

De burros y... otros animales

Se dice que el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra y, como secuela, que un pueblo que olvida su historia tiene peligro de repetirla. Es por eso que algunos nos hemos propuesto que, pese a quien pese, vamos a divulgar la historia de nuestro pueblo... bueno ¡tan pretenciosos, no! Mejor sería decir que pretendemos informar de aspectos de lo que ha sido nuestro devenir colectivo, sin mezcla de personalidades, condes, alcaldes ni síndicos, regidores...

Personalmente he comenzado por leer y, en algún caso, releer lo que ilustres enguerinos han dejado escrito sobre su pueblo. Por cierto, lo último que he leído ha sido, precisamente, una aproximación al siglo XIX, siguiendo las técnicas del reciente análisis histórico, debido al buen hacer de doña Natividad Navarro Martínez.

Ella no lo escribe, pero yo sé que pasó sus ojos por las hojas y folios de las actas de sesiones, una por una, que el ayuntamiento celebró a lo largo de dicho siglo. Consecuentemente, del siglo XIX enguerino sabe más que don P. Sucías ¡que ya es saber!



Animal con albarda¹ y aparejado para transportar mieses o leña

Toda esta introducción es para llegar a la materia que quiero proponerles, a saber: ustedes, que viajan con frecuencia, ¿han notado cómo ha crecido l'Alcudia y cómo, pese a la inmigración, nuestro pueblo se ha estancado?

De nuestro pueblo el doctor Albiñana dejó escrito, allá por 1.930, que era la capital del textil valenciano, en clara referencia a la provincia. Entonces, ¿qué ha ocurrido? Hoy, iniciado el siglo XXI, no cabe seguir pensando que fue por la caída –que también– de Piqueras; y lo digo, porque también vimos caer el Vapor, Sucesores e infinidad de otras pequeñas fabricaciones y negocios varios, que constituían el fenomenal tejido industrial de la población².

¹ Albarda es el aparejo de las bestias de carga compuesto principalmente de dos grandes almohadillas que se adaptan a los dos lados del lomo dejando éste en hueco a fin de que la carga no lastime al animal. Por cierto, conviene no confundir con el sentido que a la palabra se da en México, donde se significa una silla para montar a caballo con las dos piernas de un solo lado, en lugar de sentarse a horcajadas sobre el lomo del animal.

² Unos más antiguos y otros más recientes, en el siglo XX podíamos censar los siguientes: José Ibáñez Fabra, Manuel Aparicio Fillol que además era el corresponsal de Banco Hispano Americano, Marín y Vda. de Juan, Industrias Aparicio, los Martínez, Vda de Manuel Sarrión, Hijos de Francisco Cabezas, Juan Esparza Gimeno, Nacar –Nacher y Carbonell, quienes se establecieron en las naves del Vapor–, Francisco Tortosa y los hermanos López Sancho.

Además estaban los denominados “trapaires”, entre los que recuerdo en los alrededores de la calle san Antón a Miguel Barberán “macareno”, Muñoz de la calle san Miguel y los Gascón en la Rosaleda.

Por ello, quiero recurrir a lo que enseñan los autores que han estudiado el fenómeno del hundimiento, e incluso la desaparición, de zonas que fueran económicamente fuertes. Estos autores suelen apuntar, desde la perspectiva económica, alguna de estas causas: financieras, tecnológicas y/o del factor humano.

Las financieras, en nuestro pueblo deben descartarse pues ahí estaba el Ahorro Enguerino, del que se decía era el banco de Piqueras, pero es que, además, disfruta de mayor antigüedad que las cajas de ahorro.

Las tecnológicas también deben ser eliminadas bastantes de ellas, especialmente si traemos a la memoria que la máquina de vapor llega a nuestro pueblo prácticamente coincidiendo con el conocimiento de su existencia en España.

Quedaría, pues, por estudiar el factor capital y, sobre lo relativo al capital humano, me van a permitir que no incida en este momento. Ello no quiere decir que haya que descartarlo, especialmente en un pueblo donde causa vergüenza ajena ver homenajeados con parques o calles a personas que exprimieron el vecindario mientras otros, que hicieron todo por su pueblo, apenas si llegan, en el mejor de los casos, a tener su imagen colgada en la galería de “hijos ilustres”.

Por tanto, quiero, pues, volver al tema de las condiciones tecnológicas.

* * *

En efecto, algunos piensan que la tecnología son las máquinas, y es cierto, pero también lo son otros elementos como, por ejemplo, la tan cacareada logística y sus elementos.

Pues miren ustedes por dónde en ella quiero centrar este trabajo. Sí, a la cantidad de familias que en nuestro pueblo se dedicaban a mover materiales: desde algarrobas u olivas y garbas para la trilla hasta los carros que salían a vender por los pueblos –como el de Ricardo Fillol Franco “el madrileño” y, anteriormente, José Palop “ribereta” ¿porque hacía su ruta por la Ribera y era de estatura pequeña?– o a traer y llevar a la estación de Alcudia de Crispins –como Salvador Tárrega “el de los carros” o el tío Tomás Granero Garrigós, el de los autobuses– y tantos y tantos enguerinos dedicados a la noble actividad de la logística con los animales que, cada año, gustaban el panbendito de san Antón y eran bendecidos por el cura desde las gràs.



... cuando hoy apenas si vemos recorrer los caminos una burreta

Para el desarrollo de estas reflexiones quiero partir de dos afirmaciones básicas: una del doctor Albiñana y la otra de doña Natividad Navarro.

La del doctor Albiñana viene a decir que hasta el XX la agricultura y la industria enguerinas fueron actividades separadas; en realidad las dos inciden en la economía de sus habitantes, pero quien es agricultor... lo era a tiempo completo y quien era textil, también lo era de manera exclusiva. Para entender lo que pretende expresar don José María, tal vez sea conveniente que los mayores recuerden, y expliquen a los no tan

mayores, la existencia del Rialtito, el Industrial y el café Chimo y lo que ello, sociológicamente, conllevaba: cada quien a su casino ¡como los mochuelos!

La segunda, tomada de doña Natividad, viene en afirmar que, a finales del XIX, escasamente eran 600 las familias enguerinas dedicadas a la agricultura, basándose para tal afirmación en las Respuestas al Cuestionario de Reglamentación Laboral, documento fechado en 1.884.

En consecuencia: poca producción agrícola que comer, lo que conduce a la necesidad de importarla: desde Estubeny, con larga tradición de estubenyeros en el mercado de los sábados, o desde abastos de Játiva. Y es aquí donde comienza a entrecruzarse el papel de los “ordinarios” y recaderos.

* * *

Para que vean la trascendencia de cuanto pretendo escribir, miren ustedes que comencé a hacer una relación de actividades que desarrollaban estos ilustres enguerinos y, ciertamente, me he quedado corto.



Pepe Damiano con su mula roma³

En efecto, resumo de manera casi telegráfica las tareas de logística agrícola, dado que los labradores, tanto los jornaleros como los propietarios, tenían sus propios animales de labor que usaban para “lo que hiciera falta”. Y, no siendo las fiestas de san Antón, me permitirán que no insista en ello porque lo que importa destacar es el ímprobo trabajo que los, en expresión franciscana, “hermanos” burros, machos y mulas realizaban en el pueblo, al margen de aquellos trabajos propios de la agricultura. Y en efecto, nos encontramos con reseñas de tales trabajos en las actas de las sesiones del ayuntamiento⁴ o en el Censo Ganadero de 1.865, referido tanto al ganado no sólo mular, asnal y caballar⁵ como al ganado vacuno⁶.

³ Se dice “romo/a” a la cría de caballo y burra, cuyas características diferenciales son nobleza y sacrificio.

⁴ “... incalculable el numeroso comercio de carros del país, mancha y Valencia destinados a la introducción de las lanas y extracción de líquidos y cereales; más de 400 caballerías para el porteo de paños; dos carruajes de transporte de viajeros, únicos que por la irresistible fuerza de la necesidad se exponen a tamañas contingencias, y un no despreciable número de caballerías que sirven a sus dueños.” Traído por Martínez, N. *Demografía y Economía de la Villa de Enguera durante el siglo XIX*. Tesis de Licenciatura dirigida por el Dr. Chiralt Raventós. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Valencia. Inédita, 1.971. folio 203

⁵ “Este (el ganado mular), junto con el asnal, constituyen los motores animales que utiliza la agricultura enguerina. No limitándose a dicho destino, sino empleado en la industria textil: para acarreo de paños y vellones, como vehículo de los comerciantes de paños por la península (más de 400 caballerías movilizadas)...”

En la clasificación por utilización, según el Censo Ganadero de 1.865, bajo el epígrafe de “Tiro y transporte” se asignan 915, de los que 197 corresponden al mular, 664 al asnal y 54 al caballar. Navarro, N. o. c. Fol. 242

⁶ “... existían 135 ejemplares del ganado vacuno que por sexos se distribuían en 97 machos, de los que 40 estaban castrados, frente a 38 hembras. Y atendiendo al destino se distribuían como sigue: para el

Así lo era, cuando hoy apenas si vemos recorrer los caminos una burreta y algún que otro ejemplar de la cabaña, prácticamente todos en servicio del ocio o la ostentación. Insisto. En otros tiempos, parecería que las tareas de los denominados animales de labor eran básicamente agrarias, cuando la realidad era otra bien distinta, pues al margen de las actividades económicas anteriormente expresadas, distintas de las agrícolas, es fácil constatar que estaban las que realizaban:

* para el transporte de cuantos elementos fueran necesarios en la trashumancia: los pobres burros y burretas cargados con el cantarico metálico que llevaba el aceite, las patatas, las cebollas, la harina, ristra de ajos y resto de alimentos, así como los elementos necesarios para prepararlos, a saber, la paella, la gazpachera, cacerolas, etc.; pero también las botijas o el cántaro con el agua, que las cantimploras cada quien llevaba la suya, y el pellejo con vino; las mantas y los distintos elementos de dormir y vestir. En definitiva, todos estos animalicos conformaban el transporte logístico de los pastores y no estaban en la agricultura



Cargando sacos

* para el transporte de elementos de construcción y albañilería: cal, arena, yeso básicamente, pero también la leña para hacer cal o yeso, desde las diferentes piedras; también debían transportar los ladrillos y tejas desde los tejares hasta la obra. Conviene no olvidar que durante el período que referimos se construyen, además de casas, etc. las fábricas del Vapor, básicamente desde el tejear de Benifalda, la fábrica de Santiaguín, desde el tejear de Borra, y Piqueras, desde el tejear de los chutos. Desde cada tejear, o desde todos simultáneamente, había que acercar tales materiales, así como grava o arena desde las ramblas y piedras desde las canteras

* acarreos de carbón para las casas y fábricas⁷, así como leña para los hornos de pan cocer que, en mi infancia, llegaron a ser, al menos, los siguientes: el de la plaza el Convento, el de san José, final de Ángeles, san Juan, san Lorenzo, debajo del campanar, bajada de san Joaquín, Santísimo (dos) uno a la entrada de la calle y otro en una de las casas derruidas para abrir a santa Ana, el de la Barrereta, el de san Antón y el de santa Bárbara.

Para solventar estos dos grupos de actividad existían unas collas entre las que conviene dejar anotados los Nasarios, el tío Ramón “barrereta”, los Tonos o

consumo 11, para la reproducción 3, para trabajos agrícolas 73 y para transporte 9”, es decir un total de 95 pues el resto son lechones o erales. Navarro, N. o. c. Fol. 239

⁷ Téngase presente que hasta 1.874, por el Real Decreto de 16 de octubre, no se declara exento de impuestos el carbón que se utiliza como primera materia combustible para la fabricación de tejidos.

“rayaos” de los que ya dejamos constancia, el tío Vicente Pandilla, los Barraquero y los Bolo⁸

- * para lo que hoy denominaríamos transporte interno en planta, a saber: mantas para “llevar a” o “traer de” las ramas, llevar y traer de vuelta mantas a las casas para rematar la actividad que se conocía como “hacer cordones”, etc entre los que recuerdo, entre otros, el tío Miguel Chirlaque, para los movimientos relacionados con el Vapor, y Vicente Martínez, para los de Sucesores
- * para el movimiento de las lanas al tinte, con anterioridad al establecimiento de los “lavaderos mecánicos de lana”, ubicados dentro de la misma fábrica
- * para todo el tráfico de pieles para el curtidor de la Barrancá o santa Teresa: el acopio de pieles desde los desolladeros o desde los pellejeros de Canals, así como el movimiento de tendido, prensado, etc. de las mismas



Transporte de vino

- * los famosos y hoy olvidados “carremulos” que, cargados de pinos de la sierra, eran las delicias de niños, y otros no tan niños, desde más arriba de san Jaime y, especialmente, en las cuatro esquinas cuando enfilaban la calle santa Bárbara...

Para terminar no podemos dejar de anotar los vendedores a “raya”, que también necesitaron de animales para el transporte, aunque algunos de ellos ya utilizaran elementos de transporte a motor, como Juan Sanchís Vanacloche, Custodio Mollá Barberán y Juan Gómez Gil, entre los que mi memoria llega a recordar. Este gremio que yo llegué a conocer ya bien mediado el siglo XX, no era sino el sucesor del que componía el específico de los arrieros, imagen ya perdida, como describiera Washington Irving a mediados del siglo XIX:

“Es asimismo muy pintoresco el tropiezo con una fila de arrieros en un puerto de la montaña. En primer lugar se oyen las campanillas de las mulas de delante, que rompen con su sencilla melodía la paz de las colinas; o quizás, la voz de un arriero que grita a alguna bestia perezosa o salida de la recua, o canta alguna balada tradicional con toda la fuerza de sus pulmones. Ves, en fin, las mulas en lentos zigzags a lo largo del escarpado desfiladero, o bajando muchas veces tajos profundos hasta que su silueta se perfila sobre el horizonte, o subiendo por las simas ásperas y profundas abiertas a sus pies”.

Por consiguiente, no se consideraban arrieros a los agricultores o ganaderos que, en ciertas circunstancias (épocas de menor laboreo, ferias, mercados, romerías,...) y siempre de forma ocasional, aprovechan para llevar sus productos (como, por ejemplo, frutas, hortalizas, carbón o zoquetas) a los puntos de venta. Tampoco los que transportaban su trigo o sus aceitunas al molino, los que bajaban leña del monte ni los que arrimaban madera, losa o piedras a una obra, tal y como venimos de describir.

⁸ Los Bolo comenzaron siendo arrieros, aunque yo los conocí ya dedicados al transporte de materiales de construcción y finalizaron dedicados al transporte de pinos

No; el arriero denotaba un alto grado de profesionalización y, en consecuencia, quedaba reservado para aquellos que reunían una serie de características particulares, entre las que destacan las siguientes:

1. Se dedicaban exclusivamente a esta actividad, siendo su fuente única o principal de ingresos.
2. Vendían o trocaban productos de primera necesidad (aceite, vino, vajilla, sal, jabón,...), de los que eran deficitarios los poblados a los que acudían y, salvo excepciones, no elaboraban los productos que comercializaban.
3. Seguían rutas más o menos fijas que recorrían de forma cíclica. Estas rutas implicaban distancias relativamente largas, por lo que pasaban mucho más tiempo fuera que dentro de sus pueblos.
4. Entre pueblo y pueblo, siempre se detenían a comer o pernoctar en los mismos mesones. Igualmente, en cada pueblo se alojaban en una casa fija, que sólo cambiaban en caso de que ésta cerrara y sus habitantes migraran a otro lugar. Por este motivo, no es de extrañar que en las casas en las que paraban (y en muchas otras) no se les considerase como meros comerciantes sino como parte de la familia.
5. El hecho de contar con una clientela fija, a la que veían periódicamente y con la que existía una relación de familiaridad, impedía que tuvieran cualquier tentación de vender productos en mal estado o a precios abusivos.

A mi entender los antecedentes más genuinos entre nosotros lo conformaron unas personas que, con el tiempo devinieron en tenderos, especialmente de ultramarinos, al asentarse por mor de la edad, del cambio social producido y, por qué no, del riesgo de un accidente, un mal negocio, un robo, la posibilidad de ser asaltados por bandidos o maquis o detenidos por la Guardia Civil... Los saez, los silvinos, los vila..., así como los anteriormente citados Ricardo Fillol y José Palop, pienso, arrancaron sus actividades desde este sector productivo.



Transporte en carro con reata

Como pueden comprobar a través de cuanto vengo de mostrarles, la logística con animales tenía tal actividad y era tal su incidencia económica que, en referencia a la agricultura –ahora, sí–, la profesora Navarro recoge de un Acta municipal, correspondiente al año 1.860, que el alto coste de las cosechas “se debe preferentemente al abonado, al ‘escardar’ o ‘tisvar’ la tierra y al acarreo. Esto último debido a la distancia existente entre la localidad y (las) tierras de labranza”⁹. Y deja como de menor cuantía los gastos de las rejas o jornales de animales y labrador...

* * *

Pues todo cuanto venimos de describir se vino abajo en un determinado momento y, al parecer, sin hacer mucho ruido: poco a poco se desmoronó. ¿Y por qué digo esto? Me

⁹ Libro de Actas de 1.859–1.865. En relación al abonado tal vez sea conveniente explicitar que, por ser de estiércol de las cuadras, había que trasladarlo al bancal, agrego yo. Por consiguiente, dos (el abonado y el acarreo de la cosecha) de dichas tres labores encarecedoras estaban relacionadas con el transporte.

explico, tal cabaña debía ser alimentada: además de con paja y forraje, por la avena, la cebada y, especialmente, por las garrofas, éstas como alimento proteico vegetal. Curiosamente, todas estas producciones agrarias se ven reducidas drásticamente en Enguera durante el transcurso del siglo XIX aunque, como ejemplo de tal reducción, sólo traigo los datos del algarrobo¹⁰. Analicémoslo.

Cualquier labrador se preciaba de sus algarrobos, pues tenía necesidad de sus producciones. Es más, hasta nosotros han llegado los ecos de notables arrieros que poseían garroferales, como el tío Tono Aparicio y su hermanico, “los rayaos”, que los tenían en Carañana, Faracuat y el Losar; al igual que el tío Rafael López “cardero” los tenía, entre otros, en las partidas de Carañana y Faracuat; con todo, el más significativo era el tío Miguel Chirlaque que los poseía en la vega donde está todavía la Fonteta Chirlaque, allá por la cuesta de Sambailón.

Pues bien, siguiendo el estudio de la profesora Navarro vemos que, tomando la producción de veinte mil arrobas cosechadas en el año 1.791 como base cien para el cálculo, en el año 1.877, es decir ochenta años después, se produce sólo un 4'27, a saber: 855 arrobas en todo el término.



**Vuelta en carro a la Comunidad Valenciana
25 julio de 2009**

Entre las causas de tan brutal descenso, la misma profesora recoge el fuerte nevasco del año 1.860 que, al decir del secretario de actas del Ayuntamiento, destruyó la mayor parte del arbolado; así como las sequías de 1.876 y 1.877. En definitiva, trae como causa genérica las alteraciones climáticas, si bien apunta que resulta “casi incomprensible que a pesar de su resistencia a las alteraciones climáticas le hayan dejado reducir de tal forma” y, personalmente, tampoco sé las causas de tan espectacular descenso; pero tratemos de ver si, dándole la vuelta al razonamiento, podemos aclarar algo el tema.

En efecto, admitamos las causas climáticas. Pero pienso que resulta más fácil comprender que, si admitimos la disminución de las bocas que consumen algarrobos, no ha lugar a recogerlas y menos a replantar el arbolado dañado por el cambio climático, porque sequías y nevadas debieron darse con anterioridad y... no consta la reducción de plantaciones.

Por ello estimo que por ahí hay que comenzar a entender lo que estuvo ocurriendo en la Enguera del XIX. Y aunque no sabemos qué causas –las perspectivas del ferrocarril que conllevó la caída en la demanda de nuestros productos textiles, diferencialmente más costosos de transportar, tal vez pudiera ser una–, lo cierto es que cae la demanda de nuestros acabados... ello acarrea pérdida de la capacidad adquisitiva de los vecinos y, en consecuencia, desaparece prácticamente la necesidad de intermediación que origina

¹⁰ Para el resto puede verse Navarro Martínez, N. o.c. Fols. 110 – 153.

la actividad logística distinta de la agrícola. En otras palabras: el hundimiento de la industria enguerina se produce durante el XIX como consecuencia del diferencial producido por el coste del transporte frente a comarcas competidoras con modernos medios de transporte, como el ferrocarril.

Y tan fuerte fue la caída que, solamente una demanda extraordinaria derivada de la guerra y reconstrucción de la Gran Guerra –la conocida en los textos de historia como Primera Guerra Mundial– hará mover una industria condenada a la marginalidad por la inexistencia de capacidad logística. Los escritos de diversos autores, entre ellos la novela Los Caimanes, reflejarán el canto de cisne del textil enguerino. Todavía en los años cincuenta del siglo pasado, personalmente, recuerdo el camión de Piqueras cargando en la calle Patriarca el género que debía transbordarse en la estación de Alcudia y, más tarde aún, la apertura en la esquina de la calle Verde de una oficina para el despacho de mercancías, agencia de la estación de Renfe en Alcudia, donde debían volver a descargarse y cargarse con el consiguiente incremento del coste de manipulación.

* * *

Y así seguimos: sin los medios logísticos tradicionales, como el ferrocarril o con carreteras tercermundistas, una red eléctrica anterior al “rey pepet” sin posibilidad de incrementos del consumo y caídas constantes que disparan los costes de producción –vía, entre otras, de la prima del seguro para cubrir estos riesgos–. Y entre los modernos sistemas de comunicación: conexiones telefónicas o televisivas que enmarcan zonas oscuras, el sistema de interconexión gratuita a internet –conocido como WiFi– relegado a las fotos de nuestros políticos ¡cuando incluso en la “atrasada” Andalucía la disfrutan!

Roguemos, los que tenemos fe, para que cese esta caída libre de la que fuera capital del textil en la provincia. Amén.

Ah, y benditos aerolitos, maravillosas molestias de los camiones a las graveras e, incluso, macrovertederos... si todo ello conlleva que “la” tercermundista carretera de salida de coches de vecinos a trabajar en la Ribera o la Costera no desaparezca o se mantenga en los miserables niveles de circulación a que nos sometieron los de antes... y los de ahora.

José Cerdá
Julio del 2.009