

En noviembre del año 2001, JOSÉ ANTONIO CARIDE DE LIÑÁN dio comienzo a la edición de una revista sobre temas históricos de Alcantarilla en la que colaboraron diversos autores y se publicaron interesantes artículos sobre temas inéditos relacionados con la población.

Esta revista, con una cuidada edición, significó el hacer públicas numerosas fotografías que permanecían en los archivos particulares de bastantes personas; y especialmente es de resaltar todas aquellas relacionadas con la desconocida historia de la aviación en Alcantarilla en los años anteriores y durante la guerra civil.

Desgraciadamente, no pudieron ser muchos los números que vieron la luz, pero el esfuerzo y el resultado queda ahí para la historia de Alcantarilla, con el agradecimiento de todos a su editor.

En marzo del año 2004 apareció el último número. No es algo común que alguien, de forma desinteresada, regale a sus vecinos algo tan importante.

Se reproducen aquí dos de los artículos en que este autor tuvo el honor de colaborar en la “*Gaceta de Alcantarilla*”.

GA



la Gaceta de



## GRANDES AUTOBUSES DE PARIS

servicio continuo entre Alcantarilla y Murcia, desde las ocho de la mañana a las nueve de la noche. Paradas regulares en todo el trayecto.

Viaje: ida y vuelta, 0'90

# Alcantarilla

## **EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN ALCANTARILLA**

**PEDRO CASCALES LÓPEZ**

En los últimos setenta años muchas son las cosas que han cambiado de forma espectacular en Alcantarilla, y una de ellas es la que se refiere al transporte de viajeros entre la villa y la capital.

**9**

INTERIOR DE TARTANA PARA RESTAURAR A FALTA DE  
ASIENTOS Y ALFOMBRA INTERIOR



MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN DEL MUSEO DE LA HUERTA PROCEDEN A TRANSPORTAR LA GALERA DE ABIZANDA HASTA EL MUSEO. JUNIO DE 1997

## 10

Hoy en día resulta intrascendente el hecho de desplazarse a Murcia; prácticamente se circula por una calle más y se tardan escasos minutos en realizar el trayecto, siempre y cuando no nos encontremos con algún atasco de tráfico, pero podemos hacer un esfuerzo e imaginar lo que era esa misma carretera —construida a mediados del s. XIX— cuando se trataba de una ruta polvorienta y solitaria, flanqueada por grandes plátanos y por brazales de agua cristalina en los que lavaban ropa y vajilla los habitantes de las escasas viviendas colindantes a esa nueva carretera que unía los 6.600 metros que separaban las primeras casas de Alcantarilla con el cruce del Rollo en Murcia y que había pasado a sustituir a la antigua ruta por Puebla de Soto y La Raya.

La tranquilidad de esa carretera sólo se veía alterada, de tarde en tarde, por el cansino discurrir de algún carro, carreta o tartana, hasta que en el año 1896 se construyó la línea de tranvías tirados por mulas, que supuso la existencia (por vez

primera) de una línea regular de viajeros entre Alcantarilla y Murcia y cuyo sistema de tracción pasó en años posteriores a ser sustituido por el vapor y finalmente por el eléctrico hasta su desaparición en el año 1929, escasos meses después de que la carretera fuese adoquinada desde Murcia hasta unos cien metros más arriba del paso a nivel de Alcantarilla.

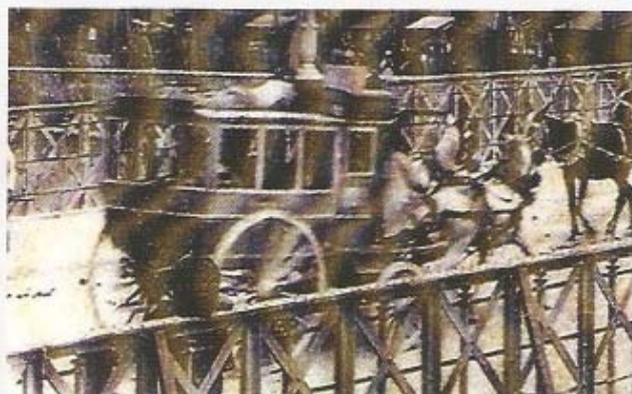
La vía discurría por el lado norte de la Calle Mayor, hasta llegar a la Calle Zamplana — que pasó entonces a llamarse vulgarmente “del tranvía” —

para, una vez habiendo discurrido por dicha calle, invertir la marcha, cambiando el conductor el trole y su posición, iniciar el viaje de vuelta. Pero la historia de los tranvías es otra historia y sobre lo que vamos a tratar aquí es de la actividad del transporte de viajeros realizado por personas de Alcantarilla y entre los cuales destaca la familia formada por D. José Ortiz Sánchez, su mujer, Doña Carmen Grau y sus siete hijos: Francisco, Roque, Francisca, Asunción, José, Agustín y Miguel Ortiz Grau. Y es precisamente el testimonio que nos dio Doña

Asunción Ortiz, hace más de veinte años, lo que nos permite relatar ahora esta faceta de la historia de Alcantarilla.

Comenzó José Ortiz como conductor de tranvías junto a otros dos alcantarilleros: Campoy y Domingo “El Herradura”, pero pronto decidió dedicarse al transporte propio de viajeros con dos tartanas y en competencia con “El Lirón” y con Mariano “El tartanero” que eran en esos momentos de principios del s. XX, los que cubrían las necesidades de desplazamientos de los habitantes de Alcantarilla, cuyo censo municipal de carruajes de finales del s. XIX, no comprendía vehículos de cuatro o más asientos y menos aún la existencia de los llamados carruajes “de lujo”; aunque sí se conocía la existencia de unas tartanas que daban servicio a las estaciones de ferrocarril.

Y dos eran esas estaciones: la de Madrid, situada al final de la Calle de Mula; y la de Lorca, de construcción posterior y situada al final de la Calle Licenciado Cascales, a la que



llegaban dos trenes diarios, uno a las siete de la mañana y otro al atardecer. Y allí se reunían, junto a los ya citados tartaneros, el también transportista, Asensio Grau "El Nano", cuñado de José Ortiz, los cuales, ante la llegada de viajeros voceaban sus precios: "a Murcia dos reales", "cuatro perros gordos" (40 céntimos) o "a Murcia tres perros gordos", según las circunstancias y el número de viajeros, buscando la competencia con el tranvía que cobraba por persona, mientras que la tartana podía subir varios viajeros. En aquellos años, en concreto en 1905, el sueldo de un bracero estaba fijado en una peseta diaria y un kg. de pan, que valía 35 céntimos.

Pronto José Ortiz comenzó a prosperar y de las dos tartanas primitivas pasó a poseer además una galera y dos jardineras. Y conviene aquí describir, aunque sea sucintamente, en qué consistía cada carruaje.

La tartana era el vehículo más sencillo, con una cubierta rígida y redondeada, dos ruedas y eje con ballestas sencillas para amortiguar en lo posible las irregularidades de aquellos malísimos caminos. En el interior llevaba dos bancos laterales, el frente cerrado con dos ventanas acristaladas de corredera y la parte posterior podía cerrarse con tres cortinillas descendentes. Tenía una capacidad de hasta seis personas, si el conductor se acomodaba sobre una pequeña tabla que a veces existía sobre uno de los varales.



La galera era el vehículo de mayor entidad dentro de lo que podemos llamar un transporte medio de viajeros -tipo familiar- y ya denotaba un cierto poder adquisitivo. Al igual que la tartana, iba provista de una cubierta rígida redondeada y en su interior contaba con dos bancos laterales de mayor amplitud que los de la tartana, lo que añadido a la existencia de un banco delantero independiente para conductor y acompañante, le daba una cabida de hasta ocho personas. Las ventanas delanteras podían ser descendentes y la parte trasera también podía cerrarse con cortinillas de lona. Contaba con cuatro ruedas, siempre las delanteras direccionales y de menor tamaño, sobre doble ballesta, mientras que, las ruedas traseras se unían a un eje por dos ballestas sencillas. Fue durante muchos años el vehículos de transporte de viajeros por excelencia y estuvieron en fun-

cionamiento hasta la década de los años sesenta del pasado s.XX.

La jardinera era de mayores dimensiones que la galera y también contaba con cuatro ruedas y sistema de dirección y suspensión similares. Era en principio abierta, con dos bancos laterales y otro delantero para conductor y acompañante, pero generalmente se cerraban y se les dotaban de ventanas acristaladas y puerta trasera de acceso de los viajeros, mientras que el techo rígido servía para llevar los equipajes. Su cabida podía llegar hasta diez o doce personas y al contrario que la tartana y galera, iba tirada por dos caballerías. La jardinera fue el antecedente del ómnibus en cuanto a un transporte más masivo de personas.

En Alcantarilla comenzó a ejercer por aquellos años como médico D. Miguel Ballesta,

natural de La Ñora, que era usuario habitual de las tartanas, ya que las usaba como medio de desplazamiento en sus visitas a los enfermos. También cliente habitual de José Ortiz, era D. Juan Esteva y su familia, al que avisaban mediante Luis "El Palera", que trabajaba en la fábrica, cuando tenía que desplazarse a su finca cerca de los Baños de Mula; y de forma habitual cuando asistían todos los domingos a misa de once en la iglesia de San Pedro, y en estos casos José Ortiz sacaba brillo a los adornos de los atalajes de las caballerías y limpiaba a fondo la galera para circular orgulloso por la concurrida Calle Mayor de la mañana dominguera.

Otro cliente fijo era D. Fernando Coello, que utilizaba el transporte para desplazarse a cualquiera de sus muchas propiedades, y en ese caso, el hijo de quince años de D. Juan Antonio Viguera, apoderado de D. Fernando, venía andando desde la Media Legua para avisar a José Ortiz que fuese a recoger a D. Fernando. Eran evidentemente otros tiempos.

Las tartanas tenían parada junto al hoy jardín de la Constitución, además de acudir a las estaciones de ferrocarril en donde existía una cierta actividad debido a las personas que buscaban desplazarse a los Baños de Mula cargados de vasijas e incluso colchones para dormir y que procedían de Lorca, Puerto Lumbreras y algunos pueblos de la provincia de Almería. En ese caso,

si llegaban en el tren de la mañana podían seguir viaje el mismo día hacia los Baños, pero si llegaban por la tarde, tenían que pernoctar en la casa de huéspedes que también poseía José Ortiz en la hoy Calle Mayor y cercana a la fábrica de Pérez Almagro.

Los días de feria en Murcia, con un gran desplazamiento de personas hacia la capital, servía de motivo para adornar los vehículos y efectuar una competencia entre los diferentes tartaneros, colocando incluso cortinillas de satén con borlas cogidas con cintas y otros muchos adornos. A las caballerías se les colocaban atalajes con espejuelos y chapas de níquel, así como brillantes cascabeles y se les trenzaba la cola y las crines, aparte de darles unos escrupulosos cepillados y conseguir así un profuso adorno en todo el carruaje.

En el Museo de la Huerta, aunque faltan algunos carruajes, existen en la actualidad algunas tartanas y una galera que pertenció a D. Mariano Abizanda y a su socio D. Luis Carrillo, que tenían una tienda en la C. Mayor en donde era posible adquirir cualquier artículo, desde botones hasta comestibles, aceites e incluso carburantes. Acudían a esta tienda a comprar, gentes desde toda la comarca. Esta galera se salvó de la destrucción gracias al aviso que al que esto suscribe hizo Juan Carrillo Manzano, lo que dio lugar a que se le adquiriese a Abizanda esa misma noche —era domingo— antes de que al día siguiente comenzase el derribo de la edificación. Con posterioridad, la galera fue adquirida por el Ayuntamiento y es de desear que sea debidamente custodiada en el Museo. Otra galera más antigua y conservada en su exacto estado original, es la que perteneció a D. Antonio Miñano y después a D. José Caballero y que igualmente fue salvada de la destrucción por el que esto suscribe cuando se procedía al derribo del Molino de la Providencia hace ya unos veinticinco años.

El transporte de viajeros a Murcia sufrió una novedad con la llegada a Murcia de una compañía francesa con vehículos automóviles marca De Dion, mod. 1912, que se anunciaba como "Grandes autobuses de París" y que ofrecían el viaje de





GALERA DE DON ANTONIO MIÑANO Y DON JOSÉ CABALLERO QUE SE MANTIENE EN SU ESTADO ORIGINAL INTERIOR Y EXTERIORMENTE



ida y vuelta a Murcia por 90 céntimos y paradas en todo el trayecto. Sin embargo, el resultado del negocio no pareció responder a las expectativas de la compañía y decidieron suprimir el servicio y trasladarse a Madrid. Pero esta circunstancia tuvo consecuencias para la familia Ortiz, ya que el menor de sus hijos, Francisco, decidió marcharse con los franceses a trabajar a Madrid, desde donde escribía a sus familiares contando que estaba aprendiendo a conducir y lo contento que estaba con el trabajo, negándose a volver a Murcia, salvo en el caso de que se adquiriese por parte de la familia alguno de esos nuevos vehículos de transporte de viajeros que él consideraba acertadamente como el futuro único para el negocio.

Había que buscar una solución, tanto para conseguir la vuelta de Francisco como para adaptarse a los tiempos en los cuales el transporte de tracción de sangre parecía tener los días contados. Así que José Ortiz decidió vender uno de sus caballos por 300 pesetas y adquirió a Lázaro Mellado, un viejo chasis de ruedas macizas al que adaptó la carrocería de una jardinera, haciéndole el trabajo de aperrador José "El Botella", quitándole el banco delantero, añadiéndole un soporte para el motor y alargándole la carrocería, con lo cual cabían seis o siete personas en cada lado del vehículo, que una vez pintado y terminado se llevó a Murcia para obtener el "Canon de Carreteras" de transporte de viajeros, siendo así este vehículo el primer automóvil que tuvo Alcantarilla dedicado a esta actividad.

Poco después, Agustín Ortiz adquirió un vehículo marca Ford, de casa Viudes de Murcia, y su hermano José adquirió a su vez otro más moderno, entrando en competencia con "El Sombrero" que hacía los viajes de Las Torres de Cotillas a Murcia, cobrando 30 céntimos por el trayecto.

Por estos años comenzó a ejercer como médico D. Ignacio López Lacal, y Francisco Ortiz le hacía los servicios de Campos del Río y Albudeite. El estado de las carreteras y la debilidad de los neumáticos de aquellos tiempos, hacían muy frecuentes los pinchazos, lo que



CARRETERA DE MURCIA A LA ALTURA DE PUEBLA DE SOTO EN LA NAVIDAD DE 1926, CUANDO LA GRAN NEVADA QUE CAYÓ SOBRE MURCIA. PUEDEN OBSERVARSE LOS POSTES PARA EL TENDIDO ELÉCTRICO DEL TRANVÍA, Y A LA DERECHA LOS ALMACENES DE CASCALES.

**14** solucionaba Francisco rellenando las cámaras con paja o estiércol y poder continuar así el camino.

El trabajo iba cada día en aumento, tanto, para Agustín como para José Ortiz y para Francisco y Juan "Los Lirones", aunque estos últimos acabaron vendiendo sus vehículos si bien siempre ligados a la actividad en los años posteriores bien como cobradores en los coches de la Alsina o bien de taxistas, ya en la actualidad.

Las frecuentes roturas de los coches obligaban a tener que repararlos por las noches, y Ortiz edificó unas cocheras en la Avda. de Martínez Campos, junto a Martínez y Salcedo, que comenzó a usar como taller y cochera. Allí, sus hijas Francisca y Asunción ayudaban a su padre y hermanos cuando éstos estaban en los fosos, llevándoles las herramientas o materiales que éstos les pedían o bien limpiando los vehículos. En este garaje cabían únicamente dos coches, por lo que José Ortiz adquirió unos nuevos almacenes en el Camino de los Romanos, para poder guardar

todos los vehículos que poseía.

El mismo año de 1926 en que se construyó el garaje de la Avda. Martínez Campos, con materiales que proporcionó D. Angel Silla, fue el de la gran nevada que cayó sobre Murcia. Ocurrió en Navidad, y Roque Ortiz había llevado a la capital a unos clientes al teatro, que procedentes de Barcelona iban

quedaron cortados. La nieve lo cubría todo con un espesor de medio metro de altura.

Esta nevada, y la necesaria inactividad que trajo consigo, dio lugar a que los obreros bilbaínos que estaba efectuando el tendido eléctrico y que estaban hospedados en la casa de Ortiz, hicieran un enorme muñeco de nieve en la puerta

### LA FAMILIA ORTIZ, EN TRES GENERACIONES, PROTAGONIZA LA HISTORIA DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ALCANTARILLA - MURCIA EN EL SIGLO XX



a Pulpí y a la salida, de vuelta a Alcantarilla, comenzó a nevar copiosamente haciendo muy difícil el poder circular, llegando al fin con muchas dificultades y poniendo a salvo al vehículo Ford recién estrenado.

Tres días tuvieron que estar los viajeros en la hospedería de Ortiz, ya que todos los transportes por carretera y vía férrea

del banco de herrador que se encontraba situado frente al paso nivel en la esquina de la C. Mayor con la del Licenciado Cascales.

Este tendido eléctrico se estaba llevando a cabo en toda la comarca y el encargado general era D. José López Aldana, de Alicante, al que José Ortiz por todos aquellos lugares que te-

nía que visitar por el trazado de la red eléctrica, a la vez que hospedaban a los diversos tajos de la empresa: los que hacían los hoyos, los que instalaban los palos, los cableadores, etc. así como a los mecánicos que fabricaban las columnas metálicas en unas fraguas que habían instalado en unas eras que existían en lo que fue Parques y Talleres.

La llegada de la compañía "Alsina Graells Sur S.A." supuso un enfrentamiento comercial con la familia Ortiz que tenía la exclusiva del transporte de viajeros a Murcia, y además en aquellos momentos en los que los tranvías ya habían desaparecido. A esto se añadió la muerte en 1935 de D. José Ortiz Sánchez, por lo que su hijo Francisco tuvo que hacerse cargo del negocio. En este año, previo a la Guerra Civil, aparecen en el censo municipal como taxista Ortiz y Mengual. El sueldo del bracero estaba establecido en cinco pesetas diarias.

La presión de la "Alsina" y las dificultades que presentaba una competencia llevaron a firmar en Madrid un acuerdo entre los hermanos Ortiz y la compañía "Alsina Graells" que significaba compartir la explotación de la línea y su compra aplazada un cierto periodo de tiempo.

Así, durante muchos años, la familia Ortiz siguió al frente de la organización de la empresa hasta su liquidación definitiva. La década de los años sesenta supuso la desaparición de los plátanos de la carretera de Murcia que formaba un túnel verde sobre la ruta y la de aquellos autobuses rojos y blancos en los que el cobrador voceaba por su nombre aquellas paradas del trayecto a las que se acercaba el vehículo: La Senda del Pino, Cascales, Jazmines...



## La Guerra Civil en Alcantarilla



# LA GACETA

OCTUBRE-DICIEMBRE 2002. NÚMERO SIETE

## de Alcantarilla

2,03 euros

Pedro Jara Carrillo  
Apellidos de Alcantarilla  
El Panocho  
La legionella  
Inundaciones en Alcantarilla  
Efemérides y Cumpleaños

## HABITANTES DE ALCANTARILLA A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

Pedro L. Cháscales López

La fundación de Qantara Asqabach, sobre el solar de una posible villa romana y posterior caserío, debió producirse en el espacio de tiempo comprendido entre mediados o finales del s. VIII y finales del s. IX, permaneciendo una población estable con un número de vecinos que oscilaría entre 400 / 600 personas y que debió mantenerse dentro de esas cifras hasta el traslado forzoso de la población en el año 1546, aumentando paulatinamente como consecuencia de la llegada de nuevas familias, hasta llegar a doblar la población en el año 1585.

Sin embargo, la expulsión de los moriscos, que era la población mayoritaria en Alcantarilla, en el año 1613, redujo de una manera drástica la población y solamente con la aplicación de una serie de medidas económicas se logró su recuperación alcanzado ya, hacia 1650, un censo de unos 1.500 habitantes, aunque de nuevo esa población se vio mermada con la aparición de la peste y únicamente volvió a resurgir la villa con la afluencia de nuevas personas, motivado por la recuperación borbónica que dio lugar a que a finales del siglo XVIII el número de habitantes de Alcantarilla sobrepasase los 4.000, manteniéndose la cifra durante los siguientes 100 años, hasta el gran despegue demográfico

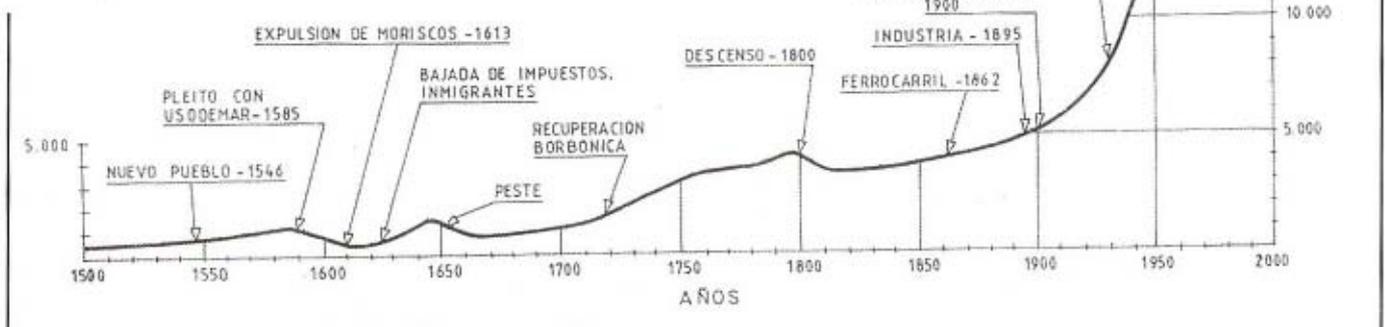
consecuencia de la llegada del ferrocarril de Madrid en el año 1862, a cuyo amparo comenzaron a fundarse industrias dentro de una población que había sido hasta ese momento fundamentalmente agrícola y que ahora atraía a multitud de personas de otros lugares, especialmente de las zonas limítrofes de las provincias de Almería, Jaén y Granada.

Podemos pues considerar que hasta la llegada del ferrocarril, los entonces habitantes de Alcantarilla formaban ese núcleo originario de familias que con posterioridad se fundió con todas aquellas que llegaron de fuera dando lugar a lo que hoy en día es la población de la villa.

Y este núcleo originario, que vivía en su mayoría de la agricultura, es sobre el que vamos a tratar, acudiendo para ello al censo realizado en el año 1870, cuando todavía la influencia del ferrocarril no había comenzado a ser decisiva en el poblamiento y Alcantarilla contaba entonces 4.380, distribuidos en 976 familias y 168 viudas con o sin hijos. Estos habitantes ostentaban una serie de apellidos que la cifra de 197, y su distribución especial dentro de la trama urbana, induce por lo general a determinar la antigüedad de su origen, ya que por regla general, los hijos emancipados se instalaban en las cercanías de las casas de los padres, encontrándonos en muchos casos con calles en las que fundamen-

mente predomina un apellido determinado.

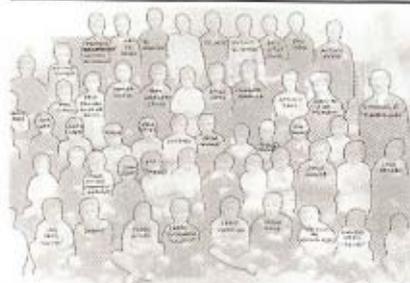
Puede también realizarse una aproximación hacia el conocimiento de las familias más antiguas en función de la zona de población en la cual residen, teniendo en cuenta que el barrio de San Pedro es el más antiguo de la villa, y todo ello sin perjuicio de un estudio más específico y riguroso que puede llevarse a cabo consultando los libros parroquiales de nacimientos, matrimonios y defunciones. Y así, aparte de los apellidos reseñados en la siguiente página, en la zona antigua nos encontramos con los de RODRÍGUEZ, MONTOYA, ALBUQUERQUE, GIL, BELTRÁN, BELMONTE, MORENO, CASTILLO, CAMPOY, ORENES, PAYÁ, MARÍN, CANO, PLAZA, DE LA CRUZ, AZNAR, PELLICER, CASTILLEJO, ROSIQUE, HIDALGO, etc. Todos ellos con un número limitado de una a cuatro familias.



Como en tantas poblaciones, eran los apellidos **MARTÍNEZ**, con 71 familias, y **GARCÍA** con 54 familias, los que más abundaban, y en estos casos, su distribución era por toda la población al no tratarse de familias con un origen más o menos común dentro de la villa. Les seguía el apellido **CARRILLO**, con 52 familias, cuya distribución era por todo el barrio de San Roque y por lo tanto en una zona urbana creada durante el siglo XVIII. A continuación, con 39 familias, tenemos el apellido **HERNÁNDEZ**, que también se localizaba en esta zona de la población. Seguía **CASCALES**, con 34 familias, ocupando el barrio de San Pedro. **PÉREZ**, con 28 familias, distribuidas en la parte baja de San Roque. **LÓPEZ**, 27 familias, en la misma zona anterior. **SÁNCHEZ**, con 24, en la parte de poniente de San Roque. **LORENTE**, 19, San Roque y San Pedro. **GI-MÉNEZ**, 17, igual que el anterior. **GON-ZÁLEZ**, 18, San Roque. **RIQUELME**, 16 por toda la población. **MENÁRGUEZ**, 13 por San Pedro. **JARA**, 12, al norte de San Roque. **AROCA**, 11, al poniente de San Roque. **ESCOLAR**, 10 al norte de San Roque. **ORTIZ**, 11, en San Roque y San Pedro. **SANDOVAL**, 11, en San Pedro. **GUIRAO**, 10, en la zona del paso nivel. **ALMAGRO**, 8, a poniente de San Roque. **BERNAL**, 8, al sur de San Pedro. **FERRER**, 8, San Roque. **LISÓN**, 8, San Pedro. **SOTO**, 8, San Pedro. Y ya con siete familias **GÓMEZ**, **MENGUAL**, **PACHECO** y **RUIZ**. Con 6 familias **ALMELA**, **ASENSIO**, **BARQUERO**, **CONESA**, **DÍAZ**, **FUENTES**, **HURTA-DO**, **MANZANO**, **MELLADO**, **MENCHÓN**, **MONTESINOS**, **MUNUERA**, **ORTUÑO**, **ROMERO**, **SAURA** y **TORMO**. Y siguiendo así, con cinco familias **CÁNOVAS**, **ESCUDE-RO**, **FÉREZ**, **GALERA**, **JOVER**, **MERCADER**, **NAVARRO**, **PONCE**, **SAAVEDRA** y **VIVAN-COS** (1).

(1) El resto de apellidos alcantarilleros en el censo de 1870 y que comprendían de una a cuatro familias son: AGUILERA, AGUILAR, ALARCÓN, ALEDO, ALEMÁN, ÁLVAREZ, ANDREU, ANTOLÍN, ARAGÓN, ARNALDOS, ARONES, ASTORGA, AULLÓ, AVILÉS, BALMES, BAÑOS, BARCELÓ, BARNÉS, BENITO, BERMEJO, BERMÚDEZ, BLESÁ, BROCAL, CAMPILLO, CANALES, CARRASCO, CASTANEDA CAS-TRO, CAYUELA, CHACÓN, CHUMILLAS, CON-TRERAS, CORBALÁN, CORTINA, COSTA, CRES-PO, DEL CERRO, DEL PRAT, DEL REY, DELGADO, DOMÉNECH, DOMINGO, EGEA, ESPÍN, ESTEBAN, FENOR, FERNÁNDEZ, GALLE-GO, GÁLVEZ, GARRIDO, GASQUEZ, GERMÁN, GUILLAMÓN, GUILLÉN, HELLÍN, HUERTAS, HU-GENA, IZQUIERDO, JILES, LAFUENTE, LASHE-RAS, LEGAZ, LOZANO, LUCAS, MANZANERA, MARCOS, MARTÍN, MELGAREJO, MENDOZA, MIELES, MILÁN, MOLERO, MOLINA, MOLLÁN, MONTES, MORALES, MOSQUERA, MUÑOZ, NICOLÁS, OCAÑA, ORENES, PAGÁN, PALA-CIOS, PARRA, PICAZO, PINO, PRECIADO, RAMÓN, RIOS, ROCA, RÓDENAS, ROS, ROYO, RUBIO, SALINAS, SAN NICOLÁS, SERNA, SES-MA, SEVILLA, SILLA, SOLA, TABALA, TALÓN, TOMÁS, TORAL, TORRES, TRIGUEROS, TRINI-DAD, UGENA, URREA, VALENZUELA, VALERA, VALVERDE, VARGAS, VELASCO, VELEZ, VERA, VIÑAS, VIVO, ZAMORA, ZAPATA y ZARAGO-ZA.

Número de Familias con Apellidos significativos de Alcantarilla, desde el Siglo XIX



Sirva este pequeño trabajo para dar una idea aproximada sobre los apellidos del poblamiento alcantarillero existentes con anterioridad a producirse la gran avalancha inmigratoria que comenzó de forma sensible hacia 1900 y no se ha detenido todavía, duplicando la población de la villa de forma continua. Así, en solo 100 años, esta población se ha multiplicado por seis... y la curva sigue ascendente.

**LABORATORIO DE ANÁLISIS CLÍNICOS** Sometido a control de calidad.



**María José Vivancos Carretero**  
**José Antonio Caride de Liñán**  
Farmacéuticos Especialistas en Análisis Clínicos.

- \*HEMATOLOGÍA
  - \*BIOQUÍMICA
  - \*INMUNOLOGÍA
  - \*MICROBIOLOGÍA
  - \*PARASITOLOGÍA
  - \*PRUEBAS ESPECIALES
- Estudio de anemias  
Hemoglobina glicosilada  
Sida / PSA / Hepatitis  
Identificación / Antibiogramas  
Líquido espermático

**MÁXIMA FIABILIDAD y RAPIDEZ**

PRIVADOS Y  
COMPAÑÍAS

en CLÍNICA SAN JOSÉ (Maestra Lola Meseguer s.n.) Tlf.: 968 800 600 de 8:00 a 12h.

en CARIDE ÓPTICOS (Mayor, 41) Tlf.: 968 800 482 de 8:30 a 10 h.

Toma de muestras de lunes a viernes (Para otros días u horarios consultar)

**ALCANTARILLA**  
**(MURCIA)**