato (UE3104), una superposición de arcillas rojas y amarillas muy compactadas y homogéneas con total ausencia de materiales, que denotan un suelo natural o bien un relleno artificial del momento de construcción del muro. Mientras que su cara S presenta un revestimiento de 0.05m de mortero negro que termina a cota -1.25m en un suelo parece de *opus signinum*? con un reborde plano contra el muro de 0.18m de ancho y 0.05m de altura. Toda esta parte S se presenta rellena (UE3102) de piedras medianas y grandes trabadas con morteros y colocadas (seguramente) a mano según su forma y para cubrir el espacio.

Por todo ello, podemos concluir la existencia en la zona sondeada, de muros de adobe romanos enlucidos y pintados al fresco: con colores amarillo, blanco, rojo y negro (al menos), sin figuras y con señales de picadas para haber sido repintados encima y pertenecientes a la parte baja de la pared (más gruesos), a la parte media (con la impronta trasera de espiga) y a la parte alta (más delgados y un fragmento con la huella de cañas del techo). Así mismo, aparecen fragmentos de molduras de yeso de las zonas superiores. Pudiendo determinar una datación, en base al estilo pictórico, de época Flavia entre año 80 y 125. Conjuntamente, encontramos abundancia de fragmentos de tégulas e ímbrices de los techos compatibles con esta datación.

Los restos murarios deben servir, una vez ampliado el sondeo UE3000 en la próxima FASE II, para determinar su época de construcción, su relación con los muros de adobe y su replanteo sobre el plano de Berenguer para acabar de geo-posicionarlo exactamente; toda vez se constate la identificación indubitable de los hallazgos con el plano.

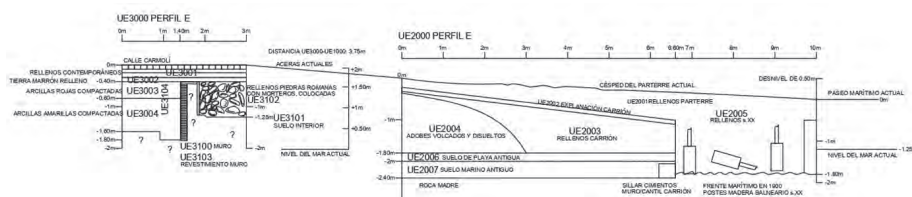
Para conseguir estos fines, estimamos oportuno organizar, previamente a la nueva apertura de sondeos de la FASE II, una Prospección arqueológica con Georradar de la zona de hipotética localización del plano de Berenguer; aun conociendo la dificultad de la toma de datos en entornos urbanos, pero constatando la previsible presencia de los mismos a partir de 0.50m de profundidad y en una explanación de 1900 sobre la que se construyeron las manzanas de casas y sus acometidas de servicios únicamente.



7. Sondeos en calle Carmolí y Paseo marítimo Carrión.



8. Materiales pictóricos y constructivos.



9. Corte transversal Sondeo 3 a Sondeo 1. Interpretación global.

# Santiago de la Ribera y Los Barnuevo

RICARDO MONTES BERNÁRDEZ<sup>1</sup>

**Resumen:** El artículo explora la historia de Santiago de la Ribera desde sus orígenes en el siglo XIX, destacando el papel de la familia Barnuevo y otros linajes notables en la construcción de infraestructuras, como la ermita y el club de regatas. Se menciona cómo, desde 1885, esta área se convirtió en un destino veraniego, con la llegada de veraneantes y el establecimiento de rutas de transporte y servicios básicos. También aborda el desarrollo cultural y deportivo, incluyendo regatas, fútbol y la fundación del Ateneo Cultural en 1933, contribuyendo al crecimiento social de la localidad.

**Palabras clave:** Santiago de la Ribera, Orígenes históricos, Familia Barnuevo, Siglo XIX, Ermita Barnuevo, Club de regatas, Desarrollo cultural, Actividades deportivas

**Abstract:** The article explores the history of Santiago de la Ribera from its origins in the 19th century, highlighting the role of the Barnuevo family and other prominent lineages in establishing key infrastructures, like the chapel and the regatta club. Since 1885, this area developed into a summer destination, with an influx of vacationers and the establishment of transport routes and essential services. It also covers cultural and sports development, including regattas, football, and the founding of the Cultural Athenaeum in 1933, which contributed to the social growth of the locality.

**Keywords:** Santiago de la Ribera, Historical origins, Barnuevo family, 19th century, Barnuevo chapel, Regatta club, Cultural development, Sports activities

## Orígenes

Diversas publicaciones afirman que Santiago de la Ribera nació en 1888, pero creemos que la fecha fue ligeramente anterior. De hecho, en 1885 el establecimiento “*de baños de mar*” ubicado en el muelle de Pagán (frente a la casa de Pedro Pagán y Ayuso, en la hacienda Vistabella),<sup>2</sup> San Pedro del Pi-

---

<sup>1</sup> Web [ricardomontes.es](http://ricardomontes.es). Doctor en Arqueología e Historia Antigua

<sup>2</sup> *El Diario de Murcia* 27-3-1883. Alcalde de Murcia en 1874, diputado a Cortes, casado con Leonor Guerra y Albaladejo, al quedar viudo casó con Soledad Morera; nació en 1843, falleciendo en 1909 en Librilla.

natar, en 1883, trasladaba en 1885 sus instalaciones a La Ribera de San Javier<sup>3</sup>, frente a la Torre de Mínguez, con el nombre de baños *La Esperanza*.<sup>4</sup> Al lugar, desde ese momento, en la temporada de veraneo, llegaba el carruaje de José Guirao, que realizaba el trayecto desde la estación de Balsicas, a cuatro reales el pasajero.<sup>5</sup>

## Torre Mínguez. Casa Zarandona

Sin lugar a dudas es el origen del nacimiento de Santiago de la Ribera. Se trata de la “*antigua casa de Zarandona*” Creemos que la construcción de esta torre se debe a la familia Sandoval, que ya a fines del siglo XVII posee tierras en La Calavera, “con torre defensiva”. En 1771 las tierras de su entorno, con la torre y diversas casas, aljibe y ceña, las arrienda Juan Mínguez a Juan Sandoval Lisón (Regidor de Murcia y marqués de Albudeite por matrimonio con Jerónima Ortega Sandoval), quizás sea el momento el que toma el nombre de Torre Mínguez.<sup>6</sup>

En 1829 Pilar Sandoval Melgarejo se casa con Luis Zarandona Fontes, nuevo propietario de la torre, era alférez mayor de Murcia. Propiedad de Federico Sandoval Mena (San Clemente. Cuenca 1834-Murcia 1897), dueño de la Torre de Mínguez (Diputación de La Calavera), durante la segunda mitad del siglo XIX.

En dicha torre veraneaba, años después, M<sup>a</sup> del Pilar Zarandona y Sandoval (San Clemente 1830-1915), casada en 1862, en Jacarilla, con Luis Sandoval y Mena, alquilándose a comienzos del siglo XX como “*veraneo aristocrático*”.<sup>7</sup>

## Palacete Barnuevo

José M<sup>a</sup> Barnuevo Rodríguez de Villamayor y Ulloa (Murcia 1837-1911)<sup>8</sup> y M<sup>a</sup> Teresa Sandoval Mena (Tomelloso 1842- Murcia 1913), se casaban el 6 de octubre de 1875; los vemos veraneando en San Javier, al menos, desde 1882, instalados en la casa de su cuñado, en la mencionada Torre Mínguez. Pero decidieron tener casa propia. En el verano de 1888 ya estaba terminada la casa-palacio de los Barnuevo y proyectaba construir de 15 a 20 casas para alquilarlas.

3 *El Diario de Murcia* 21-5-1885

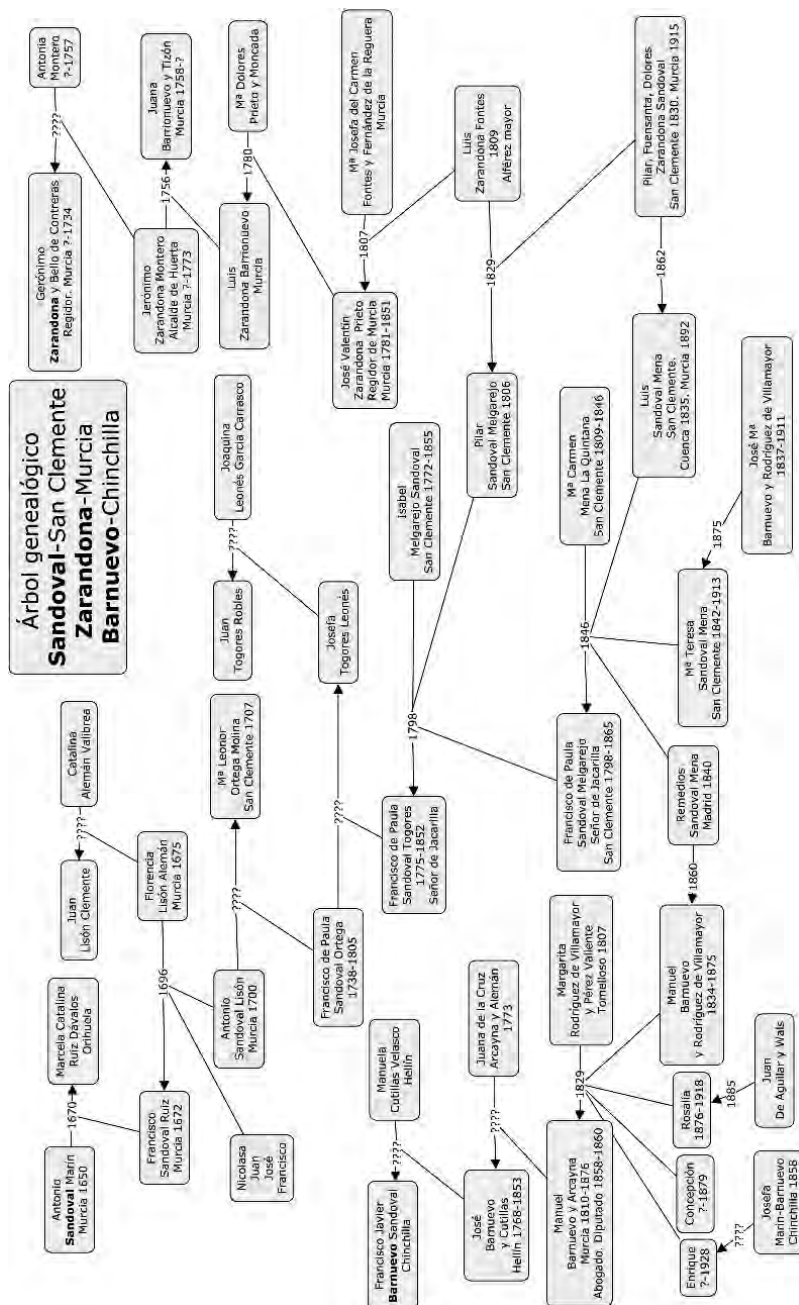
4 *La Paz* 24-5-1885

5 *El Diario de Murcia* 12-7-1889

6 AGRM Not, 3231, fol. 323-324 v.

7 *El Tiempo* 5-7-1914; 5-7-1915. Hija de Luis Zarandona y Fontes (1806), y M<sup>a</sup> Pilar Sandoval y Melgarejo (1809), casados en 1829. Experta en recetas de dulces, bebidas, gelatinas, empanadas...

8 Hijo de Manuel Barnuevo y Arcayna y Margarita Rodríguez de Villamayor. Falleció el 29 de noviembre de 1911 en casa de su cuñado Juan de Aguilar y Wals, en Madrid, siendo enterrado en el panteón familiar de la iglesia de Churra.



Árbol genealógico Sandoval-Melgarejo-Barnuevo<sup>9</sup>.

9 Elaboración propia, algunos datos extraídos de Galvez Ferrández, M 2010 *Historia de Jacarilla. Siglo XIX. Los Sandoval*. Ayuntamiento de Jacarilla. Alicante



## Orígenes y hermanos de José M<sup>a</sup> Barnuevo Rodríguez de Villamayor

Hijo de Manuel Barnuevo y Arcayna y Margarita Rodríguez de Villamayor. Falleció el 29 de noviembre de 1911 en casa de su cuñado Juan de Aguilar y Wals, en Madrid, siendo enterrado en el panteón familiar de la iglesia de Churra. La saga familiar de los Barnuevo tiene su origen en Chinchilla, ciudad en la que su hermano **Enrique** Comendador de la Real Orden de Isabel la Católica, ejercería de alcalde en Chinchilla de Monte Aragón, a fines del siglo XIX (1895-1896-1897-1900-1901) fallecido en 1928, casado con Josefa Marín-Barnuevo de Chinchilla de Monte Aragón, había montado una fábrica de alcoholes industriales-aguardientes en Murcia, en 1882, en Churra.<sup>12</sup> Otros hermanos fueron **Manuel** (1834-1875) casado con la madrileña Remedios Sandoval y Mena, **Rosalía**, casada en 1885 con Juan de Aguilar y Wals, **Concepción** (fallecida soltera en 1879).



## Hijos de José M<sup>a</sup> Barnuevo Rodríguez de Villamayor y Ulloa y M<sup>a</sup> Teresa Sandoval Mena<sup>13</sup>

M<sup>a</sup> Dulce Barnuevo Sandoval. (Alicante 1876-1956). Casada en 1906 con Joaquín Chico de Guzmán y Chico de Guzmán, Conde de Campillos (1870-1962), caballero de Santiago, senador vitalicio, afincado en Cehegín. Veranearon en La Ribera durante muchos años. Fueron sus hijos Diego, José M<sup>a</sup>, Alfonso, Luis, M<sup>a</sup> Teresa e Inés.

**José M<sup>a</sup> Barnuevo Sandoval.** Nace en Madrid en 1879. Alma del devenir de Santiago de la Ribera tras la muerte de su padre. Casaba en 1891 con M<sup>a</sup> Dolores Marín-Barnuevo Núñez-Robles. Tuvieron la friolera de doce hijos:

<sup>12</sup> *La Paz* 4-9-1882; *La Gaceta Industrial* 10-10-1882

<sup>13</sup> *El Diario de Murcia* 25-7-1882; 12-8-1882

M<sup>a</sup> Eugenia (1914-2007), Dolores (1927- 2017), Luis, Pilar (1932- 2018), Salvador, María, Ramón, Jaime (1922-2003), Antonio, José M<sup>a</sup>, Rafaela y Fernando.

**Teresa** Barnuevo Sandoval. Casó en Madrid en mayo de 1918 con Luis Valcárcel Gil de Osorio Ruiz de Apodaca y Sánchez de las Matas, nacido en 1891, fallece en 1936. Fue su hija M<sup>a</sup> Teresa Valcárcel Barnuevo, nacida el 27 de octubre de 1919, en Madrid, ciudad en la que falleció el 27 de noviembre de 1977.

**Consuelo** Barnuevo Sandoval casada en Madrid, en 1910, con el ingeniero de minas Manuel Moreno Pascau y Visso, 1884-1981, 5º conde de la Lisea (Andújar, Jaén). Hijos José M<sup>a</sup> (casado con Justina Martínez Berro), M<sup>a</sup> Teresa, Rafael y M<sup>a</sup> del Consuelo.



Casas de los Barnuevo en 1889.



Casa familiar. Foto Luis Federico Guirao Girada (1848-1921)<sup>14</sup>. Archivo Pedro Cascales.

14 Abogado, Diputado por Madrid, Senador del Reino, concejal de Madrid, fotógrafo



Palacete de los Barnuevo. Guirao Girada. Archivo Pedro Cascales.



Casa y ermita de los Barnuevo. Ayuntamiento de San Javier. 1895.

## Ermita

En 1889 comenzaba la obra de la ermita Barnuevo (capilla-oratorio), cuyo retablo se dedicará, de izquierda a derecha, a san José, Santiago y santa Teresa

---

de reconocido prestigio, rico propietario. Su casa en Santiago de la Ribera la denominó Beni-Mar, recordando a su Beniaján natal, construida en 1910. En La Calavera fue propietario de la ermita de San Blas. Se casó con Luisa Sancho Mata.

de Jesús, elegida por ser el nombre de la esposa de José M<sup>a</sup> Barnuevo. El 25 de julio de 1895 se inauguraba la ermita dedicada a Santiago, predicando dicho día el presbítero Pedro Martínez Garre, cura de San Nicolás de Murcia y futuro canónigo catedralicio, disponía la ermita de un armónium. En ella serán enterrados sus fundadores, en 1911 y 1913. (Se remozará y ampliará, a fondo, entre 1969 y 1970).<sup>15</sup> Será reconvertida en parroquia de la pedanía en 1970, siendo bendecida e inaugurada el 7 de mayo, de la mano del obispo Miguel Roca Cabanellas.<sup>16</sup>



Interior de la ermita, con san José, Santiago y santa Teresa.  
Foto Guirao Girada, archivo Pedro Cascales.

## Comunicaciones

San Javier no tenía una carretera que condujera a Santiago de la Ribera, por ello, en agosto de 1899 el ayuntamiento habilita una partida económica de 3385 pesetas para iniciar las obras pertinentes. Al tiempo se iniciaba una cuestación popular para contribuir a que dicha carretera fuera una

<sup>15</sup> En esta ermita se celebraban los funerales del farmacéutico José Pino y Vivo 1848-1898

<sup>16</sup> *Línea 6-5-1970*

realidad.<sup>17</sup> Se terminaría la obra en el verano de 1900. El estudio y replanteo de la carretera se realizó a fines de 1895, de la mano del ingeniero director de carreteras Adolfo Terrer y Perier (1841-1915).



De izquierda a derecha: Consuelo Barnuevo Sandoval y Manuel Moreno Pasquau, conde de La Lisea, con un niño sobre sus piernas; sentado Enrique Barnuevo Rodrigo de Villamayor, a sus espaldas Luis Valcárcel y Gil- Osorio con su mujer Teresa Barnuevo y Sandoval y Enriqueta Aguilar-Amat Barnuevo. FR, AFM-003-137 AGRM. 1920. Archivo Cristobal Barnuevo.

## Deportes marítimos

En 1894 José M<sup>a</sup> Barnuevo organizaba unas regatas. A comienzos del siglo XX ya existían algunas embarcaciones a vela que participaban en regatas se trataba de “Ginebra” y “San José” patroneadas por Juan Pardo y José Cano<sup>18</sup>. En julio de 1909 la comisión de fiestas volvía a convocar regatas a vela, sin que sepamos quienes participaron en ella.<sup>19</sup> Las de 1911 se celebraban los días 25 y 30 de julio las de vela y el 6 de agosto las de remos.<sup>20</sup> Sería en 1908 cuando ya se anuncia la Fonda de Juan Carrasco, con pensión, habitaciones y comida a la española, cerca del mar.<sup>21</sup>

En La Ribera se proyectará, a partir del verano de 1918, un balneario y club de regatas solicitado (Casino Marítimo del Mar Menor)<sup>22</sup>, al parecer,

17 AMSJ. Ac. 27-8-1899

18 *El Liberal* 27-8-1907

19 *El Liberal* 24-7-1909

20 *El Liberal* 23-7-1911

21 *El Liberal* 20-7-1909

22 El Casino de San Javier se daba de alta el 14 de agosto de 1926. Los cuatro primeros años estuvo presidido por el notario local Antonio Fresneda Barrera. (1881-1944)

por José María Barnuevo Sandoval,<sup>23</sup> Las obras de un muro de contención previo, de 200 metros, en Punta de Galindo, fueron dirigidas por el arquitecto Pedro Cerdán, por lo que entra dentro de lo posible que el primitivo club fuera obra suya.<sup>24</sup> El Club se dio de alta el 27 de enero de 1920, a cargo de los socios Emilio Cortés Parreño (1867-1925) y Enrique Villar Mauricio (1877).<sup>25</sup> El edificio fue legalizado en octubre de 1920, a petición del Presidente Club Instructivo de Regatas, Enrique Lacárcel López (Sucina 1857- Murcia 1923), militar y jefe de la guardia municipal de la ciudad de Murcia. Se trataba de una plataforma de tierra y piedra, dentro de un muro de mampostería, con ángulos de sillería, de 30 metros cuadrado, a 33 metros de la orilla, se trata de un edificio de una sola cubierta de tejado, frente a la calle de Luis Federico Guirao.<sup>26</sup>



Vista aérea de Santiago de la Ribera en 1935.

## Ateneo Cultural de La Ribera

Veía la luz el 13 de octubre de 1933, según petición de Mariano García Merroño, Moisés Gallego, Antonio Sáez, Antonio Tárraga y Miguel Gallego. Se orientó hacia la enseñanza, la cultura y el deporte. Fue su primer presidente, en 1933, el maestro de La Ribera, Fulgencio Ruiz Gómez, sustituido en 1934

23 Serafín Alonso; Juan García. 1989 *Santiago de la Ribera. 100 años de historia 1888-1988*. Edita Ayuntamiento de San Javier. Murcia

24 *BOPM* 14-6-1915. Línea 21-1-1915

25 AGRM, Mercantil 6495

26 *BOPM* 2-10-1920

por Rodolfo Espinosa Simarro, secretario judicial, nacido en San Pedro del Pinatar en 1897, se afiliará al Partido Comunista de San Javier, (a las ordenes del droguero José Bueno Meca) ejerciendo de policía de San Pedro del Pinatar hasta comienzos de 1939.<sup>27</sup> Actuó de secretario Ramón Román Flores, segundo codestable de la Armada que, tras la guerra civil, abriría en Cartagena una tienda ligada a efectos navales.<sup>28</sup>

## Cine

Destaca, sin lugar a dudas, la acción continuada de Mariano Martínez Alcaraz, al menos entre 1934 y 1968; nacido en 1909, hijo del zapatero José Martínez Nicolás, en 1932 es miembro de los Exploradores de España; dueño de la Fonda Nueva de Miramar, en La Ribera, inaugurada en 1919, instaló un balneario en 1946.



Mariano Martínez en 1932. AGRM.

Desde 1934 sabemos que ya se proyecta cine en Santiago de la Ribera, concretamente en el *Salón España*, de la mano de sus tres propietarios: Ángel Martínez Jiménez, Mariano Martínez Alcaraz y Pedro F. Conesa.<sup>29</sup> El Salón España funcionaba en 1947, con locales de invierno y verano. En 1952 abrió el *Alameda*, en Santiago de la Ribera, dirigido por dos socios Ángel Martínez Jiménez y Mariano Martínez Alcaraz. En 1967 abrió el cine de ve-

<sup>27</sup> AGRM Gob. 6589/29. Partió, terminando la guerra, el 28 de marzo de 1939, desde Alicante en el Stanbrook, camino del exilio en Orán, pasando por diversos campos de concentración, contaba entonces 40 años. En el mismo barco partió José Bueno Meca, droguero-farmacéutico de La Unión, localidad en la que fue concejal, con 39 años.

<sup>28</sup> Nacido en Cartagena en 1900. Casado con la asturiana Soledad Andreu Lillo, nacida en Gijón en 1903. Fueron sus hijos Primitiva, José y Ginés.

<sup>29</sup> Paco Navarro, J. et al. 2005 *Historia de la cinematografía de la región de Murcia*. Edita Semana de Cine Español. Cine Club Segundo de Chomón. Mula. Murcia

rano *Avenida*, en La Ribera, de Mariano Martínez Alcaraz. Suyo fue también el cine de invierno *Salón Esparza*.

## Futbol

El futbol ya se practica en San Javier F.C. en 1924, con dos equipos en Los Alcázares y los propios de San Javier, como el Lucentum FC, RC Athletic o el Cañón FC.<sup>30</sup> En 1932 destacaban en San Javier los futbolistas Ferrando, Lechiguero, Alfonso, Montesinos, Rosales, Emilio, Benito Victorio, Alonso y Buendía. En 1949, gracias a la acción de Tomás Maestre Zapata, se construía el Estadio Pitín, campo oficial del San Javier FC, el nombre impuesto al estadio fue el de Josefa Maestre Ballester (a) Pitín, su hija adoptiva.<sup>31</sup> Era Presidente del Club el veterinario Pedro Luengo Martínez.

En 1932 Santiago de La Ribera ya disponía de un equipo de futbol, cuyo contrincante solía ser el equipo de Lo Pagán.



AS 4 de octubre de 1932. La Gimnástica.

El primer club de futbol de La Ribera fue La Gimnástica, en julio de 1932, siendo su madrina "Mis Verano 1932", la cartagenera Josefina Ferrer Ros (Mis Cartagena y Mis Provincia de Murcia en 1934).<sup>32</sup>

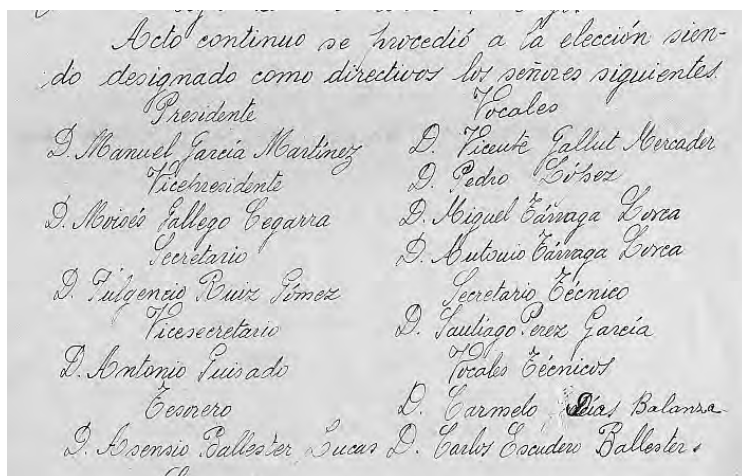
*El Club Deportivo de la Ribera* nació el 23 de mayo de 1936, presidido por Manuel García Martínez, teniendo por secretario a Fulgencio Ruiz Gó-

<sup>30</sup> *El Liberal* 24-7-1924

<sup>31</sup> *Línea* 13-5-1949; 15-5-1949

<sup>32</sup> *El Tiempo* 28-7-1932

mez (Maestro. 1896-1974. Casado con Carmen Manzanares García).<sup>33</sup> Redactaron unos completos estatutos en 44 artículos. Constituyeron el Club “en la fonda del señor Barnuevo”.



Cuadro de directivos del Club Deportivo de La Ribera.

En junio de este año también nacía el *Club Deportivo El Oasis*, ligado a los militares, de la mano de Ramón Ojeda López (Aviador de la Base de La Ribera, casado con Manuela Valcárcel Manresa), Antonio Fernández Salgueiro (Futbolista del CD. Español, teniente de navío en la Base Aeronaval, 1901-1936), Juan J. Ravina (Alférez de Navío) y Álvaro González de Ubieta (Interventor de la Base Aeronaval).<sup>34</sup> Los estatutos constaban de 30 artículos.

## Los comercios

Llama la atención el que no exista, en 1893, ningún comercio, ni profesional, en Santiago de la Ribera, recién creada. En 1936, entre La Calavera y La Ribera, se contabilizan 502 cabezas de familia. La mayoría son pescadores, jornaleros o militares. Existen solo 18 comercios: tiendas 7, carpinteros 2, hortalizas 2, carnicerías 2, recovery 1, barbero 1, fondas 2 (Jesús Carrasco Lorca y Juan Carrasco Delgado), confiterías 1 (Miguel Tárraga Lorca). A los comercios debemos sumar cinco industrias, regentadas por Juana Martínez Morales, Félix Martínez Gomáriz, Ángel Martínez Jiménez, Mariano Martínez Alcaraz, Joaquín Sánchez Pardo.

<sup>33</sup> AGRM 6591/35

<sup>34</sup> AGRM Gob. 6591/37

# **Café - Bar - Fonda Nueva**

**a cargo de Hijo de Angel Martínez**  
**TELÉFONO NÚMERO 2. LA RIBERA (MURCIA)**  
**FRENTE AL AERODROMO Y DANDO VISTA AL MAR**  
**Pensiones. Servicio a la carta y por cubierto. Comidas de encargo y a domicilio**  
**EXTENSO SURTIDO DE BAR**  
**Bebidas frías en todo tiempo por medio de cámara frigorífica eléctrica**

En nuestro hermoso Mar Menor existen playas magníficas, destacando sobre todas la de Santiago de la Ribera, preferida por los murcianos para sus vacaciones estivales. Dista de Murcia 42 kilómetros, distancia escasa que permite hacer el viaje con relativa comodidad.

Esta playa estaba necesitada de saneamiento y el Ayuntamiento de San Javier, al que pertenece, ha emprendido una labor intensa de indudable acierto, construyendo un magnífico paseo a lo largo de la playa y entre ésta y la carre-

## **LA LINDA PLAYA de Sanlago de La Ribera**

dería, en el que el rico pescado del Mar Menor se podrá adquirir en las mejores condiciones de sanidad y frescura.

La labor del Ayuntamiento de San Javier

El Ayuntamiento de San Javier, a cuyo frente se encuentra el camarada Mariano Albaladejo Sánchez, ha realizado desde su toma de posesión una labor ar-

vada a cabo por el camarada Albaladejo Sánchez ha contribuido muy eficazmente el secretario, don Matías Tárraga Fernández.

Entre las obras emprendidas, y cuya necesidad era bien notoria, figura la construcción de un edificio destinado a Casa-Cuartel de

**Pedro Castejón Triviño**  
 Fábrica de mosaicos  
**TELÉFONO 31 SAN JAVIER**

la Guardia Civil, por un valor de 350.000 pesetas, y se está tramitando el expediente necesario para la construcción de una Plaza de Abastos, un edificio para Casa Consistorial y viviendas protegidas para los maestros.

La iglesia fué completamente destruida por los rojos y se han llevado a efecto obras de recons-

**Pedro López Villena**  
 (Comercio)  
**SAN JAVIER**

trucción. En la torre de la misma ha sido colocado un monumental reloj adquirido por el Ayuntamiento.

## **PANADERIA Y REPOSTERIA ANGEL MARTINEZ GARCIA**

**LA RIBERA MURCIA**

tera, y este paseo, además de contribuir directamente a la obra de saneamiento aludida, constituye una obra de embellecimiento de aquel pintoresco lugar, cuya necesidad se venía sintiendo desde hace mucho tiempo.

Durante la próxima temporada de verano se celebrarán grandes festejos, dando con ellos atractivos grandes a las bellezas na-

turales de la playa. La temporada comienza a mediados de junio y termina en finales de setiembre. Entre las mejoras que observarán los veraneantes que este año acudirán en número considerable a Santiago de la Ribera figura un nuevo edificio destinado a pesca-

## **LA OBRERA** (Casa de Comidas) **PEDRO MUÑIZ EGEA** COMIDAS EXQUISITAS **LA RIBERA**

Además de esta labor de resurgimiento económico, ha realizado otra muy intensa de urbanización y saneamiento del pueblo y muy especialmente de las playas de La Ribera y Los Alcázares. Su último presupuesto ha sido liquidado con superávit.

A esta obra de regeneración lle-

## **PANADERIA Y ULTRAMARINOS FINOS Mariano Delgado Gómez**

**LA RIBERA MURCIA**

Se acercan los días clásicos de las excursiones veraniegas, y este año, como en anteriores, numerosos murcianos acudirán a las

**JOSEFA ZAPATA Y HERMANAS**  
 (Comercio)  
**SAN JAVIER MURCIA**

hermosas playas a gozar de las

Anuncios de La Ribera en junio de 1943.

En los años sesenta la afluencia de veraneantes promoverá un aumento de los servicios y los comercios.

<b>Bar LOS CAZADORES</b> Cerveza-Café expreso-Comidas de encargo SANDOVAL, 3. (frente a la plaza) TELÉFONO 36 SANTIAGO DE LA RIBERA
<b>Miguel Sánchez Andrué</b> <b>Pescados y Hielos</b> TELÉFONO 137. SANTIAGO DE LA RIBERA
<b>LA OBRERA</b> A cargo de los Hermanos Martínez <b>COMIDAS y HOSPEDAJE</b> ZARANDONA, 16. TELÉFONO 42. LA RIBERA
<b>Javier López Villena</b> <b>Ultramarinos y coloniales</b> Calle Muñoz, 7. Teléfono 55. Santiago de la Ribera
<b>Cafetería MARIOLA</b> — RESTAURANTE — ESPECIALIDAD EN CORDEROS Y MARISCOS TELÉFONO 117. SANTIAGO DE LA RIBERA
<b>Casa PARDO</b> ULTRAMARINOS FINOS OBJETOS PARA REGALOS AVENIDA SANDOVAL, 4. TELÉFONO 12 SANTIAGO DE LA RIBERA
<b>PANADERIA</b>

Comercios en 1963.

<b>PANADERIA</b> Y <b>CONFITERIA</b> <b>Angel Martínez García</b> Pao de todas clases y los más exquisitos dulces ZARANDONA, 6, y BOLARIN, 6. TELÉFONO 17 SANTIAGO DE LA RIBERA	—¿Has cambiado el volante? —Ahora es más largo. —¿Cómo era antes? —Ente 25 de julio a últimos de agosto. —¿Y ahora? —En julio ya hay mucha gente. —¿Hasta cuándo? —Hasta septiembre. —¿Le parece bien? —No. —¿Por qué?	<b>José Martínez Sánchez</b> <b>Autos de alquiler de 6 y 9 plazas</b> Loscorral, 22. Teléfono 7. SANTIAGO DE LA RIBERA
<b>Coches de alquiler</b> <b>Francisco Martínez Sánchez</b> EXPLANADA, 14 (frente a Miramar) TELÉFONO 30 SANTIAGO DE LA RIBERA	<b>SEVERIANO ZAPATA TUDELA</b> <b>Transportes y ganados</b> <b>Camiones de gran tonelaje con personal especializado</b> AVENIDA SANDOVAL, 21. TELÉFONOS 11 Y 27 Santiago de la Ribera	
<b>CARNICERIA</b> <b>Asensio Balloster Lucas</b> CARNE DE TODAS CLASES Y EMPLOYADOS Presidente de la Academia General del Año Calle Muñoz, 18. Teléfono 16 SANTIAGO DE LA RIBERA	<b>Frutería SAMPER</b> FRUTAS Y VERDURAS (ENCARGOS A DOMICILIO) Calle Muñoz, 8 - Teléfono 96 SANTIAGO DE LA RIBERA	<b>Servando Busqué Gómez</b> PRATICANTE EN MEDICINA Y CIRUGIA FÉDICO ASISTENCIA A PARTOS <b>Avisos:</b> FOTO FERRE MUÑOZ, 36. LA RIBERA TELÉFONO 77. MANISES (Ciudad del Aire) EN LA PUNTA, Frente a la condesa Santa Domingo

Comercios en 1963.

40. No calendario cada vez más. Más Menor. Costa con Doble. EDUARDO

*Bohigas*

**MUEBLES**

EN ESTABLECIMIENTO DEDICADO  
ENTERAMENTE A SU APARTAMENTO

- \* COLCHONES DE TODOS LOS TIPOS
- \* CORTINAJES y CARRILES
- \* PROYECTOS DE DECORACION

**PEDRO BOHIGAS AYMERICH**

COLON, 21 SANTIAGO DE LA RIBERA

**CONFITERIA**

**ANGEL MARTINEZ GARCIA**

PAN DE TODAS CLASES Y LOS MAS  
EXQUISITOS DULCES

Zarandosa, 8, y Boicén, 8 - Teléfono 17  
SANTIAGO DE LA RIBERA

**PENSION**

**FONDA NUEVA**

SEGUNDA CATEGORIA

Agua corriente \* Cuartos de baño.  
Calefacción \* Servicio de comedor  
por cubierto y a la carta

Director propietario  
**MARIANO MARTINEZ ALCARAZ**

**MIRAMAR**

**Café Bar a orillas del mar**

Exquisito café \* Vinos y licores.  
Helados \* Aperitivos

A cargo de:  
**ANTONIO MARTINEZ LUCAS**

**Cines España**

VERANO E INVIERNO

Selecciona programas dobles a diario  
durante este mes

Todos los domingos, festivos y sus  
visperas, PROGRAMAS PARA  
TODOS LOS PUBLICOS

A cargo de:  
**ANGEL MARTINEZ LUCAS**

**SANTIAGO DE LA RIBERA**

Reproducción de: *Alcázar - Los Alcázares* (1969)

Comercios en 1969.

## Tren

El 23 de enero de 1952 se inauguraba el ferrocarril de Santiago de la Ribera a Pacheco, vía Los Alcázares, un ramal de 21 km. Inaugurado por el ministro de Obras Públicas, el conde Vallelano, Fernando Suarez de Tangil (1886-1964). La estación se inauguraría el verano de dicho año.

## Agua

En junio de 1958 ya se instalaban los contadores en San Javier, llegando el agua, a mediados de julio, a Santiago de la Ribera. Era alcalde Pedro José Fontcuberta Mínguez. El presupuesto definitivo fue de 2,2 millones de pesetas, recibiendo el ayuntamiento una subvención de 810000 pesetas.

# El tren de vía estrecha en la historia del Mar Menor (1874-2024).

150 aniversario

FRANCISCO JOSÉ FRANCO FERNÁNDEZ<sup>1</sup>

**Resumen:** Artículo que analiza la evolución del tren de Cartagena a Los Nietos en sus 150 años de historia. Coincidiendo con la creciente demanda de desplazamiento entre las dos principales ciudades de la Sierra Minera, se pone en marcha un tranvía de pasajeros, que fue también el tren de la cuenca minera y que ha sido desde la inauguración de la estación de Los Nietos en 1976 un vehículo de fomento del turismo del Mar Menor y de expansión de las localidades vecinas

**Palabras clave:** Tren minero, FEVE, Desarrollo sostenible, Turismo, Los Nietos

**Abstract:** Article that analyzes the evolution of the train from Cartagena to Los Nietos in its 150 years of history. Coinciding with the growing demand for travel between the two main cities of the Sierra Minera, a passenger tram is launched, which was also the train of the mining basin and has been since the inauguration of the Los Nietos station in 1976 a vehicle to promote tourism in the Mar Menor and the expansion of neighboring towns.



---

<sup>1</sup> Cronista Oficial de Cartagena. UNED Cartagena.

## La línea de pasajeros



En la década de 1850 el consistorio cartagenero y algunas empresas mineras, pensando que habría de servir para transportar mano de obra y minerales, activar el comercio y facilitar el desplazamiento de herramientas y maquinaria en un momento de fuerte especulación a nivel internacional en el terreno de los metales y las fuentes de energía, sectores clave para la fuerte expansión económica y demográfica del siglo XIX, activaron el proyecto del tren minero desde Cartagena hasta la última mina de la sierra, situada en Cala Reona, en las inmediaciones de Cabo de Palos. Paralelamente a los proyectos ferroviarios, un grupo de dinámicos empresarios agrupados en la *Sociedad Constructora de las Herrerías*, bajo la presidencia del conocido industrial Jaime Bosch (de la empresa *Buena Unión*) abordó la construcción de una entonces excelente vía de comunicación (con los nuevos métodos ingleses de asfaltado) iniciada en 1855 y culminada en 1858, el *Camino Carretero de Cartagena a las Herrerías*, que obligó a los usuarios a pagar peaje y reportó a sus accionistas saneados beneficios.

Pronto las sociedades mineras impulsaron la puesta en marcha de un medio alternativo que sirviese de competencia y a la vez redujese costes: la visita en 1862 a Cartagena de la reina Isabel II supuso para la comarca la puesta en marcha de la estructura ferroviaria: en plena expansión modernista el tren de transporte y pasajeros de la Cuenca Minera era algo muy necesario para activar la economía y vertebrar socialmente un municipio como el La Unión, que acababa de obtener su autonomía de Cartagena con la unificación de cuatro diferentes localidades. En la *Revista Minera* del año 1862 aparecía publicado el proyecto realizado por el ingeniero de minas José Navarro para unir Cartagena a Herrerías (La Unión). El ingeniero su-

gería el enlace con la red ferroviaria general a través del naciente ferrocarril Albacete-Cartagena.

Tras la visita de la soberana el Consejo de Ministros aprobó una serie de decretos para poner en marcha el proyecto: en 1871 se otorgó la concesión de un tranvía de vapor entre La Unión y Cartagena con un ancho de vía británico de 1,067 m., siendo adquirida por la compañía inglesa *The Cartagena Tramway & Construction Co. Ltd.*, que dio comienzo a las obras en 1873 y consiguió ponerla en marcha en solo un año, el 14 de octubre de 1874, en un contexto de seis meses de Guerra Cantonal con paralización de toda actividad productiva y destrucción de la mayor parte de las infraestructuras, pero los beneficios a obtener en el nuevo marco legal español (R.O. de 6 de Mayo de 1857) por las perspectivas del mercado internacional eran enormes.

En 1871 los ayuntamientos de La Unión y Cartagena autorizan a los promotores Fernando María de Castro y González de Carvajal y los Hermanos Manuel y José Valentín de Gorgoteas Olivares a establecer un ferrocarril, siendo estos los que la cedieron en 1872 a la compañía inglesa, que con habilidad fueron liberando los capitales necesarios para conseguir los oportunos permisos y agilizar las expropiaciones de los terrenos por los que debía discurrir el trazado del ferrocarril, cuyo primer tramo habría de extenderse a lo largo 8.700 metros, es decir, entre la estación de Cartagena y la de Herrerías (Vieja de La Unión), situada al entrar a la ciudad minera. El inmueble disponía de un edificio de planta baja con diversos servicios de pasajeros y transporte.

La línea férrea no resolvió del todo el problema de las mercancías debido a lo alto de sus tarifas: 20 céntimos la tonelada kilométrica, precio este muy elevado en relación a las tasas nacionales, que eran del orden de 5 céntimos para recorridos similares. En cuanto al desplazamiento de viajeros diremos que el precio por viaje tampoco era barato, aunque la llegada de los ferrocarriles fue para toda la comarca una gran revolución social por las posibilidades que abría de expandir negocios, realizar gestiones en el día o trabajar en otra localidad diferente a la de residencia. Durante los años que duró el transporte de minerales por ferrocarril, esta actividad proporcionaba mucho trabajo extra a los mineros, pues la descarga en los muelles del puerto se efectuaba a brazo mediante capazo y legón. El ferrocarril, por tanto, generó unas posibilidades laborales nuevas en todas las categorías profesionales y sectores económicos, potenciando de forma especial el crecimiento industrial y el nacimiento de nichos de trabajo hasta ese momento inexistentes dentro de los servicios: además de las pequeñas tareas complementarias al de la mina de carga y descarga y la generación de puestos de trabajo directos en las propias compañías del ferrocarril, surgieron alrededor de las estaciones y de la propia actividad ferroviaria empresas aseguradoras, gabinetes jurídicos, intermediarios, agentes comerciales y profesiones más o menos

cualificadas, ofreciendo también sus servicios alrededor de las estaciones mozos de cuerda, limpiadores de zapatos, vendedores de todo género y condición, cantaores de flamenco, heladeros, castañeras, etc. Buena parte de los habitantes de los tradicionalmente barrios deprimidos de los alrededores de las dos estaciones pululaban de forma cotidiana en un trasiego permanente por los andenes ofreciendo variados servicios de tipo marginal o ejerciendo la delincuencia. Algo parecido sucedía en las otras localidades del trayecto. Es importante destacar que al principio la publicidad del entonces denominado *Tranvía* parecía indicar que era un servicio más de las líneas de pasajeros que operaban en la ciudad, pero lo cierto fue que las compañías que tenían ya una posición de ventaja comparativa dentro del puerto presionaron de forma muy sutil pero eficiente para conseguir que las instalaciones y los vehículos se reconvirtiesen de tal manera que el material de tracción permitiese el embarque de minerales y la extensión de la vía a lo largo del municipio de La Unión (ya en los años 1880) 800 metros más hasta llegar a la glamorosa Estación Mercado, un buen edificio de doble planta y tejado a dos aguas, cocheras, tinglados, ramales y servicios variados.

La dotación de personal que conducía el tren se componía de maquinista, fogonero, jefe de tren o revisor y guarda-frenos de cola (ayudaba al frenado manual del tren). Los jefes de las estaciones se comunicaban entre sí mediante una línea telefónica que se situaba en altos postes de madera, dirigiendo la tracción de las 22 locomotoras de vapor que estaban en funcionamiento: en un principio fueron tres, que fueron utilizadas en los desplazamientos y en las pruebas de la construcción de la línea. Eran del tipo *120T* de la factoría inglesa Fox Walker. No tenían número, siendo conocida la primera que llegó como *San Ginés*. Estuvieron en uso hasta los años veinte del siglo pasado. Otras once del tipo *0-4-0T* fueron construidas por la casa británica Hunslet entre 1880 y 1907. Numeradas del 1 al 11, fueron bautizadas con nombres de carácter mitológico y algunas de ellas (la número 5 y la 8) estuvieron funcionando hasta la supresión de la tracción a vapor, siendo desguazadas en 1969. Entre los ferroviarios eran conocidas por su color como *Las negras* y tenían la particularidad de que una de las ruedas centrales no tenía pestaña para mejorar su buena tracción en las curvas.

Las otras ocho fueron del tipo *030T* y procedían de las factorías Manning Wardle y Hunslet, siendo adquiridas entre 1875 y 1901, siendo numeradas del 11 al 19 y recibiendo también nombres mitológicos. La serie de la 12 a la 15 se denominaban *Las Pilotos* y estaban dedicadas a las maniobras. Las del 16 al 19 eran llamadas *Las Verdes*. Las máquinas podían arrastrar unos ocho vagones de mercancías en tramos llanos o de pequeñas subidas (Descargador al Llano del Beal), pero cuesta abajo, hacia Cartagena, eran capaces de arrastrar hasta 16 vagones. Los vagones de pasajeros eran de madera y en su interior había dos bancos enfrentados a ambos lados y llevaban frenos con

zapata de hierro fundido rozando sobre las ruedas. Los de carga de mineral eran también de madera, existiendo varios modelos y, por último, estaban los vagones techados para transportar mercancías delicadas como comestibles o explosivos.

En una zona de Santa Lucía próxima al barrio de Lo Campano en Cartagena, la línea férrea contaba con unas importantes instalaciones, compuesta de talleres de reparación, cocheras, oficinas, muelles con vías para carga y descarga y un gran depósito de agua para abastecimiento de locomotoras. A estas instalaciones ferroviarias se legaba desde un ramal de la línea principal situado a la distancia de unos 1600 metros, cuyo desvío se hacía algo más de un kilómetro antes de la estación de Cartagena. La vía de este ramal a los talleres discurría por donde actualmente se encuentra el Hospital Santa Lucía.

En 1890 se haría una nueva prolongación de la línea otros 2 kilómetros, llegando hasta el paraje de *El Descargador de Arriba*, situada en la falda del monte *Sancti Espiritu*, en cuyas inmediaciones existía un populoso caserío. Era la edad de oro de la minería, y los capitales extranjeros acudían atraídos por las expectativas de beneficio rápido. En 1895 se puso en marcha de forma increíble un nuevo proyecto ferroviario para transportar de forma rápida los minerales de la parte más rica de la sierra minera: fue efectuado por una empresa belga denominada *Compagnie du chemin de fer de la Sierra de Cartagena*, que puso en marcha la línea férrea Descargador de Abajo (Ventorrillo de Guirao, actualmente Venta el Descargador)-Los Blancos, de 5 km. de longitud. Pronto ambas empresas llegaron a un acuerdo, pasando a controlar todo el complejo entramado de transporte la compañía inglesa.

Durante los años previos a la denominada entonces *Gran Guerra* existía en la Cuenca Minera mucha tarea y mucha riqueza activada en parte por el auge del ferrocarril, que había dado vida al municipio de La Unión, que dependía ya de la vía férrea casi para todo, incluso para la provisión de las cosas más elementales para el sostenimiento de esa enorme población, como los alimentos o el agua, que llegaba en cubas del ferrocarril. Esas cubas eran vaciadas en un depósito existente en la Estación Mercado de La Unión, y desde allí por medio de una red de tuberías se distribuían entre las fuentes públicas instaladas en la ciudad: junto al Hospital de Sangre en la Calle Real; en la Plaza del Mercado, cerca de la Calle Mayor; y en la Plaza del doctor Viviente. Había en cada una de ellas un encargado de la recaudación. La Compañía Inglesa de Cartagena pretendía llevarla hasta los domicilios particulares, sin embargo, el proyecto no prosperó.

La Primera Guerra Mundial supuso una gran oportunidad en todo el territorio nacional para poder incrementar las exportaciones gracias a la neutralidad de España, pero la falta de carbón para activar la maquinaria y, sobre todo, las dificultades del comercio ligadas a la impune actividad

destruictiva de los submarinos alemanes a pie de puerto y por toda la línea regional de costa, provocaron el cierre de muchas empresas y el desempleo del 70% de los trabajadores al final del conflicto: con la firma de los acuerdos de paz, el mercado internacional de minerales (especialmente el de plomo, base principal de la economía local) se contrajo, de forma que durante 1919 esta situación, combinada con una serie de intereses cruzados y la acumulación de diversas variables negativas sumió a toda la sierra minera en una depresión hasta ese momento desconocida: a la pertinaz sequía y los tradicionales problemas jurisdiccionales con la vecina ciudad de Cartagena se une la grave incidencia que supuso la inundación del mes de septiembre, que afectó mucho a la ciudad y a Portmán, destruyendo diversas infraestructuras, tales como la carretera de Cartagena, el cementerio y el tren minero.

## El nacimiento de la FEVE



Fue en la etapa de la Dictadura de Primo de Rivera cuando, gracias al auge del comercio exterior en todo el mundo, se recuperan algunas inversiones, se realizan trabajos para modernizar algunas infraestructuras y achicar el agua de las minas; y se establecen sueldos y jornadas algo más justos para los obreros, que comienzan a recibir desde 1925 concesiones de terrenos en la Lengua de la Vaca (Los Nietos) para poder levantar modestas barracas de veraneo. Por aquellos años (cuando se inaugura también el Metro de Madrid) se moderniza la red ferroviaria, especialmente los vagones de carga, que podían pesar en vacío unas tres toneladas, llegando algunas veces a dar en la báscula hasta 16 toneladas entre carga y tara. Se tienen registros de esto porque cada vez que se transportaba un vagón con mineral era preciso pesarlo para poder cobrar el transporte. De estos vagones, todos idénticos,

existían muchos, posiblemente habría más de 300 en la Estación de Santa Lucía. Existieron también cuatro tractores de vapor de tres ejes, caldera y cilindros verticales y transmisión por cadenas. Fueron fabricados en 1929 por la factoría Sentinel, la misma del automotor de vapor de la compañía de Zafra a Huelva. Tuvieron la numeración 20 a 23 y fueron los últimos vehículos adquiridos por la compañía original. En cuanto al material móvil, la compañía contó con 22 coches de viajeros tanto de ejes como de bogies y 368 vagones para mercancías de distintos tipos. En aquellos años de auge del Modernismo y visitas reales existía en la compañía un lujoso coche de viajeros, muy bonito y decorado, al que llamaban *El Coche Regio*, donde solían viajar las personalidades y los dirigentes de la empresa propietaria.

Tras unos años de cierta estabilidad en la comarca, la crisis de 1929 provocó un marasmo económico sin precedentes a nivel internacional, afectando a los sectores productivos clave de la comarca: exportaciones, minerales y construcción naval: la caída de la producción minera, con la desaparición casi total de las pequeñas explotaciones trajo la ruina al sector de ferrocarril de vía estrecha en la comarca, que a partir de la proclamación de la República dejó de ser privado, interviniendo los ayuntamientos de Cartagena y de La Unión para mantener bajo control de la administración la línea y garantizar su continuidad y correcto funcionamiento: el final de las compañías privadas del ferrocarril estaba muy próximo, pues su rentabilidad estaba ligada al mantenimiento de la actividad minera.

En aquel momento de grave crisis del trenecillo, en los años 30, contaba la línea férrea con cinco máquinas a vapor de la Compañía Inglesa, las citadas *negras*: la *Titán* (nº4), la *Hércules* (nº5), *Júpiter* (nº8), *Uranos* (nº11) y la *Vulcanos* (nº7), de cuatro ejes y un peso de 40 toneladas cada una. Existían otras cuatro (de las que solo dos funcionaban correctamente), procedentes de la antigua línea férrea de la compañía belga, pintadas de color gris plomo, las *verdes*, que ya sabemos que eran más grandes, pero menos fiables, pues solían descarrilar con frecuencia, las cuales se mantuvieron en servicio con dificultades hasta el final de la Guerra Civil. Las otras máquinas de vapor inglesas, mucho más pequeñas, las *centinelas*, de los números 20, 21, 22 y 23, que carecían de bielas y cilindros, tenían un motor de vapor rotativo que transmitía el movimiento de su cigüeñal a un piñón situado en la rueda motriz. Estas máquinas fueron utilizadas en la línea durante el periodo de la Guerra, así como las *pilotos*, tres máquinas de vapor mucho más pequeñas y con solo tres ejes: *Santa Lucía*, *Esperanza* y *Descargador*, concebidas en principio para efectuar maniobras, aunque la rotura de las otras máquinas hizo que la *Descargador* fuera utilizada durante el Conflicto para el servicio regular de la línea. En la línea de ferrocarril existían antes de la Guerra los siguientes coches de viajeros: ocho largos (de unos 60 pasajeros sentados) y dos furgones para mercancías. Con estos vehículos se podían

formar dos trenes compuestos de cuatro vagones y un furgón por cada tren. También existían otros seis vagones mucho más pequeños, conocidos como los *toreros*, inutilizados definitivamente durante la Guerra.

La situación resultante era que las compañías mineras y la empresa del ferrocarril, pasados los años buenos de la minería, dejaron a las administraciones una situación ruinoso en el balance contable y un panorama desolador a nivel técnico: el material ferroviario venía sufriendo gran deterioro y apenas recibía mantenimiento, siendo muchas las máquinas que no podía circular por estar estropeadas y tener difícil arreglo. Esta circunstancia acabó agravándose durante el periodo de la Guerra Civil Española, en las que la falta de máquinas útiles llegó a tal punto que debido a la carencia y mala calidad del carbón el tren funcionó irregularmente, y durante 1938 tuvo que parar durante algún tiempo. Durante el Conflicto los trabajadores del ferrocarril fueron militarizados, teniendo que llevar en su ropa de trabajo una insignia o distintivo de su graduación, siendo los jefes de estación y los maquinistas los de mayor rango.

A finales del año 36 se iniciaron los bombardeos a Cartagena, que se mantuvieron hasta el final, e incidieron de forma muy importante en el funcionamiento del tren, vía de escape habitual de muchos cartageneros que abandonaban la plaza huyendo de una ciudad que fue objetivo de guerra por su importancia comercial y estratégica, destacando la tragedia acaecida durante el famoso *bombardeo de las 4 horas* del 25 de noviembre de 1936 en el momento en el que los pasajeros aguardaban la salida del tren, que fue destrozado por el efecto de la onda expansiva provocada por una bomba caída a escasos metros, provocando la muerte por aplastamiento de varias personas y numerosos daños materiales. Otro tren compuesto de ocho vagones y dos furgones arrastrado por dos máquinas de vapor acopladas delante del convoy (doble tracción por cabeza) lleno de pasajeros se vio afectado por otro bombardeo meses después cuando marchaba por Los Mateos a la altura de *Villa París*, frente a la Factoría de Productos Químicos: una bomba estalló junto al tren, causando pérdidas humanas y destrozando la pared divisoria de la vía, la carretera y algunos vagones.

La falta de inversiones, los desastres de la Guerra y la crisis definitiva de la mayoría de las compañías mineras dejaron un panorama desolador en el ferrocarril, que tardó años en recuperar cierto nivel de actividad. Al final de la guerra, en 1940, el Estado (que mantuvo varios años el estatus militar del personal ferroviario) se hizo cargo de la línea a través de la empresa estatal EFE (Explotación de Ferrocarriles del Estado), pero el deterioro de la infraestructura era tan grande, que el servicio se mantuvo hasta 1943 en unas condiciones muy precarias, por lo que el director de aquel tiempo, Mariano Vidal de la Barca, un ingeniero de caminos que simultaneaba este destino

con su trabajo como director de Los Canales del Taibilla, marcó rápidamente los objetivos de futuro:

- 1º Renunciar definitivamente a la culminación del proyecto original de dar servicio ferroviario a las casi mil explotaciones mineras que llegaron a haber, dejando paralizado el tramo final previsto en el trazado original hasta las minas de Cala Reona en Cabo de Palos, que tenían provisión de terrenos y planos perfectamente detallados. El tren del futuro no sería ya minero.
- 2º Para dar un servicio de viajeros competente se debería electrificar la línea (nunca se llegó a hacer) y poner en marcha un servicio de tranvía similar a los que circulaban por barrios y calles de Cartagena que explotaba la empresa *Tranway de Cartagena S.A.*
- 3º Continuar realizando el transporte de mercancías con las máquinas de vapor.

Algunas de las locomotoras fueron reparadas en los talleres de La Maquinista de Levante, en La Unión: *Titán*, *Hércules*, *Júpiter* y *Urano*. También en los talleres de la Factoría de Bazán, en Cartagena, se sometió a reparación general una de estas máquinas de vapor, siendo la denominada *Vulcano* la que allí fue reparada. Y, tras las depuraciones de la Guerra y las primeras pruebas de acceso, la plantilla se estabilizó en unas 60 personas (eran unas 300 antes del conflicto): tres brigadas para el mantenimiento de la vía, compuestas cada una por 4 ó 5 personas; dos turnos de encendedores (los que preparaban la máquina antes de que llegase el maquinista), con una persona por turno; tres maquinistas, tres de fogoneros; jefes de estación, factores (facturaban las mercancías), guardagujas, guardabarreras, guarda-frenos, interventores, personal de trenes, etc. Los maquinistas y fogoneros eran los que tenían los sueldos más altos, unas 600 pesetas mensuales.

A esas alturas de su historia, el ferrocarril de vía estrecha, al que todos llamaban el *trenecillo*, era fundamentalmente un tren de pasajeros que atendía los movimientos diarios de los habitantes de la zona, los desplazamientos para ver las procesiones de las distintas localidades en Semana Santa y, sobre todo, en el verano, momento en el que muchas personas a fin de bañarse en el mar se apiñaban en las estaciones para tomar el tren formado por bastantes vagones, e incluso de doble máquina de tracción, que los llevaría hasta la estación de Los Blancos, última de la línea. Desde allí las gentes cargaban la comida, el agua y artículos necesarios para pasar el día, y bien caminando o en carruaje (el del *Yayo*), e incluso montados en los autobuses de la línea de pasajeros de la empresa Egea que allí esperaba la llegada del tren, se desplazaban hasta Los Nietos, localidad que había perdido definitivamente el glamour de comienzos del siglo XX y era ya una playa popular y bullanguera.

La recuperación de la actividad económica de la comarca en los años

50 (explotaciones mineras, empresas del INI y construcción naval, básicamente) recondujo la actividad del ferrocarril de vía estrecha, de forma que se puso en marcha el sistema de tracción térmica en el marco del Plan de Ayuda de 1953: en 1958 comenzaron a prestar servicio dos automotores de gasoil *Billard* de 150 caballos (2103 y 2104) con su remolque sin motor y en 1960 una locomotora *Batignolles* (la 1205), a la que se le sumó en el año 1969 la 1202; ambas prestaron servicio hasta 1972. También en 1969 se incorporaron los *Billard* 2101 y 2102 y el remolque 5116 tras haber efectuado en ellos varias modificaciones, pues eran material de segunda mano procedente de otros lugares. En 1970, tras el cierre de la línea Madrid-Almorox, llegaron también los 2120 y 2144 y el remolque 5115, que debieron ser adaptados al peculiar ancho de vía. Tiempo después estas unidades fueron sustituidas por otros automotores movidos a gasoil, marca *Manes* de 240 caballos y fabricación alemana.

1961 fue el año clave dentro de estos procesos de reconversión del ferrocarril de vía estrecha, pues el Estado Franquista pretendía reconvertir toda esa infraestructura minera tradicional, otrora utilizado tanto en trabajo como en desplazamiento por obreros muy concienciados socialmente, en un medio de transporte pensado para los desplazamientos de una naciente clase media urbana para desplazamientos laborales y turismo, en una España en plena apertura en el espíritu de los planes de desarrollo: en la línea de Cartagena todo se prepara para los nuevos tiempos y de Madrid se recibe la orden de desgazar todo el antiguo material ferroviario, y al más puro estilo del nuevo equipo *Eficiencia* del área de transportes se organiza de la noche al día una brigada de cinco personas procedentes de una empresa de Bilbao y armadas con poderosos sopletes de corte comenzaron a reducir a pequeños trozos todo el material ferroviario que reposaba en las cocheras como testigo silencioso de aquellos tiempos gloriosos del ferrocarril y de la mina. En muy poco tiempo fueron convertidos en chatarra, que fue embarcada para los Altos Hornos de Vizcaya.

En 1964 EFE se transformó en FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha), activándose la nueva política de transportes: en 1965 se suprimió el de mercancías por ferrocarril Cartagena-Los Blancos y se introdujeron los modernos automotores *Billard*, lo que conllevó la cancelación del servicio de transporte de minerales y dejó fuera de servicio los ramales portuarios, que quedaron hasta nuestros días como meros restos arqueológicos del pasado minero. Toda esa labor de reconversión fue dirigida por un viejo conocedor del ferrocarril, Francisco Cañavate, al que desde 1965 hasta 1968 siguió en el puesto su hijo Eduardo Cañavate Navarro, quien como Cronista Oficial de Cartagena conocía muy bien el pasado y las posibilidades de futuro de una línea que tenía que cerrar a nivel técnico y administrativo todos los vestigios del pasado para hacer posible la apertura a un nuevo tiempo,

siendo muy importante la realización de las obras de estrechamiento de la vía pasando a ser de 1 metro (ancho unificado por FEVE), modernizando también los automotores.

En ese momento se proyectan en el Mar Menor una serie de urbanizaciones turísticas de segunda residencia: Islas Menores, Mar de Cristal, Playa Honda, etc. En La Manga y en el eje Los Belones-Cabo de Palos surgen grandes proyectos urbanísticos, lo cual demandaba nuevos accesos por carretera y convertía en una necesidad llevar desde Los Blancos el tren hasta Los Nietos, como base para modificar el viejo trazado y envolver el Mar Menor de una red de pequeños automotores que prestasen un servicio acorde a las nuevas necesidades turísticas.

### **El trenecillo de Los Nietos y el desarrollo turístico del Mar Menor**



Los proyectos turísticos y ferroviarios del llamado Rincón de San Ginés parecían vivir un punto de expansión sin retorno, y en 1972 se construye la nueva estación de Cartagena dotándola de talleres anexos que dejaron totalmente fuera de servicio las instalaciones y talleres existentes en la zona de Santa Lucía. Pero a finales de octubre de ese año unas fuertes lluvias inutilizaron las vías en varios tramos importantes de la línea, reventando junto al cementerio de La Unión un pantano de estériles mineros que derribó la pared del lado este, de forma que los fangos inundaron el lugar cubriendo varios cientos de metros de la vía. Otra zona muy afectada por las lluvias fue el tramo desde El Estrecho a Los Blancos, en el que en algunos tramos

la línea quedó enterrada; y en otras partes se produjeron hundimientos del terreno que dejaron la vía suelta. Aunque los daños pudieron ser reparados, la demora que produjo ese en principio localizado problema dio lugar a que la aprobación de los nuevos proyectos se atrasara, estallando en esos días la famosa crisis del petróleo de 1973, con la conocida contracción de las inversiones públicas y la paralización o ralentización de muchos proyectos urbanísticos en el Mar Menor y otros lugares: de la ambiciosa idea de rodear toda la costa de vías férreas solo se salvó lo que estaba ya licitado: la nueva estación en El Estrecho (en 1974), desviándose de su emplazamiento original; y la inauguración de la línea férrea a Los Nietos, en el Mar Menor, a la que se dotó de los apeaderos de Los Nietos Viejos y Los Nietos Pescadería, estando el edificio principal en la estación *termini*, entre la zona del Arenal y la finca Lo Poyo, con la incorporación en noviembre de 1976 de dos automotores *MAN* de la serie 2300, los 2312 y 2313.

Luego llegaron los 2314 y 2342, de modo que fueron relevando a los *Billard*, convirtiendo a la línea de Los Nietos en un trazado de vanguardia, pues se construyeron variantes en diversos tramos de la línea para suprimir pasos a nivel, se instalaron cambios de aguja de tipo hidráulico y se realizaron muchas mejoras que dieron seguridad y rapidez al servicio, convirtiendo además el *trenet* en un medio seguro para el desplazamiento de estudiantes del Mar Menor hasta los institutos de La Unión y Cartagena; construyéndose en la zona que años atrás conociese grandes movimientos de minerales, El Descargador, un apeadero para los desplazamientos de los alumnos del Instituto *Sierra Minera*, y se desvió la línea para suprimir un paso a nivel,

Cuando en 1982 se llevó a cabo la reforma integral de estos automotores, uniendo muchos de ellos en parejas y formando unidades de tren, siete de ellos quedaron como vehículos sencillos: fueron los 2309, 2328, 2352, 2358, 2364, 2367 y 2372. En los años siguientes se emparejaron dos de ellos (2358 y 2364) y el 2309 se fue para el norte. En el año 2000 seguían como operativos en la línea los 2328, 2367, 2372 y la unidad 2302/2331. Si bien en 1993 los *MAN* sufrieron una serie de importantes actuaciones mecánicas y de carrocería, fue a finales de esa década cuando FEVE inició una reforma integral de todos los vehículos para constituir las series 2600 y 3600. La primera unidad reformada, la 2601-2602, fue enviada a esta línea en septiembre de 1999. Convivió un tiempo con algunos 2300 y con el *Apolo* 2410-2473 en pruebas, decidiendo que las 2600 eran los vehículos más adecuados para esta línea.

En agosto de 2012 llegaron a Cartagena dos automotores de la nueva serie 2900 -los 2910 y 2911-, lo que permitió retirar las tres unidades 2600 que allí habían quedado y que sufrieron dos incendios. La llegada a Cartagena en octubre de 2013 de otros cuatro automotores 2900 fue muy importante,

porque estos vehículos: los 2906, 2907, 2909, 2910, 2911 y 2912 (la mitad de la serie), son los que actualmente prestan servicio.

Una de las últimas mejoras introducidas en la línea ha sido la puesta en marcha en 2011, de un nuevo apeadero denominado Hospital, cercano al recién inaugurado de Santa Lucía en Cartagena, que está contribuyendo al aumento de usuarios en un momento en el que (60 años después) se abre el debate sobre el futuro de los trenes de vía estrecha en nuestra Región como medio de vertebración territorial.

La conversión del tradicional tren minero en turístico ha contribuido en los últimos años a la transformación de Los Nietos, tradicional localidad pesquera y de incipiente turismo de elite a comienzos del siglo XX, en centro de una zona de fuerte desarrollo de segundas residencias en la propia localidad y en las modernas urbanizaciones vecinas antes señaladas, siendo estos los principales aspectos en relación a la incidencia del tren en la transformación del Mar Menor en los últimos 100 años:

1º Ecológicos. El tren ha conectado con La Unión y Cartagena espacios naturales casi vírgenes hasta hace pocas décadas, lugares como el Cabezo Mingote, la Rambla de la Carrasquilla (cruce de vías pecuarias y lugar de desarrollo de interesantes especies vegetales) o los saladares de Lo Poyo, aumentando el nivel de *antropización* de un lugar ya habitado desde la etapa protohistórica y receptor a través de rambla y acuífero de residuos mineros. La llegada del turismo masivo desde los años 60 ha estado favorecido por la mejora de las comunicaciones.

2º Sociales. El tren, en su paulatino acercamiento al Mar Menor hasta la llegada a Los Nietos en los años 70, ha contribuido al proceso de popularización de la segunda residencia y el veraneo, pasándose de la etapa anterior a 1926, momento en el que el Mar Menor acogía una serie de balnearios, de los que el de Los Nietos era seguramente el más elitista; a un segundo momento de auge de la zona llamada La Lengua de la Vaca, lugar donde se empiezan a construir pequeñas residencias sobre suelo público.

3º Desarrollo del modelo turístico de los años 60. Partiendo de los enlaces existentes en Los Blancos, se va desarrollando un turismo que al principio es básicamente diario (baños en la Punta de los Barracones, al otro lado de la Rambla) y que desde 1964 se convierte en un fenómeno sociológico que ha activado un proceso que a día de hoy parece imparable, multiplicando las segundas residencias en el núcleo costero de Los Nietos (especialmente en torno a las nuevas estaciones de la FEVE, eje Pescadería-Lo Poyo, hacia El Arenal), Islas Menores, Mar de Cristal y Los Urrutias.

## Conclusiones: el futuro del Mar Menor dentro de un modelo económico sostenible

El evidente deterioro de las riberas del Mar Menor en la última década, combinación de una serie de factores que han contribuido a la contaminación de la Albufera y del acuífero, abre un debate social con perspectivas diversas, siendo el impacto del ferrocarril como medio facilitador de la superpoblación de las localidades costeras uno de los más estudiados, en parte porque siempre ha estado encima de la mesa el gran proyecto para extenderlo por toda la ribera y hacer así posible la revalorización y recalificación de zonas todavía no humanizadas, con el posible impacto sobre recursos, uso del suelo y calidad de vida que esto pudiera suponer.

Contra estos argumentos se sitúan aquellos otros que defienden la vigencia del proyecto del ferrocarril como medio para frenar la afluencia excesiva de visitantes en vehículos a motor, dentro de la agenda 2030, creyendo los que así piensan que contribuiría al aumento de la salud y el bienestar público, a la mejora de la calidad de las aguas, el uso de energías limpias, el aumento del empleo en nuevos sectores económicos, la mejora de las infraestructuras y la conversión de las comunidades de vecinos del entorno del Mar Menor en sostenibles, revitalizando paralelamente al desarrollo del tren explotaciones agrarias tradicionales, saladares, salinas, acuíferos y parques arqueológicos donde puedan ser visitadas antiguas calzadas romanas, poblados ibéricos y factorías de salazón de pescado que usaron nuestros antepasados. El debate está servido.

## Bibliografía

- Aranguren, J. *Automotores españoles*. Madrid, 1992.
- Alcaide, R. *Ferrocarriles de vía estrecha en el Levante español: una red inacabada (en Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España. Vol. I)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 2005.
- Calvo, M. *Nueva California*, en *Ya*, 11-10-57.
- Cañavate. *La minería en Cartagena*. Cartagena, 1971.
- Cegarra, A. *La Unión, ciudad minera*. Cartagena, 1920.
- Egea Bruno, P.M. *La minería cartagenera en torno a la Primera Guerra Mundial (1909-1923)*. Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones, 1983.
- Fernández García, J.L. *Las unidades 2600 y 3600 de FEVE*. Madrid, 2006
- Franco, F.J. *La Unión y Cartagena, el sueño Modernista*. Cartagena, 2020.
- El año 1919 y la gran crisis de la cuenca minera*. Nuevas teorías. La Unión, 2023.
- Mouzo, R. *El ferrocarril minero de Cartagena-La Unión. Génesis y evolución desde 1874*. La Unión, 2011.

# Beltrí y Cerdán los arquitectos del Mar Menor

GUILLERMO CEGARRA BELTRÍ<sup>1</sup>

**Resumen:** Víctor Beltrí y Pedro Cerdán fueron los arquitectos modernistas más destacados de la provincia de Murcia durante el primer tercio del siglo XX. Además de ser colegas, pronto cultivaron una profunda amistad que se prolongó durante décadas, y que los llevó a colaborar en diversas edificaciones de singular importancia. Ambos tuvieron una relación muy estrecha con el Mar Menor en cuyas localidades realizaron notables obras urbanísticas y particulares, algunas de las cuales todavía es posible observar.

**Palabras clave:** Víctor Beltrí, Pedro Cerdán, modernismo, Mar Menor, San Pedro del Pinatar, Santiago de la Ribera, Los Alcázares, Los Urrutias, Los Nietos, Cabo de Palos.

**Abstract:** Víctor Beltrí and Pedro Cerdán were the most prominent art-nouveau architects in the province of Murcia during the first third of the 20th century. In addition to being colleagues, they soon cultivated a deep friendship that lasted for decades, leading them to collaborate on various buildings of singular importance. Both had a very close relationship with the Mar Menor, where they carried out notable urban and private projects, some of which can still be seen today.

**Key words:** Víctor Beltrí, Pedro Cerdán, art-nouveau, Mar Menor, San Pedro del Pinatar, Santiago de la Ribera, Los Alcázares, Los Urrutias, Los Nietos, Cabo de Palos.

## El Mar Menor a finales del siglo XIX

A mediados del siglo XIX el espacio del Mar Menor era completamente diferente a lo que hoy conocemos.

Apenas unas pocas cabañas de pescadores, hechas la mayoría de las veces de tableros de madera y cañas, salpicaban sus orillas en contadas localizaciones ribereñas. Así lugares como Santiago de la Ribera, Punta Prima, Los Narejos, Playa Honda, Mar de Cristal o La Manga, eran totalmente inexistentes,

---

<sup>1</sup> Presidente de Honor de la Comisión Beltrí 2012 (moderdeco@gmail.com)

y otros como Lo Pagán, Los Alcázares, Los Urrutias, Los Nietos o Cabo de Palos eran caseríos en los que apenas podían contabilizarse unas pocas construcciones. Por supuesto, en estos lugares no existía ningún tipo de infraestructura básica como alcantarillado, agua potable, electricidad o recogida de basuras, que llegarían bien entrada la segunda mitad del siglo XX.



Figura 1. Casetas de pescadores.



Figura 2. Vista del Mar Menor a principios del siglo XX (Fuente: Blog Pacto por el Mar Menor).

Hay una serie de hechos clave que hicieron que el Mar Menor fuera visto de otra forma por la alta burguesía y la clase dirigente de la ciudad de Murcia. Tenemos que remontarnos a 1888 cuando el que fuera presidente de Sala del Tribunal Supremo, José María Barnuevo y Rodrigo de Villamayor de Ulloa y su esposa M.<sup>a</sup> Teresa Sandoval y Mena, fundan Santiago de la Ribera

cuando decidieron construir en una de sus fincas llamada “Torre Mínguez” perteneciente al municipio de San Javier, el denominado “Chalet Barnuevo” que fue la primera edificación que hubo en la zona, y el núcleo desde donde comenzó la expansión de esta importante localidad costera. A raíz de este hecho, familiares y amigos de la familia empezaron a construir a lo largo de su orilla sus casas de veraneo, a menudo denominadas “hotelitos” o “torres”, en dirección hacia la playa de Lo Pagán, en San Pedro del Pinatar.



Figura 3. Palacete del Marqués de Benifayó.

En 1892 Julio Falcó d’Adda, IX Barón de Benifayó, tras haber adquirido la denominada desde entonces Isla del Barón en el Mar Menor lugar en dónde había levantado un gran edificio estilo neoárabe, decide construir en San Pedro del Pinatar otro palacete conocido popularmente como “Casa de la Rusa”, según proyecto del arquitecto madrileño Lorenzo Álvarez Capra (Figura 3).

En 1895 la poderosa y conocida familia Servet de Murcia decide edificar en esta misma localidad, en un terreno de su propiedad llamado “Finca de San Sebastián”, su segunda residencia conocida popularmente como la “Casa del Reloj”, lugar en donde pasaba temporadas de descanso el que fuera presidente de la Primera República Española, Emilio Castelar, buen amigo de la familia que falleció en ella durante una de sus estancias.

También el prestigioso general Julián González Parrado, una vez retirado, decidió pasar sus últimos años en su quinta llamada “Villa Alegría” para intentar recuperarse de sus problemas de salud (Figura 4).

Como consecuencia de estos hechos, San Pedro del Pinatar fue adquiriendo poco a poco fama de lugar saludable en donde poder descansar y aplicarse en su playa de Lo Pagán, los lodos y barros a los que se les atribuyen propiedades curativas y medicinales.



Figura 4. Quinta del general González Parrado “Villa Alegría”.

A partir de estos hechos el Mar Menor empezó a ponerse de moda entre las clases más adineradas de la capital que eligieron sus playas para pasar los días más calurosos del verano y mitigar sus efectos, alternando el periodo estival con temporadas en sus segundas residencias de El Valle y Carrascoy, en los alrededores del Santuario de La Fuensanta, y para ello optaron por construirse lujosos chalets y palacetes en sus orillas.



Figura 5. Balnearios de “La Encarnación” en Los Alcázares.

Los Alcázares era el lugar al que acudían cada verano gran cantidad de gente de Murcia y su huerta con motivo de la Feria del Mar, que se celebraba con ocasión del ritual anual de tomar el famoso “novenario” de baños marinos. Aunque el núcleo de población empezó a crecer a partir de 1863, fue la construcción del balneario de “La Encarnación” en 1902, el detonante para extender su fama, y convertirse en polo de atracción para aquellos que deseaban aliviar sus males y mejorar su salud (Figura 5).

Mientras tanto los terratenientes y nuevos ricos de Cartagena y La Unión, optaron por construir sus segundas residencias en forma de grandes casonas diseminadas tanto por el Campo de Cartagena, como en las estribaciones de Sierra Espuña, en los denominados “huertos” de Totana.

Sin embargo, la burguesía cartagenera de clase media, que no podía aspirar a esas casas de campo, optó por elegir como lugar de veraneo las playas de Los Nietos, Portmán y Los Urrutias, en donde poco a poco fueron construyendo pequeñas y modestas casas para pasar sus vacaciones estivales.



Figura 6. Publicidad del balneario de “Santa Eloísa” en Los Nietos.

Este hecho se aceleró a partir de 1891, fecha en la que en la primera de estas localidades se inauguró el balneario de “Santa Eloísa”, propiedad del unionense Pedro García Ros. El balneario disponía de amplias estancias amuebladas para familias, billares, salones de baile, casino, así como baños termales y de mar, accediéndose a estos últimos a través de casetas de baño hechas de madera (Figura 6).

### Víctor Beltrí y Pedro Cerdán: arquitectos modernistas

Sin lugar a dudas los dos arquitectos que cultivaron el modernismo en la provincia de Murcia fueron Víctor Beltrí Roqueta y Pedro Cerdán Martínez.

Víctor Beltrí y Roqueta nació en 1862 en la localidad tarraconense de Tortosa, en el seno de una familia humilde. Sin embargo, el hecho de que su padre fuera escultor, dibujante y músico y su madre profesora, ejerció una influencia decisiva en los primeros años del futuro arquitecto y facilitó que pudiese cursar estudios universitarios.



Figura 7. Víctor Beltrí y Roqueta (Archivo Familia Beltrí).

En su juventud formó parte de un grupo de jóvenes artistas tortosinos aspirantes a pintores o escultores, siendo la primera inclinación de Beltrí la pintura.

En septiembre de 1880 se trasladó a Barcelona para cursar estudios en la Escuela de Bellas Artes y en la de Arquitectura, en donde recibió las enseñanzas de un grupo de profesores entre los que destacaban Augusto Font, Lluís Domènech i Montaner y Josep Vilaseca. Durante estos años en Barcelona al parecer trabajó con Antonio Gaudí, probablemente en la Casa Vicens.

A la terminación de sus estudios en 1886 se traslada a Tortosa para ejercer como arquitecto municipal entre 1887 y 1890, y ese mismo año se instala en la localidad valenciana de Gandía para ocupar también la plaza de arquitecto municipal, lugar en donde permanece hasta que a mediados de 1893 presentó la dimisión tras ganar una plaza como arquitecto inspector técnico de la Hacienda de la provincia de Murcia, trasladándose con su familia a la capital. En 1895 se instala en Cartagena que en aquellos momentos era una ciudad en plena reconstrucción tras la sublevación cantonal, con una economía floreciente como consecuencia del auge experimentado por la industria minera.

A principios de 1897 Beltrí abandona su puesto de arquitecto de Hacienda para dedicarse exclusivamente al ejercicio libre de la profesión, realizando importantes obras para los acaudalados propietarios mineros, ejecutando durante la primera veintena del siglo XX, lo mejor de su producción en Cartagena y sus pedanías, así como en La Unión.

Entre 1924 y 1930 ejerció como arquitecto municipal auxiliar de Cartagena. Durante esta época, en la que ostentaba la alcaldía Alfonso Torres, se ejecutan numerosas obras públicas y de ornato, en las que a menudo interviene Beltrí, tanto individualmente, como en colaboración con el arquitecto municipal titular Lorenzo Ros.

Entre 1929 y 1932, realizó más de cien obras en la ciudad de Murcia y sus pedanías. También realizó importantes proyectos en localidades como Lorca, Mazarrón, Totana y San Javier. Es muy probable que trabajara también en otras localidades de la provincia tales como Alhama, Bullas, Fortuna, Torre Pacheco, Lorquí o Jumilla.

También tenemos constancia de su actividad profesional fuera de la provincia de Murcia, además de en las ya mencionadas Tortosa y Gandía, en Melilla y también, muy probablemente, en Almería, Cuevas del Almanzora, Huéscar y Palma de Mallorca.

Estilísticamente se decantó inicialmente por un eclecticismo al que le fue añadiendo elementos modernistas, de forma progresiva. A partir de 1909 incorpora con bastante acierto el estilo de la escuela *sezzion* vienesa.

En la década de los veinte, y con un afán de estar al día, se incorpora arquitectónicamente a otras corrientes del momento, tales como la regiona-

lista, el *art déco*, llegando incluso al racionalismo, a veces con detalles de un tardío modernismo. Con mucha frecuencia integró en sus obras elementos historicistas orientalistas neoislámicos, neoegipcios o neoasiáticos. Es sin lugar a dudas, el arquitecto que más obras modernistas realizó en la provincia de Murcia.

Además de los cargos anteriormente mencionados, ejerció como profesor en la Escuela Superior de Industria de Cartagena, donde llegó a ser vicedirector; fue arquitecto de la Junta de Protección a la Infancia y Represión a la Mendicidad; arquitecto de la Asociación de Propietarios; arquitecto de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana; arquitecto de Obras del Puerto; vocal de la Junta de Fomento y Mejora de Casas Baratas; inspector de las Casas Baratas y fundador del Patronato Antituberculoso.

Falleció en 1935 y al declararse al poco tiempo la guerra civil, su viuda Teresa Villaseca se trasladó a vivir a Murcia a casa de su hijo Guillermo, abandonando en Cartagena el archivo personal del arquitecto y del que lamentablemente no se ha conservado prácticamente nada.

Pedro Cerdán Martínez nació en 1863<sup>2</sup> en Torre Pacheco, en el seno de una familia de comerciantes. La intención de su padre era que su hijo heredara el negocio familiar, pero su buena disposición para los estudios, y su afición por las matemáticas y el dibujo, hicieron que la familia accediera a que marchara a Madrid para cursar estudios de Arquitectura.



Figura 8. Pedro Cerdán Martínez (Archivo Familia Cerdán).

Allí recibió una formación academicista, obteniendo el título en 1889 con buenas calificaciones académicas. Ese mismo año obtuvo también la licenciatura en Ciencias Exactas, que había estudiado simultáneamente con la primera.

2 Aunque Dora Nicolás da como fecha de nacimiento 1862 en su libro sobre Pedro Cerdán, realmente nació el 21 de julio de 1863, tal y como figura en su partida de nacimiento, y Ricardo Montes afirma de forma correcta en su libro sobre el arquitecto.

Aunque seguidamente regresó a Torre Pacheco, instalaría pronto un estudio en Murcia consiguiendo rápidamente la plaza de arquitecto municipal de esta ciudad, ocupando este cargo desde 1891 hasta su renuncia en 1901, para ejercer como arquitecto provincial y diocesano.

De espíritu regeneracionista, es notable en su obra el influjo que ejercieron sus profesores de la Escuela de Madrid, Velázquez y Bosco. Cultivó el eclecticismo, el mudéjarismo y el clasicismo, hasta desembocar en un modernismo de estilo vienés, haciendo incluso incursiones por el *art nouveau*. Con cierta frecuencia incorpora en sus obras elementos neoislámicos.

Además de en la capital, realizó numerosos trabajos por toda la provincia y en otras localidades del sureste como Novelda y Callosa de Segura. Falleció en Murcia en 1947, no sin antes destruir todo su archivo personal, por lo que lamentablemente se perdió su correspondencia y gran parte de sus proyectos.

## Víctor Beltrí y Pedro Cerdán: algo más que colegas

Beltrí y Cerdán no sólo fueron los dos arquitectos más importantes e influyentes que trabajaron en la provincia de Murcia. La amistad entre ellos parece que comenzó apenas este último llegó en 1893 a la capital con su familia desde Gandía con motivo de su nombramiento como arquitecto de Hacienda para la provincia de Murcia.

Inmediatamente Beltrí comenzó a trabajar en su nuevo cargo emprendiendo acciones contra el ayuntamiento de la ciudad por temas relacionados con el Teatro Romea. Durante el curso de estas actuaciones conoce a Cerdán que por aquel entonces era el arquitecto municipal de Murcia, y que se encontraba trabajando precisamente en la reforma del citado teatro.

Ambos tenían casi la misma edad, unos treinta años, y compartían los mismos ideales de regeneración de la sociedad y de modernización de la arquitectura, y pronto entablaron una duradera y profunda amistad que se prolongaría durante toda su vida.

Un año más tarde el propio Pedro Cerdán recomienda a Beltrí como proyectista con motivo de un litigio con el maestro de obras José Gallego Bernal, a propósito de la construcción de un panteón en el cementerio de Nuestro Padre Jesús Nazareno<sup>3</sup>.

En 1901 el Ayuntamiento de La Unión aprueba el proyecto de Beltrí para la construcción de un nuevo Mercado de Abastos, dentro de un plan de mejoras urbanas elaborado por Cerdán, y en detrimento del también presentado por este último. Sin embargo, Beltrí no dirigió la obra sin duda por

3 Nicolás Gómez, Dora: "Arquitectura y arquitectos del siglo XIX en Murcia" p. 154, Murcia 1993.

la elevada carga de trabajo que tenía por entonces en Cartagena, siendo el propio Cerdán el encargado de su dirección respetando en gran medida el proyecto original, aunque introdujo algunos cambios siempre de acuerdo con Beltrí (Figura 9).



Figura 9. Fotografía coloreada del Mercado de Abastos de La Unión al poco tiempo de su inauguración (Fuente: Juanjo Carrillo).

Unos años más tarde encontramos a los dos arquitectos participando en el V Congreso de Arquitectura de Valencia celebrado en 1909 (Figura 10).



Figura 10. Fotografía oficial del V Congreso de Arquitectura de Valencia (1909). En ella se pueden distinguir a Beltrí y Cerdán.

En 1924 José Luís Beltrí, hijo mayor de Víctor, se casó María de los Ángeles García Izquierdo, hija del que fuera alcalde de Murcia Diego García Avilés, siendo Pedro Cerdán uno de los testigos del enlace por parte del novio<sup>4</sup>, lo que vuelve a confirmar la amistad existente entre las dos familias que ya por aquel entonces cumplía más de treinta años desde que ambos se conocieran en Murcia.

La última referencia documental que tenemos de una colaboración de los dos arquitectos es en la creación en 1931 de la Delegación en Murcia del Colegio de Arquitectos de la zona de Valencia, en la que Cerdán fue elegido presidente.<sup>5</sup>

Aunque el lenguaje iconográfico de ambos arquitectos suele ser muy característico y propio de cada uno de ellos, hay muchas veces que sus obras se confunden, lo que ha hecho que hallamos dudado de su autoría. De hecho, hay un número de ellas en las que encontramos a la vez elementos que solían utilizar por separado cada uno de ellos, y que sugieren que los dos intervinieron en estas obras que además suelen ser de bastante importancia.

Es por ello que, después de muchos años investigando los trabajos de ambos profesionales, me atrevo a lanzar la hipótesis de que la colaboración que tuvieron en el Mercado La Unión no fue un hecho aislado, y que la envergadura de ciertos proyectos, unido la lejanía de estas obras, debió de ser determinante para que surgieran estas posibles colaboraciones.

Entre ellas podríamos mencionar en La Unión la “Casa del Piñón”, en Bullas la “Casa Melgares”, en Murcia la “Casa Almansa”, en Cartagena el “Chalet de la Compañía del Ensanche” o en Novelda la “Casa de Antonia Navarro”.

## Los veraneos de la familia Beltrí

Víctor Beltrí y Teresa Villaseca tuvieron cuatro hijos que sobrevivieron a la infancia: Matilde, Carmen, José Luís y Guillermo. Por la familia sabemos que Matilde eligió como lugar de veraneo Cabo de Palos, Carmen lo hizo entre Mazarrón y Los Nietos, y Guillermo escogió Los Urrutias, a raíz de construir en 1935 un chalet en primera línea de playa, según proyecto de su padre, y que siempre fue conocido por el nombre de el “Hotelito Azul” (Figura 26). Ignoramos donde veraneaba José Luís.

Este era un reconocido “*sportman*”, tal y como le llamaba la prensa local, en la que hay numerosas referencias de sus hazañas futbolísticas y en las regatas de barcos, afición esta última que compartía con su hermano Guillermo, y que perduraría a través de los años entre sus descendientes que llegaron a alcanzar importantes éxitos, tanto a nivel nacional, como internacional. Esta afición pudo ser determinante en la elección de los lugares de veraneo de la familia Beltrí.

4 *Diario “El Liberal de Murcia”* 22/6/1924.

5 Libro de Actas de Juntas del Colegio de Arquitectos, 31 de octubre de 1931.



Figura 11. Víctor Beltrí, en el centro vestido de blanco y con sombrero, retratado junto a su hija Matilde y otros familiares en la playa de Cabo de Palos (Archivo Familia Beltrí).

La primera referencia documental que tenemos sobre los veraneos de la familia es de 1911. Así en el diario “El Eco de Cartagena” de 16 de septiembre de ese año aparecía la siguiente reseña: *“Acompañado de su distinguida familia ha regresado de Cabo-Palos en donde ha pasado la temporada veraniega, nuestro querido amigo el arquitecto de esta ciudad Víctor Beltrí”*.

No debió de convencerles mucho el lugar pues al año siguiente decidieron cambiar de lugar de veraneo eligiendo Los Alcázares. La reseña aparecida en “El Liberal” el 19 de septiembre de 1912 lo reflejaba de esta escueta manera: *“Regresa de Los Alcázares Don Víctor Beltrí y familia”*. Por las fechas, es casi seguro que tuviese oportunidad para departir con su amigo Pedro Cerdán y conocer de primera mano la construcción de su nueva vivienda de veraneo.

Al parecer a principios de la década de los veinte Mazarrón fue el lugar elegido para sus veraneos, probablemente junto con su hija Carmen y sus nietos.

Sabemos por la familia que, en fecha indeterminada, finalmente decidieron veranear en la localidad de Los Nietos, tal vez por su cercanía de Cartagena, ya que, aunque el arquitecto estaba teóricamente de vacaciones, nunca dejó de presentar proyectos al consistorio municipal durante los meses estivales.

No obstante no tenemos constancia documental de este hecho hasta el 31 de julio de 1928, cuando la prensa local menciona escuetamente que *“Ha marchado a Los Nietos, el arquitecto municipal D. Víctor Beltrí”*<sup>6</sup>. Este hecho debió de prolongarse a lo largo de los años hasta su fallecimiento, de forma que en 1933 aparecía en una lista de vecinos de Los Nietos.

6 Diario “Cartagena Nueva” 31/7/1928.



Figura 12. Víctor Beltrí y su mujer Teresa Villaseca, retratados hacia 1933 en la playa de Los Nietos, junto a sus hijas Matilde y Carmen y algunos de sus nietos (Archivo Familia Beltrí).

Un año más tarde, la prensa se hace eco de la noticia de que el arquitecto se ha visto obligado a regresar a Cartagena dado su estado tras haber caído enfermo: *“Con motivo de su delicado estado de salud han regresado de Los Nietos, nuestro respetable amigo el arquitecto don Víctor Beltrí y señora”*<sup>7</sup>. Aparentemente, y según se refleja en la prensa, el arquitecto se recuperaría momentáneamente de este achaque, aunque su salud quedaría muy mermada, de tal forma que fallecería sólo seis meses más tarde.

Existen fotografías de Víctor Beltrí en Cabo de Palos con la familia de su hija Matilde (Figura 11), y de Víctor y su esposa Teresa en la playa de Los Nietos, con sus dos hijas Matilde y Carmen y algunos de sus nietos, entre los que se encontraba mi madre Trinidad (Figura 12).

## Los veraneos de la familia Cerdán

La relación de Pedro Cerdán con Los Alcázares viene de lejos, ya que al parecer la familia del arquitecto poseía seis casas en propiedad en esta localidad.<sup>8</sup>

La primera referencia que tenemos sobre el veraneo del arquitecto es de

<sup>7</sup> *Diario “El Noticiero de Cartagena”* 2278/1934.

<sup>8</sup> Nicolás Gómez, Dora: “Pedro Cerdán Martínez”. Colección Monografías. Dirección General para la Vivienda y Arquitectura MOPU. Madrid, 1988. p. 27

agosto de 1891 cuando la prensa local se hace eco de que “*Pedro Cerdán ha salido para San Javier*.”<sup>9</sup>, probablemente con destino final Los Alcázares, que por entonces pertenecía parcialmente a este municipio.

En 1910 el matrimonio formado por Pedro Cerdán y M.<sup>a</sup> Dolores Fuentes, su segunda esposa, adquiere un solar para construir una vivienda en pleno Paseo de la Concha de esta localidad. Las obras finalizaron en 1914, y desde ese momento fue su lugar principal de veraneo.

También Ricardo Montes, que ha estudiado en profundidad la vida y obra del arquitecto, afirma que Pedro Cerdán “con su familia veraneó continuamente en Los Alcázares (desde 1899) y Avilese, haciéndolo esporádicamente en los Baños de Mula o en San Javier.”<sup>10</sup>

## Principales obras de Beltrí y Cerdán en el Mar Menor

La constante actividad profesional de Pedro Cerdán en la ciudad de Murcia y por toda la provincia, así como el hecho de que veranease en Los Alcázares, facilitó el que realizara diversas obras de singular importancia, tanto en esta localidad como en San Pedro del Pinatar y Santiago de la Ribera. En cambio, no conocemos ninguna obra suya en el resto de localidades del sur del Mar Menor, sin tener en cuenta lugares como La Unión, Portmán o El Algar que quedarían fuera del ámbito geográfico de esta ponencia.

En cuanto a Víctor Beltrí, este realizó diversos trabajos en Los Urrutias, Los Nietos y Cabo de Palos, localidades pertenecientes al municipio de Cartagena, tanto de tipo particular como durante el desempeño de su labor como arquitecto municipal auxiliar de esta ciudad en la década de los veinte del siglo pasado. En cambio, y al contrario de Cerdán, su actividad en las localidades del norte del Mar Menor fue esporádica, aunque de bastante relevancia.

La actividad de otros arquitectos de la época en estas localidades costeras fue mucho más limitada, con la excepción del que fuera arquitecto municipal de Murcia, José Antonio Rodríguez, que veraneaba en Santiago de la Ribera y que además del desaparecido chalet de Adrián Viudes, pudo ser autor de otras obras en esta localidad<sup>11</sup>.

A continuación, se describen las principales obras y actuaciones de Beltrí y Cerdán en el Mar Menor, ordenadas de norte a sur por su localización.

9 *Diario “Las Provincias”* 4/8/1891.

10 Montes Bernárdez, Ricardo: “Vida y obra del arquitecto Pedro Cerdán Martínez”. Colección “A Orillas del Guatazales”, N° 14. Colegio Oficial de Arquitectos de la Región de Murcia y Ayuntamiento de Las Torres de Cotillas, 2015.

11 Tomás Gabarrón, Lorenzo: “José Antonio Rodríguez. Arquitecto (1868-1938)”. Ed. Fundación Universitaria San Antonio (UCAM). Murcia, 2013, p. 13.

## San Pedro del Pinatar



Figura 13. Imagen antigua de la playa de San Pedro del Pinatar (Fuente: Blog Pacto por el Mar Menor).

La obra más interesante de Pedro Cerdán es “Villa San Sebastián”, más conocida hoy en día como la “Casa del Reloj”, chalet de grandes proporciones proyectado para la conocida familia murciana de los Servet, y que se ha conservado hasta nuestros días en buen estado gracias a que desde hace años se le ha dado uso como restaurante (Figura 14).



Figura 14. Imagen antigua coloreada de “Villa San Sebastián”.

Probablemente también sea suya “Villa Alegría”, la interesante quinta del general Julián González Parrado, que todavía se mantiene en pie, aunque muy modificada (Figura 4).

No conocemos ninguna obra de Víctor Beltrí en esta localidad.

## Santiago de la Ribera



Figura 15. Primera línea de la playa de Santiago de la Ribera.

La obra más interesante de Pedro Cerdán es la “Casa Benimar”, obra de 1910 de diseño casi industrial realizada para el abogado, político y fotógrafo, Luís Federico Guirao Almansa (Figura 16).



Figura 16. “Casa Benimar” (Fuente: elaboración propia).

Probablemente sean también obras suyas “Torre Javiera” y “Villa Rosa”, casonas que todavía se conservan en las cercanías de Lo Pagán, así como otras edificaciones que había en primera línea de playa y que desaparecieron durante las décadas de los sesenta y los setenta del siglo pasado.

La única obra conocida de Víctor Beltrí en esta localidad es el muy notable “Chalet del Conde de Campillos”, obra modernista realizada hacia 1903 para la hija de los fundadores de Santiago de la Ribera, M.<sup>a</sup> Dulce Barnuevo y Sandoval y su marido Manuel Chico de Guzmán y Chico de Guzmán, Conde de Campillos (Figura 17).



Figura 17. Imagen antigua del “Chalet del Conde de Campillos”.

## Los Alcázares



Figura 18. Imagen antigua de la playa de Los Alcázares  
(Fuente: Balneario de la Encarnación).

Al ser esta localidad el lugar habitual de veraneo de Pedro Cerdán, además de su propia casa construida en estilo modernista (Figura 20), podemos encontrar numerosas otras obras suyas entre las que podemos destacar la casa de Luís Barceló con arcos neoárabes en su fachada (Figura 21), la casi fabril casa de la familia Jover (Figura 22), la casa proyectada para sus hijos, todas ellas en el Paseo de la Concha, y la vivienda proyectada para el teniente coronel Cabello en 1930, con un interesante interior decorado en estilo neonazari en el número 65 de la Avenida de la Libertad (Figura 23).



Figura 20. Casa de Pedro Cerdán  
(Fuente: elaboración propia).



Figura 21. “Casa de Luís Barceló”  
(Fuente: elaboración propia).



Figura 22. “Casa Jover”  
(Fuente: elaboración propia).



Figura 23. Interior de la “Casa Cabello”  
(Fuente: elaboración propia).

Así mismo realizó diversas actuaciones urbanísticas entre las que destacan el proyecto del propio Paseo de la Concha.

La única obra conocida de Víctor Beltrí en Los Alcázares es la “Casa de Miguel Inglés” (Figura 24), obra tardía de estilo ecléctico de 1928, ubicada también en el mismo Paseo, y que todavía se conserva en buen estado<sup>12</sup>.



Figura 24. “Casa de Miguel Inglés” (Fuente: elaboración propia).

<sup>12</sup> AMLA: Descubridor Leonardo Bódalo.

## Los Urrutias

Como arquitecto municipal auxiliar de Cartagena, Beltrí acometió la mejora de los caminos de acceso al caserío de Los Urrutias terminando las obras de acceso desde la carretera La Unión-San Javier (1924) y mejorando el de la carretera de El Algar (1925). Así mismo realizó el proyecto para su urbanización en 1930.



Figura 25. Imagen antigua de la playa de Los Urrutias.

También realizó diversas obras particulares que son casi imposibles de identificar hoy en día. Sabemos que proyectó una casa de dos viviendas para Pedro Martínez Pérez (1932), un edificio para José García García en la segunda línea de playa lado de poniente (1934), así como el mencionado “Hotelito Azul” (1934 / 1935) para su hijo Guillermo, en estilo *art-déco* en su variante *stream line*, y que aunque todavía se conserva se encuentra muy modificado (Figura 26). No conocemos ninguna obra de Pedro Cerdán en esta localidad.



Figura 26. Imagen antigua coloreada del “Hotelito Azul” (Archivo Familia Beltrí).



Figura 27. Imagen antigua de casas en primera línea de la playa de Los Nietos (Fuente; Francisco Javier Pérez).

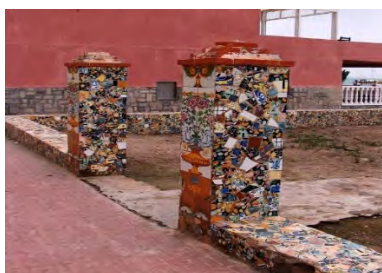


Figura 28. Plazoleta de trencadís  
(Fuente: elaboración propia).



Figura 29. Detalle de azulejos de  
la casa de la antigua c/ Levante, 11  
(Fuente: elaboración propia).

## Los Nietos

Beltrí realizó diversas obras particulares que son casi imposibles de identificar hoy en día. Sabemos que proyectó una casa para Mariano García Sánchez (1929), tres casas para Antonio Díaz Soto (1933), una casa para Juan Navarro Llamas, un garaje para Carmelo Jiménez Martínez (1934), así como un hotelito para su hija Carmen. Aunque hemos intentado localizarlo tenemos nuestras dudas sobre su ubicación, aunque hay una construcción en el nº 11 de la antigua calle Levante que, por el tipo de azulejos empleados, tanto enteros como en forma de *trencadís*, bien podría corresponder a este hotelito (Figura 29).

Como arquitecto municipal auxiliar de Cartagena, Beltrí acometió la mejora de los caminos de acceso a Los Nietos desde Los Belones y El Salinar (1925). Así mismo, y al igual de que en el caso de Los Urrutias y Cabo de Palos, procedió a realizar su proyecto de urbanización en 1930. Como parte de esta intervención debe ser la construcción de una enorme plazoleta de *trencadís* que todavía se puede ver hoy en día (Figura 27). No conocemos ninguna obra de Pedro Cerdán en esta localidad.

## Cabo de Palos



Figura 30. Imagen antigua de la playa de Cabo de Palos (Fuente: CEHIFORM).

En aquellos años La Manga estaba muy lejos convertirse en un lugar turístico y era una franja arenosa que se extendía desde la playa de La Llana en San Pedro del Pinatar, hasta Cabo de Palos.

En este último enclave Beltrí proyectó al menos tres casas para Pedro Marín Sánchez (1926), así como un garaje (1928), sin que se especifique en el proyecto la dirección de ninguna de estas obras.

Desde su puesto en el consistorio cartagenero realizó entre otros el proyecto de urbanización la playa de Cabo de Palos (1926)<sup>13</sup> y acometió la reconstrucción de un trozo de un muro de contención (1927). No tenemos constancia de que Cerdán hiciera allí ninguna obra de relevancia.

## Fuentes documentales

Actas de Juntas del Colegio de Arquitectos de Murcia.

Actas Municipales del Ayuntamiento de Cartagena: 1924 y 1927.

Archivo Municipal de Los Alcázares (AMLA).

Archivo Municipal de Cartagena (AMC): Legajo CH00557, Legajo CH00946 Exp. 12, Legajo CH00910 Exp. 55, Legajo CH00625, Legajo CH00910, Legajo CH00946 Exp. 13, Legajo CH00583 Exp. 4991, Legajo CH01908 Exp. 1, Legajo CH00894, Legajo CH00909.

Centro Histórico Fotográfico de la Región de Murcia (CEHIFORM).

Diario “Cartagena Nueva”: 10/7/1925, 27/8/1926 y 31/7/1928.

Diario “Eco de Cartagena”: 16/9/1911.

Diario “El Liberal”: 19/9/1912.

Diario “El Liberal de Murcia”: 22/6/1924.

Diario “El Noticiero” (Cartagena nueva): 22/8/1934.

Diario “Las Provincias”: 4/8/1891.

## Bibliografía

Beltrí Fernández, Mercedes: *Victor Beltrí y Roqueta. El Arquitecto de la calle Mayor*. Facultad de Historia, Universidad de Murcia. Tesina sin publicar.

Cegarra Beltrí, Guillermo: “Casa Benimar” [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://moderdeco.blogspot.com/2014/01/casa-benimar-c-santa-fe-barrio-de-san.html> (20 de enero de 2014).

Cegarra Beltrí, Guillermo: “Casa de Pedro Cerdán” [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://moderdeco.blogspot.com/2014/09/19-casa-de-pedro-cerdan-paseo.html> (15 de septiembre de 2014).

Cegarra Beltrí, Guillermo: “Chalet del Conde de Campillos” [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://moderdeco.blogspot.com/2016/07/61-chalet-del-conde-de-campillos-paseo.html> (24 de julio de 2016).

Cegarra Beltrí, Guillermo: “Hotelito Azul” [Mensaje en un blog]. Recuperado de

<sup>13</sup> Diario “Cartagena Nueva” 27/8/1926.

- <https://moderdeco.blogspot.com/2025/03/172-hotelito-azul-primera-linea-de.html> (13 de marzo de 2025).
- Cegarra Beltrí, Guillermo: “Pedro Cerdán Martínez: Arquitecto” [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://moderdeco.blogspot.com/2016/04/55-pedro-cerdan-martinez-torre-pacheco.html> (24 de abril de 2016).
- Cegarra Beltrí, Guillermo: “Víctor Beltrí y Roqueta: Arquitecto” [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://moderdeco.blogspot.com/2015/02/28-victor-beltri-y-roqueta-tortosa-1862.html> (15 de Febrero de 2015).
- Cegarra Beltrí, Guillermo y Lario Romero, María José: *Arquitectura Orientalista en la provincia de Murcia*. Hellín, 2025. Libro sin publicar.
- Cegarra Beltrí, Guillermo y Morales Martínez, Santiago: *Adelante siempre: Arquitecto Víctor Beltrí Roqueta (Tortosa, 1862 - Cartagena, 1935)*. Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia y Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Murcia. Murcia, 2005.
- Cegarra Beltrí, Guillermo y Sánchez Espinosa, Elvira: *Arquitectura Modernista en la Región de Murcia*. Libros Mabla. Madrid, 2013.
- Egea Martínez, María Dulce y Aparicio Sánchez, Ramona: “Los Urrutias y Los Nietos. Recuerdos de una vida”. Revista *Náyades*, 2022-13.
- Montes Bernárdez, Ricardo: *Vida y obra del arquitecto Pedro Cerdán Martínez*. Colección “A Orillas del Guatazales”, N° 14. Colegio Oficial de Arquitectos de la Región de Murcia y Ayuntamiento de Las Torres de Cotillas, 2015.
- Nicolás Gómez, Dora: *Arquitectura y arquitectos del siglo XIX en Murcia*. Excelentísimo Ayuntamiento de Murcia y Colegio de Arquitectos. Murcia, 1993.
- Nicolás Gómez, Dora: *Pedro Cerdán Martínez*. Colección Monografías. Dirección General para la Vivienda y Arquitectura MOPU. Madrid, 1988.
- Pérez Rojas, Francisco Javier: *Cartagena 1874-1936 (Transformación urbana y arquitectura)*. Editora Regional de Murcia. Murcia, 1986.
- Tomás Gabarrón, Lorenzo: *José Antonio Rodríguez. Arquitecto (1868-1938)*. Ed. Fundación Universitaria San Antonio (UCAM). Murcia, 2013.
- VV. AA. *Fotografías antiguas del Mar Menor*. [Mensaje del blog Pacto por el Mar Menor]. Recuperado de <http://pactoporelmarmenor.blogspot.com/p/fotografias-antiguas-del-mar-menor.html>.
- VV. AA. *Los Alcázares siglo XIX*. [Mensaje del blog Los Alcázares Eco-Cultural]. Recuperado de <https://losalcazaresecocultural.blogspot.com/2012/08/los-alcazares-siglo-xix.html> (1 Agosto 2012).



# La almazara de Don Jayme de Arteaga. Una instalación industrial del antiguo régimen en San Javier

ISABEL PORRÚA LORENZO  
ALFREDO PORRÚA MARTÍNEZ<sup>1</sup>

**Resumen:** En 1699 se inició la construcción de la iglesia de San Francisco Javier y la consiguiente fundación de la localidad del mismo nombre. Como en muchas otras localidades de la comarca del Mar Menor se financió su construcción con los censos y arrendamientos de las parcelas que conformaban la fábrica de la iglesia, así como por limosnas y obras pías que permitieron mantener el culto y continuar el proceso de edificación a lo largo de todo el siglo XVIII. Uno de los activos de estas obras pías fue una almazara de prensa y viga, propiedad del que fuera párroco de San Javier por aquellos años.

**Palabras clave:** San Javier, iglesia, obras pías, almazara.

**Abstract:** In 1699 began the construction of the church of San Francisco Javier and the subsequent foundation of the town of the same name. As in many other localities of the region of the Mar Menor, its construction was financed by the censuses and leases of the plots that made up the church factory, as well as alms and pious works that allowed to maintain the cult and continue the building process throughout the eighteenth century. One of the assets of these pious works was a press and beam oilmill, owned by the parish priest of San Javier during those years.

**Key words:** San Javier, church, charitable foundations, oilmill.

## I. La fundación de San Javier. Contexto histórico

En 1699, se fundó la iglesia de San Francisco Javier en la encrucijada que unía las ciudades de Cartagena y Alicante con la carretera que se dirigía a Murcia, no muy lejos del antiguo edificio de La Tercia que recogía el producto de diezmos y primicias de la partida de La Marina para el obispado de Cartagena (Iniesta Pagán, J., 1995, pp. 181-185)<sup>2</sup>.

1 Alfredo Porrúa Martínez. Arqueólogo. alfredoporrúa@gmail.com. Isabel Porrúa Lorenzo. Graduada en historia. Universidad de Granada. isacorreoarqueologia@gmail.com

2 AHPM. Legajo 1.600. "Primeras donaciones de tierra para la fábrica de la parroquia de San Javier". Notario, Sebastián de Luna, 19 de marzo de 1699. Fols. 15-22.

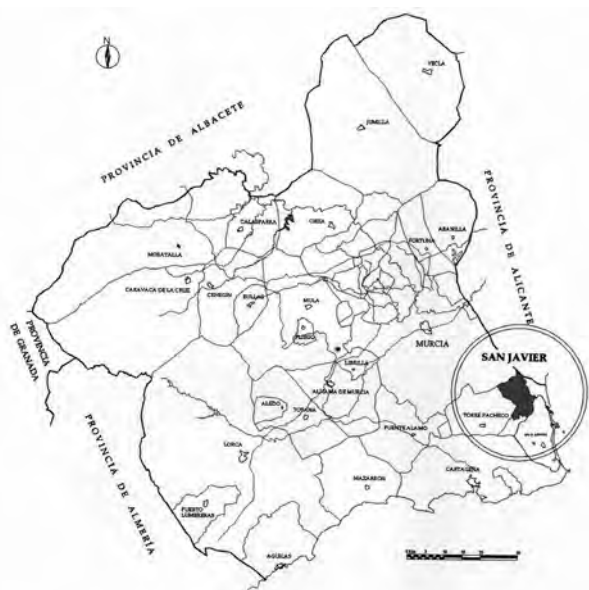


Figura 1. Término municipal de San Javier. Ubicación en el contexto de la Región de Murcia.

Le precedían una plétora de ermitas que se habían establecido en dicha partida: la ermita de San Juan en la Calavera, la de San Pedro en el Pinatar; la de San Miguel, en la encañizada del Estacio y algunas otras de carácter menor o privado en el Cabezo Gordo, Roda o Los Solas (Jiménez de Gregorio, F., 1984, p. 133-134; Iniesta Magán, J., 1995, 2002-203 y 226-234). Todas ellas dependían de la parroquia de Torre Pacheco, fundada en 1580, aunque la creciente presión demográfica del área que cubría y la dispersión del poblamiento, hacían cada vez más difícil que desde ésta se pudiera atender a toda la comarca (Merino Álvarez, A., 1981, p. 263; Iniesta Magán, J., 1995, pp. 175-177)<sup>3</sup>.

Por ello se funda esta nueva parroquia siguiendo los patrones adoptados por la iglesia para impulsar la llegada de nuevos pobladores a zonas periféricas y marginales de la diócesis: a las donaciones de tierras por parte de los fieles le seguía de forma natural la parcelación de estas por parte la fábrica de la iglesia, que arrendaba o daba a censo las tierras que rodeaban el templo. De esta forma, en torno a estos se establecía el núcleo habitado de las futuras villas y lugares de la diócesis y estas progresaban al mismo ritmo que la construcción de los edificios que les dieran origen (Lemeunier, G., 1985, p. 321).

Si bien el arrendamiento o alquiler de las parcelas de la fábrica de la parroquia podían darse en casos puntuales, la fórmula preferida era el esta-

3 Éste último basa sus afirmaciones en el contenido del Protocolo notarial nº 1.676 del AGRM. Notario, José Molina, folios 207-210 recto, redactado en Cabezo Gordo, a 28 de octubre de 1694

blecimiento de censos, el precedente del contrato hipotecario actual. Esta práctica se seguía del siguiente modo: el censalista, en este caso la fábrica de la iglesia de San Javier, recibía del censuario una pensión o renta que se abonaba en especie o en metálico. Si el censuario no cumplía con esta obligación la propiedad podía volver a manos del censalista. Los intereses cobrados solían ser muy bajos y el plazo invariablemente largo, cuando no vitalicio, por lo que este sistema fue utilizado en lugares donde el capital efectivo era escaso (Rodríguez de Diego, J.L., 1982, pp. 293-306).

Las rentas de estas parcelas se reinvertían en la construcción de la iglesia y en el mantenimiento del culto. Si el lugar en el que se asentaba la nueva parroquia se traducían en la llegada de nuevos habitantes, la viabilidad del proyecto quedaba asegurada. Este fue el caso de San Javier y las parroquias colindantes, aunque se trató de un proceso lento y gradual, dada la limitada cuantía de las rentas que se percibían. De hecho, se otorgaron a censo y se vendieron parcelas de la fábrica parroquial a lo largo de todo el siglo XVIII, continuándose las ventas hasta la segunda mitad del siglo XIX, momento en el que las desamortizaciones de bienes eclesiásticos acabaron por enajenar gran parte de los terrenos pertenecientes a la misma (Villabona Blanco, M.P., 1993, pp. 289 y 293-295).

## **2. La figura del cura párroco D. Jayme de Arteaga y Gamboa y su relación con la evolución urbana de San Javier en el siglo XVIII**

En este entorno social y religioso, las figuras más importantes de las parroquias de nueva fundación eran los mayordomos fabriqueros y los sacerdotes. Los primeros se encargaban de la construcción del nuevo templo de forma material y atendían a que los recursos económicos de los que esta dependía (limosnas, obras pías, arrendamientos y censos) se ejecutaran bajo las formas debidas. Los sacerdotes, por otra parte, debían ocuparse de sus fieles y favorecer el establecimiento de fundaciones, capillas y cofradías que contribuyeran al sustento de la vida diaria de una parroquia: esto comprendía tanto los ornamentos del culto, las imágenes o los retablos, como la atención a los pobres y necesitados que se hallaran en el territorio en el que prestaban sus servicios.

Don Jayme Arteaga y Gamboa ocupó ambos cargos. Fue fabriquero de la iglesia de San Javier y cura propio de la misma entre los años 1732 y 1764; su labor pastoral, así como la intensa actividad económica que desarrolló durante este período ayudó a configurar la trama urbana de San Javier, dotándola de infraestructuras agrícolas e industriales de las que toda la villa se benefició. Sin embargo, llegados a este punto cabe preguntarse, ¿Quién era realmente este hombre?

Lo poco que sabemos de él nos llega a través de fuentes documentales di-

rectas en las que comunica el estado de las cosas en su parroquia, interviene en ventas y alquileres de tierras y derechos o transmite sus últimas voluntades haciendo una relación exacta de sus bienes y de lo que pretende hacer con ellos tras su muerte. Así, de estos documentos se deduce que don Jayme, natural de Murcia, hijo de Francisco de Arteaga y Luisa Marín Melgarejo, había nacido en una familia de artesanos en la que había abundantes miembros de la iglesia por la rama paterna, pues entre sus tíos se contaban José Antonio Arteaga Valiente, Comisario de la Santa Cruzada, así como sus hermanos Baltasar y José, que eran presbíteros. Es más, varios hermanos de nuestro personaje también pertenecieron a la iglesia: José Arteaga y Gamboa fue cura propio de la parroquia de San Juan Bautista de Murcia y Joaquín Arteaga y Gamboa, fraile en el convento de San Juan de Dios de la misma ciudad.

Antes de llegar a San Javier, don Jayme había sido cura teniente y fabriquero de la iglesia parroquial San Lorenzo de Murcia entre los años 1727 y 1732, circunstancia que seguramente motivara su traslado a San Javier (Iniesta Magán, 1995, 247-248). Al fin y al cabo, dicha iglesia – que existía como parroquia desde la conquista cristiana de Murcia tras la rebelión mudéjar de 1264-1266 – había llegado al siglo XVIII en tal estado de ruina y abandono que sus funciones habían sido gradualmente suplantadas por la cercana ermita de Santa Quiteria, donde existía una academia teológica (Belso Delgado, M. & Penalva Martínez, F., 2021, 193-225; García Hourcade, J.J., 2007, 101-114). Su labor como fabriquero de San Lorenzo no remedió la situación, pero sin duda contribuyó a sentar las bases económicas que permitieron el inicio de los trabajos de reconstrucción de la iglesia en 1788 (Iniesta Magán, 1995, 247-248; Pérez, M., 1990, 126).

Como quiera que fuese, Don Jayme Arteaga no se limitó a ejercer sus actividades pastorales, pues vemos que interviene en numerosas ocasiones para prestar dinero a terceros o adquirir bienes raíces con los que incrementó su patrimonio. En 1737 ya vemos como pasa a poseer una casa en terrenos de la fábrica parroquial de San Javier tras una cesión de venta otorgada por Salvador de Alomar, vecino de aquel lugar. La casa, valorada en 2700 reales de vellón, poseía un huerto cercado de tapias, patio y aljibe propios y pasó a formar parte de los bienes propios del nuevo párroco<sup>4</sup>. En 1739, tras la muerte de su hermano Antonio y de su madre, hereda la mitad del patrimonio familiar, pues de sus dos hermanos, Joaquín, a punto de hacer profesión de fe como sacerdote del Convento de San Juan de Dios en Murcia, decide renunciar a su herencia a cambio de una pensión anual de veinte ducados de vellón destinadas a sufragar sus deberes para con su orden<sup>5</sup>.

4 AHPM. Protocolo nº 2774. Notario: Juan Antonio Mercante. Folio 1. Cesión de una propiedad a D. Jaime Arteaga. Partido de la Parroquia Nueva. San Javier, 16 de enero, 1737.

5 AHPM. Protocolo nº 3827. Notario: José Ramos. Folios 644-647 vuelto. Testamento de Doña Luisa Marín Melgarejo. Murcia, 27 de noviembre, 1739.

Debió incrementar su patrimonio notablemente, pues en 1760, vemos como presta a Juan Rodríguez Ríos, vecino de Cinco Alquerías, la importante cantidad de 3644 reales y seis maravedíes de vellón, divididas en cuatro cuotas anuales de 900 reales. En todo caso, sabemos que en 1763, a la muerte de su hermano, presbítero y mayordomo fabriquero de la parroquia de San Juan Bautista de Murcia, la fábrica de dicha parroquial otorgó escritura de redención en razón de sumas que ésta le adeudaba a su difunto hermano, decidiéndose que les correspondían a Don Jayme y a su hermano Francisco, la suma de 15.300 reales y once maravedíes, que se pagarían en anualidades de 50 ducados hasta la extinción de la deuda<sup>6</sup>.

Además del capital que disponía, debemos recordar que su condición de cura propio en una parroquia formada por agricultores y ganaderos que disponían de bienes raíces, pero no de dinero en efectivo le hacía susceptible de ser el depositario de donaciones y cesiones a cuenta de los servicios religiosos que sus feligreses no siempre podían pagarle. Son numerosos los testimonios de sacerdotes que, ante la imposibilidad de percibir lo que se les debía por entierros, misas a cargo de las ánimas de parientes difuntos, bodas o cualquier otro de sus cometidos pastorales, lo recibían en forma de tierras, casas o ganado. En otros casos, se les solicitaba el préstamo de una cantidad de dinero a cambio de una obligación o la restitución de la deuda. Así, en el mismo año en el que muere su hermano José Arteaga, vemos como María Mateo, viuda de Gil Conesa y vecina del Albardinal le paga 189 reales de vellón por un ajuste de cuentas del que no se especifica la causa<sup>7</sup>.

Tenemos constancia escrita de tres operaciones similares en las que vecinos de San Javier saldan sus deudas vendiendo tierras a Don Jayme entre los años 1759 y 1760: Cristóbal Gómez, albacea testamentario de María de Calderón le vende dos fanegas en Roda; Juana Martínez Chacón, albacea y viuda de Francisco Pozuelos, le vende una fanega y media en La Grajuela; Ginés Zapata, albacea de Francisco Jiménez Bueno y su mujer, María Zapata, le vende seis fanegas en la Grajuela (Buendía, 2021, 338).

Sin duda se realizaron más transacciones del mismo orden, pues al fallecer Don Jayme el 24 de marzo de 1764, vemos que le otorga poderes a Jerónimo Conesa Martínez, vecino de San Javier, para que cobre las cantidades que se le adeudan. A esto se añade que entre los bienes que enumera como parte de su patrimonio se incluían numerosas tierras y casas en la partida de San Javier. Así, entre ellas destacaba la casa que adquirió en 1734 de Salvador de Alomar, a la que había añadido granero, caballeriza y pozo. Esta casa

6 AHPM. Protocolo nº 2819. Notario: Mateo Hernández de Córdoba. Folio 137-146 vuelto. Escritura de redención a favor de Jaime y Francisco de Arteaga. Murcia, 5 de mayo de 1763.

7 AHPM. Protocolo nº 2596. Notario: Pedro Buendía Sahajosa. Folio 194. Pago de préstamo a Don Jaime de Arteaga. San Javier, 6 de noviembre, 1763.

la cede al cura que le suceda en San Javier con la obligación de pagar siete reales y diecisiete maravedíes de renta a la fábrica de la parroquia. A espaldas de esta, que se había convertido en la casa del curato, había construido otra casa propia, que dejaba en usufructo a sus hermanos. Asimismo, poseía diecinueve propiedades rústicas, que incluían 96 fanegas de tierra de secano, destinadas al cultivo de cereal o de vid y 59 tahúllas, en su mayor parte plantadas de olivos, aunque también se habla de higueras y algún otro frutal al describir las propiedades. Entre los inmuebles que poseía, a las casas ya mencionadas se añadían un mesón, con su aljibe, situado en el lugar de San Javier; una casa en el partido de los Urreas, con parador, graneros, pozo y palomar; una cuarta parte de una casa en La Grajuela, con pozo, parador y palomar; un cuarto de casa en San Javier, con una ceña y con su ejido y, una cueva, utilizada como almacén, con cubierta y puerta, en el mismo lugar.

### 3. La Obra Pía de Don Jayme de Arteaga. Sus inicios: fines y recursos

Estos bienes los destinaba Don Jayme a la creación de una Pía Fundación que había de contribuir a la construcción de la iglesia y al sustento del culto en la misma, a la creación de un montepío de grano para los labradores de la parroquia y al socorro de los pobres de la feligresía, iniciando su labor tan pronto como él falleciera. Había creado además dos fundaciones particulares a beneficio de Don Antonio Jiménez Teruel, clérigo subdiácono de Murcia y Don Antonio Ruiz, clérigo tonsurado. Este último recibió una renta anual de cien ducados y con el tiempo llegó a ser teniente de cura teniente de San Javier (Iniesta Magán, J., 1995, 312); en cambio el primero, Don Antonio Jiménez Teruel recibió el usufructo del citado mesón y de una almazara “con viga y prensa”, adyacente al mismo. Naturalmente, se especificaba que a la muerte de los beneficiarios de los bienes raíces que aquí se enumeraban, dichos bienes debían revertir de nuevo al patrimonio de la Pía Fundación de la que se habló en primer lugar<sup>8</sup>.

Estas disposiciones se enmarcaban en el ambiente social y religioso de la época, pues era muy común entre miembros del clero y la nobleza establecer fundaciones caritativas que cumplieran una labor de atención a los más necesitados a la vez que dotaban de recursos propios a conventos y parroquias. A las Obras Pías del Cardenal Belluga, que se tradujeron en la fundación de la Casa de la Misericordia de Santa Teresa, el Seminario Mayor de San Fulgencio o la del Colegio de San Leandro, en Murcia, junto con la colonización de tierras baldías en la Gobernación de Orihuela, con la fundación de nue-

8 AHPM. Protocolo n° 2939. Notario: Carlos Antonio Jiliarte Valdivieso. Folios 151-174 vuelto. Testamento de Don Jayme de Arteaga y Gamboa, párroco de San Javier. Murcia, 14 de junio de 1764.

vas poblaciones como San Felipe o San Fulgencio le sucedían innumerables réplicas a escala local que pretendían sostener el orden social y fomentar las tres virtudes teologales: fe, esperanza y caridad (Vilar, M.J., 2006, 453-472; Gil Olcina, A. & Canales Martínez, 1987, 7-26).

De hecho, en el propio partido de San Javier hubo varias obras pías e instituciones similares, de las que al menos dos también contaban con una almazara entre sus bienes propios:

En primer lugar, cabe destacar la instituida por el canónigo Juan José Mateos a favor de la Casa de Misericordia de Murcia. Este influyente personaje, sobrino del Obispo de Cartagena Juan Mateo López, en su testamento el 24 de julio de 1780 establece una fundación que cuenta entre sus bienes con una heredad situada en Pozo Aledo que consta de *casa principal, una ermita dedicada a San Antonio de Papua, varias dependencias, una almazara de tres vigas dentro de la casa, un molino de viento con su casa* (Buendía, 2021, 337).

No menos interesante es la instituida el 20 de enero de 1833 por Don José Sánchez y su esposa, Doña Rosa Bernabéu a través de un codicilo en el que expresaban la voluntad de legar la cantidad anual de 500 reales de vellón para la celebración de la misa en los días festivos que se celebraran en la ermita del Mirador, cargándose el importe de dicha limosna a *la casa que habitaban, almazara y demás tierras con arbolado y blanca*<sup>9</sup>.



Figura 2. Plano de la Hacienda de Hoya de los Ratones, en Pozo Aledo, término de San Javier. En él aparece con la letra Z “la casa del Señor Mateos fabricada en Hacienda Hoya Ratones” que albergaba la almazara antecitada. AHPM. Protocolo nº 4025. Notario: Juan Antonio Visedo. Pleito entre Don Juan José Mateos y Don José Joaquín Saavedra Balart. Murcia, 1781-1782.

9 AHPM. Protocolo nº 4452. Notario: Julián Fernández Jiménez. Folio 32. Codicilo de Don José Sánchez y su esposa, Doña Rosa Bernabéu. Tarquinales, 20 de enero de 1833.

### 3. El aceite como símbolo de la fe. Su elaboración dentro de la almazara

Esta particularidad no era en modo alguno accidental, pues el aceite tenía gran importancia en la liturgia católica tridentina. Simbolizaba la Gracia y la presencia del Espíritu Santo, dotando a quienes con él se ungían pureza y santidad; de ahí que con ellos se ungiera a los fieles o a elementos del culto y de los templos, como los altares. De hecho, con el aceite y con resinas olorosas se elaboraban los santos óleos que se utilizaban para administrar los sacramentos: el óleo de los catecúmenos, usado para recibir el bautismo y la confirmación; el óleo de los enfermos, con el que se ungía su frente y sus manos a fin de confortarlos, liberarlos del pecado y fortalecer su ánimo; así como el Santo Crisma, con el que santificaban templos, altares y objetos litúrgicos para hacerlos aptos para el culto.

Además, se utilizaba para iluminar el interior de las iglesias y para que ardieran lámparas que simbolizaban la fe y la presencia de Cristo. Son numerosas las referencias a limosnas entregadas con ocasión de las últimas voluntades de los creyentes para que arda una lámpara en un lugar concreto del templo, ya sea ante el sagrario, donde se reserva la Eucaristía, ya sea ante la imagen de un santo o una virgen de la que era devoto el testador. Así, en el año 1756, Eusebia Aguirre y Campillo, vecina de la Calavera, dona a la iglesia del Pilar de la Horadada seis pesos de a quince reales de vellón para la fabricación de una lámpara que alumbrase al Santísimo Sacramento<sup>10</sup>; del mismo modo, en 1772, el arcediano de Lorca, Alonso José de Mesas testa a favor de su sobrino Joaquín María Prieto donándole una casa grande que lindaba con la plaza de la iglesia; otra casa más pequeña, contigua a la primera, era donada a la parroquia para que sirviese de sustento a *la provisión de aceite para la lámpara del Santísimo Sacramento*<sup>11</sup>. Ese mismo año, el matrimonio formado por Manuel Ferrer Calderón y Juana Campillo Pardo dona cincuenta ducados para contribuir a la compra de una lámpara de plata que alumbrase el Santísimo<sup>12</sup>. Por último, en el año 1793, María Dávila y Paz, viuda del Conde de Orgaz, encarga a Juan de Albacete, su labrador en San Javier, que tenga siempre encendidas cuatros luces junto al altar de la capilla de la Virgen de Los Dolores de la iglesia de esta vecindad<sup>13</sup>.

10 AHPM. Protocolo nº 3453. Notario: Luis Anselmo Martínez de la Plaza. Folios 77-83 vuelto. Testamento de Doña Eusebia Aguirre y Campillo. La Calavera, 2 de febrero de 1756.

11 AHPM. Protocolo nº 3969. Notario: Pedro B. de Villanueva. Testamento de Don Alonso José de Mesa Fernández de Madrid, presbítero, Arcediano de Lorca. Folios 60-94 vuelto. Murcia.

12 AHPM. Protocolo nº 2988. Notario: Esteban González. Folios, 250-255 vuelto. Roda, 24 de agosto de 1754.

13 AHPM. Protocolo nº 3773. Notario: Nicolás Pérez Quesada. Primer Codicilo de Doña María Dávila y Paz. Murcia, 19 de enero de 1793.

Por todo ello, es lógico que dotar a una obra pía de un recurso tan valioso como una almazara fuera esencial si se quería que esta perdurase y lograra sus fines. Sin embargo, llegados a este punto, es necesario preguntarnos qué era una “almazara de prensa y viga” como la que se citaba en el testamento de Don Jayme de Arteaga.

En términos generales puede afirmarse que una almazara es una instalación destinada a producir y procesar aceite de oliva. El proceso para la elaboración del mismo es el siguiente: tras la molienda de la oliva la pasta resultante, introducida en cofines de esparto y apilada en la prensa es separada en dos fases: líquida, formada por aceite y alpechín, y sólida, que es la pasta secundaria. Tras este proceso, la fase líquida pasa a depósitos en los que el aceite, menos denso que el alpechín<sup>14</sup>, queda cerca de la superficie. Se separa por decantación y se deposita en depósitos de gran capacidad (Arambarri, A., 1992, p. 47).

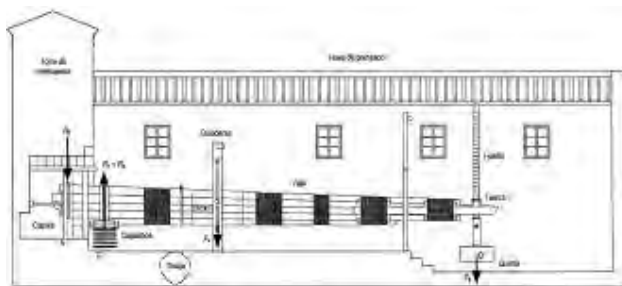


Figura 3. Esquema general de una prensa de viga y quintal. Tomado de Moreno Vega, A., 2016, 355.

La pasta sobrante del primer prensado vuelve a prensarse hasta dos veces. El segundo prensado, naturalmente dará una cantidad menor de aceite por estar el orujo resultante del primer prensado casi seco. Por ello se procede a echar agua hirviendo en la pasta que así recupera parte de su fluidez y permite volver a obtener aceite (Arambarri, A., 1992, pp. 131-134).

En el siglo XVIII, la molturación se realizaba por una o dos piedras, en principio cilíndricas y verticales, más tarde tronco-cónicas, llamadas muelas volanderas, que giraban sobre un basamento circular de mampostería elevado sobre el suelo sobre el que asentaba una solera de piedra. Ambas muelas, la volandera y la solera están labradas en piedras escabrosas como los conglomerados o el granito. En el centro de la solera se elevaba un eje central de madera, que encajaba en un gorrón o manguito que podía ser metálico o de madera y que encajaba el extremo de dicho eje, dispuesto como un apéndice cilíndrico de menor diámetro que este en una gruesa viga empotrada en la parte superior de los muros del edificio. De un extremo de las

14 El alpechín es un líquido oscuro, de olor fétido, formado por el agua de la aceituna, materia orgánica y polifenoles.

muelas volanderas salía una varilla de madera a la que se uncía una bestia, caballo o mula, para realizar un movimiento rotatorio. Las aceitunas se echaban por una tolva, recipiente tronco-piramidal invertido por el que se depositaban en la solera por delante de la piedra móvil gracias a una abertura de salida de su extremo inferior (Arambarri, 1992, 63-68).

De esta forma se obtenía una pasta que se destinaba al prensado, que podía darse de distintas maneras. En el caso que nos ocupa era una prensa de viga, lo que significa que los cofines de esparto, llenos de la pasta obtenida con la molturación se colocaban formando una torre sobre una solera de piedra circular rodeada de un reborde al pie del cual había un canalillo semicircular que desembocaba en un pico vertedor por donde la fase líquida salía hacia un depósito subterráneo. Apoyado sobre esta torre había una viga de madera de gran tamaño aplicaba presión sobre la pasta de aceituna mediante grandes contrapesos de piedra, llamados quintales, que se hallaban enterrados en un foso circular cuyo diámetro variaba en función del tamaño del contrapeso (García Blánquez, L. A. et alii, 2006, 168-170)

En el extremo de la viga se encontraba una horquilla, en la que se insertaba una pieza llamada husillo, un aparato de tracción o levantamiento muy potente, que solía tener gran altura, en forma de tornillo sin fin, que permitía bajar el contrapeso al interior del foso de forma gradual moviendo la viga hacia abajo. Esta aplastaba la torre formada por los cofines repletos de la pasta de aceituna molida y de esta forma la parte líquida de la pasta se separaba del residuo sólido. Tras separarse el aceite del alpechín se trasvasaba este a grandes tinajas cerámicas enterradas en el suelo y se almacenaba para su venta (Alvar, M. 1991; González Blanco, A., 1994, 91-97).

Por las características de los elementos que albergaban, las almazaras solían ubicarse en edificios rectangulares con una cubierta sencilla a dos aguas y alzados con pocos vanos orientados al exterior, ya que existía la creencia de que la luz estropeaba el aceite durante su proceso de elaboración. En su interior, una gran nave con salas separadas por grandes arcos de medio punto. Por lo general la sala mayor contenía los elementos destinados a la molienda, los alforines o depósitos de aceituna y los depósitos de aceite y alpechín; la sala menor estaba destinada a la prensa, aunque las prensas de viga y quintal solían ocupar una mayor superficie (Aguilar, M., 1986, 25-30).

Los usuarios depositaban su aceituna, se pesaba esta y se molía, descontándose una porción fija de la cantidad que cada agricultor aportaba, la maquila. De esta forma, la almazara obtenía su rendimiento entre los meses de otoño, mayormente octubre y noviembre, pudiendo alcanzar incluso los primeros meses del año, enero y febrero según la variedad del olivo y el sol y las lluvias que se hubieran registrado durante el año en curso.

#### 4. El destino de la almazara de Don Jayme de Arteaga.

Las noticias que conservamos sobre esta almazara son residuales y fragmentarias. Sabemos por las noticias que se dan en el testamento de Don Jayme que se encontraba junto a un mesón que él mismo había construido en San Javier y próximo a la iglesia. Si consideramos que este lugar se había escogido por ser un cruce entre el camino que llevaban de Cartagena a Alicante y aquellos que venían de Murcia a la Calavera y por tanto, al Menor, por Cañadas de San Pedro y por Balsicas, es muy posible que el mesón junto con la almazara estuviera tras la iglesia cerca de alguno de estos caminos. Tal vez en el que iba a Cartagena, en la actualidad integrado en la trama urbana de San Javier con el nombre de calle Cartagena pasando por las proximidades de la Casa de la Tercia, o bien en el que se dirigía hacia Murcia pasando por Sucina y Tarquinales, donde María Griñan Montealegre afirma se encontraba el primer mesón de la villa (Griñan, M., 2021, 351).

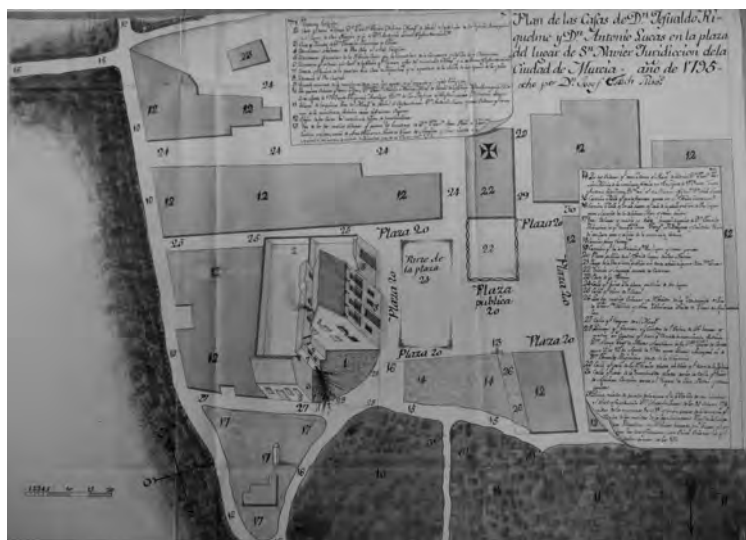


Fig. 4. Archivo Municipal de San Javier. Plano de José Estich. 1791. El edificio marcado con el número 22 es la iglesia parroquial; el número 23, la Casa de La Tercia y los números 18 y 19 representan los caminos que van a Cartagena y Murcia, respectivamente. La almazara de D. Jayme Arteaga bien pudiera encontrarse cerca de cualquiera de estos caminos.

En todo caso, sabemos que, en 1783, el nuevo párroco de San Javier, en su calidad de administrador de la Obra Pía de Don Jayme arrienda la almazara adscrita a dicha obra. Le asisten para ello Antonio Ruiz, presbítero y cura teniente de la parroquia y Pedro Albaladejo, alguacil fiscal de este lugar, como patronos de la fundación. Los arrendatarios son José Ruiz y José Pérez,

vecinos de San Javier, que se comprometen a pagar trescientos cincuenta reales de vellón cada uno, pago que habría de satisfacerse por anualidades el día de San Juan durante un período de cuatro años<sup>15</sup>. De los extremos que se afirman en dicho contrato se desprende que las rentas que generaba la almazara ya no revertían en la persona de Antonio Jiménez Teruel, ya fuera porque había fallecido o porque había mejorado de estado y devuelto esta donación a la parroquial. Asimismo, se habla en plural de los alforines de la almazara, especificando que estos, junto con las prensas, viga, rulo y demás pertrechos debían ser reparados y mantenidos por cuenta de los arrendatarios, con lo que podemos deducir que había más de una prensa y una sola viga, lo que sugiere varias posibilidades: con una sola viga se presionaba dos o más prensas, lo que supondría una viga de grandes dimensiones, o existía una prensa de viga y otra u otras prensas con otro sistema, que operaban en la misma almazara. Por último, en este documento se afirma que la piedra de moler era un rulo, término que en la región de Murcia suele aplicarse a las muelas tronco-cónicas (González Blanco, 1994, 95).

Tres años más tarde, en 1787, Ginés Zapata abandona el cargo de administrador de la Fundación de Don Jayme de Arteaga y propone en su lugar a José Pérez, vecino de San Javier, expresando que entre los bienes de dicha fundación se halla en primer lugar *una almazara con sus bigas, tornos o prensas, virgen y demás efectos*<sup>16</sup>. Por lo tanto, aquí parece afirmarse que hay varias vigas, varias prensas *virgen*, término este que suele aplicarse a los postes de madera o piedra verticales que se suelen colocar a un tercio de la longitud de la viga para evitar los desplazamientos laterales de la misma y las consiguientes pérdidas de presión (García Blánquez et alii, 2006, 169).

En el siglo XIX siguió formando parte de los recursos de la fundación, lo que motivó ciertas tensiones con el Ayuntamiento Constitucional que existió en este lugar entre 1820 y 1823. La corporación entendía que le correspondía administrar dicha fundación o tener parte en ella en función de las nuevas leyes; el mayordomo de la Fundación y sus patronos entendían que la costumbre y las penurias del momento, a las que esta Obra Pía atendía, eran más importantes que los cambios legislativos<sup>17</sup>. A partir de 1824 la situación política cambia y se restablece la situación anterior. De hecho, José Sánchez, administrador de las Pías Fundaciones instituidas por Don Jayme de Arteaga

15 AHPM. Protocolo nº 3010. Notario: Pedro Costa Irlés. Folios 356-357 vuelto. Arrendamiento de la almazara de la Fundación de Don Jaime de Arteaga. San Javier, 12 de julio de 1783.

16 AHPM. Protocolo nº 3014. Notario: Pedro Costa Irlés. Folios 299-300 vuelto. Nombramiento de la Fundación de Don Jaime de Arteaga. San Javier, 27 de septiembre de 1787.

17 AARM. Actas Diputación Provincial. Caja 1º. Libro 5º. Sesión del 9 de agosto de 1822. Tomado de Iniesta Magán, 1998, 87.

y su sucesor, Don Bartolomé Porter Molero, refiere sus productos y cargas entre 1827 y 1832 entre las que se cuenta *una almazara en esta población, que produjo anualmente 390 reales de vellón* (Iniesta Magán, 1998, 66).

A partir de este momento, no se conservan más noticias de esta instalación industrial, aunque bien pudiera ser que fuera enajenada con las desamortizaciones y vendida a un particular. Como quiera que fuese, en 1850, Madoz afirma que en la población de San Javier se producen 500 arrobas de aceite, lo que equivale a 5750 Kilogramos, existiendo seis almazaras (Madoz, P., 1989, 103).

## Bibliografía

- AGUILAR GARCÍA, M.C., 1986, "Haciendas de olivar", *Revista del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla* n° 19, pp. 25-30
- ALVAR, M., 1991, *Atlas Lingüístico y Etnográfico de Andalucía*, Ed. CSIC, Madrid.
- ARAMBARRI, A., 1992, *La oleicultura antigua*, Editorial Agrícola Española, Madrid.
- BALLESTER ESPARZA, J., 2005, *San Javier... Mi Pueblo... Mis Recuerdos*, San Javier.
- BELSO DELGADO, M. & PENALVA MARTÍNEZ, F., 2021, "Iglesia de San Lorenzo", en *Identidad y Patrimonio en Murcia. Los templos del Centro Este*, coord. Tomás Gabarrón, L. Ed. Ayuntamiento de Murcia, pp. 193-225.
- BUENDÍA PORRAS, L., 2021, "Ocupación del espacio y recursos humanos: la Marina de Murcia", en *Historia de San Javier. Pasado y presente de una sociedad del Mediterráneo Occidental*, Vol. I, Universidad de Murcia, pp. 119-385.
- GARCÍA BLÁNQUEZ, L.A., MUÑOZ CLARES, M. y SÁNCHEZ PRAVIA, J.A., 2006, "Una prensa de viga y quintal con contrapeso en Librilla. Una almazara de hacienda de olivar en Murcia", *Revista Murciana de Antropología* n° 13, pp. 159-183.
- GARCÍA HOURCADE, J.J., 2007, "Un episodio mal conocido de la vida académica murciana: la academia eclesiástica de San Ginés (1742-1768)", *Murgetana* 116, pp. 101-114.
- GIL OLCINA, A. Gil Olcina, A. & CANALES MARTÍNEZ, G., 1987, "Consolidación de dominios en las Pías Fundaciones del cardenal Belluga (Bajo Segura)". *Investigaciones geográficas*, n° 5, pp. 7-26.
- GONZÁLEZ BLANCO, A., 1994, "Léxico y realidad en el mundo de las almazaras de la región murciana", *Revista Murciana de Antropología* n° 1, pp. 91-97.
- GRINÁN MONTEALEGRE, M., 2021, "El dominio del espacio de representación", en *Historia de San Javier. Pasado y presente de una sociedad del Mediterráneo Occidental*, Vol. I, Universidad de Murcia, pp. 347-355.
- INIESTA MAGÁN, J., 1995, *San Javier a través de sus documentos históricos (siglos XVIII-XIX)*, San Javier.
- INIESTA MAGÁN, J., 1998, *III Centenario de la parroquia de San Francisco Javier 1698-1998 (300 años en la vida de un pueblo)*, San Javier.

- JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., 1984, *El municipio de San Javier en la Historia del Mar Menor*, Murcia.
- LEMEUNIER, G., 1985, "El reino de Murcia en el siglo XVIII: realidad y contradicciones del crecimiento", en *España en el siglo XVIII*, (Ed. R. Fernández), Barcelona, pp. 289-341.
- MADOZ, P., 1989, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Ed. Consejería de Economía, Industria y Comercio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- MERINO ÁLVAREZ, A., 1981, *Geografía histórica de la provincia de Murcia*, Murcia.
- MORENO GARBAYO, N., 1977, *Colección de Reales Cédulas del Archivo Histórico Nacional de Madrid*, Madrid.
- MORENO VEGA, A., 2016, "Aproximación al estudio de la piedra molinaza o arenisca roja: un análisis histórico-técnico de los molinos aceiteros con prensas-naves torreadas (1700-1900)", *Arte, Arqueología e Historia* n° 22, pp. 351-359.
- PEÑAFIEL RAMÓN, A., 1987, *Testamento y buena muerte (Un estudio de mentalidades en la Murcia del siglo XVIII)*, Murcia.
- PÉREZ SÁNCHEZ, M., 1990, "La capilla de Nuestra Señora de la Soledad en la Catedral de Murcia", *Imafronte*, vol. 6-7, pp. 123-131.
- RODRÍGUEZ DE DIEGO, J.L., 1982, "Hacia una catalogación y mecanización de un importante fondo documental: los censos", *Revista Anabad XXXII*, n° 3, pp. 293-306.
- VILAR GARCÍA, M.J., 2006, "El Albergue y Hospicio de Pobre de Murcia, fundación del cardenal Belluga: una institución benéfica entre la Ilustración y el Liberalismo, siglos XVIII-XIX", en *La Iglesia española y las instituciones de caridad*. Real Centro Universitario Escorial-María Cristina, Madrid, pp. 453-472.
- VILLABONA BLANCO, M.P., 1993, *La desamortización eclesiástica en la provincia de Murcia (1835-1855)*, Murcia.

# Aviación





# El vuelo del Plus Ultra y la Región de Murcia, una historia compartida

ANTONIO JAVIER ZAPATA PÉREZ<sup>1</sup>

**Resumen:** El vuelo del Plus Ultra, realizado por aviadores españoles en 1926, fue un hecho histórico de considerable relevancia en su contexto sociopolítico. Un análisis de las relaciones del vuelo con la Región de Murcia, en especial con Los Alcázares, y de las reacciones en diversos puntos de la geografía regional, junto con alguna de las consecuencias del éxito de la empresa, permite acercarse a la España de Primo de Rivera y a algunos de sus rasgos políticos más significativos.

**Palabras clave:** Plus Ultra, Aviación, Grandes Vuelos, Ramón Franco.

**Abstract:** The flight of the Plus Ultra, carried out by Spanish aviators in 1926, It was a historical event of considerable relevance in its sociopolitical context. An analysis of the flight's relationship with the Region of Murcia, particularly Los Alcázares, and the reactions in various parts of the region, along with some of the consequences of the undertaking's success, provides an insight into the Spain of Primo de Rivera and some of its most significant political traits.

**Key words:** Plus Ultra, Aviation, Great Flights, Ramón Franco.

El éxito del vuelo trasatlántico del hidroavión Plus Ultra, en 1926, de Palos a Buenos Aires, en un hidroavión Dornier Wal tripulado por Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, supuso un hito sin parangón en su época. El mundo de la aviación vivía una Edad de Oro, la de los grandes raids aéreos que debían demostrar las virtudes y capacidades del nuevo invento. La opinión pública mundial, especialmente a través de la prensa, prestaba enorme atención al sector. Sus protagonistas eran considerados una suerte de pioneros de la ciencia, aventureros sin igual y ases del deporte. El prestigio que dichas hazañas otorgaban a aviadores, gobiernos y naciones era enorme. España se encontraba en plena dictadura de Primo de Rivera y la mejora de la situación económica mundial y nacional y el éxito del desembarco de Alhucemas, entre otros factores, habían puesto al régimen en su momento más dulce. En este contexto podemos afirmar, tal y como afirma Sempere (2025), que

---

<sup>1</sup> Cronista Oficial de Los Alcázares

*entre 1920 y la Segunda Guerra Mundial la aviación se constituye en un importante instrumento de prestigio nacional, y como tal fue utilizada por la dictadura de Primo de Rivera.*

Esta apuesta del régimen dictatorial de Primo de Rivera, de corte populista y nacionalista, por la promoción de estos grandes vuelos, en particular aquellos que conmemoran las rutas del Imperio, se desarrolló especialmente entre 1926 y 1928. Aunque hay otros raids de enorme fama en años posteriores, fueron tres vuelos los que conformaron una suerte de proyecto revitalizador del añorado Imperio: el Plus Ultra, de Palos a Buenos Aires; la Patrulla Elcano, de Madrid a Manila; y la Patrulla Atlántida, de Melilla a la Guinea española. Sin duda el más relevante de ellos es el que nos ocupa en este artículo.

Además de las razones anteriores, el Plus Ultra suponía una oportunidad en política exterior para estrechar lazos con las repúblicas latinoamericanas. Sin duda, uno de los objetivos principales que se proponía con su ejecución era fomentar las relaciones sociales y culturales con las antiguas colonias, en un momento de declive imperialista del país, con el recuerdo más o menos reciente del desastre del 98. Para ello, por ejemplo, se apelaba al concepto de «Madre Patria» y a la raza hispana en todos los discursos oficiales. El primero de estos conceptos aparece, incluso, en la letra del tango interpretado por Carlos Gardel sobre este vuelo, titulado *La gloria del Águila*.

Desde otro punto de vista, en clave interna, el intento de incorporación de las masas al nacionalismo español en general y al régimen primorriverista en particular, a través de la exaltación identitaria, encontrará en el éxito del Plus Ultra una herramienta perfecta para ello. Según Quiroga (2013), expresar públicamente la emoción por la pertenencia a un colectivo nacional, festejar la victoria de un equipo de fútbol o un éxito aeronáutico, son mecanismos por los cuales el individuo intenta controlar su contexto social. La identidad nacional da certezas en un mundo incierto y vincula emocionalmente a los individuos. Es en el ámbito local y en el de la microhistoria donde resulta más sencillo apreciar este proceso. En este sentido, tanto la política de promoción de grandes vuelos, en general, como el éxito del Plus Ultra, en particular, supusieron un escenario perfecto para integrar los tres elementos básicos del proceso de nacionalización de las masas: mensajes (los «discursos nacionales»), los canales de transmisión (las «instituciones nacionales») y los receptores (los «individuos nacionales»)<sup>2</sup>.

2 Quiroga, Alejandro, 2013: "La nacionalización en España. Una propuesta teórica" en Revista Ayer, 90, págs. 22-23.

## Los Alcázares y el Plus Ultra

La preparación de este vuelo se inició en las mentes de los aviadores militares españoles Mariano Barberán y Ramón Franco. Como anécdota, en *La forja de un rebelde* menciona Arturo Barea como Barberán le cuenta entusiasmado, durante un traslado aéreo, sus planes sobre un vuelo trasatlántico. Barberán y Franco empezaron juntos a planear los detalles del vuelo a través del Atlántico Sur, aunque el primero se caerá del proyecto final. Parece ser que ambos se conocieron en Los Alcázares. Entre octubre y febrero de 1925, Franco asistió en Cuatro Vientos y Los Alcázares al primer curso de mandos desarrollado por el Servicio de Aviación. En este curso las conferencias de radio estuvieron a cargo del capitán Mariano Barberán. El propio Alfredo Kindelán afirmaba que la primera vez que oyó hablar del proyecto fue en el Pabellón de Oficiales del aeródromo marmenorense. No es descabellado imaginar, en el salón del edificio aún en pie, las conversaciones de estos ilustres pioneros y aeronautas. La propuesta del vuelo es aceptada por el General Soriano – Jefe de la Aeronáutica Militar - y por las altas instancias del régimen. Se decide que uno de los hidroaviones Dornier Wal adquiridos por España sea modificado para adaptarlo a las condiciones exigidas; será el Nº 12 de la aeronáutica militar española.

Además de la relación ya mencionada, los vínculos de Los Alcázares con el Plus Ultra son múltiples. Este aeródromo era la primera base de hidroaviones de España, desde 1915, y fue uno de los cuatro aeródromos donde se formó la llamada *promoción grande* de pilotos militares en 1920, y al año siguiente se convirtió en sede de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo. Por tanto, por aquí pasaron pilotos, observadores y mecánicos de la aeronáutica española, tanto dependiente del Ejército de Tierra como de la Marina. Entre ellos la tripulación del Plus Ultra. Desde el año 1922 los primeros Dornier Wal fabricados en el mundo, de diseño alemán pero producidos en Marina de Pisa a causa de las restricciones de Versalles, fueron adquiridos por el Reino de España y enviados a Los Alcázares, tal y como atestigua la documentación del Dornier Museum de Friedrichshafen (Alemania). Desde aquí muchos de ellos se trasladarían al Atalayón, la base de hidros de la Mar Chica, cerca de Melilla, el lugar donde se concentraban la mayoría de estos aparatos dada la convulsa situación del protectorado español en Marruecos en los años 20.

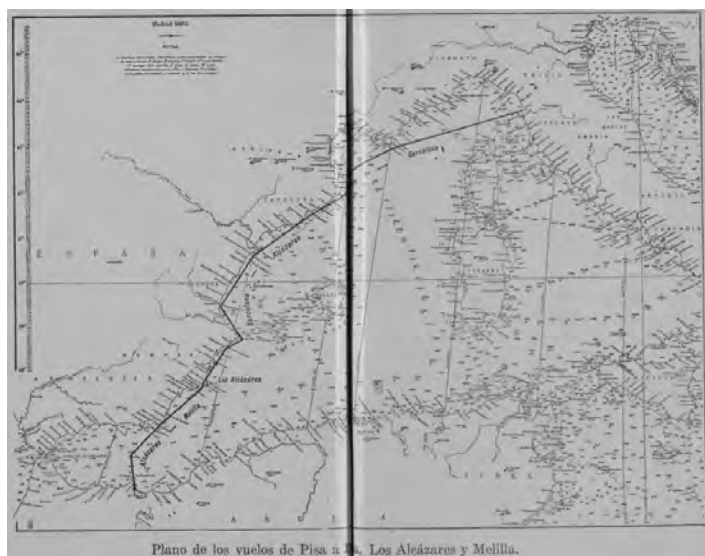


Imagen 1: Plano del vuelo Marina di Pisa-Melilla, De Palos al Plata, Pg. 31, BDH.

También podemos considerar Los Alcázares como una escala previa del vuelo transoceánico que nos ocupa. En noviembre de 1925, tras la adquisición del Dornier Wal N°12 en Marina di Pisa, Ramón Franco y Ruiz de Alda salieron del aeródromo italiano en dirección a Melilla, pero decidieron usar la línea de costa. La primera parada fue Barcelona. Desde allí la idea era volar a Melilla en una etapa de 900 kms, pero los planes no salieron según lo previsto y tuvieron que hacer parada en Los Alcázares. Franco y Ruiz de Alda narraron en *De Palos al Plata* las peripecias de esa etapa no prevista Barcelona-Los Alcázares, que fue mucho más problemática de lo esperado. En primer lugar, por el reparto del combustible, ya que en el repostaje los mecánicos de la aviación naval de Barcelona habían rellenado solo los depósitos delanteros, provocando un desequilibrio al inicio del vuelo. Al llegar al Golfo de Valencia un tremendo temporal azotó la costa con virulencia, un remolino los elevó de golpe varios cientos de metros y causó una avería en uno de los depósitos del motor trasero. Tras un breve acuatizaje frente a Villajoyosa, el mecánico realizó un pequeño apaño en el motor y en la tubería de combustible. Retomaron el vuelo y Ruiz de Alda pasó varias horas con una bomba de mano suministrando alimento al motor. Un viaje muy ajetreado con final feliz, pues llegaron al Mar Menor y acuatizaron *a las dos y diez, al costado del Alcione, de Casagrande, en cuyas inmediaciones quedó anclado nuestro avión todavía sin bautizar. Al desembarcar de nuestro avión fuimos recibidos en los muelles de la Base de Los Alcázares por el personal de la misma y por los tripulantes del Alcione*<sup>3</sup>.

3 Franco, Ramón y Ruiz de Alda, Julio: *De Palos al Plata*. Espasa Calpe, Madrid, 1926, 46

La estancia fue de tres días (13, 14 y 15 de noviembre) y, como hemos visto, coincidieron con Casagrande, aviador italiano que a los mandos de un Savoia S55 bautizado como *Alcione* tenía el mismo objetivo que el Plus Ultra: llegar a Buenos Aires. Los aviadores confraternizaron, y Franco aprovechó para sondear la preparación de su rival. El transalpino llegó a proponer realizar el vuelo juntos, propuesta desechada por los españoles. El propio Ramón Franco, en su obra *De Palos al Plata*, evoca de forma poética dicho encuentro:

*Si los aviones tienen alma, qué cambio de impresiones más interesantes tendrían aquella noche, el Alcione, ya en ruta hacia Buenos Aires, y nuestro Dornier, que aún no sabía si lograría autorización para ello. La conversación de las máquinas, en el silencio de la noche y bajo las estrellas del cielo español, debió ser más sincera que la que hubo entre sus pilotos los dos días que comieron en la misma mesa y vivieron juntos en el pabellón de oficiales del Aeródromo de Los Alcázares. ¿Presentirían tal vez los dos aviones el final que les deparaba el destino, las penalidades que habían de sufrir, los nombres de los mares y ríos en que se habían de bañar y los continentes que habían de atravesar?*<sup>4</sup>



Imagen 2. El Plus Ultra y el Alcione en Los Alcázares en Cartagena Ilustrada, 25/10/1925, Archivo Municipal de Cartagena.

La estancia de ambos hidroaviones frente a Los Alcázares fue inmortalizada en una famosa foto, cuyo texto de acompañamiento merece la pena ser reproducido:

4 Franco, Ramón y Ruiz de Alda, Julio: op. cit., 47

*He aquí una fotografía cuyo interés habrán de estimar los que gustan de conservar documentos para la historia de la Aviación. En ella aparecen (de izquierda a derecha) el “hidro” monoplano “Savoia” biflotador de dos motores de 500 H.P., y el “Dornier” de dos motores de 450 H.P., aparatos con los que respectivamente, intentan ir a Buenos Aires el italiano Marqués de Casagrande – acompañado de otro piloto, un mecánico y un radiotelegrafista – y el Comandante Franco, con el Capitán Ruiz de Alda, de nuestra aeronáutica militar. Casagrande salió de Sesto Calende el día 5 del actual con el propósito de ir en un vuelo hasta Gibraltar, pero tuvo que detenerse en Barcelona para arreglar desperfectos del aparato radiotelegráfico. El día 11 llegó a Los Alcázares<sup>5</sup>.*

Tras las reparaciones, Franco, Ruiz de Alda y el mecánico preparan su partida hacia Melilla. El día 14, cuentan, *hicimos una inspección detenida en los motores y avión; reparamos la avería ocurrida y dejamos todo preparado para salir al otro día, 15 de noviembre (...) Cuando salimos de Los Alcázares, el fantasma que nos quitaba el sueño ha desaparecido y creemos firmemente que si conseguimos la autorización para el raid, nuestro avión será el primero que llegue en vuelo a la Argentina<sup>6</sup>.*

Por tanto, podemos afirmar que la etapa de Los Alcázares jugó un papel importante en el ánimo y preparación de los protagonistas del Plus Ultra. Desde Melilla, tras semanas de diversos preparativos, voló a Huelva y desde Palos salió, cual carabela voladora, el 22 de enero de 1926. Las etapas previstas eran seis, aunque finalmente fueron siete al tener que detenerse en Montevideo: Palos–Las Palmas (1.300 kms); Las Palmas–Porto Praia (1745 kms); Porto Praia–Noronha (2.305 kms); Noronha–Pernambuco (540 kms); Pernambuco–Río de Janeiro (2.100 kms); Río de Janeiro–Montevideo (2.000 kms); Montevideo–Buenos Aires (220 kms). La llegada a Buenos Aires se produjo el 10 de febrero y las reacciones se multiplicaron por toda España y partes de América, aunque nos centraremos en las producidas en la actual Región de Murcia.

## Reacciones al vuelo

La expectación fue enorme desde antes de la salida, y la euforia creció con cada noticia sobre una etapa superada. Por ejemplo, *al conocerse en el aeródromo de Los Alcázares la feliz llegada de Franco y compañeros a Pernambuco se desbordó el entusiasmo entre el personal de aviación*

5 Archivo Municipal de Cartagena, *Cartagena Ilustrada*, 25/10/1925.

6 Franco, Ramón y Ruiz de Alda, Julio: op. cit., 52.

*que allí presta sus servicios, vitoreándose con entusiasmo a España y a su aviación. Se organizaron diferentes festejos, disparándose infinidad de tracas y cohetes. A la tropa se le dio comida extraordinaria y los Jefes se reunieron en banquete pronunciando inspirado y patriótico discurso el capitán señor Arizón que fué ovacionadísimo. El acto terminó con vivas a España, al Rey y a la Aviación*<sup>7</sup>. Las buenas noticias no paraban de fluir y los preparativos se adelantaban al final de la aventura. *Aparte de los actos organizados por el Excmo. Ayuntamiento y Cámara de Comercio para el día siguiente en que lleguen a Buenos Aires, sabemos que son varios los edificios que lucirán originales iluminaciones, entre ellos La Palma Valenciana. En Los Alcázares los aviadores celebrarán diferentes festejos, disparando cuando se reciba el radio anunciando la llegada infinidad de cohetes y bombas, El Ayuntamiento publicará una alocución invitando al pueblo a que asista a la manifestación*<sup>8</sup>. El propio día 10, antes de conocer la llegada a Buenos Aires, *son muchos los edificios que se proponen lucir mañana iluminaciones. La Palma Valenciana ha colocado en su balcón los siguientes epígrafes: «Colón 1492 Plus Ultra-Francó 1926», «Ayer, hoy, siempre España inmortal». Esta noche tendrá iluminación. Son muchos los edificios que lucen ya colgaduras*<sup>9</sup>.

Las reacciones fueron mayoritariamente organizadas por el Estado a través de diferentes instituciones públicas y privadas, pero el ambiente creado por la atención de los medios creó las condiciones para manifestaciones más o menos espontáneas de alegría en otros ámbitos. En las manifestaciones promovidas por las diferentes administraciones destacó el papel de Ayuntamientos, diputaciones, instituciones educativas y de la Iglesia católica. En todas ellas encontramos fastos, música, repique de campanas y misas junto con discursos de carácter político.

Como decíamos, el momento culminante se producirá tras la llegada a Buenos Aires. Un titular de La Verdad de Murcia del 13 de febrero afirma que *todos los pueblos y ciudades rivalizan en su entusiasmo patriótico por ante la proeza de los aviadores*. En un breve repaso trataremos de mostrar diferentes reacciones acontecidas por toda la geografía regional.

En el aeródromo de Los Alcázares, con tantos vínculos profesionales y emocionales con el vuelo y los protagonistas fue donde primero llegó la noticia, y *se desbordó el entusiasmo entre el personal de aviación que allí presta sus servicios (...). Se organizaron diferentes festejos (...) a la tropa se le dio comida extraordinaria y los Jefes se reunieron en banquete (...). El acto terminó con vivas al Rey, a España y a la aviación*<sup>10</sup>. Los aviones

7 AMCT, *El Eco de Cartagena*, 4/3/1926.

8 AMCT, *El Eco de Cartagena* 8/2/1926

9 AMCT, *El Eco de Cartagena*, 10/2/1926

10 AMCT, *El Eco de Cartagena*, 12/2/1926

del aeródromo alcazareño, el único de la provincia –el de San Javier aún no existe– sobrevolarán diferentes puntos de la Región a modo de celebración, en una suerte de precedente de las patrullas acrobáticas actuales. Además, desde la estación radiotelegráfica del aeródromo se difundían noticias sobre el vuelo al resto de poblaciones.

En Cartagena, una manifestación multitudinaria recorrió las calles centrales del municipio. La asistencia se vio favorecida con la suspensión de las clases en el colegio de los Hermanos Maristas *con motivo de la feliz arribada del «Plus Ultra» a Buenos Aires y para contribuir a la manifestación popular que ha de celebrarse*<sup>11</sup>, que debió ser de larga duración, a la vista del número de discursos pronunciados: Alcalde Torres, Alcalde accidental Mediavilla, Almirante Aznar, de nuevo Mediavilla, Gobernador Militar, y otra vez Mediavilla, frente a la estatua a Colón del Paseo de la Muralla. Por último, tuvo lugar una lectura poética a cargo de Miguel Pelayo.

El impacto generado semanas después del vuelo se prolonga en el tiempo. En marzo diferentes iniciativas tuvieron lugar en la ciudad departamental. Una de ellas surgió en los talleres del aeródromo de Los Alcázares y consistió en la construcción y sorteo de una maqueta, *un pequeño aparato idénticamente igual al “Plus Ultra” no faltándole el más pequeño detalle, el cual regalarán los aviadores que prestan servicio en Los Alcázares a Cartagena, por medio de una rifa cuyos productos los destinan al Hospital de Caridad. El aparato quedará expuesto en el escaparate de la Palma Valenciana y la entrega de lo que se recaude se hará por una comisión de jefes y oficiales de dicho aeródromo*<sup>12</sup>. A finales de abril algunos de los protagonistas del vuelo visitarán Cartagena, a causa de la visita a la ciudad departamental del crucero Buenos Aires, el buque de la armada argentina en el que regresaron los aviadores de su epopeya y que se encuentra haciendo escala en la base naval. Sobre esta visita, la prensa cuenta que *ha corrido el rumor de que vendrán de incógnito para evitar manifestaciones de entusiasmo, pero como todos «están alerta», no se escaparán sin que Cartagena les demuestre su admiración y cariño*<sup>13</sup>.

En Jumilla, *manifestación espontánea de más de tres mil personas de todas clases sociales y sexo, presidida por la banda y mi presidencia, recorrió calles población, desbordándose el entusiasmo, por la magna empresa llevada a cabo por los aviadores*<sup>14</sup>. En Archena se disparan tracas, cohetes, se engalanan los balcones y el comercio y demás establecimientos cierran

11 AMCt, *El Eco de Cartagena* 10/2/1926

12 AMCt, *El Eco de Cartagena* 26/3/1926

13 AMMu, *Levante Agrario* 24/4/1926

14 AMMu, *El Liberal*, 12/2/1926

sus puertas dos horas, *para también asociarse al sentir general que en estos momentos no solo embarga a España sino al mundo entero*<sup>15</sup>.

Mientras tanto en la zona del Guadalentín repicaron campanas en todas las Iglesias de la ciudad y el alcalde encabezó una manifestación que recorrió las principales calles de la ciudad de Lorca. En la vecina Águilas, tras una manifestación multitudinaria por sus calles, el médico José Estellez se dirigía al final de la misma a la gente con estas palabras: *Águileño, sobre el escudo de vuestro pueblo, también un águila extiende su alas y os desea igual felicidad que la acaban de alcanzar nuestros hermanos con las ágiles de su aparato*<sup>16</sup>.

En el pueblo de Torre Pacheco, al que pertenecía administrativamente el aeródromo en estos momentos, *al conocerse la grata nueva, con tanta ansiedad esperada, se produjo en el pueblo indescriptible entusiasmo. Poco después, varios aviones del cercano aeródromo de Los Alcázares, se presentaron en el horizonte, evolucionando magistralmente sobre la plaza del Ayuntamiento y el pueblo. Espontáneamente se formó una manifestación que recorrió las calles aclamando y vitoreando a España y a los aviadores españoles. Inmediatamente fueron echadas a vuelo las campanas, se dispararon numerosas tracas y la banda de música recorrió las calles tocando alegres pasodobles*<sup>17</sup>.

En el municipio de Murcia las reacciones fueron muy variadas: *A las cuatro y media de la tarde los oídos que esperaban, sintieron la voz grave de la Nona, que decía con la majestad de sus lentas campanadas cómo se había corroborado de un modo decisivo el triunfo del prestigio español, encomendando a la pericia, al arrojo y al patriotismo de unos soldados llenos de sublime temeridad. Poco tiempo después la catarata de sonos de un repique general se desbordaba de la Torre y todas las campanas de las iglesias de Murcia se sumaban al entusiasta signo de alegría*<sup>18</sup>.

Con las campanas repicando en todas las iglesias, cohetes, bandas de música recorriendo las calles, una manifestación espontánea de estudiantes acabó entrando al cuartel y escuchando un concierto de la Banda del Regimiento Sevilla N°33. Los aviones de Los Alcázares sobrevolaron la ciudad con bengalas encendidas. La sesión permanente del Ayuntamiento suspendió su sesión para permitir a sus miembros la asistencia a los actos. El propio alcalde Delmás firmó un manifiesto donde anunciaba manifestación frente al Ayuntamiento, Te Deum de acción de gracias en la Catedral, banderas y música. El Teatro Romea también vivió un episodio que ilustra la

15 *AMMu, La Verdad, 13/2/1926*

16 *AMMu, La Verdad, 13/2/1926*

17 *AMMu, La Verdad, 11/2/1926,*

18 *AMMu, La Verdad, 11/2/1926.*

euforia vivida. En la noche del sábado 10 de febrero, el actor Luis García Ortega leía en el escenario una poesía de Enrique Soriano, que sería publicada posteriormente por El Liberal.

En la Huerta también estalló la alegría. En Alquerías, tras un *Te Deum*, *el señor Cura explicó al pueblo la significación de esta manifestación en vibrante y patriótica alocución, que terminó en entusiastas aclamaciones a España y a los aviadores católicos*<sup>19</sup>. En Torreagüera, en el Círculo Republicano, lanzaron cohetes y bombas, además de las consabidas campanas al vuelo para avisar a la población. En Llano de Brujas la reacción sería más original: el equipo de fútbol cambiaría su nombre y pasaría a llamarse C.D. Plus Ultra.

La celebración de conferencias sobre el vuelo fue otra reacción, esta vez científica y pedagógica. En el municipio de La Unión, a los pocos días de la llegada del Plus Ultra, se celebraba una extensa conferencia en el Liceo Obrero a cargo del Comandante Aymat, Jefe del aeródromo de Los Alcázares, explicando el vuelo. Mismo tema y mismo ponente encontramos en Pozo Estrecho (Cartagena), promovida por la Unión Patriótica, el partido con el que Primo de Rivera aspiraba a consolidar su régimen. La crónica de este evento en la pedanía cartagenera cuenta que Aymat, invitado por Alfonso Carrión, *nos hizo experimentar minuto por minuto la sensación de vernos en el «Plus Ultra» desde el principio al final del memorable raid. Con el modelo de un hidroavión a la vista expuso las dificultades y peligros que ofrece el despegue del agua y las condiciones en que se verifica el amaraje. Habló luego de los motores, y finalmente pasó a exponer como se ha verificado el viaje aéreo trasatlántico que tanto ha conmovido a España entera (...). Consiguió que hasta el más profano quedase bien penetrado de las difíciles teorías que expuso*<sup>20</sup>. También encontramos una versión radiada de esta iniciativa, adaptada a los nuevos tiempos. En la estación emisora de Radio Cartagena anunciaban, en el periódico El Eco de Cartagena, para el 1 de marzo *una interesante conferencia sobre el vuelo España-Argentina del «Plus-Ultra»*. En esta ocasión a cargo del capitán aviador del aeródromo de los Alcázares Sr. Melendreras.

Antes de que el vuelo finalizara, la Diputación Provincial de Murcia, a propuesta del diputado Juan Hernández Castillo, promovió una suscripción popular para regalar a los tripulantes medallas de oro y piedras preciosas, con la Virgen de Loreto, patrona de la aviación española. a los aviadores del Plus Ultra Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, y adquisición de aparatos con destino a la aeronáutica nacional, si quedara sobrante para ello.

19 *AMMu, La Verdad*, 13/2/1926

20 *AMCt, El Porvenir*, 15/2/1926

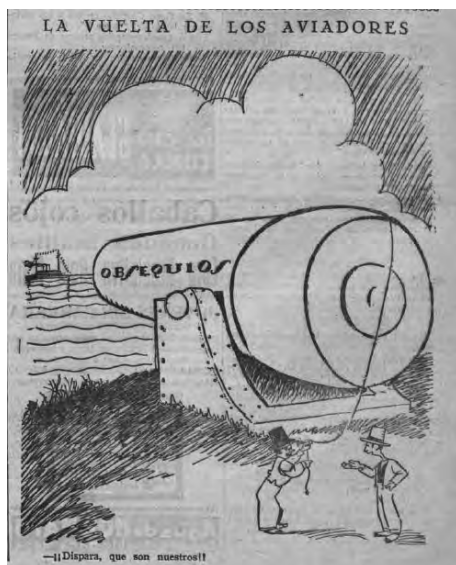


Imagen 3. Viñeta de humor gráfico publicada por La Nación, 5/4/1926, Biblioteca Nacional de España.

Entre los contribuyentes a dicha suscripción encontramos instituciones de todo el país, principalmente alcaldías/municipios. Entre los más cercanos encontramos Mula, Lorca, Pliego, Águilas, Cieza, Yecla, Pliego, Murcia, Pinatar, Cehegín, Beniel, Abanilla, Jumilla, ... junto a nombres propios regionales como Don Pedro Cerdán, Policiano Maestre Pérez o Antonio Fontes Pagán, además de instituciones como la Audiencia Provincial, la Escuela de Comercio, el Conservatorio de Murcia o la propia promotora, la Diputación provincial de Murcia, entre otras muchas.

Esta suerte de crowdfunding de entreguerras tenía sus condiciones:

*La cuota máxima con que puede contribuirse es de dos pesetas y la mínima de veinticinco céntimos. Pueden contribuir también las entidades oficiales y particulares, con cuota máxima para ambas de veinticinco pesetas y mínima cinco*<sup>21</sup>. Algunos de los centros de suscripción en Murcia eran la Confeitería de don José Ros (Platería) La Alegría de la Huerta, de don Joaquín Cerda y la Diputación Provincial.

En total se recaudaron 20.462 pesetas y se gastaron 17.674. El resto se decidió destinarlo a una suscripción nacional promovida por el diario ABC para los aviadores. La ceremonia de entrega, acompañada de comida, tuvo

<sup>21</sup> *AMMu*, *Levante Agrario*, 10/3/1926

lugar en el mítico restaurante Lhardy de Madrid, el 2 de junio de 1926. Asistieron doce comensales: los Señores Ministros de la Gobernación, Marina, Gracia y Justicia y Trabajo, Señores Martínez Anido, Cornejo, Galo y Ponte y Aunós, respectivamente. El Gobernador Civil de Murcia, Salgado Biempica, Sr Presidente del Aero Club, Duque de Extremadura, y los señores Duque de Huete y Hernández Castillo en representación de la Diputación Provincial, además de los cuatro aviadores: Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada.

LHARDY	
CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 8 MADRID	
TELÉFONO 705-M	
COUVERT	Pesetas Cts.
12 Utis pepi	300
12 micueta	15
4 Riscal	20
3 most Brut	90
3 aguas	750
10 Cofes	10
5 cigarros	66
5 Licores	20
	4850
10 apuntes	25
	5100
102.60	102.60
102.60	102.60

Imagen 4. Factura de la comida de la entrega de las medallas a los aviadores en Lhardy, 2 de junio de 1926. (Expediente con la relación de personas y entidades que colaboran con la suscripción nacional a favor de los aviadores del Plus Ultra, DIP, 213/2, Archivo General de la Región de Murcia).

La utilización del éxito del Plus Ultra por parte del Estado español también alcanzó a cuestiones educativas y académicas regladas en todo el territorio nacional, lo que implica evidentemente el ámbito de la Región de Murcia. Dos Reales órdenes se publican en febrero de 1926. La primera de ellas sobre *El viaje del Plus Ultra como elemento docente* y la segunda sobre *El interés científico del raid*. En ambas, junto a las justificaciones técnicas para la profundización en contenidos geográficos o científicos, encontramos una profunda carga ideológica vinculada con el fomento del nacionalismo español. Se comparten de forma íntegra en la imagen que acompaña este artículo y en ellas se puede apreciar, tal y como mencionábamos anteriormente siguiendo el marco multidimensional que plantea Quiroga para la nacionalización de las masas, los discursos nacionales (mensaje) que son difundidos por las instituciones educativas, desde escuelas nacionales, Institutos de segunda enseñanza, escuelas municipales y privadas, Universidades, escuelas

industriales y de Acción Social con el objeto de alcanzar al mayor número de receptores y futuros ciudadanos.

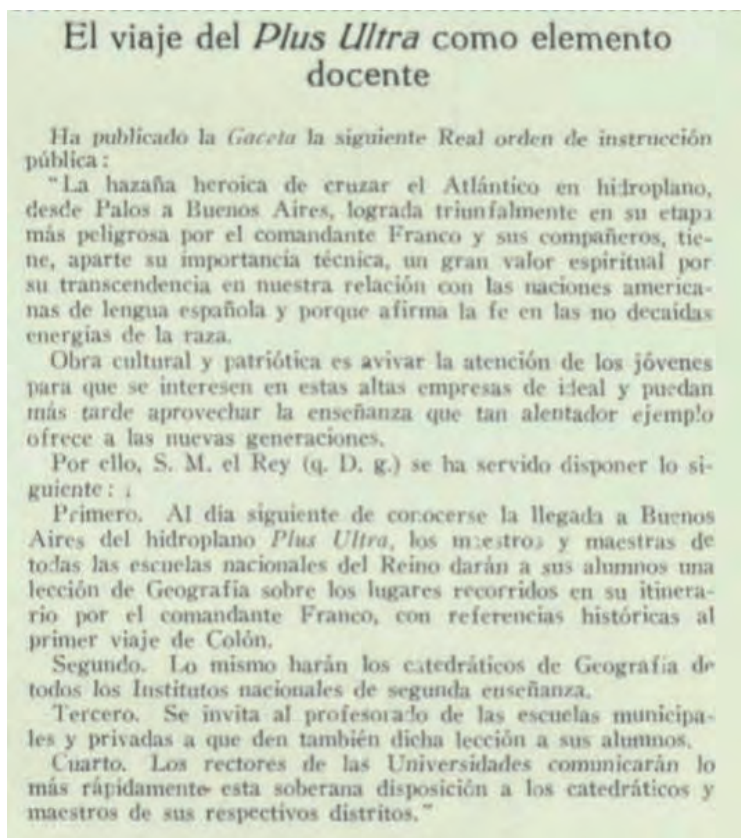


Imagen 5. Reales Órdenes extractadas de la Revista aérea, febrero de 1926, Biblioteca Nacional de España.

## Conclusiones

El Plus Ultra supuso un hito en varios sentidos: deportivo, técnico, político y cultural. Su impacto mediático no tuvo parangón en la sociedad española. El régimen de Primo de Rivera utilizó la promoción de los grandes raids aéreos como elemento propagandístico. En las celebraciones la Unión Patriótica, las administraciones locales provinciales y la Iglesia católica actuaron de la mano y perfectamente compenetradas, en lo que podría considerarse un precedente del nacionalcatolicismo que germinaba durante este régimen político.

El amplio abanico de reacciones en la Región de Murcia al éxito del Plus Ultra constituye la prueba de la utilización política e ideológica de los gran-

des raids dentro de la oleada nacionalista, incentivada y promovida desde el Estado y las élites políticas y económicas en las primeras décadas del siglo XX.

Dos años y medio después del Plus Ultra, en julio de 1929, el intento de vuelo de Los Alcázares a Nueva York provocará, de nuevo, reacciones de todo tipo en la Región de Murcia y en España, aumentadas por la desaparición de los aviadores y posterior rescate. La reacción gubernamental, con el régimen primorriverista a punto de desaparecer, será sustancialmente diferente. Aunque la espontaneidad popular volverá a inundar las calles y dejará constancia del sustrato creado en la opinión pública española por el impacto del Plus Ultra y sus protagonistas

## Bibliografía

- Franco, Ramón y Ruiz de Alda, J.: *De Palos al Plata*. Espasa Calpe, Madrid, 1926.
- Marcilhacy, David, 2006: “La Santa María del aire: el vuelo trasatlántico del “Plus Ultra, preludio a una reconquista espiritual de América” en Cuadernos de historia contemporánea, N° 28.
- Márquez Macías, R. (editora): *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*. UNIA, Huelva, 2016.
- Quiroga, Alejandro, 2013: “La nacionalización en España. Una propuesta teórica” en Revista Ayer, 90.
- Sempere, Marcelino, 2025: “La aviación militar como elemento propagandístico en la Dictadura de Primo de Rivera. Nuevas miradas sobre la dictadura de Primo de Rivera en su centenario”, en Actas del VIII Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo.

# Historia de la Base Aérea de San Javier, la principal instalación aeroportuaria del Mar Menor

MARCELINO SEMPERE DOMÉNECH<sup>1</sup>

**Resumen:** La Base Aérea de San Javier es la principal instalación aeroportuaria de la comarca del Mar Menor. Su fundación se remonta a 1920 por iniciativa de la Aeronáutica Naval, pero la actividad aérea comenzó en 1931. Tuvo un importante papel durante la Guerra Civil como escuela de vuelo, pasando al Ejército del Aire tras el conflicto, albergando la cabecera del Grupo de Escuelas de Levante. En 1943 se fundó la Academia General del Aire y desde entonces está funcionando esta unidad en San Javier. Durante 52 años compartió sus instalaciones con el aeropuerto civil. La presencia de la academia ha sido y es muy importante en el desarrollo económico y social de la comarca del Mar Menor.

**Palabras clave:** Academia, aviación, aeropuerto, enseñanza, historia, Mar Menor.

**Abstract:** San Javier Air Base is the main airport facility in the Mar Menor region. It was founded in 1920 on the initiative of the Naval Aviation, but air activity began in 1931. It played an important role during the Civil War as a flight school, passing to the Air Force after the conflict and housing the headquarters of the Levante School Group. In 1943, the General Air Academy was founded and this unit has been operating in San Javier ever since. For 52 years, it shared its facilities with the civil airport. The presence of the academy has been and continues to be very important for the economic and social development of the Mar Menor region.

**Keywords:** Academy, aviation, airport, education, history, Mar Menor.

## Introducción

El Mar Menor fue elegido en 1915 como la mejor zona de España para el vuelo de hidroaviones, desde entonces la actividad aeronáutica en la comarca ha sido constante, constituyéndose la misma en uno de los principales polos de la enseñanza aeronáutica en España.

Además, la presencia de la aviación ha contribuido decisivamente al desa-

---

<sup>1</sup> Miembro de Número del Servicio de Historia y Cultura Aeronáuticas. Profesor del Instituto Universitario Gutiérrez Mellado (UNED) y de la Universidad a Distancia de Madrid. [marsemdoch@yahoo.es](mailto:marsemdoch@yahoo.es)

rollo comarcal<sup>2</sup>, sobre todo en la localidad de San Javier. Es incuestionable que la presencia de la Base Aérea de San Javier supone un activo fundamental para el municipio y la comarca, tanto desde el punto de visto económico y social, como también por dar a conocer esta localidad a nivel mundial, al ser la sede de la Academia General del Aire (AGA) y de la Patrulla Águila (Patrulla Acrobática de España). Por otro lado, el primer aeropuerto comercial de Murcia (la historia del Carmolí como aeropuerto no es significativa) se apoyó, durante 52 años, en las instalaciones de la AGA.

La historia de la Base Aérea de San Javier se desarrolla a lo largo de cuatro épocas: la primera comprende desde sus orígenes como unidad aeronaval hasta la guerra civil; la segunda comprende todo el periodo bélico; la tercera desde la llegada del Ejército del Aire<sup>3</sup> hasta la creación de la AGA y la cuarta y última consiste en la evolución de la AGA, que por su extensión se subdividirá a su vez en cuatro etapas, desde su creación hasta los años 60 del siglo XX, desde esta década hasta la transición democrática, desde 1980 hasta la Ley 17/89, desde la implantación de esta ley hasta la Ley 39/2007 y la implantación del Centro Universitario de la Defensa y desde esa fecha hasta la actualidad.

## 1. Primera presencia de la aviación en el municipio de San Javier: La Aeronáutica Naval

La primera instalación aeronáutica en la comarca del Mar Menor se ubicó en Los Alcázares, donde en diciembre de 1915 comenzó a funcionar una base de hidroaviones. El lugar fue elegido por el general Pedro Vives y Vich en mayo de 1915. Sobre el mismo comentó al Infante de Orleans “Los Alcázares nos regala este pequeño mar, que aleja toda idea de accidente<sup>4</sup>. La idoneidad de la comarca para la actividad aérea viene refrendada por la continuidad histórica de la presencia aeronáutica.

El segundo aeródromo de la comarca se establecerá en Santiago de la Ribera de la mano de la Aeronáutica Naval, que fue creada en septiembre de 1917 (hasta 1920 se denominó Aviación Naval). Pero en su decreto fundacional ya se habla de una escuela de aviación naval en Cartagena. Hasta 1920 no se iniciarán las actividades para crear este nuevo servicio, que se ubicó

2 BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: *Santiago de la Ribera era una aldea cuando la Aviación Militar amerizó en el Mar Menor. Influencia de la Academia General del Aire en el Municipio de San Javier*, San Javier, edición del autor, 2007. pp. 112-204.

3 Adoptaremos la denominación del Ejército del Aire y del Espacio correspondiente a cada época.

4 MANZANARES, L.: *Los Alcázares (Torre Pacheco) Un Curtiss en el cielo (Crónica de un vuelo)*, Madrid, Imprenta Sáez, 1969, p. 47.

provisionalmente entre la ciudad de Barcelona y el aeródromo del Prat de Llobregat y después se buscó un emplazamiento cerca de Cartagena<sup>5</sup>.

El lugar elegido fue Santiago de la Ribera, en concreto la zona de Punta Galindo, y se fundamentó por la proximidad al Arsenal de Cartagena y la idoneidad del Mar Menor para el uso de hidroaviones y el vuelo en general, gracias a su climatología. Los terrenos elegidos eran propiedad de la familia Barnuevo, una de las más poderosas del municipio de San Javier. Por una Real Orden de Presidencia del Consejo de Ministros de fecha 27 de noviembre de 1920<sup>6</sup>, se acuerda la expropiación forzosa de los terrenos, que estaban separados de la población de Santiago de la Ribera por una rambla.

No será hasta 1926 cuando, por medio del Real Decreto de 8 de julio, se dispondrá de un presupuesto extraordinario con el que comenzar la construcción, dentro del plan de expansión de la Aeronáutica Naval<sup>7</sup>. En ese momento se citará la nueva instalación tanto como estación aeronaval de Cartagena, como Base Aeronaval del Mar Menor. La Junta Técnica de la Aeronáutica Naval en su memoria del 29 de enero de 1927, cita a la Base Aeronaval del Mar Menor como futura escuela de dirigibles y con una dotación de material volante de 67 aparatos, 2 dirigibles y globos. En cuanto a las infraestructuras previstas estas constarían de: 9 hangares, un cobertizo para el dirigible, otro para globos, un puerto totalmente equipado, una fábrica de gas, y todo tipo de instalaciones auxiliares<sup>8</sup>, lo que convertiría a esta base en la más importante de la Aeronáutica Naval. Además, en este plan se preveía el abandono del Aeródromo del Prat de Llobregat en favor de San Javier.

Este ambicioso plan de obras se recibió muy favorablemente en la comarca, ya que remediaría la situación de los agricultores afectados por la sequía, al darles trabajo<sup>9</sup>, solicitándose a las autoridades el inicio de los trabajos, lo que proporcionaría nuevos empleos y riqueza a la localidad<sup>10</sup>. En 1927 la Armada amplió los terrenos y a partir de 1928 comenzaron los trabajos de preparación del campo. Para ello, en primer lugar, se alquilaron en Santiago de la Ribera los alojamientos necesarios, que fueron utilizados durante varios años. Esta necesidad de alojamiento tuvo gran impacto en el Municipio de San Javier por la carencia de viviendas, situación que no se remedió hasta los años 50.

5 MARTÍN DE LA ESCALERA, R.: "Nacimiento, desarrollo, esplendor y desaparición de la Aeronáutica Naval (1917-1939)", *Revista General de Marina*, 271, p. 219.

6 *Gaceta* número 337 de 02-12-1920

7 GUERRERO FLORES, F.A.; O'DONNELL TORROBA, C.; RODRÍGUEZ SOSA, V.: *Proa al cielo. Imágenes de la Aviación Naval Española desde 1917*, Madrid, Aguilar Editores, 2004, pp. 46-47.

8 GUARDIA DEL POBIL, R de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval*, Madrid, EADS/CASA y AISA (reedición), 2002, pp. 337-340.

9 BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., p. 44.

10 GALLEGUO ZAPATA, M.: op.cit., pp. 43-44.

En enero de 1929 se aprobó el anteproyecto de la base aeronaval y el 24 de enero tomó posesión su primer jefe: el capitán de corbeta Ramos Izquierdo. Inmediatamente, se iniciaron los trabajos de construcción. Este proyecto va a tener una gran importancia para la futura Base Aérea de San Javier, pues los hangares y su disposición determinaran el futuro desarrollo de esta, y actualmente todavía perviven la mayoría de los edificios construidos por la Armada. Por otro lado, el plan urbanístico de la base aeronaval ha permitido su crecimiento de forma racional y efectiva.

El 3 de febrero de 1930 se dispuso el cambio de nombre de la base, pasando a denominarse Base Aeronaval de San Javier<sup>11</sup>, y en marzo se dispuso que la sección de aerostación pasase a San Javier. Para ello se trasladó el hangar de dirigible, existente en el Prat. Este cambio se efectuó con bastante rapidez. Se terminó de desmontar el 15 de abril y el 22 de septiembre ya se efectuó, en la nueva sede, vuelos de prueba de un dirigible tipo “O”<sup>12</sup>. Este hangar, que fue uno de los elementos distintivos de la base, fue desmontado en 1945 con el inicio de la actividad aérea de la AGA.

Las obras de la base aeronaval avanzaban a buen ritmo, destacando en 1930 la electrificación de esta, que se amplió a los edificios del poblado de Santiago de la Ribera utilizados por la Armada. Entre las obras críticas se encontraba el suministro de agua, que era el principal problema de la localidad, por lo que se construyó una depuradora para los pabellones y se excavaron pozos artesianos. Otra obra de gran envergadura fue la construcción del puerto, muy necesario para el uso de los hidroaviones. Para ello, hubo que dragar toda la superficie de este, debiendo trasladarse el tren de dragado (fabricado exprofeso) a través de un canal excavado en la Manga.

La mayoría de los edificios de esta primera época siguen en uso actualmente, aunque muchos han cambiado de función, o que demuestra la idoneidad del plan original de la base. Los edificios más voluminosos fueron los hangares, de los 10 previstos al final solo se construyeron 5 que todavía están en uso tras varias rehabilitaciones. Hay que destacar que la AGA, en toda su historia, solo ha construido un hangar más y manteniendo un plano similar a los anteriores.

En 1931 se instaló, en el nuevo aeródromo, una escuadrilla de aviones “Martinsyde” y varios aparatos “Avro”, que se unieron a la sección de aerostación<sup>13</sup>. Podemos decir que es en este momento cuando comienza la actividad aérea en la Base Aeronaval de San Javier.

La actividad de la base como centro de enseñanza se inició en 1932, cuando se trasladó a la misma la Escuela de Aprendices de Aeronáutica desde Barcelona. También se trasladó el 1 de marzo un torpedero “Blackburn” que

11 GUARDIA DEL POBIL, R de la: op.cit., p. 590.

12 Ibídem, p. 594.

13 Ibídem, p. 765.

fue adscrito al servicio fotográfico de la base. Todo ello motivó un gran aumento de plantilla, que superó las 300 personas, por lo que se incrementó de casas y locales en la localidad, a la par que impulsaba la economía y la vida social, al establecerse nuevas familias en la localidad, como es el caso del fotógrafo Miguel Ferrer Colomer, que inició una saga de fotógrafos que todavía se mantiene en La Ribera<sup>14</sup>. Hay que reseñar que, durante ese año, el mayor esfuerzo de la Aeronáutica Naval se invirtió en la construcción de la base de San Javier.

Al mismo tiempo que se iban terminando los edificios se recibían nuevos aparatos. En noviembre de 1932 se incorporaron una escuadrilla de hidroaviones Dornier Wal y otra de Savoia-62. Por otro lado, en mayo de 1933 se compraron cinco aviones de reconocimiento Hispano Suiza E-30. Durante el año 1933 se continuó con la recepción parcial de la base, aunque con grandes dificultades por la falta de créditos<sup>15</sup>, figurando en la primera edición del *Atlas de Aeródromos* de 1934 como “en construcción”. Durante el año 1933 en San Javier se volaron un total de 1.459:56 horas, realizadas por una flota de 24 aparatos operativos<sup>16</sup>, una cifra notable si atendemos a las dificultades del momento.



Imagen 1: Ficha de la Base Aeronaval de San Javier del Atlas de aeródromos de 1934.

14 BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., pp. 46-51.

15 GUARDIA DEL POBIL, R de la: op.cit., pp. 837-839.

16 Ibidem, pp. 907-908.

En el año 1934 la base vivió un momento histórico, pues el 27 de febrero Juan de la Cierva llevó a cabo una demostración de su autogiro, que fue presidida por el Ministro de Marina, realizando diversos vuelos con un éxito rotundo. Estaba previsto que aprovecharse el vuelo para tomar en la cubierta del porta hidroaviones Dédalo en Cartagena, pero las condiciones climáticas lo impidieron, llevándose a cabo finalmente en el puerto de Valencia. Fruto de esta experiencia la Armada decidió adquirir dos autogiros del modelo C-30, el más avanzado de los desarrollados por el inventor<sup>17</sup>, que se destinaron a San Javier.



Imagen 2: autogiro La Cierva en San Javier.

Finalmente, en 1935 se consiguió la habilitación definitiva de la Base Aeronaval de San Javier, comenzando un periodo de actividad y esplendor, que se vio truncado por el estallido de la guerra civil. En este momento la base estaba dotada con escuadrillas aeronavales de bombardeo, reconocimiento, combate, torpederos, enseñanza, fotografía y enlace, con un total de 71 aparatos, más otros tres destacados en Getafe.

El 15 de febrero de 1936 fue nombrado nuevo jefe de la base el Capitán de Corbeta Rocha. Durante los primeros meses de 1936 la unidad recibió diversas visitas, siendo considerada como un “modelo de establecimiento militar por su organización, orden y eficiencia”<sup>18</sup>. En vísperas de la guerra civil era por tanto la Base Aeronaval de San Javier una unidad importante, no solo para la Armada, sino en el conjunto de las fuerzas armadas del momento.

<sup>17</sup> Ibídem, pp.857-863.

<sup>18</sup> Ibídem, p. 997.



Imagen 3: Base Aeronaval de San Javier en 1935.

## 2. La aviación militar en San Javier durante la Guerra Civil

La presencia de la aviación militar convirtió a la comarca del Mar Menor en un escenario importante durante la sublevación del 18 de julio de 1936. La situación estuvo determinada por la diferente actitud de las dos unidades aéreas: la Aviación Militar en Los Alcázares que permaneció fiel a la República, mientras que los oficiales de la Aeronáutica Naval se sublevaron mayoritariamente.

Hemos de tener en cuenta que la Base Aeronaval de San Javier era la principal unidad de este servicio y contaba, en vísperas del alzamiento militar, con una flota de 71 aparatos de todo tipo y unos 500 efectivos. Por ello era muy importante su control. Los conspiradores centraron su interés en atraer a los oficiales, pero obviaron a la marinería y cuerpos subalternos, personal

que finalmente haría fracasar la sublevación de la base. Los oficiales querían rebelarse el 17 de julio, pero retrasaron su decisión hasta que llegara el bando de guerra desde la capitanía de Valencia. El Ministro de Marina envió el 18 de julio al Contralmirante Fontela y al Capitán de Fragata Navarro a San Javier para sofocar la rebelión, pero fueron detenidos y el contralmirante se sumó a los alzados. Estos ante la falta de noticias sobre el éxito de la rebelión, decidieron enviar un hidroavión a Valencia para informarse, pero regreso el día 19 sin noticias concretas. Mientras tanto en San Javier los acontecimientos tuvieron un giro inesperado. Los sublevados llevaron al Capitán de Fragata Navarro al Arsenal de Cartagena donde fue liberado y colaboró para sofocar la rebelión. Por la noche, el Auxiliar de 3ª Carcellés junto a varios marineros, salieron de la Base Aeronaval y se dirigieron al Aeródromo de Los Alcázares, donde se unieron a las tropas fieles al gobierno, previamente el auxiliar Allende había retirado los percutores de todas las ametralladoras de la Base Aeronaval.

La mañana del 19 de julio una columna de Los Alcázares marchó a San Javier, donde los sublevados opondrán una breve resistencia, al no poder utilizar las ametralladoras. Además, la marinería y clases se sumó a la columna de Los Alcázares, que era mandada por el Capitán Melendreras. Una vez sofocada la rebelión, se hizo cargo de la base el citado capitán, que fue sustituido en septiembre por el Auxiliar Carcellés. Finalmente, cuando se crearon las escuelas de Levante, fue dirigida por el comandante Gómez Spencer, y se situó la jefatura en San Javier. Al mismo tiempo, la base aeronaval cambió su nombre por el de “Base Aérea 18 de julio” aunque era más conocida como escuela de La Ribera.

Todos los oficiales de la Base de San Javier fueron trasladados al Arsenal de Cartagena, donde fueron asesinados el 16 de agosto en el vapor España nº 3. Estos hechos provocaron que la Base Aeronaval pasase a depender de la Aviación Militar a través del Aeródromo de Los Alcázares.

Una vez iniciada la guerra civil ambos bandos reorganizaron sus fuerzas armadas y la República creó el Ministerio de Marina y Aire el 4 de septiembre de 1936, dentro del cual se creó la Subsecretaría del Aire donde se encuadró a la Aviación Militar. El 16 de mayo de 1937 se creó el Arma de Aviación<sup>19</sup> en la cual se integraron las aviaciones militar y naval. Este hecho marcó la desvinculación definitiva de la base aérea de San Javier de la Armada.

Una de las más perentorias necesidades de ambos bandos era la de formar a nuevos pilotos, tripulantes y personal técnico. Dado que las bases del Mar Menor gozaban estaban en retaguardia y disponían de los medios y experiencia necesarias, además de un importante número de aviones, rápidamente se convirtieron en el núcleo principal de enseñanza de la aviación republicana<sup>20</sup>. Así a mediados de septiembre, se convocará el primer curso

19 Gaceta de la República nº 136, 16-05-1937, p. 719.

20 SALAS LARRAZABAL, J.: *Guerra Aérea 1936-1939. Tomo 1 La batalla aérea por Madrid*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1998, p. 85.

de pilotos en San Javier, mientras que Los Alcázares continuará con su labor de formación y parque técnico, mientras que realizaba la selección de aspirantes a piloto. También se habilitó una escuela de pilotos en el monasterio de Los Jerónimos en Murcia<sup>21</sup>. Además, la mayor parte del material soviético, que comenzó a recibirse en octubre de 1936, entraba por el puerto de Cartagena y se montaba en Los Alcázares. Por ello, en 1937 se construyó un ramal de ferrocarril desde Torre Pacheco a esta localidad y La Ribera<sup>22</sup>.

Desde el principio de la contienda, Murcia adquiere una gran importancia aeronáutica. En primer lugar: los aparatos basados allí actuaron en apoyo del gobierno en diferentes frentes. En segundo lugar, con la formación de pilotos, apoyo técnico y logístico, y posteriormente con unidades que combatirán el bloqueo aeronaval y asumirán la defensa frente a los bombardeos.

El tándem San Javier-Los Alcázares pronto se amplió a una densa red de campos de aviación en todo el Levante, trasladándose a los mismos todas las escuelas de la aviación republicana. Constituyéndose Los Alcázares en la cabecera de la Segunda Región Aérea de las Fuerzas Aéreas de la República.

Inicialmente la escuela de vuelo y combate de Alcalá de Henares se estableció en La Ribera, desglosándose en las escuelas Elemental, de Transformación y de Caza. Luego en enero de 1937, la escuela elemental se trasladará a Alcantarilla y El Palmar, logrando formar hasta marzo de 1937 unos 200 pilotos<sup>23</sup>.



Imagen 4: avión avro 504 de enseñanza.

21 CALVO JUNG, C.: *Los últimos aviadores de la República. La cuarta expedición a Kirovabad*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010, p. 113.

22 ESTEVE GARCÍA, J.P.: "El ramal militar de Santiago de la Ribera", *Revista de historia ferroviaria*, 8, 2007, pp. 141-168.

23 SALAS LARRAZABAL, J.: op.cit, p.247.

Las necesidades bélicas motivaron que aumentase el número de aparatos de enseñanza en La Ribera, a la vez que los aviones de combate se desplazaron a los frentes de batalla. Así los torpederos e hidroaviones se utilizaron en operaciones, e incluso se armaron brevemente los aviones de enlace. Pero los viejos cazas Martinsyde no se utilizaron en combate. Los nuevos aparatos de enseñanza eran de diversas procedencias, fruto de los esfuerzos de la República por conseguir material bélico, lo que provocó que La Ribera, como núcleo principal, se dotará de una numerosa y heterogénea flota, la cual compartió con los 10 aeródromos que conformaban el complejo de escuelas de Murcia<sup>24</sup>.

Estudiar esta flota aérea es complejo, pues faltan documentos y la bibliografía no es unánime en las cifras, encontrándonos con aviones de origen británico, francés, holandés, español, norteamericano, alemán e italiano. Además, hay que tener en cuenta los aviones de combate basados en Murcia y que no formaron parte de la escuela de La Ribera, como los cazas Polikarpov I-16 Mosca, Polikarpov I-15 Chato o Grumman Delfin, así como diversos bombarderos y aviones de asalto. En total por las escuelas de Levante pasaron entre 375 a 400 aviones, aunque no simultáneamente, mientras que por otro lado se incorporaban aviones que perdían valor bélico, como fue el caso de los Breguet XIX. Por otro lado, el grado de atrición de la flota era alto, tanto por los frecuentes accidentes, como por el deterioro debido al uso intensivo.

El papel de las escuelas murcianas fue muy importante, aunque quedo oscurecido por la escuela soviética de Kirovabad que formó más de 800 pilotos frente a los 400 de éstas. No obstante, en todos los testimonios de los antiguos alumnos se destacará la disciplina, orden y seriedad de la escuela de La Ribera, que era junto a Los Alcázares el referente de las Fuerzas Aéreas de la República.

Al ser La Ribera una instalación importante, era susceptible de sufrir ataques aéreos, por ello se construyeron refugios en la base y la población anexa. Desde el inicio de las hostilidades, eran frecuentes los bombardeos sobre Cartagena, pero La Ribera no sufrió su primer bombardeo hasta el 20 de septiembre de 1938. Este hecho tuvo una enorme repercusión, pues provocó que en menos de un mes las escuelas comenzaran a trasladarse a los campos del valle del Guadalentín hasta el final de la guerra. En octubre de 1938, la base sufrió un total de 3 bombardeos, otro el 2 de noviembre y el último el 7 de marzo de 1939, todos ellos llevados a cabo por los hidroaviones alemanes Heinkel 59 Zapatonos de la AS/88 de la Legión Cóndor ubicada en Palma de Mallorca. Esta media docena de bombardeos no provocó grandes

---

24 GARCÍA GARCÍA, A.: "Aeródromos murcianos: Alcantarilla y la aviación", *Aeroplan*, 24, 2006, pp. 4-13.

daños, salvo la destrucción del hangar nº 2 con todos los aviones que contenía, principalmente aviones en mantenimiento. Pero lo destacable y extraño, es que la mayoría de las acciones se encaminaban a destruir el hangar del dirigible, que, a pesar de ser el edificio más significativo por su tamaño, carecía de todo valor militar<sup>25</sup>.

### 3. La llegada del Ejército del Aire

La finalización de la guerra dio a la Base Aérea de San Javier una nueva oportunidad, mientras que el Aeródromo de Los Alcázares pasó a tener un papel secundario. En este proceso hay que tener en cuenta un aspecto esencial: las instalaciones de San Javier eran mayores, mejores y con más capacidad de desarrollo que Los Alcázares, el cual disponía de un campo de vuelo pequeño y sin capacidad de crecimiento. Se ha señalado también que el declive de Los Alcázares fue debido a su significación política en la guerra.

La creación del Ministerio del Aire en agosto de 1939, en el cual se integraron todas las fuerzas aéreas, supuso el fin definitivo de la Aeronáutica Naval. Posteriormente el 7 de octubre se creará el Ejército del Aire, que se nutrió en parte del personal procedente de la aviación militar, pero necesitaba cubrir las nuevas plantillas, dándose la paradoja de que había más aviones que pilotos tras la desmovilización.

El Ejército del Aire aprovechó la infraestructura aeronáutica de Murcia para formar pilotos, se abandonaron los campos del interior y se concentró el esfuerzo en dos grandes núcleos: el principal formado por las bases de Los Alcázares y San Javier, auxiliados por los campos de El Carmolí, La Aparecida y Lo Monte, y un segundo núcleo formado por los aeródromos de Alcantarilla y El Palmar. Para cubrir las necesidades de pilotos se convocaron, en septiembre de 1939, 400 plazas de pilotos de complemento que se formarían en la Escuela Premilitar Aérea, que se ubicó en San Javier y 500 plazas de teniente profesional a cubrir por los provisionales, situándose la Academia de Oficiales en León. El 12 de enero de 1942 se convocaron otras 300 plazas para la Premilitar. Al final, en dos años se consiguió formar a unos 300 pilotos, cifra que aumentaría en los años posteriores, aunque la mayoría de los pilotos de complemento y provisionales se incorporaron a la escala activa a través de las academias de León y San Javier.

Para la formación de pilotos se disponía de la Academia de Oficiales de León, y de las escuelas de vuelo de Alcantarilla, El Palmar, San Javier, El Copero, Badajoz, Jerez, y Málaga, que luego se agruparían en los grupos de escuelas de Levante y Sur, situándose la cabecera del grupo de Levante en San

<sup>25</sup> PUCHOL FRANCO, M.S.: "Ataques a las bases del Mar Menor (1937-1939)", *Revista Española de Historia Militar*, 58, 2005, pp. 155-160.

Javier<sup>26</sup>. Este hecho supuso un gran impulso, tanto para la Base Aérea, como para el municipio, pues se va a incorporar una cifra notable de personal militar profesional. Uno de los aspectos más destacables fue la creación de una unidad de música en febrero de 1940, la cual, desde entonces hasta hoy, tiene un notable protagonismo en la vida social y cultural del municipio. Hay que destacar que en sus inicios el Ejército del Aire tenía previsto dotarse con 6 unidades de música, aunque finalmente solo se crearon tres y una fue para el Grupo de Escuelas de Levante, pasando posteriormente a la AGA.<sup>27</sup>



Imagen 5: Unidad música Grupo Escuelas de Levante.

Desde 1935 en San Javier, se había mantenido un promedio de 70 aviones, lo cual es una cifra bastante notable para una sola unidad, pero tras la creación del Grupo de Escuelas de Levante incluso se aumentó, para ello se recuperó el material aéreo republicano que quedaba y en segundo lugar se incorporó material procedente de la aviación nacionalista, como los aviones Bücker Bú-131 Jungman, Heinkel H-45 “Pavo”, Heinkel H-46 “Pava”, Gotha Go-145, Romeo Ro-41, Caproni Ca-310, y Savoia SM-81. Por lo que estamos ante una flota heterogénea y a veces anticuada, además de sufrir graves problemas por la escasez de combustible y repuestos<sup>28</sup>.

Para mantener esa flota aérea y consolidar la estructura docente se incorporó numeroso personal profesional. Muchos de los nuevos profesores de vuelo apenas tenían experiencia como pilotos. Esto provocó una deficiente formación, lo que unido a las carencias del material se tradujo en una ele-

26 SEMPERE DOMÉNECH, M.: *El Ejército del Aire Español (1939-1989)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017, PP. 208-10.

27 FERNÁNDEZ DE LA TORRE, R.: *La Aviación Española su Música y sus Músicos*, Madrid, Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, 2004, pp. 37-38.

28 SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., PP. 257-261.

vada tasa de siniestralidad. La falta de experiencia de parte del profesorado ha quedado reflejada en los testimonios de los antiguos alumnos, tanto de la Premilitar como de la AGA<sup>29</sup>. Así el piloto de pruebas Fernando de Juan Valiente, que se formó como piloto en 1941, afirmará: “nos soltaron con una instrucción muy precaria e incompleta y a ello hay que atribuir bastantes accidentes. No había teórica, sino un sencillo *vis a vis*, y en esas condiciones el piloto se iba al aire con una falta de conocimientos que debía suplir con la ayuda de la providencia.”<sup>30</sup>.

Entre 1939 y 1943 San Javier se consolidó como escuela de vuelo. No solo disponía de unas buenas instalaciones, sino también de una situación y clima idóneos para la formación aeronáutica. Por todo ello fue la base elegida para situar en ella la futura Academia General del Aire.

#### 4. La creación de la Academia General del Aire. Su evolución hasta los años 60

Bajo el mandato del general Juan Vigón Suerodíaz, segundo ministro del Aire, se creó la Academia General del Aire por un Decreto de fecha 28 de julio de 1943. En la exposición de motivos se afirma que la transformación de los oficiales provisionales está “Próxima a su término”, por tanto, la AGA es necesaria “para normalizar el reclutamiento de la futura oficialidad de este Ejército”, lo que supone la consolidación real del nuevo ejército. Pero la primera promoción no ingresó hasta el 15 de septiembre de 1945. Mientras tanto hubo que preparar las instalaciones, ampliando los aularios y los alojamientos, aun así, los primeros alumnos durante un tiempo no dispusieron de agua corriente, tal como relata el General Ingeniero e historiador Jesús Salas alumno de la primera promoción<sup>31</sup>.

Desde el primer momento la AGA será reconocida como la principal unidad del Ejército del Aire, por ello será dotada de enseña nacional en la modalidad de estandarte, el cual se sufragó por medio de una suscripción entre todos los oficiales del Aire y entregado el 19 de diciembre de 1945. Lo curioso, es que este estandarte fue sustituido por otro igual el 10 de diciembre de 1961, el cual fue donado por la ciudad de Murcia, siendo madrina de la entrega la esposa del alcalde de esa ciudad<sup>32</sup>.

La importancia de la AGA viene determinada por ser la principal unidad

29 Testimonios recogidos en <http://www.75aniversarioaga.es/academia/seralumno/>

30 PÉREZ SAN EMETERIO, C.: «Fernando de Juan Valiente habla para la historia», *Aeroplan*, 2, 1984, p. 122.

31 SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., P. 279.

32 MELLADO PÉREZ, R.; ARRÁEZ CERDÁ, J.: *Academia General del Aire. Crónica de 50 años (1943-1993) Tomo I y II*, Valladolid, Quirón Ediciones, 1993, p. 151.

de enseñanza del Aire, ya que no solo forma a los oficiales que dirigirán el Ejército del Aire, sino que además se constituye en la principal escuela de vuelo. La creación de la AGA implicó además la regulación de la enseñanza superior militar, aunque los alumnos del Arma de Tropas de Aviación y Cuerpo de Intendencia finalizaban su formación en Los Alcázares, donde se ubicaron las academias respectivas de estas armas. En 1949 se extinguieron las academias de León y la de Intendencia en Los Alcázares, y en 1950 la de Tropas, año a partir del cual se realizará, con salvedades, toda la formación en San Javier.

Un aspecto importante de la formación consiste en que aquellos alumnos que no superan el curso para ser piloto, pasan a la Escala de Tropas o al Cuerpo de Intendencia, existiendo convocatorias separadas para cada Arma y el Cuerpo de Intendencia. Para los demás cuerpos del Ejército del Aire: Ingenieros, Sanidad, Jurídico, Intervención y Farmacia, que serán conocidos como Cuerpos Especiales, las convocatorias no serán continuas, aunque todos los aspirantes realizaban un periodo común en la AGA entre 1945 y 1952, a partir de este año realizaran su formación básica militar en el Aeródromo de Villafraía (Burgos), junto a los aspirantes de la Milicia Aérea Universitaria, regresando a la AGA en 1971. Posteriormente también se formarán los miembros del Cuerpo de Música y recibirán cursos de adaptación los sacerdotes aspirantes al Cuerpo Eclesiástico del Aire. Este colectivo de alumnos, que no formaban parte del Arma de Aviación, eran conocidos popularmente como “aspirinos” por los alumnos del Cuerpo de Sanidad.

Si bien la AGA se crea para unificar la formación de los oficiales y generar un “sprit de corps”, no todos los oficiales se formaron en ella. Existía un importante número de oficiales procedentes de suboficial o de cuerpos auxiliares cuya instrucción se realizaba en Los Alcázares y posteriormente Reus hasta la aplicación de la Ley 17/1989.

La formación de los ingenieros aeronáuticos tenía la particularidad de que incluía el título de piloto, realizando este curso en el Aeródromo de Las Bardocas (Badajoz) hasta 1952 en que pasó a Villafraía (Burgos) y desde el curso 1973-74 a la AGA, además egresaban de capitán. Este sistema se mantuvo hasta la Ley 17/1989, tras la cual egresaban de tenientes. El curso de vuelo dejó de realizarse a mediados de la década de los 90. Este curso lo realizaban en la Bucker, tanto en Bardocas como en Burgos, y posteriormente en la AGA se utilizó la Bonanza, hasta que en 1995 pasaron a realizarse los dos últimos cursos en la Base Aérea de Getafe.

La enseñanza de vuelo elemental se realizaba con las Bucker 131, mientras que el viejo material se distribuía por las escuelas de El Palmar y Alcantarilla. Para la enseñanza avanzada se utilizan las Bucker 133 e Hispano Suiza HS-42, también se disponía de polimotores Junkers Ju-52 y Savoia SM-81, así como de un viejo monomotor Junkers W-13, y los Hispano Suiza E-30, aparatos con

los que se formaba a los tripulantes aéreos y observadores, además de usarse para transporte y enlace. Aunque el aparato más peculiar era un Consolidated 17 Fleetster 20 -A apodado el “tosferina”, que se utilizaba para dar vuelos a niños con esta enfermedad, ya que la hipopresión les aliviaba los síntomas.



Imagen 6: Bucker 131.

La actividad aérea en esta primera etapa sufría diversos problemas. El primero era la heterogeneidad y obsolescencia del material. En segundo lugar, estaba la carencia de combustible, si bien la academia nunca tuvo que dejar de volar por esta causa. En tercer lugar, se sufría la falta de repuestos, fruto del aislamiento internacional y la autarquía. En último lugar, hay que destacar la falta de preparación de parte del profesorado, que se venía arrastrando desde el fin de la guerra civil y la desmovilización.

Para el municipio de San Javier la creación de la AGA tuvo una gran importancia, pues implicó un nuevo aumento de personal y la creación de nuevas infraestructuras a fin de cubrir sus necesidades., provocando el crecimiento urbano del municipio, en una primera etapa se alquilaron locales y viviendas y en una segunda, se construyeron viviendas, ya que la oferta era muy deficitaria, iniciándose en 1944 el proyecto de una colonia de casas militares que será conocida como Ciudad del Aire, ésta se ubicó al este de Santiago de la Ribera, en el límite con Lo Pagan y sus edificaciones se comenzaron a entregar en 1948 comprendiendo unas 450 viviendas. También se construyeron cuatro bloques de pisos en el casco urbano de San Javier, para cabos 1º y personal civil, así como dieciséis viviendas para personal laboral en Santiago de la Ribera. También fue necesario mejorar los servicios, siendo lo más perentorio la creación de colegios, tanto públicos como privados, junto a los dependientes del Ministerio del Aire.<sup>33</sup>

33 BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., pp.119-122.

La presencia de la AGA provocó una mejora sustancial en las condiciones de vida locales, siendo uno de los aspectos más notables la llegada del agua del Canal del Taibilla, que en primer lugar se proyectó para suministrar a la base aérea y la Ciudad del Aire, para posteriormente ampliarse su suministro a todo el municipio. Por Orden de 26 de septiembre de 1946<sup>34</sup>, se fijan las condiciones para el acceso a la Mancomunidad del Taibilla y en el artículo 4 se cita la “conducción a las Bases Aéreas del Mar Menor”. El abastecimiento para la base aérea comenzó a funcionar en 1952<sup>35</sup>, y además la AGA instaló dos fuentes públicas para abastecer gratuitamente al pueblo de Santiago de la Ribera<sup>36</sup>.

En la década de los 50, la AGA se consolidó y se preparó para afrontar una etapa de crecimiento y mejora, iniciándose en 1952 un gran plan de obras que comprendía desde la construcción de los alojamientos de tropa, ampliación del aparcamiento de aviones, a la construcción de la torre de control y pavimentación de la pista. Desde su inicio la AGA se había convertido en un importante motor económico de la comarca, ya que la construcción de las nuevas instalaciones y servicios daban trabajo y requerían suministros<sup>37</sup>. El 24 de abril de 1953 se suprimió el destacamento de remonta caballar de la AGA, que se encargaba de dar clases de equitación, lo sorprendente es que esta actividad fue sustituida por prácticas de motociclismo, así a fines de 1952 se adquirieron 30 motocicletas Guzzi Hispanía. Estas prácticas se realizaron hasta el curso 1955-56, después las motos se cedieron en usufructo al personal de la AGA que lo necesitara<sup>38</sup>.

Las necesidades de transporte para el personal de la AGA motivaron la modernización a partir de 1943, de la vía de ferrocarril que unía la estación de Torre Pacheco con las bases aéreas del Mar Menor, la cual adolecía de graves defectos debido a su apresurada construcción y material anticuado, de tal manera que se tardaba más de dos horas en llegar a Cartagena. Dichas obras concluyeron en enero de 1952, construyéndose estaciones en Los Alcázares y Santiago de la Ribera, esta última fue inaugurada el 19 de julio de 1952. Desde la estación, se prolongó el ramal hasta dentro de la Base Aérea. El 15 de enero de 1970, fue cerrado este ramal al ser deficitario<sup>39</sup>.

A los pocos años de funcionar la AGA, ya se internacionalizó, recibiendo su primer alumno extranjero el 12 de octubre de 1951, al ingresar un cadete boliviano. Los siguientes alumnos extranjeros llegaron en 1956. Se trataba de 12 cadetes marroquíes que formaban parte del plan de ayudas a la independencia de Marruecos.

34 BOE 16-10-1946.

35 BOE 1951: 47, pp. 704.

36 BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., pp. 129-131.

37 MELLADO PÉREZ, R.; ARRÁEZ CERDÁ, J.: op.cit., p. 44.

38 *Ibíd.*, pp. 102-103.

39 ESTEVE GARCÍA, J.P.: op.cit., pp. 141-168.

Durante la primera década de existencia de la AGA, se producirá un notable descenso de alumnos, siendo las dos primeras promociones las más numerosas de su historia, así se pasará de los 264 aspirantes de la segunda a tan solo 41 en la décima, con una media en esta etapa de 80 aspirantes por promoción. Aunque el hecho más destacable será la reorganización del Ejército del Aire, por la Ley de 15 de julio de 1952, que suprimía el Arma de Tropas de Aviación. A partir de ese momento, todos los aspirantes de la AGA lo serán para el servicio de vuelo, nutriéndose el servicio de tierra exclusivamente con las bajas de vuelo. Previamente en 1951, se había constituido la Policía Aérea que asumía las funciones de seguridad, uno de los cometidos propios de la antigua escala de tropas. Otra consecuencia fue el cambio en las normas de ingreso que conllevó la reducción de la edad de ingreso, acorde con la formación para el vuelo.

Los pactos con los Estados Unidos, en septiembre de 1953, influyeron en la AGA pues propició la llegada de nuevo material, lo que provocó cambios logísticos y de procedimientos de vuelo; fomentó el estudio del inglés, y se ampliaron y mejoraron las infraestructuras aeroportuarias. Las mejoras se iniciaron un año antes por medio del Decreto de 10 de octubre de 1952 que declaró urgente las obras de San Javier, por lo que se pasará de un campo de tierra a una pista pavimentada con instalaciones modernas y capaces.

La renovación del material aéreo en la década de los 50 tuvo dos vías, una primera con el material procedente de la ayuda americana y una segunda con material nacional, éste último era fruto del plan de flota aérea de Yagüe. Entre 1954 y 1978 se dará en España una doble aviación: por un lado, material norteamericano moderno y por otro el fabricado en España, de reciente fabricación pero anticuado, ya que se basaba en modelos de la Segunda Guerra Mundial, situación que se prolongó hasta 1980<sup>40</sup>.

La AGA recibirá en 1951 las avionetas INTA HM-1, aparato difícil de volar y que tendrá junto a las Hispano Suiza HS-42 el mayor índice de fallecidos en accidente de la historia del Ejército del Aire, si bien ambos modelos se mantuvieron en vuelo hasta 1958. En 1953 aparecerá en su inventario el bombardero Heinkel 111, en su versión española, CASA 2.111 Pedro con el que se realizaban prácticas de bombardeo sobre la Manga y las islas del Mar Menor. En 1955 se recibió la avioneta de enlace AISA I-11B Vespa, aparato sencillo y fiable que se mantuvo hasta 1967. En 1956 se recibieron las AISA I-115 Garrapata, que estuvieron en vuelo hasta 1976 a pesar de sus limitaciones. Finalmente, en marzo de 1958, llegaron las primeras Beechcraft Mentor, avión del que la AGA tuvo 25 unidades hasta 1989 y que supusieron un gran salto cualitativo.

El año 1958 marca un cambio de tendencia en la AGA. Ya se dispone de

40 SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., pp. 351-358

la nueva pista, torre y aparcamiento, se recibe los primeros aviones americanos y además S.M. el Rey Juan Carlos I se incorporó el 16 de septiembre de 1958 como alumno. En la AGA recibió formación de vuelo, recibiendo el título de piloto el 15 de julio de 1959. Más adelante, en 1969 realizará el curso de piloto de helicópteros en la Base Aérea de Cuatro Vientos.

Durante esta primera etapa de la AGA se mantiene una apreciable actividad aérea, sobre todo teniendo en cuenta el contexto de penuria general y las características del material de vuelo, aunque algunos modelos tendrán un larguísimo recorrido como la Bucker 131, verdadero icono de la primera época de la AGA y el Junkers 52. Por su parte los aviones de postguerra y fabricación nacional se retiraron con la llegada del material americano y del que se pudo fabricar tras el fin de la autarquía, las HS-42 completaron unas 13.200 horas y las HM-1 lograron volar 5.300 horas.

#### *4.1. La Academia General del Aire desde los años 60 hasta la transición política*

La década de los 60 es una etapa de gran actividad en la AGA. Tiene nuevo material y es una unidad con experiencia, que ha superado los problemas de la etapa anterior. Este nuevo periodo se reflejará en el aumento de las horas de vuelo, destacando el buen resultado de las Mentor.

A partir de 1958 la AGA tendrá en el tándem Bucker 131 y Mentor la base de la formación de vuelo, la primera se mantendrá hasta 1976, mientras que la segunda continuará hasta 1988. Podemos decir que la Mentor marca una época que comienza con la presencia del Rey Juan Carlos I, que estrenó el uso docente de este avión en España, y acaba con la formación aeronáutica de su hijo el Rey Felipe VI, que formó parte de la última promoción que voló la Mentor. En mayo de 1973 se incorporará a la flota de la AGA el Douglas DC-3, que sustituirá a los longevos Junkers Ju-52 y que permanecerán en activo hasta que en 1978 serán sustituidos por los CASA C-212, totalizando 3.132:30 horas de vuelo en 6 años.

En cuanto al número de alumnos, se producirá un aumento de estos entre 1957 (84) y 1963, año que marca el máximo del periodo (101), para disminuir a casi la mitad con una media de 55 alumnos hasta 1972, año a partir del cual se mantendrá una media de 70 alumnos hasta los años 80, datos referidos exclusivamente a los alumnos del Arma de Aviación, pues los de los cuerpos no tendrán convocatorias regulares, e incluso con periodos en los que no se ofertarán plazas. Los Cuerpos Especiales no se formaron en la AGA entre 1952 y 1971, su regreso coincidirá con la supresión de La Milicia Aérea Universitaria y la creación de la Instrucción Militar para la Escala de Complemento del Ejército del Aire (IMEC-EA). Por otra parte, todas las plazas se ofertaban para el servicio de vuelo, cubriéndose las vacantes para ser-

vicio de tierra con las bajas de vuelo. Con respecto al Cuerpo de Intendencia se nutrirá exclusivamente con bajas en vuelo entre 1953 y 1958, volviéndose a convocar plazas a partir de ese año. A partir de 1975 aumentará el número de alumnos extranjeros, destacando sobre todo los hispanoamericanos. Por otro lado, se recibieron frecuentes visitas de profesores y alumnos de diversos países europeos y americanos. Hay que destacar que entre 1968 y los primeros años 80 el número de aspirantes por plaza se mantuvo por debajo de las etapas anteriores.

Esta década traerá otro cambio importante en el material volante. En 1962 se trasladaron desde la Escuela de Vuelo Básico de Matacán (Salamanca) a la AGA los primeros ejemplares del North American T-6 Texan, un famoso entrenador avanzado y de ataque ligero. Estos aparatos solo serán volados por profesores, hasta que en 1972 se trasladó la Escuela Básica a San Javier, por lo que todo el material de vuelo de esta se integrará en el 793 Escuadrón de la AGA. Desde 1966 hasta 1972 los alumnos de 4º curso realizaban el curso de vuelo básico en Matacán.



Imagen 7: Texan T-6.

Otro asunto que afectó a la AGA fue el accidente de Palomares. La mañana del 17 de enero de 1966, dos bombarderos nucleares norteamericanos chocaron en vuelo sobre la localidad almeriense de Palomares. Los EEUU iniciaron una operación de rescate que tuvo como base de apoyo San Javier, al ser la base aérea más cercana a la zona del siniestro. Durante el tiempo que duró toda la operación de rescate, en la AGA se vivió una gran afluencia de aviones y helicópteros, que transportaban personal y material, así como numerosas visitas de autoridades, siendo la más conocida la del ministro de Información y Turismo D. Manuel Fraga Iribarne, que el 6 de marzo de 1966 visitó la zona del accidente.

Las estrechas relaciones de la AGA con el municipio de San Javier motivaron que se le concediera la medalla de oro del municipio el 27 de julio de 1968, con motivo de su XXV aniversario y por los múltiples beneficios que su ubicación en San Javier proporcionaba al municipio<sup>41</sup>, Paradójicamente el Ejército del Aire no celebró esta efeméride, siendo por tanto esta iniciativa municipal la única actividad que recordó las bodas de plata de la academia. Este mismo año, el 15 de julio se inauguró un monumento a los caídos frente a la iglesia de la Ciudad del Aire, el cual posteriormente se trasladaría a la AGA. En ese mismo mes se celebraron las primeras 50.000 horas de vuelo de la Mentor, lo que refleja el buen resultado de este material. También hay que destacar que en el curso 1967-68 se incorporó a la AGA un oficial de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) con la misión de dar clases de inglés, desde entonces se ha mantenido esta colaboración ininterrumpidamente.

El 1 de octubre de 1969, a las 23:30 horas se inició un incendio en la refinería de petróleo de Escombreras, el cual estuvo activo hasta el día 8 por la tarde. Este siniestro adquirió gran virulencia y para su extinción fue necesaria la presencia de bomberos de toda España y fuerzas militares. Entre las primeras dotaciones en ser alertadas estaba las de la AGA, así como las de todas las unidades aéreas cercanas a Cartagena, que tuvieron un papel muy destacado.

El debate sobre la necesidad de un aeropuerto en Murcia ha sido un tema que recurrentemente ha involucrado a la AGA. el primer aeropuerto de Murcia se situó en el aeródromo de El Carmolí. Este era un campo surgido de las necesidades bélicas y dependiente del Aeródromo de Los Alcázares. El 31 de mayo de 1948 <sup>42</sup>fue declarado aeropuerto de Murcia con la categoría de aduanero, por lo que podía recibir tráfico internacional<sup>43</sup>. También se utilizaba como campo de prácticas de la escuela elemental de pilotos de complemento, y se dotó de una mínima infraestructura aeroportuaria civil. En 1956, perdió la consideración de aduanero<sup>44</sup>, y fue perdiendo actividad tras la apertura de la AGA al tráfico civil, hasta que finalmente fue abandonado, siendo utilizado solo como campo auxiliar de la AGA, situación que mantiene en la actualidad.

Debido a la gran expansión turística de los años 60, la Comisión de la Asamblea Turística Provincial, solicitó, el 15 de mayo de 1963, al Ministerio del Aire que se abriesen al tráfico civil las bases aéreas de Alcantarilla y San Javier, autorizándose el uso compartido de San Javier, construyéndose

41 GALLEGU ZAPATA, M.: op.cit., pp. 57-58

42 BOE 03-06-1948)

43 LASSO DE LA VEGA Y JIMÉNEZ PLACER, J.; CERVERA Y JIMÉNEZ-ALFARO, F. (Dirs.): *Anuario aeronáutico español*, Madrid, Comisariado Español Marítimo, La Editorial Católica, 1951.

44 BOE 15 de diciembre de 1956.

unas modestas instalaciones en el extremo oeste de la pista, inauguradas el 1 de noviembre de 1968. Este uso compartido se mantendrá hasta el 15 de enero de 2019, dando 52 años de servicio a la Región de Murcia. Pero a pesar de ello en los años 80 se producirá un fuerte debate sobre la necesidad de un nuevo aeropuerto solamente civil, lo que provocó numerosos artículos periodísticos, e incluso se hablará de la AGA como culpable de que no aumentase el tráfico aéreo civil<sup>45</sup>.

La década de los 70 comenzará con una serie de notables cambios en la AGA, la integración de la Escuela Básica provocó que la flota de aviones superase ampliamente el centenar de aviones, destacando la llegada de más aviones T-6 Texan, así como los Hispano Aviación Ha-200 Saeta, primer reactor fabricado en España. Estos aparatos formaban parte de la Escuela Básica. Además, en el curso 1971-72 se recuperó la formación de los Cuerpos Especiales, lo que junto a la creación de la IMEC-EA supuso un gran aumento del número de alumnos, ya que esta última tuvo en su primera promoción 200 aspirantes. Los cursos de piloto de complemento seguirán realizándose en San Javier, aunque sus alumnos residían en Los Alcázares. En estos momentos funcionaban tres escuelas de vuelo: Elemental, Aplicación y Básica, y de forma discontinua la de Transición, lo que se refleja en un gran aumento de las horas de vuelo.

Uno de los aspectos más controvertidos de esta etapa de la AGA fue la creación del Centro de Selección de la Academia General del Aire (CSAGA), de acuerdo con el Decreto 518/1973, de 9 de marzo, que reformaba la enseñanza militar. Este centro se ubicó en la Base Aérea de Armilla, según la Orden 1752/73 de 25 de junio. Desde esta reforma para ingresar en las academias, había que superar un curso selectivo, y luego cursar los cuatro años de formación. Durante este año selectivo se realizaban los estudios correspondientes al primer curso de una escuela técnica, ello tuvo dos efectos indeseados: en primer lugar, aumentó la edad media de los aspirantes, ya que debían tener la prueba de acceso a la universidad superada y en segundo lugar disminuyó el número de aspirantes. El CSAGA se mantuvo en Armilla durante 8 años, pasando en 1981 a Los Alcázares. Dado que solo un tercio de los ingresados en el centro promocionaban como cadetes, el ambiente de competitividad resultante no era muy positivo, por lo que este sistema de selección terminó siendo abandonado en 1986 tras 13 promociones.

En cuanto al índice de accidentes, se distinguen dos épocas muy claras: desde su creación hasta los años 80 y desde entonces hasta hoy. En la primera etapa desde 1945 a fines de 1978 se produjeron 227 víctimas mortales entre los alumnos y egresados de la AGA, lo que representa un índice de

45 GALLEGO ZAPATA, M.: *San Javier y sus símbolos*, San Javier, Ayuntamiento de San Javier, 2001, pp. 125-126

bajas superior al 20% de los pilotos formados, porcentaje equivalente al sufrido durante un conflicto bélico<sup>46</sup>. Tras el pacto con los Estados Unidos, la mejora de material y procedimientos de vuelo se reflejó en una disminución de la siniestralidad<sup>47</sup>. No obstante, la tasa de accidentes se mantendrá alta hasta los años 80. De todos los accidentes del periodo hay que destacar dos: el 18 de enero de 1950 el de un Ju-52 que ocasionó 16 fallecidos, siendo el más trágico de la historia de la AGA, y el del 2 de octubre de 1977, en el cual se estrellaron en un solo accidente cuatro aviones Saeta con 5 fallecidos, que es el accidente más grave en cuanto aparatos destruidos en un mismo hecho.

La transición democrática se vivió con gran normalidad en el seno del Ejército del Aire y por ende en la AGA, primando la profesionalidad sobre los factores ideológicos. No se observaron actitudes involucionistas y tampoco tuvo la Unión Militar Democrática una gran influencia a pesar de aparecer folletos de esta asociación en los alojamientos. Los profesores y alumnos de la AGA asumieron con naturalidad la nueva situación, sin alteraciones de la actividad docente<sup>48</sup>.

Pero el cambio político coincidirá en la AGA con una gran renovación material, pues su flota de aviones estaba llegando al final de su vida útil y en algunos casos como los Junkers Ju-52 o las Bückers una inusual longevidad. Se dará por tanto un cambio a todos los niveles, pues a la AGA llegará un nuevo profesorado más preparado y que llevará a esta institución docente a su mejor época.

En 1976 las Bücker 131 se dieron de baja tras 31 años de servicio y 176.000 horas de vuelo, la mayoría de ellas se llevaron al Aeródromo de Armilla en Granada, donde se utilizaron en el Centro de Selección de la AGA para realizar las pruebas de aptitud de vuelo. Estas estuvieron volando hasta 1982, momento en el que se dieron definitivamente de baja en el Ejército del Aire. La labor de las Bücker fue asumida por las Mentor, pero a su vez se iniciaron los estudios para sustituir este último avión. Así mismo se estaba trabajando para dotar al Ejército del Aire de un nuevo avión de enseñanza básica que sustituyese al T-6 y los Saeta. Los longevos Ju-52 y DC-3 a su vez fueron sustituidos por el CASA C-212.

46 DOMINGUEZ, J.I.: *Con Franco se estrellaba un avión al mes*, 2014, recurso electrónico, <https://www.miliciaydemocracia.org/con-franco-se-estrellaba-un-avion-al-mes/>.

47 SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., pp. 357-358

48 Ibídem, pp. 419.



Imagen 8: Beechcraft Mentor.

La actividad aérea en este segundo periodo de la AGA tendrá grandes variaciones. Podemos distinguir tres etapas, una primera entre 1961 y 1966 de gran actividad, con una media de 18.000 horas de vuelo anuales; una segunda entre 1967 y 1972 en la que las horas de vuelo disminuyen hasta una media de 12.000, y una tercera en que se recupera la media anual de 18.000 horas, momento en que se integra la Escuela Básica en la AGA, pero con grandes variaciones, aumentan desde 1973 hasta un máximo en 1974 de 23.607, se mantiene tres cursos en las 20.000 horas, para disminuir hasta casi la mitad, con las 12.878 del curso 1979-80, momento que coincide con la retirada de los T-6 y los Saeta y la llegada del CASA C-101.

Entre 1945, año de entrada de la primera promoción, y el fin de 1977 la AGA realizó un total de 483.884:00 horas de vuelo, lo que nos da un promedio de 16.663 horas de vuelo por año. Por otro lado, durante sus primeros 33 años de actividad se formaron 2.074 pilotos, por lo que se realizaron una media de 233 horas de vuelo por piloto egresado. En cuanto al número de alumnos, ingresaron un total de 2.809 alumnos para las Armas y Cuerpo General, de los cuales 735 egresaron para servicio de tierra, por lo que el 73,8% de los alumnos se formaron como pilotos, lo que representa un gran esfuerzo en la enseñanza de vuelo.

#### *4.2. Evolución de la AGA entre la transición y la reforma militar de 1989*

Con la transición política se pasó de tres ministerios militares al Ministerio de Defensa, en el que se integró el Ejército del Aire, desapareciendo el Ministerio del Aire. Entre los cambios introducidos estaba el de un nuevo

reglamento de banderas, estandartes y distintivos, al amparo del cual se publicó la Orden 2074/79 de 18 de julio de 1979, por la que se le concedía a la AGA el derecho de disponer de la enseña nacional en su modalidad de bandera, siendo la primera unidad del Ejército del Aire en recibir este honor. El 27 de abril de 1980 se procedió a la entrega de la nueva bandera, siendo madrina S.M. la reina doña Sofía. Pero al poco, la Ley 33/1981, de 5 de octubre, cambió el escudo de España, por lo que la nueva bandera debía ser retirada y sustituida por otra que fuera reglamentaria. Este cambio se realizó la tarde del 23 de mayo de 1983 en un sencillo acto castrense, depositándose la bandera retirada en el Museo del Aire junto a los dos estandartes anteriores.



Imagen 9: Avión Hispano-200 Saeta.

Fruto de la transición también fue la repatriación del cuerpo del rey Alfonso XIII, que el 19 de enero de 1980 llegó a la AGA en un helicóptero de la Armada procedente de Cartagena, una vez en la academia se trasladó el féretro, con los honores correspondientes, a un avión Hércules con el que fue transportado a Madrid.

Pero para la AGA fue también un momento de renovación, ya que se dotó de un nuevo modelo de avión, el CASA C-101. Si la Bücker 131 fue el avión emblemático de los primeros 30 años de la AGA, el C-101 permanecerá 45 años, y no solo ha superado a la Bücker en vida operativa, sino que se ha constituido en el avión más emblemático de la AGA, sobre todo gracias a la Patrulla Águila. La llegada de este aparato supuso un gran salto cualitativo en la enseñanza de vuelo, solo superado en la actualidad por el Pilatus PC-21.

En esta etapa, la AGA estará dotada de una flota de unos 100 aviones, pero menos variada que en épocas anteriores, se pasará de los 8 tipos de 1945 a solo 4 dedicados a la formación en vuelo. Para la enseñanza elemental

se utilizará la fiable Mentor, y para la básica el C-101, los transportes C-212 se usarán para las prácticas de navegación, mientras que con la Bonanza se formará a los pilotos de complemento. El número de horas de vuelo anuales bajará con respecto a la media de la etapa anterior y se pasó de una media de 20.000 horas anuales a unas 14.000, con un ligero descenso a solo 11.000 en el curso 1980-81 por la incorporación del C-101, aunque en los cursos siguientes se llegó a una media de 15.000 horas año. Hasta 1980 la AGA había conseguido realizar ya más de 500.000 horas de vuelo a lo largo de 35 años de historia. En la década de los 90 mantuvo una gran actividad aérea, con una media de 12.000 horas año, menor que la década anterior, pero siendo todavía unas cifras importantes.



Imagen 10: C-101.

Por iniciativa de un grupo de profesores, el 4 de junio de 1985 se comprobó las cualidades del avión para realizar acrobacia con un grupo de cinco aparatos. Dado el éxito inicial, se aumentó el número a seis y se le añadió un sistema de humos para aumentar la vistosidad de las exhibiciones. En 1988 se aumentó el equipo a siete aviones, que fue su configuración definitiva. Este equipo acrobático fue bautizado como Patrulla Águila aludiendo al escudo de la AGA, aunque su nombre oficial es Patrulla Acrobática de España. Sus componentes son profesores de la AGA y su equipo de apoyo y mecánicos está constituido por personal voluntario, que deben compatibilizar su trabajo diario con las actividades de la patrulla.

La Patrulla Águila recibió desde el primer momento un gran apoyo institucional y se definió su misión, la cual consiste en: representar a España y al Ejército del Aire; dar a conocer la profesionalidad del Ejército del Aire y de nuestras Fuerzas Armadas; promocionar la industria aeronáutica española;

ser un ejemplo de disciplina en vuelo; dar realce a importantes manifestaciones de la vida regional, nacional e internacional y promover entre la juventud el interés aeronáutico. Otra característica de la Patrulla es que sus aviones, si bien están dotados de un sistema generador de humo, son utilizados para la enseñanza de vuelo, al contrario de otras patrullas acrobáticas que tienen aviones dedicados exclusivamente a esta labor.

En el curso 1987-88 la academia recibirá un alumno ilustre, el entonces Príncipe de Asturias D. Felipe de Borbón y Grecia, que al igual que su padre realizó parte de su formación militar en la AGA. El Príncipe hizo su presentación el 2 de septiembre de 1987, integrándose en la 41ª promoción. Su presencia provocó una gran expectación en la región, y ha quedado reflejada en numerosos artículos de prensa. Los días 5 y 6 de noviembre San Javier sufrió una inundación catastrófica, lo que provocó graves daños en la AGA, participando SAR el Príncipe de Asturias, como un cadete más, en las labores de recuperación de la normalidad. La presencia del Príncipe en la AGA motivó que se tuvieran que adaptar algunas instalaciones y publicar normas específicas, ya que en un solo curso académico debía realizar el plan de instrucción de vuelo de dos años. Al igual que su padre se formó en la E-17 Mentor, realizando su suelta, o primer vuelo solo, el 2 de octubre de 1987. Su formación fue la misma que la de cualquier otro alumno, recibiendo su suelta en C-101 el 27 de enero de 1988.

La AGA tiene la distinción de haber sido la primera academia militar en tener una mujer como alumna. El 29 de enero de 1988 la Audiencia Territorial de Madrid estimó el recurso de Dª Ana Moreno contra la resolución del Ministro de Defensa que le impedía presentarse a los exámenes de ingreso a la AGA, pero no pudo oponer al superar la edad máxima permitida. Poco después el 23 de febrero se promulgaba el Real Decreto 1/1988, que regulaba el ingreso de la mujer en determinados cuerpos y escalas, esta norma permitió que en el curso 1988-89 ingresase para el Cuerpo de Farmacia del Aire Dª María Eva Lequerica de Jaén, primera mujer militar del Ejército del Aire y de España.

La evolución del número de alumnos durante este periodo fue decreciente, pero con un aumento en los años 1980-83, que coincide con la implantación del programa FACA por el que se adquirió el F-18. Posteriormente se observa una paulatina disminución de efectivos, la cual está relacionada con la transición militar, lo que implicó una reducción del tamaño de las Fuerzas Armadas<sup>49</sup>. A partir de la entrada en vigor de la Ley 17/1989, se comprueba una acentuada disminución en el número de alumnos del Cuerpo General Escala Superior, lo cual tiene dos factores, por un lado la reducción

49 SERRA SERRA, N. (2008): *La transición militar. Reflexiones en torno a la reforma democrática de las fuerzas armadas*, Madrid, Debate, p.102.

de efectivos por el cambio de modelo de Fuerzas Armadas, y por otro lado el cambio en el modelo de carrera militar con la creación de la Escala Media, esta nueva escala complementará con sus miembros a la Escala Superior también en el vuelo, lo que explicará el mantenimiento de la media de horas de vuelo a pesar de la aparente disminución de alumnos. En cuanto a los alumnos extranjeros, durante este periodo se recibirán, además de los ya tradicionales alumnos iberoamericanos, estudiantes de Guinea Ecuatorial y marroquíes. A partir de la entrada en vigor de la Ley 17/1989 no se recibirán más alumnos extranjeros, egresando el último estudiante guineano en 1993.

#### *4.3. Las Leyes 17/1989 y 17/1999 y su influencia en la AGA*

La Ley 17/89, de 19 de julio, reguladora del personal militar fue la mayor transformación que sufrieron las Fuerzas Armadas Españolas desde la ley Azaña de 1931. Esta ley no solo abría el acceso a la mujer a las FAS, sino que además suprimía la promoción automática de los suboficiales a oficial; reducía los cuerpos y escalas; y desde el punto de vista de la enseñanza, equiparaba la enseñanza militar al sistema educativo general. Ello implicaba que los estudios en la AGA pasasen de cuatro a cinco años. Por otro lado, la creación de los Cuerpos Comunes de la Defensa hacía desaparecer los alumnos especiales o “aspirinos” en el Ejército del Aire. La aplicación de esta ley tuvo un gran impacto en la AGA ya que hubo que adaptar las instalaciones a la presencia de la mujer y modificar su estructura para asumir los nuevos planes de estudio con dos escalas: superior y media.

La primera consecuencia fue que los alumnos de cuarto curso del curso académico 1990-91 tuvieron que hacer un año más de carrera y por tanto en 1991, y por primera vez en la historia de la AGA, no hubo entrega de despachos. El quinto año se cursaría en las escuelas de especialización: caza, transporte, helicópteros o seguridad y defensa. Así mismo en el citado curso académico ingresó la primera promoción de escala media, que estaba conformada por suboficiales que realizaban promoción interna e ingenieros técnicos aeronáuticos, y se abrió la vía de acceso con titulaciones diferentes a la ingeniería aeronáutica, tanto para el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, como para la Escala Media del Cuerpo de Especialistas.

Hay que destacar que en marzo de 1991 ingresó la primera mujer para ser piloto del Ejército del Aire: la alférez de complemento D<sup>a</sup> Yolanda Gasso Vila. Ésta realizó su formación militar básica en Los Alcázares y la de vuelo en San Javier, logrando el título de piloto en la especialidad de transporte.

La consecuencia final fue que la AGA se convirtió en el único centro docente de formación de oficiales del Ejército del Aire, desapareciendo la escuela de Reus que formaba a los oficiales procedentes de suboficial. Ello provocó un aumento y diversificación del número de alumnos de la AGA,

llegando a tener más de 12 planes de estudios diferentes, cuando tradicionalmente eran 3 o 4. En el curso 1992-93 ingresó la primera promoción para la escala media de acceso directo y especialidad de vuelo.

Estos cambios vinieron acompañados por la sustitución de la Mentor por la ENAER T-35 Tamiz, de fabricación chilena y que padeció bastantes problemas de desarrollo, que tuvieron su aspecto más trágico el 14 de septiembre de 1989, cuando por una parada de motor, una Tamiz quedó destruida tras un aterrizaje forzoso fuera de campo, falleciendo los dos profesores que la pilotaban. Este hecho motivó la parada de toda la flota de este modelo, por lo que el curso de vuelo elemental pasó a realizarse también con el C-101, lo que fue un hecho insólito.

Otra consecuencia de la Ley 17/89 fue la supresión de la Escala de Oficiales de Tropas y Servicios, que se integraron en la nueva Escala Superior de Oficiales del Cuerpo General del Ejército del Aire, por lo que todos los miembros de esta escala que reunían los requisitos de edad y psicofísicos adecuados, y que además nunca hubieran sido baja en vuelo, podrían optar a realizar el curso de piloto. Por ello en el curso académico 1990-91, se incorporaron a la AGA 97 oficiales para realizar esta formación, a la vez que siete Alféreces Alumnos cambiaban de escala y se sumaban a la formación de vuelo, lo que supuso un gran esfuerzo para las escuelas de vuelo.

En este contexto de cambio, la AGA celebró sus bodas de oro en el curso 1993-94. Como ya hemos citado, en su momento no se celebraron las bodas de plata, por lo que este quincuagésimo aniversario revistió una mayor solemnidad. La fecha de celebración se retrasó, del 28 de julio de 1993 al 9 de diciembre, ya que en julio los alumnos estaban de vacaciones. Los actos fueron presididos por Su Majestad el Rey Juan Carlos I y consistieron en un acto castrense y desfile aéreo, en el que participaron todos los modelos en servicio en el Ejército del Aire. La inauguración de un monumento conmemorativo, remodelación de la sala histórica y la presentación del libro conmemorativo.

En este periodo, el aumento de la actividad docente supuso un gran esfuerzo para la AGA y hubo que potenciar su plantilla, lo que conllevó el que se designase como director de esta a un general de brigada. El primer director con este grado fue D. José García Rodríguez. La renovación de la academia implicó la integración de profesores universitarios como personal docente propio de la AGA. Para ello se suscribieron convenios de colaboración con la Universidad de Murcia y la Universidad Politécnica de Cartagena. Este general director además potenció la Biblioteca de Alumnos hasta convertirla en una de las más importante de las FAS y ser cabecera de la futura subred de bibliotecas del Ejército del Aire.



Imagen 11: E-26 Tamiz.

El general García Rodríguez fue relevado por el general D. Luis Ferrús Gabaldón, que continuó potenciando con energía y eficacia la AGA, consolidando el nuevo modelo de enseñanza militar. El general Ferrús cesó en la dirección de la AGA, al ascender a general de división, pero no fue relevado por otro general, sino que la academia volvió a ser dirigida por un coronel.

En el curso 92-93 por el cierre del Aeródromo de Villafría (Burgos) se trasladó el material de vuelo sin motor de esa unidad a la AGA, fundándose un club de vuelo sin motor para todo el personal de la academia. Los planeadores eran del modelo Blanik para instrucción y Pirat para vuelo avanzado, así mismo se disponía de un motovelero Tandem Falke y varias avionetas Dornier 27 para el remolque de los planeadores. Este material en julio se destinaba al campamento juvenil de actividades aeronáuticas de la acción social del Ejército del Aire, que se realizaba en León. Su periodo de actividad en la AGA fue desde 1992 hasta el año 2007, en que se eliminó la pista de tierra, aunque las avionetas Dornier 27 se mantuvieron hasta el año 2012.

La década entre la Ley 17/89 y la Ley 17/99 fue una época en la que, a pesar de las crecientes restricciones presupuestarias, la AGA logró mantener y acrecentar su labor docente y prestigio. Se iniciaron cursos universitarios de verano con las universidades de la Región de Murcia y se formó a profesores de la AGA en la Fundación Universidad Empresa de la Universidad de Murcia. Así mismo aumentó su internacionalización, recibiendo profesores estadounidenses, argentinos, alemanes, italianos y franceses, así como alumnos tailandeses, además de intercambios semestrales con alumnos estadounidenses y franceses. En el marco de la Unión Europea de Academias de Fuerzas Aéreas (EUAFA) se organizaron seminarios internacionales, recibiendo alumnos de numerosos países.

La Ley 17/1999, de 18 de mayo, de régimen de personal de las Fuerzas Armadas, apenas introdujo cambios en la estructura de la AGA. Pero los militares de empleo volvieron a denominarse de complemento y aparecerán los Militares Profesionales de Tropa y Marinería. Pero su gran impacto vino

por la profesionalización de la tropa, que paulatinamente fue disminuyendo su número. El Decreto 247/2001 de 9 de marzo, adelantaba el fin del servicio militar obligatorio, que finalizó el 31 de diciembre. La tropa destinada en la AGA estaba siendo paulatinamente sustituida por personal profesional de carácter temporal, aun así, la supresión del servicio militar supuso una importante disminución de efectivos. Las escuadrillas de tropa pasaron de tener cerca de 700 efectivos a unos 300 lo que implicó el cierre de servicios y alojamientos. Aunque el impacto más grande lo sufrió la localidad de Santiago de la Ribera, ya que perdía la fuente de ingresos que representaba la presencia de esos centenares de jóvenes.

A todo ello, se unió que entre 1999 y 2008 disminuyó significativamente el número de alumnos, manteniéndose hasta 2010 una media de 60 alumnos, de los que solo 30-40 lo eran para el Cuerpo General Escala de Oficiales. Esta situación cambió en la década siguiente por la aplicación de la Ley 39/2007, pues había que compensar la desaparición de la Escala Media. Durante el periodo 1990-2007 también se formaron 10 pilotos para la Armada. En cuanto a los militares de complemento, entre 1990 y 1999 solo se formaron 20, pero después de la Ley 17/99 y hasta 2007 fueron 408. También coincidiendo con la entrada de la citada Ley 17/99 se producirá la consolidación de los intercambios de alumnos extranjeros a través del programa de ERASMUS militar denominado EMILYO.

Con el cambio de siglo, se recrudeció el debate sobre el aeropuerto de Murcia, que implicó de lleno a la AGA. El 31 de julio de 2007 el gobierno regional de Murcia firmó con la sociedad AEROMUR la concesión administrativa para construir un nuevo aeropuerto. AENA se había negado a la construcción de este aeropuerto, por lo que se adoptó la decisión de hacer un aeropuerto al margen de ese organismo. Mientras tanto el aeropuerto de San Javier registraba en 2006 un tráfico de 1.645.886 pasajeros, creciendo un 16,2% con respecto al año anterior<sup>50</sup>.

Esta situación afectó en gran medida a la AGA, pues AENA construyó una segunda pista, una nueva torre de control y servicio de combustibles, pero tuvo que adaptar los procedimientos de vuelo a las nuevas instalaciones, así como reformar los sectores de vuelo dedicados a la enseñanza para hacerlos compatibles con la ubicación del nuevo aeropuerto. Por último, al suprimirse la pista de tierra el club de vuelo sin motor se tuvo que disolver.

A pesar de estar terminadas las nuevas instalaciones en el año 2007, no será hasta marzo de 2011 en que se proceda a inaugurar la segunda pista, lo que permitió ampliar el horario del aeropuerto en más de seis horas, siendo compatible el tráfico civil y militar a todas horas. Por tanto, el aeropuerto de

<sup>50</sup> MARTÍNEZ MARTÍNEZ, A.: *Murcia 2013: escrito al margen*, Murcia, Universidad de Murcia, 2007, P.338

San Javier, en el momento de su cierre en enero de 2019, podía compatibilizar su actividad con la AGA.

La segunda pista de San Javier facilitó el desarrollo del festival aéreo Aire o6, ya que fue utilizada para la exhibición estática de aviones. Este festival ha sido el más exitoso de la historia del Ejército del Aire y tenía como lema: “Murcia nuestra cuna”, pues quería poner de relieve las estrechas relaciones entre la región y la aviación a través principalmente de la AGA. La preparación de este evento implicó a todo el personal de la AGA durante un año, dirigidos por el coronel D. Rubén Carlos García Servert. El festival aéreo se celebró a lo largo de 15 días y comprendió numerosas actividades de difusión de la cultura aeronáutica en la Región de Murcia. El sábado 3 de junio se realizó una jornada de puertas abiertas y una exposición estática de 40 aviones que fue visitada por más de 150.000 personas. La exhibición aérea del domingo día 4 congregó a cerca de 400.000 personas, que abarrotaron las playas de Santiago de la Ribera y Lo Pagan. Participaron 80 aviones, 300 tripulantes de 14 países distintos y 10 patrullas acrobáticas. El festival fue contemplado por el Príncipe Felipe, junto a numerosas autoridades civiles y militares. Este festival Recibió el premio Paul Bowen del Consejo Europeo de Festivales Aéreos y ha sido calificado como el Woodstock aeronáutico de España.



Imagen 12: Patrulla Águila.

El final de esta etapa estuvo marcado por la reducción de la flota aérea de la AGA. En 1995 se trasladaron a Getafe las Bonanza, después de volar más de 48.000 horas durante 17 años, en el año 2003 se dieron de baja los C-212 Aviocar, tras realizar más de 17.000 horas de vuelo y 29 años de servicio. En 2007 se retiró el motovelero y en 2010 los planeadores, mientras que las

Dornier 27 lo hicieron en 2012, donándose una Dornier 27 al municipio de San Javier que estaba expuesta en el museo de historia local. Desde el año 2013 la flota de la AGA estuvo compuesta solo por dos modelos de avión: la Tamiz para enseñanza elemental y el C-101 para la enseñanza de vuelo básico. También es frecuente encontrar en la base aviones del servicio de vigilancia aduanera o del dispositivo FRONTEX, siendo muy frecuentes los vuelos de tránsito de aviones militares foráneos.

Entre 1980 y 2007 la AGA realizó cerca de 340.000 horas de vuelo en 27 años de actividad, con la tasa de accidentes más baja de su historia. Sufrió 6 accidentes con 9 fallecidos. El cambio de tendencia es muy importante, en un periodo de 29 años (1978-2007) hubo accidentes en 6, pero entre 1977 y 1987 no hubo accidentes mortales, se produjeron accidentes en 1989, 1991 y 1995, y luego otra década sin accidentes hasta 2005 y 2006, pero hemos de hacer una salvedad el accidente de 2006 lo sufrió un alumno de la AGA, pero volando en la Escuela de Caza y Ataque de Badajoz. Es evidente la enorme mejora en la seguridad de vuelo. En cuanto a la actividad aérea, tenemos una media anual decreciente de horas de vuelo, se pasa de las 15.000 horas de los años 80 a una media de 10.000 en las primeras décadas del siglo XXI.

De este periodo también hay que destacar, que en el curso 2006/2007 por primera vez una mujer alcanzaba la aptitud de caza y ataque, la alférez alumna Rosa María García-Malea López y al curso siguiente la alférez alumna Rocío González Torres consiguió la máxima nota en esta especialidad. El hito que mejor remarca la integración de la mujer en la AGA, lo constituye el hecho de que durante el curso 2008-09 fue abanderada de la AGA la alférez alumna Lourdes Losa Calvo, por ser la número uno de su promoción, egresando en julio de 2010 manteniendo esta distinguida posición.

#### *4.4. La Ley 39/07 y la creación del Centro Universitario de la Defensa de San Javier*

El año 2007 trajo una nueva reforma militar introducida por la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la carrera militar, que, si bien no tuvo la trascendencia de la Ley 17/89, para la AGA supuso la mayor transformación de su historia. Esta ley profundizaba en la integración de la enseñanza militar con el sistema educativo general, por lo que se comenzó a impartir una doble titulación: la propia del empleo militar junto a un grado universitario, eligiéndose el Grado de Ingeniería Industrial en Organización Industrial, que se impartiría por medio de un centro universitario de la defensa en colaboración con la Universidad Politécnica de Cartagena, por medio de un convenio suscrito el 24 de enero de 2009.

Desde este momento en la AGA, convivirán dos núcleos de formación: el CUD para impartir el grado y la Jefatura de Estudios para dar la formación

militar en la que está comprendida la enseñanza de vuelo. Uno de los primeros efectos visibles será la construcción de un nuevo edificio para el CUD, la adaptación de las aulas haciéndolas accesibles, ampliación de los fondos de la biblioteca y la construcción de nuevos edificios para laboratorios.

Otra transformación fundamental fue el cambio de forma de ingreso, desapareciendo las pruebas de conocimientos en las oposiciones: ahora consistirían en las pruebas físicas, test psicotécnico, prueba de inglés y un exigente reconocimiento médico. Las pruebas de conocimiento se suplirán por un concurso de méritos, en este se valorará la nota de prueba de acceso a la universidad y el currículo del bachillerato, un sistema similar al de acceso a cualquier otra carrera. Este cambio en las oposiciones dio el golpe de gracia a las academias de preparación, que terminaron desapareciendo después de 70 años de permanencia en el municipio.

En septiembre de 2010 ingresaba la 66ª promoción, la primera del nuevo sistema. Previamente la AGA se adaptó con rapidez y efectividad al nuevo sistema, conviviendo el CUD con la Jefatura de Estudios, siendo el primer director del CUD D. Joaquín Roca Dordá. Una vez establecido el nuevo sistema, se fue extinguiendo el antiguo plan de estudios del Cuerpo General, que ahora tendrá una nueva forma de ingreso: la titulación previa, un sistema que en principio se reservaba para los antiguos Cuerpos Especiales y luego para el Cuerpo de Especialistas, que también desapareció en esta reforma.

En este contexto la AGA alcanzó en 2018 su LXXV aniversario convertida en un centro universitario, con una flota de aviones veterana pero eficiente y con un gran prestigio como institución, habiendo formado a más de 10.000 alumnos y realizado 944.000 horas de vuelo. Al igual que en sus bodas de oro, el Ejército del Aire dio un gran realce al evento. Para ello se preparó un extenso programa de actividades, pero al contrario que en las bodas de oro, que se celebraron con un carácter netamente militar, ahora se ofrecieron toda una serie de eventos abiertos a la sociedad y que culminaron en un gran festival aéreo. Los actos fueron presentados el 22 de marzo de 2018 por el Coronel Director de la AGA D. Miguel Ivorra Ruiz, y consistieron en una serie de exposiciones, conciertos y juras de bandera, que tuvieron como escenario diversas localidades de la Región de Murcia. El acto institucional tuvo lugar el 11 de mayo, pero sobre todo cabe destacar el gran festival aéreo que se celebró los días 9 y 10 de junio, coincidiendo con la celebración del día de la Región de Murcia. El día 9 tuvo lugar una exposición estática de aviones que fue visitada por más de 37.000 personas. El domingo día 10 y presidido por S.M. el Rey tuvo lugar un gran festival aéreo, este congregó en las playas cercanas a Santiago de la Ribera a más de 300.000 personas, participando 30 modelos de avión diferentes y 300 pilotos y tripulantes.

Pero un año después de este significativo aniversario la AGA sufrió una

serie de trágicos sucesos. El 26 de agosto de 2019 fallecía en accidente el comandante D. Francisco Marín Núñez, piloto de la Patrulla Águila, mientras realizaba un vuelo de entrenamiento en un C-101. Apenas un mes después, entre el 12 y el 14 de septiembre, la AGA sufrió los efectos de una DANA, como consecuencia se inundaron sus instalaciones que padecieron daños de cierta consideración, y pocos días después, el 18 un avión Támiz sufrió un trágico accidente que causó la muerte del comandante D. Daniel Melero Ordoñez y de la alférez alumna D<sup>a</sup> Rosa Almirón Otero, primera mujer caída en acto de servicio en la AGA. Aunque todavía se iba a sufrir otro duro golpe, cuando el 27 de febrero de 2020 fallecía en un C-101 de la Patrulla Águila el comandante D. Eduardo Fermín Garvalena Crespo, en circunstancias similares a las del comandante Marín, hay que significar que el comandante Garvalena era hijo del coronel D. Eduardo Garvalena Loscertales, un querido ex director de la AGA. Esta sucesión de accidentes provocó una gran consternación en el Ejército del Aire, mientras la AGA superaba esta etapa gracias a la profesionalidad de su personal.

Tras esta trágica etapa, la AGA siguió desarrollando su trabajo con importantes novedades, asumiendo los retos que plantean la evolución de la tecnología y los cambios estratégicos del panorama mundial. En primer lugar, la pandemia del COVID-19, afectó al normal desarrollo de las clases, pero se superó sin grandes problemas. Seguidamente la AGA inició una gran renovación de sus instalaciones. En 2020 se reconstruyó el salón de actos y se rehabilitó el comedor de alumnos, iniciándose la instalación en la plataforma de vuelos de shelters para los aviones. En septiembre de 2021 se demolió el edificio de fuerzas aéreas, que databa de la primera época de la Base Aeronaval y se construyó un moderno edificio, acorde a las nuevas necesidades. En 2023 se instalaron fachadas ventiladas en diversos edificios, lo que mejoró la eficiencia energética de los mismos y se iniciaron los trabajos para ampliar el edificio de simuladores de vuelo, con nuevas cabinas para el avión Pilatus PC-21.



Imagen 13: Pilatus PC-21.

El 27 de junio de 2022 el Ejército del Aire cambio su nombre por el de Ejército del Aire y del Espacio, por lo que la AGA tuvo que adaptarse a esta nueva denominación, pasando a llamarse Academia General del Aire y del Espacio, pero los acrónimos no sufrieron variación. Además, en aplicación de la nueva instrucción de agosto de 2021 sobre simbología en el EA, se adaptó el emblema de la AGA a esta norma, pasando a un escudo circular timbrado por la corona real cerrada.



Imagen 14: nuevo escudo de la AGA.

En cuanto al material aéreo, el 17 de septiembre de 2021 se recibieron los primeros aviones Pilatus PC-21, sistema de armas que iba a sustituir al C-101 y a la Tamiz, realizando el 28 de septiembre el primer vuelo de adiestramiento. Este avión supone un salto cualitativo muy importante, protagonizando la última gran evolución de la AGA, pues su configuración le permite asumir las funciones de los aviones que sustituye con gran eficacia, además se ha previsto un sistema generador de humos para exhibiciones acrobáticas. Este avión conforma el Sistema Integrado de Entrenamiento (ITS), compuesto por aviones y simuladores, lo que permite proporcionar una avanzada enseñanza de vuelo. En principio se adquirieron 24 aparatos, más otros 16 que se están recibiendo para completar la flota. A medida que se fue implementando el PC-21 se retiraban los C-101 y las E-26 Tamiz. En primer lugar, se retiró de la enseñanza el C-101, que quedó solo para la Patrulla Águila, así el 29 de julio de 2022 se efectuó el último vuelo de instrucción del C-101 en la AGA. Posteriormente, el 6 de junio de 2023 tuvo lugar el último vuelo de la E-26 Tamiz, avión que se retiró tras efectuar 117.800 horas de vuelo a lo largo de 37 años.

La retirada definitiva del C-101 tuvo lugar el 15 de junio de 2025, tras el festival aéreo Aire 25, en el que se conmemoraba el 40<sup>a</sup> aniversario de la Patrulla Águila. De nuevo la AGA acogió una exhibición aérea multitudinaria. El 14 de junio, justo 40 años después de la primera exhibición de la patrulla en el circuito de carreras de Jerez de la Frontera, tuvo lugar la exhibición estática con más de 30 aeronaves y la concurrencia de más de 50.000 visitantes. El domingo 15 de junio tuvo lugar la exhibición aérea, que contó con 70 aeronaves, congregando a más de 500.000 personas en las playas de Santiago de la Ribera y Lo Pagan. El C-101 se despidió de la AGA tras realizar más de 286.000 horas de vuelo a lo largo de 45 años, convirtiéndose en el avión más icónico de su historia.

En cuanto a los alumnos egresados, su número ha aumentado desde 2018, pasando de una media de 60-70 alumnos entre 2012 y 2018 a entre 80-90 entre 2018 y 2025. A ellos hay que sumar a 8 alumnos de la Armada y 10 de la Guardia Civil que han recibido formación como pilotos en la AGA. En cuanto a las horas de vuelo se mantiene un promedio anual 8.000 horas, teniendo en cuenta que actualmente las horas de simulador sustituyen a un importante número de horas de vuelo real y la reducción de la flota de aviones.

Pero la evolución de la tecnología y las nuevas estrategias han motivado cambios en los planes de estudio, de tal manera que, junto a los alumnos de la especialidad de vuelo, actualmente se forman oficiales de Defensa y Control Aeroespacial y en el curso 2024-25 ingresó la primera promoción de la especialidad de Ciberespacio. Lo que a su vez ha obligado a implementar un nuevo grado en el CUD, el de Tecnología y Operaciones Militares Aeroespaciales, que se suma los ya existentes de Título de Ingeniería de la Organiza-

ción Industrial y Título de Teniente del Cuerpo General del Ejército del Aire. La oferta educativa del CUD se completa con la impartición de los másteres en Ingeniería Militar Aeroespacial y de Técnicas de Ayuda a la Decisión.

Finalmente, al quedar equipada la AGA con un solo sistema de armas, las dos escuelas de vuelo (elemental y básica) se han unificado en una sola desde el curso 23-24, con un solo escuadrón de vuelo, el 792 que está dotado con los PC-21, estando previsto activar un segundo escuadrón cuando se reciban todos los aviones pendientes.

La historia de la AGA quedaría incompleta sin una mención a su Unidad de Música, la más veterana del Ejército del Aire y del Espacio y que lleva desarrollando su actividad durante 84 años (4 con el Grupo de Escuelas de Levante) y que tiene una gran presencia social en la Región de Murcia, además de participar en numerosos concursos internacionales de Unidades de Música y desde finales del siglo XX también colabora en la acción social de la AGA, con conciertos en centros de mayores y asistenciales.

El próximo curso 2025-26 va a tener un gran significado para la AGA, pues tendrá como alumna a SAR la Princesa de Asturias D<sup>a</sup> Leonor de Borbón Ortiz, tercer príncipe español que se forma como aviador en San Javier y que seguirá no solo la estela de su padre y abuelo, sino también la de la reina María Cristina de Habsburgo-Lorena, que el 27 de junio de 1889 fue la primera mujer que voló en un globo en España. Por otro lado, en 1926 se conmemorará el centenario de los grandes vuelos de la aviación militar española. Por último, en poco tiempo la AGA será la primera unidad del Ejército del Aire y del Espacio en llegar al millón de horas de vuelo, un hito que reflejará la importancia de la AGA en la historia aeronáutica española.

## Bibliografía

- BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: *Santiago de la Ribera era una aldea cuando la Aviación Militar amerizó en el Mar Menor. Influencia de la Academia General del Aire en el Municipio de San Javier*, San Javier, edición del autor, 2007.
- CALVO JUNG, C.: *Los últimos aviadores de la República. La cuarta expedición a Kirovabad*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.
- DOMINGUEZ, J.I.: *Con Franco se estrellaba un avión al mes*, 2014, recurso electrónico, <https://www.miliciaydemocracia.org/con-franco-se-estrellaba-un-avion-al-mes/>.
- ESTEVE GARCÍA, J.P.: “El ramal militar de Santiago de la Ribera”, *Revista de historia ferroviaria*, 8, 2007, pp. 141-168.
- FERNÁNDEZ DE LA TORRE, R.: *La Aviación Española su Música y sus Músicos*, Madrid, Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, 2004.
- GALLEGO ZAPATA, M.: *San Javier y sus símbolos*, San Javier, Ayuntamiento de San Javier, 2001.

- *San Javier instituciones y personajes ilustres*, San Javier, Ayuntamiento de San Javier, 2002.
- GARCÍA GARCÍA, A.: "Aeródromos murcianos: Alcantarilla y la aviación", *Aeroplan*, 24, 2006, pp. 4-13.
- GUARDIA DEL POBIL, R de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval*, Madrid, EADS/CASA y AISA (reedición), 2002.
- GUERRERO FLORES, F.A.; O'DONNELL TORROBA, C.; RODRÍGUEZ SOSA, V.: *Proa al cielo. Imágenes de la Aviación Naval Española desde 1917*, Madrid, Agualarga Editores, 2004.
- LASSO DE LA VEGA Y JIMÉNEZ PLACER, J.; CERVERA Y JIMÉNEZ-ALFARO, F. (Dirs.): *Anuario aeronáutico español*, Madrid, Comisariado Español Marítimo, La Editorial Católica, 1951.
- MANZANARES, L.: *Los Alcázares (Torre Pacheco) Un Curtiss en el cielo (Crónica de un vuelo)*, Madrid, Imprenta Sáez, 1969.
- MARTÍN DE LA ESCALERA, R.: "Nacimiento, desarrollo, esplendor y desaparición de la Aeronáutica Naval (1917-1939)", *Revista General de Marina*, 271, pp. 217-232.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, A.: *Murcia 2013: escrito al margen*, Murcia, Universidad de Murcia, 2007.
- MELLADO PÉREZ, R.; ARRÁEZ CERDÁ, J.: *Academia General del Aire. Crónica de 50 años (1943-1993) Tomo I y II*, Valladolid, Quirón Ediciones, 1993.
- PÉREZ SAN EMETERIO, C.: «Fernando de Juan Valiente habla para la historia», *Aeroplan*, 2, 1984, pp. 122-134.
- PUCHOL FRANCO, M.S.: "Ataques a las bases del Mar Menor (1937-1939)", *Revista Española de Historia Militar*, 58, 2005, pp. 153-165.
- SALAS LARRAZABAL, J.: *Guerra Aérea 1936-1939. Tomo I La batalla aérea por Madrid*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1998.
- SEMPERE DOMÉNECH, M.: *El Ejército del Aire Español (1939-1989)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017.
- SERRA SERRA, N. (2008): *La transición militar. Reflexiones en torno a la reforma democrática de las fuerzas armadas*, Madrid, Debate.

## Costumbres y tradiciones





# La Semana Internacional de la Huerta y el Mar de Los Alcázares (1972-1982).

## Apuntes para una historia

JOSÉ SÁNCHEZ CONESA<sup>1</sup>

RICARDO MONTES BERNÁRDEZ<sup>2</sup>

**Resumen:** La Semana Internacional de la Huerta y del Mar de Los Alcázares es una de las señas de identidad de esta localidad, situada a orillas del Mar Menor. Desde su creación en 1972 se concibió como homenaje a los huertanos que desde las pedanías de Murcia acudían tradicionalmente a pasar varios días de baño saludable y de alegre ocio. También lo hacían los moradores del Campo de Cartagena. La temporada turística acababa al otro día de la celebración de la patrona Virgen de la Asunción y los miembros de la comisión de festejos, integrada en la Asociación Familiar Alcazareña, una asociación de vecinos en realidad, apostaban por ampliar al menos durante una semana el tiempo de ocio de los visitantes con el propósito de beneficiar la vida social y el comercio local. Otro de los propósitos conseguidos por el colectivo vecinal fue la consecución de un ayuntamiento propio para la población. Con el paso de los años ha sido una cita clásica del verano regional con el folklore de nuestra comunidad, al que se sumarían posteriormente grupos de todas las regiones españolas y finalmente de numerosos países procedentes de los cinco continentes. Los organizadores estaban comprometidos con el proceso que condujo a la independencia municipal de Los Alcázares y este festival fue caja de resonancia de ello. La asociación organizadora demostró gran capacidad de autogestión, actuando como un ayuntamiento anticipado.

**Palabras claves:** Los Alcázares, Mar Menor, Semana de la Huerta, folklore, turismo, independencia municipal.

**Abstract:** The International Week of the Garden and the Sea of Los Alcázares is one of the hallmarks of this town, located on the shores of the Mar Menor. Since its creation in 1972, it was conceived as a tribute to the farmers who traditionally came from the districts of Murcia to spend several days of healthy swimming and joyful leisure. The tourist season ended the day after the celebration of the patron saint, the Virgin of the Ascension, and the members of the festival committee, part of the Alcazareña Family Association, actually a neighborhood association, were committed to extending the visitors' leisure time for at least a week in order to benefit local businesses. Over time, it has become a classic regional summer event

---

1 Cronista Oficial de Cartagena

2 Cronista Oficial de las Torres de Cotillas y Albudeite

featuring regional folklore, later joined by groups from all Spanish regions and finally from numerous countries on five continents. The organizers were committed to the process that led to the municipal independence of Los Alcázares, and this festival served as a sounding board for that.

**Keywords:** Los Alcázares, Mar Menor, Huerta Week, folklore, tourism, municipal independence.

## Introducción

Quizá la actuación del grupo murciano Maestro Espada en la jornada inaugural de la pasada edición de la Semana de la Huerta-una propuesta de reinterpretación del folklore regional desde el rock, el pop y la música electrónica-sea la mejor metáfora de un festival que busca reinventarse medio siglo después de su puesta en marcha. Muchos retos por delante como puedan ser la captación de nuevos públicos, especialmente los jóvenes y los niños que son los llamados a protagonizar el reemplazo generacional. Tal vez, lo adecuado de los nuevos emplazamientos de la Semana o la implicación de las peñas huertanas en el futuro. La posible ampliación de la oferta cultural con talleres de aprendizaje de bailes y músicas, conferencias o visitas guiadas, como la dirigida por el cronista oficial alcazareño Antonio Zapata y los músicos e investigadores Tomás García y Paco Frutos. Gracias a ellos supimos del lugar, junto a La Encarnación, donde hace 130 años erigió un café cantante el cantaor y empresario Antonio Grau Mora, Rojo El alpargatero (Callosa de Segura, 1847-La Unión, 1907). Otros apuntan la apertura a la diversidad cultural que puede observarse en las calles de Los Alcázares o la búsqueda de una mayor implicación de las entidades y colectivos culturales del Campo de Cartagena. También ha habido un veraneo continuado por parte de sus moradores, sin olvidar que la localidad ribereña forma parte de dicha comarca<sup>3</sup>.

En el origen de Los Alcázares y sus romerías podemos establecer diversas etapas históricas, ligadas a personajes y apellidos diferentes: Mariano Fontes, E. Fulgencio Fuster o Alfonso Carrión. Gracias a ellos, las playas desiertas que recibían miles de huertanos en romería cada 15 de agosto, acabaron convirtiéndose en una población estable con viviendas propias, un innovador paseo marítimo, el primer hotel de la zona, unos balnearios que le confirieron una señera personalidad y un real de la feria, orgullo de sus pobladores y envidia de otras localidades próximas. Y todo ello entre 1848

3 Al respecto puede leerse al cronista oficial de Los Alcázares y presidente de la asociación cultural La Eco Cultural Antonio J. Zapata Pérez en el artículo “¿Hacia dónde queremos que camine la Semana de la Huerta de Los Alcázares?” *Noticiero Mar Menor*: <https://noticieromarmenor.com/cat-raiz/mar-menor/los-alcazares/hacia-donde-queremos-que-camine-la-semana-de-la-huerta-de-los-alcazares/>

(primera noticia escrita sobre la romería de Los Alcázares) y 1972 (fecha del inicio de la Semana de la Huerta).

La tradicional romería de la Virgen de la Asunción se celebraba en terrenos del municipio de San Javier, pero la voracidad recaudadora del dicho ayuntamiento llevaron a la familia Fuster-Fontes a trasladar el evento a terrenos del municipio de Pacheco. Los nueve días de fiesta, el novenario, se acabaron transformando con el correr del tiempo en un veraneo de tres meses y las acampadas de carros darían paso a una localidad bien estructurada y urbanizada; las simples guitarras pasaron el testigo del divertimento informal a locales con actuaciones y al atractivo de los baños se sumaron las competiciones de vela y remo. Tiendas, iglesia, cafés y muchas diversiones posibilitaron un crecimiento casi vertiginoso que convirtieron a Los Alcázares en el destino veraniego por excelencia de la región.

### 1. En un principio (1848-1889)

A mediados del siglo XIX la actual localidad de Los Alcázares se encontraba totalmente desierta sin construcción habitada alguna. Su territorio estaba repartido entre los municipios de Pacheco y San Javier; este último perteneciente en exclusiva a la familia Fuster, quienes poseían el título de Conde de Roche. En las tierras que poseían en Los Alcázares (San Javier) era tradicional la celebración de una romería protagonizada por miles de huertanos del entorno de Murcia que acudían a mediados de agosto al Rincón de San Ginés y llegó a ser tan importante que los poetas del momento publicaban loas y alabanzas al respecto.

La siguiente noticia se remonta al mes de agosto de 1866<sup>4</sup>. El periodista enviado a cubrir el evento ya dice que “se celebra desde tiempo inmemorial”. Dicho año, centenares de familias de los campos circundantes de Murcia y Cartagena disfrutaban de varios días de feria. La romería de 1880 fue relatada por un periodista en *El Diario de Murcia*<sup>5</sup>. Gracias a su aportación podemos conocer los puntos que servían de abrevadero en el camino desde Murcia, el número de carros, recuas y personas, incluso las formas de diversión de los romeros, además de otros curiosos detalles. Su transcripción es la siguiente:

*“Hoy ha sido el gran día para la fiesta de Los Alcázares, que se ha realizado este año con más extraordinaria concurrencia que nunca y con la animación y alegría tradicionales. Hace mucho tiempo, desde la domina-*

<sup>4</sup> *El Diario de Murcia*, 18-8-1886

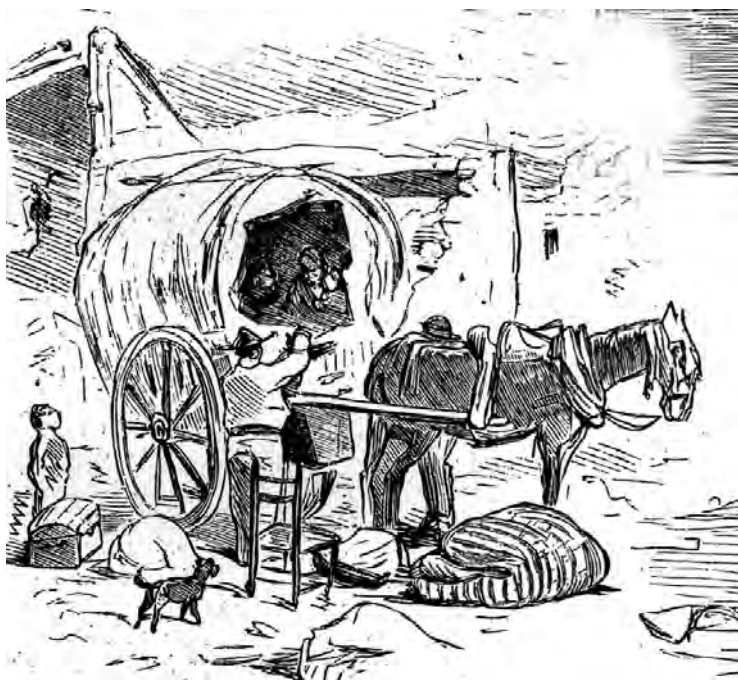
<sup>5</sup> *El Diario de Murcia*, 12-8-1880

*ción árabe en España, que durante los calurosos días de Agosto, todas las gentes de estos campos de Murcia y Cartagena, acostumbra a concurrir a la ribera del mar menor, frente a lo que se llama el Rincón de San Jinés,(sic) sobre la desembocadura de una rambla a la orilla de la Albufera y en el sitio que hoy llamamos Los Alcázares. Los reyes árabes primero, y los Adelantados de Murcia después, tenían en este sitio su residencia de verano... La venida a este lugar de los gobernadores de Murcia, traía, como era natural y lógico, inmenso número de personas que vivían con corta diferencia con la misma comodidad que en el día; el número de estas gentes debía ser inmenso pues aparte de otros testimonios que lo justifican, baste saber que existían once algibes para las aguas, y de los cuales solo restan nueve, y que, según se afirma por algunos, esta romería merecía de la administración tan preferentes cuidados que se construyeron en diferentes puntos del camino que hay desde aquí a Murcia, balsas para depósitos de agua que sirvieran, cuando menos, para abrevadero de las bestias de carga o arrastre; de estas quedan algunas, como las que dan nombre al pueblo de Balsicas, otra que hay cerca del Cabezo Gordo que llaman Balsa-quebrada, y la que hoy existe terraplenada a mano izquierda de la subida al puerto, en tierras del Conde de la Concepción... Pero aunque no existieran estos testimonios, que revelan el abolengo árabe de esta romería, bastaría verla para afirmarlo: la indolente pereza de estas gentes que pasan la mayor parte del día tendidos a la sombra de sus carros o bajo el lienzo de una mala tienda de campaña, en un parage donde el sol abrasa fuertemente y las noches son húmedas y frías; la fuerza que en todos hace la costumbre para venir en un día determinado del año a este pedazo de tierra donde no hay en verdad aldea ni simple caserío, por el sólo placer de bañarse; la vida casi en común que aquí suele hacerse, comiendo uno de lo que llevan otros a quienes no ha visto jamás, durmiendo casi mezclados, sin más limitaciones que las indispensables para no ofender el pudor; lo abigarrado de los trajes, de las mantas que tapan las bocas de los carros, las bromas que en todas las horas del día aquí se notan; los bailes, las zambras, los fritos incesantes con que acompañan todas sus diversiones; las gracias, el donaire y hasta las pasiones que parecen ser más violentas, menos disimuladas...*

*De grandes distancias llegan a estos sitios familias enteras, vienen por regla general en carros de dos o tres mulas; en el fondo del carro llevan la cama en que han de dormir, la ropa que han de ponerse y la comida para tres o cuatro días; a la espalda del vehículo la perola de hierro, la jaula de las*

*gallinas y el haz de leña, sin otro combustible; dos o tres días antes del 15 de agosto empieza la concurrencia que no cesa hasta pasados algunos días; la multitud se extiende en un espacio que no habrá bajado este año de tres o cuatro kilómetros sin orden casi tumultuosamente; lo demás forma estrechas calles y pequeños pasadizos; las bestias se atan a las ruedas de los carros, los hombres bajo los toldos que se prolongan cosiendo una sábana o una manta a la visera y atado sus puntas a las varas.*

*He procurado enterarme de todo, he gratificado un hombre que ha contado los carros y me ha dicho que hay 3.950 y calculando cuatro personas por cada uno, resultan 15.800, bestias cerca de 6.000, además las que vienen a pie y las que entran y salen incesantemente en este maremágnum, puede calcularse más de 500, de modo que hay un total de 16 a 17.000 almas aproximadamente, con todo ese espantoso acompañamiento de bagajes. Este año se ha notado la novedad de veinte y cuatro casas de recreo hechas por gentes acomodadas, el año próximo será esto un lugar..."*



Familia preparando el carro para el viaje. Pellicer, 1873.

Hasta 1880 la multitudinaria romería que se reunía en la propiedad particular del Conde de Roche instalaba puestos de venta de lo más diverso. Mientras tanto, las fiestas de Los Alcázares y la construcción de casas

fueron creciendo al unísono<sup>6</sup>. En 1886 los miles de carros participantes se extendían a orillas de mar a lo largo de dos kilómetros calculándose una concurrencia de 30.000 huertanos romeros. Se quejaba el corresponsal de prensa, un tal Estañ, del mal gusto de la fiesta por introducir el cante y el baile flamenco que, a su entender, nada tenía que ver con ella<sup>7</sup>.

Años más tarde irrumpiría la figura emprendedora de Alfonso Carrión García (1841-1927), de Pozo Estrecho, promotor del balneario La Encarnación que se anunciaba en la prensa en 1904 y del primer paseo marítimo. El real de la feria ya estaba confirmado en 1900 con sus cafés y puestos de venta de lo más variado. El rey Alfonso XIII visitaría el pueblo el 21 de marzo de 1923 y en 1952 se producirá la conexión ferroviaria de Torre Pacheco hasta Los Alcázares, facilitando el transporte de muchos “turistas” desde las localidades cercanas y desde la huerta murciana. En Beniaján subían al tren con perros, gatos, pollos, conejos y hasta colchones. Pero todas estas historias quedarán para otra ocasión.

## 2. Crónica de la Semana de la Huerta (1.972-1982)

### 1972. *Los comienzos*

Con los años setenta, Los Alcázares resurge con fuerza inusitada debido a diversas circunstancias. Una de ellas es la concienciación de los vecinos por conseguir un ayuntamiento propio y no depender de San Javier y Torre Pacheco. Este hecho dificultaba la elaboración de un plan de urbanismo para todo el núcleo poblacional, además de presentar inoperancias al acometer obras públicas o disfunciones graves como pagar más impuestos por el mismo servicio según se dependiera de un término o de otro. Justamente ese mismo año se constituye la Asociación de Cabezas de Familia, a todos los efectos una asociación de vecinos que cambiará su denominación por Asociación Familiar Alcazareña. Dependiente del citado colectivo vecinal nace la comisión gestora proayuntamiento en 1978, presidida por Manuel Menárguez, quien más tarde será alcalde de Los Alcázares (Sánchez Conesa, 2005: 189-190). Contará entre sus directivos con Jesús Galindo, Leandro Mercader, o los hermanos José y Gabriel Zapata. Muchos de ellos presidirán la Semana de la Huerta. Lo veremos. Una de las medidas será la creación de la Semana del Huertano, paralela a las fiestas locales de agosto, en un intento de homenajear a aquellos huertanos y camperos que durante muchas décadas acudieron al lugar a realizar el novenario.

Entre los implicados en aquella idea se encontraban José Carrasco García,

<sup>6</sup> *El Diario de Murcia*, 17-8-1880

<sup>7</sup> *La Paz*, 24-8-1886

alcalde pedáneo de la parte de San Javier y concejal en dicha corporación. Este alcazareño que fue constructor y propietario de una carpintería hizo la propuesta con el objetivo claro de retener a los huertanos pues San Javier prohibió el asentamiento de veraneantes en el palmeral de Lo Sola. Si la localidad perdía esa concurrencia su vida social y económica se resentiría seriamente. Finalmente, muchos de aquellos veraneantes procedentes de las pedanías huertanas y de la comarca de Cartagena instalaron sus sombrajes en la zona de Bocarambla hasta los primeros años 80 o pasaron a alquilar viviendas e incluso accedieron a la propiedad. Por ello, la construcción ha venido siendo una actividad destacada en las últimas décadas. También refieren nuestros informantes que buscaban la ampliación de la estancia de los bañistas, quienes al otro día de la festividad patronal de la Virgen de la Asunción, 15 de agosto, regresaban a sus residencias habituales<sup>8</sup>. Fernando Muñoz Zambudio, delegado de Estrella de Levante en la zona fue otro de los artífices en aquellos tiempos inaugurales, poseedor de una gran capacidad comunicativa, siendo capaz de ilusionar a cualquiera. En ese sentido nos deja su testimonio Juan García Serrano, director durante décadas de la Semana al escribir que Fernando se reunió con él en la primavera de 1972 tratando de convencerle para que los muchachos del Centro Juvenil y Cultural de Puente Tocinos y el grupo de coros y danzas “Siete Coronas”, que estaba dentro de esa organización, se sumaran a un proyecto que estaba alumbrándose en el pueblo predilecto del veraneo huertano. En esa ruta estaba la visita a Antonio Mondéjar (a) El Pavo de Cabezo de Torres, del grupo Nuestra Señora de las Lágrimas-Rondalla de la Cruz y Manuel Cárcelos (a) El Patiñero, líder de los coros y danzas Nuestra Señora de la Fuensanta de Patiño. Estos fueron los primeros pilares desde el punto de vista del folklore, más tarde se constituirán en peñas huertanas como asociaciones para la defensa de la cultura tradicional<sup>9</sup>.

El día nueve de agosto de 1972, bajo la presidencia de José Carrasco, se inauguraba el recinto de “costumbrismo huertano” en la Rambla de la Pescadería con la lectura de un bando panocho. Mientras tenían lugar las fiestas patronales, conocidas como fiestas de la Mar, con las actuaciones estelares de Tony Ronald, Los Diablos y Julio Iglesias, así como, la procesión de la Virgen de la Asunción el 15 de agosto, acompañada por las majorettes de Aljucer y fuegos artificiales. Por otra parte, se elegía reina de las fiestas y se

8 Entrevista realizada el día 23-8-2025 a José Zapata López, miembro de la comisión organizadora de la Semana de la Huerta y Julián Serrano Méndez, dirigente de la Peña “Los Güertanos”, integrante de la organización bajo la dirección de Juan García Serrano.

9 Agradecemos el texto de su autoría que nos facilita Juan García Serrano, director técnico de la Semana durante décadas y que titula Semana Internacional de la Huerta y el Mar. Trabajo en construcción.

celebraba un encuentro de fútbol. La Semana del Huertano contaba éste primer año con la instalación de cinco ventorrillos de otros tantos grupos de folclore procedentes de El Ranero, La Alberca, Cabezo de Torres, Puente Tocinos y Patiño. Cada uno de ellos en su recinto ofrecían diversos platos típicos a un módico precio para que los visitantes pudieran cenar en un ambiente alegre y bullicioso. En algunas ocasiones algunos grupos se propusieron con el precio de las viandas por lo que siempre se ha tratado de unificarlos.

También acudieron diversos panochistas y troveros, siendo el caso del panochista Eduardo, que fue el primer pregonero (hasta 1980 no se institucionalizaría), y el trovero Manolo Cárceles. Ya desde este primer año quedó ligado a la Semana el panochista Pepe Ros, que actuó además como presentador durante varios años. Los organizadores habían previsto tres premios para los participantes en las categorías de bandos, barraca y coros y danzas, pero acabaron decidiendo, salomónicamente, otorgar los premios a todos los grupos. El final de la Semana fue apoteósico, ya que cinco mil personas cantaron a coro el himno a Murcia.

### *1973. Cambio de fecha*

En 1973, disfrutando del éxito de la primera Semana de la Huerta, se decide posponer el evento a los días posteriores a la Virgen de la Asunción, celebrándose del 16 al 22 de agosto, no coincidiendo, por tanto, con las denominadas Fiestas de la Mar. Estas fiestas patronales contarían con Camilo Sexto, Luis Aguilé, Antonio Machín, Basilio, Peret y los Tres Sudamericanos. Un verdadero cartel de lujo que demostraba a las claras la pujanza de Los Alcázares. También se elegía a la Reina del Mar, tanto infantil como juvenil.

Refiriéndonos a la Semana de la Huerta, podemos decir que este segundo año volvían a participar los cinco grupos del primer año, ofreciéndose un premio de 120.000 pesetas al que demostrara tener el mejor grupo de baile. La presidencia recaía éste año, y los dos siguientes, en Fernando Muñoz Zambudio, que solicitaría que la fiesta fuera declarada de Interés Turístico. El premio al mejor grupo de coros y danzas recayó en el Virgen de la Vega.

### *1974. Una cabalgata para recaudar fondos*

Para 1974 los ánimos y ganas de trabajar habían crecido algo más, si cabe. La comisión de organización de la Semana, a comienzos de agosto salía en cabalgata festiva pidiendo dinero, entre comerciantes y veraneantes, para la realización del evento. Iban ofreciendo vino a los posibles donantes entre los alegres compases de una banda de música y un grupo de coros y danzas. Años más tarde, en 1982, este desfile amplió pretensiones con carrozas, ca-

rros, grupos de folklore y reparto de juguetes, caramelos, pegatinas, vino y cerveza. Una suerte de Bando de la Huerta pero se tan solo 200 metros de cortejo festivo. El presupuesto pasaba de 150.000 pesetas a 250.000 pesetas y para recaudar fondos se sorteaba un borrico y se organizaban concursos de bolos murcianos y un campeonato de caliche. Participarían este tercer año grupos con su respectiva barraca, de Puente Tocinos, Javalí Nuevo, Patiño, Arboleja y Murcia (Virgen de la Vega) y Vega Baja del Segura. Este año el premio da la mejor barraca y al grupo de coros y danzas recaería de nuevo en la agrupación Virgen de la Vega, premios que conseguiría en diversas ocasiones. Como novedad se plantaba crear, para el año siguiente los premios “Panocha” de oro, plata y bronce. Este año la Semana era grabada por un equipo de Televisión Alemana.

### *1975. Los premios se llaman crillas*

De nuevo 1975, volvía a presidir la Comisión Fernando Muñoz Zambudio y salía la cabalgata festiva a pedir dinero por las calles, acompañada de una charanga de Rojales y vestidos con el traje regional murciano. El presupuesto de esta IV Semana se duplicaba, llegando al medio millón de pesetas. Los seis grupos de coros y danzas que participaban este año eran La Purísima (Javalí Nuevo) Vega del Segura, Virgen de la Vega, Siete Coronas (Patiño), Puente Tocinos y la Arboleja. Por otra parte, se decidía que los premios, en vez de denominarse Panochas, serían llamados Crillas de Oro y Plata.

Del éxito de las barracas nos hablan que cada día se consumían cuatrocientos kilos de morcillas y doscientos cuarenta litros de vino, además de los tres mil litros de sangría con que la Comisión obsequió a los asistentes. Las parrandas, jotas, malagueñas y juegos de bolos huertanos serían los protagonistas del 16 al 22 de agosto. Los premios de coros y danzas y de las barracas los obtendrían, respectivamente, Virgen de la Vega y La Arboleja. En cuanto a los bolos, el equipo ganador fue el Estrella de Levante. Con el discurrir de los años cada colectivo ha tratado de ornamental con todo lujo de detalles sus barracas siguiendo las usanzas de los antepasados, así como el terreno anexo con plantaciones agrícolas, aperos de labranza, cerámicas y otros enseres.

Una novedad que se realizó este año fue la mencionada cabalgata peticionaria que fue acompañada de tracas, cohetes, carros engalanados e incluso caballistas con el traje regional, acompañados por la banda de cornetas y tambores de San Pedro del Pinatar. Las fiestas del verano, por otra parte, elegían reinas por doquier: Miss Playa, Miss Huerta de Europa, Miss Cruz Roja, Miss Internacional, siendo protagonista el popular actor José Sazatornil Saza, asiduo veraneante al estar casado con una murciana, y los pedáneos Miguel Gutiérrez y Alfonso Bastida.

1976. *Una hormigonera con cuerva*

La V Semana de la Huerta, celebrada en 1976, estaría presidida por Ginés Zapata López, un alcazareño que resultó clave en la posterior consecución del municipio propio al ser concejal en San Javier por la UCD, presentando en un pleno de 1980 una moción a favor de la segregación municipal, siendo aprobada<sup>10</sup>. Existía un nexo evidente entre aquellos integrantes de las comisiones organizadoras de la Semana de la Huerta y el movimiento proayuntamiento alcazareño. Con el añadido de ser hijo de uno de los alcaldes republicanos que tuvo el pueblo en el efímero municipio creado bajo el auspicio del mando militar de la base aérea de Los Alcázares durante la Guerra Civil.

Comenzaban las jornadas otorgando una “Crilla de Oro” al periodista de la Verdad Rafael de los Ríos, por su labor de promoción periodística de la Semana. Al tiempo que se proyectaba un merecido homenaje uno de los promotores de la misma, José Carrasco, ya fallecido. A fines de julio tenía lugar el ya característico pasacalle de cara a recaudar fondos para la realización de la Semana, acompañados por el Grupo Vega del Segura. El presupuesto de este año se elevaba a 800.000 pesetas, y entre las nuevas ideas se barajaba preparar una falla con la figura de un mújol, de ocho metros. Participaban este año los grupos de Patiño, Javalí Nuevo, Puente Tocinos, La Arboleja, Vega del Segura y Virgen de la Vega, así como, una barraca de Corvera.

El día de la apertura se realizó un homenaje póstumo a Marcos Redondo, con la participación de Ginés Torrano y la presentación de Pepe Ros. Esta gala resultó muy exitosa por la generosa respuesta del público. La Comisión nombraba, además, cohetero mayor a Fulgencio Saura. En el citado homenaje participaron también la Reina de la Huerta de Murcia, Ascensión Aroca, la rondalla de Educación y Descanso y el grupo Virgen de la Vega.

En la clausura, tendría lugar como hemos comentado el merecido homenaje al fundador de la Semana de la Huerta, José Carrasco, con la entrega de una placa a su viuda. También se quemaría la mencionada falla que representaba un mújol y se repartirían 300 litros de cuerva, realizada en una hormigonera. El presidente Ginés Zapata tenía la idea de invitar a cuerva (sangría), pero la forma de hacerla de esa guisa se la proporcionó un ingeniero de la empresa de construcción González Soto. El éxito estaba garantizado. Destaca Ginés en dos nombres a todo el voluntariado anónimo que prestó su trabajo altruista como fueron los casos de Andrés Mendoza, empleado en la empresa de construcción de la familia Zapata, que todas las noches cobraba las entradas de los asistentes a los espectáculos. Por su parte, Antonio Hernández, el fontanero, siempre dispuesto a realizar las instalaciones de fontanería o electricidad. A los miembros de la comisión les costaba el di-

<sup>10</sup> Entrevista realizada a Ginés Zapata López el día 23-6-2025

nero y el tiempo que dejaban de dedicar a sus familias y negocios. El Ayuntamiento de Los Alcázares otorgó los premios Al Kazar de 1999 a todos los presidentes que tuvo hasta esa fecha la Semana. Los entregó el alcalde Juan Escudero Sánchez, siendo el máximo galardón que se concede a personas, colectivos e instituciones destacadas por su labor y trayectoria en beneficio de la comunidad local.

Los premios de baile y barraca serían obtenidos por los grupos Vega del Segura y Corvera, respectivamente. En cuanto al Torneo de Bolos Huertanos realizado en el Carril de las Palas, los ganadores por equipos serían Escayolas Bastida y por parejas “Belando y Mosquito”.



Rito de comensalidad de las peñas huertanas en el recinto de la Rambla. AMLA, F-06,5.

### *1977. Fiesta unida a la independencia municipal*

En 1977 tenía lugar la VI Semana, siendo nombrada la Reina de la Semana de la Huerta, Antonia Pozuelo. El año anterior había sido Miss Playa Huerta de Europa M<sup>a</sup> del Carmen Martínez. Sería presidente de la Comisión, este año, Gabriel Zapata. Ese año volvió a realizarse en el recinto un concurso de doma de caballos. Abundaron en todo el entorno festero octavillas y pegatinas pidiendo la autonomía municipal.

Los grupos participantes éste año serán Vega del Segura, Virgen de la Vega, La Arboleja, Javalí Viejo, Corvera y Puente Tocinos. El concurso de Bolos en el Campo de las Palas (Urbanización Los Espejos) contaba con los equipos Escayolas Bastida, Estrella de Levante y Construcciones Benedicto.

El ganador este año del concurso de coros y danzas sería Virgen de la Vega, empatando todos los demás en el premio a la mejor barraca.

### 1978. *La Crilla de Oro para un Príncipe*

La VII edición, celebrada en 1978, tendría a un nuevo presidente, José Zapata López, ascendiendo el presupuesto a 3 millones de pesetas. La Comisión se quejaba con razón de las escasas subvenciones de los Ayuntamientos de San Javier y Torre Pacheco. El primero concedió 150.000 pesetas, ya que el recinto estaba situado en su término municipal, cantidad a todas luces insuficientes. Pacheco otorgó 25.000.

Los grupos de este año serían Virgen de Loreto (Los Albuquerque de Murcia) y repetían el Siete Coronas (Puente Tocinos), Virgen de la Vega, Vega del Segura y La Arboleja. Los presentadores de este año serían Pepe Ros y José Hernández, actuando como panochistas Mercedes Serrano y Antonio Piñero González. En la clausura se contabilizaban 3000 personas destacando el grupo de la Ermita de los Albuquerque, N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de Loreto, con ochenta componentes dirigidos en lo artístico por José A. Sandoval, siendo el presidente Julián Serrano.

Éste último nos cuenta que los componentes de su grupo se instalaron durante esos días en bajos, sin cerramiento, de bloques de pisos, aunque alquilaron un piso para alojar a las señoras mayores del equipo, las grandes encargadas de la cocina. Los beneficios de los ventorrillos estaban destinados íntegramente a la financiación de los coros y danzas, un incentivo económico que facilitaba la participación de estas agrupaciones, quienes hacían posible la fiesta. A partir de estos años fueron apareciendo las peñas huertanas sobre la base de los coros y danzas, un asociacionismo propio de la etapa constitucional que venía a democratizar las fiestas con el objetivo de recuperar tradiciones, exponiendo bailes, cantos y vestimenta, mostrando el conocimiento de oficios perdidos o en trance de hacerlo, la arquitectura popular, el mobiliario y los enseres o el habla de la huerta. Un claro ejemplo lo tenemos en ellos, así del grupo de coros y danzas Nuestra Señora de Loreto surge la peña “Los Güertanos”. Julián Serrano resalta que ellos incidieron en que los grupos prestaran exquisita atención a todos y cada uno de los elementos de la vestimenta, no solo en el escenario, también cuando se servían las viandas a los clientes en los ventorrillos<sup>11</sup>.

Por otra parte, la organización ofreció la Crilla de Oro al Príncipe de Asturias Don Felipe de Borbón y Grecia. La idea fue del presidente de la comisión organizadora Pepe Zapata, quien opina que aquello abrió muchas puertas, tanto para el certamen folklórico como para el proceso de conse-

11 Entrevista realizada a Julián Serrano el día 24 de agosto del presente año.

cución de un municipio propio. Una delegación de la Semana marchó al palacio de la Zarzuela a entregarla, acompañada de un panochista.

### *1979. Aumenta la participación*

José Zapata López volvería a presidir la Comisión de la Semana de la Huerta, compuesta ahora por catorce miembros. Este año en la jornada de inicio actuaba el grupo del Museo de la Huerta (Alcantarilla), creado por Antonio (a) Lirio. Posteriormente lo harían los de Puente Tocinos y El Palmar (La Purísima), así como Virgen de Loreto, Virgen de la Vega y Virgen del Rosario de Torre Pacheco. El presentador sería estos días Martín Noguerol, destacando las actuaciones de diversos panochistas como José Ruiz Solano, Juan Fernando.

El trofeo de bolos iba cada año a más. En ésta edición se superaron los 3000 espectadores en el campo de las Palas, cuidado por José Menchón (a) el Palas. Participaron los equipos de Construcciones Valverde, (Mosquito, Peñas y Lolo); Santa Rosa; Escayolas Bastida y un equipo local (Molina, Chaparro y Antoñin). Venció Construcciones Valverde, destacando la actuación de Lolo. Por otra parte, hubo un concurso de bolos paralelo en el campo del Choli, enfrentándose 25 matrimonios. La Crilla de Oro, en el concurso de coros quedaba desierta, ofreciéndose como fin de fiesta los tradicionales 3000 litros de cuerva.

### *1980. Inicio de los pregones*

La IX edición venía con cambios. Se retomaba la idea de abrir la Semana con un pregón, realizado en esta ocasión por el poeta de Balsicas Carlos Fuentes Peña-fiel. También se comienza a dar importancia a detalles como la realización de un cartel anunciador, siendo realizado por Gregorio Fernández Henarejos. Así mismo, se elegía como Reina de la Semana a Antoñita Murcia Heredia.

El día 16 de agosto abría oficialmente el recinto, con la actuación del Orfeón Fernández Caballero, dirigido por Miguel Baró y el grupo Virgen de la Vega. Los días posteriores actuarían los grupos del Museo de la Huerta, Virgen de Loreto, Peña la Seda (Los Alcázares), Virgen de la Fuensanta, Vega del Segura y Virgen del Rosario (Alhama de Murcia).

Además, este año, con el popular panochista Pepe Ros presentando acudían el presidente de la Diputación Carlos Collado y el presidente del Consejo Regional Andrés Hernández Ros. Cada día visitaban el recinto unas 7000 personas, lo que demostraba la fuerza que el evento iba cobrando. Por otra parte, en esta edición actuaron los troveros José Travel (a) el Repuntín; Ángel Roca, Manolo Cárcelos (a) Patiñero, Ángel Cegarra (a) Conejo II, y José Martínez (a) Taxista.

Los gastos ascendían a 1.053.000 pts. y los ingresos a 645.000. El ayuntamiento de San Javier subió significativamente su aportación a la cifra de 200.000 y el de Torre Pacheco a 70.000. La Diputación Provincial subvencionó con 75.000 y el Consejo Regional (órgano de la preautonómico) con igual cifra. El comercio local contribuyó con 175.000, las rifas y otras postulaciones 50.000 pts. La comisión señalaba que el déficit que presentaban las cuentas era de 408.000, cantidad que tratarían de afrontar con la petición de subvención al Ministerio de Cultura y por cuenta de la propia comisión organizadora con la organización de rifas-un año sortearon un coche-y aportando cada integrante de su propio pecunio una cantidad<sup>12</sup>.

En declaraciones a la prensa Jesús Galindo relataba que desde las cinco de la tarde había público que llegaba al recinto de espectáculos con sillas de su casa para coger sitio, aunque el acto comenzase a las diez de la noche. La noche de la apertura se dieron cita 10.000 personas y cada noche unas 7.000. Ciertamente en estos años uno de los grandes debates de la naciente democracia era la construcción del estado de las autonomías, reflejándose en los bandos panochos como el titulado “La artonomía del País Panocho”. La comisión de fiestas realizó gestiones para que el popular presentador de TVE José María Íñigo viniese a amenizar el acto de coronación de las Reina de las Fiestas, aunque sin éxito.

### *1981. El cartel toma protagonismo*

La X Semana era inaugurada por el Consejero de Turismo Jesús Ferrer, siendo pregonero Joaquín Esteban Mompean. La Semana se abría con la actuación del grupo del Raiguero (Totana) y Ginés Torrano, siendo el presentador Enrique López Pascual. El escenario sería obra de Manuel Gómez Balsalobre y el cartel lo realizaría Gregorio Hernández.

Los troveros tomaron el recinto por su cuenta haciendo las delicias de los asistentes contándose entre ellos Conejo II, Repuntín, Patiñero, Taxista, junto al cantaor Alfonso Conesa (a) Levantino y el guitarrista José Bermúdez (a) Panadero. Como fin de fiesta intervenía el trovero de Balsapintada Juan Franco y el cartagenero Ángel Roca.

Respecto a los grupos participantes este año, destacamos al Museo de la Huerta (Alcantarilla) Siete Coronas (Puente Tocinos), Virgen del Rosario (Alhama) con su panochista Antonio Piñero; La Zeña (Aljucer) con la Campana de Auroros del Rincón de Seca y el panochista José López García. También actuarían los grupos Virgen de los Peligro de la Peña L' artesa, Virgen de Fátima de la Peña el Alcancil, Virgen de Loreto de la Peña Los Güertanos.

<sup>12</sup> AMLA. Semana de la Huerta y Fiestas de la Mar. Caja 1295.3.

Como actuación destacada, que marcaría un nuevo rumbo de la semana, mencionamos el grupo de Orense Eiras Nosas, dirigido por Fernando Xoxé. Y como siempre, Pepe Ros animando y presentando las veladas de estas jornadas que contaba con un presupuesto de 1.348.000 pesetas y presidía Antonio Carrasco Bastida.



Barracas en cada parcela destinada a ventorrillo por parte de las peñas. Año 1982. AMLA. F-05,5.

### *1982. Mayoría de edad*

El pistoletazo de salida de la Semana de la Huerta de este año arrancaba con la reconstrucción de la barraca que había sido destruida por un incendio. Las obras habían durado varios días, con trabajos constantes para que pudiera estar a punto para el comienzo de las fiestas. La citada obra ha costado 300.000 pesetas.

El sábado 14 de agosto en el recinto de la Rambla tenía lugar la inauguración oficial de la XI edición de la Semana de la Huerta de Los Alcázares, con la coronación de la reina María Lledó López y sus damas de honor Mercedes López López y María José Ros Sánchez. Seguidamente se dio lectura al pregon a cargo del escritor yeclano José Luis Castillo Puche, quien como otros pregoneros apostó claramente por la constitución de un nuevo municipio para Los Alcázares. Actuaron el grupo de baile Hogar del Pensionista de Cieza y la Tuna de Derecho de la Universidad de Murcia.

El lunes 16 de agosto comenzaban las actuaciones propias de la Semana de la Huerta, sería el día de la peña “Los Güertanos” presidida por Julián

Serrano. Este grupo, Virgen de Loreto, nacido en noviembre de 1976 ha participado en los tres últimos años en la Semana de la Huerta y también ha organizado el campeonato de caliche. Más tarde, se constituyeron en peña y su rondalla interpreta no sólo folklore, sino también piezas clásicas de la música española. Lo forman 90 personas que lucen dos tipos de trajes: el de labor y el de lujo. Han participado en numerosos certámenes tanto nacionales como internacionales, dirigidos por Ana María Gallego Gallego.

Después de la actuación del grupo “Virgen de Loreto”, intervino el panochista José Ruiz Solano y como artista invitado “La Campana de Aurora El Carmen” del Rincón de Seca. Durante este día se degustaron 150 kilos de michirones y pelotas en salsa. Concretamente, 15 kilos de masa y unos 80 de habas secas.

El martes 17 le correspondió actuar al grupo “La Ceña” y al panochista José López García, seguidamente se celebró un gran desfile de modelos, con especial exposición del traje regional murciano. En este día sería la peña “El Trillo” la que prepararía casi setecientas raciones de patatas al ajo cabañil con rechigüelas, 50 kilos de rechigüelas y 100 de patatas.

El miércoles 18 intervinieron el grupo “Siete Coronas” y el panochista Antonio Piñero. Seguidamente el grupo teatral “Ateca” ponía en escena la obra huertana “El sonoro de Zaráiche”, acompañado del grupo de baile y rondalla del “Siete Coronas”. En el aspecto gastronómico, sería la peña “La Crilla” la que hiciera las delicias de los visitantes, con zarangollo y crillas asadas, unas 600 raciones en total.

El jueves 19 actuaba el grupo “Virgen de los Peligros” y los panochistas Manuel Romero y la niña Chari Fernández, contando además con la actuación de la peña “El Lugarico” de El Palmar. En el aspecto culinario, era la peña “L’ Artesa” la que ofrecía a los visitantes el pan caliente con aceite y el bollo de panizo murciano. Más de cien panes, 50 kilos de harina de panizo y una caja de sardinas con los bollos, fueron degustados por los asistentes.

El viernes participaba el grupo “Virgen de la Arrixaca”, con el panochista José A. Martínez Navarro y se hacía la presentación oficial de las reinas de la Huerta. El mismo grupo, deleitaba a los visitantes con empedrao de mondongo.

Llegamos al sábado 21 con la actuación del grupo “Virgen del Rosario”, con el panochista Pedro Barba y en representación de Cataluña, intervino el grupo de baile “Esbart Manresa” de la agrupación cultural del Bages, el segundo grupo folklórico más antiguo de Cataluña. La peña “La Seda” preparaba para este día 25 kilos de potaje con torrendos y paparajotes.

El domingo 22, tuvo lugar la clausura de la XI Edición de la Semana de la Huerta, con la intervención de los grupos que habían participado en ella, la presentación corría a cargo del panochista Pepe Ros y se hacían entrega de los premios de los diferentes juegos: en el torneo de caliche, el campeón fue la peña “La Crilla”; segundo, “La Alegría de la Huerta” y tercero “El Trillo”.

En el torneo de brisca, el primer puesto fue para la peña “L’Artesa” y en segundo lugar quedaba la peña “La Seda”. A continuación, se daba lectura de los trabajos galardonados en el I Concurso de Bandos Panochos.

El fin de fiesta fue a base de fuegos artificiales, vino y paloma gratis para los asistentes. Según la documentación hallada el presupuesto global de gastos de este año fue de 2.693. 000 pesetas, frente a un total de ingresos de 2.664.330, arrojando un déficit de 29.000 pts que serían sufragadas por la Asociación Familiar Alcazareña<sup>13</sup>. Según el presidente de la Federación de Peñas Huertanas Juan García Serrano y el secretario de la Comisión Organizadora Jesús Galindo, calificaron este año de 1982 como “la mejor Semana de la Huerta de la Historia”. La organización ha rayado a la perfección en todo momento, ha contribuido a este engrandecimiento de las fiestas el nuevo escenario fijo.

Acabamos de mencionar a Juan García Serrano, peñista que ejerció como director técnico de la Semana de las ediciones XIX a la XXVI, ambas inclusivas, y de la XXX a la LII. De él me cuenta Julián Serrano, quien formó parte de su equipo de voluntarios, “que si no existiese la Semana de la Huerta habría que inventarla para que Juan García la dirigiese”.

## Fuentes documentales

### *Manuscritas*

ARCHIVO MUNICIPAL DE MURCIA

Actas capitulares: 21.03.1523

ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN JAVIER:

Actas capitulares: 13.04.1871; 8.08.1872; 5.11.1899; 13.08.1925

ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE MURCIA

Protocolos 3069 y 10324.

ARCHIVO MUNICIPAL DE LOS ALCÁZARES

Cajas 1295 y 1296

### *Impresas*

BOLETIN OFICIAL PROVINCIA DE MURCIA

11.03.1852; 07.03.1880; 06.11.1874; 25.08.1899; 04.06.1901; 12.03.1902; 04.01.1903; 8 y 9.08.1920; 11.08.1905; 21.06.1906; 07.12.1920

13 AMLA. Semana de la Huerta y Fiestas de la Mar. Caja 1295.4. Observamos que entre la documentación consultada acerca de presupuestos del festival existen diversos textos presupuestarios para un mismo ejercicio, unos mecanografiados y otros manuscritos que difieren en numerosos conceptos y cantidades, así como con las cifras que ofrecía la prensa.

## *Prensa*

La Paz: 24.08.1866; 6, 7, 9 y 12.11.1869; 28.08.1872  
El Eco de Murcia: 28.07.1925  
Heraldo de Murcia: 6.08.1899; 18.10.1899  
El Tiempo: 18.06.1913  
El Diario de Murcia: 12.08.1880; 17.08.1880; 18.08.1881; 20.08.1881;  
29.09.1881; 12.03.1886; 18.08.1886; 16.01.1889; 31.01.1889; 14.08. 1889; 30.01.1890;  
25.05.1890; 6.08.1891; 28.08.1894; 03.08.1895; 21.08.1896; 26.07.1897; 7.08.1898;  
31.01.1899; 24.08.1899; 30.08.1900; 19.09.1900; 22.02.1902; 31.05.1902; 18.08.1902.  
El Liberal: 15.07.1904; 13.06.1905; 22.04.1906; 13.05.1907; 27.08.1907; 30.11.1908;  
30.08.1916; 02.07.1920; 29.07.1920; 18.11.1921; 14.05.1922; 22.03.1923; 25.03.1923;  
26.07.1925; 28.08.1925; 15.07.1926; 07.12.1926; 11.06.1927; 27.10.1928; 21.06.1929;  
10.09.1929; 10.09.1930; 18.12.1920; 21.03.1934; 18.05.1934.  
Línea: 17.08.1941; 14.08.1949; 17.08.1949.  
La Verdad: 25.08.1929; 26.04.1933; 17.08.1933; 07.10.1934; 10.08.1947; 08.08.1961;  
26.08.1961; 22.08.1963.

## *Bibliografía*

BENEDICTO MARTÍNEZ, J.F., OLMOS GARCÍA, F.J. 1995: *Los Alcázares 1904*. Edición de autor. Murcia.  
GALINDO SÁNCHEZ, J. N. 2015: *Los Alcázares. Historia de un municipio 1936-1983*. Ayuntamiento de Los Alcázares. Murcia.  
GONZÁLEZ VIDAL, J.M. 1991: *Murcia desde lejos*. Ediciones Almuñí. Murcia.  
INIESTA MAGAN, J. 1995: *San Javier a través de sus documentos históricos*. Edita Ayuntamiento de San Javier. Murcia.  
JIMENEZ DE GREGORIO, F. 1984: *El municipio de San Javier en la historia del Mar Menor*. Biblioteca Murciana de Bolsillo nº 56. Ed. Academia Alfonso X El Sabio. Murcia.  
MONTES BERNÁRDEZ, R. 2005: *El origen de Los Alcázares. Sus fiestas. 1850-1927*. Ed. Ayuntamiento de Los Alcázares. Murcia.  
SÁNCHEZ CONESA, J. 2005: *Historia del movimiento vecinal de Cartagena y comarca*. Editorial Corbalán. Cartagena.  
SANCHEZ MARTINEZ, M. 2005: "El folclorismo en Murcia 1939-1970". En *5º Seminario sobre folklore y etnografía*. Museo de la Ciudad. Murcia, pp. 52-109.  
VV.AA. 2008: *Historia de Los Alcázares*. Vols. I y II. Universidad de Murcia. Ayuntamiento de Los Alcázares. Murcia.

# De la amenaza corsaria a la celebración festiva: 25 años de las incursiones berberiscas en el Mar Menor

JOSÉ LUIS GIMÉNEZ VERA

**Resumen:** Las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor recuerdan los ataques corsarios que asolaron el litoral murciano entre los siglos XVI y XIX. En Los Alcázares, la vulnerabilidad de la costa y la presencia de la Torre del Rame dejaron una huella histórica que, en el año 2000, se transformó en patrimonio festivo. Desde entonces, las fiestas han evolucionado hasta consolidarse como un referente regional, con actos como el Desembarco Berberisco, el Gran Desfile y un mercado histórico de gran atractivo turístico. Con más de 220.000 visitantes en 2025, la celebración combina historia, identidad comunitaria y dinamización económica. El 25 aniversario de 2026 se presenta como un momento clave para afianzar su proyección cultural y aspirar al reconocimiento como Fiesta de Interés Turístico Regional.

**Palabras clave:** Mar Menor, Los Alcázares, Incursiones Berberiscas, patrimonio, turismo.

**Abstract:** The Berber Raids in the Mar Menor recall the corsair attacks that struck the Murcian coast between the 16th and early 19th centuries. In Los Alcázares, the vulnerability of the shoreline and the presence of the Torre del Rame left a historical imprint that, in the year 2000, was transformed into festive heritage. Since then, the festival has evolved into a regional landmark, with highlights such as the Berber Landing, the Grand Parade, and a large history market that attracts thousands of visitors. With more than 220,000 attendees in 2025, the celebration combines history, community identity, and economic dynamism. The 25th anniversary in 2026 represents a key moment to strengthen its cultural projection and aspire to recognition as a Regional Festival of Tourist Interest.

**Key words:** Mar Menor, Los Alcázares, Berber Raids, cultural heritage, tourism.

## Introducción

El Mar Menor ha sido, a lo largo de los siglos, mucho más que una singular laguna litoral del sureste peninsular. Su historia está marcada por los intercambios comerciales, la presencia de diferentes culturas y también por episodios de conflicto que reflejan la importancia estratégica de este espacio.

Esta laguna salada, separada del mar abierto por La Manga, ha sido desde tiempos antiguos un enclave de gran valor estratégico, económico y cultural. Íberos, romanos, árabes y cristianos dejaron su huella en este territorio, aprovechando sus recursos naturales, sus posibilidades de navegación y su situación privilegiada en las rutas mediterráneas. No es casual que a lo largo de la historia se haya considerado tanto un lugar de refugio como un punto vulnerable ante ataques y disputas por el control de la costa.

Durante la Edad Moderna, especialmente entre los siglos XVI y XVII, el Mediterráneo occidental fue escenario de intensos conflictos entre las potencias cristianas y el Imperio Otomano, al que se vinculaban los corsarios berberiscos. Estos últimos realizaron continuas incursiones en las costas del sureste peninsular, dejando tras de sí poblaciones arrasadas, cautivos y un clima de miedo e inseguridad que marcó la vida cotidiana de las gentes de la ribera del Mar Menor. Los Alcázares, dada su ubicación abierta a la laguna y al mar, se vio particularmente expuesto a estas amenazas.

La memoria de aquellos ataques, transmitida a lo largo de los siglos, permaneció en el imaginario local como un episodio doloroso, pero también definitorio de la identidad del territorio. El sistema de torres vigía que aún se conserva en el litoral murciano como la Torre del Rame, situada en el termino municipal de Los Alcázares constituye un testimonio tangible de aquella época de alerta constante. Este patrimonio histórico, ha servido de base para reinterpretar en clave festiva un pasado que en su momento estuvo asociado al sufrimiento<sup>1</sup>.

En este contexto nacieron, en el año 2000, las **Fiestas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor**. Concebidas inicialmente como una recreación cultural de los ataques piratas, pronto se consolidaron como un referente festivo en la Región de Murcia. La representación del desembarco, el desfile multicolor de comparsas y grupos festeros, así como los actos paralelos (Mercado Histórico, actividades culturales, conciertos, el campamento festero y los actos que se llevan a cabo durante las fiestas) han convertido a estas fiestas en un acontecimiento capaz de atraer tanto a la población local como a visitantes de otros municipios y regiones.

Más allá de su carácter lúdico, las Incursiones Berberiscas cumplen una función social y cultural de gran valor. Permiten a los vecinos de Los Alcázares reconocerse en un pasado común, reforzar la identidad local y transmitir a las nuevas generaciones una parte de la historia del Mar Menor. Además, constituyen un motor de dinamización turística en una zona que busca permanentemente diversificar su oferta más allá del atractivo natural

1 Región de Murcia Digital: El patrimonio defensivo del Mar Menor en época moderna y contemporánea: torres, fortalezas y baterías; [https://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,373&r=ReP-26195-DETALLE\\_REPORTAJESPADRE](https://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,373&r=ReP-26195-DETALLE_REPORTAJESPADRE)

de la laguna. La fiesta, por tanto, combina tradición, historia y proyección económica, convirtiéndose en un patrimonio vivo.

En el año 2026 se celebrará el **25 aniversario** de las Incursiones Berberiscas. Este hito resulta especialmente significativo, no solo por la efeméride en sí, sino porque simboliza la capacidad de la fiesta para superar dificultades, como la suspensión forzosa que se produjo durante la pandemia de COVID-19. Alcanzar un cuarto de siglo de historia festiva confirma la solidez de una iniciativa que comenzó de manera modesta y que hoy forma parte indiscutible del calendario cultural del Mar Menor y de la Región de Murcia.

El presente trabajo tiene como objetivo ofrecer un recorrido completo por la historia y la evolución de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor. Se abordará, en primer lugar, el contexto histórico en el que surgieron los ataques berberiscos y su impacto en la costa murciana; en segundo lugar, se analizará el nacimiento y el desarrollo de la fiesta en Los Alcázares desde el año 2000 hasta la actualidad; y finalmente, se reflexionará sobre el papel cultural, social y turístico de esta conmemoración, así como sobre los retos y oportunidades que se abren de cara al futuro.

Con ello se pretende demostrar cómo un episodio histórico de frontera y conflicto puede transformarse, gracias al impulso ciudadano y a la creatividad colectiva, en una manifestación cultural que refuerza la identidad, fomenta la participación y contribuye al conocimiento del pasado.

## El contexto histórico del Mediterráneo

El Mediterráneo ha sido históricamente un espacio de encuentro, pero también de conflicto. Desde la Antigüedad, este mar interior funcionó como vía de comunicación entre pueblos, escenario de intercambios comerciales y cruce de culturas. Sin embargo, esa misma condición de frontera abierta favoreció que, junto al comercio y la difusión cultural, se desarrollaran también actividades de piratería, contrabando y guerra naval.

Durante la Edad Moderna, especialmente entre los siglos XV y XVII, el Mediterráneo occidental se convirtió en un escenario de enfrentamiento constante entre las potencias cristianas de la Monarquía Hispánica, Génova, Venecia y la Orden de Malta y el Imperio Otomano, que extendía su influencia a través del control del norte de África. En ese contexto se enmarcan las acciones de los corsarios berberiscos, asentados en puertos como Argel, Túnez o Trípoli, que operaban bajo el amparo otomano. Aunque su mayor intensidad se dio en los siglos modernos, estos ataques continuaron produciéndose, con menor frecuencia y virulencia, hasta principios del siglo XIX, manteniendo durante más de tres siglos una amenaza constante sobre las poblaciones costeras del sureste peninsular.

*El corsarismo como fenómeno político y económico*

El término “corsario” hace referencia a aquellos marinos que, provistos de una patente de corso, tenían autorización para atacar embarcaciones y poblaciones enemigas. A diferencia de los piratas, que actuaban de forma independiente, los corsarios contaban con el respaldo de un poder político, en este caso el Imperio Otomano y sus gobernadores locales en el norte de África.

Las incursiones berberiscas no solo tenían un objetivo militar, sino también económico y social. Miles de hombres, mujeres y niños fueron capturados en las costas mediterráneas y vendidos como esclavos en los mercados norteafricanos. A la vez, los corsarios obtenían botines, forzaban el pago de rescates y debilitaban a la Monarquía Hispánica en un momento de gran tensión internacional.

*La vulnerabilidad de la costa murciana*

El litoral del Reino de Murcia era especialmente propenso a sufrir ataques por su cercanía geográfica con el norte de África y por la escasa defensa inicial de sus poblaciones costeras. A diferencia de grandes puertos fortificados como Cartagena, muchas localidades menores carecían de murallas o tropas permanentes, lo que las convertía en presas fáciles.

El Mar Menor, con sus aguas tranquilas y su costa baja, era un lugar idóneo para desembarcos rápidos. Los corsarios podían adentrarse en barcas ligeras, atacar las poblaciones ribereñas y reembarcar con cautivos y botín antes de que llegaran refuerzos desde el interior. La sorpresa era su mejor arma, y la geografía de la laguna facilitaba estas acciones.<sup>2</sup>

*La respuesta defensiva*

Ante esta situación, la Monarquía Hispánica puso en marcha un sistema de torres vigía y fortificaciones que jalonaban la costa murciana. La Torre del Rame en Los Alcázares, la Torre de la Horadada, la Torre del Negro o las defensas de Cabo de Palos son ejemplos de un entramado diseñado para alertar de los ataques y organizar la defensa. Las torres se comunicaban mediante señales de humo de día y fuego de noche, creando una red de aviso rápido.<sup>3</sup>

2 Sánchez Sánchez, F. Javier (2015): Morato Arráez, El Grande. Editorial Renacimiento. Isla de Tortuga.

3 Giménez Vera, J.L. (2024): San Javier defensa del Mar Menor: Construcciones de la Antigüedad. Coord. Ricardo Montes Bernárdez. I Congreso San Javier y su entorno a lo largo de la historia. Pág 65-78.

Además, se organizaban milicias locales, formadas por campesinos y pescadores armados, que debían acudir en caso de alarma para hacer frente a los invasores. Sin embargo, la efectividad de estas medidas fue limitada: la rapidez de los corsarios y la extensión de la costa dificultaban una defensa eficaz.

### *Impacto en la población*

Las incursiones tuvieron un fuerte impacto demográfico y psicológico en el sureste peninsular. Muchos pueblos de la franja litoral quedaron despoblados durante largos periodos, y la población tendía a asentarse en lugares más alejados de la costa, desde donde se pudiera divisar el mar, pero sin estar expuestos a los desembarcos.

El miedo a los ataques condicionó la vida cotidiana de generaciones enteras. La posibilidad de ser capturado y llevado como esclavo a Argel o Estambul se convirtió en una amenaza constante que dejó huella en la memoria colectiva. Este recuerdo, transmitido de padres a hijos, se conservó durante siglos y forma parte de la identidad histórica del litoral murciano.

## **Los ataques berberiscos en el litoral murciano**

El litoral murciano fue, durante los siglos XVI y XVII, un escenario recurrente de incursiones berberiscas. Su cercanía con el norte de África, la riqueza de sus cosechas y salinas, así como la vulnerabilidad de muchas de sus poblaciones costeras, lo convirtieron en un objetivo prioritario para los corsarios. Estos ataques, rápidos y sorpresivos, buscaban cautivos y botín, dejando tras de sí un rastro de destrucción y miedo.

### *Cartagena, puerto estratégico y objetivo recurrente*

Cartagena, como principal base naval del sureste, sufrió ataques directos en varias ocasiones. Crónicas de la época narran cómo corsarios argelinos intentaron en distintas ocasiones forzar su puerto, aunque la fuerte defensa de la ciudad solía frustrar los asaltos. Sin embargo, los corsarios preferían atacar poblaciones más pequeñas y menos fortificadas en torno a la laguna del Mar Menor, aprovechando la rapidez de sus embarcaciones ligeras.<sup>4</sup>

4 VELASCO HERNÁNDEZ, F. (2022): El enemigo viene por el Mar. Combates navales, piratería y hostilidad de Las Armadas extrajeras en el sureste español (Siglo XVII). Ed. Nova Spartaria

*Mazarrón y Águilas: saqueos y destrucción*

En 1566, Mazarrón fue saqueada por una escuadra de corsarios procedentes de Argel<sup>5</sup>. Los atacantes destruyeron casas, incendiaron cosechas y se llevaron prisioneros a numerosos vecinos. Hechos similares se produjeron en Águilas, cuya población fue asaltada en varias ocasiones. Estas incursiones provocaron la construcción de torres costeras y baterías defensivas que aún hoy forman parte del patrimonio local.

*El Mar Menor como espacio vulnerable*

La laguna del Mar Menor ofrecía un entorno idóneo para los corsarios. Sus aguas tranquilas y poco profundas permitían el acceso de naves ligeras, mientras que la Manga ofrecía escondites desde los que organizar desembarcos rápidos. Desde aquí, los corsarios podían atacar Los Alcázares, Santiago de la Ribera o Cabo de Palos, reembarcar con cautivos y desaparecer en cuestión de horas.

*Los Alcázares y la amenaza berberisca*

Los Alcázares, situados en pleno corazón del Mar Menor, fue un lugar especialmente expuesto a los ataques. Su carácter de zona abierta, con casas dispersas y dedicadas en gran medida a la pesca y la agricultura, facilitaba la acción corsaria. No existen crónicas tan detalladas como las de Cartagena o Mazarrón, pero sí referencias indirectas a ataques sufridos en la ribera de la laguna.<sup>6</sup>

La Torre del Rame, levantada en el siglo XVI, es el testimonio más claro de esta amenaza. Su función era la vigilancia costera, formando parte de la red defensiva que enlazaba con otras torres hacia el sur y el norte. Desde ella, los vigías debían alertar a la población ante la llegada de embarcaciones sospechosas.

Los relatos orales transmitidos durante siglos hablan de desembarcos repentinos en Los Alcázares y de vecinos capturados y llevados a Argel. Estas memorias, aunque fragmentarias, se suman al cuadro general de inseguridad que vivieron todas las poblaciones ribereñas del Mar Menor.

5 BARRIO GOZALO, M. (2003): Los cautivos españoles en Argel durante el Siglo Ilustrado. Ed. Universidad de Salamanca. Cuad. Diecioch.; 4, 2003, pp. 135-174.

6 GIL ALBARRACÍN, A. (2017): LA DEFENSA DE LA COSTA DE LORCA EN LOS SIGLOS XVI Y XVII. Revista Alberca, nº15. Ed. Asociación de Amigos del Museo Arqueológico de Lorca. pp. 169-240

*El impacto en la vida cotidiana*

Las incursiones condicionaban la vida de la población de la ribera. Era frecuente que, ante cualquier sospecha de ataque, los vecinos se refugiaran tierra adentro, en lugares más elevados desde los que se dominaba visualmente la costa. La pesca, la agricultura y el comercio local debían realizarse con la constante precaución de una posible irrupción corsaria.

El miedo a ser capturado y esclavizado se convirtió en un elemento omnipresente en el imaginario colectivo. Muchos cautivos no regresaban nunca, y las familias debían recurrir a la Iglesia o a órdenes religiosas, como la Merced o la Trinidad, para negociar rescates en los mercados norteafricanos.

**Los Alcázares como escenario histórico**

La localidad de Los Alcázares, situada en el corazón del Mar Menor, ocupa un lugar destacado en la historia de la ribera. Su propio nombre procede del árabe *al-qaṣr* (“los palacios”), en referencia a las residencias veraniegas y aljibes que la nobleza musulmana construyó en la zona durante la Edad Media. Desde entonces, Los Alcázares se configuró como un espacio de descanso y de encuentro, pero también como un enclave estratégico abierto al mar, donde la geografía costera condicionó la vida cotidiana de sus habitantes.

*La vulnerabilidad de Los Alcázares*

Durante los siglos XVI y XVII, la ausencia de murallas y defensas urbanas convirtió a Los Alcázares en un lugar especialmente expuesto a las incursiones berberiscas. A diferencia de Cartagena, fortificada y protegida por guarniciones permanentes, Los Alcázares contaba con un poblamiento disperso, formado por casas de pescadores, agricultores y algunas residencias de familias acomodadas de Murcia que utilizaban la ribera como lugar de descanso estival. Esta configuración hacía que los desembarcos corsarios pudieran producirse con rapidez y con escasas posibilidades de resistencia.

*La Torre del Rame*

El elemento más emblemático de la defensa costera de Los Alcázares es la Torre del Rame, construida en el siglo XVI como parte del sistema de torres vigía que jalonaba todo el litoral murciano. De planta cuadrada y muros robustos, su función principal era la vigilancia del mar. Desde lo alto, los vigías podían divisar embarcaciones sospechosas y comunicar la alarma me-

diante señales de humo de día o fuego de noche, enlazando con otras torres cercanas como la de Cabo de Palos o la de la Horadada.

La Torre del Rame constituye, por tanto, un testimonio material de la constante amenaza berberisca que pesaba sobre la población local. Hoy, restaurada, sigue siendo un símbolo de la historia alcazareña y un elemento patrimonial de primer orden, que vincula directamente la memoria histórica con la actual identidad festiva de las Incursiones Berberiscas.

### *Los grafitos históricos de la Torre del Rame*<sup>7</sup>

En los últimos años, investigaciones arqueológicas han sacado a la luz un hallazgo de gran valor: más de trescientos grafitos históricos grabados o dibujados en los muros interiores de la torre, datados entre los siglos XVII y XX. Estos grafitos ofrecen un testimonio directo de quienes pasaron por la torre, ya fueran vigías, soldados, campesinos o incluso personas que la habitaron en épocas posteriores.

La iconografía es extraordinariamente variada. Destacan las representaciones navales, con galeras, jabeques, galeones y polacras, que reflejan la evolución de la construcción naval en el Mediterráneo a lo largo de varios siglos. Pero junto a estas imágenes aparecen también motivos religiosos (cruces y símbolos cristianos), figuras antropomorfas y zoomorfas, diseños arquitectónicos e incluso representaciones de aviones, lo que demuestra que la práctica de dejar testimonio en las paredes se prolongó hasta bien entrado el siglo XX.

Las técnicas empleadas son igualmente diversas: incisiones en la piedra, dibujos al carboncillo o inscripciones a lápiz. Esta variedad permite establecer una cronología amplia y constatar que la torre fue utilizada en diferentes contextos históricos: como puesto de vigilancia, lugar de refugio, almacén agrícola o incluso residencia ocasional.

La importancia de estos grafitos ha sido reconocida recientemente mediante la exposición “*Los grafitos de la Torre de Rame. Cuatro siglos mirando al Mar Menor*”<sup>8</sup>, organizada por el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA) de Cartagena en 2025 y la Asociación Cultural LAecocultural. Esta muestra permitió dar a conocer al público general un patrimonio gráfico hasta entonces inédito, considerado hoy una fuente de primer orden para entender la vida cotidiana y las mentalidades de quienes ocuparon la torre a lo largo de cuatro siglos.

7 RABAL SAURA, G. y CASTEJÓN PORCEL, G. (2022): Los grafitos de la Torre de Rame. Imágenes para otra historia del Mar Menor y su comarca Murcia: Ayuntamiento de Los Alcázares y LAEC.

8 <https://www.cultura.gob.es/mnarqua/actividades/exposiciones-temporales/exposicion-torre-rame.html>

*Un espacio entre el miedo y la convivencia*

Los Alcázares fue, durante siglos, un espacio de frontera donde se entrecruzaban el temor a las incursiones y la vida cotidiana ligada al Mar Menor. La pesca, la agricultura y la actividad comercial se desarrollaban bajo la amenaza constante de los corsarios, pero la población supo mantener un equilibrio entre la defensa y la subsistencia. Este trasfondo histórico ayuda a comprender por qué, siglos después, la recreación festiva de las Incursiones Berberiscas tiene tanto sentido en Los Alcázares: porque transforma un pasado marcado por el peligro en una celebración de identidad, memoria y resistencia.

**Nacimiento de la Fiesta**

El origen de las actuales Fiestas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor se remonta al año 2000, cuando se celebró por primera vez un evento que pretendía recuperar la memoria de los ataques corsarios sufridos por la ribera en siglos pasados. Aquella primera edición fue muy modesta: no existían todavía peñas ni comparsas organizadas. El acto central consistió en un mercado medieval y en un pasacalle realizado por los vecinos de las fiestas de Trinitarios y Berberiscos de Torre Pacheco, que recorrieron el paseo marítimo acompañados de música festera

*El impulso municipal*

En el año 2001, el **Ayuntamiento de Los Alcázares** decidió promover la continuidad de la fiesta, dándole ya un carácter más organizado. La intención era doble:

1. **Recuperar la historia local**, marcada por la amenaza de la piratería berberisca.
2. **Dinamizar la economía turística** del municipio, adelantando el inicio de la temporada alta a la Semana Santa, época en la que hasta ese momento no existía una tradición consolidada de pasos procesionales

Ese año se diseñó un cartel en el que se promocionaban actividades como conciertos, mercado berberisco, música en directo y, sobre todo, el desfile, lo que atrajo a nuevos participantes y festeros.

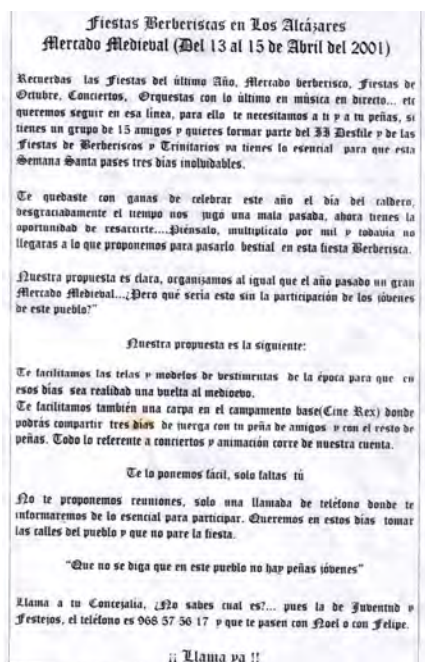


Imagen 1. Cartel de captación del primer año de fiestas. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

### *El primer campamento festero*

La primera ubicación del **campamento festero** fue el **Cine de Verano Rex**, un espacio recordado con cariño por los participantes. Posteriormente, el campamento se trasladó al paseo marítimo, en la zona del Club Náutico, pero las inclemencias meteorológicas, frío y viento, obligaron a buscar una nueva ubicación. Esta vez sería un parking situado a escasos metros del Ayuntamiento, pero ese espacio se quedó pequeño. Finalmente se estableció en el **recinto de la Rambla**, donde permaneció muchos años hasta la construcción del actual recinto ferial en el polideportivo municipal.

### *Los primeros grupos festeros*

Será también en 2001 cuando aparezcan los **primeros grupos festeros** locales, lo que marcó el inicio real de la estructura de la fiesta. Uno de los elementos más característicos de las Incursiones Berberiscas es la diversidad de sus grupos festeros, que aportan identidad, colorido y creatividad a la celebración. Su papel va mucho más allá del desfile: son el motor que sostiene la fiesta durante todo el año, con actividades propias, participación comunitaria y un fuerte sentimiento de pertenencia.

La fiesta se organiza en dos grandes bloques<sup>9</sup>: el bando berberisco, que representa a los corsarios y piratas que asolaban la ribera del Mar Menor, y el bando campesino-cristiano, que simboliza a los habitantes que defendían la costa. Cada grupo aporta su propia estética, ambientación y narrativa, enriqueciendo la puesta en escena y dotando al desfile de una gran variedad.

### *Bando Berberisco*

1. Al-Ándalus
2. Al-Bebere
3. Almouämmirina
4. Almuluk
5. Al-Thamaj
6. Amazigh
7. Bab-Aruj
8. Buhaira
9. Guerreros de Nafza
10. Piratas de Salé
11. Sarracenos Omeyas

### *Bando Campesino*

1. Alkazar de Istar
2. Alquimistas
3. Arqueros de Azud
4. Bufones de la Corte
5. Discípulos de Marcabré
6. El Ramí
7. La Dorada
8. La Galia
9. Los Cortesanos
10. Trinilários
11. Los Siervos del Feudo

### *Identidad propia desde el inicio*

Aunque inspiradas en las fiestas de Moros y Cristianos, las Incursiones Berberiscas de Los Alcázares nacieron con un rasgo diferencial: su vinculación con la **historia del Mar Menor y la Torre del Rame**. No se trataba de importar un modelo festivo, sino de recrear un pasado documentado en las crónicas y en la memoria local.

De este modo, en apenas dos años (2000–2001), lo que comenzó como

---

9 <https://incursionesberberiscas.com/grupos/>

un mercado medieval acompañado de un pasacalle se convirtió en un proyecto festivo de gran proyección, capaz de unir la identidad histórica de Los Alcázares con la vocación de abrir la localidad al turismo cultural.

### *Evolución de las Incursiones Berberiscas (2000-2026)*

La historia de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor es también la historia de una fiesta que, en apenas veinticinco años, ha pasado de ser una iniciativa modesta a consolidarse como uno de los grandes referentes culturales y turísticos de Los Alcázares. Su evolución refleja no solo el entusiasmo de sus organizadores y participantes, sino también la capacidad de la comunidad local para convertir un hecho histórico en un acontecimiento festivo de gran proyección.

La primera edición, celebrada en el año 2000, fue casi simbólica. Un mercado medieval y un pasacalle ofrecido por los Trinitarios y Berberiscos de Torre Pacheco marcaron el inicio de una aventura que aún carecía de estructura festera propia en Los Alcázares. Sin embargo, aquella experiencia demostró que había un potencial enorme para crecer. Apenas un año después, en 2001, el Ayuntamiento apostó decididamente por la continuidad de la fiesta y surgieron los primeros grupos festeros locales, organizados en los bandos cristiano y berberisco. Ese fue el verdadero germen de la estructura que todavía hoy sostiene la celebración.

Durante la primera década del siglo XXI, la fiesta creció de manera progresiva. El número de grupos aumentó hasta alcanzar más de una veintena entre ambos bandos, y los actos principales el Desembarco, el Gran Desfile y el Mercado Medieval comenzaron a consolidarse en el calendario festivo. El mercado, en particular, se convirtió en uno de los más grandes del Levante español, con cientos de puestos de artesanía, gastronomía y animación, lo que reforzó el atractivo turístico de la cita. El Desembarco, celebrado bajo la luna llena y acompañado de un guion distinto cada año, se transformó en un espectáculo que combinaba historia y emoción, mientras que el desfile llenaba de color, música y pólvora las calles principales del municipio.

A lo largo de los años se fueron incorporando nuevos actos que enriquecieron la programación. En 2012 se introdujo el **Lanzamiento Internacional de Caldero**, una curiosa competición que, con el tiempo, se convirtió en tradición y símbolo de identidad local. Dos años más tarde, en 2014, nació el **Encendido de la Llama**, un acto con gran carga simbólica que evocaba las antiguas torres vigía del Mar Menor y que dotaba a la fiesta de un componente ceremonial y visual de gran fuerza. En 2017 se instauró la **Cena de Hermandad**, que se ha mantenido como un momento clave para la convivencia entre todos los grupos, independientemente de su pertenencia al bando cristiano o berberisco.

La evolución de la fiesta también estuvo marcada por momentos difíciles. La pandemia de COVID-19 obligó a celebrar de forma virtual y desde casa una edición y suspender por seguridad la siguiente, lo que supuso un duro golpe para la comunidad festera. Sin embargo, la interrupción no debilitó la celebración, sino que reforzó el sentimiento de pertenencia y la voluntad de regresar con más fuerza. A partir de 2022, las fiestas retomaron su curso con una participación creciente y con el objetivo claro de preparar el 25 aniversario.

En los últimos años, las Incursiones Berberiscas han alcanzado una madurez que combina tradición y modernidad. Conservan la esencia de sus orígenes, la evocación histórica de los ataques berberiscos, pero se han convertido también en una gran cita turística que atrae a miles de visitantes y que sitúa a Los Alcázares en el mapa cultural de la Región de Murcia. El recorrido de estos veinticinco años demuestra la capacidad de adaptación y crecimiento de la fiesta, que ha sabido incorporar nuevos actos, consolidar estructuras organizativas y superar adversidades.

El año 2026, con la conmemoración del **25 aniversario**, se presenta como un punto de inflexión. La efeméride permite mirar atrás con orgullo y valorar la transformación de una idea inicial en un evento de gran envergadura, al tiempo que abre la puerta a nuevas perspectivas de futuro. La evolución de las Incursiones Berberiscas es, en definitiva, un ejemplo de cómo la memoria histórica, el esfuerzo colectivo y la creatividad festera pueden converger en una celebración que es ya patrimonio vivo de Los Alcázares.

## Actos festeros más destacados<sup>10</sup>

Las **Incursiones Berberiscas en el Mar Menor** ofrecen cada año un programa festivo que combina historia, música, teatro y mercaderes, estableciendo una experiencia inmersiva en la que vecinos y visitantes reviven el pasado de la costa murciana. A continuación, los actos centrales que dan forma a esta celebración tan singular:

### *Mercado Histórico*

El Mercado Histórico es el gran núcleo cultural y visual de la fiesta. Ocupa el centro urbano durante más de 1,5 km y reúne a más de **200 puestos artesanales**, donde se venden perfumes, cerámica, dulces, cuero, bisutería y juguetes tradicionales. El mercado va más allá de la compraventa: se con-

<sup>10</sup> Giménez Vera, J.L. (2021): Incursiones Berberiscas en el Mar Menor: Fiestas de Los Alcázares desde sus inicios hasta la actualidad. Coord. Ricardo Montes Bernárdez. Revista Nayades N°7. Pág 47-52.

vierte en un espacio multisensorial, animado constantemente por juglares, trovadores y espectáculos itinerantes.



Imagen 2. Espectáculo itinerante por las calles del mercado. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.



Imagen 3. Encendido de la Llama. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

### *Encendido de la Llama*

Uno de los momentos más simbólicos ocurre al caer la tarde, cuando cientos de antorchas iluminan el recorrido desde el campamento festero hasta la Playa de la Concha. Allí se enciende una simbólica “torre vigía” en recuerdo del sistema defensivo costero, mientras un espectáculo circense y piro-musical envuelve a los asistentes en un ambiente cargado de emoción. En la edición de 2025,

este acto incorporó por primera vez una escena inédita: el parlamento cara a cara entre el capitán berberisco y el capitán cristiano. En este diálogo solemne, ambos líderes midieron sus palabras y anunciaron el ataque inminente, anticipando la tensión dramática que se viviría en el Desembarco Berberisco.



Imagen 4. Llegada a la playa de desfile de antorchas. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

### *El Desembarco Berberisco*

Este acto es el más teatral y esperado. Celebrado bajo la luna llena en la Playa de la Concha, recrea con intensidad el histórico desembarco corsario. Durante su desarrollo, piratas y campesinos escenifican una lucha por el dominio del Mar Menor, en una puesta en escena cargada de emoción, batalla y teatralidad. El **Desembarco Berberisco** se ha convertido en el epicentro emocional de las fiestas, elevada gracias a la dirección artística de **Paloma García Vaillo**. Desde su llegada al equipo, Paloma ha transformado esta representación en un espectáculo teatral en el que participan tanto actores como vecinos, dotando al acto de una dimensión estética y simbólica profundamente evocadora.

El éxito del Desembarco no sería posible sin la implicación de la comunidad. Más de un centenar de actores y actrices locales participan cada año en la representación, dando vida a personajes, campesinos, corsarios y figuras simbólicas. Su trabajo no se limita al día del estreno: durante meses ensayan, diseñan vestuario, coordinan escenas y afinan cada detalle para que la puesta en escena alcance el nivel que hoy distingue a esta fiesta. Gracias a ese esfuerzo colectivo, el Desembarco ha pasado de ser una simple recreación popular a convertirse en un espectáculo con alma, en el que cada gesto y cada palabra transmiten el orgullo de un pueblo que revive su historia.



Imagen 5. Desembarco. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.



Imagen 6, 7 y 8. Desembarco. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

Una de las novedades más originales introducidas en la última edición (2025) fue la incorporación de una personificación simbólica de la **Muerte**, encarnada por Paloma García Vaillo. Este personaje narrador introduce al público en la escena, anunciando el desembarco y dotando la puesta en escena de un aura ritualística y poética. A su lado, el presidente de la Asociación, José Luis **Giménez**, representa al **Tiempo**, estableciendo un diálogo simbólico entre la memoria histórica (Tiempo) y lo inevitable del final (Muerte). Esta dupla añade una carga simbólica única, recordando que la historia está marcada por ciclos, por el paso del tiempo y por los episodios que quedan grabados en la memoria colectiva.

Este tipo de dirección escénica añade capas temáticas al Desembarco. No se trata solo de recrear un ataque corsario, sino de hacerlo desde la reflexión sobre nuestra propia temporalidad y sobre cómo la memoria de lo vivido se conserva en símbolos. Bajo el guion seleccionado, Paloma orquesta cada escena, cada gesto y cada momento dramático con delicadeza escénica, mientras que José Luis, como Tiempo, aporta solemnidad, ritmo y conexión con una dimensión casi ritual del evento.

La conjunción de puesta en escena profesional, riqueza simbólica y participación colectiva convierte al Desembarco en una experiencia profundamente inmersiva, que trasciende el teatro popular para convertirse en una narración viva del pasado, interpretada desde el presente.



Imagen 9. Desembarco. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

## *Gran Desfile*

El Gran Desfile es, junto al Desembarco, el acto más multitudinario y vistoso de las Incursiones Berberiscas. Cada año, al caer la tarde, la Avenida de la Libertad se convierte en un inmenso escenario abierto por donde discurren los diferentes grupos festeros. Es el momento en el que los bandos berberisco y campesino-cristiano muestran toda la riqueza de su indumentaria, el cuidado de los detalles y la creatividad de cada comparsa.



Imagen 10. Desfile. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

Los grupos participan con trajes de época, con bordados, armas, estandartes y complementos que realzan el carácter de cada uno. El desfile es una auténtica explosión de color y música: suenan las bandas de tambores y cornetas, las charangas festivas y las piezas interpretadas por agrupaciones musicales locales y comarcales. A ello se suma la participación de ballets y compañías de danza que, con sus coreografías temáticas, aportan dinamismo y espectacularidad al cortejo.



Imagen 11. Desfile. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

Cada comparsa se presenta con una puesta en escena propia, cuidando la teatralidad: hay caballos, carrozas, guerreros con antorchas, trovadores que animan al público, bufones que arrancan sonrisas y campesinos que muestran el orgullo de representar al pueblo que defendió la ribera del Mar Menor.

El desfile es también un momento de encuentro entre generaciones. Familias enteras participan, desde los más pequeños que desfilan en trajes adaptados hasta veteranos que llevan más de dos décadas vinculados a la fiesta. La avenida, abarrotada de espectadores, se convierte en un hervidero de emociones compartidas: vecinos, visitantes y turistas aplauden, vitorean y se sienten parte de una celebración que es a la vez espectáculo y manifestación de identidad colectiva.



Imagen 12. Desfile. Fuente: Archivo Asociación de Peñas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor.

En los últimos años, el Gran Desfile ha crecido en participación y organización, contando con la presencia de más de una veintena de grupos festeros y centenares de figurantes. La incorporación de iluminación artística y sonido en directo ha permitido al público seguir con detalle la simbología de cada grupo, realzando así el valor cultural del acto. No es solo un desfile: es la culminación de la fiesta, un homenaje a la historia local y un despliegue de creatividad que sitúa a Los Alcázares en el mapa festivo de la Región de Murcia.

### *Reconocimiento institucional*

Un paso fundamental en la consolidación de las Incursiones Berberiscas fue su incorporación a la UNDEF (Unión Nacional de Entidades Festeras de Moros y Cristianos), la organización que agrupa a las principales fiestas de esta tradición en toda España. En 2016 Los Alcázares fue reconocida ofi-

cialmente como fiesta aspirante, lo que ya supuso un respaldo importante a su crecimiento. Tres años después, en 2019, la fiesta dio un salto definitivo al ser admitida como miembro de pleno derecho, situándose así en el mapa festero nacional y reforzando su legitimidad como recreación histórica dentro del conjunto de celebraciones de Moros y Cristianos.

En 2025 se anunció la admisión de las Incursiones Berberiscas en la **Asociación Española de Fiestas y Recreaciones Históricas (AEFRH)**. Este paso confirma el valor histórico y cultural del Desembarco, el Encendido de la Llama y los torneos medievales como elementos de recreación histórica de primer orden.

### *El impacto cultural, social y turístico*

Las Fiestas de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor han trascendido, en sus casi veinticinco años de historia, el marco de una simple recreación festiva para convertirse en un fenómeno cultural, social y turístico de gran relevancia en Los Alcázares y en toda la Región de Murcia. Su fuerza radica precisamente en la capacidad de transformar un episodio histórico de miedo y sufrimiento en una manifestación de identidad y orgullo colectivo.

Desde un punto de vista cultural, las Incursiones Berberiscas han recuperado la memoria de un pasado ligado a la piratería y al corsarismo en el Mediterráneo, integrándola en la vida cotidiana del municipio a través de la fiesta. Esta vinculación con la historia confiere a la celebración un carácter singular dentro del panorama de Moros y Cristianos: no se trata de una tradición importada, sino de una recreación genuina que hunde sus raíces en la experiencia histórica de la ribera del Mar Menor. De este modo, cada desembarco y cada desfile se convierten en una forma de transmitir a nuevas generaciones una parte esencial de la identidad local, manteniendo vivo un relato que durante siglos formó parte de la memoria colectiva.

En el ámbito social, la fiesta ha generado una estructura participativa que refuerza la cohesión comunitaria. La creación de grupos festeros organizados en torno a los bandos berberisco y cristiano ha dado lugar a una red de asociaciones que, más allá de la celebración anual, mantienen una actividad constante durante todo el año. Familias, amigos y colectivos se organizan en torno a peñas que transmiten un sentimiento de pertenencia y que contribuyen a consolidar la fiesta como patrimonio inmaterial compartido. Actos como la Cena de Hermandad, instaurada en 2017, ejemplifican cómo la fiesta fomenta la unión entre vecinos y simboliza la convivencia por encima de las diferencias, en un contexto festivo en el que el enfrentamiento histórico se transforma en fraternidad.

Pero quizá donde más se percibe el impacto de las Incursiones Berberiscas es en el ámbito turístico y económico. Celebradas durante la Semana

Santa, estas fiestas han permitido a Los Alcázares desmarcarse de la tradición procesional propia de otras localidades de la Región, ofreciendo una alternativa original basada en la recreación histórica. Gracias a ello, se ha conseguido adelantar la temporada turística, con efectos directos sobre la economía local. En 2025, por ejemplo, el Ayuntamiento estimó la asistencia de más de 220.000 visitantes a lo largo de los días festivos, lo que supuso una ocupación hotelera superior al 90 %, alcanzándose el 100 % en numerosos establecimientos. La hostelería también vivió un momento de auge, con bares, restaurantes y terrazas abarrotados, generando un ambiente comparable al de los meses de verano<sup>11</sup>.

Dentro de este atractivo turístico destaca especialmente el Mercado Histórico, que se ha convertido en uno de los mayores del Levante español. Con más de 200 puestos artesanales distribuidos a lo largo de kilómetro y medio, ofrece al visitante una experiencia inmersiva en la que confluyen artesanía, gastronomía, música y espectáculos de calle. Su cuidada ambientación, junto a la animación itinerante, lo convierte en un reclamo imprescindible que atrae tanto a turistas como a residentes de municipios cercanos.

El impacto de las fiestas trasciende lo local y se proyecta en toda la Región de Murcia gracias a la amplia cobertura mediática que reciben cada año. Prensa escrita, radios y televisiones se hacen eco de la afluencia masiva y de la originalidad de una celebración que ha logrado consolidarse como referente turístico de Semana Santa. Esta proyección ha llevado a plantear la necesidad de solicitar su reconocimiento oficial como Fiesta de Interés Turístico Regional, un paso que no solo supondría un respaldo institucional, sino que reforzaría su difusión en el conjunto del país.

En conjunto, las Incursiones Berberiscas representan hoy un fenómeno integral que combina cultura, identidad social y dinamización económica. Su valor no reside únicamente en el espectáculo del desembarco o en la vistosidad del desfile, sino en la capacidad de unir a la población, de transmitir la memoria histórica del Mar Menor y de situar a Los Alcázares como destino cultural de referencia en la Región de Murcia. Su éxito confirma que la fiesta ha logrado superar las expectativas iniciales y se ha convertido en un patrimonio vivo que, cada año, atrae a más visitantes y refuerza la identidad local.

## El 25 aniversario: balance y perspectivas

La celebración del **25 aniversario de las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor en 2026** constituye un momento clave para valorar el camino recorrido y proyectar el futuro de la fiesta. Alcanzar un cuarto de siglo de histo-

<sup>11</sup> <https://losalcazares.es/diaz-aragon-las-incursiones-berberiscas-de-los-alcazares-merecen-la-declaracion-de-fieta-de-interes-turistico-regional/>

ria no es solo una cifra simbólica, sino la confirmación de que la iniciativa que nació en el año 2000, fruto del entusiasmo de un grupo de vecinos y del apoyo municipal, ha conseguido consolidarse como un acontecimiento cultural y turístico de referencia en la Región de Murcia.

Mirar atrás permite comprobar la magnitud de lo conseguido. De aquel primer mercado medieval y pasacalles improvisado se ha pasado a una fiesta con un programa estable y diverso, en el que destacan actos de gran atractivo como el Desembarco Berberisco, el Gran Desfile y el Mercado Medieval, junto a actividades más recientes que han enriquecido el calendario, como el Encendido de la Llama o el Lanzamiento Internacional de Caldero. También la estructura festera ha evolucionado: de unos pocos grupos iniciales se ha llegado a un tejido asociativo sólido, con comparsas que representan a cientos de vecinos y que garantizan la continuidad de la celebración. Este crecimiento ha sido acompañado por un notable incremento de la participación ciudadana y de la proyección turística, hasta convertir las fiestas en un motor de dinamización social y económica para Los Alcázares.

El aniversario de 2026 tiene, además, un valor añadido: no se celebran únicamente veinticinco años desde el inicio, sino veinticinco ediciones efectivas, teniendo en cuenta la interrupción provocada por la pandemia de COVID-19. Esta circunstancia confiere a la efeméride un carácter de resiliencia y superación, pues demuestra la capacidad de la fiesta para sobreponerse a las dificultades y continuar creciendo pese a los obstáculos.

De cara al futuro, el 25 aniversario invita a plantear nuevos retos y perspectivas. Uno de los objetivos más inmediatos es lograr la declaración de **Fiesta de Interés Turístico Regional**, un reconocimiento que supondría un importante impulso institucional y promocional. La singularidad histórica de la celebración, su creciente impacto turístico, con más de 220.000 visitantes en 2025, y su arraigo social la convierten en una candidata idónea para este distintivo.

Otro reto esencial es asegurar la participación de las nuevas generaciones. La continuidad de la fiesta depende de que jóvenes y niños se integren en los grupos festeros y hagan suyo el legado recibido. En este sentido, es fundamental trabajar desde la educación<sup>12</sup> y la animación cultural para transmitir el sentido histórico y comunitario de la celebración, evitando que se convierta únicamente en un espectáculo sin vínculo con la identidad local.

Asimismo, el futuro de las Incursiones Berberiscas pasa por consolidar un modelo de gestión sostenible, que tenga en cuenta tanto el impacto medioambiental como la necesidad de diversificar la oferta cultural y turística. La ubicación del mercado y del campamento festero, la organización

12 Cervantes Caballero, A. (2017): Oferta turística y didáctica: la promoción de las fiestas en el aula. en *Moros y cristianos, un patrimonio mundial* / coord. por Gabino Ponce Herrero, Vol. 2, Universidad de Alicante. págs. 383-391.

de los desfiles y la logística de los actos deben planificarse con criterios de sostenibilidad y accesibilidad, de modo que la fiesta siga creciendo sin perder su carácter cercano y participativo.

Por último, el 25 aniversario ofrece la oportunidad de proyectar las fiestas más allá del ámbito regional. La creciente repercusión mediática, el atractivo de su temática histórica y la originalidad de su puesta en escena pueden situar a Los Alcázares en el mapa nacional de recreaciones históricas, favoreciendo intercambios con otras localidades y ampliando su difusión.

En definitiva, el 25 aniversario de las Incursiones Berberiscas no solo será una celebración festiva, sino un **punto de inflexión** que permitirá reflexionar sobre el pasado, valorar el presente y planificar el futuro. La fiesta ha demostrado su capacidad para unir a la población, transmitir historia y generar desarrollo económico; el reto ahora es consolidar todo lo logrado y garantizar que, dentro de otros veinticinco años, Los Alcázares siga celebrando con orgullo sus Incursiones Berberiscas como una parte esencial de su patrimonio cultural.

## Conclusiones

Las Incursiones Berberiscas en el Mar Menor son, para Los Alcázares, mucho más que una fiesta. Son el latido de un pueblo que ha sabido transformar su historia en un relato compartido, donde la memoria de los ataques corsarios se convierte en orgullo, convivencia y creación cultural. Cada año, en cada desfile, en cada mercado, en cada desembarco, la comunidad entera se reconoce a sí misma y se proyecta hacia el futuro.

Lo verdaderamente valioso no es solo la espectacularidad de los actos, sino la certeza de que detrás de cada traje, de cada antorcha y de cada palabra ensayada, hay generaciones de vecinos que sienten esta fiesta como parte de su vida. Es ahí donde reside su fuerza: en haber convertido la memoria histórica en una memoria compartida, capaz de unir a quienes la organizan, la disfrutan y la mantienen viva.

El mejor ejemplo de ello es el Desembarco Berberisco, que lejos de limitarse a la recreación de unos hechos bélicos, se ha convertido en una narración viva cargada de símbolos. Su capacidad de emocionar y de reinventarse, de añadir nuevas lecturas sin perder su esencia, invita cada año a reflexionar sobre la memoria, la identidad y el paso de las generaciones. Y es precisamente esa virtud la que convierte a las Incursiones Berberiscas en un patrimonio festivo único, con proyección de futuro.

Y es que, en Los Alcázares, la historia no se recuerda: se vive.

## Bibliografía

- Ayuntamiento de Los Alcázares: Díaz Aragón: “Las Incursiones Berberiscas de Los Alcázares merecen la declaración de Fiesta de Interés Turístico Regional” <https://losalczares.es/diaz-aragon-las-incursiones-berberiscas-de-los-alczares-merecen-la-declaracion-de-fiesta-de-interes-turistico-regional/>
- BARRIO GOZALO, M. (2003): Los cautivos españoles en Argel durante el Siglo Ilustrado. Ed. Universidad de Salamanca. Cuad. Diecioch.; 4, 2003, pp. 135-174.
- Cervantes Caballero, A. (2017): Oferta turística y didáctica: la promoción de las fiestas en el aula. en *Moros y cristianos, un patrimonio mundial* / coord. por Gabino Ponce Herrero, Vol. 2, Universidad de Alicante. págs. 383-391.
- GIL ALBARRACÍN, A. (2017): LA DEFENSA DE LA COSTA DE LORCA EN LOS SIGLOS XVI Y XVI. Revista Alberca, nº15. Ed. Asociación de Amigos del Museo Arqueológico de Lorca. pp. 169-240
- Giménez Vera, J.L. (2017): Historia, cultura y turismo, conceptos inseparables. en *Moros y cristianos, un patrimonio mundial* / coord. por Gabino Ponce Herrero, Vol. 2, Universidad de Alicante. págs. 393-402.
- Giménez Vera, J.L. (2021): Incursiones Berberiscas en el Mar Menor: Fiestas de Los Alcázares desde sus inicios hasta la actualidad. Coord. Ricardo Montes Bernárdez. Revista Náyades Nº7. Pág 47-52.
- Giménez Vera, J.L. (2024): San Javier defensa del Mar Menor: Construcciones de la Antigüedad. Coord. Ricardo Montes Bernárdez. I Congreso San Javier y su entorno a lo largo de la historia. Pág 65-78.
- Incursiones Berberiscas en el Mar Menor: [www.incursionesberberiscas.com](http://www.incursionesberberiscas.com)
- Ministerio de Cultura: Arqua: <https://www.cultura.gob.es/mnarqua/actividades/exposiciones-temporales/exposicion-torre-rame.html>
- Pérez Lizán, B. (2020). Historia y Estado de Conservación de las torres Vigías y Defensivas del litoral de Murcia. *Imafronte*, (26), 183–220.
- RABAL SAURA, G. y CASTEJÓN PORCEL, G. (2022): Los grafitos de la Torre de Rame. Imágenes para otra historia del Mar Menor y su comarca Murcia: Ayuntamiento de Los Alcázares y LAEC
- Región de Murcia Digital: El patrimonio defensivo del Mar Menor en época moderna y contemporánea: torres, fortalezas y baterías; [https://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,373&r=ReP-26195-DETALLE\\_REPORTAJESPADRE](https://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,373&r=ReP-26195-DETALLE_REPORTAJESPADRE)
- Sánchez Sánchez, F. Javier (2015): Morato Arráez, El Grande. Editorial Renacimiento. Isla de Tortuga.
- VELASCO HERNÁNDEZ, F. (2022): El enemigo viene por el Mar. Combates navales, piratería y hostilidad de Las Armadas extranjeras en el sureste español (Siglo XVII). Ed. Nova Spartaria
- VV. AA. (2020): Levantamiento y modelización tridimensional de la Torre del Negro o de Arráez, torre post-litoral del siglo XVI en El Algar (Región de Murcia, España). FORMED, Valencia. 309-316

# Los laúdes del Mar Menor

FRANCISCO JAVIER OLMOS GARCÍA<sup>1</sup>

**Resumen:** Este pequeño ensayo, que habla sobre los laúdes del Mar Menor, se lo debemos a la transmisión, sobre todo de forma oral y de padres a hijos dentro de cada estirpe de pescadores del Mar Menor; ellos han sido las principales fuentes de documentación. Estos viejos pescadores, la mayoría hoy desafortunadamente desaparecidos, que guardaron y nos confiaron toda una serie de conocimientos, han permitido que muchos de los saberes tradicionales de esta laguna, haya llegado hasta nosotros. Por ello debemos estarles sumamente agradecidos.

**Palabras clave:** Barcos, Mar Menor, pescadores

**Abstract:** This short essay, which speaks about the *laúdes* of the Mar Menor, is owed to the transmission—above all oral, from parents to children within each lineage of fishermen of the Mar Menor. They have been the main sources of documentation. These old fishermen, most of them now unfortunately gone, who preserved and entrusted to us an entire body of knowledge, have allowed many of the traditional practices of this lagoon to reach us. For this, we must be deeply grateful to them.

**Keywords:** Boats, Mar Menor, Fishermen

Los laúdes del Mar Menor son los grandes desconocidos de nuestro patrimonio marítimo pesquero y nuestro entorno más inmediato. Cuando hablamos de patrimonio de una forma refleja, pensamos hacia tierra, como dicen los pescadores, en nuestras ciudades y pueblos, en los edificios históricos que contienen, en los restos arqueológicos, bosques o cualquier tipo de espacio natural y pocas veces lo hacemos pensando en el mar y cuando lo hacemos suele ser en la parte sumergida en el ecosistema que forman sus aguas y todo lo que contienen, bien desde la perspectiva natural o desde el punto de vista arqueológico, con valiosos pecios hundidos u otro tipo de antigüedades sumergidas durante muchos años.

---

<sup>1</sup> Presidente del Club de Vela Latina de Los Alcázares. Presidente de la Federación Cultural de Laúdes del Mar Menor



Pero existe una parte en los espacios acuáticos y marinos que es la parte emergida, llamémosle superficie si se quiere y que en muy pocas ocasiones se nos ocurre que esa parte emergida pueda contener algo relevante, de gran valor, a no ser alguna moto acuática, embarcación o yate de recreo, fabricadas, en lo que en la actualidad llamamos náuticas, mediante poliéster y fibra de vidrio u otros materiales sintéticos y que todos podemos ver en los puertos del entorno de la laguna que se hicieron a partir de las últimas décadas del siglo pasado.

Pues bien, los laúdes, o el laúd referido a estos en singular, es un tipo de embarcación propulsadas a vela latina y en ocasiones a remo. Su nombre parece proceder del instrumento musical así llamado y que procede del árabe *al-ud* “madera”. Aunque los dos están contruidos con este material, la madera, no tiene ninguna relación con el nombre, este proviene de la caja de resonancia de este instrumento que se asemeja por su forma almendrada al casco de la embarcación.

Antes de proseguir, me gustaría exponer porqué he realizado este artículo en concreto, ya que mi intención era, y estuve un tiempo trabajando en escribir sobre el poblamiento musulmán en el entorno de la laguna, pero cambié de idea, al recibir el día 14 de agosto de este mismo año la notificación de la denegación del proyecto y consiguiente subvención por segundo año consecutivo por parte de GALPEMUR, para la reparación de dos de los laúdes que aún estamos a tiempo de reparar, uno llamado El Madrid con 91 años de antigüedad y otro una verdadera joya llamado El San Miguel, embarcación que después de haber tenido varios armadores es vendida en 1902 según rezan las escrituras, sin poder precisar el año exacto de su cons-

trucción pero apuntando hacia finales del siglo XIX. El tener que renunciar a esta posibilidad me ha hecho cambiar ese otro artículo, por este.

Esta actitud negativa ante algo tan obvio como la importancia de restaurar y conservar estas embarcaciones como bien cultural de interés pesquero para la historia de esta laguna, y que debería ser una prioridad para esta asociación llamada GALPEMUR, grupo de acción local pesquero de Murcia y encaminada sin ánimo de lucro a subvencionar proyectos de este tipo o similares, junto a la labor, también totalmente altruista, que se está llevando a cabo, por un grupo de voluntarios, para que estos barcos y su forma de navegar a vela latina declarada (BIC) perduren y lleguen a otras generaciones, no puede obedecer nada más que a una cosa, al absoluto desconocimiento por parte de la directiva o personas que tienen que evaluar el proyecto, de estas embarcaciones. El año que viene volveremos con nuestra propuesta y con la esperanza de que de una vez por todas valoren como se merecen a estas embarcaciones. Tal vez este pequeño artículo les pueda hacer ver con claridad la clase de embarcaciones de las cuales estamos hablando y les pueda hacer tomar una decisión más responsable ante la evidente importancia de esta iniciativa. Creo interesante señalar que parte de este artículo está extraído del libro *“Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor”* editado por el Club Deportivo de Vela Latina de Los Alcázares y patrocinado en 2017 por GALPEMUR.

De algún modo, este artículo me gustaría también que llegara a la Consejería de Cultura y Turismo, así como a la Dirección General de Patrimonio y Museos y/o la de Cultura, que en definitiva son los organismos que se deberían encargar del mantenimiento y restauración de estas embarcaciones, y tener como una prioridad la preocupación de su desaparición. Existen diferentes tipos de ayudas, algunas que podemos llamar logísticas, como la autorización del fondeo a la gira, como han estado desde que fueron construidos ya que desde cierto punto de vista forman parte del paisaje de una forma integrada y armónica propia del interés e inspiración de pintores, fotógrafos... ayudas de tipo económico, o quizás cediendo los puertos algunos puntos de amarre a través de la intervención de la dirección general de puertos y a través de las concejalías de turismo, deportes y cultura de cada uno de los ayuntamientos a los que “pertenece en definitiva el Mar Menor”.

## El aparejo latino

Volviendo a los laúdes creo necesario hablar de ellos y exponer claramente qué son y cual es o donde reside su importancia. Para ello empezaremos por describir su sistema de propulsión, al que aludimos anteriormente. La Vela Latina cuya particularidad más notable reside sobre todo en su capacidad

en navegar de ceñida, es decir, con el menor ángulo posible con respecto al viento, fueron las primeras velas que podríamos decir navegaban contra el viento, según el principio de Bernoulli. Estas velas significaron toda una revolución, en cuanto a la forma de impulsión o propulsión de las embarcaciones, al menos desde hace más de 2.000 años. A continuación, seguiremos exponiendo el resto del aparejo latino y terminaremos con el casco del laúd.

La vela latina, diremos que su nombre, de una forma imprecisa, ya que hay distintas opiniones sobre su procedencia, deriva de los habitantes del Lacio (Latium), una región italiana cuyo nombre proviene de los latinos, un pueblo indoeuropeo que habitaron la zona donde surgió Roma que a partir del siglo VIII empezaría a desarrollarse hasta llegar a convertirse en el imperio romano que dominaría toda la cuenca mediterránea. Algunos europeos del norte y el este llamaron latinos a los del sur y de ahí latinas a estas velas propias del Mediterráneo como zona de influencia.

Otros defienden que la denominación de vela latina obedece a una corrupción del nombre original ala trina, de ala, en comparación de esta con la vela y trina que hacía referencia a su forma triangular con tres puntas o lados.

En cuanto a su origen se le ha atribuido al mundo árabe al considerar la posibilidad de que pudiera proceder del Nilo, justificando así su presencia tanto en el mediterráneo como el Mar Rojo, el pacífico y el índico.

Julio Mas García, nuestro pequeño Cousteau cartagenero, buceó, nunca mejor dicho, buscando entre museos, legajos, expedientes, archivos, bibliotecas, toda clase de información posible a la que pudo tener acceso, intentando descubrir los orígenes de la vela Latina y solamente pudo afirmar que la Vela latina era mucho más antigua de lo que se pensaba, y que no fueron los árabes los inventores de este artificio sino que los piratas ilirios del Adriático ya la usaban en sus liburnas y posteriormente fue adoptada por los romanos, por lo que se puede afirmar con certeza que la vela latina, tal y como hoy la conocemos, ha sido el fruto de muchos años de evolución y que, aunque no fueron los árabes los artífices de este ingenio cuyo origen se pierde en la noche de los tiempos, si parece probable que fueran sus grandes difusores.

Las velas latinas se solían confeccionar de forma artesanal con paños de lona o loneta de fibras de cáñamo o bien con paños de algodón o mezclas de estas fibras incluso con las de lino (al menos desde que tenemos constancia y hasta la desaparición de las velas latinas, en nuestros barcos pesqueros, hacia los años sesenta). Uno de los últimos maestros veleros (en este caso maestra) en la fabricación artesanal de velas en nuestra laguna fue la señora Clotilde Albaladejo, esposa de Joaquín López, quien ocasionalmente ayudaba a su mujer en estos menesteres. Joaquín, apodado el del Estacio por tener su residencia en dicho lugar entre la laguna y el Mediterráneo, conjugaba las pesquerías en el Mar Menor con el contrabando, acarreando fardos de

tabaco o sedas o poniendo la embarcación, algo bastante frecuente entre los pescadores de principio de siglo, entre los que se encontraba mi propio abuelo “Juan Olmos *El Luiso*”, con lo que paliaban las penurias de la época.

Doña Clotilde solía usar la era de su casa como mesa de trabajo: en ella clavaba tres hierros en forma de triángulo, que marcaban la forma que debía tener la vela, donde iban afianzando los paños de esta, una vez cortados a la medida, teniendo en cuenta la eslora del barco y el alunamiento que se debía dar, según la flexibilidad de las perchas. Las costuras las efectuaba dando algunos perpuntes con una curiosa aguja de sección triangular (aguja velera), de entre 5,5 y 6 cm de largo, y el rempujo; un artilugio de cuero que se colocaba en la palma de la mano y en cuyo centro había una especie de ronde de metal con el que se empujaba la aguja, el trapo lo marcaba con el jaboncillo.

Una vez estructurada y montada la vela, la terminaba de coser en su casa concienzudamente, doblando y solapando los paños, cosiendo los vendos y reforzando los puntos donde tenían que ir los rizos, haciendo los refuerzos de los puños y también la jareta con varias tiras de loneta superpuestas por donde pasaba el alma, una lienza de cáñamo que corría desde la punta del puño de pena hasta poco antes del llegar al puño de escota y que servía para que al tirar de esta, se embolsara más la parte trasera de la vela o *bateor*. El hilo usado para estos menesteres era el cáñamo, llamado hilo palomar o bramante, y que doña Clotilde enceraba haciéndolo pasar mediante una aguja a través de una bola de cera.

Las mataciones y los rizos también eran de cáñamo e iban cosidos fuertemente, a uno y otro lado de la vela, a unos pequeños refuerzos de lona. Ya solo quedaba relingarla para lo que tenía en su patio unas anillas de las cuales atesaba el grátil del lado de la vela a relingar, uniendo fuertemente los grátiles, también de cáñamo, a la vela o trapo mediante el rempujo y la aguja, realizando las *gasas* o gazas de los rizos, la de los puños, la araña y, muy frecuentemente, un cuarto vendo llamado de avería a modo de refuerzo y sin rizos, por si la vela sufría un desgarró solamente afectara a un tramo menor.

En la relinga de la baluma o grátil gordo, y a todo lo largo del *pollacón*, se colocaba un refuerzo de cuero o lona muy gruesa que servía para evitar el desgaste al rozar con el *reón*, sobre todo si el barco no poseía escotadura, que consiste en una especie de depresión en la zona de proa en el *reón* o tapa de regala, no muy frecuente en los barcos de la laguna. Los agujeros para el cosido de este refuerzo los realizaba con una lezna y, posteriormente, empleaba el rempujo y una o dos agujas veleras según el tipo de costura.

El resto del aparejo de un laúd consiste, en un mástil, que llamamos el palo, inclinado hacia proa, y un pequeño aparejo que llamamos aparejillo del palo, con una pequeña gaza que se engaza en la perilla de este palo o parte superior y se hace firme en una de las cornamusas de proa, dos perchas una más corta llamada car y otra más larga que llamamos antena o entena.

Las perchas se unen para formar una sola verga, solapándolas y poniendo la entena por encima del car. A continuación, se introduce la punta del car en la gaza o gasa del *pollacón* o puño de amura y la punta de la entena o espiga en la gaza del puño de pena.

Tanto el car como la entena se tesan con la ayuda de varios pescadores y el solape del car y la entena. Una vez que la vela no da más de sí se amarran en varios puntos con unos cabillos llamados *enchinias* y mediante los rizos de la primera faja. Si no hemos tomado ninguna otra faja de rizos, se termina de atar las perchas a la vela con un nudo llano en cada rizo.

Se colocan el davante y el orza, cabos de unos 7-8 m de longitud, el davante por encima del orza en la parte delantera o de proa de las perchas entre  $\frac{1}{2}$  y 1 m y dirigirán la apertura del pollacón con respecto al viento.

Se coloca la osta, cabo de unos 8-10 m de longitud, entre  $\frac{1}{3}$  y  $\frac{1}{4}$  de la parte final en la entena, para ayudar a pasar el car de un lado de la roa al otro, tirando fuerte de esta, mientras un pescador realiza la maniobra.

Una vez que tenemos las perchas y la vela armada se coloca la driza y la troza en el palo. La driza será el aparejo de ice, con el que se subirán y arriarán las perchas y la vela, mediante un *botón* o motón y un cuadernal o motón de dos cajeras con roldanas.

Del cuadernal sale un cabo que pasa por la cajera con roldana que tiene el palo en su parte superior y baja para el amarre de las perchas este cabo se llama *froncø*.

A continuación, tenemos la troza, que consiste en un aparejo con dos botones o motones. Uno se hace fuerte en la cornamusa de la medianía, del barco, mediante un tolete y el otro, mediante otro tolete se engaza en el dogal, que consiste en un aparejillo con vigota de unos 70-80 cm de largo con el que se abrazan las perchas al palo y tirando fuerte de la troza (atrozando) afirmamos las perchas al palo convenientemente. En los dibujos contiguos se puede apreciar mejor en que consiste el aparejo.

Bien, hace unos años, en 2018 más concretamente, se declaró como bien de interés cultural inmaterial la Vela Latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica, según Decreto nº 7/2018, de 31 de enero Del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Actualmente está propuesta la declaración de la vela latina como (BIC) inmaterial de la humanidad por la UNESCO por iniciativa de Croacia y la adhesión de otros países como Italia Francia Grecia, España y Suiza, esta última porque al parecer se utilizaba este tipo de vela haciendo cabotaje o pescando en sus lagos.

Esa declaración se hace inminente para diciembre de este mismo año o la próxima candidatura a más tardar. De las siete u ocho provincias que representan a España se han escogido por el ministerio de cultura tres fotografías para la representación de España en la candidatura, una de ellas

es de nuestros laúdes en el circuito que realizamos anualmente, durante la época estival, en el Mar Menor. Personalmente estoy más de acuerdo con esta declaración, puesto que parte de la iniciativa de Croacia, una de las zonas del Adriático que, hasta el día de hoy, es el lugar de origen más antiguo conocido, y la adhesión de países Mediterráneos, ya que como bien dijo Julio Más, en una de sus publicaciones sobre la vela latina y que le da título, *“la vela latina es un símbolo de la cultura mediterránea”*.

## El Casco

Los laúdes tradicionales del Mar Menor, han sido embarcaciones muy poco aquilladas, con poco calado, ya que tenían que pasar muy a menudo por encima de las relingas de las redes, y en ocasiones faenar muy cerca de la costa, por lo que el timón no solía sobresalir por debajo de la quilla para poder navegar cerca de la costa y que, al pasar el barco por encima de las relingas, no quedaran enganchadas entre este y la quilla, ya que nuestros barcos no poseen cox como en la albufera valenciana, que impida cualquier enganche y que consiste en una prolongación de la quilla en su parte de popa que se introduce bajo el timón.

Los laúdes del Mar Menor difícilmente sobrepasan los 40-42 palmos de eslora, algo más que suficiente para realizar con comodidad y desahogo las faenas y las pesquerías dentro de la laguna, prácticamente a lo que en su totalidad se dedicaban. El tipo o modelo más frecuente era una embarcación con la proa bastante vertical, recta o casi recta y la popa con la clásica forma que algunos denominan de pato, dejando por la parte de popa una especie de repisa que llamaban el *parascú* y el gaón de popa, lanzado hacia atrás por su zona baja y cuyo modelo reproducimos en los dibujos contiguos.

Las embarcaciones de eslora superior a 45 palmos, utilizadas para el transporte de sal, el cabotaje y usos vinculados a las pesquerías en el Norte de África durante el protectorado español, o frecuentes faenas en caladeros del Mediterráneo, han sido excepcionales dentro de la laguna, pescando sólo ocasionalmente en sus aguas por lo que no las consideraremos tradicionales ni propias del Mar Menor.

Hoy solamente quedan algunos laúdes dentro de la laguna practicando la pesca, lo que han estado haciendo durante toda su vida sin salir prácticamente de la laguna, aunque despojados de sus velas y con la incorporación de motores, patroneras, sondas, aladores mecánicos etc... Muchos desaparecidos o prácticamente destrozados o en vías de desaparición y otros, gracias a sus propietarios, han sido cuidados y arbolados de forma semejante a como estaban primigeniamente con la intención acertada de **recuperar, restaurar y conservar** esta parte del legado, llamémosle emergido, de nuestro querido Mar Menor.

Hemos visto y definido de alguna manera qué es un laúd, pero ante la pregunta ¿qué es o como es un laúd? Se debería responder siempre, en donde o en qué lugar, ya que la definición del término laúd va a variar de unos a otros lugares, sustancialmente, incluso es frecuente su confusión con el falucho.

Julio Mas lo definió como un barco estrecho parecido al falucho que haya perdido el foque y la mesana. Una definición a mi parecer demasiado sencilla ya que como hemos dicho la definición, de un lugar a otro puede variar considerablemente. Hay que tener en cuenta que se trata de una embarcación artesanal, que va a depender de las necesidades del pescador, el buen hacer del carpintero y el gusto de ambos, como también una evolución a lo largo del tiempo, que no en todos los lugares ha sido la misma.

Así en algunos sitios como la comunidad de Cataluña los llaut o laúdes son barcos que carecen de cubierta, solo tienen una pequeña cubierta a proa separada por un tablón que llaman talamete y montaban cuatro bancos para remar, a popa también tenían una pequeña cubierta, el senó, algunos montaban falcas sobre la tapa de regala y carecían de tabla de imbornales, las pequeñas cubiertas desaguaban por dos agujeros en cada banda y tenían la roda lanzada hacia delante y con su respectiva vela latina.

El laúd Balear nos hablará de un barco distinto al laúd catalán, más parecido al nuestro, con la roda recta pero la arboladura variará de una a tres velas, foque, mayor y mesana, según casos, algunos portarán vela mística, el palo lo pueden llevar también en candela, su calado es mayor incluso que el de las catalanas con lo que rinden más al navegar de ceñida y una serie de elementos estructurales que no enumeraremos en su totalidad porque no es el objetivo de este artículo. Como podemos ver estos laúdes son distintos a lo que nosotros entendemos por laúd, los llamados laúdes del Mar Menor.

Como veremos en los dibujos contiguos que pretenden representar fielmente un laúd del Mar Menor, van a existir diferencias estructurales, incluso con los de las costas murcianas, o alicantinas, a pesar de su cercanía, dadas las condiciones físico-químicas que conlleva una laguna y que repercuten en la navegación y el faenar cotidiano dentro de sus aguas y por lo tanto en sus embarcaciones.

Del mismo modo, encontraremos una serie de peculiaridades lingüísticas propias del habla dialectal de la zona, dentro del español que se habla en Murcia, y otras, fruto de las distintas repoblaciones de estas tierras, sobre todo a partir el siglo XVIII cuando empieza a haber más seguridad en estas costas, con aragoneses, catalanes, valencianos, andaluces y de sus distintos códigos lingüísticos sobre una base inicial castellana sin olvidar los arabismos.

Así tenemos, como ejemplo, que la parte final de la vela que llaman baluma, en la laguna la llamamos bateor, el puño de amura en la laguna pollacón, el amante de la driza en la laguna fronco, la tapa de regala en la laguna reón, el cuadernal de una sola roldana o motón en la laguna botón, una gaza en la

laguna gasa, una gaza improvisada o as de guía en la laguna gasa de mano, la espiga en la laguna no es la parte final del palo, que llamamos perilla, sino el final de la entena o antena que es la percha más larga que monta sobre la más corta de las perchas el car y una serie de términos, como hemos dicho, derivados según los casos del Valenciano, aragonés y sobre todo del catalán. Se trata de una gran cantidad de términos que se han utilizado y conservado en la laguna hasta mediados del siglo XX como fruto del aislamiento que ha sufrido la laguna, en comparación a ciudades como Cartagena, Mazarrón, Torrevieja o Alicante, ciudades mayores y más cosmopolitas, algunas con grandes puertos donde se tendía a unificar criterios en cuanto a las denominaciones náuticas más aceptadas o extendidas.

Como hemos dicho eran barcos artesanales y eran los propietarios quienes dictaban la eslora que debían tener entre otras cosas, ya que dependían de su capacidad económica y solo buscaban embarcaciones con las que realizar de forma cómoda y segura sus faenas pesqueras. El carpintero de ribera, dejaba la impronta de su destreza como profesional y algunos se especializaban en las popas otros, en las proas y todos sabían hacer un barco desde su puesta en quilla hasta el calafateado final en el que algunos se especializaban llamados calafates.

La mayoría de laúdes no estaban hechos en el entorno lagunar, algunos procedían de las zonas cercanas y en ocasiones había que reacondicionarlos para la buena práctica de la pesca dentro de la laguna. Los que estaban hechos en la laguna para pescar en ella ya tenían en cuenta los calafates y los pescadores ciertas consideraciones como poco calado, obra muerta en la medianía de la embarcación bastante baja, sin necesidad de orlas como en otros lugares ya que la altura de las olas en una laguna de 4,5-5 m de profundidad media, no suelen ser demasiado altas, y los pescadores al faenar subían las redes por el costado de la embarcación a mano tirando de ellas algo de por sí bastante penoso como para que las bandas fueran además excesivamente altas. Este hecho hacía que se pudiera coger con la mano, desde el barco, cualquier objeto caído al mar o pana flotante en el agua, por lo que no solían llevar bichero. La roa o roda era recta prácticamente y la popa almendrada con algunas pequeñas variantes entre ellos.

En el Mar Menor son embarcaciones que suelen estar entre los 5,5m y los 9m de eslora, suficiente para faenar cómodamente en esta somera laguna. Hoy solo quedan alrededor de 20 embarcaciones laúdes del Mar Menor y nuestro compromiso es, como hemos dicho anteriormente, **rescatar** todas las posibles para **restaurarlas** y **preservarlas** para otras generaciones, así como la forma de navegar con ellas.

Estas embarcaciones, **artesanales**, son embarcaciones catalogadas como **clásicas**, al estar construidas antes de 1975 y son todas de madera, también **de época** por haber sido construidas anteriormente a 1950 e igualmente de

madera, e **históricas**, ya que, aunque no están declarados (BIC) o inscritas en un catálogo de patrimonio regional, no cumplen esta condición en un sentido legal o jurídico. Sin embargo, aunque no tengan protección individual, un laúd de un siglo o incluso más de antigüedad, es testimonio material de la tradición pesquera del Mar Menor, es soporte físico que permite la navegación a vela latina, (BIC) y conservan las últimas formas constructivas tradicionales que tienden a desaparecer en el Mar Menor y por tanto se pueden considerar históricas en sentido **etnográfico, patrimonial y cultural**.

Estas embarcaciones, son **auténticas piezas de museo**, son las mismas que vemos en postales y fotografías en blanco y negro y se encontraban todas fondeadas en nuestra laguna antes de que ninguno de nosotros hubiera nacido. Creo que les corresponde algún privilegio, pero quizás lo más importante es que son las únicas embarcaciones del Mar Menor, a vela, que se pueden llamar **TRADICIONALES DEL MAR MENOR** y que han llegado hasta nosotros de una forma secular, a través de muchos siglos de pesquerías en esta laguna.

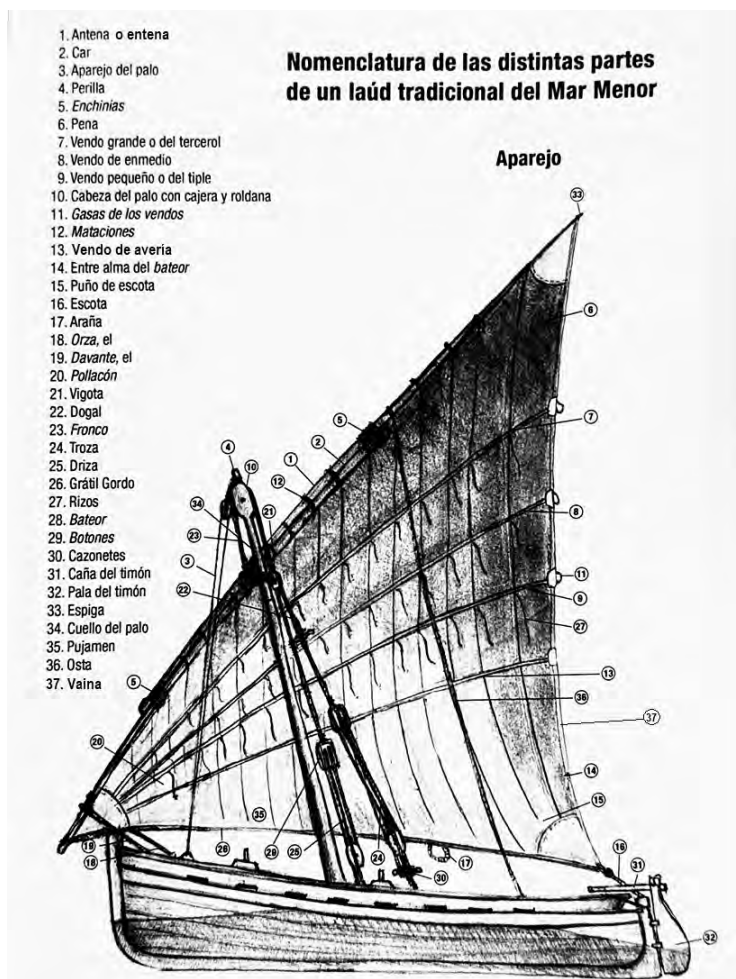
Hemos querido hacer una exposición de lo que es un laúd del Mar Menor ya que todas las peculiaridades estructurales de las que hemos hablado pertenecen a los laúdes que han dedicado toda su vida útil a las pesquerías en esta laguna.

En la reunión anual de 2020 de laúdes de vela latina, donde se encontraban representantes de todos los clubes y asociaciones de la laguna, Club Vela Latina Isla del Barón, Club Deportivo de Vela Latina de Los Alcázares, Club Deportivo 1887 La Conchita, Club Náutico Los Nietos, Vela Latina La Manga del Mar Menor, Asociación Deportiva Club Amigos de la Vela Latina, Asociación Marítima Estrella Polar, Asociación Deportiva Vela Latina San Pedro del Pinatar, así como los cuatro ayuntamientos a los que pertenece el Mar Menor y ante la exposición anterior sobre el tipo de embarcación en la que estábamos trabajando y darnos cuenta de la gran importancia de estos barcos desde un punto de vista histórico, etnográfico, cultural, tradicional y patrimonial, decidimos, sin dejar de pertenecer a la Federación de Vela de la Región de Murcia, ya que su práctica entraña unas actitudes, físicas, de compenetración y buen hacer marinero, iguales o mayores que los demás tipos de embarcaciones, crear una federación propia para este tipo de barcos, más acorde con todas las aptitudes que nuestras embarcaciones poseían aparte de la deportiva y decidimos crear la **Federación Cultural de Laúdes del Mar Menor**. El acta fue firmada el día 12 de diciembre de 2021.

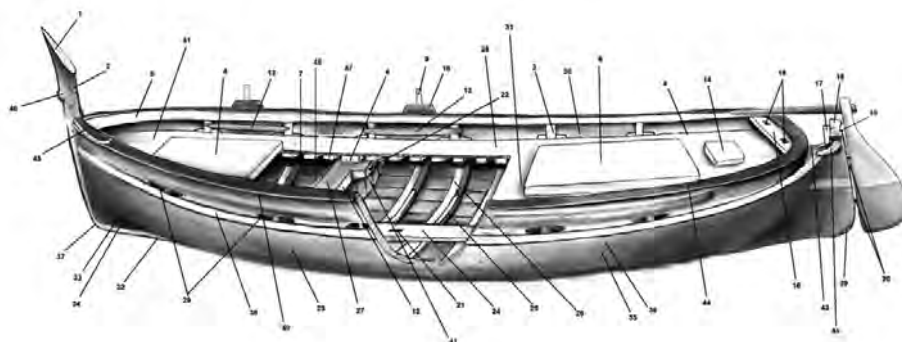
Creo que con esta pequeña exposición de lo que son y significan estas embarcaciones, queda demostrada sobradamente el merecimiento de cualquier ayuda o subvención, provenga de donde provenga y sea del tipo que sea, encaminada a la conservación de estas maravillosas embarcaciones.

## Bibliografía

- Sañez Reguart, A (1773): *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*. Madrid.
- García-Delgado, V. Oller, F. (1996): *Nuestra vela latina*. Barcelona, editorial juventud.
- Mas García, j. (1991): *La vela latina. Un símbolo de la cultura mediterránea*, Murcia, Ediciones Mediterráneo.
- Olmos García, F.J. (2005): *Los Alcázares. Referencia histórica en las pesquerías del Mar Menor*, Los Alcázares, Ayuntamiento de Los Alcázares.
- Olmos García, F.J. (2017): *Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor*, Murcia, ática publicidad y diseño.
- Rosaleny Romero, P. Rosaleny Romero, J. (2014) *Vela latina a lálbufera. Fer-se a la vela*, Editorial Denes, S.L.

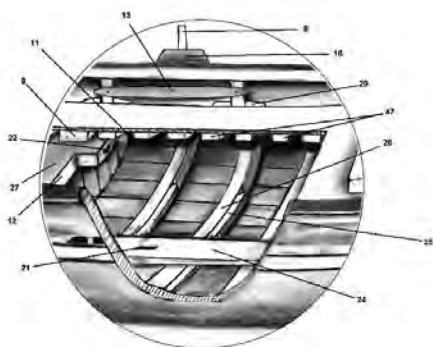


## CASCO

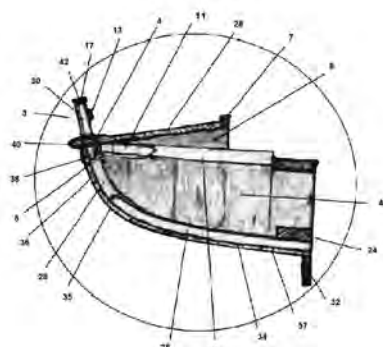


- |                          |  |                                      |                                  |
|--------------------------|--|--------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Caperol               | 2. <i>Roa</i> o Roda                     | 3. Escalamotes                       | 4. <i>Tabla de llaves</i>        |
| 5. <i>Alorro</i>         | 6. Cuartel                               | 7. <i>Tajamar</i>                    | 8. Cuña o taco de corredor       |
| 9. Escálamo              | 10. Escalamera                           | 11. Curvatón                         | 12. Apoyo del palo               |
| 13. Comamusa             | 14. <i>Agujero o escotilla del senón</i> | 15. <i>Horquilleros</i>              | 16. <i>Pileta de popa</i>        |
| 17. <i>Contraroa</i>     | 18. <i>Pierroa</i> o roda de popa        | 19. Escotera                         | 20. Herrajes o Pivotes del timón |
| 21. <i>Tintero</i>       | 22. Herrajes de la llave                 | 23. Tablazón                         | 24. <i>Palo mechal</i>           |
| 25. <i>Medís</i>         | 26. <i>Estemenera</i>                    | 27. Banco Proel o de arbolar         | 28. <i>Correor</i> o corredor    |
| 29. Imbornales           | 30. <i>Tabla de imbornales</i>           | 31. Cubierta                         | 32. <i>Quilla</i>                |
| 33. <i>Putalla</i>       | 34. <i>Sobre palalla</i>                 | 35. Segunda vocal o sotavocal        | 36. Vocal                        |
| 37. <i>Gacón de proa</i> | 38. Cinta                                | 39. <i>Gacón de popa</i>             | 40. <i>Cintón</i>                |
| 41. Mampero              | 42. Regala                               | 43. <i>Paraescú</i> o <i>Parescú</i> | 44. <i>Reda</i>                  |
| 45. <i>Orejetas</i>      | 46. Nuez                                 | 47. <i>Llatón</i>                    | 48. Proa                         |

### Detalle



### Sección



## Laúdes del Mar Menor

Esta relación de laúdes que pertenece a un inventario de Victor Moreno, un amigo compañero y secretario de la Federación de Laúdes, hoy en día habría que rectificarla puesto que alguno de los laúdes que aparecen ya no es posible su recuperación por diversos motivos: falta de patrocinio, abandono de sus propietarios, entre otros.

Núm. de Vela	Laúd	Club	Eslora (m)	Eslora (Palmos)	Manga (m)	PAX
VLRM4211	Sur	Club Náutico Los Nietos	9,195	44	2,550	12
VLRM4203	Flor de Mayo	Club Náutico Los Nietos	9,175	44	2,875	12
VLRM4207	Manuel y Natalia	Circulo Vélco Mar Menor	9,030	43	2,900	12
VLRM4202	11 de Mayo	Amigos de la Vela Latina	9,010	43	2,770	12
<b>42 PALMOS</b>	<b>42 palmos x 21 cm</b>		<b>8,820</b>	<b>42</b>		
VLRM4210	San Antonio	Club Náutico Santa Lucía	8,595	41	3,050	12
VLRM4201	Bartolomé	Puerto Deportivo Mar de Cristal	8,590	41	3,000	12
VLRM4209	San Antón	Circulo Vélco Mar Menor	8,460	40	2,900	12
VLRM4205	Illeta	Comisión Naval de Regatas de la Armada	8,400	40	2,900	12
VLRM4208	Carmen	Asociación Marítima Estrella Polar	8,395	40	3,020	12
VLRM4204	Francisco Moreno	Club Náutico Islas Menores	7,850	37	2,835	11
VLRM4206	Madrid	Club Náutico Lo Pagán	7,730	37	2,665	10
<b>LIMITE ACTUAL 33</b>	<b>36 palmos x 21 cm</b>		<b>7,560</b>	<b>36</b>		
VLRM3312	Ana María	Club Náutico Isla del Barón	7,500	36	2,550	10
VLRM3302	Joven Josefa	Club Náutico La Puntica	7,440	35	2,910	10
VLRM3301	Santa Eulalia	Club Náutico La Puntica	7,390	35	2,730	10
VLRM3305	Conchita	Real Club de Regatas Santiago de La Ribera	7,350	35	2,620	10
<b>33 PALMOS</b>	<b>33 palmos x 21 cm</b>		<b>6,930</b>	<b>33</b>		
VLRM3303	Asunción	Vela Latina Los Alcázares	6,930	33	2,620	9
VLRM3311	San Miguel	Pescadores Los Alcázares	6,930	33	2,620	9
VLRM3322	La Lola	Asociación Marítima Estrella Polar	6,930	33	2,620	9
VLRM3320	María III	Vela Latina Torre vieja	6,700	32	2,620	9
VLRM3309	Joven Adoración	Club Náutico Los Nietos	6,790	32	2,600	9
VLRM3313	Virgen del Carmen	Club Náutico Isla del Barón	6,780	32	2,510	9
VLRM3315	Joven Pablo	Vela Latina Torre vieja	6,720	32	2,620	9
VLRM3319	San Agustín	Vela Latina Torre vieja	6,720	32	2,620	9
VLRM3321	Marloja	Club Náutico Isla del Barón	6,435	31	2,315	7
VLRM3308	San Francisco	Club Náutico Los Nietos	6,270	30	2,205	7
VLRM3306	Remedios	Club Náutico Los Nietos	6,140	29	2,375	7
<b>29 PALMOS</b>	<b>29 palmos x 21 cm</b>		<b>6,090</b>	<b>29</b>		
VLRM3316	María del Carmen	Club Náutico Portmán	6,090	29	2,620	7
VLRM3317	Nuevo San Juan	Club Náutico Portmán	6,090	29	2,620	7
VLRM3318	La Gaviota	Club Náutico Cabo de Palos	6,090	29	2,620	7
VLRM3314	Tres Reyes	Club Náutico Mar Menor	6,090	29	2,620	7
VLRM3310	San José	Club Náutico Lo Pagán	6,050	29	2,335	7
VLRM3304	Jojimar	Cofradía Pescadores Lo Pagán	5,757	27	2,345	7
VLRM3307	San Rafael	Asociación Marítima Estrella Polar	5,625	27	2,420	7

Estampa tradicional de principio de siglo, donde los laúdes eran las únicas embarcaciones de la laguna, prácticamente, e imagen de la realización del famoso caldero, otra de nuestras reivindicaciones como bien de interés cultural inmaterial gastronómico para esta laguna.



Recuperación de embarcaciones latinas para su futura conservación y consiguiente legado.





## Biografías. Cultura





# Rome chretienne, vue dans le martyre ou temoignade de saint Genies d'Arles (San Ginés de la Jara)

HENRY BARTHES<sup>1</sup>

**Resumen:** Vamos a cerrar la serie de manifestaciones dedicadas a las huellas de Roma en los pueblos de la Oficina de Turismo de los Pech y del Murviellois. Este encuentro será a la vez la contribución de Saint-Geniès-de-Fontédit y la evocación de la unión de Roma y el cristianismo. Elevemos el tema por encima de nuestros terruños. Esa unión dio al Evangelio el marco y las condiciones para su difusión, universal y duradera. Dio a Roma la apertura hacia lo espiritual. Un espiritual que ya no era el *numen* vago y huidizo, ni la tenebrosa teúrgia del neoplatonismo agonizante, sino la persona misma de Jesucristo, muerto, resucitado y presente. Esa unión dio a Roma la ocasión de una duración considerable, y la prodigiosa fecundidad de la cual nosotros somos una de las generaciones. Propongámonos penetrar en la Roma cristiana, y tomemos como guía y compañero al personaje cuyo nombre lleva nuestro pueblo: san Genaro de Arlés, *Genesius aerlatensis*.

**Argument:** Nous allons clore la série de manifestations consacrées aux *traces de Rome* dans les villages de l'*Office de Tourisme des Pech et du Murviellois*. Cette rencontre sera à la fois la contribution de Saint Geniès de Fontédit, et l'évocation de l'union de Rome et du christianisme. Elevons le sujet au-dessus de nos terroirs. Cette union a donné à l'Évangile le cadre et les conditions de sa diffusion, universelle et durable. Elle a donné à Rome l'ouverture vers le spirituel. Un spirituel qui n'était plus le *numen* vague et fuyant, ou la ténébreuse *théurgie* du néo-platonisme finissant, mais la personne même de Jésus-Christ, mort, ressuscité et continué. Cette union a donné à Rome l'occasion d'une durée considérable, et la fécondité prodigieuse dont nous sommes l'une des générations. Proposons-nous de pénétrer dans Rome chrétienne, et prenons pour guide et compagnon le personnage dont notre village porte le nom: saint Génies d'Arles, *Genesius aerlatensis*.

---

1 President Société Archéologique, Scientifique et Littéraire Beziers. Artículo publicado en 2015 en *Antigüedad y Cristianismo XXXI-XXXII*. Universidad de Murcia.

## I. Situation religieuse de Rome

### A. La religion romaine

La religion romaine n'a ni révélation, ni livres sacrés, ni sacerdoce unifiés. Comme le grec, le romain honore et reconnaît des dieux. Des figures divines, personnifiées, hiérarchisées, parfois antagonistes. Certains les présentent comme des parties d'une seule divinité englobante et vague. D'autres comme des puissances indépendantes. Cette communauté de divinités est susceptible de se contracter ou de s'élargir. L'adoption des dieux étrangers est facile, l'assimilation des dieux romains et des dieux étrangers est aisée. La personnalité d'un dieu peut se disperser en figures différenciées.<sup>2</sup> Un observateur averti du paganisme romain, s. Augustin, souligne que ses contemporains étaient incapables d'imaginer l'unicité et l'universalité de Dieu:

Que perdraient-ils s'ils acceptaient par un sage raccourci, de vénérer un seul Dieu?<sup>3</sup>

On imagine la réponse des païens, telle que Cicéron la donne brièvement:

*Si Deus unus est, quae esse beata solitudo queat?*

Si Dieu est un, quel bonheur peut-il trouver dans la solitude?<sup>4</sup>

Un monde, ou plutôt un abîme sépare les deux conceptions. Pourtant à partir du règne d'Auguste une évolution se dessine dans la religion romaine. Les notions de ces théologies complexes et les enchevêtrements des cultes conduisaient à un relativisme et une dégénérescence religieuses. Auguste ordonne une restauration des cultes et une recherche archaïsante du *mos majorum*, la pratique des *Anciens*<sup>5</sup>. En même temps il se charge des magistratures anciennes, devenant le *Princeps* sans détruire expressément la République, et il cumule sur sa personne les sacerdoce majeurs, les flaminats ou pontificats anciens, souvent vacants depuis longtemps. L'homme antique considérant le pouvoir, l'imperium, comme quasi-sacré, et sons exercice comme un acte sacré ou quasi-divin, le magistrat, l'agent suprême du pouvoir était *θεῖος ἀνὴρ*, *theios aner*, l'homme divinisé. Auguste canalise cette tendance et crée autour de sa personne puis autour de sa famille

2 Jean Bayet, *Croyances et rites dans la Rome Antique*, Payot, Paris, 1971, 384 p. et du même *Histoire politique et psychologique de la religion romaine*, Payot, Paris, 1957, 334 p. John Scheid, *Quand faire c'est croire*, Aubier, Paris, 2005, 348p.

3 S. Augustin, *De Civitate Dei*, VIII, 156.

4 Cité par Lactance in *Institutions divines*, I, 7, 4.

5 Bayet, *Histoire politique et psychologique* op.cit. p. 176.

un culte quasi-patriotique qui cristallise autour de lui une foi plus vraie et une participation religieuse plus intense que le culte des divinités<sup>6</sup>.

Après Auguste la religion romaine prend un tour plus cosmique. L'arrivée de cultes orientaux, aux symbolismes plus prenants que les anciennes divinités et leurs sacrifices, l'introduction de cultes à mystères créent une espèce d'espérance spirituelle, un certain besoin de salut, le recherche d'une révélation<sup>7</sup>. On pressent alors un désir de concentrer les vertus divines en un seul Dieu.

Enfin le judaïsme, présent partout dans le monde romain exerçait une certaine influence. Le nombre de *craignant-Dieu* d'origine romaine n'était pas négligeable, de même que le nombre de citoyens romains pratiquant le judaïsme. Les Ecritures semblent connues des romains cultivés<sup>8</sup>. Leur texte était disponible en grec par La Septante<sup>9</sup>, et les exégèses selon les schémas platoniciens de Philon d'Alexandrie ne semblaient pas inconnues, et pouvaient constituer des liens subtils<sup>10</sup>.

### B. La Philosophie

A l'avènement d'Auguste la pensée la plus répandue à Rome était la philosophie stoïcienne. Créé sous un portique (*Stoa*) Athènes, par Zénon de Cittium, né en 332 av. JC, la doctrine stoïcienne créait une conception religieuse: le souffle divin pénètre l'Univers, une conception scientifique: le monde ou cosmos est un ordre régulier, et une conception morale: vivre de façon cohérente avec la nature et la raison qui ne font qu'un. Il convient de diriger sa vie conformément à la Nature. La doctrine stoïcienne a été illustrée à Athènes et en Grèce par Cléanthe, Chrisippe et Posidonios, et à Rome essentiellement par Cicéron (106-46 av. JC). La doctrine évolue à Rome vers un stoïcisme impérial, avec, essentiellement Sénèque (le primat de l'écrit), Epictète (le primat de l'oral) et Marc-Aurèle (le primat de la conscience). Les thèmes et les images stoïciens pénètrent durablement la conscience des romains<sup>11</sup>.

6 Bayet, op.cit. *L'inflexion augustéenne*. p. 169 et suiv.

7 Robert Turcan, *Les cultes orientaux dans le monde romain*, Les Belles Lettres, Paris, 1992, 397 p.

8 Giancarlo Rinaldi, *La Bibbia dei pagani*, Centro Editoriale Dehoniano, Bologna, 1998, 2 vol.

9 Marguerite Harl, Gilles Dorival, Olivier Munnich, *La Bible grecque des Septante, du judaïsme hellénistique au christianisme ancien*. Le Cerf, Paris, 1988, 368 p.

10 La place de Philon d'Alexandrie dans la pensée de son temps fait l'objet de beaucoup d'études, mais reste peu assumée. Emile Bréhier, *Les idées philosophiques et religieuses de Philon d'Alexandrie*. Vrin, Paris, 1950, 336 p.

11 Emile Bréhier, Pierre -Maxime Schull, *Les stoïciens*, Galimard, la Pléiade, 1962, 1436 p.

La pensée évolue sous l'Empire: la Sagesse repose sur une grâce, et la Vérité sur une révélation. C'est alors que s'opère un retour à la logique et à la métaphysique d'Aristote avec Alexandre d'Aphrodise. Le scepticisme remet en cause avec Sextus Empiricus la philosophie elle-même<sup>12</sup>.

Un profond renouveau de la pensée s'opère avec Plotin, né vers 205 ap. JC en Egypte, qui se fixe à Rome après un voyage en Orient. Il a été à Alexandrie l'élève d'Ammonios Sakkas –dont on dit qu'il avait été brahmane en Inde– et le condisciple d'Origène. Plotin renouvelle l'enseignement de Platon sans négliger les acquis de l'aristotélisme, du stoïcisme et de divers gnosticismes, son enseignement est contenu dans les *Ennéades*. Plotin est le créateur du néo-platonisme qui sera développé après lui par Porphyre, Jamblique, Syrianos, Proclus et Damascius le dernier scholarque d'Athènes, qui après la fermeture de l'Ecole philosophique par Justinien en 532, se réfugie en Egypte<sup>13</sup>.

En même temps que la philosophe néo-platonicienne évolue vers une pseudo-magie théurgique, la religion se revêt d'un sens cosmique et un syncrétisme généralisé de plus en plus diffus<sup>14</sup>.

### C. La prédication du Christianisme

Le monothéisme juif sourcilieux et exclusif n'était pas inconnu des romains. La diaspora juive était présente à Rome et dans les principales villes de l'Empire. En Palestine, depuis l'alliance avec les Macchabées, Rome intervenait, par réduction de la Judée en Province, par soutien au royaume iduméen<sup>15</sup>. L'armée romaine y était appelée. Les centurions craignant-Dieu ne sont pas absents des évangiles. Flavius Josèphe raconte l'entrée du général Pompée, tremblant et épée en mains, dans le Saint des Saints, ayant vu les objets sacrés: *Sa piété l'empêcha d'y vouloir toucher, et il ne fit rien en cette occasion qui ne fût digne de sa vertu*<sup>16</sup>...

La doctrine du Christ est l'accomplissement de la Loi et des Prophètes<sup>17</sup>. Un accomplissement qui enrichit considérablement la révélation hébraïque. Peu à peu se fixe et se définit la doctrine des Chrétiens: Le Dieu unique, créateur et législateur est Trinité, Père, Fils et Saint Esprit. Le Fils s'est incarné et devenu homme en naissant de la vierge Marie. Il a prêché le Royaume

12 Wilfried Kühn *Quel savoir après le scepticisme ? Plotin et ses prédécesseurs sur la connaissance de soi*. Vrin, Paris, 2009, 471 p.

13 *Histoire de la Philosophie*, in *Encyclopédie de la Pléiade*, t. I, p. 886-935.

14 Ces faits et l'étude de la pensée de l'Antiquité tardive ont été traités par le P. Festugière dans son ouvrage capital: *La révélation d'Hermès Trismégiste*, Gabalda, Paris, 3 vol. 1950 et suiv.

15 Mireille Hadas-Lebel, *Rome, la Judée et les Juifs*, Picard, Paris, 2009, 231 p

16 Flavius Josèphe, *Histoire ancienne des Juifs*, livre XIV ch. VIII.

17 J. Laporte, *La Bible et les origines chrétiennes*. Le Cers, Paris, 1996, 523 p.

des Cieux, et s'est donné lui-même jusqu'à la mort sur la Croix, rachetant par la Rédemption l'homme de la faute originelle d'Adam. Il a ainsi donné le seul et véritable salut. Ressuscité dans son corps et élevé à Gloire céleste, il préfigure l'éclat de la béatitude promise aux croyants au moment de son Retour ou Parousie.

Cette doctrine, selon les propres paroles du Christ promettait les disciples à devenir des signes de contradiction, et à rencontrer l'incompréhension, voire la haine. S. Paul, le premier théologien du christianisme, souligne que la Rédemption par la Croix, point central de la doctrine était scandale pour les juifs et folie pour les païens<sup>18</sup>. De fait, les premiers chrétiens seront poursuivis par les juifs qui lapident Etienne, le premier martyr, et par les romains qui, entre autres, mettront à mort s. Paul et s. Pierre à Rome.

#### A ROME

Dès la première génération des apôtres, la foi chrétienne a été prêchée à Rome, s. Paul y est emmené captif mais prêche, s. Pierre vient et s'y installe, non sans l'épisode de la fuite sur la *via appia* (*Domine quos vadis ?...*). La première communauté est d'origine juive et de langue grecque, c'est un judéo-christianisme, qui précède de peu une communauté autochtone romaine et, plus tardivement, de langue latine<sup>19</sup>.

## II. Conflits et persecutions

Les groupes de chrétiens mélangés d'abord aux juifs ou issus de leurs rangs, pouvaient bénéficier des exemptions, privilèges et considérations dont les juifs de la diaspora bénéficiaient à Rome et dans l'Empire. Juifs souvent remuants et imprudents, en proie à la surveillance sourcilleuse des autorités, ou même menacées directement. Caligula s'en prend aux juifs et Philon lui-même vient à Rome plaider leur cause dans une périlleuse ambassade, dont l'assassinat du tyran le délivrera providentiellement. Le pouvoir ne distingue pas nettement d'abord les chrétiens des juifs, les intellectuels romains ne se font pas des chrétiens une idée précise et colportent à leur sujet des préjugés tenaces.

18 Claude Tresmontant, *Introduction à la théologie chrétienne*, Le Seuil, Paris, 1974, 694 p.

19 Jean Danielou, *Les origines du Christianisme latin*. Desclee-Le Cerf, Paris, 1978, 391p.

### A. Les premières mesures répressives, Néron.

Les romains suspectèrent Néron d'avoir lui-même ordonné le grand incendie de Rome en juillet 64. Afin de détourner le courant hostile, l'empereur rejeta la faute sur les chrétiens, aux dires de Tacite: *...hommes abhorrés pour leurs infamies et convaincus de la haine du genre humain*<sup>20</sup>. On pense aussi que les juifs de Rome saisirent l'occasion pour se défaire de ces gêneurs grâce au pouvoir. Les premiers chrétiens morts pour leur foi furent victimes des juifs, comme s. Etienne, s. Jacques et autres. Introduits dans la Cour par la favorite de l'empereur, Poppée, il semble que leur vindicte ait agi sur Néron. Celui-ci fit rechercher d'abord les possibles incendiaires, mais bientôt les seuls chrétiens furent pourchassés, et condamnés. Parmi les victimes fut d'abord s. Pierre, puis peu après s. Paul<sup>21</sup>.

### B. La première législation contre les chrétiens: Trajan (98-117).

Pline le Jeune, gouverneur de Bythinie, écrit à l'Empereur sur la conduite à tenir à l'égard des chrétiens, et il demande des précisions d'ordre administratif: *...nomen ipsum etiamsi flagitiis careat, an flagitia cohaerentia nomini puniatur?* Est-ce le seul nom (de chrétiens) que l'on punit contre eux ? ou sont-ce les crimes attachés à ce nom ?<sup>22</sup> Il a étudié sommairement les accusations et le culte dont il donne une description approximative, dans lesquels il voit *superstitionem pravam et immodicam*, Une superstition mauvaise et excessive.

La réponse de Trajan est juridique:

- *Neque enim in universum aliquid verò et quasi certam formam habere constitui potest*: Il n'est pas possible d'établir une forme certaine et générale dans cette sorte d'affaire.
- *Conquirendi non sunt*, Il ne faut pas les rechercher.
- *Si deferantur et arguantur, puniendi sunt*, s'ils sont accusés et convaincus, il faut les punir.
- *sine auctore verò propositi libelli, nullò crimine locum habere debent*, dans ce genre de crime on ne doit recevoir de dénonciations qui ne soient souscrites de personnes<sup>23</sup>.

Pas de poursuite générale, pas de perquisition ou d'enquête, pas de dénonciations anonymes et sans contrôle strict.

<sup>20</sup> Tacite, *Annales* XV, 44.

<sup>21</sup> J. Lebreton, J. Zeller, *L'Eglise primitive*, in Fliche et Martin, *Histoire de l'Eglise*, tome I, Bloud et Gay, Paris, 1941, p. 289 et suiv.

<sup>22</sup> Pline le Jeune, *Lettres*, X, 97.

<sup>23</sup> Ibid° lettre 98.

L'origine juridique de cette législation pourrait être la loi républicaine de *superstitio illicita*. L'idée directrice qui explique la transformation en maxime d'Etat d'un expédient de Néron affolé ou dirigée par Poppée sa favorite, est que le christianisme, rigoureusement monothéiste et dont le dieu n'admettait pas de partage ni avec les anciennes divinités ni avec le monde, ne pouvait se concilier avec les fondements mêmes de l'Etat romain, étroitement associés à un ensemble de traditions religieuses et d'habitudes de vie incompatibles avec la foi nouvelle. Le seul fait que les chrétiens n'admettaient pas les dieux de Rome, même avant le jour où l'adoration de la statue de l'Empereur leur serait imposée, les désignait comme rebelles ou au moins suspects de rébellion.

Les juifs avaient en théorie une position religieuse analogue. Mais avant la ruine de l'an 70 ils formaient une Nation cliente de Rome, qui avait ses privilèges et ses immunités. Les chrétiens ne formaient pas un corps ni une nation, mais une société religieuse dispersée et composite et ne pouvait bénéficier d'une faveur comparable. L'incendie de Rome en l'an 64 et l'attitude de Néron ont posé le principe juridique durable de la prohibition du christianisme. Un principe dont les empereurs dignes de leur rôle tempérèrent les effets. Hadrien, Antonin, Marc Aurèle avaient pour les chrétiens plus de mépris que de haine, ils maintinrent le principe mais adoucirent parfois son application.

L'attitude des romains face aux chrétiens est celle d'une hostilité passive, empreinte de préjugés profonds et tenaces. L'évolution sera lente. Les débats d'idées des Apologistes, l'observation de la constance pendant les supplices infligés aux chrétiens, la diffusion de la doctrine dans la masse oeuvrèrent lentement. La situation changera au cours du III<sup>e</sup> siècle. Le christianisme, de mieux en mieux connu, apportera une réponse sûre aux aspirations de l'inquiétude humaine que ne comblait plus la religion archaïque, et qu'égarèrent les rêveries cosmologiques et théurgiques des néo-platoniciens<sup>24</sup>.

### *C. La réponse chrétienne à la prohibition du christianisme*

#### 1. L'EFFACEMENT VOLONTAIRE

La minorité en proie à l'hostilité menaçante se referme et efface ses traces par précaution. C'est l'âge dit *des Catacombes*. Le culte se célèbre dans les maisons, dans les cimetières protégés par le statut de *res divini juris*. Le danger dénonciation, la crainte d'une comparution devant le juge sont humaines. Mais certains chrétiens ardents sont sensibles à l'injustice et rebelles. Les évêques et l'autorité de l'Eglise s'opposent à ce qu'on aille volontairement au-devant de l'Autorité par des actes provocateurs susceptibles d'accroître

<sup>24</sup> Lebreton-Zeller p.cit. p. 296 et suiv.

fâcheusement les préventions officielles. D'où le désir et la nécessité de ne pas s'afficher de manière provocante<sup>25</sup>.

## 2. ATTITUDES EN CAS DE COMPARUTION

- Une position lâche: L'abjuration, le reniement sous l'effet de la promesse de promotion, ou de la peur, de la menace, voire de la torture ou de la mort. Nombreux sans doute furent les poltrons ou les faibles, les *lapsi*, ceux qui sont tombés, qui ont renié, et dont la réconciliation ultérieure avec la communauté chrétienne a posé des problèmes lourds.
- Une position de prudence: L'Evangile lui-même conseille: *si l'on vous chasse d'une ville fuyez dans une autre*. Les Actes apocryphes évoquent la scène fameuse dans laquelle s. Pierre fuyant la persécution et quittant Rome rencontre le Christ sur la *via appia* et lui demande: *Domine quō vadis ?* Seigneur où allez-vous ? Et le Christ répondant qu'il va à Rome pour y être à nouveau crucifié, s. Pierre comprend que le moment de sa confession est venu<sup>26</sup>.  
S. Cyprien, évêque de Carthage, avant d'être arrêté et condamné s'était retiré lui aussi à l'écart pour assumer son rôle de chef et de soutien. S. Clément d'Alexandrie blâme ceux des chrétiens qui se précipitent d'eux-mêmes au-devant du persécuteur. Lui-même quitte Alexandrie pour se mettre à l'abri et poursuivre son œuvre.
- Une attitude de courage: Ne pas rechercher l'affrontement, mais faire face jusqu'au bout si l'on y est contraint. C'est à ce degré que se place la notion de martyr c'est-à-dire de témoignage.

## 3. LE MARTYRE

Celui qui est poursuivi comme chrétien répond en cette qualité, de sa foi et de son appartenance au Christ. Il témoigne de son attachement, selon la précepte donné par le Christ: *Je vous le dis, qui se déclarera publiquement pour moi devant les hommes, le Fils de l'Homme se déclarera aussi pour lui devant les Anges de Dieu. Mais celui qui me reniera devant les hommes sera aussi renié devant les anges de Dieu*<sup>27</sup>.

Le texte latin dans la Vulgate dit: *omnis quicumque confessus fuerit me. Et ailleurs en s. Marc : On vous traduira devant les gouverneurs et les tribunaux...vous comparaitrez devant les gouverneurs et les rois pour rentre*

25 Ibid° p. 410 et suiv.

26 Lors des entrées solennelles des évêques de Béziers dans leur ville, on conduisait le prélat dans une petite chapelle latérale de la cathédrale S. Nazaire-S. Celse, et l'Archidiacre lui lisait le passage des Actes apocryphes relatant la fuite de s. Pierre. On donna à cette chapelle le nom de *Chapelle du Domine quō vadis?*

27 S. Luc, XII, 8.

témoignage devant eux<sup>28</sup>. En latin *stabitis propter me in testimonium illis*, en grec: Le mot central de toute la présente communication vient d'être donné: μαρύριον, latin *testimonium*, français: témoignage.

μαρτύρεω est dérivé de μαρτυς, témoin oculaire, témoin attestant devant la justice<sup>29</sup>, et dans le grec chrétien ce mot a pris le sens spécifique de témoin de la Vérité par le sacrifice de sa vie, par une fin violente ou sanglante<sup>30</sup>.

Le martyr, est lié à un acte juridique à une condamnation pour raison religieuse et pour crime de foi, ou selon le droit romain de *superstitio illicita*. On relève trois éléments constitutifs du martyr:

- a. Un acte ritualisé associé à une affirmation de pure essence devient l'action centrale, pour le chrétien c'est la proclamation de l'essence du moi: Je suis chrétien.
- b. L'accomplissement jusqu'à la mort d'un mandat religieux, et non seulement la préférence d'une mort violente à la défaillance personnelle. Pour les chrétiens c'est l'imitation la plus parfaite du Christ.
- c. Le sacrifice de la vie consenti par amour. Non point comme pour les stoïciens les plus sévères dominer la peur, la souffrance ou la mort plutôt que de renoncer à ses propres principes. Ici, la peur, la torture, la mort douloureuse sont acceptées en preuve d'amour absolu<sup>31</sup>. Ce point fait la différence entre la mort des héros des vieux romains, et les martyrs chrétiens.

Depuis Hérode à Jérusalem et Néron à Rome, les chrétiens vivent avec la réalité immédiate du témoignage total et du martyr possibles. Certes, la prudence, la cachette même, leur sont conseillées pour ne pas s'exposer et exposer les autres aux coups du persécuteur. Certes jusqu'au milieu du III<sup>e</sup> siècle la persécution contre les chrétiens n'a pas été systématique et incessante. Il y eut des époques de paix. Mais l'occasion d'être contraint à prendre parti au péril de sa vie et porter témoignage, ou tomber et parjurer étaient fréquentes et jamais écartées<sup>32</sup>.

28 S. Marc, XIII. 9.

29 Chantraine, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*. P. 668-669.

30 Celui qui atteste son appartenance au Christ par ses actes, paroles, écrits mais point pas sa mort, confesse sa foi, il sera nommé *Confesseur*.

31 Hyppolite Delahaye, *Sanctus, essai sur le culte des saints dans l'Antiquité*, Bollandistes, Bruxelles, 1927, p. 74.

32 Daniel Bazarin, *Mourir pour Dieu, l'invention du Martyr aux origines du judaïsme et du christianisme*, Bayard, Paris, 2004, p. 100 et suiv.

## D. La persecution de dèce au milieu du IIIe siècle

### 1. LES PRÉMISSSES DE MENACES PLUS SÉVÈRES

A partir de la fin du IIe siècle et l'avènement de Septime Sévère, le pouvoir romain s'appesantit sur les chrétiens. Entre 200 et 202 il interdit le prosélytisme juif ou chrétien. La persécution est forte en Afrique où périssent les célèbres Perpétue et Félicité. L'avènement de Caracalla apporte un apaisement. On présume que Philippe a pu être approché par des chrétiens, il est plus bienveillant. L'assassinat d'Alexandre le 19 mars 235 fait accéder à l'Empire Maximin le Thrace, ce dernier sévit contre les chrétiens, périssent alors à Rome, entr'autres, le pape Pontien et le prêtre Hippolyte <sup>33</sup>.

### 2. CNEUS MESSIUS DECIUS

Dèce, en français, est élevé à l'Empire en septembre 249, il prend pour régner le *cognomen* de Trajan, c'est un illyrien. La situation de l'Empire est grave et dangereuse: les goths et les germanis se pressent aux frontières, se défendre de l'invasion est une obsession du pouvoir. Menacé au-dehors, l'Empire l'est aussi au-dedans par la déliquescence des mœurs, l'oisiveté, la recherche des plaisirs *panem et circenses*...

On présente Dèce comme un homme intègre, de mœurs douces et prenant son rôle avec sérieux et courage. Mais aussi un conservateur obstiné et un théoricien borné, voire rétrograde. Pour redresser l'Empire il voulait renforcer le culte du Pouvoir et la conception ancienne des dieux inséparables de Rome. Non, semble-t-il, par dévotion personnelle. Mais il ne comprenait pas qu'on pût servir Rome en adorant un autre dieu que les dieux de Rome. Une théorie excessive des droits de l'Etat, et la volonté de ranger sous son niveau toute pensée libre, et ramener à l'unité ancienne la distinction qui s'établissait peu à peu entre un ordre civil et un ordre religieux. Telle fut l'idée dominante de la persécution que Dèce ne tarda pas à organiser<sup>34</sup>.

-C'est une persécution assez factice: ni fanatisme, ni haine, mais une poursuite méthodique, administrative, froide et implacable, conduite par des théoriciens doux dans leur vie privée, mais sans entrailles pour leur passion abstraite et froidement calculateurs<sup>35</sup>.

On contraindra les chrétiens, tous ceux que l'on pourra atteindre et rechercher par tous les moyens possibles à revenir au culte officiel. Quand tout espoir d'abjuration sera perdu, on donnera la mort afin de terrifier par

33 Lebreton-Zeller, *De la fin du IIe siècle à la paix constantinienne*, in *Histoire de l'Eglise* tome II, p. 113 et suiv. Paul Allard, *Histoire des Persécutions pendant la première moitié du IIIe siècle*. Lecoffre, Paris, 1919, p. 11 et suiv.

34 André Piganiol, *Histoire de Rome*, Presses Universitaires de France, Paris, 1954, p. 422 et suiv.

35 Allard, op.cit. p. 278 et suiv.

cet exemple ceux qui seraient tenter d'imiter la résistance. On ne peut tuer tous les chrétiens, bien trop nombreux. Alors on compte sur les exemples des tortures, mais plus encore sur les exemples des défections et des parjures. C'est dans la recherche de l'abjuration publique que les agents du pouvoir mettent le plus de soin. S. Cyprien assure que le pouvoir cherchait à faire non des martyrs mais des apostats. Les plus en vue des chrétiens étaient persécutés en vue de leur chute plus que de leur mort. Quelle gloire le pouvoir aurait, eu par exemple, si Origène avait cédé ! L'exemple d'une telle victoire aurait durablement et largement déconsidéré le christianisme. Or Origène, l'un des plus grands érudits de l'Antiquité, résista. Il écrit: *Les juges s'affligent si les tourments sont supportés avec courage. Mais leur allégresse est sans bornes lorsqu'ils peuvent triompher d'un chrétien*<sup>36</sup>.

- Le fondement de la persécution est une mesure de droit positif, un édit, qui oblige tous les habitants de l'Empire à faire acte d'adhésion au culte païen, même réduit à sa plus simple expression, qui pourrait passer pour banale ou formelle<sup>37</sup>. Elle fut très violente de la fin de l'année 249 à la fin de l'été 251. Dèce meurt. Son successeur, Galba, est moins obstiné. Les esprits évoluent, l'opinion se modifie chez les païens, une période de calme relatif s'instaure à partir du milieu de l'année 251<sup>38</sup>.

Tertullien, victime de Dèce, relève l'injustice fondamentale des procédures qui contreviennent au Droit élémentaire: *...personne n'a voulu que le chrétien fût recherché, mais vous le condamnez parce qu'il a été dénoncé. Si tu le condamnes, pourquoi ne pas le rechercher? Si tu ne le recherches pas, à la différence des criminels, c'est qu'il n'est pas coupable! Alors pourquoi le condamner?*

Et sur l'usage de torture: *...quand les accusés nient vous leur appliquez la torture pour les faire avouer. Aux chrétiens vous l'appliquez pour les faire nier. Un homme crie: «Je suis chrétien!» Il dit ce qu'il est, et toi tu veux entendre ce qu'il n'est pas*<sup>39</sup>.

36 Origène, *Contre Celse*, VIII.

37 L'édit de Dèce lui-même est perdu, on le connaît par ses effets et les actes de procédure consécutifs. Jean Gaudemet *Institutions de l'Antiquité*, Sirey, Paris, 1982, p. 688 et suiv.

38 Elle sera de courte durée. Les efforts de reprise en mains de Dioclétien, un illyrien lui aussi, utiliseront les mêmes procédés que ceux de Dèce. L'Empire est une machine bureaucratique au service d'un pouvoir totalitaire. Ce sera alors la *Grande persécution* à partir de l'année 304, celle qui fit en Orient et à Rome surtout le plus de victimes. La Gaule, administrée par Constance Chlore, plutôt favorable au christianisme, ne connaît pas la persécution de Dioclétien. Ce fut la dernière, puisque Constantin le fils de Constance Chlore, devenu seul empereur, par l'Edit de Milan en 312 met fin à la législation de Dèce et reconnaît le christianisme. Peu après c'est l'Empire lui-même qui devient chrétien. André Piganiol, *L'Empire chrétien*, Presses universitaires de France, Paris, 1947-72, p 1-45.

39 Cité par Lebreton-Zeller, op.cit. p.165.

Les anomalies de la procédure relevées, Tertullien défend les chrétiens contre les accusations fondamentales traditionnelles des romains:

- du crime d'athéisme, les chrétiens vénèrent le Dieu Tout-puissant, et non les idoles faites de main d'homme.
- du crime de lèse majesté: les chrétiens ne vénèrent pas l'Empereur qui est un homme mortel, ils prient Dieu Tout-Puissant pour l'Empereur et pour l'Empire.

Soulignons un détail fondamental dans le cas d'espèces qui nous retient ici: le magistrat qui interroge, dirige la procédure et prononce la sentence est assisté d'un greffier, c'est encore le cas de nos jours, un jugement prononcé sans greffier est nul et non avenu. Le magistrat dicte la sentence, le greffier enregistre l'interrogatoire, les réponses et la sentence. Ainsi les actes du martyre de Pionius et Sabine devant le juge Polimon à Smyrne, sous Dèce, portent trace du ministère du greffier: *cum cerae notarius quae respondebantur imprimerent*<sup>40</sup>. Les actes proconsulaires du martyre de s. Cyprien à Carthage citent les tablettes sur lesquelles la sentence a été notée par le greffier: *Et his dictis decretum ex tabella [Galerius Maximus] recitavit: Thrascium Cyprianum gladio animadverti placet*<sup>41</sup>.

De leur côté, les chrétiens pendant la persécution de Dèce et à Rome sous la direction du pape s. Fabien, lui-même victime, instituent des *notarii* ou greffiers pour prendre note des actes et des paroles des martyrs et les conserver par écrit. Ces écrits des notaires de l'Eglise seront à la base des *gesta*, des *vitae* qui ont transmis les noms et les faits des martyrs.

#### PREMIÈRE CONCLUSION

Tel est pour cette première partie de notre communication le cadre de la prédication chrétienne à Rome, et la nature du *marturion*, témoignage public jusqu'à la mort que le chrétien romain pouvait être conduit à donner, non seulement à ses contemporains, mais encore aux générations successives et à nous-mêmes. Passons à la seconde partie en évoquant l'un de ces martyrs ou témoin, celui dont notre localité porte le nom, et par lequel nous avons choisi d'évoquer ce soir les *traces de Rome* chrétienne.

40 Cité par Allard, op.cit. p. 409.

41 *Acta Sanctorum*, september II, 112-114

### III. *Genesius arelatensis*, s. Genies d'Arles

#### *Sources*

La première mention écrite de s. Geniès est dans une œuvre du poète espagnol Aurelius Prudentius Clemens, dit Prudence, datée du début du Ve siècle. Simple mais fort importante mention sur laquelle nous reviendrons longuement dans le cours de ce exposé.

Le récit de la mort de s. Geniès d'Arles nous a été transmis par un texte antique tardif, dont l'auteur est un évêque nommé *Paulinus*, Paulin. On l'a attribué parfois à s. Paulin de Nole, mais il est aujourd'hui reconnu pour l'œuvre de l'évêque Paulin de Béziers, au début du Ve siècle <sup>42</sup>. On a de l'évêque Paulin de Béziers le récit de signes, prodiges et faits survenus dans la région de Béziers qui avaient suscité la peur des habitants. L'évêque souligne que ses concitoyens étaient plus attentifs à lire les œuvres d'Ovide que les Épîtres de S. Paul ou la Sagesse de Salomon <sup>43</sup>. Les *Acta sancti Genesii* ont été publiés au XVIIe siècle par Ruinart <sup>44</sup>. Ce texte dans un latin correct se caractérise par sa sobriété <sup>45</sup> et son élégance. Il place les faits dans la ville d'Arles, mais n'indique pas la date de la mort de Geniès, qu'il rattache à une persécution générale, particulièrement dure. En Gaule ce ne peut être que la persécution de Dèce. On s'accorde à lui accorder un grand crédit. Toutefois, il répond à un genre littéraire, contemporain de l'organisation du culte des martyrs, ce n'est pas un compte-rendu juridique. Au Ve siècle, date de la rédaction du texte de beaucoup de *vitae*, on pouvait conserver les *libelli* des notaires ecclésiastiques contemporains des faits, et des traditions orales rapportaient fidèlement les souvenirs des éléments principaux.

En effet, Paulin indique qu'il a eu en mains des sources plus anciennes, dans lesquelles les actes et les mérites de Geniès étaient relatés. Mais craignant que le souvenir se perde, il décide de mettre par écrit et ordonner les choses, afin que le souvenir exact perdure et que les fidèles ne viennent pas à croire des fables. Dans le cas particulier de la persécution en Arles où les *lapsi*, les faibles, avaient été nombreux et dont la réconciliation avait suscité de fortes difficultés, les souvenirs de la persécution pouvaient être particu-

42 Eli Griffe, *La Gaule chrétienne à l'époque romaine*, tome I, *des origines à la fin du IVe siècle*, Letouzey et Ané, Paris, 1964, p. 146-161.

43 *Gallia Christiana*, tome VI, col. 293, *Ecclesia Biterrensis*.

44 *Acta sanctorum, Augusti V. 25 augusti*, col. 135.

45 On reconnaît l'antiquité des *vitae* des saints à la sobriété du récit, à l'absence de merveilleux et de miracles considérables. Les époques postérieures ont surajouté aux récits réalistes beaucoup de faits imaginaires inspirés parfois par l'iconographie. Ces ajouts ne détruisent pas l'authenticité du fonds ou de la trame des récits, ils témoignent de l'intérêt porté aux saints, qui a été débordé parfois par l'imagination. Ce n'est pas le cas dans la *Vita Genesii*.

lièrement précis. La rédaction de la *vita Genesii* par un évêque de Béziers est confortée par le très grand nombre de sanctuaires antiques voués à s. Geniès dans les environs. Béziers est en quelque sorte l'épicentre géographique du culte de s. Geniès d'Arles.



#### A. LES ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA VIE ET DU MARTYRE DE S. GENIES

##### 1. Son nom: Genesius

Genesius est un nom isolé, dépourvu de *cognomen* et de *praenomen*, simple transposition du grec γενέσιος, celui qui est bien né, né d'une bonne famille ou dans d'heureuses circonstances. Ce nom n'est pas donné dans le *Repertorium nominum gentilium et cognominum latinorum*<sup>46</sup>. C'est un simple *praenomen* l'absence de *nomen* et de *cognomen* peut indiquer une condition servile, même pas un affranchi. On saura plus loin qu'il était greffier du tribunal *militiae tirocinia*, l'écriture des textes était un acte servile.

##### 2. *Indigenam Arelatensis*<sup>47</sup>. Originaire d'Arles: *Alumnem ejusdem jure nascendi, patronum virtute moriendi*, Enfant d'Arles par droit de naissance, et son patron par la vertu de sa mort.

La ville d'Arles domine la plaine au nord et la Camargue au sud sur une colline de 20 m. de hauteur environ. La colonie d'Arles fut fondée en 46-45 av. JC par Tiberius Claudius Nero, le père du futur Ti-

46 Heikki Solin et Olli Salomies, Olms, Weidman, 1988, 474 p.

47 *Acta Sanctorum*, loc. cit.

bère, pour les vétérans de la VIe Légion, la titulature complète de la cité était: *Colonia Julia paterna Arelate sextanorum*. Les terres de Marseille attribuées à Arles en font une des cités les plus étendues de la Narbonnaise. Arles se place sur les deux rives du Rhône <sup>48</sup> et devient gigantesque aux IIe et IIIe siècles. Sous Constantin elle devient la seconde ville de la Province et la rivale civile et ecclésiastique de Narbonne<sup>49</sup>.

3. *In juventutis flore primaevor, provinciali militia tirocinia suscepit.* Dès la fleur de la jeunesse il entra dans la milice provinciale. L'éditeur Ruinart souligne que par *militia* il ne faut pas entendre le métier des armes, mais aussi, et dans ce cas, le service des cours de Justice, le *ministerium curiale*.
4. *Accidit autem ut eodem ante Tribunal judicis exceptoris munus implente,* Il advint qu'il exerçait les fonctions de greffier auprès du juge du Tribunal. *Exceptor*, greffier ou secrétaire d'une institution. Genesius était donc *exceptor*, c'est-à-dire greffier du Tribunal d'Arles.
5. *impia atque sacrilega mandata persecutione jussa legerentur;* on lut l'impie et sacrilège édit de persécution. On lit donc en audience le texte de l'édit de persécution. Cela nous renvoi à l'acte positif, le fameux édit de Dèce, ordonnant la persécution des chrétiens.
6. *devotus Deor, repudiaret auditus et imprimere ceris manus sancta respueret,* lui, dévot à Dieu, répudia ce qu'il entendait, et refusa d'écrire de ses saintes mains sur la cire [l'édit sacrilège].
7. *abjectis ergor ante pedes judicis tabulis, triste ministerium refugit,* jettant les tablettes aux pieds du juge il mit fin à sa triste fonction. C'est l'acte fondamental qui va servir de matière aux poursuites légales, il est à la fois une grave insoumission aux devoirs de son état, et la déclaration publique de foi chrétienne. La conscience de Geniès lui interdit de prêter son concours à l'application d'une loi inique.
8. *Ab ira se furentis judicis paulisper occubuit;* il voulut pour un peu de temps se soustraire à la fureur du juge.
9. *antistite donum baptismatis postulavit,* il demanda à l'évêque de lui donner le baptême. On apprend là que Geniès n'était que catéchumène, se sentant menacé il s'enfuit pour demander le baptême.

48 Ausone: *Pande duplex Arelas...* in *Ordo nobilium urbium*, VIII, vers 1.

49 Marc Heijmans, *Arles durant l'Antiquité tardive, de la Duplex Arelas à l'Urbs Gensii*. Collection de l'Ecole française de Rome, n° 324, 446 p. Michel Baudat et Claire-Lise Creissen, *Les saints d'Arles, Images de la sainteté en Provence, Histoire et iconographie*, Préface de Jean Maurice Rouquette, *Rencontre avec le Patrimoine Religieux*, Arles, 2005, 246p. p. 41 et suiv. Cette communication a été écrite et prononcée avant les découvertes archéologiques récentes en Arles, et notamment le buste dit «de César», et l'exploitation culturelle et touristique de ces découvertes.

10. Mais l'évêque, soit en raison de l'angoisse de ces jours de terreur *temporis angustus impeditus*, soit craignant que le jeune âge de Geniès ne le laisse défaillir – et il y avait bien des défaillances parmi les chrétiens d'Arles – diffère de lui administrer le baptême, lui indiquant que si le témoignage qu'il allait donner le conduisait à la mort, il recevrait en l'état la récompense promise par le Christ.
11. *ubi se perpicit deprehensum, instictu Domini, Rhodanum petiit et sancta fluentis membra commisit*. Se voyant sur le point d'être pris, inspiré du Seigneur, il se mit dans le Rhône, et confia au fleuve ses saints membres.  
Est-ce un élément de fugue ou désir de se mettre à l'abri, ou désir d'un auto-baptême dans les eaux du Rhône ? Comme si in Baptiste invisible le purifiait *occultus baptista purgaret*, et par un mutuel mystère le corps purifiant l'eau et l'eau consacrant le corps *mutuo alternoque mysterio, et aquis corpus et aquas corpore consecraret*. L'épisode de la fugue de Geniès tentant de traverser le Rhône à la nage, est un élément très particulier de ses Actes, l'exploit sportif est certes remarquable, et le martyre de Geniès se passe à son arrivée sur la rive opposée:
12. Il parvint ainsi là où il allait confesser Dieu, et le bourreau arrivant et ayant sorti le glaive, brisa d'un coup rapide les liens de l'âme avec son corps *percussor assequitur, exoptatoque gladii ictu festinantem ad Deum animam vinculis corporis quibus tenebatur absolvit*. Geniès n'a pas été torturé, mais la sentence capitale s'est exercée rapidement: la décapitation par le glaive.
13. Les fidèles de Dieu voulurent que la protection du martyr s'établît sur les deux rives de la Ville. Laissant les traces du martyre sur une rive, ils transportèrent les restes sur l'autre, afin que saint Genies fût présent sur les deux, ici par le sang, là par le corps. *ut utroque presens sanctum Genesium, illic sanguine haberetur, hic corpore*. La *Duplex Arelas*, a été sanctifiée sur ses deux rives par le martyre de s. Geniès.

#### B. LE CULTE ARLESIEN ET REGIONAL DE S. GENIES

Les éléments de la *Vita Genesii* de l'évêque Paulin répondent parfaitement à la topographie et à l'histoire arlésiennes du III<sup>e</sup> siècle. L'archéologie enseigne qu'il fut dès sa mort vénéré sur les deux rives du Rhône. C'est l'un des martyrs les plus précocement honorés par la chrétienté d'Arles, de Trinquetaille et des environs.

Condamné à mort il traversa le Rhône à la nage et fut atteint sur la rive opposée *In vicis Gallicis*, le quartier gaulois. La tradition rapporte qu'il fut décapité près d'un mûrier dont les pèlerins arrachaient l'écorce pour en faire des reliques, et qui fut rapidement remplacé par une colonne en marbre. Ce qui donna à l'église Saint Geniès de Trinquetaille le nom de *Saint Geniès*

*de la Colonne*, qui existe encore, dégradée, bien que la colonne elle-même eût été emportée en 1806 sur l'ordre de Bonaparte pour décorer la façade du Louvre à Paris.

Le corps de s. Geniès transféré sur la rive proprement arlésienne du fleuve et enseveli le long de la *via domitia* devint le centre du plus célèbre cimetière paléo-chrétien de Gaule, *Alisii campus* les *Alyscamps*. Au centre de la nécropole une basilique paléo-chrétienne fut élevée dès la fin de la persécution. Citée comme *Basilica sancti Genesisii*, à partir du Ve siècle elle fut en possession de l'abbaye Saint Victor de Marseille. Les victorins la reconstruisirent au XIIIe siècle et dans cette reconstruction elle fut vouée à saint Honorat, évêque d'Arles, plus tardif et mieux connu des générations nouvelles, en conservant une chapelle intérieure dédiée à saint Geniès.

Une troisième église fut élevée en l'honneur de saint Geniès par les arlésiens: *Sancti Genesisii in Amphitheatro*, à l'intérieur de l'amphithéâtre, alors occupé par la population, elle fut détruite lors du dégagement et la restauration du monument.

La célébrité des Alyscamps fut européenne, les fidèles de deux rives du Rhône confiaient leurs défunts dans leur cercueil aux flots du fleuve qui les conduisait aux Alyscamps, les miracles survenus dans le cimetière étaient colportés au loin et contribuaient au renom du saint<sup>50</sup>. Les Alyscamps pénétrèrent dans les cycles français des Chansons de Geste.

La persécution avait atteint l'Eglise d'Arles, non seulement dans ce fonctionnaire de la Justice mais encore dans sa tête, l'évêque Trophime, supplicié probablement le 29 décembre 250. Elle fit aussi des parjures, cas fameux *lapsi*, dont la réintégration posait problème et qui furent défendus par s. Cyprien dans une lettre au pape Etienne<sup>51</sup>.

Au siècle suivant, l'église était reconstituée lorsque en 314 Constantin y convoqua un Concile. L'empereur Constance, son fils, se trouvait en Arles en 353, il y convoqua un nouveau Concile pour tenter de résoudre la crise arienne. La faveur impériale suscita les prétentions des archevêques d'Arles au titre de primats de Narbonnaise, au détriment de Narbonne. Saturnin évêque arien d'Arles manigança le Concile de Béziers de 356 où s. Hilaire de Poitiers fut condamné à l'exil<sup>52</sup>. Et s. Césaire, archevêque d'Arles, prestigieux orateur et théologien présida en Agde en 405 en terre narbonnaise un concile fort important pour l'Eglise de Gaule et d'Espagne<sup>53</sup>.

50 Ferdinand Benoit, *Les cimetières suburbains d'Arles dans l'Antiquité chrétienne et le Moyen-Âge*, Rome-Paris, 1935 72 p.

51 Heijman, op.cit.

52 *Gallia Christiana*, tome VI, col. 295.

53 *Gallia Christiana*, tome VI, col. 665.

La renommée de s. Geniès s'étendait et se renforçait. Outre Prudence, il est cité dans les poèmes de Venance Fortunat<sup>54</sup>.

L'organisation du culte et des dédicaces d'églises paroissiales anciennes paraissent liés à la rédaction de la *Vita Genesisii* par l'évêque Paulin de Béziers. La cathédrale métropolitaine de Narbonne lui est consacrée, elle passera tardivement au VIII<sup>e</sup> siècle sous le patronage des saints Just et Pasteur dont les reliques furent apportées de Complutum pour échapper aux arabes ayant envahi l'Espagne<sup>55</sup>. La cathédrale de Lodève également, mais, malgré le prestige de l'évêque s. Fulcran mort en 1006, elle a conservé son patronage initial<sup>56</sup>.

Le monastère de *Sanctum Genesium prope mare* ou Saint Geniès de la Mer au diocèse de Béziers, totalement disparu, sur l'actuelle commune de Valras-Plage, près du littoral antique, semble particulièrement ancien. Il est probablement, comme l'ermitage de Notre Dame du Grau d'Agde, un établissement du monachisme maritime de Lérins et pourrait dépendre de l'influence de l'arlésien s. Césaire. C'est autour de Béziers que se trouve la plus forte concentration de paroisses anciennes vouées à s. Geniès: Cers, Montady, Monistrol (commune de Béziers), Grézan (commune de Béziers actuellement domaine de Mercorent) Peilhan (Commune de Corneilhan) S. Geniès de Fontédit, S. Geniès de Varsenal (jadis aux confins du diocèse d'Albi puis de Castres).

Une quarantaine de communes françaises portent le nom de notre saint sous diverses formes. Les églises qui lui sont vouées sont innombrables dans toute la France.

Cette immense célébrité a été un handicap. Les citoyens de l'Empire avaient le sentiment de l'immense étendue, les fonctionnaires et les militaires pouvaient avoir des postes successifs lointains dans leur *cursus honorum*. Après les invasions et la constitution des royaumes nationaux, on assiste à un repliement, l'horizon se restreint. On n'imagine plus que le saint dont le village ou le sanctuaire porte le nom ait vécu loin de soi. On le veut proche et compatriote. On assiste alors à des dédoublements. La pieuse supercherie peut être décelée en identifiant les éléments hagiographiques voire iconographiques: La jeunesse du personnage, la caractère spontané de sa confession, l'élément aquatique, fontaine, fleuve, source. Plusieurs saints Geniès vénérés en France peuvent être considérés comme des transplantations de s. Geniès d'Arles<sup>57</sup>.

On observe toutefois plusieurs authentiques homonymes, tels un évêque

54 Venantius Fortunatus, *Carmina*, lib. IV.

55 *Gallia Christiana*, tome VI, col. 15.

56 *Gallia Christiana* tome VI, col. 525.

57 *Dix-mille saints*, Dictionnaire hagiographique, Ramsgate, Brépols 1991, p. 216-217.

de Clermont au VIIe siècle et un abbé de Fontenelle devenu évêque de Lyon au VIIIe siècle.

*L'Homonyme romain, Geniès le comédien.*

Un martyr romain a porté fortuitement le même nom. On place son trépas pendant la persécution de Dioclétien au début du IVe siècle. Il était comédien et mime, *magister mimithelae artus, rerum hamanarum imitator*. Dioclétien voulait tirer sujets de comédies et tourner en ridicule les mystères chrétiens, et il fit jouer devant lui-même et sa cour la parodie du baptême. Genesius jouait le rôle d'un malade, *gravem me sentio*, disait-il. Il demandait à être baptisé pour être allégé: *levem me fieri cito*. La réponse du mime voulait provoquer l'hilarité par un jeu de mots pesant: *Quomodo te levem facimus si gravis es ?*<sup>58</sup> Mais le mime frappé subitement par la grâce, crut, *repente Deo inspirante credidit*, il se déclare chrétien et engage avec le juge un dialogue assez long au terme duquel il est frappé de fouets puis décapité. Ruinart a publié aussi la *Passio Genesii*. Ce texte n'a pas l'équilibre ni la brièveté de la *Vita Genesii* de Paulin de Béziers, en particulier le dialogue entre le mime et le juge fait appel à des notions théologiques subtiles, probablement rajoutées ultérieurement<sup>59</sup>.

On n'a pas traces d'un culte de ce *Geniès le Mime* en Gaule avant le IXe siècle. Il a été introduit avec les livres liturgiques romains. Dans la composition des martyrologes ou recueils des fêtes des saints à célébrer, il a été inscrit comme l'arlésien à la date du 25 août<sup>60</sup>. Dans la formation du rit romano-franc de l'Eglise de Béziers, on voit la persistance de la fête et de l'office de saint Geniès d'Arles, dont les antiennes et les répons sont des extraits de la *Vita Genesii* de l'évêque Paulin, et la mention à titre de *mémoire* du romain homonyme dans la neuvième leçon des matines<sup>61</sup>.

Dans le diocèse de Béziers la liturgie dite tridentine a été imposée par les évêques florentins au XVIIe siècle. Le 26 août comportait dans le propre particulier du diocèse la fête des deux saints Geniès. Au XVIIIe siècle sous l'effet du rationalisme le propre du diocèse fut révisé, et les anciens répons et antiennes furent supprimés et remplacés par des citations de l'Ecriture. Il fallut attendre l'épiscopat de Mgr de Cabrières en 1877 pour que les textes liturgiques de la *Vita Genesii* de Paulin de Béziers fussent réintégrés à l'office au propre diocésain de Montpellier.

58 Jeu de mot uniquement compréhensible en latin: *gravis* signifie à la fois malade et lourd, *levem* signifie à la fois léger et en bonne santé.

59 *Acta sanctorum, Augusti* tome V, col.119.

60 La fête de s. Geniès a été repoussée au 26 août au XIIIe siècle au moment de la canonisation de s.Louis, en 1297, fêté le jour de sa mort le 25 août.

61 *Breviarium Biterrensis ecclesiae*, BnF Paris, ms lat. 1089, fol. 454 et 454 v°. *Breviarum biterrense*, Lyon, 1534.

On observera que Geniès le Comédien a donné à Jean de Rotrou tragédien français (1609-1650) le sujet d'une fort belle tragédie française, imité de Lope de Vega *Lo fingido verdadero*: Le Véritable *saint Genest*, jouée en 1646 et publiée en 1648.<sup>62</sup>

### *À Saint Geniès de Fontédit*

Dans la paroisse de Saint Geniès de Fontédit, ancien diocèse de Béziers, qui nous reçoit ce jour, les choses ont aussi évolué. La première trace diplomatique de notre village sous le nom de *Sanctum Genesium de Fonte adicta* est de 1089<sup>63</sup>. En juillet 1206 Pierre de Saint Geniès teste et fait un don de vingt sous melgoriens *ecclesie Sancti Genesii cujus parrochianus sum* à l'église de saint Geniès dont je suis le paroissien<sup>64</sup>.

Les statuts de la Confrérie du Saint Sacrement datés de 1305 sont rédigés *totz ensens en la gleysa de Mossen sant Ginièis*, tous ensemble dans l'église de Monseigneur saint Geniès<sup>65</sup>.

Un seul saint Geniès est donné comme patron de l'église, et de même lors de la visite pastorale de l'évêque de Béziers Clément de Bonsi le 9 septembre 1635. Les statuts de la même confrérie sont traduits et révisés *À l'honneur de la Sainte Trinité, de la glorieuse vierge Marie de saint Geniez nostre patron...*<sup>66</sup> A la fin du siècle l'église est déclarée sous le patronage des deux homonymes: *Nous aurions trouvé un tableau et crucifix et les figures des deux saints Geniès et de saint Augustin*<sup>67</sup>.

Au cours du XIXe siècle les choses se compliquent, le courant ultramontain privilégie les saints romains, on parle surtout du Comédien. La date de la fête, 26 août, induit encore une confusion: certains croyant célébrer la saint-Louis... Enfin le curé abbé Arnaud, originaire du lodévois, voue à saint Fulcran de Lodève la chapelle sépulcrale que la famille des Marquis de Thésan fait construire dans la campagne en 1857. Une dévotion populaire naît envers s. Fulcran, puissant thaumaturge, et s. Geniès d'Arles se trouve comme éclipsé. Toutefois la fête du 26 août, renvoyée au dimanche restait célébrée, dans la confusion de son objet: l'arlésien-greffier ou le romain-mime?

Il convient de restituer les choses et rétablir s'il est nécessaire le patro-

62 Raymond Queneau (dir.) *Histoire des littératures tome 3*, Encyclopédie de la Pléiade, Gallimard, Paris, 1958, p.287-303, 574.

63 *Livre Noir ou Cartulaire du Chapitre Saint Nazaire et Saint Celse de Béziers* édition de l'abbé Julien Rouquette 1923, acte n° 88 p. 112-113.

64 Archives départementales de l'Hérault, 12-H- 7 fonds de Cassan.

65 Bibliothèque municipale de Marseille, manuscrits d'Albanès, 1430.

66 Marquis de Thésan Saint Geniez et Henri Blaquièrre, *Le fonds de Thésan aux Archives du Château de L'Hermitage*, Montpellier 1938, annexe IV, p. 262 et suiv.

67 Visite pastorale de Mgr des Alrics de Rousset évêque de Béziers le 14 novembre 1690. Archives municipales de Béziers, visites pastorales, fol. 78.

nage de l'église et de la paroisse de Saint Geniès de Fontédit par Geniès d'Arles, sans oublier la dévotion secondaire envers s. Fulcran <sup>68</sup>...

Le prénom Geniès, sous diverses formes, latines: *Genesius*, françaises: *Genès*, languedociennes: *Ginieiz*, et notemment *Ginieis* avec la triphthongue caractéristique du dialecte biterrois a été porté à l'époque médiévale, à S. Geniès de Fontédit comme partout ailleurs. Il n'y semble pas jouir toutefois d'une fréquence écrasante, mais reste bien présent jusqu'au XIXe siècle où il sera, là encore, supplanté par Fulcran, donné généralement en second prénom. Simple prénom, il deviendra nom patronymique dans toute la France, sous des formes diverses: *Genès*, *Geniès*, *Genesy*, *Genest*, *Genis*, etc..La forme languedocienne la plus courante est *Ginièis* <sup>69</sup>.

#### IV. Saint Genies d'arles le poete prudence et l'Espagne

Nous avons déjà ci-dessus cité comme l'une des sources de la connaissance de s Geniès d'Arles une œuvre du poète espagnol de langue latine: Prudentius, pour les français: Prudence.

##### A. Le poete prudentius

###### 1. BIOGRAPHIE

Tous les éléments biographiques sont contenus dans la Préface de son oeuvre qu'il a écrite lui-même. Romain d'Espagne, la tradition a retenu ses tria nomina: *Aurelius Prudentius Clemens*, probablement un citoyen romain. Il dit avoir cinquante-sept ans en l'année 405, donc né en 348, sans doute à Sarragosse (*Caesaugustea*) ou Calahorra, ou Tarragone, il appelle ses villes: *nostra*.

Il évoque ses études *aetas prima crepantibus flevit sub ferulis*...il a pleuré sous la férule, puis devient apte à mentir grâce à la toge, *mox docuit toga, falsa loqui non sine crimine*. Il avoue des erreurs de jeunesse. Il aurait été avocat, puis passe par le *cursus honorum* et se trouve chargé d'administration et de justice, puis obtient un haut rang à la Cour. *La neige de la vieil-*

68 Ce vœu s'est trouvé réalisé à l'automne 2007 avec l'érection d'une élégante statue publique et municipale de saint Geniès d'Arles, juste au-dessus de la fontaine éponyme, dans la niche en pierre vide d'une maison rachetée par la Commune. Le sculpteur, M. Alain Roques, de Corneilhan, a pourvu la statue des éléments iconographiques de l'arlésien: la tête décollée, la palme du martyr, les tablettes tombant au sol, l'eau du Rhône mouillant le bas des jambes. En outre a la saint-Geniès 2015, une icône de style oriental byzantin spécialement créée et peinte par un iconographe anonyme a été bénie par le P. Verlinde, curé, et installée solennellement dans l'église. Elle aussi pourvue des éléments hagiographiques du martyr arlésien.

69 Jacques Astor, *Dictionnaire des noms de familles et de lieux du Midi de la France*, Editions du Beffroi, Millau, 2002, 1293 p.pp.375-376.

*lesse couronne son front* et à 51 ans en 405, il se retire la vie publique et se consacre à chanter la gloire de Dieu. L'évènement qui force son destin pourrait être l'affaire de l'autel de la Victoire au Sénat de Rome, origine de son œuvre *Contre Symmaque*, les faits se situent en 402 ou 403. On peut penser qu'il s'est affilié sur le tard à une communauté de type quasi-monastique, mais nous n'avons aucune renseignement sur la fin de sa vie ni sur sa mort <sup>70</sup>.

Jusqu'au XVIIe siècle Prudence était considéré comme auteur sacré, d'hymnes liturgiques et a suscité surtout des études théologiques. Puis l'humanisme précieux a relevé les traits imaginaires d'une basse latinité qui le déclasserait par rapport aux Antiques. A la fin du XIXe siècle se renouvelle l'intérêt pour les auteurs de l'Antiquité tardive. On voit en lui l'initiateur des poètes et imagiers médiévaux, créateur d'un langage nouveau où la profondeur théologique se mêle à la vigueur du trait et aux résonances d'une riche culture. Les images gracieuses ou violentes n'apparaissent plus comme une afféterie insupportable, mais révèlent un sens visionnaire de la souffrance et une sensibilité vivante à la beauté <sup>71</sup>.

La composition des œuvres de Prudence est très réfléchie et obéit à un schéma d'ensemble précis: Deux recueils d'hymnes encadrent une partie didactique, le tout précédé d'une préface biographie et suivi d'un épilogue. On remarque que beaucoup de recueils portent des titres grecs. On ne sait s'il était hellénisant. Depuis les *Géorgiques* et les *Bucoliques* on avait connu *Metamorphoseon*, d'Ovide, *Cynegiticon* de Grattius, *Astronomica* de Manilius, *Satiricon* de Pétrone etc...

## 2. ENSEMBLE DES ŒUVRES

On peut présenter l'œuvre de Prudence sous forme d'un tableau au plan d'ensemble rigoureux <sup>72</sup>:

### Preface biographique

I. PREMIER RECUEIL D'HYMNES, le *Cathemerinon* ou livre des Heures qui contient des hymnes pour les heures de chaque jour et les temps de l'année liturgique.

### II. UNE PARTIE DIDACTIQUE

<sup>70</sup> Aurelius Prudentius Clemens, *Opera, praefacio*, Edition Lavarenne, tome I, *Cathemerinon liber*, p. V-VII.

<sup>71</sup> Alain Michel *In hymnis et canticis, culture et beauté dans l'hymnique latine chrétienne*, Louvain, Etudes Augustiniennes, 1976, p. 63. Laurence Gossez, *Poésie de lumière, une lecture de Prudence*, Peeter, Louvain, 2001.

<sup>72</sup> M. Lavarenne, *Œuvres de Prudence*, Tome I, *Introduction*, Belles-Lettres, Paris, 1955.

- a. *Apotheosis*, sur la nature de Dieu, réfutation d'erreurs théologiques relatives à la divinité et à la puissance du Christ.
- b. *Hamartigenia*, sur l'origine du Mal, contre le dualisme de Marcion, exposé de la doctrine catholique sur Satan et le libre arbitre.
- c. *Psychomachia*, ou combat allégorique des vices et des vertus, figurés par des guerrières.
- d. *Contre Symmaque*, réponse à la *relatio* du Sénateur Symmaque sur le rétablissement de l'autel de la Victoire au Sénat, et attaque contre les dieux du paganisme.
- e. *Dittochaeon*, série de quatrains vraisemblablement destinés à servir de légendes à des tableaux représentant des scènes de l'Ancien et du Nouveau Testament.

III. DEUXIEME RECUEIL D'HYMNES: le *Péristéphanon*, ou Livre des Couronnes, récit des passions de martyrs et éloge de leur couronne ou de leur victoire.

## EPILOGUE

L'expression est pittoresque, les images colorées et gracieuses, l'éloquence prenante, il a un vrai talent de versificateur, qui manie avec aisance les rythmes les plus variés. Mais les défauts ne sont pas moindres: une longueur déconcertante, usage fréquent du pléonasme, de la redondance, énumérations fastidieuses, des scènes macabres ou morbides à profusion, travers des auteurs espagnols comme Sénèque et Lucain. Seul nous intéresse ici, le *Peristephanon*.

### Les textes du *Peristephanon*<sup>73</sup>

C'est Prudence qui, le premier, a écrit des poèmes pour glorifier les martyrs chrétiens, longs, et vibrants. L'idée était heureuse et novatrice, le poète sortait ainsi des sentiers battus de la mythologie et des thèmes usés et redondants. Prudence emploie des mètres très variés d'une pièce à l'autre, et il semble sur ce point vouloir rivaliser avec Horace.

Mais Prudence étale dans les hymnes des défauts qui nous paraissent désolants: le goût pour les descriptions morbides, une prolixité lassante, la tendance à l'exagération, le style ampoulé et parfois obscur. L'intérêt du *Pe-*

73 *Peristephanon* est la transposition du grec περί στεφανών, littéralement: *sur les couronnes*. Στεφανός, dérivé de στέφω, entourer, envelopper avec honneur. Le lat. *corona*, parallèle ou dérivé du grec χορονή, de χορός, cercle de chanteurs ou danseurs, objet en forme de cercle. Le symbole de la couronne des martyrs dérive de la couronne dont on coiffait les athlètes vainqueurs en répandant sur elle du parfum qui, en s'élevant, paraissait les rapprocher des dieux.

*ristephanon* est plus grand que ses défauts, car il est souvent la source la plus ancienne, et son texte supplée à la perte de documents <sup>74</sup>. Le succès du *Péristephanon* fut large, les auteurs médiévaux le citent, la liturgie hispanique chante ses hymnes au *Breviarium gothicum*, la liturgie ambrosienne lui en emprunte et s'en inspire. La liturgie romaine a emprunté les hymnes du *Cathemerinon*, mais point celles du *Péristephanon* peut être trop prolixes.

### Analyse des hymnes

Le *Péristephanon* se compose de 14 hymnes: 1. En l'honneur des saints martyrs *Emeterius* et *Chelidonium* de Calahorra, fête le 3 mars. 2. En l'honneur de la passion du bienheureux martyr Laurent. 3. En l'honneur de la bienheureuse martyre Eulalie d'Emérita. 4. En l'honneur des dix-huits saints martyrs de Sarragosse, le plus important par les thèmes. 5. Passion de saint Vincent, diacre de Sarragosse, martyrisé à Valence, équivalent espagnol de s. Laurent. 6. En l'honneur du bienheureux martyr *Fructuosus*, évêque de Tarragone, *Augurius* et *Euloge*. 7. En l'honneur de *Quirinius*, martyr à Syscaria, un saint oriental dont Prudence aurait vénéré les reliques ou assisté à leur translation à Rome. 8. Sur un lieu de Calahorra où souffrirent des martyrs. 9. Passion de saint Cassien de *Forum aurelii*, un très lointain martyr du Tyrol, connu de Prudence. 10. Paroles du saint martyr Romain contre les païens, Romain, diacre d'Antioche énonce un véritable catéchisme dans sa controverse avec les persécuteurs qui couvre 1140 vers. 11. Sur la passion du bienheureux Hyppolite, prêtre romain déporté en Sardaigne en même temps que le pape s. Pontien. 12. Passion des Apôtres Pierre et Paul. 13. Passion de s. Cyprien évêque de Carthage. 14. Passion d'Agnès, martyre romaine.

### 3. L'HYMNE IV DU *PÉRISTEPHANON*

Dans cette pièce de 200 vers en strophes sapphiques, Prudence semble résumer les notions qu'il a sur l'Eglise d'Espagne, il fait l'éloge de dix-huit martyrs honorés à Sarragosse, il en ajoute quatre qui survécurent, plus Vincent le diacre de Valence. Les dix huit martyrs de Sarragosse furent victimes de Dioclétien. Son témoignage sur la plupart des martyrs cités est le plus ancien. Les trois premières strophes forment une introduction générale. Puis viennent Carthage qui présence Cyprien, Cordoue les martyrs Reiscle et Zoël, arragone *Fructuosus*, Gérone Félix, et Calahorra *Faustus*, *Januarius* et *Martialis*.

La strophe 8 poursuit:

*Barchinon clarø Cucufate freta*  
*Surget et Paulø speciosa Narbo,*

<sup>74</sup> M. Lavarenne, Prudence, *Péristephanon*, Les Belles Lettres, Paris, 1951, Introduction.

*Teque praepollens Arelas habebit  
Sancte Genesi.*

*Barcelone se lèvera, confiante en l'illustre Cucufat, ainsi que Narbonne dont Paul est l'ornement, ô saint Geniès, c'est la puissante Arles qui te possèdera.*

L'énumération continue, cette strophe cite deux gaulois: Paul de Narbonne et Geniès d'Arles.

Paul est le premier évêque de Narbonne. La *Vita Pauli*<sup>75</sup> rapporte que l'escouade missionnaire dirigée par Paul s'arrêta à Béziers où après les premières prédications, Paul institua son disciple ; Aphrodise comme évêque de cette ville et continua pour fonder l'Eglise de Narbonne. Aphrodise périt dans la persécution de Dèce, probablement le 28 avril 250, mais Paul put se cacher et échapper aux poursuites et mourut paisiblement. L'intérêt de la citation est double:

a. Il rapproche deux villes gauloises, déjà rivales en Narbonnaise: Narbonne et Arles et il les rapproche de l'Espagne.

b. La citation du nom *Genesi* au vocatif est précédée de l'adjectif *sanctus*, lui aussi au vocatif: *sancte*.

*Sanctus* est l'adjectif répondant à *sancio*, *sacer*, *sacrum*, ce qui est séparé de l'ordre commun pour entrer dans le monde du numineux, du divin ou voué aux dieux. *Sacer* indique un état, *sanctus* le résultat d'un acte, établi et consolidé par un rite, le mot est passé ensuite plus tardivement au sens de vertueux ou qui peut être vénéré. Dans la langue classique, *sanctus* s'applique à ce qui est consacré à la divinité ou au culte, images, personnes, biens, les *res sanctae* relèvent des *res divini juris*, par opposition aux *res humani juris*. Les personnes vivantes peuvent être titrées de cet épithète, ainsi Pline à Trajan: *Imperator sanctissime*<sup>76</sup>.

Chez les chrétiens de langue latine, *sanctus* traduit le grec ἅγιος de la Septante, lui-même rendant l'hébreu *godesh*. *Agios* est l'attribut propre de l'Esprit de Dieu<sup>77</sup>. Le poète Prudence, dans la citation qu'il fait du martyr Geniès, fait précéder directement le nom *Genesi* de l'épithète *Sancte*. C'est historiquement la première fois que *sanctus* précède le nom du personnage ou martyr que les actes ou les mérites élèvent à l'ordre des choses saintes, et qui est proposé à la vénération ou à la prière des fidèles.

<sup>75</sup> *Acta sanctorum*, XXII martii.

<sup>76</sup> Ernout et Meillet, *Dictionnaire étymologique de la langue latine histoire des mots*, Klincksieck Paris, 1979, p. 584-587.

<sup>77</sup> Hippolyte Delaye, op.cit. p. 1-75.

## B. S. Genies Et L'Espagne

## 1. LA LITURGIE HISPANIQUE

L'Eglise s'est précocement organisée en Espagne, et elle a fonctionné en vase clos, sous le patronage des grands hiérarques de Séville, s. Léandre et s. Isidore <sup>78</sup>. Saint Geniès d'Arles occupe dans l'hagiographie et la liturgie hispanique <sup>79</sup>. La fête de saint Geniès au 25 aout, est très solennelle, et comporte un corpus complet de pièces propres:

*Le missel.* Certaines oraisons évoquent des phrases de la *Vita Genesii* de Paulin de Béziers: la *missa*: *..cum in studio militiae saecularis exceptoris functus officio, manum suam divinam porrigens audit...* La traversée du Rhône est décrite: *Dum mos ad te confugiendo fugerat percussores, Rhodani medias inter undas sanctos angelos reperit te baptizantes parentes.*

L'oraison *ad pacem* revient sur le sang du martyr et l'eau du Rhône: *Cum non solum Rhodani undis abuitur, sed etiam sanguinis sui effusione renovatur.* L'idée de l'auto-baptême de Geniès se confiant au fleuve est portée par la prière de consécration ou *post-sanctus*: *In baptizando se officio functus est sacerdotis.* Et aussitôt après la consécration l'oraison *post-pridie*: *..non adminiscendus neophotorum turbis, sed consortiis angelorum.* Le grande bénédiction qui conclut la messe évoque les mariniers dont s. Geniès est la patron: *Qui illum fluviali consecravat ex gurgite, vos mundiali non subruat tempestate* <sup>80</sup>.

**Le bréviaire.** L'hymne de la fête, lyrique et historiée, donne, versifiée en

78 E. Magnin, *L'Eglise Wisigothique au VIIe siècle*, Picard, Paris, 1912, 2 vol. Pierre Cazier, *Isidore de Séville et la naissance de l'Espagne catholique*, Beauchesne, Paris, 1994, 329 p. A compléter par: Thomas Deswarte, *Une chrétienté romaine sans pape, l'Espagne et Rome (585-1085)*, Editions classiques Garnier, Bibliothèque d'Histoire médiévale, n° 1, Paris, 2010, 669 p. ouvrage publié postérieurement à la rédaction du corps du présent texte.

79 Que l'on nomme aussi liturgie *gothique* parce que l'Eglise d'Espagne qui pratiquait cette liturgie était sous la domination de la monarchie gothe, ou plus tard *mozarabe* lorsque la domination arabe s'appesantit sur elle. Après la *Reconquista*, par manque d'études et d'attention des clercs qui l'accompagnaient, cette liturgie a failli disparaître sous des accusations théologies infondées. Elle a été sauvée au XVIe s. par le cardinal de Cisneros, ses livres publiées par le Cardinal Lorenzana et maintenue dans la cathédrale de Tolède et des églises du diocèse. Elle paraît de nos jours plus largement célébrée et semble pas avoir subi trop gravement les méfaits de la réforme liturgique après le concile du Vatican de 1962. Cyrille Aillet, *Les Mozarabes, christianisme, islamisation et arabisation en péninsule ibérique (IXe-XVIIe s.)* Casa de Velasquez, Madrid 2010, 418 p.

80 *Missale mixtum*, opera Fr. Ant. Lorenzana. Abbé Migne *Patrologie latine* tome 85, com. 830-836.

douze strophes, les éléments de la *Vita Genesii* de Paulin. Les matines comportent huit *antiphonae* et huit oraisons comme aux très grandes fêtes <sup>81</sup>.

Rappelons que la liturgie dite gothique fut en usage dans nos pays de *Gallia Gothica* et qu'elle pouvait y être encore pratiquée jusqu'au Xe siècle <sup>82</sup>.

Ces constructions rituelles visaient à honorer le saint au jour de sa mort, c'est-à-dire sa naissance au Ciel, le *dies natalis*. Le souvenir du martyr consacre l'espace autour de lui, de sa tombe dans le *cimiterium* et les tombes *ad sanctos*, mais aussi le temps, le *dies natalis*. L'année liturgique organisera ce cycle annuel nommé aussi *sanctoral*, parallèlement au cycle des fêtes des moments de la vie du Christ ou *temporal*, dans une savante et élégante construction <sup>83</sup>.



## 2. LES ÉGLISES VOUÉES À S. GENIÈS EN ESPAGNE

On peut présumer que l'hymne de Prudence et sa citation de s. Geniès d'Arles ont suscité l'intérêt des auteurs de la liturgie hispanique. L'archéologie espagnole énumère un certain nombre d'inscriptions de dédicaces d'églises à partir du VIIe siècle (à Sainte Marie de Mérida), des inscriptions à Tolède (Xe siècle), Cordoue (IXe siècle), *San Ginès el Francò*. Les traces de dévotion et de célébration de sa fête au 25 août sont nombreuses Puntas

<sup>81</sup> *Breviarium Gothicum*, Migne *Patrologie latine*, vol. 86, col. 1193-1198.

<sup>82</sup> La tenue d'un *placitum* mettant en présence les juges romain, franc et goth en 936 dans l'église Saint Jacques de Béziers semble contemporaine de la construction des églises dites à *chevet carré* ou sur *plan visigothique* dont certaines sont encore debout et en service dans les environs de Béziers. La liturgie gothique a pu demeurer en usage dans les environs de Béziers jusqu'à une époque tardive. H. Barthés et Serge Sotos, Documents inédits de l'histoire médiévale de Béziers, cartulaire de l'église Saint Jacques, à paraître.

<sup>83</sup> Delahaye op.cit. p. 162 et suiv.

de Calnegre, Lorca, Sabiote (Province de Jaén) Punchera, (Province d'Almeria). On constate une invocation à Saint Geniès dans la fondation de la ville de Murcia par Todmir ou Tundemir, en 825, le fils de l'émir fondateur, malade et mourant, est ramené à la vie par l'invocation de Sant Ginès. Il faisait l'objet d'une vénération par des communautés musulmanes à la fin du XVe siècle et resta vénéré lors de la conversion des derniers musulmans de la région de Murcia au début du XVIe siècle. Le pape Paul III, naguère Alexandre Farnèse qui avait été évêque de Saint Pons de Thomières, confirma la liturgie de sa fête au 25 août en 1541.<sup>84</sup>

Un sanctuaire d'origine probablement tardo-antique, a eu un certain renom dans la province de Murcia, près de Carthagène: *San Ginés de la Jara*. Ermitage et monastère à la fois, il passa des anciens ermites aux augustins puis aux franciscains avant de périr au début du XIXe siècle et tomber presque en ruine. Une vigoureuse restauration est en cours<sup>85</sup>. Enfin on remarque que le prénom *Ginès*, voire au féminin *Ginesa* a été régulièrement porté en Espagne jusqu'à nos jours.



Imagen de San Ginés de la Jara. Cartagena. Archivo Gregorio Castejón y Gregorio Rabal.

84 C. García Rodríguez, *El culto de los santos en la España Romana y visigoda*, Madrid, 1966.

85 Alejandro Egea Vivancos, *El monasterio y las ermitas de san Ginés de la Jara, Cuadernos sobre religiosidad santuarios murcianos*, Murcia, 2004, 31 p. Nous remercions M. Ricardo Montes Bernárdez, de l'*Asociación de los cronistas murcianos*, de sa précieuse communication sur le monastère de *San Ginés de la Jara* et le culte de s. Geniès en Espagne, spécialement dans la région de Murcia-Cartagena.

## V. Martyre et historiographie

La place de Prudence dans l'histoire est plus que celle d'un poète, du premier véritable grand poète chrétien de l'Antiquité. Il occupe également dans l'historiographie une place primordiale. Et dans cette place historiographique, le rôle qu'il donne aux martyrs et aux saints est novateur.

### *Historiographie chrétienne*

Les chrétiens se sont passionnés pour l'Histoire. Dès la fin du III<sup>e</sup> siècle et la paix donnée à l'Eglise, deux tendances se sont dessinées, l'une en Orient l'autre en Occident, elle-même se subdivisant entre la tendance proprement romaine et la tendance provinciale.

#### A. EN ORIENT

La réflexion sur l'interprétation chrétienne de l'Histoire commence avec l'évêque Eusèbe de Césarée né vers 315 et mort vers 341. Eusèbe (*le pieux* en grec) est de tradition hellénistique il écrit en grec. Il constate la transformation du monde consécutive à la bataille d'Actium, et l'instauration de l'Empire<sup>86</sup>. César est le premier empereur romain, qui succède aux pouvoirs des divers successeurs lointains d'Alexandre le Grand. La République Romaine ne l'intéresse pas. Le christianisme et l'Empire sont deux faces du même dessein de Dieu: Incarnation et Empire, Incarnation du Christ dans l'Empire romain. Auguste et le Christ, monarchie et monothéisme: une même volonté divine sous deux aspects unifiant les humains par la Révélation de la Vérité, et unifiant politiquement l'humanité dans un seul Empire. Une théologie impériale se développe dès le règne de Constantin, l'Eglise et l'Empire sont définitifs et ils sont alliés. L'Empereur quittera Rome pour Constantinople sans préjudice. L'Alliance se continue dans le Seconde Rome jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle. Le christianisme impérial russe recueillera avec la spiritualité, la théologie et la liturgie de Constantinople, la tradition de l'alliance toute Eusébienne entre le Christ et l'Eglise dont il est le seul chef, et Moscou, Troisième Rome. Alliance entre le Tsar<sup>87</sup> et le Patriarche, alliance orageuse, puisque le Tsar supprimera le Patriarchat de Moscou. La première révolution russe de mai 1918 permettra son rétablissement pour une longue période de persécution sanglante sous le joug soviétique. Il est probable que le régime russe actuel, dans ses relations avec le Patriarche de Moscou et de toutes les Russies se place toujours dans la tradition Eusébienne<sup>88</sup>. On ver-

86 Les deux ouvrages majeurs d'Eusèbe de Césarée: *La Préparation évangélique*, et *l'Histoire ecclésiastique*.

87 Le mot *tsar* n'est autre que *César* modifié par la phonétique slave.

88 Hervé Inglebert, *Les romains chrétiens face à l'Histoire de Rome, Etudes August-*

ra la fin ultime de la tradition historiographie orientale et ses implications dans les relations avec le Pouvoir en 1974, dans la déposition du dernier Empereur d’Ethiopie-Abyssinie, le *Négus* Hailé Sélassié 1<sup>er</sup>. Là encore, comme en Russie en 1917, une persécution sanglante frappera l’Eglise.

Dans cette historiographie, les saints sont les compagnons et commensaux du Christ, les intercesseurs auprès de Dieu pour les fidèles. L’Eglise orientale développera un culte très lyrique des martyrs et des saints, et suscitera des compositions littéraires et poétiques de très grande ampleur <sup>89</sup>.

## B. A ROME

La même réflexion sur l’Histoire est plus tardive à Rome et en Occident. On la fait commencer avec s. Damase, pape de 366 à 384, et s. Jérôme qui fut son secrétaire de 367 à 369. A Rome la Révélation se diffuse au milieu de souvenirs bien plus anciens: le souvenir de la Monarchie primitive, de la République romain, la présence du Sénat prestigieux, dont les familles sénatoriales illustres sont peu à peu gagnées à la foi au Christ. Ici ce n’est pas l’Empire qui est prédestiné et qui contient la Révélation, mais l’*Urbs*, la Ville par excellence. Face à l’émigration de l’Empereur à Constantinople, les Sénateurs, païens comme chrétiens, et le clergé chrétien défendent un thème commun: la supériorité de la Ville <sup>90</sup>.

S. Damase compose des œuvres malhabiles, certes, mais fondatrices: s. Pierre et s. Paul sont des citoyens majeurs de l’*Urbs*, venus pour elle, ils instaurent une *pietas* au sens antique. Ils ont créé un *pomaerium* chrétien semblable au *pomaerium* antique dont le chef visible de l’Eglise, l’évêque de Rome, ne pouvait sortir ni émigrer, comme jadis le flamme ou le *summus pontifex* le souverain pontife dont il finira par porter le nom. L’évêque de Rome parle *Urbi et orbi* à la Ville et au Monde.

Au synode romain de 382, le pape Damase affirme la supériorité hiérarchique de la succession apostolique sur l’alliance avec l’Empire. La mystique du *Siège apostolique* la primauté de l’évêque de Rome comme successeur de s. Pierre ont été renforcés par les écrits de s. Jérôme et une foule d’autres. Les Empereurs résidant à Constantinople, les évêques de Rome deviendront de fait les *defensores civitatis*. Malgré les retours, les influences du relatif *eusébianisme* latin –notamment de s. Ambroise de Milan- l’action de deux papes de l’Antiquité s. Léon et s. Grégoire, tous deux qualifiés de *Grands*, ont établi le pape de Rome dans un rôle majeur, l’Empire et l’Empereur étant absents, voire ayant disparu <sup>91</sup>.

---

тиниennes, Louvain, 1996, p. 153 et suiv.

89 Les offices des saints dans l’Eglise byzantine sont réunis dans les livres des *Ménées*, ou livres des mois.

90 Inglebert, op.cit. p. 191.

91 Inglebert op. cit. p. 299 et du même: *Interpretatio Christiana, les mutations des*

Il y eut certes des excès, surtout de langage, la doctrine du *dictatus papae*, la *théorie des deux glaives*, l'équilibre fragile entre l'Eglise et le monde et son Histoire ont connu des épisodes douloureux. La notion du Pape lié à Rome et à toute l'Histoire de Rome est fondamentale de l'Occident. L'exil de la papauté en Avignon, brève mais douloureuse parenthèse a été ressenti par la Chrétienté médiévale comme une rupture de la *Pax deorum* antique. En témoignent les fulgurantes paroles de Pétrarque dans la Lettre XII des *Sine Nomine*: *Maudit soit votre peuple o Jésus Christ etc...*<sup>92</sup>.

#### C. EN PROVINCES, OU L'ON RETROUVE PRUDENTIUS

Prudence n'est pas romain *stricto sensu*. Il expose une considération plus provinciale de l'histoire. Dans le *Contre Symmaque* au sujet de l'autel de la Victoire au Sénat, il explique la religion romaine par l'evhémérisme<sup>93</sup>. Il met ensemble les principaux mythes de son temps: les dieux du paganisme, les triades des néo-platoniciens, il parle de la divinisation des astres et des éléments. Il décrit à Rome la période royale, la République, les conquêtes des Légions, une grandeur due aux hommes et non aux dieux impuissants. L'Empire est pour lui le meilleur régime, la domination de Rome est la condition de la paix, laquelle est nécessaire au Royaume de Dieu. L'Empire est partie intégrante du plan divin, mais il s'agit non de l'Empereur et sa cour, mais de la *Ville*, qui sous les rois, puis sous les consuls, puis sous les empereurs a exercé, elle seule, le véritable *imperium*. Or Rome, depuis l'édit de Carcalla en 212, est identique au Monde romain. Prudence a une conception globale de l'histoire romaine, conquête de la République et gestion impériale sont ramenées au désir divin favorable à diffusion de l'Evangile.

#### D. LA PLACE HISTORIQUE DES MARTYRS CHEZ PRUDENCE

Le *Peristephanon* a une grande place dans l'historiographie chrétienne. Le cadre général des évocations historiques est celui de la pensée antique traditionnelle: les saints martyrs forment le Sénat de la cité chrétienne, le *conscriptus senatus*. Rome qui était naguère la Grande Babylone menacée dans l'Apocalypse, a accompli sa *renovatio* grâce aux martyrs, et affirme à présent son repentir des persécutions. Les dialogues entre les martyrs et les juges sont utilisés par Prudence pour confronter les arguments païens et chrétiens sur la puissance de Rome. Rome devenue chrétienne après avoir battu les rois

---

*savoirs (cosmographie, géographie, ethnographie, histoire) dans L'Antiquité Chrétienne*) Etudes Augustiniennes, Paris 2001.

92 Petrarque, *Sine nomine*, *Lettre XII*, traduit présenté et annoté par Rebecca Le-noir, Editions Millon, Grenoble, 2003, p.110,

93 Théologie des dieux par Evhémère: les dieux ne sont que des hommes illustres, auxquels les hommes ont conféré imaginaiement des origines ou des pouvoirs supérieurs. C.f. Inglebert op.cit. p. 309-318.

et les peuples grâce à Crassus, Camile ou César, vainc désormais les idoles et les rites barbares grâce aux martyrs comme Laurent. Sous la plume de Prudence, s. Laurent développe le thème de la perfection chrétienne de Rome.

Choisi (*adlectus*) comme citoyen (*municeps*) de la Ville ineffable, sur les hauteurs où siège

La curie éternelle, tu portes la couronne civique. On voit ce héros brillant des perles étincelantes, et la Rome céleste le choisit comme consul éternel (*consul perenne*)<sup>94</sup>

Prudence renvoi à des siècles de tradition de la cité romaine, l'*adlectio*, était l'entrée au Sénat, l'assemblée des saints devient la Curie éternelle, Laurent porte la couronne civique et se voit nommé consul à perpétuité, *consul perenne*, ce qui est le privilège de l'Empereur.

La conception provinciale de l'historiographie chrétienne que Prudence esquisse au début du IV<sup>e</sup> siècle, et que s. Augustin portera à son apogée dans la *Cité de Dieu*<sup>95</sup>, devient peu à peu celle des lettrés d'Occident: Sidoine Apollinaire, Cassiodore, les moines irlandais. Elle a été formulée par les évêques espagnols Eugène, Léandre, Isidore, tradition de savoir, de connaissance, de culture, qui deviendra avec la Renaissance Carolingienne, le fondement de la culture européenne.

L'Eglise d'Occident honorera aussi les martyrs dans sa liturgie. Les hymnes de Prudence sont toujours chantées, les *antiennes* et les *répons* des plus anciennes fêtes (s. Pierre et s. Paul, s. Laurent, ste Lucie, Ste Agnès...) sont tirées ou inspirées des *vitae* antiques. Toutefois les fêtes des martyrs, à la différence de la liturgie d'Orient, ne constituent pas un cycle autonome, elles se placent dans le cycle du temps, orienté et dirigée par les fêtes du Christ. Le cycle liturgique de l'Eglise d'Occident, dans ses variétés gothique, ambrosienne ou romaine, est une construction ouvragée, à la fois actualisation des mystères du salut et rappel incessant de l'Histoire des hommes<sup>96</sup>.

Qu'est ce donc que *Rome chrétienne*, dont nous recherchons les traces, selon le témoignage de notre saint Geniès ? Relisons s. Paul aux Ephésiens: Ainsi donc vous n'êtes plus des étrangers (*hospites*) ni des passagers (*advenae*) mais vous êtes citoyens des saints (*cives sanctorum*) et habitants de la Maison de Dieu (*domestici Dei*)<sup>97</sup>. Le texte latin évoque des notions juridiques:

*Non estis hospites et advenae sed estis cives sanctorum.*  
*cives*: citoyens, *sanctorum*: des saints.

94 Prudence, *Peristephanon*, hymne 2.

95 *De civitate Dei, libri XXII*, Edition Jean Divjak, Teubner, Strtgard et Lepizg, 1981-93 2 vol.

96 Henri Kellner, *L'Année ecclésiastique et les fêtes des saints (Eortalogia)* Lethielloux-Pustet Paris-Rome, 1910, 556 p.

97 Ephésiens, II, 19.

# Cándido Alcaraz Sanmartín, hombre cumplidor de sus deberes

RAFAEL ALCARAZ ZAPATA

Me he pasado toda la vida conociendo historias fragmentadas, retazos de una vida que me era ajena. Historias de un abuelo, al que nunca pude conocer. Me han faltado sus manos, sus abrazos y, sobre todo, sus palabras, esas que habrían dado vida a cada uno de sus recuerdos. Las historias que he escuchado no eran suyas, sino ecos lejanos de lo que un día fue.

Por eso, cuando me sumergí en esta investigación, algo cambió. De repente, esos ecos se convirtieron en un relato completo, en una vida real que pude reconstruir. Ya no era solo el hombre del que me hablaban, sino el joven que, con apenas 22 años, se unió a la Armada Española en el *Dédalo*. Pude seguirlo en el *Ulloa* y, con el corazón encogido, sentir su experiencia en la Guerra Civil. He caminado por su exilio en Túnez y he sentido el frío y la soledad de los campos de concentración de Bizerta y Rota.

Esta investigación no ha sido solo un ejercicio de documentación, ha sido un viaje al pasado para encontrarme con mi abuelo, el que me fue arrebatado. Ahora, por fin, puedo decir que lo conozco. Sus historias ya no son ajenas, son parte de mí. Y, aunque nunca pude estrechar su mano, ahora puedo sentir su historia en la mía.

**Resumen:** Este documento es un perfil biográfico de Cándido Alcaraz Sanmartín (1911-1963). El texto detalla su vida, comenzando con sus orígenes en San Javier, Murcia. También describe su carrera en la Armada Española, su servicio en buques como el *Dédalo* y el destructor *Ulloa*, y su participación en la Guerra Civil Española. El documento narra su exilio en Túnez y su posterior internamiento en campos de concentración en Bizerta y Rota, antes de ser puesto en libertad. Por último, se describe su vida de posguerra.

**Palabras clave:** San Javier, “18 de julio”, Mariano Illán, Guerra Civil, Armada, *Dédalo*, *Draga*, Mar Menor, *Ulloa*, Cartagena, Cabo de Palos, Túnez, Bizerta, Cádiz, Rota, Valencia.

**Abstract:** This document is a biographical profile of Cándido Alcaraz Sanmartín (1911-1963). The text details his life, beginning with his origins in San Javier, Murcia.

It also describes his career in the Spanish Navy, his service on ships such as the *Dédalo* and the destroyer *Ulloa*, and his participation in the Spanish Civil War. The document narrates his exile in Tunisia and his subsequent internment in concentration camps in Bizerte and Rota, before being released. Finally, it describes his postwar life.

**Keywords:** San Javier, “July 18”, Mariano Illán, Civil War, Navy, *Dédalo*, *Dredge*, *Mar Menor*, *Ulloa*, Cartagena, Cabo de Palos, Tunisia, Bizerte, Cádiz, Rota, Valencia.

## Cándido Alcaraz Sanmartín. 1911-1963

Nació en San Javier el 1 de diciembre de 1911. Hijo de Narciso y Antonia, fue uno de sus cuatro hijos junto a Ignacio, Salvador y Narciso. Su familia se trasladó a Dolores de Pacheco, donde Cándido haría su Primera Comunión el 22 de mayo de 1921.



Padres Narciso  
y Antonia.



Recuerdo de su  
Primera Comunión.



Cándido de joven.

## Carrera en la Armada y el estallido de la Guerra Civil

El 2 de enero de 1933. Un joven jornalero de 21 años del campo de Cartagena ingresó en la Armada en el Arsenal de Cartagena. Su primer destino, en marzo de 1933, fue como marinero de segunda en el vapor portaerones *Dédalo*, donde juró fidelidad a la bandera nacional. Este buque, que había servido de plataforma para el histórico aterrizaje del autogiro de Juan de la Cierva, fue el inicio de su carrera en la Marina.



Cándido con sus compañeros del Dédalo plaza de la República Cartagena.



Cándido fotografiado en cañón de proa del Dédalo.

En 1934, Cándido fue destinado a la base aeronaval de San Javier, a orillas del Mar Menor. Fue destinado al tren de dragado, participando en trabajos cruciales para el puerto de la base y el canal del Estacio. Es aquí, en su tierra natal, donde lo sorprende el estallido de la Guerra Civil Española.



Cándido con gorro isabelino y sus compañeros San Javier.



Cándido en la draga con compañeros y familiares.

Durante el conflicto, Cándido permaneció en la base, ahora “18 de julio” donde se unió al Socorro Rojo Internacional (SRI). Un testimonio de su humanidad en esos tiempos oscuros fue su ayuda al sacerdote Mariano Illán Gambín, conocido como el cura de “las cuarenta fanegas”. Detenido en la base y protegido por los militares de “actores revolucionarios”, un acto que demostraba su compasión más allá de las afiliaciones políticas.



Cándido en la puerta de la Estación eléctrica San Javier. (pintura tricolor en los edificios).



Cándido en el estribo de un “tres hermanos comunistas” Junto estación eléctrica San Javier.

En diciembre de 1936 aparece como admitido en el Cuerpo de carabineros en las plazas que salieron publicadas en septiembre de 1936 por el ministro de hacienda “Negrín”. Puesto el cual nunca ocupo.



Cándido en la foto de la dotación del Ulloa.



Cándido en Escuelas Cartagena.

En mayo de 1937, con la disolución de la Aeronáutica Naval, Cándido fue trasladado al Arsenal de Cartagena, donde realizó el curso de cabo de elec-

tricidad. En noviembre de 1937, fue asignado como cabo de electricidad al destructor *Ulloa*, el último de su serie en causar alta en la Armada.

El 5 de marzo de 1938 el destructor *Ulloa* se encontraba camino del puerto de Mallorca dando protección a las lanchas torpederas soviéticas que se dirigían allí para atacar a la flota facciosa atracada en ese puerto. Cuando se produjo la famosa batalla de Cabo de Palos donde fue hundido el crucero "*Baleares*". También navegó entre los puertos de Barcelona, Valencia y Cartagena. Durante esta época, en enero de 1938, contrajo matrimonio con Soledad Pardo, y a finales de año nacería su primer hijo, Narciso.



Cédula personal de Soledad Pardo Castejón.



Soledad Pardo Castejón.

## El exilio en Túnez y el difícil regreso

La guerra terminó para Cándido, el 4 de marzo de 1939. Tras una sublevación Nacional en Cartagena, la flota republicana, incluyendo el *Ulloa*, soltó amarras y zarpó sin un destino claro. Después de intentar llegar a Orán y de debatirse entre los mandos de la flota si se regresaba a Cartagena en virtud de los rumores que tenían sobre el fracaso de la rebelión. La flota finalmente recaló el 7 de marzo en el puerto tunecino de Bizerta, entonces un protectorado francés. La gran mayoría de los marineros, convertidos en prisioneros, fueron internados en el campo de concentración de Meheri Zebbeus, una antigua mina en el desierto tunecino.



Puerto de Bizerta (Túnez).



Noticiero local.



Flota entrando en Bizerta (Túnez).



Campo de concentración Meheri Zebbeus.

En marzo de 1939, Cándido se enfrentó a una decisión crucial: quedarse en el exilio o regresar a una España en manos de los vencedores, lo que significaba enfrentar un destino incierto. Como muchos, optó por volver a su tierra. El 4 de abril, a bordo del vapor “Marqués de Comillas”, llegó a Cádiz y fue recluido en el campo de concentración de La Almadraba en Rota.

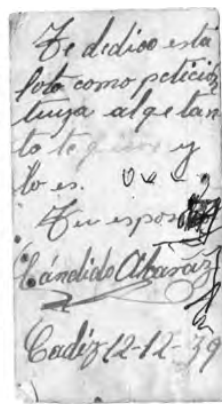


Vapor Marqués de Comillas buque hospital en el bando republicano y transporte después de ser incautado por el bando nacional.

Durante un año, Cándido estuvo adscrito a un batallón de trabajadores especialistas. Finalmente, en mayo de 1940, gracias a avales de buena conducta, fue puesto en libertad. Regresó a Dolores de Pacheco para comenzar de nuevo su vida como civil.



Documento de puesta en libertad.



Fotografía en el campo de concentración de Rota. Uniformidad de restos de uniformes de diversos cuerpos. Dedicatoria a su esposa Soledad. 12/12/1939.

## Una nueva vida

En los años de la posguerra, Cándido se dedicó a trabajos como jornalero. En 1944 nació su segundo hijo, Antonio, completando así su familia. Con el tiempo, su trabajo lo llevó a otros lugares; en 1953, se mudó con su esposa e hijo menor a Valencia para trabajar en las obras del encauzamiento del río Turia, la primera fase del Plan Sur.



Cándido con sus compañeros  
levantado el muro del río Turia.



Cándido, Soledad y su  
hijo Antonio en el antiguo  
cauce del río Turia.

Más tarde, en 1957, trabajó en la refinería de Cartagena REPESA (hoy REPSOL) en el Valle de Escombreras, hasta noviembre de 1958, que se unió a la empresa ALPENSA, trabajando en un pozo de agua de riego. Fue allí donde, el 27 de septiembre de 1963, a los 52 años, su vida terminó trágicamente a causa de un accidente laboral.



Cándido junto a su hijo Narciso junto  
a los motores extractores del pozo.



Cándido junto a su mujer y sus  
dos hijos en Dolores de Pacheco.

Décadas después de su muerte, su servicio en la Armada fue reconocido. En 1987, en virtud de la regulación para los militares de la Guerra Civil, se le concedió el grado de Mayor de la Armada, un justo reconocimiento a una vida de servicio, sacrificio frente a las adversidades de la historia. Cándido Alcaraz Sanmartín, un hombre del Mar Menor, símbolo de la lucha y la supervivencia de una generación.



*Cándido Alcaraz Sanmartín*

## EL PRIMER DÉDALO (1922-1940): EL PORTAHIDROAVIONES ORIGINAL.

### *Portahidroaviones Dédalo (ex-Neuenfels) (en 1930)*

**Botadura:** 19 de abril de 1901 (como mercante Neuenfels).

Transformado en portahidroaviones en 1922

**Destino:** Dado de baja y desguazado en 1940

**Desplazamiento:** 9.900 t a plena carga

**Eslora total:** 132,11 m (127,72 entre perpendiculares)

**Manga:** 16,78 m

**Puntal:** 9,54 m

**Calado:** 7,40 m a plena carga

**Equipo propulsor:** 3 calderas de carbón, máquina alternativa de triple expansión, 1 hélice

**Potencia:** 3.000 CV

**Velocidad máxima:** 10,0 nudos

**Armamento:**

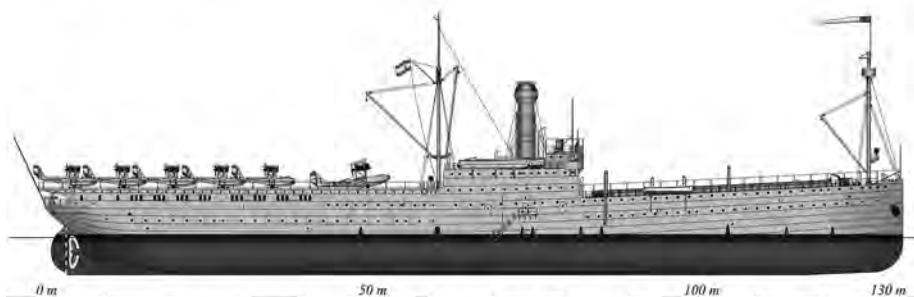
2 x 105 mm L/35 de tiro rápido Krupp en proa

2 x 57 mm L/42 de tiro rápido Nordenfeli en popa

**Aeronaves (en 1930):**

5 hidroaviones Macchi M.18

1 hidroavión Savoia-Marchetti SM.62



Fue un antiguo vapor de hélice alemán entregado a España en 1922 como compensación por los buques mercantes hundidos por submarinos alemanes durante la Primera Guerra Mundial.

Originalmente diseñado como un transporte, fue adaptado para ser el primer “Estación Transportable de Aeronáutica Naval” (ETAN), y se le conoce como el primer porta-hidroaviones de la Armada Española.

Podía transportar y operar hidroaviones (que eran arriados al agua y recogidos mediante grúas), dirigibles semirrígidos y globos de observación.

El 7 de marzo de 1934, el ingeniero español Juan de la Cierva logró un hito histórico: el primer aterrizaje de un autogiro en la cubierta de un buque. Este evento tuvo lugar a bordo del Dédalo, anclado en aguas del Mediterráneo cerca de Valencia. Fue dado de baja en 1940 y desguazado.



Jura de Bandera de Cándido. 14 de abril de 1933. Segundo aniversario de la II República Española.



Cándido en cañón amura de estribor. Se puede apreciar chimenea característica del Dédalo.



El Dédalo desplegando su dirigible.



Autogiro C-30 despegando de la cubierta del Dédalo.



Puerto de Cartagena 1935. Dédalo atracado en el Arsenal parte inferior derecha.

## La base aeronaval “18 de julio” de San Javier

Tiene una historia rica y compleja, especialmente ligada a la formación aeronáutica y a eventos clave de la historia de España. Hoy en día, es principalmente conocida como la sede de la Academia General del Aire y del Espacio (AGA).

Orígenes y primeros años (Base Aeronaval):

Los orígenes de la base se remontan a la década de 1920, cuando la Armada Española adquirió terrenos junto a Santiago de la Ribera (San Javier) para establecer una base aeronaval. La ubicación era ideal para las prácticas con hidroaviones debido a sus condiciones meteorológicas y su proximidad al Mar Menor.

Se construyeron pistas, hangares, talleres, alojamientos y otras instalaciones, incluyendo un pequeño puerto. La Aeronáutica Naval fue la responsable de gran parte de la fisonomía original de la base, que aún hoy conserva elementos de aquella época.



Puerta Base San Javier años 30.

Durante la Guerra Civil Española:

Al inicio de la Guerra Civil, el 18 de julio de 1936, la Base Aeronaval de San Javier se sumó a la sublevación militar de forma pasiva. Sin embargo, el aeródromo cercano de Los Alcázares, que permaneció fiel al gobierno republicano, organizó una columna que tomó la base de San Javier el 19 de julio, con el apoyo de fuerzas de infantería y artillería. La base se rindió con poca resistencia y pasó a formar parte de las Fuerzas Aéreas de la República Española.



Celebración aniversario inicio guerra. Edificios con pintura tricolor.

## Tren de dragado

Una obra de gran envergadura fue la construcción del puerto de la base aeronaval, muy necesario para el uso de los hidroaviones. Para ello hubo que dragar toda la superficie del mismo, debiendo trasladarse el tren de dragado, fabricado ex profeso, a través de un canal excavado en la Manga.



Canal del Estacio Manga del Mar Menor.

### ¿Qué es un “tren de dragado”?

Un “tren de dragado” no es un tren ferroviario al uso, sino un conjunto de buques y equipos especializados que trabajan de forma coordinada para realizar operaciones de dragado. Típicamente, un tren de dragado se compone de:

**Draga:** Es el buque principal, equipado con la maquinaria para excavar y extraer el material del fondo marino. Existen diferentes tipos de dragas (de cuchara, de succión, de tolva, etc.), cada una adecuada para distintos tipos de material y profundidades.

**Gánguiles:** Son buques de transporte sin propulsión propia (o con muy poca) que reciben el material dragado de la draga. Una vez llenos, son remolcados hasta un punto de vertido autorizado (en alta mar o en zonas terrestres específicas) donde descargan su contenido. El uso de varios gánguiles permite que la draga siga trabajando mientras uno o varios gánguiles están transportando y descargando el material.

**Remolcadores:** Son los buques encargados de mover y posicionar la draga, así como de remolcar los gánguiles cargados y vacíos.

**Barcazas de apoyo (Chinchorro):** Pueden ser usadas para transportar equipos, combustible o personal.

### El concurso

El concurso para la construcción y entrega de un tren de dragado completo en la Base Aeronaval de San Javier (Murcia) tiene las siguientes características principales:

Objetivo:

- Construcción y entrega de un tren de dragado compuesto por una draga, dos gánguiles y un remolcador, con calado máximo de un metro en plena carga y en orden de trabajo.

Especificaciones técnicas:

1. Dragas:

- Capacidad de extracción de 70 m<sup>3</sup>/h en fondos de cascajo, arena, fango o arcillas compactas.
- Puede ser de cuchara o mandíbulas, preferiblemente automotora.
- Capacidad para izar un hidroavión “Dornier Wal” de 7 toneladas.
- Motor de vapor o Diésel, con autonomía mínima de 50 horas de trabajo.
- Cocina para la tripulación y un bote chinchorro de 3.50 metros de eslora.

2. Gánguiles:

- Dos unidades con capacidad mínima de 35 m<sup>3</sup> cada uno.
- Equipados con compuertas de fondo manejadas desde la cubierta.

3. Remolcador:

Motor Diésel, capaz de remolcar un gánguil cargado a 6 millas por hora.  
Condiciones del concurso:

- Los concursantes deben presentar proyectos completos, incluyendo memoria descriptiva, cálculos justificativos, planos, presupuesto detallado y condiciones económico-facultativas.
- El tren debe ser entregado completamente acabado y pintado, con todos sus accesorios y herramientas.
- Pruebas preliminares y definitivas serán realizadas para verificar funcionamiento y capacidad de extracción.

Plazos y garantías:

- Plazo de garantía de un año desde la recepción provisional.
- Multas por deficiencias en pruebas o incumplimiento de plazos.
- Depósito provisional de 23.652 pesetas para participar en el concurso.

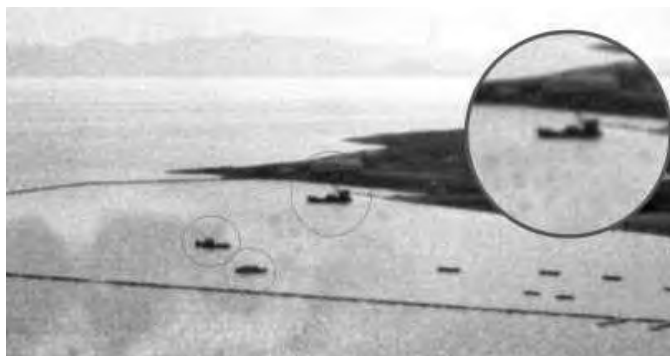
Otros requisitos:

- Los materiales deben cumplir con las normas de una Sociedad de Clasificación reconocida.
- El contratista será responsable de los gastos de pruebas, transporte, impuestos y otros costos relacionados.

Presentación de propuestas:

- Las propuestas deben ser redactadas en castellano y presentadas en papel sellado, incluyendo detalles sobre plazos, precios, garantías y pruebas.

El concurso busca garantizar la calidad técnica y económica del tren de dragado, promoviendo la protección de la industria nacional.



Tren de dragado en el puerto Base de San Javier.



B-2, DRAGA TIPO PRIESTMAN Y B-3, REMOLCADOR PARA LA BASE NAVAL DE SAN JAVIER (1933). A.

“Herederos de Bernardo Laín” Astillero (Cantabria).



Remolcador y Gánguiles. Astillero (Cantabria).



*Miembros de la dotación de la Draga.*



La draga tipo Priestman es una versión más sencilla de los buques de dragado, diseñada para trabajos pequeños en lugares de difícil acceso como rincones de muelles, puertos pequeños o ríos. Su construcción es simple, consistiendo en un casco (autopropulsado o no) con una grúa convencional equipada con una cuchara. La energía para la maquinaria podía provenir de una caldera de vapor (en modelos más antiguos) o de un motor diésel.

## Socorro Rojo Internacional

El Socorro Rojo Internacional (SRI) fue una organización de apoyo humanitario y político vinculada a la Internacional Comunista. Durante la Guerra Civil Española, tuvo un papel muy activo en el bando republicano, y sus actividades fueron de gran importancia en toda la retaguardia.

Aunque no conozca registros específicos que detallen una actividad del Socorro Rojo Internacional directamente en la base aeronaval de San Javier, es posible inferir su papel a partir de sus funciones generales durante la guerra, especialmente en zonas de importancia militar y bajo control republicano.

Cándido Alcaraz militó en el SRI estando en la Base Aeronáutica de San Javier. En el tercer grupo teniendo de responsable a Argimiro Eijo García. En su ficha de la Político Social De Madrid aparece como afiliado a dicha organización.

A falta de documentación específica, se puede asumir que el SRI habría desempeñado un papel similar al que tuvo en otras zonas republicanas:

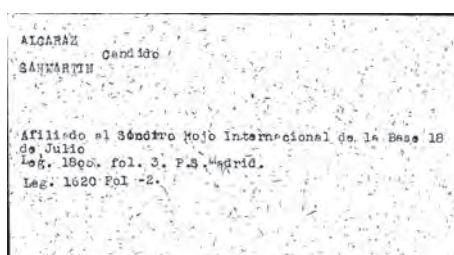
- Asistencia sanitaria: El Socorro Rojo Internacional fue fundamental en la organización del sistema sanitario militar republicano. Crearon hospitales, ambulancias y campañas de higiene. Es muy probable que sus brigadas y personal sanitario colaboraran en la atención médica de los heridos y enfermos de la base de San Javier.
- Apoyo a los combatientes y sus familias: La organización no solo se dedicaba a la atención en el frente, sino que también proporcionaba ayuda material y social a los soldados y a sus familias en la retaguardia. Esto podía incluir alimentos, ropa, y otros bienes de primera necesidad.
- Propaganda y movilización: El SRI también utilizaba sus actividades humanitarias para promover la causa republicana y antifascista. Esto se hacía a través de mítines, carteles y la difusión de ideas de solidaridad obrera y antifascista.

SOCORRO ROJO INTERNACIONAL Sección Militar Base Aérea "18 JULIO"	
Secretaría General	
GRUPO Nº 3	
Responsable	ARGIMIRO EIJO GARCIA
Suplente	JOVINO ALVAREZ IGLESIAS
	ANTONIO RABASCO
	JOSE MORALES
	PEDRO BUENDIA BARQUERO
	DIEGO BAEZA LOPEZ
	JOSE LOPEZ CANOVAS
	PRIMO PALOMBEQUE SARASOLA
	JOSE ZARAGOZA LLORENS
	MARIANO PEREZ PASTOR
	CARLOS BEITIA ALAVARRI
	PASCUAL PEREZ MOLINA
	ENRIQUE SANMARTIN GARCIA
	FRANCISCO ORS MORALES
	JOSE INSUA DIAZ
	CANDIDO ALCARAZ SANMARTIN
	RICARDO CAMPILLO GARCIA
	SANTOS ARTECHE SUSO
	BENITO PEREZ PEREZ

Listado del grupo nº 3 Base  
San Aérea "18 de Julio".



Carnet Socorro Rojo Internacional.



Ficha de Cándido Alcaraz Sanmartín,  
Político Social – Madrid.

## Cura D. Mariano Illan Gambin

A D. Mariano Illán Gambín se le conocía en San Javier por el cura de “las cuarenta fanegas”, porque esta extensión tenía su finca que estaba junto al campo de aviación de La Ribera y que fue absorbida por esta base, unos años después. Estuvo de cura en la pedanía de Orihuela, La Marquesa, destacándose por ser un cura rico que poseía un aceptable coche y muchos perros. Era muy buena persona y muy liberal. Estuvo también de cura en la cárcel de mujeres de Murcia, de donde era natural. Fue Capellán del Santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta.



D. Mariano Illán Gambín.

Los militares de la Base protegieron a D. Mariano Illán de la “justicia miliciana”, manteniéndolo detenido en sus dependencias hasta ponerlo a disposición de las autoridades civiles. Este trato prestado a un sacerdote era visto con recelo por parte de los servicios de información y organizaciones políticas. Tras la contienda D. Mariano utilizó sus influencias y su posición para devolver el favor a quienes en momentos difíciles le echaron una mano.

Entre los que ayudaron a D. Mariano estaba Cándido Alcaraz. Esto podemos deducirlo del aval que firmó D. Mariano para declarar a favor de Cándido que se encontraba recluido en el campo de Rota. No pudiendo tener un relato mas concreto.

D. Mariano Illán Gambín,  
Presbítero de la Diócesis de Murcia  
Cartagena con residencia accidental en  
Santiago de la Ribera (San Javier  
Murcia).

Informa: Que el Marinero de la Armada  
Cándido Alcaraz Sanmartín lo conoció  
en Septiembre de 1936 estando aquel  
suscrito en calidad de detenido en la  
Base Aeronaval de San Javier no habi-  
endo notado en el hasta el 9 de  
Diciembre 1936 día que salió de  
dicha Base más que era un hom-  
bre cumplidor de sus deberes, habien-  
do tenido para conmigo atenciones  
que por aquel tiempo era comprometi-  
do y peligroso tenerlas, después de  
esa fecha no puedo saber nada,  
por no encontrarme en contacto con él.  
Por lo todo lo expuesto lo firmo en Santiago de la  
Ribera a 15 de Mayo 1939  
P.D. Mariano Illán Gambín Pbro.

D. Mariano Illán Gambín, Presbítero de la Diócesis de Murcia Cartagena con residencia accidental en Santiago de la Ribera (San Javier Murcia)

Informa: Que el Marinero de la Armada Cándido Alcaraz Sanmartín le conoció en septiembre de 1936, estando el que suscribe en calidad de detenido en la Base Aeronaval de San Javier, no habiendo notado en el hasta el 9 de diciembre 1936 día que salió de dicha Base, más que era un hombre cumplidor de sus deberes, habiendo tenido para conmigo atenciones que por aquel tiempo era comprometido y peligroso tenerlas, después de esa fecha no puedo saber nada, por no encontrarme en contacto con él.

Por todo lo expuesto lo firmo en Santiago de la Ribera a 15 de mayo de 1939

P.D. /Mariano Illán Gambín Pbro.

Aval D. Mariano 15/05/1939



Carta del SIM pidiendo información de D. Mariano y del Capitán Carsellé.

Prisión Provincial de Murcia  
Expediente procesal de Mariano Illan Gambin

Nombre: Mariano Illan Gambin  
Apellidos: Illan Gambin  
Edad: 41 años  
Profesión: Mecánico  
Estado civil: Casado  
Lugar de nacimiento: Murcia  
Fecha de ingreso: 16 de Octubre de 1937  
Motivo de ingreso: Detenido por el Jefe de la Base Aérea

Nombre	Apellidos	Edad	Profesión	Estado civil	Lugar de nacimiento	Fecha de ingreso	Motivo de ingreso
Sr. Mariano Illan	Gambin	41 años	Mecánico	Casado	Murcia	16 de Octubre de 1937	Detenido por el Jefe de la Base Aérea

El Jefe de la Prisión Provincial de Murcia  
El Jefe de la Base Aérea

Entrada en prisión de D. Mariano como MECANICO 16/10/1937.

GOBIERNO CIVIL  
MURCIA

SECRETARÍA

Caso de no encontrarse a disposición alguna de ninguna otra Autoridad, Negociado 1161ª posición de ninguna otra Autoridad, Num. 1470 se servirá Vd. poner en libertad al detenido en esa Prisión Provincial, MARIANO ILLAN GAMBIN, a mi disposición, dándose cuenta de haber efectuado dicha orden.

Murcia 30 de Enero de 1938  
EL GOBERNADOR CIVIL  
*[Firma]*

Director de la Prisión Provincial de esta Capital.  
MURCIA.

Puesta en libertad de D. Mariano. 30/01/1938.

### Relato de Miguel Lucas García:

"tuve noticias de que venían de Murcia a por "el cura de las 40 fanegas". Me fui corriendo en bicicleta a su casa, en la finca de un familiar que lindaba con la Base Aérea, para darle aviso. Cuando llegué, el cura, don Mariano Illán Gambin, salió en calzoncillos y le dije lo que pasaba; instantes después, le acompañé y ayudé a meterse por la valla del recinto en la Base y le indiqué que se dirigiera a los polvorines, donde estaría más seguro y me volví a San Javier. En el regreso, vi como a un kilómetro unas

*luces y, temiendo lo peor, me escondí saliéndome del camino. Desde mi lugar observé que el camión llegó hasta la casa del cura... pero por fortuna, éste ya no se encontraba allí. Al acabar la guerra, me llamaron para que me presentara en la prisión; allí mismo fui juzgado y condenado y me quedé hasta la liberación. Un día en la cárcel recibí la visita de un hombre. Me preguntó si le conocía y al contestarle que no, él me dijo: "soy el cura de las 40 fanegas, aquél al que ayudaste y me salvaste la vida", volveré el sábado que viene. Cumpliendo lo que dijo, el sábado volvió, preguntándome si necesitaba algo. Yo le dije que mi preocupación era mi madre y mi hermana, que también estaban presas, simplemente por tener ropa de aviadores republicanos (tres saetas de una escuadrilla cayeron al mar y en la orilla de la playa encontraron sus ropas) y me dijo que no me preocupara. Al día siguiente, el cura las sacó a las dos de la cárcel".*

CARTAGENA HISTORICA N°36 MUERTE EN LA MARINA



Foto aérea Base San Javier.

## Ayuda soviética Guerra Civil Española

Los camiones ZIS-5 jugaron un papel crucial y muy destacado en la ayuda soviética a la República durante la Guerra Civil Española (1936-1939). Se convirtieron en un verdadero símbolo de la ayuda material enviada por la Unión Soviética y en el caballo de batalla logístico del Ejército Republicano.



Cándido (de pie) junto a sus compañeros con su flamante ZIS-5 Base de San Javier.

Se estima que llegaron a España más de 2.000 unidades de camiones ZIS-5 para el gobierno republicano. Algunas fuentes incluso mencionan hasta 6.500 unidades, lo que lo convertiría en el camión militar más numeroso en el bando republicano.

Esta afluencia masiva de vehículos de transporte era vital para un ejército que necesitaba mover tropas, municiones, alimentos y otros suministros de manera eficiente en un conflicto tan dinámico.

El “Tres Hermanos Comunistas” (3HC): El sobrenombre más popular del ZIS-5 en España fue “Tres Hermanos Comunistas”. Este apodo surgió de las siglas ZIS (ЗИС) en cirílico, que en una interpretación aproximada en el alfabeto latino, se asemejaban a “3HC”. Este logotipo, que lucían en sus radiadores, se hizo muy conocido.

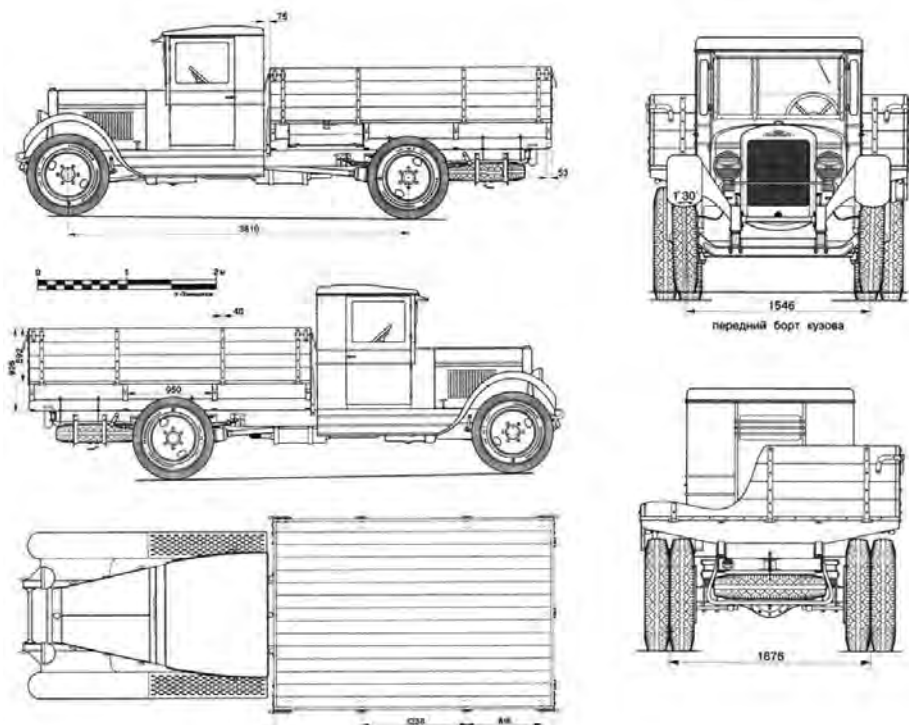
La principal razón de su éxito y su aprecio por parte de los republicanos fue su extraordinaria fiabilidad y sencillez mecánica. Estaban diseñados para ser robustos y fáciles de mantener y reparar, incluso en las difíciles condiciones del frente de guerra y con escasez de mecánicos especializados o repuestos.

Su motor de gasolina de 6 cilindros (alrededor de 5,5 litros y 74 CV) era potente para la época y el tipo de vehículo. Su tracción trasera junto con un chasis resistente les permitía moverse bien por terrenos difíciles y carreteras en mal estado algo común en la España de entonces.

Junto con los tanques T-26, los aviones Polikarpov I-15 “Chato” y I-16 “Mosca”, los camiones ZIS-5 fueron uno de los elementos más visibles y abundantes de la ayuda militar soviética a la República. Su omnipresencia

en la retaguardia y el frente los convirtió en un símbolo tangible del apoyo exterior.

En resumen; los camiones ZIS-5 fueron un pilar fundamental en la logística del Ejército Republicano durante la Guerra Civil Española apreciados por su resistencia, simplicidad y capacidad de adaptación, dejando una huella duradera en la historia del transporte militar y civil en España.

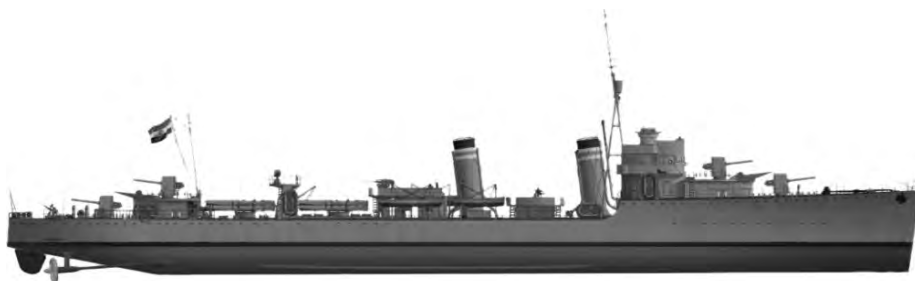


## El destructor “Ulloa” (Ua)

Fue un buque importante de la Armada Española perteneciente a la Clase Churruca. Estos destructores fueron unos de los más modernos y potentes de la flota española en el periodo de entreguerras y durante la Guerra Civil Española.

Los destructores Clase Churruca se inspiraron en la clase “Scott” de la Royal Navy británica, siendo considerados “Flotilla Leaders” o “Cabezas de Flotilla”, esto significa que estaban diseñados para ser buques rápidos y bien armados capaces de liderar una flotilla de destructores.

Fueron construidos en los astilleros de la Sociedad Española de Construcciones Navales (SECN) en Cartagena. Hubo varias series de la Clase Churruca. El “Ulloa” perteneció a la segunda serie que consistía en siete unidades adicionales aprobadas en 1929.



Destructor Ulloa.

Características destacadas de la clase:

- Velocidad: Muy rápidos para su época, alcanzando hasta 36 nudos.
- Armamento: Solían estar equipados con cañones de 120 mm (4), cañones antiaéreos de 76,2 mm, ametralladoras y tubos lanzatorpedos de 533 mm (dos montajes triples). También contaban con lanzacargas de profundidad para la guerra antisubmarina.
- Autonomía: Una autonomía considerable, de unas 4.500 millas náuticas a 14 nudos.
- Desplazamiento: Aproximadamente 1.536 toneladas estándar y 1.800 toneladas a plena carga.
- Tripulación: Alrededor de 160 hombres.

Recibió su nombre en honor a Antonio de Ulloa, un destacado naturalista, militar y escritor español del siglo XVIII.

Su quilla se colocó en Cartagena el 30 de enero de 1933. Fue botado el 24 de junio de 1933 y entró en servicio en la Armada Española el 20 de noviembre de 1937. Su entrada en servicio se dilató en el tiempo por los problemas causados de quedar España dividida en dos bandos y quedar los astilleros

de Cádiz en la zona nacional. Donde se fabricaban partes de estos destructores. Algunos de estos fueron artillados con piezas desembarcadas de otros buques de su clase.

El Ulloa formó parte de la flota republicana que escoltaba a buques mercantes que transportaban tropas y pertrechos entre diferentes puertos del Mediterráneo, principalmente entre Cartagena, Barcelona y Valencia.

Realizó tareas de patrulla en solitario o junto a otros buques de la escuadra para proteger las costas republicanas.

El “Ulloa”, al igual que sus hermanos de la Clase Churruca, representó un tipo de buque esencial para la Armada Española de su tiempo, adaptándose a las necesidades de la guerra moderna y sirviendo fielmente durante décadas.



Destructor Ulloa atracado en el Puerto de Cartagena  
GC. Doble lista blanca en las chimeneas.



Dotación Destructor Ulloa GC.

Ascendió a Cabo electricidad tras realizar el curso que lo habilitó para ello a finales de 1938.



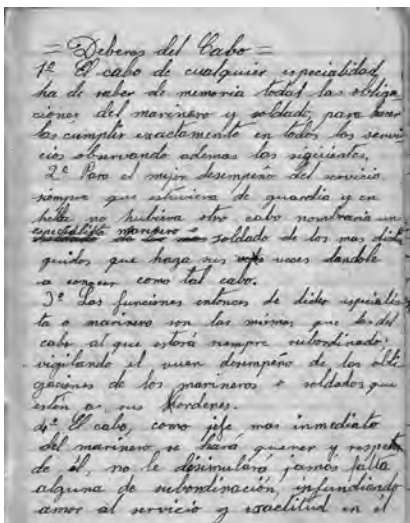
Nombramiento de Cabo electricidad.



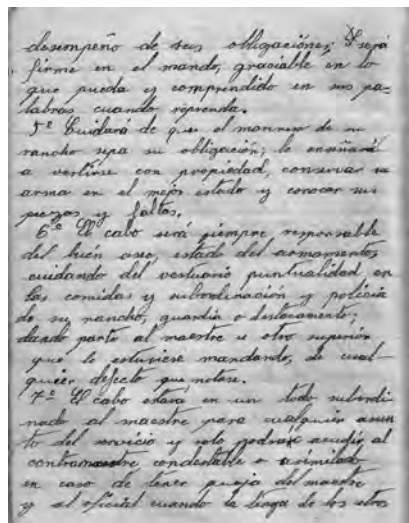
Cándido Alcaraz Sanmartín.



Tarjeta de visita.



Manuscrito de Cándido:  
Deberes del cabo 1.



Deberes del cabo 2.

y al ser de mas jefes por graduación, siempre que no se la agite pudiese.  
8º Los cabos recibían una guerra que toda la orden que el maestro les comunicaba relativa a sus ranchos, es decir poniéndola después de este orden y al comunicarla a los marineros o soldados de su rancho, si descubrían y permanecían en silencio y en una fila hasta que el cabo lo terminara, agregando las precauciones que traiga por conveniente para el cumplimiento y luego despiden de la orden que se le a confiado. En todos los demás casos los cabos hablaban a los marineros, cuando y lo mismo directo en el primer tiempo del salido, significando la propia los marineros cuando hablan con los cabos.  
9º Recibir una lista de los individuos de su rancho o escuadra en la que conste los nombres que le faltan al ser tenido el punto si lo tienen en su libreta y los que se encuentran ausentes,

Deberes del cabo 3.

con licencia y en el hospital, los faltas de los enfermos y apellidos del rancho así como la de los finitos y corrajes.  
10º El cabo tendrá autoridad para arrestar de momento a y cualquier soldado o marinero de su rancho o escuadra y dar parte al maestro para que por conducto de este llegue la falta y castigo a noticia del oficial de guardia.

Deberes del cabo 4.



Cándido con sus compañeros. Arsenal de Cartagena. Estación de submarinos (durante la GC el submarino Peral se encontraba dentro del Arsenal).



Apunte en la libreta de Cándido 1938

Apunte en la libreta de Cándido 1938.

## Batalla de Cabo de Palos

La noche del 5 al 6 de marzo de 1938 la Marina de guerra republicana habiéndose enterado de la presencia de tres grandes cruceros de las tropas sublevadas en la bahía de Palma, organizó un gran ataque a fin de lograr un duro golpe al bando nacional. Estos tres cruceros eran el Baleares, Canarias y Almirante Cervera, que provenían de escoltar a un convoy italiano.

[illegible]

Cuaderno de Bitácora destructor Ulloa 5 de marzo 1938. Singladura nº1.

El eje del plan de batalla republicano implicaba directamente a las lanchas torpederas 11, 21 y 31 la cuales debían de realizar un ataque por sorpresa a la medianoche del día 5. A la zona y para darles apoyo se desplazó la 1ª Flotilla de destructores compuesto por el Escaño, Jorge Juan, Ulloa y Almirante Valdés. Más en la retaguardia quedaban los cruceros Libertad y Méndez Núñez que iban escoltados por la 2ª Flotilla de destructores; Sánchez Barcaiztegui, Almirante Antequera, Lepanto, Gravina y Lázaga.



Torpedera soviética G-5.

DIA 6 DE Marzo										DE 1938										SINGLADURA N.º 2									
OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS										ESTADO DEL MAR										TEMPERATURA EN PROFUNDIDADES DE AGUAS Y SUPERFICIE									
ORDENES DEL COMANDANTE										MAREJADAS										A 12 HORAS									
OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS										ESTADO DEL MAR										TEMPERATURA EN PROFUNDIDADES DE AGUAS Y SUPERFICIE									
ORDENES DEL COMANDANTE										MAREJADAS										A 12 HORAS									
OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS										ESTADO DEL MAR										TEMPERATURA EN PROFUNDIDADES DE AGUAS Y SUPERFICIE									
ORDENES DEL COMANDANTE										MAREJADAS										A 12 HORAS									

Cuaderno de Bitácora destructor Ulloa 6 de marzo 1938. Singladura n.º 2.

Según el plan establecido las lanchas torpederas, después de aprovisionarse de combustible, debían de proceder en solitario hacia a la bahía de Palma a media noche para atacar a los cruceros nacionales. A causa del mal tiempo las lanchas torpederas no pudieron alcanzar sus objetivos, ni tan siquiera lograron llegar al primer punto de encuentro establecido en Alicante.

→ A las 02:40 Rumbo = 225°, 175 Revoluciones...  
 Se ven resplandores rojizos por la amena-  
 ra de semejante a los flumem meteorológicos, pero se perciben con onda explosiva de una explosión lejana.  
 Hay poca brisa. Hora veg. a 32° una  
 hora al sur. Jorge Juan pide a las 4.  
 Situación: Lat 38°10' N y Log 0°10' E  
 se acerca a 20 nudos.  
 A las 4. Se toca Zafarrancho de combate  
 pues el radio percibe mensajes en clave de  
 buques facciosos muy cerca de nosotros.

Anotación en diario de Bitácora del 6 de marzo de 1938.

A las 02:40 se recoge en el diario de bitácora del destructor Ulloa: “A las 02:40 se ven resplandores rojizos similares a los flumem meteorológicos, pero se perciben con onda explosiva de una explosión lejana. A las 04:00 el “Jorge Juan” pide situación Lat: 38°10'N Log: 00°10'E. A las 04:30 se toca Zafarrancho de combate pues el radio percibe mensajes en clave de buques facciosos muy cerca de nosotros”.

La batalla, sin las lanchas G-5, se saldaría con el hundimiento del crucero Baleares de 10.000 toneladas probablemente por torpedos lanzados por el destructor Lepanto encuadrado en la segunda flotilla de destructores.



Situación del destructor Ulloa en el momento de la explosión.



Crucero Baleares.

**MURCIA**  
 Edición: Administrativa y Talas.  
**JARA GARCILLO, 1**  
 25 ejemplares, 2,75 pta.

# El Liberal

Portavoz de los Partidos Republicanos de Murcia

**MURCIA**  
 SUSCRIPCIONES:  
 Mensual, 10 pta. 50 pta.  
 Trimestral, 25 pta.

---

Año XXXVII.-Número 11.747 Murcia 6 de marzo de 1938

## Una gran victoria de la Flota republicana

**A 70 millas de Cabo de Palos, los destructores leales torpedean y provocan la pérdida de uno de los cruceros gemelos de los facciosos, que parece ser el "Baleares"**

**La Aviación de la República contribuye con sus bombardeos a esta acción de la Marina, alcanzando a otro buque faccioso que acudió a socorrer al siniestrado**

**El crucero pirata, inmovilizado por haber sido alcanzado en un punto vital, es pasto de las llamas**

El Negus dice que no piensa ir a Abisinia bajo el dominio de Italia

LONDRES, 5. — El Negus ha desmentado las informaciones publicadas acerca de que iba a aceptar las propuestas de Italia para proponer a Abisinia, bajo el control de la situación.

En un accidente ferroviario resultan diecinueve muertos y cuarenta y ocho heridos

TARRAGONA, 5. — En la estación de Tarragona se ha producido un accidente de tren que ha ocasionado la muerte de tres personas y el herido de otras tres.

## Final de la guerra y la salida de la flota republicana de Cartagena

Al final de la Guerra Civil Española fue un episodio caótico y dramático, directamente relacionado con la sublevación de Cartagena en marzo de 1939 y con el inminente final de la contienda. Este evento tuvo un papel crucial en la desarticulación del bando republicano y en la victoria final de Franco.

A principios de marzo de 1939, la situación para la República era insostenible. El ejército de Franco había ocupado Cataluña y el gobierno de Juan Negrín, que aún defendía una “resistencia a ultranza”, se encontraba en una posición cada vez más aislada. En este contexto; el coronel Segismundo Casado, jefe del Ejército del Centro, dio un golpe de Estado en Madrid contra el gobierno de Negrín, creando el Consejo Nacional de Defensa (CND) con el objetivo de negociar una paz con los franquistas.

La sublevación de Cartagena estuvo estrechamente ligada a este golpe. En la base naval de Cartagena, el último gran puerto republicano, se produjo una rebelión de oficiales y marinos, muchos de ellos casadistas y anti-comunistas, contra el gobierno de Negrín. El objetivo de los sublevados era tomar el control de la base para ponerla a disposición del CND.

El 4 de marzo de 1939 estalló la sublevación. Los rebeldes se hicieron con el control de gran parte de la base naval, pero encontraron una fuerte resistencia por parte de las unidades leales al gobierno de Negrín, apoyadas por brigadas mixtas y las baterías de costa que permanecieron fieles.

En medio de este conflicto, el jefe de la flota, el capitán de corbeta Miguel Buiza, temiendo que la flota cayera en manos de los sublevados y se entregara a Franco, tomó una decisión desesperada. Sin instrucciones claras del gobierno y en un clima de total desorientación, ordenó la salida de la flota.

En la madrugada del 5 de marzo, la mayor parte de los buques de guerra republicanos, incluyendo cruceros, destructores (entre ellos el *Ulloa*) y submarinos, zarparon de Cartagena. Su destino fue Bizerta (actual Túnez), entonces bajo control de Francia. La salida fue precipitada y desorganizada, dejando a su suerte a muchos republicanos en el puerto que esperaban ser evacuados.

La partida de la flota republicana tuvo consecuencias devastadoras. La República perdió su última fuerza naval organizada, privándose de la posibilidad de evacuar a miles de personas que aún se encontraban en el sureste de España. La ciudad quedó sumida en el caos. A pesar de que las fuerzas leales lograron sofocar la sublevación, la base ya no tenía la flota su principal activo.

Esta situación fue aprovechada por las tropas de Franco, que pronto se hicieron con el control de la ciudad.

## EXILIO Y CAMPOS DE CONCENTRACIÓN

*La Flota republicana salió de Cartagena el día 5 de marzo de 1939. Aquella mañana levaron anclas hacia el exilio; la nave capitana, el crucero Miguel de Cervantes, los cruceros ligeros Méndez Núñez, Libertad y los destructores Almirante Valdés, Lepanto, Gravina, Antequera, Miranda, Escañó, Jorge Juan y Ulloa y el submarino C-4. En el puerto, dañados por el último bombardeo quedaron el Lazaga, el Gravina y el Sánchez Barcáiztegui.*

*Tras algunos titubeos, la flota llegó frente a Argel el día 6 pero las autoridades francesas le conminaron a seguir hacia Bizerta, en Túnez. Así se hizo y los buques republicanos entraron en el lago de Bizerta el día 7 de marzo de 1939. Túnez era un protectorado francés desde 1881.*

*Llegaron 4.093 personas, incluidas 21 mujeres y 4 niños. No todos eran marinos. Había unos 300 civiles, en su mayoría guardias de asalto, policías, carabineros o trabajadores del Arsenal que habían subido a bordo del Miguel de Cervantes o del Jorge Juan en el último momento.*

*Cándido a bordo del Ulloa dejó a su mujer e hijo en Cartagena.*



Destructor republicano en la dársena de Bizerta.

*A partir del día 11 de marzo, vigilados por militares y gendarmes, los marinos fueron desembarcados por tandas y mandados, en vagones para ganado, a un campo de concentración a 400 km de Bizerta.*



Marinos camino de Meheri Zebbeus.

*El campo de concentración de Meheri Zebbeus era un conjunto de construcciones en torno a una mina de fosfato de cal abandonada y situada a orillas del desierto. El campo estaba rodeado de alambradas, con una ametralladora en cada esquina, y vigilado por policía rural tunecina y unos 120 guardias móviles. Los propios marinos tuvieron que poner en marcha una acometida de agua, construir letrinas y acondicionar el campo para 4.000 personas. Las construcciones estaban en muy malas condiciones, completamente vacías, con una paca de paja en el suelo para dormir.*



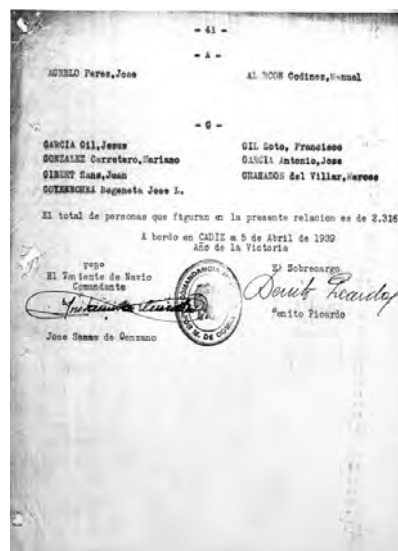
Campo de concentración de Meheri Zebbeus (Túnez).

## *Volver a la España de Franco*

*A finales de marzo, el almirante franquista Salvador Moreno llegó a Bizerta al frente de varios barcos para recuperar los buques de la flota republicana. Las autoridades francesas y franquistas hicieron un llamamiento para que los exiliados volvieran a España, donde les esperaba una amplia amnistía para los que no tuvieran “las manos manchadas de sangre”. 2316 marinos decidieron regresar. Al bajar de los vagones que los retornaron a Bizerta fueron encerrados en las bodegas del “Marqués de Comillas”, como prisioneros.*



Listado desembarco “Marqués de Comillas” en Cádiz.



A bordo en Cádiz a 5 de abril de 1939.

*Al llegar a Cádiz fueron internados en el campo de concentración de Rota. A pesar de que indudablemente volvieron los que estaban convencidos de no haber cometido ninguna tropelía, casi todos pasaron ante tribunales militares y campos de concentración en España.*

*Texto de Victoria Fernández Díaz.*

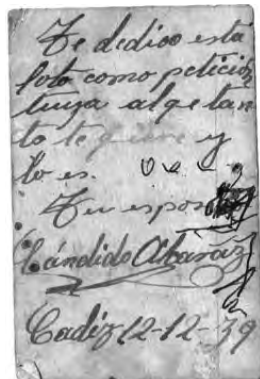
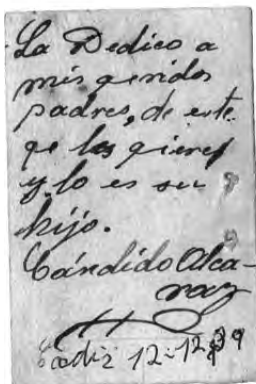
El campo de concentración de Rota, fue uno de los muchos campos franquistas que se establecieron durante la Guerra Civil Española y la posguerra. Este campo, ubicado en la zona de La Almadra, llegó a albergar a miles de prisioneros republicanos. Su propósito principal era “clasificar” a los prisioneros, es decir, investigar sus antecedentes políticos para determinar su destino, que podía ser la liberación, la reclusión o la formación de batallones de trabajo forzado.



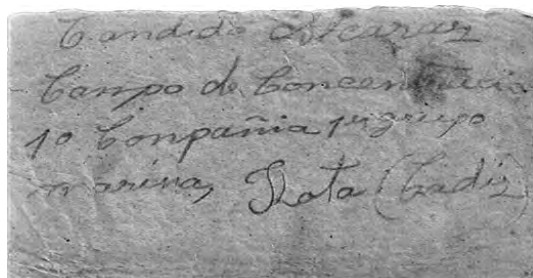
Foto vuelo americano 1956 La almadra (Rota).



Cándido Alcaraz Sanmartín  
fotografiado en Rota.



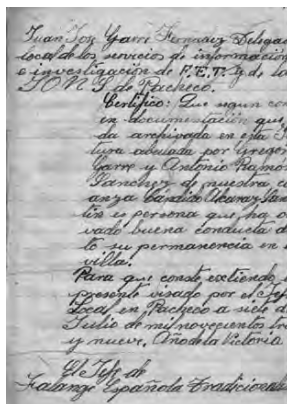
Dedicatoria a sus padres y  
esposa de las fotografías.



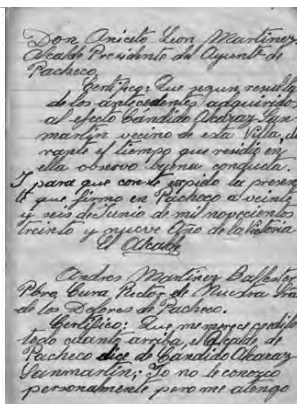
Dirección de Cándido, Campo de concentración  
1ª compañía 1º grupo marina Rota (Cádiz).

Rota fue un punto estratégico para el franquismo, ya que muchos de los prisioneros fueron utilizados como mano de obra esclava para la construcción de fortificaciones en la zona del Estrecho de Gibraltar.

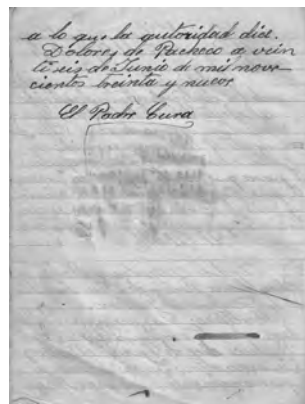
En los campos de concentración de la posguerra española, los avales eran documentos cruciales que servían para que un prisionero pudiera salir del campo. Funcionaban como un tipo de garantía de que el interno no había cometido crímenes de sangre o no era un “peligroso” enemigo del nuevo régimen franquista.



Aval de Jefe de Falange.



Aval del Alcalde de Torre Pacheco y  
cura de Dolores de Pacheco.



Para obtener la libertad, el aval tenía que ser presentado por una persona considerada “adicta” al régimen, es decir, alguien de confianza para las nuevas autoridades. Estos avales solían ser firmados por:

- **Párrocos:** Los curas de las parroquias locales eran figuras de gran influencia. Un aval de un párroco era un testimonio de que el prisionero no era un anticlerical militante.
- **Alcaldes y jefes de Falange:** Las autoridades locales, especialmente los miembros del partido único (Falange Española Tradicionalista y de las Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalista), tenían el poder de certificar la supuesta “buena conducta” de un prisionero.
- **Comerciantes o propietarios:** Personas con cierta posición social y económica en el pueblo o la ciudad del prisionero.

El objetivo principal de los avales era acelerar el proceso de depuración y clasificación de los prisioneros. El régimen franquista, al terminar la guerra, se encontró con una cantidad masiva de prisioneros de guerra. Los campos de concentración estaban desbordados.

Los avales ayudaban a:

- Liberación de presos “menos peligrosos”: Aquellos prisioneros que podían conseguir un aval, a menudo eran considerados menos “contaminados” ideológicamente y, por lo tanto, tenían más posibilidades de ser liberados.
- Reorganización del sistema: Al liberar a una parte de los prisioneros, el régimen podía concentrar sus esfuerzos en los que consideraba más peligrosos o que tenían que ser juzgados en un consejo de guerra.

A pesar de su función de “salvoconducto”, el sistema de avales estaba lleno de arbitrariedad y represión. No garantizaba la libertad, y en muchos casos, el aval solo llevaba al prisionero a una “libertad vigilada” o a ser integrado en los Batallones de Trabajadores, donde se explotaba su mano de obra de forma forzada para la reconstrucción del país.



Puesta en libertad.



Salvoconducto para viajar a casa.

En esencia, el aval era una herramienta dentro del sistema de represión franquista. No era un derecho, sino un privilegio que dependía de la red de contactos, la suerte y, sobre todo, la voluntad de los vencedores de la guerra.

Cándido fue puesto en libertad *“por encontrarse incluido en la Circular del Asesor Jurídico del Cuartel de S.E. El Generalísimo, del 16 de Mayo de 1939”*. Se le asigna como lugar de residencia Dolores de Pacheco (Murcia) y se le exige presentarse al Jefe de Puesto de la Guardia Civil de dicha localidad para que se tome nota de su llegada.

Cándido Alcaraz permaneció en Rota desde el 5 de abril de 1939 que llegó a bordo del “Marqués de Comillas” hasta el 20 de mayo de 1940 que pudo regresar a Dolores de Pacheco.

## Fuentes y bibliografía:

- Victoria Fernández Díaz “El exilio de los marinos republicanos”,  
 Otelio Fuentes Gómez, “Una década olvidada”, “Guerra, Rencor y Castigo”. Eliane  
 Ortega Bernabeu: Exilio republicano en Argelia.  
 Сергей Бондаренко. Aficionado ruso a la marina de guerra. Revista Cartagena  
 Historia.  
 PARES: Portal de archivos españoles. Archivos de la Armada y del Ejército del Aire.  
 Archivo General de la Región de Murcia. Archivo Ayuntamiento de San Javier.  
 Fotografías: fuente Internet autores desconocidos.

# Los casinos en la historia de San Pedro del Pinatar. Motor social y cultural de la localidad

MARCOS DAVID GRACIA ANTOLINOS<sup>1</sup>

**Resumen:** La elección de los casinos en la historia de San Pedro del Pinatar se ajusta a una de las temáticas del congreso, concretamente al apartado de Sociabilidad en el entorno urbano.

El objetivo principal en esta publicación es la puesta en valor y conocimiento de los casinos como hilo conductor de la cultura en la localidad, así como un primer paso para continuar con la recuperación de fondos relacionados para futuras publicaciones.

La metodología aplicada sigue la línea de actuación que se viene realizando en el Museo Barón de Benifayó, consistente en la investigación, recopilación, selección y posterior difusión de los recursos seleccionados relacionados con la historia de los casinos en San Pedro del Pinatar.

Las principales fuentes consultadas han sido principalmente publicaciones locales como el libro de la villa de Rafael Mellado Pérez (2001) o los archivos y fondos del Museo Barón de Benifayó.

Cabe destacar como principal resultado la recopilación y recuperación de documentación, imágenes y datos aportados tanto por instituciones como la dirección del actual Casino Cultural, vecinos e historiadores locales, base de futuras publicaciones y trabajos.

**Palabras clave:** burguesía.ocio.progreso.cultura.sociedad.pinatar.

**Abstract:** The selection of casinos in the history of San Pedro del Pinatar fits in with one of the conference's themes, specifically the section on Sociability in the Urban Environment.

The main objective of this publication is to highlight and understand casinos as a central theme of the town's culture, as well as a first step toward continuing the recovery of related collections for future publications.

The methodology applied follows the line of action currently being implemented at the Barón de Benifayó Museum, consisting of the research, compilation, selection, and subsequent dissemination of selected resources related to the history of casinos in San Pedro del Pinatar.

The main sources consulted were mainly local publications such as Rafael Mellado

---

1 Cronista Oficial de San Pedro del Pinatar mdgracia@sanpedrodelpinatar.es

Pérez's book on the town (2001) and the archives and collections of the Barón de Benifayó Museum.

It is worth highlighting the main result of the collection and recovery of documentation, images, and data contributed by institutions such as the management of the current Cultural Casino, residents, and local historians, which will serve as the basis for future publications and projects.

**Keywords:** bourgeoisie, leisure, progress, culture, society, pinatar.

## 1. Introducción

La relación histórica del Casino con San Pedro del Pinatar está próxima a cumplir los 150 años de columna vertebral social y cultural del municipio.

Sus primer nombre, acorde con las ideas restauradoras de la época, fue el de “Casino Nueva España, allá por los años 1870-79 y promovida tanto por pinatarenses como por residentes en la localidad buena parte del año, siendo su mayoría abogados, escritores o rentistas entre otros.

El Casino Nueva España vino a sustituir las reuniones y tertulias sociales que se realizaban en distintas mansiones particulares como la del Barón de Benifayó o la mansión de los Servet entre otros, reflejo de la incipiente burguesía que residía en San Pedro del Pinatar a finales del siglo XIX y primeros del XX.

El 31 de diciembre de 1894 queda presentado el reglamento del Casino en el Registro Regional, volviendo a inscribir este con la denominación de “Casino Nuevo”, el 15 de Enero de 1910, sito en la Calle del Mar de nuestra localidad.



Figura 1. Imagen Casino Nueva España . 1910 Fuente:  
Fondos Museo Barón de Benifayó.

Miguel Ferrero era el presidente del casino a finales del siglo XIX, médico particular del empresario gallego Manuel García Coterillo, propietario

de las Salinas de San Pedro del Pinatar, y se da la circunstancia que fue el médico que atendió al presidente de la república Emilio Castelar durante los últimos días de su vida , en la Casa del Reloj de nuestra localidad.

La familia Servet, Julio Falcó el barón de Benifayó así como un elenco de senadores, abogados, empresarios de la minería y familias de la burguesía regional y nacional se daban cita en las diferentes tertulias y actividades sociales que programaban desde dichas instalaciones.

Un casino de estilo decimonónico, con sillones de mimbre y mecedoras frente a mesas de mármol, lugar para la conversación más distendida.

El casino sirvió como “gancho” para la creación del “Teatro Apolo”, capitalizada por acciones transmisibles, que suscribieron los mismos socios del Casino, lo que explica que hubiera durante años puertas de comunicación entre ambos inmuebles.

Durante la Guerra Civil fue disuelta la sociedad y sirvió de albergue a unidades militares republicanas y la radio.

En la posguerra cambió el nombre por el de Círculo Instructivo, pero con el mismo espíritu lúdico y de servicio, realizando todo tipo de actividades como carnavales, piñatas, etc.



Figura 2. Título. Carnet socio Círculo Instructivo San Pedro del Pinatar. Fuente: Archivo Museo Barón de Benifayó.

A finales de la década de los 60 se hace patente la falta de espacio y lo deteriorado del local social existente. Se comienzan a barajar varias opciones como la del derribo y hacer nueva planta, comprar el local del cine, pero ambas desestimadas por el elevado coste tanto del precio del inmueble como de la reforma.

El 28 de febrero de 1969 se aprueba en Asamblea General Extraordinaria la adquisición de unos terrenos en las confluencias de la carretera de las Salinas y la de Lo Pagán , así

como la solicitud de un préstamo bancario. El terreno adquirido tiene una superficie de 1600 metros cuadrados.

El domingo 26 de abril de 1969, es el día elegido para la colocación de la

primera piedra del nuevo local social, donde se invita al señor Alcalde, al Cura Párroco, así como al arquitecto, aparejador y socios.

El 19 de febrero de 1971, fue el cambio de denominación de “Círculo Instructivo” por el de “Casino Cultural de San Pedro del Pinatar”.

El día elegido para la inauguración del nuevo casino es el 22 de agosto de 1971 siendo su presidente Antonio Lorenzo Conde, que a la vez lo era de la Asociación de la Lucha Contra el Cáncer.

Para ese acontecimiento se elabora un programa de actos a los que están invitados autoridades locales y comarcales y la totalidad de socios del centro. En esa época los socios pasan de 421 a 632, muestra del acogimiento al nuevo casino, que aprueba sus estatutos el 15 de diciembre de 1972.



Figura 3. Título. Primera piedra Casino Cultural de la localidad. Fuente: Archivo Cronista Oficial Villa.

La última remodelación se realizó en 2003 coincidiendo con la elección de la nueva directiva, dando un nuevo aire a las dos plantas del inmueble. Esta directiva entre otras iniciativas de su programa destacaban:

La ampliación del fondo bibliográfico de la actual biblioteca, que en dicha época contaba con 360 volúmenes, concursos de redacción y de poesía, charlas coloquio en las que se desarrollaban temas de actualidad, culturales o de interés social, conferencias y exposiciones integraban la oferta cultural elaborada por la directiva.

Asimismo, concentraciones de vehículos clásicos y diversas competiciones en las que puedan participar personas de todas las edades, como el “I Torneo de fútbol 7” o la “I Carrera Urbana del Casino Cultural”.

También tenían su relevancia los campeonatos de los distintos juegos de mesa, como cartas, parchís o dominó, que tanto arraigo y tradición tienen entre los socios más veteranos.

En cuanto a la actividad social del Casino, la Junta Directiva programó potenciar las cenas baile los sábados por la noche y excepcionalmente en las entregas de premios y clausura de actividades.

Desde su inauguración hasta el día de hoy la vida social y cultural del Casino ha sido muy extensa, destacando:

Bailes de Carnaval

Eventos benéficos (Cruz Roja , Cáritas, etc)

Elecciones Maja.

Actos conmemorativos de las Fiestas Patronales

Desfiles de moda juvenil

Campeonatos de juegos ( dominó, parchís, etc)

Cenas Baile de Nochevieja y Primavera.

Actos conmemorativos del 18 y 25 aniversario del Casino.

Conferencias

Charlas Coloquio

Biblioteca

Exposiciones

Concentraciones de Vehículos Clásicos

Todo tipo de reuniones del ámbito político ( presentaciones candidatura, etc..)

Como se puede observar un sinfín de actividades en un emblema cultural del municipio ,el cual ha ido acompañando al devenir social de la localidad, siendo fiel reflejo de su sociedad, sus tradiciones y sus costumbres, y por tanto, imprescindible la apuesta por su servicio público a la población y visitantes.

Asimismo, el casino ha estado especialmente durante su última inauguración en 1971 a disposición de todas y cada una de las opciones políticas locales en los diferentes actos y actividades tales como presentaciones de candidaturas, fiestas fin de campaña, mítines o cualquier otra iniciativa presentada, siendo reconocida esta labor desde todos los sectores de la sociedad pinatarense, siempre con total independencia desde sus dirigentes.

Esta trayectoria ha sido plasmada en cientos de artículos de prensa regional e incluso nacional, así como a nivel de promoción turística con la emisión de postales de ediciones diamante en 1973 catalogada con el número 8 de dicha serie anual, así como un collage también de la misma editora.

Los presidentes desde 1971 hasta la actualidad han sido los siguientes:

Antonio Lorenzo Conde

José Sánchez Martínez

Jesús Pastor Hurtado

Vicente Gadea López

Antonio Lorenzo Conde (repite)  
Juan Carlos Sánchez Martínez (actual)

Antes de finalizar este apartado quisiera hacer una mención especial a Santiago Rosique Pérez, gerente, conserje, programador y alma del Casino Cultural que bajo la supervisión del presidente Juan Carlos Sánchez Martínez mantiene activa la actividad asociativa y cultural de dicha emblemática asociación.

Como Cronista Oficial de San Pedro del Pinatar la colaboración institucional y cultural con el casino es una de las prioridades desde la toma de posesión hace escasos meses y que ya había tenido varias colaboraciones desde hace años a través de la dirección del Museo Barón de Benifayó.

Prueba de ello ha sido la cesión al casino de un ejemplar original de los estatutos de este en 1973, así como otros documentos de interés que están disponibles para su consulta y exposición en los fondos del Casino Cultural.

Asimismo, y para este 2025 en colaboración con el ayuntamiento de San Pedro del Pinatar, se han programado diferentes actividades conjuntas con el casino, como la exposición “Personajes Ilustres de San Pedro del Pinatar a finales de siglo XIX”, donde se da a conocer el elenco de miembros de la burguesía, política, abogacía o del sector empresarial en una de las épocas doradas de la localidad y que el Casino es hilo conductor de dicha iniciativa.

Completan las actividades la visita guiada a la Finca San Sebastian, más conocida como “Casa del Reloj”, cerrada hace años y que es uno de los tres monumentos catalogados en San Pedro del Pinatar, así como cuna y epicentro del modernismo en la localidad, destacando sus primeros propietarios, la familia Servet.

## 2. Metodología y fuentes

Desde la inauguración del Museo Barón de Benifayó en 2001 una de las principales líneas de actuación ha sido la recuperación, estudio, clasificación y conservación tanto del material arqueológico como etnográfico y etnológico.

Prueba de ello han sido los diferentes eventos relacionados con salinera, pescadores, fábrica del chocolate, pimentón o salazón entre los más destacados.

Cada uno de dichos eventos han constado de una primera labor de recopilación de documentación, objetos, información, etc.. que han dado lugar a exposiciones temáticas de cada uno de ellos. Asimismo, se han complementado con un acto oficial de homenaje a los trabajadores, directivos y miembros de estos oficios tan emblemáticos de la localidad donde se han entregado un diploma en recuerdo de dichos actos.

En cuanto a la temática que ha sido elegida para el V Congreso Nacional de Etnografía del Campo de Cartagena la metodología ha sido similar a las iniciativas arriba descritas, una primera labor de contacto, captación, recopilación y selección tanto de información como de datos, fotografías y documentos, habilitando una sección dentro del archivo del museo, así como una selección de 10 páginas para su presentación en dicho congreso.

### 3. Resultados

Una vez analizados los resultados obtenidos de la actual publicación cabe destacar especialmente la puesta en valor del casino como referente cultural en la localidad.

Todo ello ha sido posible gracias a las distintas iniciativas creadas para ello. Como ejemplo a nivel documental, la recopilación de más de 50 fotografías relacionadas con las actividades del casino, principalmente de las décadas 70 a 90.

También tiene especial relevancia la treintena de documentos (carnets, planos, etc) relacionados con el casino durante las décadas 30-00.

Y ya forman parte del archivo del museo las 80 imágenes digitalizadas del casino, tanto de eventos, entregas de premios, cenas, postales conmemorativas, etc..

Pero si hay que destacar entre los recuperado ha sido el vídeo de la demolición del antiguo casino a principios de los 70, una cinta super 8 con varios minutos donde podemos ver la fisionomía del edificio, así como el paisaje anexo ( casas, la avenida Emilio Castelar, etc) . Un recurso digitalizado y para disfrute y consulta de todos.



Figura 4. Título: Público asistente Homenaje a los Pescadores..2017.  
Fuente: Archivo Museo Barón de Benifayó.

#### 4. Conclusiones

San Pedro del Pinatar se ha podido comprobar a lo largo de la investigación la evolución social de los casinos, pasando sus componentes y dirigentes de una clase social media alta procedente de toda la geografía nacional y afincada en la localidad unida a la burguesía local propia de San Pedro del Pinatar, a un proceso donde el casino se abre a la participación de asociaciones y entidades locales, siendo el casino la sede y epicentro de todo tipo de iniciativas culturales descritas en apartados anteriores.

Prueba de ello es que desde la inauguración de las nuevas instalaciones en 1971 los presidentes y miembros de la distintas directivas hasta la fecha de hoy son naturales del pueblo y muy vinculados a otras entidades e iniciativas sociales y culturales.

Este trabajo es el primer paso para continuar con la línea de actuación que se viene realizando durante los últimos años tanto desde el Museo Barón de Benifayó como de la Asociación Amigos de los Museos, marcando como objetivo principal la puesta en valor de los espacios culturales y de ocio tanto de la localidad como a nivel regional.



Figura 5. Título: Entrega premios Casino Cultura. Cerca. 1950. Fuente: Archivo Museo Barón de Benifayó.

#### 5. Referencias

- a) **Libro:** Mellado Pérez, R. (2001) San Pedro del Pinatar. El libro de la villa. San Pedro del Pinatar. Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar.
- b) **Informe:** Gracia Antolinos, M.D. (2024). Informe solicitado por se-

cretaría del Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar para su inclusión en el expediente remitido a la CARM con motivo de la petición de titularidad municipal del casino.

c) **Archivo:** Archivo General de la Región de Murcia. Fondos digitalizados. San Pedro del Pinatar.

d) **Archivo:** Archivo local Museo Barón de Benifayó.

e) **Archivo:** Archivo personal Cronista Oficial de la Villa.

## Agradecimientos

Museo Barón de Benifayó.

Biblioteca Municipal de San Pedro del Pinatar.

Asociación Amigos de los Museos.

Casino Cultural San Pedro del Pinatar.

Santiago Rosique Pérez.

Ayuntamiento San Pedro del Pinatar.

Patrimonio natural y medio ambiente



## Patrimonio natural y medio ambiente





# Territorio Mar Menor: Ecoturismo cultural y patrimonial

FRANCISCO RUIZ SALMERÓN<sup>1</sup>

**Resumen:** El Mar Menor y La Manga han sido durante décadas el motor turístico de la Región de Murcia, sustentado en un modelo de sol y playa que muestra signos de agotamiento y enfrenta graves problemas medioambientales. La falta de diversificación de la oferta turística y la degradación del ecosistema lagunar plantean la necesidad de un cambio de paradigma basado en la contextualización y puesta en valor de sus valores culturales y naturales. El ecoturismo cultural es una perspectiva respetuosa para atraer visitantes, recuperar el territorio y dinamizar la economía local y regional. Las veinte propuestas ecoturísticas pretenden revalorizar el patrimonio, diversificar el destino, fomentar la sostenibilidad y reforzar la Marca Mar Menor como un referente de ecoturismo en Europa.

**Palabras clave:** Ecoturismo, sostenibilidad, sol y playa, Mar Menor, La Manga, turismo sostenible, marca turística.

**Abstract:** Mar Menor and La Manga have been the driving force of tourism in the Region of Murcia, supported by a sun-and-sand model that shows signs of depletion and faces serious environmental problems. The lack of diversification in the tourism offering and the degradation of the lagoon ecosystem raise the need for a paradigm shift based on contextualizing and enhancing its cultural and natural values. Cultural ecotourism is a respectful approach to attracting visitors, restoring the territory, and boosting the local and regional economy. The twenty ecotourism proposals aim to enhance heritage, diversify the destination, promote sustainability, and strengthen the Mar Menor Brand as a benchmark for ecotourism in Europe.

**Keywords:** Ecotourism, sustainability, sun and beach, Mar Menor, La Manga, sustainable tourism, tourism brand.

---

<sup>1</sup> Graduado en Turismo por la Universidad de Murcia y docente en Educarm. [fruijsalmeron@gmail.com](mailto:fruijsalmeron@gmail.com)

## Introducción

El Mar Menor constituye la laguna litoral más grande de Europa y un enclave natural de gran singularidad y atractivo por su situación en el arco mediterráneo, su clima y sus características orográficas. En su entorno inmediato, La Manga se consolidó en el último tercio del siglo XX como uno de los principales destinos turísticos del Mediterráneo español, caracterizado por un modelo de sol y playa de gran capacidad de atracción. Sin embargo, este modelo ha entrado en una fase de madurez avanzada, con claros síntomas de declive, según la teoría del ciclo de vida de los destinos turísticos (Butler, 1980).



Gráfico 1. Ciclo de vida de los destinos turísticos. Fuente: Entorno Turístico.

La presión urbanística, la degradación ambiental y la escasa diversificación de productos en la oferta turística han erosionado la competitividad y la imagen del Mar Menor como destino capital en la Costa Cálida de la Región de Murcia. Las últimas crisis ambientales han sido decisivas para la pérdida de popularidad del destino (García y Belmonte, 2022).

En este contexto, surge la necesidad de repensar el modelo turístico, orientándolo hacia alternativas que integren la sostenibilidad y la puesta en valor del patrimonio natural y cultural de los municipios ribereños (San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares y el arco sur de Cartagena), La Manga y de los otros municipios que, por su cercanía y relación histórica, confluyen en el “territorio Mar Menor”, como son La Unión y Torre Pacheco.

El **ecoturismo**, entendido como aquella modalidad turística que promueve experiencias de bajo impacto, educativas y vinculadas al medio natural y a la cultura local (Cheia, 2013), se presenta como una estrategia viable para el rejuvenecimiento del destino. Una nueva oportunidad para ser competitivo y respetuoso con sus valores propios.

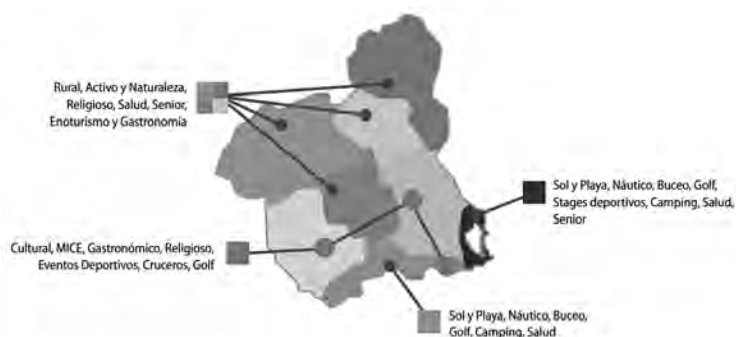


Gráfico 2. Distribución de productos turísticos en la Región de Murcia. Fuente: ITREM.

La reactivación cultural de los municipios y poblaciones en torno al Mar Menor es una necesidad para poder superar el modelo actual de sol y playa.

La reversión de las actuaciones urbanísticas y las alteraciones de la fisonomía en torno al Mar Menor y La Manga puede resultar poco realista, pero rehabilitar, estructurar y organizar atractivos turísticos que relaten la historia del enclave y muestren el patrimonio cultural y natural sí es factible.

## Objetivos

Los objetivos que se plantean para dar un nuevo impulso y potenciar la Marca Mar Menor son:

- Identificar los principales valores naturales, culturales y sociales del Mar Menor y su entorno.
- Recuperar y poner en valor elementos patrimoniales, tradicionales y ambientales para su integración en la oferta turística.
- Formular propuestas ecoturísticas sostenibles que generen beneficios económicos, sociales y ambientales.
- Reforzar la identidad territorial y la Marca Mar Menor, posicionándola como referente europeo de ecoturismo.

## Metodología

La investigación combina un enfoque documental con un trabajo de campo orientado a la identificación de recursos turísticos y la validación de propuestas.

Se realizó una **revisión bibliográfica** en bases de datos académicas (Scopus, Web of Science, Dialnet) y revistas especializadas en turismo sostenible (Journal of Sustainable Tourism, Cuadernos de Turismo, Papeles de Geogra-

fía). También se consultaron informes institucionales, como los del Ministerio para la Transición Ecológica y la Organización Mundial del Turismo.

El **trabajo de campo** incluyó visitas a museos locales (San Javier, Los Alcázares, San Pedro del Pinatar), salinas, humedales y enclaves mineros de La Unión, así como entrevistas con técnicos de turismo, especialistas en patrimonio cultural y responsables de proyectos de Vías Verdes.

Finalmente, se desarrolló un **análisis territorial y diagnóstico** del destino, integrando fortalezas y debilidades, y se formularon propuestas vinculadas a la sostenibilidad, para poder vincularlas dentro de la dinamización ecoturística del territorio.

### **Diagnóstico del destino**

El análisis del Mar Menor y su entorno evidencia una serie de elementos clave:

#### **Fortalezas:**

- Ecosistema singular, con especies endémicas y un valor ambiental reconocido.
- Clima mediterráneo con más de 3.000 horas de sol anuales.
- Patrimonio cultural diverso: minería, molinos, balnearios históricos, tradiciones pesqueras.
- Localización estratégica y buena accesibilidad.

#### **Debilidades:**

- Dependencia del turismo de sol y playa.
- Degradación ambiental del Mar Menor y pérdida de biodiversidad.
- Urbanismo intensivo en La Manga y pérdida de cordones dunares.
- Escasa diversificación de la oferta turística y carencia de infraestructuras culturales.

#### **Oportunidades:**

- Tendencia creciente hacia el turismo sostenible y de experiencias.
- Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como marco internacional.
- Diferenciación de la Marca Mar Menor a través del ecoturismo.

#### **Amenazas:**

- Competencia de otros destinos mediterráneos diversificados.
- Persistencia de la crisis ecológica en la laguna.
- Pérdida de atractivo y deterioro de la imagen turística.

Este diagnóstico confirma que el modelo turístico actual se encuentra agotado y que la transición hacia un turismo sostenible es urgente e inaplazable.

## Propuestas ecoturísticas

Las veinte iniciativas ecoturísticas que se proponen se han agrupado en torno a seis bloques temáticas denominados en función del tipo de valor patrimonial (natural, cultural, militar), la intervención que propone realizar en el territorio (infraestructuras verdes) con interés turístico, la idiosincrasia del territorio (turismo marino y tradiciones) y la necesidad de actuar para rescatar lo genuino que ha quedado sepultado en La Manga (ecoturismo urbano). A continuación, se desarrollan los distintos bloques.

**Patrimonio natural.** Cada entorno natural tiene unas cualidades diferentes, que son el fundamento que busca el viajero interesado en observar y apreciar la naturaleza (World Tourism Organization, 2001). Dentro de las distintas figuras de protección del Mar Menor destacan la Red Natura 200 y la Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA). Para potenciar y dinamizar esta parte de la naturaleza, se propone:

- rutas de avistamiento de aves, o birdwatching, recorriendo sus diferentes hábitats como salinas y humedales de La Hita, la Marina de El Carmolí, Lo Poyo y Marchamalo;
- recuperación de los cordones dunares junto a las playas mediterráneas de La Manga para recuperar hábitats singulares endémicos y mejorar la calidad del paisaje;
- ruta “El Mar Menor desde distintos ángulos”, para conocer diferentes perspectivas desde miradores y colinas en torno al Mar Menor, pudiendo realizar observaciones desde el Monte Carmolí, el Cabezo Gordo, el Cerro Mingote o el Cabezo Ventura;
- itinerarios interpretativos sobre la formación geológica, origen volcánico y biodiversidad de las islas menores y mayores del Mar Menor, Isla Grosa, El Farallón, Islas Hormigas y la restinga de arena de La Manga, combinando tramos en barco y a pie (incluye visita al malpaís de El Carmolí).

**Patrimonio cultural.** El turismo cultural permite conocer nuevas formas de interpretación de la autenticidad y el dinamismo e imaginación de los grupos locales (Santana Talavera, 2003). La cuenca del Mar Menor ha sido habitada en distintos periodos por pueblos diversos que nos han dejado su legado como yacimientos o construcciones que merece ser puesto en valor. Las iniciativas culturales para emprender son:

- ruta senderista y musical – teatralizada “El paisaje que canta a las minas”, conociendo el entramado de minas y sus variantes (a cielo abierto y túneles), los distintos periodos de auge y decadencia de la Sierra Minera, las características de la vida del minero y cómo han llegado hasta nuestros días (incluyendo la bahía de Portmán).



Foto 1. Mina Agrupa Vicenta. Fuente: Turismo Región de Murcia.

- ruta experiencial “Sobrevivir al asedio de corsarios y berberiscos”, para poner en valor las torres vigías como fortalezas defensivas y poder contextualizarlas en las fiestas históricas de los municipios de Los Alcázares (IncurSIONES berberiscas) y Torre Pacheco (Trinitarios y berberiscos).
- ruta cultural “Un Mar Menor en la Prehistoria”, para mostrar al visitante entornos de gran valor como la Sima de las Palomas del Cabezo Gordo, la Cueva Victoria y el paraje de Las Amoladeras, que se complementaría con el Museo Paleontológico.
- ruta “Los Molinos del Campo de Cartagena, al son de la vela latina”, previa restauración y acondicionamiento de algunas de estas estructuras. En Cartagena se localizan cerca de 200 molinos, San Pedro del Pinatar tiene 57 molinos, San Javier tiene 13 con tres de ellos al final de La Manga y únicamente uno en Los Alcázares.

**Patrimonio militar.** El turismo cultural engloba también a los museos militares, pero la ingente concentración de instalaciones militares en torno al Mar Menor justifica la creación de un bloque propio para el Patrimonio Militar a resaltar. Las instalaciones divulgativas del Ministerio de Defensa pretender transmitir la cultura de defensa democrática a través de sus colecciones y difundir el mensaje al mayor número posible de visitantes (Sánchez-Serrano y Vacas-Guerrero, 2022). Estructurar el valioso patrimonio militar conlleva: rehabilitar los restos del aeródromo de El Carmolí, la anfibase o hangar del aerodeslizador VCA-36 y la base aérea de hidroaviones, incrementar la colección de espacios como el Museo Aeronáutico de Los Alcázares, adecuar dependencias de la Academia General del Aire (AGA) y del antiguo aeropuerto (con la posibilidad de traer la colección Infante de Orleáns) y señalizar edificaciones en la Ciudad del Aire. De este modo, se establecería una ruta del Patrimonio Aéreo y Militar.



Gráfico 3. Ciudad del Aire de San Javier. Fuente: Ejército.

**Infraestructuras verdes.** La planificación estratégica de elementos naturales y seminaturales en zonas rurales y urbanas con la finalidad de proteger la biodiversidad y para la obtención de servicios ecosistémicos recibe el nombre de infraestructuras verdes. Se emplean como herramienta de ordenación del territorio para la planificación sostenible del territorio (Elorrieta-Sanz y Olcina, 2021) pero de sus usos puede derivarse una finalidad turística. Se propone dinamizar:

La Vía Verde Torre Pacheco – Santiago de la Ribera, aprovechando el trazado férreo anterior. La Vía Verde es una marca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) registrada desde 1994, que cuenta con 140 itinerarios que suman más de 3.500 kilómetros. Se sitúan sobre vías férreas en desuso y sirven para la protección y tutela del patrimonio ferroviario y de los paisajes culturales (Olmo García, 2023).

La Senda Forestal Ricardo Codorníu, con la plantación de una masa arbórea de bosque mediterráneo con especies autóctonas rodeando al Mar Menor de norte a sur. Su finalidad sería doble, proporcionar un sendero ciclable con potencial de incorporarse a la red europea Euro Veló con un circuito de calidad y sombra, y, por otra parte, contribuir a reducir el riesgo de inundaciones, creando un gran parque con múltiples funciones sociales, deportivas y de ocio para vecindario, visitantes y turistas.

El paseo mediterráneo de madera sobreelevado de La Manga, sobre los cordones dunares recuperados, realizado con materiales naturales, y con potencial para convertirse en por su longitud en uno de los más singulares de Europa. Su estructura facilitaría la conservación de dunas formadas y el anidamiento en caso de desove de tortugas bobas.

**Turismo mariner y tradiciones.** La historia del Mar Menor está llena de luces y sombras, pero es un relato que merece la pena que lo cuenten. En su última época, abarcando desde décadas de vertidos sin castigar hasta el momento en que, en plena pandemia, el ecosistema adquiere una carta de derechos propios gracias a una iniciativa legislativa popular (ILP) con la firma de cerca de 700.000 personas (Ortuño y Giménez, 2022). El bloque de turismo mariner y tradiciones cuenta con estas propuestas:

- recuperación de Las Encañizadas para su visita sostenible en barca, como un recurso interpretativo y experiencial de pescar en un sistema ancestral;
- creación de una red de transporte marítimo circular con barcos bus acuáticos (similar al vaporetto de Venecia), estableciendo un circuito por las riberas del Mar Menor y llegando a La Manga;
- experiencia de navegación en barco de vela latina, la tradición del Mar Menor;
- recreación de baños de época en los balnearios históricos de madera, como el de San Antonio en Los Alcázares.
- recuperación de los baños de lodo, en zonas menos afectadas por la contaminación, con actividades dirigidas por fisioterapeutas a pie del Mar Menor para explicar los beneficios de la talasoterapia, el tratamiento basado en las propiedades del mar.

**Ecoturismo urbano.** Cualquier entorno urbano, por degradado que esté, puede ser intervenido para fomentar una mayor apreciación de los recursos naturales y culturales que subyacen en su origen. El ecoturismo urbano se enfoca en restaurar y conservar el patrimonio natural y cultural, comprometerse con la población y economía local y educar al visitante a reducir la huella ecológica (Wu, Wang y Ho, 2010). La aplicación para La Manga es la siguiente:

- recuperación del plan Bonet para La Manga, con corredores verdes, comunicaciones transversales entre orillas y espacios de visualización de ambos mares desde su zona central, junto a la puesta en valor de su arquitectura;
- renaturalización de las playas marmenorenses y mediterráneas con reforestación de especies autóctonas que contribuyan a proteger de la erosión y recuperen el paisaje originario;
- recuperación de experiencias culturales y recreaciones históricas: ser salinero en Marchamalo, poblar una cabaña del Neolítico, recreación del naufragio de El Sirio, entre otras.

Con estas veinte propuestas, y la estructura de seis bloques de intervención, se promueve dar una identidad propia al Mar Menor y a La Manga

con una variada y atractiva oferta turística destinada a distintos segmentos del mercado y compatible con la recuperación ambiental tan ansiada por el territorio.

## Discusión

La transición desde el actual modelo de sol y playa con segundas residencias a un ecoturismo cultural y patrimonial supone un reto y un aliciente para el territorio del Mar Menor. Las implicaciones necesarias incluyen a las instituciones de gestión política y económica regional, las comunidades locales y la voluntad desde los municipios ribereños.

Las debilidades y amenazas causadas por el abandono del territorio y las consecuencias de la contaminación pueden revertirse con las oportunidades que se plantea en un espacio privilegiado por la geografía, el clima y la naturaleza.

El ecoturismo responde a tendencias globales, genera valor añadido y fomenta la sostenibilidad a medio y largo plazo.

La Marca Mar Menor debe consolidarse con una propuesta de reconstrucción medioambiental, económica y social que combine **biodiversidad, cultura e identidad**. El enfoque ecoturístico aportará un perfil de visitante mucho más responsable que contribuirá a reposicionar el destino Mar Menor en el mapa europeo del turismo sostenible.

## Conclusiones

La confluencia de distintos factores como la contaminación, el urbanismo descontrolado, la crisis de imagen y el deterioro medioambiental han llevado al Mar Menor y La Manga a una fase de agotamiento, de la que podrá salir con dinamismo, innovación e iniciativa.

El actual aprovechamiento de este destino de costa en verano supone intensificar en dos meses la presión humana para dejar el territorio prácticamente abandonado durante el resto del año. En este contexto, el ecoturismo representa una alternativa viable que permite desestacionalizar con alicientes culturales y naturales que realzan el patrimonio, diversifican la oferta, mejoran la competitividad y garantizan las actitudes responsables para la conservación del ecosistema.

Las veinte iniciativas propuestas conforman una hoja de ruta hacia la sostenibilidad, de forma factible y realista, con capacidad de generar beneficios ambientales, sociales y económicos. Su implementación puede consolidar al Mar Menor como referente europeo en turismo sostenible.

El éxito dependerá de la colaboración entre administraciones, empresas

turísticas y sociedad civil. Difundir una imagen positiva y lograr un equilibrio entre desarrollo y conservación resultan esenciales para que la estrategia ecoturística tenga recorrido y resultados favorables sobre la economía y población local.

## Bibliografía

- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24(1), 5–12.
- Cheia, G. (2013). Ecotourism: Definition and concepts. *Revista de turism-studii si cercetari in turism*, (15), 56-60.
- Elorrieta-Sanz, B., & Olcina, J. (2021). Infraestructura verde y ordenación del territorio en España.
- García, C., & Belmonte, A. (2022). Turismo y crisis ambiental en el Mar Menor. *Papeles de Economía Española*, 172, 145–158.
- Olmo García, J. C. (2023). La innovación en la gestión de los paisajes culturales patrimoniales. La vía verde como ejemplo de turismo sostenible.
- Ortuño, E. S., & Giménez, T. V. (2022). La iniciativa legislativa popular para el reconocimiento de personalidad jurídica y derechos propios al Mar Menor y su cuenca. *Revista Catalana de Dret Ambiental*, 13(1).
- Sánchez-Serrano, D., & Vacas-Guerrero, T. (2022). Los museos militares y el turismo. El caso de la Sala-museo del Automóvil (Torrejón de Ardoz) y su gestión turística. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 20(2), 341-358.
- Santana Talavera, A. (2003). Turismo cultural, culturas turísticas. *Horizontes antropológicos*, 9, 31-57.
- World Tourism Organization (2001). *The British ecotourism market*. Market Intelligence and Promotion Section, Sustainable Development of Tourism Section. Recuperado de <https://digitallibrary.un.org/record/465377?ln=es>
- Wu, Y.Y., Wang, H.L., Ho, Y.F., (2010) Urban ecotourism: defining and assessing dimensions using fuzzy number construction, *Tourism Management*, 31, 739-743.

# La encañizada del Mar Menor y la Salina del Pinatar: una convivencia compleja (1762-1767)

LAUREANO BUENDÍA PORRAS<sup>1</sup>

**Resumen:** El presente trabajo trata de mostrar, por un lado, la superposición de jurisdicciones sobre el Mar Menor y los intereses derivados de ellas. La reparación de la Encañizada en 1763 en un momento de extrema fragilidad productiva y económica para Murcia puso de manifiesto la difícil convivencia con la Salina del Pinatar. Por otro lado, el ejemplo documentado saca a la luz la dualidad entre poder central, la Corona, y el poder local, el Ayuntamiento de Murcia, donde el primero acabó imponiendo su criterio sobre el segundo. El centralismo borbónico prevaleció sobre la libertad de acción de la institución municipal.

**Palabras clave:** Encañizada, Pinatar, Salina, Mar Menor, Ayuntamiento de Murcia, Consejo de Castilla.

**Abstract:** This paper attempts to show, on the one hand, the overlapping jurisdictions over the Mar Menor and the interests derived from them. The repair of the Encañizada in 1763 at a time of extreme productive and economic fragility for Murcia highlighted the difficult coexistence with the Salina del Pinatar. On the other hand, the documented example brings to light the duality between the central power, the Crown, and the local power, the Murcia City Council, where the former ended up imposing its criterion on the latter. Bourbon centralism prevailed over the freedom of action of the municipal institution.

**Key words:** Encañizada, Pinatar, Salina, Mar Menor, Murcia City Council, Castile Council.

## Introducción

El Mar Menor a lo largo de su historia siempre ha estado sometido a una pluralidad de jurisdicciones administrativas que, en más de una ocasión, han delatado dificultades en la convivencia entre instituciones y que acaban arrastrando a todos aquellos que viven de su trabajo en él. Las Salinas del Pinatar, por un lado, se constituían en monopolio de la Corona, dado que controlaba su explotación y distribución. Por otro, la Encañizada debía su

---

<sup>1</sup> Consejería de Educación y FP. Región de Murcia

existencia a un privilegio medieval del siglo XIII-XIV que la Corona concedió a la ciudad de Murcia por su lealtad para explotación del pescado, especialmente mújol, y para beneficio de sus arcas en calidad de bien propio. Por tanto, con el ejemplo que vamos a exponer a continuación, encontraremos a la administración local, representada por el Ayuntamiento de Murcia, y a la estatal, personificada en el administrador de la Salina, debatiendo por sus intereses como efecto colateral de la obra magna de reconstrucción de la Encañizada en 1763. Murcia, ante la gran inversión económica en la reparación de la pesquera, defendió sus derechos frente al poder de la Corona antes de proceder al derribo inmediato que esta le exigía.



Figura 1. Plano de Las Salinas del Pinatar.  
Foto: Ballesteros Pelegrín y Fernández Ramos (2013: 57).

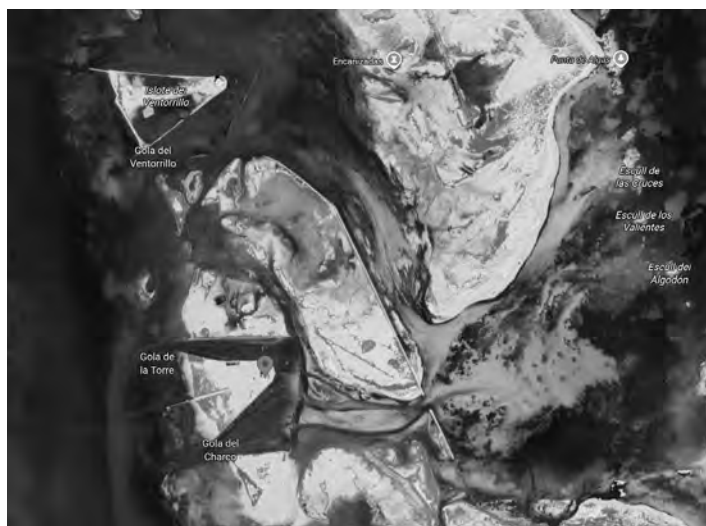


Figura 2. Plano de la Encañizada. Foto: <https://maps.google.com>.

## La obra de reconstrucción

A primeros de noviembre de 1762, Juan Plaza, interventor de la Encañizada junto con el arrendador de ella, Gerónimo Aguirre, daba cuenta en persona a la Junta de Propios del temporal acaecido por lo que el baluarte que protegía de las avenidas había quedado muy «quebrantado» y se habían generado tres tollos (aberturas) grandes, dejando el camino expedito al mújol para salir al Mar Mediterráneo y con una Encañizada prácticamente inservible. El mismo Juan Plaza, residente en el Pinatar y buen conocedor de la pesquera, aseveraba a los regidores de la junta la necesidad de esperar hasta febrero del año siguiente para hacer las obras de reparación y que estas fueran de calidad y fiables. La Junta de Propios encargaba al regidor Pedro Corvari y Piña<sup>2</sup>, miembro de dicho órgano y residente en la comarca -no en balde, era dueño de la hacienda de Torre Octavio, en los alrededores de San Javier-, el reconocimiento de los daños y una valoración de los mismos. Incapaz de llevarlo a cabo, la propia junta nombró una comisión de visita a la Encañizada integrada por el Intendente-Corregidor Alberto de Suelves Claramunt y Oriola, los regidores Pedro Corvari y José Ceballos, asistidos por el escribano mayor del Ayuntamiento, Juan Marescoti<sup>3</sup>. Habían pasado dos semanas y aún no se tenía conocimiento fehaciente de la situación real de la Encañizada, dando fe de la lentitud burocrática en la toma de decisiones que va a ca-

<sup>2</sup> Archivo Municipal de Murcia (AMMu), legajo (leg.) 3.879, expediente 4. Junta de Propios, 13-XI-1762.

<sup>3</sup> AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Junta de Propios, 27-XI-1762.

racterizar nuestro periodo de análisis. El informe ofrecido por el corregidor Suelves desde S. Javier el 7 de diciembre era desolador: «reconocer la ruina que se experimenta» por los fuertes levantes o el «deplorable estado en que se halla», asumiendo con resignación la incapacidad de evaluar los daños por estar elevadas las aguas del Mediterráneo y del Mar Menor. Del mismo modo, el informe de la comisión se avaló con los testimonios de tres personas experimentadas y conocedoras de la Encañizada: Francisco Clares (San Javier, 50 años), Javier Mínguez (San Javier, 66 años) y José Morales (San Javier, 54 años). Lo primero que espetaban con rotundidad en su relato era «el estado que en el día se alla es grave y urgente», cayendo en ruina, si no se intervenía brevemente. La relación de daños corroboraba el pesimismo del relato: cinco tollos en la travesía de fuera a tramontana (N-NE); siete tollos en la isleta de las Liebres; un tollo muy grande en la travesía de poniente sin solución de continuidad y que requería su traslado a tierra; un baluarte con necesidad de recomposición; una estacada de la Llana descompuesta, y la Goleta Mejana con falta de atocha y piedra. Sin embargo, las aguas elevadas impedían elaborar un aprecio de las obras<sup>4</sup>.

Entre los papeles que tenía archivados el escribano del Ayuntamiento, Juan Marescoti, apareció un plano de la Encañizada indicando las zonas de intervención y con una leyenda descriptiva de su ubicación. Dicho plano de obra, que no contaba con firma, se atribuyó al director de obra, José Fernández, así lo relataban: «pareze es letra de Joseph Fernandez, director de la obra»<sup>5</sup>.

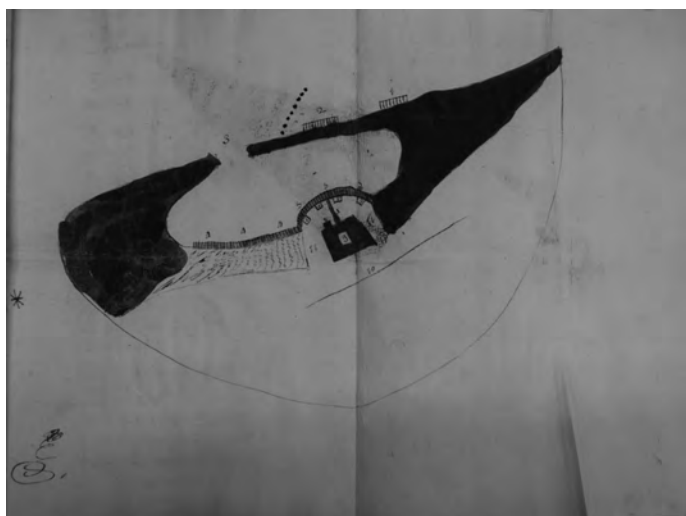


Figura 3. Plano de obra de la Encañizada (1762). Foto: Laureano Buendía. Fuente: AMMu, leg. 3.879.

4 AMMu, leg. 3.879, expediente 4.

5 AMMu, leg. 3.879, expediente 4.

Tabla I. Leyenda del plano de obra (1762)

NÚMERO	REFERENCIA
1	Estacada del Pudrimel
2	Estacada de la Llana
3	Gola o conducto donde se comunica el mar mayor con el menor
4	Estacada con cañizo espeso que contiene las aguas que entran por la gola, sujetando las que pasan por el cañizo en donde están los corrales
5	Estacada con cañizo claro en donde están los corrales y por este pasan las aguas que entran en la gola del mar mayor, que es lo que consiste la pesquera
6	Corrales en donde se encierra el pescado
7	Cañizo con estacada que divide las dos golas que hay por donde se introduce el agua que entra del mar mayor al menor
8	Torre de la Encañizada
9	Sitio en donde habitan los que cuidan o sirven al propio
10	Canto de la Barbada
11	Golas por donde se introduce el agua del mar mayor al menor y es por donde suben los peces a entrar a los corrales

Elaboración propia. Fuente: AMMu, leg. 3.879.

Las obras no arrancaron hasta que no se recibió la autorización del Consejo de Castilla el 19 de febrero de 1763. Inmediatamente, la Junta de Propios (22-II-1763) convocó reunión dada la urgencia existente ante el riesgo de que el pescado pudiera escapar al Mediterráneo, también llamado Mar Mayor. Prueba de ello es la decisión del corregidor Suelves autorizando a que no se sacara a subasta la obra y esta se encargara a «persona havil» por designación directa de la junta. La dirección de la obra y la administración de caudales recayó en José Fernández, de San Javier, «que tiene practica en estos asuntos por la zercania a la Albufera y frecuente trato con peritos y pescadores». En otro informe la confianza depositada por el Ayuntamiento en José Fernández era más que patente: «persona fiel, legal y de confianza»<sup>6</sup>. En su designación se fijaron las competencias y obligaciones: facultad total para actuar, nombrar peritos, comprar materiales, contrato de personas, acompañarse de un sobrestante, dar cuenta semanalmente de los trabajadores y sus jornales, así como los materiales comprados y gastados. Una obra que no se sacó a subasta al mejor postor por la premura y se llevó por el método de administración directa. La junta nombró también a un depositario de fondos para recibir y custodiar los fondos del Ayuntamiento para la obra, al tiempo de ir suministrándolos al director de la obra y recogiendo los recibos. La responsabilidad

6 AMMu, leg. 3.879, expediente 1.

del cargo recayó en el médico de San Javier, Andrés Martínez de Aguilar. Sin un presupuesto definido, dada la velocidad con la que se iniciaron las obras de reparo, el médico Andrés Martínez, en distintas tandas de 12.000 reales (tres) y una de 18.000 reales, recogió en Murcia hasta 54.000 reales que custodió de su cuenta y riesgo, hipotecando sus bienes como garantía<sup>7</sup>.

La Junta de Propios, amparada en la urgencia de las reparaciones determinó, para evitar retrasos, que Pedro Corvari dispusiera lo oportuno, cuando el director de obra le solicitase permiso, es decir, el regidor asumía plenos poderes de decisión en nombre del Ayuntamiento y, por defecto, nunca puso trabas a las peticiones de José Fernández<sup>8</sup>. El objetivo principal de recuperar la Encañizada, la mayor renta económica en el presupuesto de ingresos del Ayuntamiento de Murcia, estuvo por encima de cualquier supervisión u obstáculo burocrático. Por tanto, vamos a conocer la fluidez epistolar entre José Fernández y el regidor Corvari sin óbice alguno por parte de este hacia las solicitudes e informaciones del director de obra.

A finales de marzo, José Fernández daba cuenta de la evolución del primer mes de obra. Destajeros trabajando «con toda aceleración», «la machina sigue a Dios gracias con acierto» y una nueva estacada que rehacer: Bolreves, entre el Pudrimel y la Llana<sup>9</sup>. Cuando menciona la «machina», se refiere a la «Cabria», procedente de Murcia, empleada para clavar estacas.

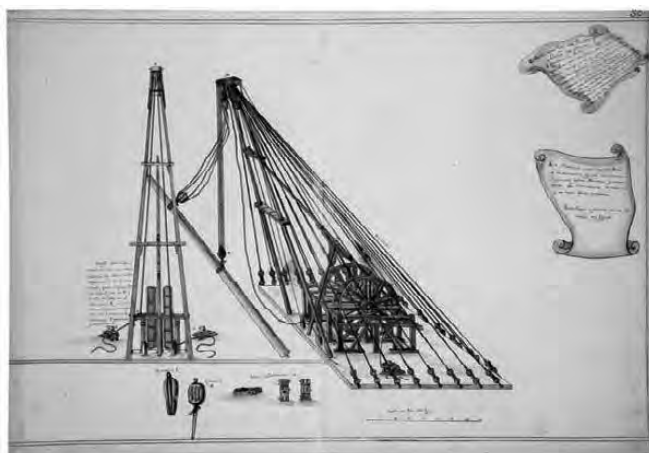


Figura 4. Máquina cabria del arsenal de Tolón (siglo XVIII).

Foto: [https://issuu.com/juaneloturriano/docs/cat\\_logo\\_modelos\\_y\\_maquetas\\_digital/s/15902404](https://issuu.com/juaneloturriano/docs/cat_logo_modelos_y_maquetas_digital/s/15902404).

7 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Junta de Propios (28-II-1763). Los bienes fueron 10 fanegas (fs) de tierra, más 2 fs de olivar y su casa por un valor aproximado de 26.000-28.000 reales.

8 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Junta de Propios (12-III-1763).

9 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Carta de José Fernández a Pedro Corvari (31-III-1763).

No tardó mucho en indicarle a Pedro Corvari la lentitud de la obra por la máquina, relatando la causa de ello: «en todas las estacas recias se hace pedazos, y a la quarta estaca se ha quebrantado de modo que ha sido preciso el desarmarla y imbiarla a Sn Xavier a el maestro herrero para que la afirme». Más dificultades se sumaban al proceso de la obra al indicar José Fernández el elevado costo de los peones para hacer la estacada de Bolreves, dado que el inicio de la siega estaba próximo. No libre de obstáculos, el director de obra hubo de afrontar dos temporales (4 y 16 de abril) que pudieron quebrantar la Encañizada, generando nuevos tollos (hasta cuatro) que incrementaron el gasto de las reparaciones, de ahí el apremio de José Fernández a Pedro Corvari para que le enviaran más caudales<sup>10</sup>. Estos daños ocasionaban unos restos en madera y caña, que eran aprovechados por los vecinos del lugar, de modo que la Junta de Propios ordenaba al director de obra «que no permita se azerquen a aquel paraje gentes estrañas de las que no sean prezisas en el, a fin de evitar la extracción de fragmentos, cañizos y efectos», llegando al apresamiento en caso de resistencia<sup>11</sup>.

Las obras avanzaban con resolución: se cerraba la gola vieja para que el mújol no escapara; gran número de trabajadores en la obra (semanas con más de sesenta hombres); se abrió una gola nueva, que funcionaría con tablachos de madera y un puente en su parte superior. De todo ello daba cuenta José Fernández ante la Junta de Propios, quien validó todas sus acciones<sup>12</sup>. La apertura de la gola nueva y el cierre de la vieja respondía a tener un control sobre la entrada de aguas del Mediterráneo al Mar Menor y, así, evitar los envites y daños de la fuerza del mar. En un principio, esta gola nueva tuvo un ancho menor que la vieja de modo preventivo ante la respuesta de las personas a las que José Fernández preguntó: «era mui dificultoso el saberlo a punto fixo, que eran de parecer se avriese una gola mediana y que en llenando las aguas, que es cerca del mes de agosto, se verian sus efectos y si salia estrecha, se podia dilatar»<sup>13</sup>.

En su conjunto, la obra tuvo inicio el 28 de febrero y concluyó en la última semana de agosto, según consta en las relaciones semanales de trabajadores y jornales<sup>14</sup>. El periodo de mayor actividad de las reparaciones en la Encañizada se dio entre el 27 de marzo y el 7 de mayo, donde llegaron a concentrarse hasta 72 obreros en la semana del 10 de abril y no bajando de 64. La urgencia de la obra llevó a emplear toda la mano de obra posible al objeto de llegar a tiempo para que el pescado no saliera, de ahí que de mayor en adelante los

10 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Cartas de José Fernández a Pedro Corvari (7-IV-1763; 17-IV-1763 y 19-IV-1763).

11 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Junta de Propios (23-IV-1763).

12 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Junta de Propios (17-V-1763).

13 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Carta de José Fernández a Pedro Corvari (5-VI-1763).

14 AMMu, leg. 3.880.

trabajadores apenas superaran la treintena en el mejor de los casos. La documentación analizada arroja una cifra de 172 obreros de distintos oficios que pasaron por la Encañizada entre la primavera y verano de 1763.

Gráfica I.



Tabla II. Oficios y salarios (1763).

PERFIL PROFESIONAL	SALARIO/DÍA
Director de obra	12 reales
	10 reales
	8 reales
Carpintero (según categoría)	7 reales
	5 reales
	10 reales
Alarife (según categoría)	8 reales
	4-5 reales
	3 reales
Enlosador	6 reales
Patrón de barco	6 reales
Mondador en la gola	6 reales
Palero	6 reales
Obrero con la maza	4,5 reales
Obrero en general	4-5 reales
Abastecedor de agua	6 reales
Carretero	12 reales

Elaboración. propia. Fuente: AMMu., leg. 3.880.

Como se observa en la tabla II, la diversidad de oficios es importante, desde alarifes (albañiles) y carpinteros, quienes aparecen categorizados solo por el salario, hasta carreteros o patrones de barco, encargados del transporte de los materiales y maquinaria empleada. No debemos olvidar la importancia del abastecedor de agua, quien tenía firmado contrato con el director de obra, bien fundamental para el sostenimiento de los trabajadores, máxime cuando las obras tuvieron ocasión en periodos de mayor calor. Por último, el director de obra, junto con los carreteros, tuvo el máximo jornal diario. El pago de los salarios, efectuado semanalmente, en algunos momentos ocasionó malestar entre los trabajadores de la obra de la Encañizada, porque una parte de las monedas entregadas eran reconocidas como falsas. Así lo describía José Fernández: «La quiebra de la moneda de vellon en esportilla [falsa] es mucha la que a pasado por mi mano he notado mucha falsa y la que e dado se han quexado de lo mismo»<sup>15</sup>.

Tabla III. Trabajadores con mayores ingresos (1763).

PERSONA	OFICIO	SALARIO (RS)	COBRADO (RS)	DÍAS
José Fernández	director	12	2.004	167
Pedro Albaladejo	carpintero	10	690	69
Nicolás Mínguez	carretero	12	414	34,5
Blas Garre	alarife	entre 4 y 6	393,5	80,5
José Garre	obrero	entre 4 y 5	351	79,5
José Pérez	aguador	6	330	55
Gabriel Caballero	carpintero	8	324	40,5
José Ruiz	alarife	entre 4 y 6	308	60,5
Juan Martínez	carpintero	entre 5 y 6	304,5	56
Jacinto Jiménez	obrero	entre 4 y 5	286,5	60
Francisco Díaz	obrero	entre 4 y 5	262	61,5
Antonio Martínez	obrero	entre 4 y 5	262	60
Ramón Arenas	obrero	entre 4 y 5	260	61,5
José Mateo	obrero	entre 4 y 6	244	56,5
Francisco Zapata	obrero	entre 4 y 5	238	55
Tadeo Bueno	alarife	8	232	29

Elaboración propia. Fuente: AMMu, leg. 3.880.

En calidad de resumen final, la tabla III contempla aquellos trabajadores en la obra de la Encañizada que más reales acumularon en función de su oficio y, sobre todo, del tiempo trabajado. Algunos de ellos, por el tiempo

<sup>15</sup> AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Carta de José Fernández a Pedro Corvari (21-IV-1763).

trabajado, denotaron la confianza que el director de la obra tuvo en ellos, como es el caso del carpintero Pedro Albaladejo o del alarife Blas Garre, quienes laboraron 15 y 16 semanas, respectivamente. El gasto total de mano de obra fue de 18.034 reales y 8,5 maravedíes.

En el horizonte, dos problemáticas dificultaron el tránsito de la obra en un momento en el que lo más importante ya se hallaba construido: la intervención del alcalde de matrícula de San Javier, Ginés Galindo, y la recogida de información por el administrador de la Salina del Pinatar ante la escasez de sal como consecuencia de las obras de la pesquera.

## El alcalde de matrícula y la presión de la Salina del Pinatar

Ginés Galindo trabajó las primeras semanas en la Encañizada (37,5 días), pero como alcalde de matrícula hizo valer los derechos y obligaciones que las ordenanzas dictaban a los marineros. Ya, desde la década anterior, se tenía constancia de su combatividad contra el privilegio de Murcia en la Encañizada por la pesca del mujol (Buendía Porras, 2008b), y que ahora tornaba a aparecer. Ginés Galindo, aprovechando la necesidad de transportar la piedra en barco para la Encañizada, reclamaba la obligación de estar matriculados aquellos que iban en los barcos, amparándose en la orden del Comisario de Marina, José de Vega, y en los artículos 33 y 88 de las ordenanzas de Marina: «se prohíbe todo ejercicio de mar con qualquier titulo o pretexto que sea al que no tuviere assiento formado en las listas de Marina», y que el Intendente de Marina, Juan Domingo de Medina, corroboró ante el corregidor Suelves<sup>16</sup>.

José Fernández no dudaba en afirmar en su epístola de seis páginas a Pedro Corvari la picaresca de los matriculados que ahora podrían pedir el salario que ellos desearan para llevar la piedra en las barcas «y tambien para amedrentar a los que no esten matriculados». Este movimiento del alcalde de matrícula suponía un retraso y encarecimiento de la obra, lo que José Fernández resumió en un claro juicio de valor sobre aquel: «Gines Galindo, Alcalde de Matricula, es quien todo lo remueve, y interin este tenga el empleo, no avra paz entre la Yntendencia de Cartagena y la de Murcia. Este es el que ha enredado hasta que le a quitado la jurisdiccion a la encañizada y si no se pone remedio, no dexara entrar un pescado en los corrales y el que entre sera como el que se escapa de las manos de un gavilan».

El director de la obra trató que despojaran a Ginés Galindo de su cargo, acusándole de favoritismos a la hora de decidir quiénes iban a los navíos,

16 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Carta del Comisario de Marina, José de Vega, al Intendente de Marina, Juan Domingo de Medina (29-VI-1763). Carta de José Fernández a Pedro Corvari (18-VI-1763).

además del incumplimiento de las órdenes recibidas desde la Intendencia de Marina, permitiendo que no matriculados pescaran en el Mar Menor. Acusaciones estas que quedaron desmontadas por los testigos presentados por Ginés Galindo ante el Comisario de Marina<sup>17</sup>. Desde la frustración, José Fernández alegaba que los testigos estaban embarcados con él, por tanto, con testimonio manipulado y tendencioso, en su opinión. Se ofreció para justificar «sobradamente» lo que acontecía, pero ya no tuvo más recorrido el asunto<sup>18</sup>.

En paralelo, José Fernández notificaba a Pedro Corvari, desde principios de junio de 1763, en el momento que se abría la gola nueva para entrada de agua en el Mar Menor, como el administrador de la Salina del Pinatar, Bartolomé Ruiz de Espinosa, recababa información sobre las obras de la Encañizada y su posible perjuicio en la producción de sal:

«Tengo noticia se estan buscando testigos para justificar que el aver poca sal en las Salinas de esta Albufera es la causa el aver atajado la Gola; si llegase el caso de la representacion, yo justificare lo sucedido otros años al aver poca sal por caveza de estar las aguas secas como sucede en este presente año, que dicen los ancianos no han conocido semejante seca en sus tiempos»<sup>19</sup>.

Un mes más tarde, José Fernández recordaba en una nueva carta la presión que sufría por los trabajadores de la Salina: «los dependientes de la sal no zesan de remedir y fondear las golas y estar recibiendo declaraciones». A la vez, preguntaba si era necesario asistir al puerto de Cartagena para recoger testimonios que expliquen la bajada de las aguas del mar<sup>20</sup>.

Con la obra prácticamente concluida, los directores de salinas de Murcia, Pedro de Armona y Lorenzo Antonio de Zubillaga, emitían una misiva (16-VII-1763) a la Junta de Propios en la cual explicaban las causas de la falta de agua en la salina basándose en un informe de quince testigos del entorno elaborado por Bartolomé Ruiz de Espinosa. Descartaban que la escasez de sal se debiera al flujo y reflujo de las aguas del Mediterráneo al Mar Menor, señalando como problema principal, según sus peritos, la obra de la

17 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Los testigos fueron Cristóbal Galindo, hermano de Ginés y matriculado en Cartagena; José Pérez Zapata, de San Javier y también matriculado; José Páez, matriculado en la pantasana del Mar Menor; y Gabriel Vidal, abastecedor de San Javier.

18 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Carta de José Fernández a Pedro Corvari (11-VII-1763).

19 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Carta de José Fernández a Pedro Corvari (13-VI-1763).

20 AMMu, leg. 3.879, expediente 4. Carta de José Fernández a Pedro Corvari (11-VII-1763).

Encañizada, estrechándose en nueve varas<sup>21</sup> el conducto que tiene más de quinientas varas por donde se comunican los mares y nivelan las aguas: «entra menos porcion en este [Mar Menor] y falta para la salina». Señalaban a la Junta de Propios por no haber previsto los daños que podía ocasionar la obra y valoraban el riesgo de que «se inabilite para siempre una alaja tan preciosa como la Salina del Pinatar»<sup>22</sup>.

La Junta de Propios abordaba, pocos días después, esta carta donde aducían que la reducción de las aguas en el Mediterráneo y en el Mar Menor se debía a problemas en la comunicación subterránea y que en otras épocas había habido mermas de agua y no por ello dejó de fabricarse sal. Nunca se bloqueó la entrada de agua, ya que mientras se cerraba la gola vieja, se abría la nueva. Trasladada esta respuesta a los administradores, al mismo tiempo decidió la junta elaborar un informe con testigos y peritos de la zona en previsión de problemas mayores y como justificación de su posición. Del 21 al 29 de julio se tomó testimonio a 34 moradores del entorno, de los cuales 16 de ellos habían trabajado en la obra de la Encañizada<sup>23</sup>.

Tabla IV. Testigos aportados por murcia (1763).

NOMBRE	RESIDENCIA	OFICIO	EDAD
Martín Mínguez Pérez	Calavera	Labrador	47
Ginés Gómez Sánchez	Pinatar	Terrajero	35
Ramón Gómez Sánchez	Pinatar		26-27
Fernando Sánchez Saura	San Javier	Molinero	38
José Morales Lucas	Calavera	Terrajero	50
Pedro de Vera Sánchez	Pinatar		43
Francisco Díaz González	Pinatar		52
Pedro Pérez Jiménez	Calavera		74
José Jiménez Calderón	Pozo Aledo	Labrador	50
Jacinto Jiménez Galindo	Pozo Aledo	Labrador	55
Bartolomé Martínez Rubio	San Javier	Terrajero	62
Lorenzo Martínez Urrea	Mirador	Labrador	55
Pedro Bueno García	San Javier	Labrador	75
José Sánchez Esteban	Calavera	Jornalero	30
José Galindo Pérez	Calavera	Jornalero	40
Francisco Gallego Bueno	Calavera	Labrador	57
José López Clares	Calavera	Labrador	22

21 Una vara castellana equivalía a 0.835905 metros.

22 AMMu, leg. 3.893. Carta de Pedro de Armona y Lorenzo Antonio de Zubillaga, directores generales de rentas (16-VII-1763).

23 AMMu, leg. 3.893, expediente 3.

NOMBRE	RESIDENCIA	OFICIO	EDAD
Juan Bueno Pérez	Calavera		73
José Conesa Bueno	Pinatar	Labrador	30
José Guillén Ros	San Javier	Jornalero	50
Francisco Clares Gómez	San Javier	Matriculado	54
Antonio Lucas Gabarrón	San Javier	Matriculado	24
Martín García Molero	San Javier	Maestro alarife	89
Francisco Zapata Mínguez	San Javier		41
Salvador Zapata Ferrer	San Javier	Terrajero	38
Javier Galindo Gómez	Calavera	Matriculado	57
Ginés Galindo Gómez	San Javier	alcalde de matrícula	63
José Pérez Pérez	San Javier	teniente de matrícula	55
José de Cuenca Heredia	San Ginés	alcalde de matrícula	65
Miguel Bueno Ballester	Calavera	Labrador	73
José Pérez Bueno	Calavera		49
Pedro Galindo Pérez	Calavera	Labrador	59
Juan Pérez Martínez	Calavera		37
Lorenzo Martínez Urrea	San Javier		73

Elaboración propia. Fuente: AMMu, leg. 3.893.

Sus declaraciones, coincidentes en muchos aspectos, destacaban la reducción de las aguas de los mares como causa de falta de agua en la Salina, en palabras de Martín Mínguez Pérez; o José Pérez Pérez quien afirmaba rotundamente: «cuya seca es general por haverlo visto el testigo y oído dezir a diferentes patrones del mar, que ademas de reconocerse en sus orillas, en puertos y playas se advierte lo mismo en lo mas dentro por llegar con los timones de las naves a sitios donde jamas se ha llegado», ampliado por José de Cuenca Heredia: «en el Puerto de Cartaxena no pueden llegar los barcos al muelle a descargar por dicha mengua de aguas». Muchas de las declaraciones hacen referencia a como los charcos de la Glea y Río Seco, en la jurisdicción de Orihuela y junto al Mediterráneo, o el del Mojón se habían secado; Pedro Galindo Pérez admitía que «en toda su vida no ha visto otra sequedad igual», ya que en dichos charcos se sacaban anguilas y pescado, según afirmaba Martín García Molero. Junto a esto, se sumó el descenso o secado de los pozos cercanos, así como problemas en los veneros y conductos subterráneos que comunican ambos mares.

El otro eje argumental se basaba en el mantenimiento de la Salina. Pedro Pérez Jiménez exponía que la sal no cuajaba, porque la salina estaba «entarquinada», es decir, los conductos y canales por donde entraba el agua necesitaban limpieza de la tierra y suciedad que se acumulaba con el paso

del tiempo, tal y como también reconocía José Pérez Bueno al afirmar que no se encontraba limpia la boquera de la Salina. La desembocadura de varias ramblas (Cobatillas, Siete Higueras o Contiendas) reafirmaban la idea del tarquín en los conductos como causa añadida a la escasez de sal. A todo ello se agregaban dos apreciaciones importantes para el argumentario de Murcia: Jacinto Jiménez Galindo expresaba que al cerrarse la gola antigua en mayo de 1763, ya se conocía el descenso de las aguas de los mares; José de Cuenca Heredia, quien estuvo en la gola nueva de la Encañizada el 27 de julio, vio que por dicha abertura se «derramava tanta agua a la Albufera, que pudieran moler tres molinos», por la gran cantidad de agua que entraba al Mar Menor por la gola nueva.

La Salina del Pinatar, que venía de producir la nada despreciable cantidad de unas 75.000 fanegas de sal en 1761 y casi 60.000 en 1762, no podía más que señalar como causa de sus problemas de extracción salinera a la obra de la Encañizada, dada la nula productividad de 1763 y que se repitió en 1765 (Buendía Porras, 2008a: 125 y 128)<sup>24</sup>.

Sin embargo, ese descenso de las aguas de los mares y los pozos hay que buscarlo en la oscilación climática de la década de los sesenta de la centuria del dieciocho. Adrián García Torres, quien ha estudiado la climatología de la provincia de Alicante en la época de nuestro estudio, apunta que entre 1762 y 1764 Orihuela vivió una fuerte sequía o como en marzo y abril de 1763 aumentaba el número de rogativas ante la falta de precipitaciones (García Torres, 2016b: 160-161). La conocida «Maldá» en el sur alicantino dio protagonismo a las sequías en la primera mitad de los sesenta del siglo XVIII con el «nefasto bienio 1764-1765» (García Torres, 2016a: 346). El propio autor resume el contexto ambiental que los testimonios de habitantes de la época ponían de relieve: «La aridez fue el principal actor en los sesenta, tanto en los primeros años como en los últimos, enlazando inclusive con la siguiente década. Nos encontramos con uno de los periodos de mayores calamidades» (García Torres, 2016b: 161). Estas conclusiones también vienen avaladas por Alberola Romá (2004: 35), el cual subraya como periodos fuertes de sequía y carencia de trigo los bienios 1763-1764, 1765-1766 y 1767-1768. No debemos olvidar que este condicionante del clima en la década de 1760, que tuvo sus repercusiones en la producción de sal y en la obra de la Encañizada, a nivel estatal fue la falta de cereal el argumento empleado por sus enemigos para derivar en el motín contra el marqués de Esquilache en 1766. Por tanto, la obra de la Encañizada no fue ajena al contexto socioeconómico y político que se vivía en la España del momento.

Las acciones de los administradores de salinas daban sus frutos cuando Manuel Becerra, contador general de propios y arbitrios del reino, emitía

<sup>24</sup> Una fanega de sal equivalía a 51,5 kg.

una carta (23-VII-1763) para que la Junta de Propios expusiese sus argumentos para subsanar los daños de la obra de la Encañizada. Esta misiva ya partía con la idea previa que los agentes ambientales no influían, sino la modificación de las golas para la entrada de aguas. Murcia alegó los testimonios de los 34 vecinos del entorno de la Marina, amparándose en los ejes argumentales indicados más arriba: disminución del Mar Mediterráneo y Mar Menor, la suciedad de los conductos de la Salina y la estrechez de la gola vieja, pero nunca por causa de la obra de la Encañizada. La Junta de Propios hizo mucho hincapié en la suciedad contenida en la Salina; así lo expresaba:

«hallarse mas elevado su terreno con los tarquines y barro que ha recibido por una rambla llamada de siete higueras y otros ramblizos por donde entran en ella grandes avenidas de agua turbia que la ensuzian y levantan su terreno, pues por este motivo sin recurrir a otro puede faltar la fabrica de sal, respecto a que la elevazion de el terreno por lo entarquinado impide que asziendan a el las aguas de el mar menor en tiempo escaso, y por lo mismo tapados los manantiales careze de la copia de ellas que naturalmente brotan los veneros si estan limpios, capaces ellos solos de surtir la salina de la suficiente para la fabrica».

Así mismo, utilizaban las salinas de Guardamar como ejemplo para justificar que se comunicaba por aguas subterráneas, al no tener contacto directo con el mar («solo la que trasmana del mar») y su elevada producción de sal por la ausencia de tarquín. Respecto a la gola vieja se apoyaban en que estaba en proceso de cerramiento y no por ello la Salina del Pinatar había dejado de producir sal: «hera tan reduzida la Gola antigua que la podia saltar un hombre de parte a parte sin embargo estaba la salina abastezida de aguas»<sup>25</sup>.

La respuesta de la Salina, por medio de informa de su administrador Bartolomé Ruiz de Espinosa (24-VIII-1763), buscaba demostrar que la «seca»-sequía- solo afectaba al Mar Menor y que la supuesta suciedad de los canales de entrada a la Salina, apuntada por Murcia, era falsa:

«Quien oyere dezir zanja, y si esta puerca o esta limpia, creera que es alguna zequia que se toma del rio que en estando puerca no puede entrar agua y es un gran disparate, por que no esta hecha directamente para que entre el agua en la salina que lo mismo entraria que la hubiera que no la hubiera; para lo que si esta hecha es para sujetar el agua y que entre quando sea me-

<sup>25</sup> AMMu, leg. 3.893, expediente 3. «Informacion para averiguar el motivo de la disminucion de las aguas en las Salinas del Mar Menor» (3-VIII-1763).

nester por solo aquel portillo y para eso tenemos hecha una estacada que confina con el Mar Menor y en comedio de ella esta dicha zanja; luego que biene el ayre de Lebeche lebanta el mar i entra el agua y apenas para el aire se pone un tablado para que no se salga, mediante que la Salina esta mas alta que el Mar Menor mas de una vara»<sup>26</sup>.

El administrador concluía su informe exigiendo la apertura de la gola antigua y bajo escritura se obligaba «a volverla a levantar a mi costa si el mar menor se mantiene con la seca».

Los acontecimientos se precipitaron cuando una Real Orden del Consejo de Castilla (17-IX-1763) encargaba al alcalde mayor, Pedro Martínez de Sicilia, en calidad de juez, que citara al procurador general de la Junta de Propios, el regidor José Ignacio López de Oliver, y al administrador Pedro de Armona para que nombraran peritos y observaran el estado que habían quedado las obras<sup>27</sup>. Este asunto se abordó en un tenso cabildo, el 11 de octubre, donde el regidor Francisco Rocamora Garri expuso un amplio informe atacando al director de la obra de la Encañizada e indicando los perjuicios posibles. Tanto por su oficio como por «diversion» ha ido a la Marina y a la Encañizada desde 1708, observando y conociendo las corrientes del Mediterráneo: «viendo que la infinita sabiduria de Dios estando la Albufera que llaman de Cabo de Palos ynmediata a el mediterraneo, dispuso un canal o gola de mas de ziento cinquenta varas de anchura a fin de que aquel le comunicase a esta sus aguas manteniendose siempre en equilibrio».

Tanto los vecinos de San Javier, Calavera y Pinatar junto con los regidores saben de su conocimiento del Mar Menor, afirmaba Francisco Rocamora, no tardando en lanzar sus dardos contra José Fernández, un maestro barbero «sin conocimiento ni experiencia alguna de lo que es el propio de la Cañizada», puesto que solo asistía allí para ejercer su oficio, y «movido de su ygnorancia zerro la gola antigua dicha de 150 varas, cuio suelo es de zieno y alga y no de arena» para abrir una gola nueva con seis tablachos y nueve varas de ancho. Seguidamente, el regidor enumeraba los perjuicios generados al cerrar la gola vieja: desabastecimiento de aguas al Mar Menor «lo que ha evidenciado apartandose de las orillas que no se ha visto jamas y por consiguiente las salinas del Pinatar no han podido tomar agua para quaxar la sal»; la gola nueva llena de arena el cañizo donde están las paranzas no entrando pescado; la estacada de la Gola Mejana puesta en un arenal es de fácil derribo por un temporal; y los rasos se enarenaron por la poca entrada de agua. Este análisis técnico de lo ejecutado en la Encañizada le llevaba a comparar con hechos similares en 1743 que apenas costaron 600 reales con una

<sup>26</sup> AMMu, leg. 3.893.

<sup>27</sup> AMMu, leg. 3.893, expediente 5.

línea de cañizos, alga y arena se formó manga, mientras que cerrar la gola vieja, abrir una nueva y poner tablachos costó más de 2.000 ducados (más de 20.000 reales). Con la gola antigua cerrada, eje de su discurso, ni en la Salina cuajaría la sal y la Encañizada produciría muy poco pescado, ya que solo se estaba cogiendo galupe, la variedad más pequeña, «pero el pardete que es el de huebo y el de maior util, tenga Vs. por zierito saldra poquisimo».

Proponía acudir al Consejo de Castilla para dar cuenta de todo lo generado por la «nueva obra del varbero», en un tono despectivo hacia José Fernández, con un menoscabo de más de 50.000 reales: «los perxuicios que se han causado y causaren sean de cuenta y riesgo de quien hubiere lugar en derecho y no de esta ziudad». Francisco Rocamora señalaba directamente a la Junta de Propios y al director de obra como los responsables de la pérdida económica. Concluía este su disertación tornando a insinuar la mala gestión de la Junta: «Todos estos perjuicios me pareze se hubiera excusado no haviendose designado la Junta de haverme preguntado sobre el caso, pues para qualquier proieto no perxudica preguntar a todos los que puedan tener ynteligencia de el y despues executar lo que parezca mas justo»<sup>28</sup>. El Ayuntamiento aprobó todos los extremos de su informe.

Una nueva carta de Manuel Becerra (14-X-1763) trasladaba a Murcia la decisión del Consejo de Castilla del derribo de la empalizada que había cerrado la gola vieja, sin que el alcalde mayor aún hubiera hecho diligencia alguna desde hacía un mes: «manda que inmediatamente se desaga y quite la empalizada que se ha hecho por la Junta de Propios de esa Ciudad en la Pesquera del Cañizar [...] para que buelban a fluir las aguas del Mar Menor en la Laguna de las salinas del Pinatar»<sup>29</sup>.

La Junta de Propios, reunida el 19 de octubre, acataba la orden, pero maticaba en relación al derribo:

«pero que en quanto a la absoluta demolicion que se manda practicar de todas las obras nuevas que se han executado en la Cañizada deve hacer presente a su señoria que para dar agua a la Salina del Pinatar, en el supuesto de que no haia dependido su falta de la comun menguante de ambas mares que se ha experimentado, no se nezesita ni conduze para ello el destruir la obra de cañizos y estacas que se ha hecho a tanta costa de la Ziudad; si solamente abrir la entrada o Gola antigua hasta dejarla en el estado que tenia antezedentemente pues las estacadas, cañizos y paranzas construidos con el fin de pescar no es lo que ympide el transito del agua, y solo puede serlo (aun quando a el aserto contrario)el haverse hecho otra gola mas estrecha que

28 AMMu, Ayuntamiento Ordinario (AO) 11-X-1763.

29 AMMu, leg. 3.874, expediente 1.

la antigua, pero avriendose esta entrara por ella del mar maior al menor la misma copia de agua que entrava antes de haverse zerrado y se podrá aprovechar toda la obra de cañizada con solo mudar una linea de ella».

Solo precisaba que se actuara sobre la gola antigua para evitar daños económicos mayores, teniendo en cuenta que un temporal el 5 de octubre ocasionó importantes destrozos en la obra nueva, especialmente abriendo parte de la gola vieja y afectando a la nueva.

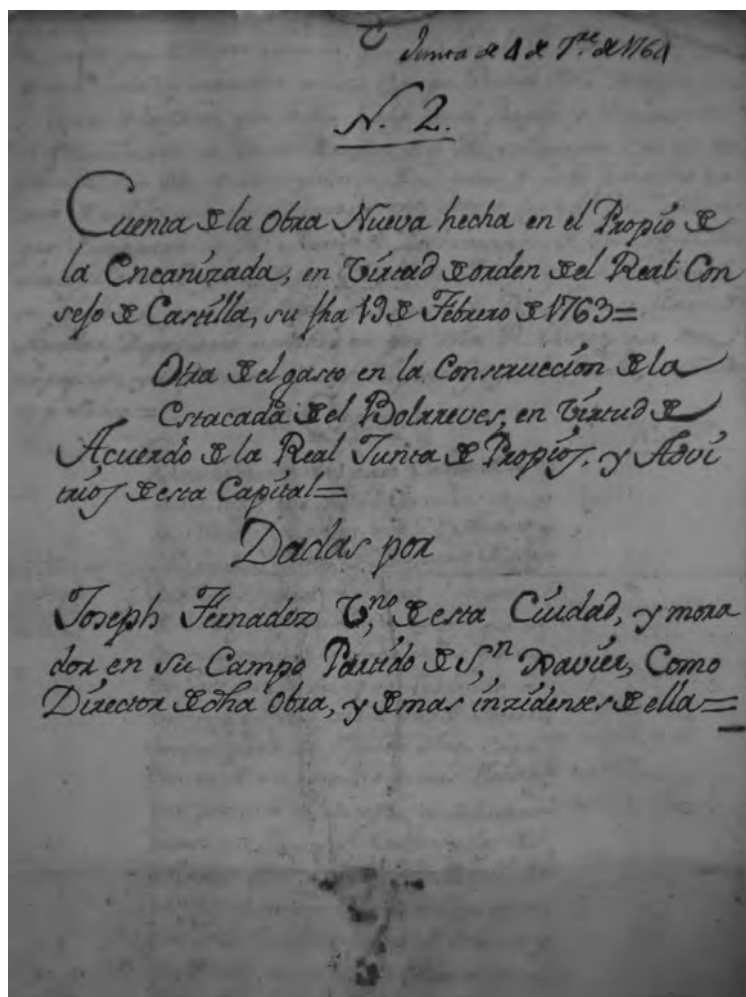


Figura 5. Libro de cuentas de la obra de la Encañizada (1763). Foto: Laureano Buendía.

Hubo que esperar al 27 de octubre para que una comisión integrada por el alcalde mayor, el procurador general de Murcia, el escribano Bernardino

Navarro y cuatro peritos (Ginés Galindo, Miguel Bueno, Juan Plaza y Javier Mínguez) asistiera a la Encañizada a revisarla y valorar los daños. Previamente, el administrador de la Salina del Pinatar, Bartolomé Ruiz, con bastante precisión legal y técnica, apuntaba que los peritos manifestasen por qué el Mar Menor «sufre sequedad hasta el 5 de octubre», momento en el que se rompieron las obras y aumentaron las aguas. Las declaraciones de los peritos fueron contrapuestas. Por un lado, Ginés Galindo y Miguel Bueno expresaban que la falta de agua en la salina no se debía a cerrar la gola antigua y sí a la bajada de las aguas del Mediterráneo, en la línea de lo que la ciudad defendía. El 28 de octubre observaron que no entraba agua al Mar Menor por la rotura de la gola antigua, a fin de dar más fuerza a su testimonio. Por otro, Juan Plaza y Javier Mínguez manifestaban que la falta de agua en la salina durante el verano les parecía por causa de cerrar la gola vieja, «pero no lo afirman con total certidumbre»<sup>30</sup>.

Con una valoración de las obras de casi 62.000 reales y la falta de acuerdo entre los peritos determinó al alcalde mayor para que se trajera un perito imparcial de Cartagena y se esperara a la decisión del corregidor Suelves. Murcia ganaba tiempo con el razonamiento del alcalde mayor:

«no urxe se desagan ynmediatamente las nuebas obras por resultar ebidente en el estado actual entran aguas en la Laguna del Pinatar y mantiene las suficientes y de su regularidad ordinaria y que tomara mas caudal si se movieren aires de lebeche o norte o se ynchare el Mar Maior, pues no tiene ympedimento alguno»<sup>31</sup>.

De nada había servido que José Fernández acudiera al puerto de Cartagena y tomara testimonio a siete matriculados quienes declaraban nunca haber visto las aguas del mar tan bajas como en el verano de 1763.

Informado el corregidor por el alcalde mayor, aquel ratificó lo expuesto en el auto de 1 de noviembre. Inmediatamente, Pedro Martínez de Sicilia, alcalde mayor, notificaba la no existencia de posibilidad de perjuicio a la Salina del Pinatar ni a la Real Hacienda, arguyendo se suspendiera el derribo hasta el pronunciamiento del Consejo de Castilla y del marqués de Esquilache, a quine también se le hizo llegar toda la información. No se demoró el marqués de Esquilache en enviar una misiva ordenando se deshicieran las obras para que fluyeran las aguas a la Salina (San Lorenzo, 17-XI-1763). El corregidor Suelves puso en conocimiento de la Junta de Propios la instrucción dada, prosiguiendo esta con el argumento de los niveles bajos de agua du-

30 AMMu, leg. 3.893, expediente 3. Declaraciones de los peritos (Calavera, 29-X-1763).

31 AMMu, leg. 3.893, expediente 3. Auto (Calavera, 1-XI-1763).

rante el verano y la existencia de obras que no impiden la entrada de aguas a la salina, rogando al corregidor que lo tuviera en cuenta<sup>32</sup>.

Bartolomé Ruiz de Espinosa fue el encargado de señalar qué obras terminarían demolidas, en este caso la estacada que cerraba la gola vieja bloqueando el paso de agua a la Salina. Entre el 2 y 19 de diciembre se hizo el derribo bajo la dirección de José Fernández, nombrado por la Junta de Propios, y con un coste de 6.000 reales. No obstante, hasta mayo de 1764 no quedó libre la totalidad del conducto de la gola vieja<sup>33</sup>.

La Corona, por medio del interés superior de la Real Hacienda, consiguió que prevalecieran sus derechos sobre los posicionamientos de la Junta de Propios del Ayuntamiento de Murcia, quien quedó desautorizada y con una inversión total, derribo incluido, de casi 75.000 reales<sup>34</sup>.

Tabla V. Cuentas de los gastos (1767).

CONCEPTO	DINERO
Gasto de la obra	52.704 rs 11 mrs
Estacada de Bolreves	1.685 rs 18 mrs
Demolición	5.148 rs 11 mrs
Descomposición del tollo de la gola nueva	2.343 rs 4 mrs
Manutención del alcalde mayor en la salina	1.834 rs 6 mrs

Elaboración propia. Fuente: AMMu, leg. 3.880.

Una real provisión de 9 de marzo de 1767, evocando lo vivido en 1763, recordaba al Ayuntamiento que en obras venideras estas permanecieran al cuidado de regidores que conocieran la Encañizada para evitar gastos innecesarios. A la Junta de Propios le daba un mes para que enviara la liquidación total de lo invertido por las obras de 1763. Y para cualquier reparación en la Encañizada se nombrara un maestro de obra que debía coordinarse con el administrador de la Salina del Pinatar<sup>35</sup>.

La experiencia de 1763 llevó a Murcia y su Junta de Propios a actuar con pies de plomo. Así, en la «furiosa tormenta» de 18 de agosto de 1765 que dejó la Encañizada casi derruida con una tasación de reparos de 80.000 rs, y a la que se sumó el temporal de 15 de septiembre, «causando seis tollos que totalmente dejan destruido el zitado Propio», poniendo al descubierto la lentitud burocrática en la intervención, dado que el Ayuntamiento delegaba la responsabilidad de las reparaciones en la Junta de Propios y esta no podía

32 AMMu, leg. 3.874, expediente 1. Junta de Propios (26-XI-1763).

33 AMMu, leg. 3.874, expediente 1. Auto del Corregidor (Murcia, 26-XI-1763) y aprobación de Bartolomé Ruiz de Espinosa (Pinatar, 26-V-1764).

34 AMMu, leg. 3.880. Informe del contador de propios (Murcia, 2-IV-1767).

35 AMMu, leg. 3.880; Ayuntamiento Extraordinario (AE) 18-III-1767 y AO 21-III-1767.

actuar sin el consentimiento del Consejo Real, ralentizando toda solución de urgencia y, por tanto, dañando las arcas municipales<sup>36</sup>.

## Conclusión

La tutela ejercida por la administración central sobre el Ayuntamiento en la convivencia entre Salina del Pinatar y Encañizada suponía una cuestión de mayor índole que iba más allá de si entraban aguas o no para producir sal.

El centralismo borbónico, el control férreo del marqués de Esquilache en calidad de secretario de Hacienda y la progresiva merma de los privilegios antiguos de las ciudades en favor del control de Madrid demostraron la pérdida de autonomía de los ayuntamientos en materia de gestión económica. Desde Felipe V, los Borbones no habían dejado de afianzar su dominio sobre todo aquello relacionado con el mar y la producción de pescado en la Encañizada, que no solo alimentaba a la ciudad de Murcia, era la mayor renta que esta ciudad poseía. La sal, un conservante básico en la alimentación de los españoles del siglo XVIII, prevaleció sobre los intereses económicos de una ciudad.

La dicotomía Corona-Ayuntamiento, es decir, Estado y poder local encuentran un ejemplo en las reparaciones de la Encañizada de 1763, que va más allá de lo anecdótico. Gracias a la gran cantidad de documentación generada y conservada en el Archivo Municipal de Murcia ha sido posible exponer cuán dura podía ser la presión de las instituciones estatales sobre una ciudad.

## Bibliografía

- ALBEROLA ROMÁ, A. (2004). “Temps de sequera, rogatives i avalots al sud del País Valencià (1760-1770). *Estudis D’Història Agrària*, 17, 35-48.
- BALLESTEROS PELEGRÍN, G. A. y FERNÁNDEZ RAMOS, J. F. (2013). “La explotación industrial de las Salinas de San Pedro del Pinatar (Murcia)”. *Papeles de Geografía*, 57-58, 55-68.
- BUENDÍA PORRAS, L. (2008a). “Población y sociedad en Los Alcázares durante la Edad Moderna (siglos XVI-XVIII)”, en AA.VV.: *Historia de Los Alcázares*, vol. 1, Los Alcázares, 65-244.
- (2008b). “La Hacienda Local en cuestión: el Concejo de Murcia en defensa de sus derechos sobre la pesca del propio de la Encañizada (1750-1817)”. *Murgetana*, 118, 99-112.

<sup>36</sup> AMMu, AO 28-IX-1765. En AO 8-VII-1766 aún no se habían resuelto por parte del Consejo Real las solicitudes de reparación de la Junta de Propios de 17 y 30 de noviembre de 1765.

- DE FRANCISCO OLMOS, J. M<sup>a</sup>. (2023). “La devaluación secreta de la moneda por Carlos III: el uso de la vía reservada”. *Revista de Humanidades*, 49, 239-259.
- GARCÍA TORRES, A. (2016a). “Sequía, crisis y malas cosechas en tierras meridionales valencianas durante la anomalía u oscilación Maldá (1760-1800)”. *El Futuro del Pasado: revista electrónica de historia*, 7, 323-351.
- (2016b). “Sequías y riadas durante la anomalía Maldá en la fachada mediterránea española: Una aproximación al territorio del sur alicantino, 1760-1800”. En Alberola Romá, A. y Arriola Díaz-Viruell, L. A. (coords.), *Clima, desastres y convulsiones sociales en España e Hispanoamérica, siglos XVIII-XX*, 157-178.
- MELLADO PÉREZ, R. (2007). “Las Salinas marítimas de San Pedro del Pinatar”. *Revista Murciana de Antropología*, 14, 481-514.

## Fuentes analizadas

Archivo Municipal de Murcia (AMMu):  
Actas Capitulares: 1763, 1765, 1766, 1767.  
Legajos: 3.874, 3.879, 3.880, 3.893.

# El futuro del Mar Menor. Un análisis desde la perspectiva de la pantópolis universal

JOSÉ LUIS DOMÍNGUEZ<sup>1</sup>

**Resumen:** El Mar Menor enfrenta desafíos urbanos y ecológicos. Este análisis explora su trayectoria histórica y el impacto del crecimiento poblacional y turístico, contrastándolo con el concepto de la “pantópolis universal”. Se examinan las tendencias de urbanización y sus consecuencias ambientales aceptando que el futuro sostenible del ecosistema es solo una de las opciones que pueden presentarse.

**Palabras clave:** Mar Menor, urbanización, ecología, futuro, sostenibilidad.

**Abstract:** The Mar Menor faces significant urban and ecological challenges. This analysis explores its historical trajectory and the impact of population and tourism growth, contrasting it with the concept of the “universal pantopolis”. Urbanization trends and their environmental consequences are examined, accepting that a sustainable future for the ecosystem is only one of the options available.

**Keywords:** Mar Menor, urbanization, ecology, future, sustainability.

Esta comunicación explora el futuro del Mar Menor, un ecosistema costero de incalculable valor en la Región de Murcia a través del prisma del concepto de “pantópolis universal” o ecumenópolis. Se analizará la trayectoria histórica de desarrollo de La Manga y su entorno, el impacto de la urbanización y el crecimiento demográfico en el delicado equilibrio ecológico del Mar Menor, y se presentarán posibles escenarios futuros. La comunicación argumenta que el destino del Mar Menor no es más que un caso más de los desafíos globales que plantea la expansión urbana masiva planetaria y la necesidad imperante de adoptar modelos de desarrollo más sostenibles para evitar la “saturación” de los sistemas naturales de la Tierra.

---

<sup>1</sup> [jose Luis.dominguez@murciaeduca.es](mailto:jose Luis.dominguez@murciaeduca.es)

## **Introducción: El Mar Menor en la Encrucijada de la Urbanización Global**

El Mar Menor, una albufera costera en el sureste de España, representa un caso paradigmático de la tensión entre el desarrollo humano y la sostenibilidad ambiental.

Su historia reciente está intrínsecamente ligada al crecimiento de La Manga, una lengua de tierra que lo separa del Mar Mediterráneo. Lo que alguna vez fue una zona escasamente poblada, con actividades como la salinera y la pesca, se ha transformado en un importante destino turístico. Este estudio aborda el futuro de esta laguna, considerando el concepto de “pan-tópolis universal,” que describe la tendencia hacia una urbanización global y continua. Este marco nos permite examinar las implicaciones a largo plazo del crecimiento descontrolado y la presión sobre los recursos naturales en un ecosistema tan frágil como el Mar Menor.

### **I. De Asentamiento Rural a Centro Turístico: La Evolución de la costa marmenorense**

La Historia de la costa del Mar Menor es la de una evolución acelerada. En los siglos XV al XVIII ya se mencionan asentamientos poblacionales en documentos históricos. Para el siglo XIX, la prensa comenzaría a documentar los acontecimientos de la zona.

A principios del siglo XX (1900-1910), La Manga estaba en gran parte despoblada, con solo un par de casetas de carabineros y algunas encañizadas (estructuras de pesca). Cabo de Palos era un “caserío” con limitada infraestructura, donde el agua se obtenía de pozos y no había abastecimiento público de luz o agua. A pesar de esto, ya era un modesto punto de encuentro veraniego para familias de alto poder adquisitivo junto a Los Nietos, Los Alcázares y San Javier.

Entre 1911 y 1920, La Manga vio la venta de la encañizada de El Estacio, mientras que el resto de sus terrenos inhóspitos se seguían arrendando para pastoreo. El resto de la costa se consolidó como centros de veraneo.

La década de 1920 (1921-1930) trajo pequeños avances en pequeñas poblaciones costeras como las primeras “bombillas eléctricas” en las verbenas estivales a partir de 1928 y la mejora de carreteras, facilitando el acceso a los nuevos automóviles.

Sin embargo, no se logró un salto cualitativo hacia centros turísticos modernos hasta la década de los sesenta con la inyección de dinero estatal proporcionada por los Centros de Interés Turístico Nacional al calor de las reformas económicas puestas en marcha por los nuevos ministros tecnócratas.

Los CITN permitía la construcción de núcleos urbanos en aquellas tierras sin interés agropecuario lo que facilitó la proliferación de inversiones estatales en muchos puntos de toda la costa del Mar Menor hasta ahora inexistentes.

Hasta entonces el Mar Menor solo tenía unos pocos núcleos consolidados en su costa (San Javier, Los Alcázares, Los Nietos...) con escaso impacto medioambiental aunque sus construcciones no tuvieran tratamiento de aguas residuales y acabaran todos los desechos en la laguna.

Durante el período anterior al boom turístico y tras la Guerra Civil tan solo existía una agresiva contaminación a través de la minería con el vertido directo de sus desechos a través de la Rambla de Lo Poyo y el desarrollo de una modesta industria de extracción de sal, impulsada por la Compañía Salinera Catalana de Barcelona, que transformaría la fisionomía del sur del Mar Menor.

Un factor clave de presión humana que multiplicó el estrés sobre el ecosistema fue la urbanización de La Manga a través de la figura de Tomás Maestre Aznar. Sus proyectos de urbanización, de gran envergadura y coste, solo fueron posibles gracias a una coyuntura política y económica específica del Estado, especialmente el giro del régimen franquista hacia el turismo, las industrias primarias y la importación de divisas. Las primeras compras de parcelas y polígonos por empresas como Turmenor S.A. y Parcenemor S.A. se documentan entre 1966 y 1978.

En esos primeros proyectos se puede apreciar el escaso interés por la preservación del ecosistema al no incluirse en los costes de construcción urbanos los desechos. Tan solo se contempló la construcción de emisarios que soltaban directamente los residuos que generaba el turismo al mar.

## II. El Concepto de “Pantópolis Universal” y su Relevancia para el Mar Menor

El concepto de “pantópolis universal” o ecumenópolis se refiere a una ciudad global continua, que abarca la mayor parte del planeta. En el contexto de este estudio, el artículo “*La ciudad del futuro: ¿hacia una pantópolis universal?*” de Javier García-Bellido García de Diego, es fundamental. La Ecumenópolis da como resultado el agotamiento de los recursos planetarios al haberse ya creado una red de núcleos urbanos enlazados entre sí.

La esencia de esta “pantópolis” es que el 90% de la población mundial será urbana, dejando los espacios naturales como el Mar Menor como “apoyos necesarios intersticiales de las demandas vitales de esa población urbana máxima capaz” que deberán ser mantenidos artificialmente ante la incapacidad propia de su autogeneración. Esto implica una enorme presión

sobre todos los ecosistemas. La “huella ecológica de la Humanidad es más grande que el terreno ecológicamente productivo que tenemos en la Tierra,” lo que lleva a la “liquidación del capital natural” y a una situación de “saturación” del planeta perfectamente extrapolable al Mar Menor, a las Tablas de Daimiel, a Doñana e, incluso, al Amazonas o el Ártico.

Desde una perspectiva termodinámica, el Universo tiende hacia el desorden y la entropía. Sin embargo, en la Tierra, la actividad humana está aumentando artificialmente la captación y emisión de energía, introduciendo orden y complejidad en el medio humano a un costo energético que supera la capacidad de regeneración de los sistemas naturales. Este “desequilibrio entrópico” global impulsa un proceso de “uniformidad espacial hasta la saturación del espacio útil con una baja densidad media”.

Las posibles consecuencias de esta urbanización masiva son previsibles a nivel planetario, incluyendo conflictos sociales y guerras entre naciones, así como revoluciones internas debido a la marginación de clases sociales, pueblos y creencias frente a los “detentadores del control de la Pantópolis, de sus recursos y riquezas”. Esto resalta la importancia de la “gobernanza mundial de esa gran pantopia urbanizada universal” para evitar el “caos globalizado” algo que obligaría a un potente intervencionismo estatal del cual muchas corrientes ideológicas (como el liberalismo económico) no ven con buenos ojos.

El Mar Menor y La Manga son un ejemplo palpable de esta tendencia hacia la pantópolis. La expansión urbana ha consumido el territorio, transformando un ecosistema frágil en una zona altamente antropizada. La demanda de recursos, la generación de residuos y la alteración del ciclo hidrológico son consecuencias directas de esta urbanización acelerada, evidenciando la “saturación” y la “liquidación del capital natural” a escala local.

### III. El Mar Menor en el Contexto de la Saturación Ecológica

El concepto de “saturación ecológica” es crucial para comprender la situación actual y futura del Mar Menor. La idea de que la huella ecológica de la humanidad excede la capacidad productiva de la Tierra y que “el mundo en que vivimos ya está ‘saturado’” se aplica directamente a la laguna costera.

La Manga, con su desarrollo masivo, ha ejercido una presión insostenible sobre el ecosistema del Mar Menor. La huella ecológica sugiere que la degradación ambiental es una consecuencia lógica de un modelo de desarrollo que no respeta los límites de carga del territorio.

La transformación de La Manga de una zona de pastoreo y pesca a un centro turístico de alta densidad ha conllevado la alteración de su

equilibrio natural. La impermeabilización del suelo, la descarga de nutrientes y la modificación de los flujos hídricos son efectos directos de la urbanización.

Estos impactos, en un sistema cerrado como el Mar Menor, se magnifican, llevando a una rápida degradación del ecosistema. El incremento de la densidad de población en el medio humano, dada la escasez y finitud del espacio, genera una disminución de la entropía interna del subsistema biológico (negentrópico), pero a un coste energético muy superior a la capacidad de regeneración de los sistemas naturales.

La problemática del Mar Menor es un reflejo de la disyuntiva entre las “ensoñadoras utopías” liberales de crecimiento ilimitado y la “Raubwirtschaft” (economía de rapiña) que explota los recursos naturales sin considerar sus límites. El futuro de este ecosistema dependerá de la capacidad de la sociedad para reconocer y actuar sobre esta saturación, priorizando la regeneración y la sostenibilidad sobre la expansión sin límites.

#### **IV. Escenarios Futuros para el Mar Menor en la Pantópolis Mundial**

Considerando la información analizada y el concepto de “pantópolis universal” se pueden vislumbrar varios escenarios para el futuro del Mar Menor:

##### *Escenario 1: Continuación de la Tendencia Actual (Kakotopía)*

Si las tendencias actuales de dispersión y difusión explosiva de la urbanización continúan, el Mar Menor podría enfrentar una degradación irreversible. Este escenario se alinea con la idea de una “kakotopía”, un lugar donde las condiciones son indeseables.

La presión demográfica, la creciente huella ecológica y el agotamiento de los recursos llevarían a un colapso del ecosistema del Mar Menor. Los “espacios naturales” quedarían aún más reducidos y su capacidad para actuar como “apoyos necesarios intersticiales” se vería gravemente comprometida.

La ausencia de una “gobernanza mundial” efectiva, o en este caso regional, que pueda gestionar la urbanización de manera sostenible, podría llevar al “caos globalizado” a escala local, con conflictos por los recursos y una pérdida irreparable de biodiversidad y servicios ecosistémicos.

Su resultado final sería un Mar Menor “tutelado” por una Mancomunidad de municipios afectados convirtiéndolo en un enorme parque temático dentro de una urbe saturada. Un remedo de Central Park en Manhattan.

*Escenario 2: Hacia una Gestión Sostenible y Resiliente (Eutopía)*

Un escenario más optimista implicaría un cambio de paradigma hacia la “eutopía”, un lugar ideal o bueno. Esto requeriría la implementación de políticas urbanísticas que promuevan la “redensificación de las suburbanizaciones y suelos urbanos no históricos”, evitando una mayor expansión.

Se buscaría “llevar el campo a la ciudad”, integrando la naturaleza en el diseño urbano y promoviendo la creación de espacios verdes y azules que actúen como “parques de proximidad o corredores ecológicos” a través, incluso, de la recién creada personalidad jurídica propia del Mar Menor.

Para el Mar Menor, esto se traduciría en:

- **Restauración ecológica:** Proyectos ambiciosos de recuperación de la calidad del agua, restauración de hábitats y fomento de la biodiversidad marina y terrestre.
- **Urbanismo regenerativo:** Modelos de desarrollo que busquen revertir la huella ecológica existente, desurbanizando zonas de alta fragilidad y redefiniendo la relación entre la infraestructura humana y el entorno natural.
- **Economía circular y local:** Impulso de actividades económicas que minimicen el consumo de recursos y la generación de residuos, fomentando la producción y el consumo local, en contraposición a la economía basada en la “rapiña” de recursos.
- **Gobernanza participativa:** Establecimiento de mecanismos de gestión que involucren a todos los actores (administraciones, científicos, ciudadanos, empresas) en la toma de decisiones y en la implementación de soluciones.

Este escenario implicaría un reconocimiento de los “límites de población máxima capaz (capacidad de carga)” de la Tierra y, por extensión, del Mar Menor. La “Teoría General de la Ciudad” que explica la conformación del núcleo urbano y cómo la “presión demográfica” ha sido la esencia de su crecimiento, desarrollo y explosión, hasta la “ciudad única o Pantópolis”, nos obliga a repensar si el crecimiento debe ser ilimitado, o si se debe buscar un equilibrio que permita la coexistencia de la ciudad con la naturaleza.

Sin embargo, como aparece citado anteriormente, ese intervencionismo choca frontalmente con el concepto de liberalismo económico sobre el que se asiente el modelo capitalista occidental donde todo gira en torno al principio de “laissez faire” sin impedimentos gubernamentales o, en su defecto, que esta intervención estatal sea para crear nuevos mercados y no para limitarlos.

## V. Desafíos y Oportunidades para la Gobernanza del Mar Menor

La gestión del Mar Menor en el contexto de la pantópolis universal presenta desafíos significativos, pero también oportunidades.

### *Desafíos*

- **Superar la mentalidad extractiva:** La visión de los recursos naturales como infinitos y explotables sin consecuencias ha llevado a la actual situación de “liquidación del capital natural”. Es crucial cambiar esta mentalidad arraigada.
- **Coordinación y gobernanza multinivel:** El Mar Menor es un espacio complejo con múltiples jurisdicciones y actores. La falta de una coordinación efectiva y de un marco de gobernanza sólido ha dificultado la implementación de soluciones integrales. Quizás la creación del Mar Menor como “entidad jurídica” propia lo permita.
- **Resistencia al cambio:** Los intereses económicos y políticos arraigados pueden oponer resistencia a las medidas de protección y restauración que impliquen limitaciones al desarrollo.
- **Financiación:** La escala de los proyectos de restauración y el cambio de modelo productivo requieren inversiones significativas y sostenidas que no siempre cuentan con apoyo de partidos políticos con una base de electorado reticente a ese intervencionismo.

### Oportunidades

- **Conciencia social y presión ciudadana:** La creciente preocupación ciudadana por el estado del Mar Menor ha generado un movimiento social fuerte que puede impulsar cambios significativos si se mantiene la presión sobre la clase política.
- **Innovación tecnológica y científica:** La investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías y enfoques científicos ofrecen herramientas para la restauración ecológica y la gestión sostenible.
- **Revalorización del capital natural:** El reconocimiento del valor intrínseco y los servicios ecosistémicos del Mar Menor puede generar nuevas oportunidades económicas ligadas al turismo sostenible, la pesca artesanal y la investigación. Estas oportunidades requieren una limitación productiva por parte de la gobernanza multinivel.
- **Marco legal y políticas públicas:** La existencia de leyes y normativas de protección ambiental, aunque a menudo insuficientes o mal aplicadas,

proporciona una base sobre la cual construir políticas más ambiciosas y efectivas. La tendencia en algunas legislaciones europeas a alentar la redensificación urbana podría ser un modelo a seguir.

## **Conclusión: Hacia un Mar Menor Resiliente en la Era de la Pantópolis**

El futuro del Mar Menor está intrínsecamente ligado al camino que elijamos como sociedad en el contexto de la “pantópolis universal.” La historia de La Manga demuestra cómo la urbanización descontrolada puede llevar a la saturación ecológica y del caserío y a la degradación de ecosistemas valiosos. Sin embargo, también presenta la oportunidad de repensar nuestro modelo de desarrollo.

La clave reside en trascender la visión de la “ciudad del futuro” como una mera expansión sin límites y abrazar una perspectiva que integre la ecología, la termodinámica y la sostenibilidad. Esto implica reconocer los límites planetarios, redefinir nuestra relación con la naturaleza y construir una “pantopia urbanizada universal” que sea equitativa, resiliente y en armonía con los ecosistemas que la sustentan.

El Mar Menor puede convertirse en un referente de cómo un ecosistema degradado puede ser recuperado a través de una gobernanza efectiva, la innovación y un compromiso colectivo con un futuro más sostenible, demostrando que la “eutopía” es un escenario posible y necesario.

## **Referencias**

- García-Bellido García de Diego, J. (2004). La ciudad del futuro: ¿hacia una pantópolis universal? *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, XXXVI (141-142), 607-657.
- Información histórica sobre La Manga, Tomás Maestre Aznar y su urbanización extraída de “*De Cabo a Manga. Del siglo XV al XX*” y “*La Manga del Mar Menor. Principales proyectos y estructura societaria*”

# Pacto por el Mar Menor: 10 años de defensa del ecosistema por parte de la sociedad civil

ISABEL RUBIO PÉREZ<sup>1</sup>

1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.
2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.
3. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

Artículo 45 de la Constitución de 1978

La introducción del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona en la Constitución de 1978 fue un caso innovador en una constitución de nuestro entorno. Tuvo como antecedentes la Constitución portuguesa de 1976 y la Conferencia de Estocolmo de 1972 que marca un antes y un después en la protección del entorno natural: “El hombre tiene el derecho fundamental (...) al disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio de calidad tal que permita llevar una vida digna y gozar de bienestar, y tiene la solemne obligación de proteger y mejorar el medio ambiente para las generaciones futuras”.<sup>2</sup>

Sin embargo, desgraciadamente la autoridad que le confiere la ley a estos derechos y las obligaciones de los poderes públicos desarrolladas en una extensa legislación ambiental posterior, no han sido suficientes para proteger ni al Mar Menor ni a otros espacios similares en nuestro país, como lo mostraba ya entonces, en 2015, el deterioro de la laguna salada.

---

1 Catedrática de Inglés de Educación Secundaria jubilada. Grupo de coordinación de Pacto por el Mar Menor. [pacto.marmenor@gmail.com](mailto:pacto.marmenor@gmail.com)

2 López Ramón, F. El medio ambiente en la Constitución Española. Revista Ministerio Agricultura, Pesca y Alimentación.



Agujas de laguna (*Syngnathus abaster*) ascendiendo a la superficie en aguas eutrofizadas. Agosto 2015. Foto: Pacto por el Mar Menor.

## Inicios del deterioro del Mar Menor

En los años 70 del pasado siglo, a los arrastres de estériles que llegaban de las sierras mineras al Mar Menor, se añade la urbanización sin control en todo el territorio de su entorno.

Además, la entrada ingente de agua del Mediterráneo tras el ensanche y dragado de la gola del Estacio, contribuyó al desastre que comenzaba en aquellos años. La menor salinidad y temperaturas más suaves de las aguas del Mare Nostrum produjeron cambios drásticos en este ecosistema marino.

Otra de las agresiones que comienza a sufrir el Mar Menor en esa década es la transformación que experimenta la agricultura, pasando de secano a regadío en el Campo de Cartagena. Este hecho dará lugar a la llegada de agroquímicos en grandes cantidades al Mar Menor y al acuífero cuaternario.

Estos y otros cambios en un ecosistema tan frágil dieron lugar a la celebración en 1980 de la I Jornada del Mar Menor<sup>3</sup> organizada por la Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente, Urbanismo y Obras Públicas en el Instituto Español de Oceanografía. En una de las publicaciones de esta Jornada “Contaminación del Mar Menor. Estado actual” del oceanógrafo Francisco Faraco, se anuncia lo que acabaría pasando: “Otra de las grandes sombras que oscurecen el panorama del Mar Menor es el Trasvase Tajo-Segura. Cientos de hectáreas de tierras de secano serán puestas en re-

3 Murcia, revista informativa de la Diputación Provincial. Octubre 1981 Año VII Núm 18.

gadio en todo el Campo de Cartagena. Este proceso traerá al Mar Menor una serie de compuestos procedentes de la agricultura, como son: insecticidas, pesticidas, plaguicidas, abonos. etc., todos ellos altamente tóxicos y muy persistentes y que de llegar al Mar Menor en cantidades importantes podrían aniquilar en poco tiempo su flora y fauna.”

Así pues, con estas y otras advertencias de la comunidad científica sobre el colapso que se avecinaría, era necesario poner orden en este caos creado por tantos y tantos intereses. Durante el gobierno de Carlos Collado se publica la Ley 3/1987, de 23 de abril, de Protección y Armonización de Usos del Mar Menor. Una ley muy adelantada a su tiempo y que fue recurrida ante el Tribunal Constitucional por el exministro Federico Trillo y 55 diputados del PP, y finalmente derogada por Carlos Valcárcel en 2001<sup>4</sup>.

Por lo tanto, en 2015 el Mar Menor no tenía una ley específica que lo protegiera de los desmanes que se estaban llevando a cabo en sus aguas y su entorno; habrían de pasar dos décadas para que se aprobara la Ley 3/2020 de recuperación y protección del Mar Menor.

## Inicio de Pacto por el Mar Menor

Ante los síntomas más que evidentes del desastre anunciado 35 años antes, el juez Alberto Nicolás Franco y el educador social Ramón Murcia Alburquerque, muy preocupados por el estado del Mar Menor, especialmente por el que presentaba en 2015, convocaron en septiembre a un grupo de personas (profesores de Universidades de Murcia, Cartagena y Alicante) e integrantes de organizaciones ecologistas diversas, que estuvieran dispuestas a coordinarse para defender el ecosistema.

La reunión terminó esa tarde con una lista de tareas, entre las que se encontraban: pedir la adhesión a esta defensa a personas del mundo de la cultura, derecho, educación, ciencia...; convocar una jornada para averiguar las causas del color verde que iban tomando las aguas de la laguna, y pedir un **pacto** a los partidos políticos por el que se comprometieran a la recuperación del Mar Menor.

Así fue el inicio de Pacto por el Mar Menor, el **primer movimiento de la sociedad civil**, con la excepción de reivindicaciones de algunos grupos ecologistas, en la Región de Murcia para la protección de su ecosistema más preciado.

## Primeras jornadas

Después de ese encuentro se organizaron las primeras jornadas por el Mar Menor los días 30 de noviembre y 3 de diciembre de 2015 en la Universidad

4 La Verdad. Así murió la ley de 1987 que protegía el Mar Menor. 16 de octubre 2009.

de Murcia<sup>5</sup>. Tras ser inauguradas por M<sup>a</sup> Luisa Mestre, profesora titular de Derecho Administrativo, intervinieron representantes de sectores relacionados con el Mar Menor. Se trató de la pérdida de valor de un lugar privilegiado; de la ausencia de una ley de protección efectiva y del maltrato al que estaba sometida la laguna salada más grande de Europa.

En el bloque “Mar Menor y Ciencia” el catedrático de Sanidad Animal de la Universidad Complutense de Madrid, José Manuel Sánchez-Vizcaíno, definió al Mar Menor como *una joya única que se encuentra en fase terminal*<sup>6</sup> en una intervención que fue seguida por las de los profesores de la Universidad de Murcia Ángel Pérez Ruzafa y Miguel Ángel Esteve quienes explicaron las causas de la degradación de la laguna.



De izda a dcha, Prof. Pérez Ruzafa, Prof. Sánchez Vizcaíno, Isabel Rubio de Pacto por el Mar Menor y Prof. Esteve en la I Jornada organizada por Pacto por el Mar Menor en la Universidad de Murcia. Foto: Luis Urbina, UMU.

Terminaron las jornadas con una mesa redonda titulada “El Mar Menor y los políticos” moderada por el Prof. Pérez Ruzafa y formada por Luis Francisco Fernández de Ciudadanos, María Giménez de Podemos, Antonio Guillamón del PSOE, José Antonio Moreno de UP-IU-Verdes y Pedro J. Pérez del Partido Popular, en la que se les pidió un firme compromiso con el Mar Menor.

Este acto, celebrado en el paraninfo de la Universidad de Murcia, se repitió en mayo de 2016 en el salón de actos de la Facultad de Ciencias de la Empresa de la Universidad Politécnica de Cartagena.

Tras las jornadas, cientos de personas y diferentes asociaciones se adhirieron a este pequeño movimiento en defensa del Mar Menor que hoy cuenta con más de 1.300 integrantes y 30 colectivos.

<sup>5</sup> Universidad de Murcia. Cultura. Programación 2015-2016.

<sup>6</sup> «El Mar Menor es una joya única en el mundo que se encuentra en fase terminal». La Opinión de Murcia. 3 de diciembre 2015.



Jornada sobre el Mar Menor organizada por Pacto por el Mar Menor en la UPCT. Mayo 2016.

## Objetivos de Pacto por el Mar Menor

Nada más emprender su andadura, el grupo de coordinación que se formó en Pacto por el Mar Menor comprobó el grado de desconocimiento que gran parte de la sociedad tenía en cuanto a los valores ecológicos, culturales, paisajísticos y económicos del Mar Menor, y sobre todo, de las amenazas que sufría. Por esta razón se establecieron dos objetivos. Uno sería informar sobre los valores y el estado del ecosistema, y el otro, ejercer presión ante las administraciones para que pusieran los medios cuanto antes, y así, evitar el colapso del Mar Menor.

En estos diez años se ha dado buena cuenta de ambos. Se han impartido decenas de charlas informativas a toda clase de público, desde centros educativos de infantil, primaria y secundaria hasta universidades, o a asociaciones vecinales y colectivos de ciudadanos anglohablantes residentes en el entorno del Mar Menor.

A través del blog que cuenta con cerca de 900 entradas, de los correos informativos, y de las redes sociales, se han dado a conocer los retrocesos y los avances en las medidas encaminadas a la conservación y protección del Mar Menor. Se han organizado mesas redondas en la UMU, la UPCT, en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática o la Casa del Mar en Cartagena, y se ha participado en múltiples jornadas o conferencias organizadas por otros colectivos.

El concurso *El Mar Menor; un tesoro amenazado*, para alumnado de primaria y secundaria de los centros escolares de la Región y convocado en 2019 con la colaboración de La Ecocultural de Los Alcázares, tenía el fin de sensibilizar y concienciar a los jóvenes en el valor, cuidado y conservación del entorno del Mar Menor.

Además de difundir los valores que atesora y las amenazas que sufre el Mar Menor a través de medios de comunicación regionales, nacionales e internacionales, se ha prestado ayuda a numerosos estudiantes, doctorandos e investigadores interesados por la crisis ecológica de la laguna.

Otra actividad que se ha llevado a cabo ha sido una petición a la ciudadanía

de fotos antiguas con la que se consiguió reconstruir visualmente cómo era el pasado del Mar Menor: la pesca artesanal, los balnearios de Los Alcázares, el disfrute del baño en familia... Estas colecciones de fotos cedidas generosamente por amigos y amigas de Pacto por el Mar Menor pueden verse en el blog.

## Presión ante las administraciones

La presión ante las administraciones –segundo objetivo de Pacto por el Mar Menor– se ha ejercido mediante decenas de reuniones con responsables de organismos europeos, nacionales y regionales: Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo, Confederación Hidrográfica del Segura, Consejería de Medio Ambiente y Mar Menor, ESAMUR, Oficina Técnica del Mar Menor, Capitanía Marítima, Marina Mercante... Se ha denunciado el incumplimiento de leyes, de directivas europeas, la falta de vigilancia... y se han llevado a cabo múltiples actos de protesta junto con otros colectivos que persiguen igualmente la recuperación del Mar Menor: Ecologistas en Acción, Anse, Greenpeace, FAVCAC, Hippocampus, La Ecocultural de Los Alcázares, Cofradía de Pescadores, Banderas Negras, Amarme, Yayos de Murcia, Seo/Birdlife...

Tan solo dos meses después de la I Jornada celebrada en la Universidad de Murcia Pacto por el Mar Menor organiza en 2016 las primeras protestas con carácter reivindicativo: una marcha a lo largo de la rambla del Albujón en febrero; una concentración náutica<sup>7</sup> en abril en La Manga; y una marcha en bicicleta<sup>8</sup> que terminó en Boca Rambla con la formación de un montículo de piedras como señal de un lugar herido en junio de ese mismo año.



Foto: Primera marcha por la rambla del Albujón. Febrero 2016.

<sup>7</sup> El Diario.es. Concentración náutica para salvar el Mar Menor. 11 de abril 2016.

<sup>8</sup> La Opinión. Bicicletas para salvar el Mar Menor. 12 junio de 2016.

## Parlamento Europeo

En septiembre de 2016, tras la primera crisis eutrófica de la primavera de ese año, en la que las aguas del Mar Menor se enturbiaron (crisis llamada popularmente “sopa verde”), la eurodiputada Lola Sánchez Caldentey invitó a visitar el Parlamento Europeo a organizaciones de defensa de la laguna salada<sup>9</sup>.



Foto: Representantes de Pacto por el Mar Menor, Cofradía de Pescadores de San Pedro del Pinatar y Ecologistas en Acción con las científicas Rosa Gómez y Francisca Giménez y diputados regionales en el Parlamento Europeo. Septiembre 2016.

Pacto por el Mar Menor, Ecologistas en Acción, Federación de Asociaciones de Vecinos de Cartagena y su comarca, Anse y la Cofradía de Pescadores de San Pedro del Pinatar, tuvieron la oportunidad de entrevistarse con responsables de Medio Ambiente Europeo y con la entonces presidenta de la Comisión de Peticiones, Cecilia Wikström, quien, ante la exposición de incumplimientos de varias directivas europeas en la Región de Murcia, animó a los colectivos a presentar la queja por escrito.

Unos meses después, en enero de 2017 y también en 2020<sup>10</sup>, estas organizaciones fueron convocadas de nuevo para exponer el problema del Mar Menor ante la Comisión de Peticiones, donde tras relatar el estado gravísimo en el que se encontraba, se pidió una misión que viniera al Mar Menor para evaluarlo *in situ*. Visita que tuvo lugar en 2022<sup>11</sup>.

9 La Verdad. «Esperamos dar visibilidad ante las autoridades europeas del grave problema del Mar Menor». 26 de septiembre 2016.

10 La Verdad. Un grito histórico. 30 de octubre 2019.

11 La Verdad. La delegación europea propondrá medidas para afrontar la «catástrofe» del Mar Menor. 23 de febrero 2022.



Intervención de representantes de colectivos de defensa del Mar Menor en la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo. Enero 2017.



Foto: Ramón Pagán de Pacto por el Mar Menor entregando agua de la rambla a la jefa de la misión de la Comisión de Peticiones Tatjana Zdanoka. 2022.

## Otras movilizaciones

Pacto convocó una manifestación en la ciudad de Murcia en mayo de 2017, organizada junto con Greenpeace y Ecologistas en Acción, a la que acudieron unas 5.000 personas. Esta protesta terminó frente a la sede del Gobierno de la Región de Murcia con la lectura de un manifiesto en el que se urgía a las administraciones a poner solución al grave problema del Mar Menor. Fue también delante del Palacio de San Esteban donde se conmemoró al año siguiente el Día del Medio Ambiente.



Manifestación en Murcia organizada por Pacto por el Mar Menor con la colaboración de Greenpeace y Ecologistas en Acción. Mayo 2017. Foto: Aisac.

## Mortandad de peces y crustáceos 2019 y 2021

Unas semanas antes del 12 de octubre de 2019, nadie podría haberse imaginado la escena dantesca que ofrecería Villananitos en Lo Pagán ese día: toneladas de peces y crustáceos muertos o asomando la cabeza fuera del agua en busca de oxígeno se acumulaban en las orillas de la playa de esa población. La indignación de la ciudadanía dio lugar a la mayor protesta que se haya convocado en España por el mal estado de un ecosistema: una manifestación organizada por los mismos colectivos que presentaron la queja en Bruselas, bajo el nombre de SOS Mar Menor, a la que acudieron más de 55.000 personas el 30 de octubre de ese año<sup>12</sup>.



Peces y crustáceos muertos en la orilla de Villananitos.  
12 de octubre de 2019. Foto: UNO AISAC.

<sup>12</sup> La Verdad. Un grito histórico. 30 de octubre 2019.



Manifestación SOS Mar Menor llegando a la Asamblea Regional. Octubre 2019. Foto: Cartagena.es.



Celia Martínez Mora de Pacto por el Mar Menor en la manifestación de octubre de 2019. Foto: Rafa Mellado.

Desgraciadamente, esta mortandad se repitió en el mes de agosto de 2021, cuando toneladas de peces y crustáceos moribundos y muertos cubrieron diferentes playas del sur del Mar Menor. Ante este nuevo desastre ecológico siguió otra manifestación, esta vez en la ciudad de Murcia, con la asistencia de 70.000 personas indignadas por la inacción de las administraciones ante la catástrofe anunciada.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> La Verdad. Un océano de voces por el Mar Menor. 7 de octubre 2021.



Recogida de peces muertos por agentes medioambientales en playas del sur del Mar Menor. Agosto 2021. Foto: Eduardo Peris.



Manifestación de octubre de 2021. Foto: Miguel Ángel Valero. El SaltoDiario.com.

Pacto por el Mar Menor ha participado también en diferentes protestas como la convocada por Stop Inundaciones en Los Alcázares; “Renovables sí, pero no aquí” contra la instalación de paneles solares sin que se haya aprobado el Plan de Ordenación Territorial en El Algar; en Los Urrutias por el estado de sus playas; en el Otro Día de la Región o por el Clima en Madrid. También durante cinco años consecutivos ha abrazado al Mar Menor en el mes de agosto...

## Iniciativa Legislativa Popular

Cuando la profesora de Filosofía del Derecho de la Universidad de Murcia Teresa Vicente promovió e ideó una Iniciativa Legislativa Popular para conseguir una ley que otorgara Personalidad Jurídica al Mar Menor, Pacto por el Mar Menor colaboró con otros colectivos en la recogida de firmas. Las 638.000 que se consiguieron lograron que se aprobara la Ley 19/2022 que reconoce al Mar Menor como sujeto de derechos.



Teresa Vicente a la derecha y Teresa Conesa del grupo promotor a la izquierda ante la puerta del Congreso de los Diputados. Mayo 2022. Foto: Silvia de la Rosa.

## Justicia para el Mar Menor

La defensa del Mar Menor requiere dedicación de tiempo y de generosidad por parte de los integrantes de Pacto, ya que desde su puesta en marcha se decidió no aceptar subvenciones ni cuotas para tener independencia total. Desde 2015 ha dispuesto de un fondo obtenido de pequeñas donaciones que han permitido hacer frente al asesoramiento jurídico que se ha ido necesitando a lo largo de estos 10 años.

## Reconocimientos

El primer reconocimiento a la labor que había llevado a cabo Pacto por el Mar Menor fue el que otorgó el diario La Verdad: Los Mejores, en 2017<sup>14</sup>. Esta distinción fue seguida por la del Colegio de Biólogos de la Región de

14 La Verdad Premio a la Valentía y el tesón. 26 de mayo 2017.

Murcia, en ese mismo año. En 2018 Onda Cero reconoce la contribución de Pacto al Medio Ambiente<sup>15</sup>, y el IES “Mariano Baquero Goyanes” de Murcia le otorga el I Premio a la Solidaridad. En 2019 es el diario La Opinión el que reconoce a Pacto por el Mar Menor en: Importantes del Mes de Octubre<sup>16</sup>. En 2021, en Los Alcázares Pacto recibe dos reconocimientos, uno por parte del Ayuntamiento, el Premio Alkazar y otro, “El caballito de plata” de LAEC.



Premio al Medio Ambiente del Colegio de Biólogos de la Región de Murcia. Junio 2017.

## ¿Qué ha cambiado durante estos diez años?

La presión ejercida durante esta década ha dado como fruto, entre otros: la aprobación de las leyes 3/2020 de conservación y recuperación del Mar Menor y la ley 19/2022 que otorga personalidad jurídica; la inversión del Ministerio de Transición Ecológica de 675 M€ a través del Marco de Actuaciones Prioritarias para el Mar Menor; la desaparición de 3.000 ha de regadío ilegal, estando otras 6.000 en trámite de hacerlo; el comienzo de un mejor control en el uso de fertilizantes... Pero, sobre todo, una mayor concienciación colectiva de los valores naturales del Mar Menor y de la necesidad de su defensa.

<sup>15</sup> La Verdad Premio Medio Ambiente Onda Cero 23 de junio 2018.

<sup>16</sup> La Opinión. Premio a la excelencia y la lucha 30 de enero de 2020.



## Futuro

Pacto por el Mar Menor seguirá reclamando soluciones:

Mientras sigan llegando vertidos de aguas contaminadas procedentes de la agricultura y ganadería intensivas.

Mientras no se haga cumplir la normativa vigente de abonado y fertilizantes.

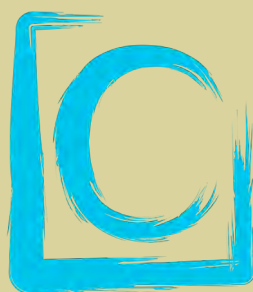
Mientras sigan llegando metales pesados de la Sierra Minera.

Mientras no haya un Plan de Ordenación Territorial que ordene la edificación y las instalaciones de energía renovable.

Mientras siga habiendo navegación descontrolada y ausencia de vigilancia.

Los Alcázares 4 de octubre de 2025





**Cultura**  
Los Alcázares



Concejalía de Cultura  
Ayuntamiento de Los Alcázares

