

**LA EDAD DE ORO
UTIELANA
(1845-1900).
Cuando Utiel fue una
pequeña capital del
interior rural.**

Carlos Javier Gómez Sánchez

RESUMEN.

Como normalmente cualquier país, región o pueblo, Utiel ha contado con una época de mayor esplendor económico y demográfico que podemos llamarla Edad de Oro utielana. Un periodo histórico comprendido entre la inauguración de la carretera de Las Cabrillas hasta la Guerra Civil. Una época muy amplia de la que sólo hemos tocado de manera muy superficial su parte transcurrida en el siglo XIX.

En ella se consolida una economía que girará entorno a la viticultura y su exportación lo que conllevará una revolución social por la democratización de la propiedad de la tierra que supuso los contratos de plantación a medias.

También incentivó una mejora de las comunicaciones con Valencia, especialmente con la llegada del ferrocarril en 1885, lo que favorecería otras actividades económicas como la exportación de madera y, especialmente, el convertirse en un centro comercial que abastecía una área tan grande como la provincia de Alicante.

Palabras clave: vino, bodegas, plantación a medias, exportación, ferrocarril.

ABSTRACT.

As normally any country, region or people, Utiel has told with an epoch of major economic and demographic brilliance that we can be call it A Golden age Utielana. A historical period understood between the inauguration of the road of The Cabrillas up to the Civil war. A very wide epoch of which only we have touched in a very superficial way his part passed in the 19th century.

In her there is consolidated an economy that will turn environment to the viticulture and his export. What was carrying a social revolution for the democratization of the property of the land that supposed the contracts of plantation by half.

Also it stimulated an improvement of the communications with Valencia, specially with the arrival of the railroad in 1885, which would favor other economic activities as the export of wood, and specially to turn into a mall that was supplying an area as big as the province of Alicante.

Key words: Wine, warehouses, plantation by half, export, railroad.

INTRODUCCIÓN.

Generalmente la mayoría de naciones, territorios, localidades, etc. han contado con un momento histórico en el que tuvieron su mayor desarrollo económico y cultural, denominando este momento como “siglo de oro” o “edad dorada”. Así llamamos a la España del siglo XVII, cuando el país fue la mayor potencia europea de su tiempo y conoció el mayor esplendor en las artes y las letras. Más cercano, contamos con la *Edat Dourada* del Reino de Valencia del siglo XV cuando fue uno de los principales centros económicos del Mediterráneo. Y ya dentro de la comarca contamos con el ejemplo de Requena en el siglo XVIII, cuando la ciudad disfrutó un enorme crecimiento gracias a la industria de la seda, llegando a tener más de 800 telares y ser el cuarto productor español.

Pues bien, ese momento de mayor esplendor de la Ciudad de Utiel es en el periodo comprendido entre 1845 con la inauguración de la Carretera de Las Cabrillas hasta 1936 y el comienzo de la Guerra Civil. Periodo en el cual la población obtuvo su mayor grado de crecimiento económico y demográfico, llegando a superar a su población hermana, Requena, que siempre había sido más poderosa a causa de su ventajosa situación como centro jurídico-administrativo. La Edad de Oro Utielana es ante todo el periodo histórico de la ciudad en la que se definió sus características modernas, abandonando aquellas tradiciones que desde antiguo la habían acompañado, para convertirse en un centro económico y comercial en torno al vino y al ferrocarril de primer orden a nivel nacional.

Durante las siguientes líneas hablaremos de la parte transcurrida en el siglo XIX, la cual se puede dividir en dos fases bien delimitadas por la introducción del ferrocarril en nuestras tierras. Una primera, caracterizada por determinar las bases del crecimiento con la industria del aguardiente y las plantaciones de viñedos masivamente, y un segundo momento marcada por la aparición del ferrocarril y su enorme impacto en la economía local.

SITUACIÓN DE LA CIUDAD ANTERIOR A 1845.

El Utiel del siglo XVIII tendrá un comienzo tremendamente violento por la Guerra de Sucesión, sufriendo un duro saqueo que acometieron las tropas mercenarias del Archiduque Carlos en 1706. Finalizado el conflicto, el siglo será estable y se caracterizará por la reformas de los Borbones en todos los sentidos. Se desarrollará una incipiente industria muy precaria y que no contó con la oportunidad de crecer. El caso de la frustrada fabrica de jabón de Vicente Pérez, el intento de introducir un molino de papel por parte del empresario de origen francés Juan Dustón y Larrose, pero que se enfrentará con la hidalguía utielana por el control de las aguas del “Río Molino”¹, fracasando la iniciativa, y la industria de la seda, que

1 El río o acequia Molino es una de las principales canalizaciones de la huerta utielana, junto a Cabañas, Viñuelas, Lugar y Riachuelo. Debe su nombre a que esta canalización abastecía al Molino del Concejo del agua que necesitaba para moler. El río, como se denomina en Utiel a las principales acequias, nace recogiendo las aguas del río Madre (un afluente natural del Magro) para regar la vega derecha hasta el partidior, donde comienzan las acequias de la Vega Requenessense.

no pudo crecer por el recelo del Gremio de Tejedores de la Seda de Requena, que se aseguró por todos los medios de evitar una competencia tan cercana, estrangulando cualquier intento de aumentar el número de tejedores utielanos, que nunca superarían la treintena.

Las actividades comerciales cuentan con una presencia importante: chocolateros, “espaderos” (fabricantes de armas blancas), carnicerías, hornos, mesones, carpinterías, cardadores, cirujanos, zapateros, boticarios,... abastecían a la ciudad de unos servicios mínimos para la población de la villa y las poblaciones cercanas y no tan cercanas de la Serranía conquense.



Vista de Utiel en 1899, en primer lugar las almenas de la muralla y en el fondo la fachada principal y la torre de la Iglesia de La Asunción.

La ganadería seguiría siendo uno de los sectores con mayor peso en la economía local. La cifra distaba mucho de las 60.000 cabezas que se habían alcanzado en el siglo XV. Pero, no obstante la riqueza en este sector seguía siendo notable. En 1752 existía una cabaña de ganado superior a 980 cabezas de ganado mayor, 7.620 de ovino de y 6.340 de caprino, contando con una importante actividad residual de tejedores de lanas y lienzos que perduraría hasta bien entrado el siglo XIX, como lo demuestran los treinta y ocho que aún subsistían en 1848. La apicultura también tenía un peso considerable. El número de colmenas a mediados del XVIII era de unas 2.520, teniendo una importante presencia en la villa por la actividad del Gremio de Colmeneros, antecesor de la Cofradía de San Isidro Labrador. Las dehesas comunales abastecían de todo a los vecinos, pero sucesivas enmiendas de los gobiernos liberales ocasionaron la pérdida del patrimonio, incorporándose a manos de grandes propietarios hasta su reparto por los contratos a medias. No obstante, este problema no afectó seriamente

a Utiel gracias al poco tiempo que transcurrió entre estos intercambios y el comienzo de la revolución vinícola.

La agricultura obtuvo un desarrollo al ritmo de la decadencia de la ganadería. El cultivo del lino, azafrán, cáñamo, y sobretodo cereal son los principales en los 37.200 almudes de tierras destinadas a esta actividad, de las cuales 1.940 almudes son de regadío, más las 6.400 de tierras incultas. Los más humildes que no tenían tierras, recolectaban plantas silvestres, principalmente esparto, como complemento de su actividad jornalera. Respecto a los viñedos anteriores al siglo XVIII, sabemos que su cultivo sería muy secundario aunque ya existía. Entre la Guerra de Sucesión y la Guerra de la Independencia sería cuando aparecería la primera expansión del cultivo de la vid a manos de los grandes terratenientes, que se construyeron sus propias bodegas subterráneas. Este primer crecimiento generó un superávit de vino, es decir, se producía más vino del que se consumía por la población local y por los viajeros que se asentaban en las tabernas y posadas. Una producción de unas 35.000 arrobas obtenidas en unos 1.800 almudes de tierras en 1752, como indica el Catastro de Ensenada. Comenzaba una incipiente actividad exportadora al resto de la comarca, que habitualmente no podía abastecer su propia demanda e incluso llevándolo a las principales poblaciones de las comarcas vecinas. Sin embargo, el factor decisivo que incentivaría el crecimiento de las plantaciones de vid sería la mayor demanda de aguardiente y la introducción de los primeros alambiques con fines exportadores.

La demografía de esta fase se caracterizará por el estancamiento generalizado. Las grandes pérdidas humanas a causa de las guerras de Sucesión y la Independencia, más las varias epidemias que afectarán a nuestra tierra, no ayudaron en una época en el que la ciudad no se encontraba en su mejor situación económica. Por su parte, el urbanismo del momento se caracterizó por consolidar los barrios surgidos alrededor del casco antiguo e incluso la planificación de un ensanche popular en cuadrícula: el barrio de El Almazar.

Pasadas las penalidades de la Guerra de la Independencia, en las décadas siguientes continuaría una lenta recuperación donde comenzará a verse las primeras señas de lo que sería posteriormente los principios de la “edad dorada”. En conclusión, el siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX fue una época de paralización económica y demográfica. Los intentos por introducir una incipiente actividad industrial fracasaron rápidamente, centrándose la sociedad utielana en la agricultura y especialmente en la vid, lo que le daría una ventaja inicial respecto al resto de la comarca cuando la exportación del vino a gran escala cambiaría todo.

DESARROLLO ECONÓMICO (1845-1900).

La viticultura fue el centro económico de nuestra comarca a partir de la primera mitad del siglo XIX. Debido al férreo poder que ejerció el Gremio de Tejedores de la Seda de Requena desde el siglo XVIII, la villa de Utiel nunca tuvo un pujante desarrollo en esta industria manufacturera, lo que permitió un rápido desarrollo cuando esta entró en crisis.

Así, mientras Requena se estancaba hasta prácticamente la década de 1850 al no abandonar su actividad sedera, Utiel consiguió un enorme desarrollo desde la década de 1830, que sólo podrá aumentar exponencialmente con la inauguración de la Carretera de las Cabrillas y sobre todo con la llegada del ferrocarril con la línea Valencia-Utiel.

Las causas de este desarrollo económico basado en el cultivo vinícola son diversas y muy complejas, mezclándose intereses de mercado, sociales, geográficos y políticos.

Hay que recordar el marco histórico internacional en el que nos encontrábamos. La segunda fase de la revolución industrial ha comenzado y con ella ha llegado una nueva doctrina cuyo único fin es conseguir beneficios, actuando en los mercados para alcanzar sus fines: el capitalismo. La introducción del capitalismo y el proceso de industrialización había llegado a España durante el reinado de Isabel II, con la fiebre del ferrocarril que introdujo los nuevos pensamientos en nuestra comarca, como lo hizo por buena parte de todo el país. En la provincia de Valencia podemos decir que el proceso no fue similar al de las regiones españolas que de mejor forma adoptaron el capitalismo siguiendo el proceso centroeuropeo e inglés a través de la industrialización. Valencia consolidó una burguesía desinteresada en la industria y diversificó su actividad en el ámbito agrícola para exportar. De esta manera, comienzan a expandirse los monocultivos en inmensas zonas, dedicados al cultivo del naranjo en la franja costera y en el interior con la vid. Los intereses lucrativos de la burguesía valenciana obligaron a estos a adquirir o reutilizar enormes fincas con las instalaciones pertinentes para crear una industria eficiente y racional. Por su parte, los pequeños propietarios, que hasta entonces habían llevado a cabo una agricultura de subsistencia comenzaron a cultivar estos productos con fines comerciales, abandonando parcialmente los cultivos tradicionales de autoconsumo.

Utiel era un punto perfecto para el sector interesado en el vino. La comarca contaba con una larga tradición en su cultivo desde el periodo ibérico, como lo demuestran los lagares donde prensaban el racimo para obtener el mosto o, ya en un tiempo mas próximo, las cuevas-bodegas donde se albergaba las tinajas para su fermentación. Pero esta tradición vinícola era básicamente de autoconsumo y no había sido nunca suficientemente grande para ser capaz de exportar en grandes cantidades. Aunque Utiel tenía suficiente cultivo para comerciar a pequeña escala con las localidades vecinas. Sus tierras y su clima son beneficiosos para esta labor y a partir de 1830 comienzan a aumentar las tierras con este cultivo aprovechando la cada vez mayor necesidad debida en gran parte por el comienzo de la plaga del oidium² y la filoxera en Francia, lo que obligó a muchos comerciantes a buscar nuevos territorios vinícolas capaces de abastecer las necesidades europeas en un momento cuya demanda no podían cubrir. Es esta la razón por la que comienzan a instalarse compañías extranjeras, principal-

2 Oidium: Conocida popularmente como "cenicilla" por el polvo similar a ceniza blanquecina que aparece en los racimos, es una enfermedad provocada por el hongo *Oidium Tuckerii*. A causa de su predilección por temperaturas suaves entre los 20 y 25 grados y una humedad elevada llegaría a la comarca tardíamente, ocasionando entre 1855 y 1857 daños mínimos que apenas afectaría a la cosecha de esos años.

mente francesas y suizas en regiones como La Rioja o Valdepeñas. Dentro de este boom se encuentra la Meseta de Utiel-Requena.

El oidium y la filoxera (ya en el siglo XX) acabó con el viñedo francés y esto benefició enormemente a la comarca que permitió una revolución agrícola y paisajística sin precedentes que cambiaría la fisonomía anterior, así nos lo cuenta Miguel Ballesteros Viana en su *Historia Contemporánea de la Villa de Utiel*:

"La devastación del viñedo francés, fue por esto la ruina de gran parte de su agricultura y el origen del bienestar que por algunos años disfrutó Utiel y todos los pueblos de la comarca, presenciando la época más floreciente y próspera que registran en sus anales. Los vinos de este país comenzaron a tener un alza asombrosa (hasta 12 y 20 reales) y desde este instante se dedicó singular cuidado al cultivo de la vid, procurando por todos los medios acrecentar la producción."

La construcción del ferrocarril atrajo el capital extranjero y Utiel fue la más beneficiada. La principal causa por la que diversos grupos de bodegueros internacionales, pero también de ámbito nacional y regional se instalaron en la población. El ser punto de partida de una línea directa con un puerto acondicionado, el Grau de Valencia, la rapidez para trasladar los caldos en comparación con otras poblaciones del interior de la provincia, además de ser la única vía posible para un gran número de poblaciones también productoras: Villargordo del Cabriel, Caudete de las Fuentes, Camporrobles, Sinarcas, Fuenterrobles y otras poblaciones de la provincia conquense. A todo ello, hay que sumar su mayor producción que otros pueblos al haber sido más precoz en su cultivo a gran escala.

Toda una serie de circunstancias que obligaron a levantar modernas instalaciones para producir el vino y colocarlo en sus depósitos, principalmente toneles de gran volumen capaces de ser transportados en tren con gran facilidad. Estas bodegas se instalaron en las cercanías de las estaciones por razones lógicas, creándose extensas áreas urbanizadas de manera racionalista con la única finalidad de contar con las nuevas bodegas. Estos ensanches fueron realizados en Requena, San Antonio, y especialmente en Utiel, donde recibiría el nombre de barrio de las Bodegas. Aunque en los dos primeros no se desarrolló un verdadero barrio urbanizado como en Utiel.

Las nuevas grandes bodegas, en su mayoría de propietarios foráneos de la comarca, permitieron que introdujeran la nueva tecnología y novedades, muy habituales durante la segunda fase de la Revolución Industrial donde existía un imperante espíritu por el descubrimiento científico. De esta manera el proceso de industrialización llegó con la necesidad de maximizar los recursos por medio de una mecanización del trabajo en las bodegas de capital extranjero, respondiendo a las características imperantes en la industria de racionalidad y funcionalidad, con gustos sencillos evitando la innecesaria ornamentación estética. Y junto a esta introducción, llegan otros aspectos con un carácter más social, permitiendo ya no sólo cambiar la economía local, sino también la sociedad utielana a ritmo de las variabilidades de lugares más avanzados.

Solamente la recuperación del viñedo francés en el periodo entre plagas causaría una crisis importante en el sector utielano, que a pesar de la depreciación de nuestros caldos supo sobrellevar las dificultades hasta el siglo XX, obteniendo una recuperación gracias a la filoxera y la resistencia del bobal. Mientras tanto, otros sectores se hicieron fuertes: la madera y la venta de productos de todo tipo para la extensa área de control comercial permitieron diversificar la economía utielana, que ya no apostaba su crecimiento al de la situación del mercado del vino, aunque sería este el que seguiría siendo motor de la prosperidad hasta la actualidad.

1ª FASE: COMIENZO DEL DESARROLLO ECONÓMICO MODERNO (1845-1885).

FÁBRICAS DE AGUARDIENTE.

La comarca, aunque contaba con una red de cultivo de vid anterior al siglo XVIII, no llegaría a tener una extensión considerable hasta la primera expansión vinícola y sobre todo en la segunda expansión comarcal. Para tal crecimiento, es sin duda que la industria del aguardiente fue el factor más importante para tal incremento de la producción vinícola comercial utielana del siglo XVIII y primera mitad del XIX.

Como en otras zonas productoras de aguardiente en España, desde el siglo XVII su crecimiento fue acontecido para satisfacer una demanda externa ocasionada por el cada vez mayor tráfico marítimo entre Europa y el resto del mundo. Para el cual, el aguardiente era la manera más barata y efectiva de combatir el escorbuto. Aunque también hay que mencionar su uso para encabezar vinos de mayor graduación.

En las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada de 1752 no aparece la existencia de ninguna fábrica de aguardiente, si bien ya existirían alambiques para destilar vino, sobre todo para recuperar la inversión en los vinos estropeados.

No se comenzaría a tener una visión exportadora hasta la segunda mitad del siglo XVIII a raíz de una crisis vinícola en Francia que benefició el crecimiento de la exportación del producto español más allá de Catalunya, contando ya con varias fábricas en la década de 1760. Aun así, estas fabricas están conformadas por empresarios locales sin representación de grupos foráneos, destinadas a destilar los excedentes de la cosecha de vino comarcal, muy abundante y barato. De hecho, las destilerías de aguardiente serían la única actividad industrial de Utiel que surgida en el siglo anterior seguiría manteniéndose en el XIX como una de las actividades principales de la Edad de Oro.

Fue a partir de los años treinta del siglo XIX cuando la industria creció de una manera muy considerable, tanto en producción, como en número de fábricas y alambiques, cuyas instalaciones en su mayoría *“se reducen a una miserable caldera de mano colocada en el rincón de un porche o establo”*, como se detalla en un expediente dirigido a la Diputación el año 1855 que pretende prohibir hacer aguardiente con orujo³. La construcción de la carretera de las

3 MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, “Algunas noticias sobre la difícil situación de la viticultura en Utiel a mediados del siglo

Cabrillas facilitó la exportación del producto con una demanda cada vez mayor a causa de la crisis francesa del oidium. Existiendo cinco fábricas en 1845⁴ de las nueve de toda la comarca y siete de las trece en 1860, contando con más de la mitad de la producción de la Meseta.

Aun el gran crecimiento de Utiel, en este periodo comenzó la decadencia de la industria del aguardiente, siempre dependiente de los excedentes de vino que era preciso destilar para evitar su pérdida, añadiéndose la entrada al mercado de la competencia del aguardiente industrial a partir de patata o remolacha, más barato de fabricar y las leyes perjudiciales de los gobiernos españoles que generó la “cuestión de los alcoholes” a raíz de la ley de 1888 del ministro Puigcerver, lo que conllevó a una reducción de las factorías utielanas en las últimas décadas del siglo XIX (tres en 1900). Solamente las reformas y perfeccionamientos de los sistemas de producción permitirían mantener el sector industrial en la localidad a través de la reconversión en la industria alcoholera⁵. El cual, dando sus primeros pasos en la última década del siglo XIX, tendría un gran desarrollo en el siglo XX.

DESPEGUE VINÍCOLA.

El gran crecimiento vinícola, como ya hemos hecho mención, es el resultado de una serie de causas aparecidas a lo largo del siglo XIX que permitirían y favorecerían su expansión. La demanda de vino desde el exterior, la mejora de las comunicaciones, la industria del aguardiente, ya comentada, y los contratos de aparcería fueron las principales causas de esta segunda expansión del cultivo de la vid.

El despegue vinícola de esta época se podría considerar como la segunda expansión del cultivo de la vid, aunque para autores como Juan Piqueras Haba es denominada Edad de Oro de la viticultura en la comarca. No le falta razón, pues sin duda alguna la viticultura es en esta época cuando consigue su mayor grado de importancia para la economía comarcal en proporción a la actividad realizada. No sorprendiendo tampoco que ésta coincida con la edad dorada de Utiel, convirtiéndose en otra muestra de la estrecha unión de Utiel con la viticultura.

Anterior a las fuertes crisis de sector en Francia, la comarca no contaba con una producción suficiente ni de calidad ni de fama que se requería para su exportación. Aunque Utiel, a diferencia del resto de poblaciones del alrededor, ya contaba con una pequeña tradición de exportación de vino desde el siglo XVIII a sus cercanías (Requena, Chelva, Iniesta, Mira,...), no capaces de autoabastecerse con su producción propia.

XIX”, Fiestas en honor a San Isidro Labrador: Utiel 2013 del 28 de abril al 15 de mayo.

4 MADDOZ, Pascual., Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar, Madrid, 1845-1850, Vol. 1.

5 Comúnmente el aguardiente dispone de una graduación de entre 18 y 25 °. Los adelantos, mejoras y perfeccionamientos de la técnica de producción permitieron realizar sustancias de mayor graduación, alcoholes vínicos, de entre 36 y 38 grados.

Exceptuando esta pequeña exportación, el desarrollo del cultivo prácticamente hasta 1850 estaba destinado a la producción de aguardiente. Las malas comunicaciones antes de la construcción de la carretera con Valencia y su puerto hacían la travesía muy larga y la facilidad con la que nuestro vino se avinagraba no aconsejaba su exportación.



Vista general de la ciudad de Utiel desde el Alto de San Agustín

Sería la crisis de oidium en Francia (1852-1860) la causante de un increíble crecimiento de la plantación de vides como respuesta de la demanda europea, que había descubierto en la variedad autóctona, la bobal, un vino tinto perfecto para rellenar otros vinos. Manteniendo el sabor propio de los vinos que sí estaban destinados para su venta al consumidor, pero aumentando su cantidad considerablemente e incorporándoles color y graduación. Contaba desde entonces con un precio más elevado que en otras zonas productoras que le permitiría sortear con mayor facilidad las sucesivas crisis de demanda. A lo que se añadía la reciente carretera de Las Cabrillas, acortando considerablemente el camino hacia el Grao de Valencia, impulsada por los grupos locales con intereses económicos en el vino y el aguardiente, destacando la figura de Miguel Iranzo⁶, uno de los grandes cosecheros de vino y dueño de varios alambiques utielanos.

Con la roturación de tierras en Utiel y su comarca podemos decir que aconteció uno de los procesos de cambio del paisaje y la estructura de la propiedad a gran escala más importante y concisa de toda España. De un paisaje de clima mediterráneo, donde las formaciones vegetales características son el bosque perennifolio de árboles de media altura, con troncos no rectilíneos, gruesos y rugosos, con ramas globulares y amplias que proyectan sombra sobre el suelo y apartados uno de otros, combinado con un rico sotobosque con matorrales (la maquia y garriga) destacando el espliego, la retama, el tomillo o el romero, se transformó en una de las grandes plantaciones de monocultivo de la vid que dejaría las tierras de la meseta utielana, y pasando de una posesión comprendida por grandes latifundios a medianos y pequeños propietarios.

Eso no quiere decir que su cultivo no tuviera una proporción considerable de manera anterior a la segunda expansión. Unas 3.600 hectáreas de viñedos que suponían más de tres millones de cepas en la década de 1840 con una producción aproximada de 288.000 arrobas

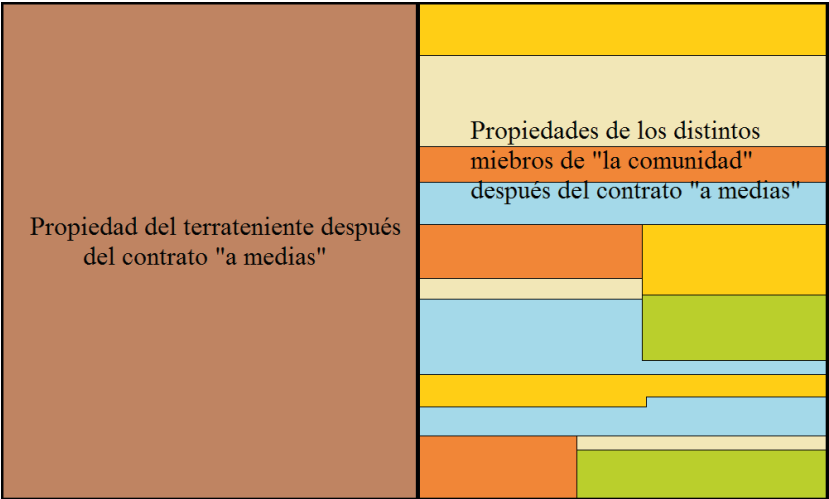
6 PIQUERAS HABA, Juan. La vid y el vino en el País Valenciano. 1980. Tesis doctoral. p. 34

(3.456.000 litros) de vino. Pero el crecimiento que en poco más de 50 años hizo aumentar la superficie entorno a nueve millones de vides, dejándonos ver la rapidez con la que se acabó con el paisaje comarcal para crear otro nuevo. Fue tan importante el desarrollo de plantación de manera masiva, que ni siquiera la llegada del oidium a nuestras tierras reduciría el proceso de plantación, continuando el crecimiento del viñedo incluso cuando la plaga destruía el ya existente en nuestra tierra, eso sí, con menor virulencia que en otras zonas, aumentando exponencialmente hasta prácticamente el siglo XX con la llegada de la filoxera.

Fue tal la rapidez y dimensión que ni los más mayores se acuerdan de haber visto terrenos del Campo de Utiel sin rozar, solamente algunos de ellos vieron sus padres cuando eran niños sin roturar.

Las plantaciones suponían una enorme inversión a largo plazo que tardaría más de cuatro años en dar cosecha. Mucho de los terratenientes no tenían los recursos necesarios para tal inversión, pero la alta rentabilidad que daba la exportación de vino incentivó para que estos grandes propietarios estableciesen los contratos de plantación “a medias”. Abandonando el menos productivo, pero más seguro sistema de producción en labores o rentos a largo plazo, generalmente cereal, con mano de obra rentera.

Los contratos de plantación “a medias” suponían que a cambio de ceder parte de la finca del gran propietario, éste no se gastaba su capital en la roturación y plantación de las vi- des, pues esto corría a cuenta del antiguo rentero o jornalero, que al final conseguía ser dueño de parte de aquella tierras que había trabajado. Solucionó en la comarca dos de los grandes problemas que tuvo la España del siglo XIX y XX: la eliminación de casi por completo de aquellas tierras incultas, y paliar en parte la gran desigualdad social en el reparto de la propie- dad agrícola al convertir en propietarios a un gran número de “sin tierras”.



Modelo típico de reparto de la propiedad en un contrato de plantación “a medias”

El contrato era un acuerdo generalmente oral por el que el propietario de un terreno, normalmente improductivo, lo cede a uno o varios colonos, llamados en algunas ocasiones la comunidad. En primer lugar, los futuros propietarios tenían que hacer rozos (en Utiel) o rochos (en Requena), denominación popular en nuestra comarca del proceso de limpieza del terreno que se quiere parcelar para posteriormente plantar viñedos en aquellas tierras que no habían sido cultivadas nunca. Los rozos consistían en la eliminación de la vegetación salvaje que exista, se talaban los árboles (carrascas, encinas o pinos) y luego el matorral con el hacha, el podón, la hachuela y el azuelo, vendiéndose como madera y fornilla. Después se araba el terreno con el arado giratorio (forcate⁷) y ya se tenía el suelo preparada para plantar la cepa.

Seguidamente se extraía la grama (malas hierbas difícil de erradicar) y las piedras del suelo, aunque se podía hacer durante la fase de crecimiento, excavando con azada entre 30 a 60 cm. Se realizaban los hoyos y se plantaban los pies de cepa que el dueño quisiese, corriendo con los gastos el propietario o bien una parte del total, dependiendo del acuerdo. Durante el periodo de crecimiento de la planta todos los costes corrían a cargo del colono, que a cambio recibía la escasa producción. Para el cuarto o quinto año, cuando la cosecha ya era normal, se realizaban el contrato con la presencia de varios testigos. Generalmente se dividía la propiedad a la mitad, escogiendo las más buenas para el terrateniente, aunque en caso de que los terrenos fueran de excelente calidad también se dividía al 60% para el propietario y el 40% para el colono. Posteriormente, el colono hacía la escritura de la propiedad ante notario, costeándose sus servicios, lo que podía tardar varios años por la falta de dinero del nuevo dueño.

El contrato de plantación “a medias”, de origen romano, apareció en la comarca con la repoblación cristiana, y aun siendo un método poco usado, tendría cierta perpetuidad a lo largo de los siglos. En el siglo XIX el sistema comenzaría a tener una cada vez mayor aceptación. Contamos con un contrato de “a medias” ya de 1829 entre los padres mercenarios del Convento de la Merced con varios vecinos de la villa, llamados la “comunidad”⁸. A finales del siglo el método estaría bastante generalizado, viéndolo con sus propios ojos el historiador local Miguel Ballesteros Viana, quien así lo comentará en su tercer apéndice de la *Historia de Utiel*:

"En el desarrollo de su riqueza vinícola, empleó Utiel, los años que mediaron desde la conclusión de la guerra hasta 1880 principalmente y el honrado jornalero, halló entonces ocasión de enriquecerse resultando sin duda el más beneficiado con esta revolución agrícola en la comarca. Utiel y Requena según se ha dicho contaban con grandes extensiones de suelo eriales o dedicados a cultivos poco remunerados, comparados con el de la vid. Poseían esas parcelas de terreno, un reducido número de grandes y medianos hacendados,

7 El horcate o forcate, dependiendo de quien lo diga, es un arado de doble vertedera, a diferencia del romano introducido desde la costa valenciana, llamado hay forcat de donde proviene la derivación comarcal.

8 CREMADES MARTÍNEZ, Miguel. La historia de Utiel en sus documentos: privilegios y confirmaciones. Volumen II Utiel, 2005. pag. 256-258

sin capital para la plantación en ciertos casos dado al subido precio de los jornales. Hubo un medio de resolver esta dificultad: el obrero del campo roturaba las tierras y hacía la plantación; después transcurrido tres, cuatro años... quedaba en propiedad de algunas porciones del suelo, entregando el hacendado el resto de los terrenos que se les habían entregado. El jornalero pasaba a ser propietario de este modo, y el hacendado nada perdía en el convenio.

En las Cámaras de la Nación se propuso este sistema para resolver los primeros amagos del movimiento socialista. De esta manera, centenares de braceros se cambiaron en propietarios más o menos acaudalados. El jornalero dio así prueba de sensatez y laboriosidad; y el hacendado, se mostró previsor inteligente y amantes de la emancipación y bienestar del obrero del campo, a quien proporcionó facilidades para elevarse a un nivel superior del que sus fuerzas les señalaban. De los beneficios de las dos clases resultó el de las poblaciones vecinas; y especialmente Utiel, que en breve llegó a ser como hemos dicho, el país de Cresos.”⁹

En el siglo XX, prácticamente todo el terreno capacitado para el viñedo ya había sido cultivado en el Campo de Utiel. El sistema de “a medias” fue abandonado porque la estructura de la propiedad había pasado a lo largo del siglo XIX a ser de pequeño y mediano tamaño. Apenas siendo recordados el sistema por los más mayores, a pesar de que sus padres o incluso abuelos se hicieran de esta manera con tierras.

Supuso una verdadera revolución social que generó las primeras pasos de la creación de asociaciones agrarias para la defensa de sus intereses. En 1861 se crea el “Gremio de Cosecheros de Vino de la ciudad de Utiel”, la primera sociedad diseñada para la defensa de los intereses vinícolas de sus afiliados. No obstante, la asociación no tendría una gran perpetuidad, generándose tres asociaciones más a finales del siglo: la “Sociedad Vinícola Utielana”, “La Redentora Utielana” y “La Comunidad de Labradores”. La Sociedad Vinícola Utielana fue una agrupación de varios pequeños y medianos cosecheros que se enfrentó a la producción de aguardiente de baja calidad, así como a promocionar aquellos productos elaborados por sus socios, teniendo para tal fin un local para la exposición permanente de los caldos de sus afiliados, principalmente utielanos, aunque permitía presentar también de todo el antiguo partido judicial de Requena. Eso sí, cumpliendo unas estrictas normas de calidad, embotellamiento y etiquetado. La Redentora Utielana, fundada en 1893, contó con 112 miembros bajo la presidencia de Faustino Lasso, y por último, en 1898 la Comunidad de Labradores “La Agrícola Utielana”, fruto de las experiencias anteriores y que tuvo un cierto éxito en las primeras décadas del siglo XX introduciendo y enseñando a los agricultores nuevas técnicas, abonos, maquinaria, etc. además de preservar los vinos utielanos hasta la cesión de sus competencias en 1912 reorganizada como la Cámara Agrícola de Utiel. Una serie de efímeros intentos precursores de futuro movimiento cooperativistas, e incluso podemos decir que antecedente de la denominación de origen en su intento de apoyar y dar a conocer nuestros caldos.

9 Martínez Martínez, José Luis: Ob. cit. Pág. 43-44.

No obstante, a pesar de la reconversión de la propiedad, la violencia social a causa de las desigualdades no desaparecería. Aunque se reduciría de una manera considerable la tensión social al solucionarse el problema del reparto de la tierra, a diferencia de otras zonas de España, solo existiendo cierto enfrentamiento como los Sucesos de Utiel¹⁰ de 1899 con el incendio de la casa de los hermanos Amat, unos comerciantes catalanes de compraventa de vino con una fuerte presencia en la ciudad. Vinculado el episodio a la situación con el precio de los alcoholes, pugnas personales y el sentimiento de frustración y timo por los precios a los que se veían obligados a vender el fruto de su trabajo. Una violencia que subiría exponencialmente en el siglo XX, pero relacionada asuntos comerciales claramente vinculados a la agricultura más propios de zonas urbanas que de una área rural.

Además de los contratos de plantación “a medias”, existieron otros medios que permitirían la plantación de otras tierras. Destaca en ella las tierras de terratenientes adquiridas por adinerados locales vinculados a actividades ajenas al campo que se convertirían en grandes cosecheros plantando los viñedos por su cuenta. A este grupo se debe añadir los comerciantes y grandes acaudalados de fuera de la comarca: valencianos, catalanes, franceses, suizos, etc., que se hicieron con sus fincas particulares para también exportar. Todos ellos, añadidos a los ya antiguos grandes terratenientes, crearon una pequeña burguesía agraria con grandes residencias Utiel, hoy desaparecida casi por completo.

Las ganancias que los grandes terratenientes de Madrid, Valencia o Utiel y Requena comenzaron a tener con la exportación de vino de sus fincas les hicieron interesarse por mejorar las comunicaciones por medio del tren y creándose un fuerte *lobby* o grupos de presión que forzasen la construcción y así vender su vino más fácilmente. Llegado de una vez por todas en 1885 con gran retraso, el por sí ya importante proceso de plantación se seguiría cociendo en la comarca. En Utiel, por su parte, llevaría unos años de crecimiento muy vertiginoso pero en la última década del XIX ya se ve un claro retroceso en el número de plantaciones anuales, a raíz de que cada vez había menos tierras para la roturación.

2ª FASE: CONSOLIDACIÓN Y CRISIS EN UTIEL (1885-1900). LA LÍNEA FÉRREA.

Dentro de la visión centralizadora que tuvo la política liberal del siglo XIX, adquirió una importancia muy considerable la utilización con tal fin de la red ferroviaria con centro en Madrid. Dentro de esta visión siempre estuvo la postura de una comunicación directa entre la capital y Valencia, para la cual por motivos geográficos e históricos nuestra comarca saldría muy beneficiada al estar en un punto intermedio.

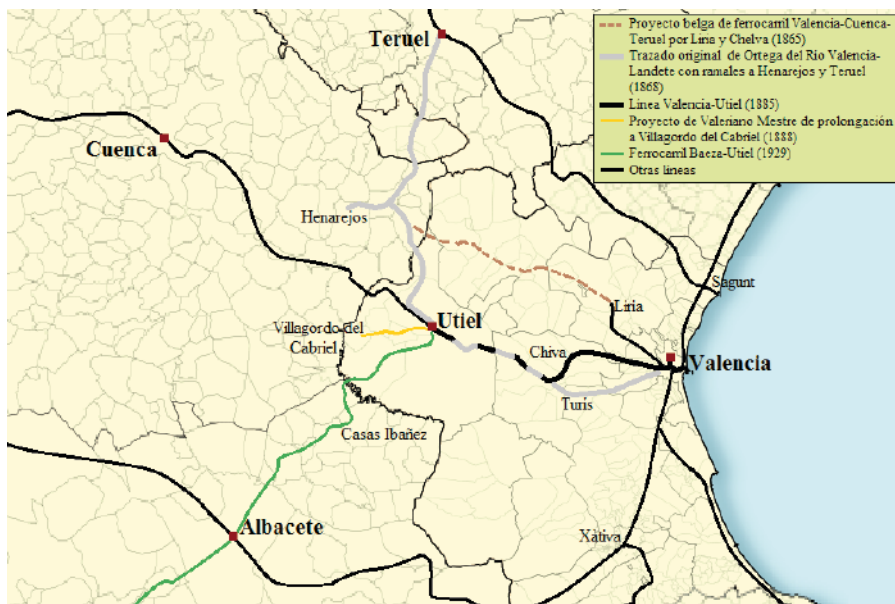
10 Sucesos de Utiel: En 28 de julio de 1899 es incendiada la casa y bodega de los hermanos Amat por 200 familias que introducirían un carro ardiendo dentro de la vivienda, interviniendo el gobernador y siendo arrestadas 240 personas, entre ellos mujeres y niños, y hechos prisioneros en la prisión de Requena. El caso obligó al gobernador a dar interpelaciones en las Cortes Generales, dimitir como alcalde a José Vidal, accediendo Nicolás Ruiz Gabaldón, y tener que intervenir Fidel García Berlanga para calmar la situación.

Pero las dificultades ocasionadas por lo tortuoso de algunos pasos de la ruta, en el caso de nuestra comarca los puertos de Contreras y las Cabrillas, persuadieron a muchos inversores e interesados en el proyecto, lo que favoreció al paso de Almansa en su trayecto por La Mancha, y las comarcas valencianas de La Costera y la Ribera Alta; que cuenta con muchísimas menos dificultades geográficas, además de contar con acceso directo hacia Alicante, a cambio de acometer un ligero rodeo en dirección a Valencia. Justamente este trayecto es la que se eligió finalmente por comodidad y mayor rentabilidad la *Madrid and Valencia Railway Company* de capital mayoritariamente inglés tras haber barajado primeramente la línea directa por Utiel y Cuenca, ya propuesta en 1845 por Felipe Fernández de Castro.

En 1860 se propuso otro proyecto que uniese Utiel y Requena con Valencia a través de un tranvía remolcado por caballos. Pero no es hasta 1863 cuando se plantea el primer intento serio de mano de D. Francisco Ortega del Río para realizar una línea que uniera Valencia con Madrid transcurriendo por Torrent, Turis, Buñol, Requena, Utiel, Landete, Cuenca y Alcalá de Henares. Más tarde, en 1865, existió un plan de capital belga que pretendía realizar la unión entre las tres capitales provinciales de Valenca, Teruel y Cuenca pasando por el Turia, ramificándose en Chelva hacia Cuenca y Teruel. Pero para suerte de nuestra comarca la empresa quebró dejando solamente construido el tramo de Valencia-Liria.

De nuevo Ortega del Río proyectó otro trayecto de Valencia con Teruel y Cuenca en 1869 que esta vez acabaría en Landete, para desde ahí ramificarse a las minas de carbón de Henarejos¹¹ y Teruel. El año siguiente se decretara la utilidad pública de la línea por decreto de la Regencia del Reino. Aun así, hasta 1882 el ingeniero no obtendría la concesión definitiva de ferrocarril planificado tras su adaptación a la Ley de ferrocarriles de 1877, permitiéndole la explotación de la línea durante 99 años sin ayudas estatales. Durante este tiempo, no consiguió atraer lo recursos necesarios de varios financieros y el rechazo de la MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) a la cesión de la concesión. Finalmente se traspasó la concesión al Banco Regional Valenciano el 24 de marzo de 1882, para crearse el 1 de julio la “Sociedad de los ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel”, convirtiéndose en consejero el catalán José Jaumandreu i Sitges, socio mayoritario del Banco Regional de Valencia. El cual, junto al ex-senador Vicente Oliag Carra y varios terratenientes locales tenían un gran interés en el proyecto como forma para mejora su enriquecimiento personal respecto a la exportación vinícola comarcal.

11 Las minas de carbón de Henarejos son unos yacimientos de hulla que se encuentran en el término municipal de este pequeño pueblo conquense. Ortega del Río y otros inversores interesados lo estaban por la posibilidad que le permitiría a Valencia de tener el recurso energético necesario para dinamizar la industrialización de la ciudad. Pero ninguno de ellos contaron con un inconveniente: las minas no poseían la calidad que se suponía, ni eran capaces de obtener la cantidad de producción prevista.



Principales proyectos de ferrocarril vinculados a la comarca

El 6 de agosto se inauguraba el comienzo de las obras en el antiguo cementerio de San Sebastián¹². Las comitivas de Requena, Chiva, Buñol y el Banco Regional Valenciano se unieron con los representantes del consistorio utielano y la población que acogió las obras con alegría y esperanzas. El alcalde de la Ciudad, D. Victorio García Monteagudo, realizó el acto de inauguración dando un golpe en la tierra con una piqueta de plata, que fue seguidamente dada al párroco Sr. García Alegre y hundida por tercera vez por Ortega del Río. Acabado el acto se fue seguidamente a la Iglesia parroquial para cantarse el *Te Deum*. Más tarde se daría un banquete en las Escuelas Pías (antiguo Convento de San Francisco), donde se realizaron varias muestras de amistad entre los ahí presentes y aquellos organismos, tanto públicos como privados, a los que representaban. Recibió el Ayuntamiento de manos de Eduardo Atard como regalo la piqueta de plata, aun hoy conservado en el despacho del alcalde de la Casa Consistorial; el alcalde de Requena D. Marcelino María Herrero y Velasco dijo unas palabras de afecto y fraternidad entre las dos poblaciones vecinas, y la noticia del ayuntamiento de ponerle el nombre de Banco Regional a una de las calles surgidas en el barrio de las bodegas.

Las obras comenzaron el día siguiente, acometiéndose primero los tramos más fáciles de realizar de Valencia-Buñol, inaugurado oficialmente el 31 de julio de 1883, y el Utiel-Re-

12 El Cementerio Viejo de San Sebastián, denominado así por haberse construido junto la anterior ermita del santo homónimo, se levantó en el 14 de septiembre de 1805 siendo el primero de la comarca y uno de los más antiguos de la provincia de Cuenca. Con el comienzo de las obras del ferrocarril (1872) el cementerio sería trasladado a su disposición actual, comunicándolo con la ciudad por medio del Paseo de la Mesilla de los Muertos.

quena acabado en diciembre del mismo año. No siendo hasta el 24 de abril de 1884 cuando funcionará por primera vez una locomotora bautizada “Utiel” en nuestra comarca, con seis vagones llevando material para la construcción de la parte de la vía que aún no estaba terminada. Ya solo queda el trayecto Requena-Buñol, pero este era el más complicado y donde se tenían que acometer las infraestructuras más complejas de toda la línea para superar el obstáculo natural del Puerto de Las Cabrillas. Viéndose obligado la Compañía de los ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel a realizar un total de trece túneles y dos puentes de gran tamaño. Todo ello acompañado por la dura peste de cólera que la provincia sufrió y que dejó una elevada mortalidad en la comarca, en torno a 400 muertos en nuestra ciudad en la que sin duda tuvo una considerable culpa el constante trasiego de obreros del ferrocarril propios de estas grandes obras. A pesar de las medidas que las autoridades intentaron aplicar para aislar las principales poblaciones y que estas contaran con las mejores condiciones higiénicas y alimentación posibles. Algo prácticamente imposible cuando un porcentaje muy importante de los trabajadores estaba formada por gentes de la zona que estarían en contacto con sus familiares.

En noviembre de 1884 las obras se encuentran muy avanzadas a pesar de haber costado mucho más de lo previsto, comprobándolo con sus propios ojos los alcaldes de Utiel, Requena y Siete Aguas. La Compañía comienza a tener problemas de liquidez y se ve forzada a retrasar la continuación hacia Landete. El 1 de octubre de 1885 se inaugura oficialmente la Línea Valencia-Utiel sin acto oficial por la epidemia de cólera, erradicada en septiembre y cuyos efectos aún estaban muy latentes. Sería el 15 de noviembre de 1885 cuando se celebrarán los actos oficiales de inauguración recorriendo la línea desde Valencia a Utiel. Presidida por el Ministro de Fomento D. Alejandro Pidal y Mon y acompañado de representantes de la vida política, económica y social valenciana, además de un número considerable de corresponsales de la prensa. Aunque oficialmente la vía ya está finalizada, el tramo Buñol-Venta Mina no había sido acabado por completo, obligando a las mercaderías y viajeros de los primeros trenes del servicio generalizado desde el 16 de octubre a hacer trasbordo por carretera.

El coste excesivo del trayecto por Venta Mina, los gastos del trasbordo y los numerosos accidentes¹³ resultó desastroso para la compañía. A finales de 1886, tras haber fracasado en sus intentos de recoger financiación externa con la emisión de 16.000 obligaciones, fue recapitalizada por la Banca Parisina, creándose la “Compañía de los Caminos de Hierro del Este de España” quien abandona definitivamente la continuación de la línea hacia Madrid, Cuenca o Teruel.

El 11 septiembre de 1887 se acabaron las últimas obras y la vía está finalizada. Coincidiendo con esta fecha la XXX Edición de la Feria de Utiel, en que se celebró el enfrentamien-

13 Los accidentes fueron muy habituales al principio de la vida de la línea, se contabilizaron seis en los tres primeros meses. El más trágico de ellos acaeció cerca de San Antonio, descarriló la locomotora con todos sus vagones de mercaderías y pasajeros, ocasionando un muerto y quince heridos, lo que atrajo una publicidad negativa para la compañía que solo dificultaría aun más su situación.

to entre dos grandes del toreo de la época, Lagartillo y Frascuelo en la entonces aún joven Plaza de Toros “La Utielana” lidiando a la ganadería de Fernando Gutiérrez de Benavente y del Duque de Veragua. Atrajo a muchos aficionados valencianos para verlos torear, aprovechando el buen ambiente surgido con la feria.

La nueva compañía no tuvo mayor suerte que la anterior. La explotación de la línea resultó no ser tan beneficiosa de manera inmediata. La crisis económica que afectó la zona en aquellos años hizo bajar las exportaciones de todo tipo de mercaderías considerablemente, especialmente de vino tras las malas cosechas a causa de una plaga del mildew¹⁴ y los varios pedriscos entre 1887 y 1889. En junio de 1888 la compañía se declara en suspensión de pago, abandonándose el proyecto de prolongación de la vía hasta Villagordo del Cabriel ideada por el ingeniero Valeriano Mestre. El año siguiente, las obligaciones de la línea Valencia-Utiel son adquiridas por la “Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España”, que se hará con la propiedad de la línea hasta su nacionalización por el Estado en 1941.

EL FERROCARRIL COMO MOTOR ECONÓMICO.

Como ya hemos mencionado en diversas ocasiones, la llegada del camino de hierro a la Meseta de Utiel supuso el mayor medio de contagio y desarrollo para comenzar una agricultura de mercado, donde prima el monocultivo vinícola, relegando para un papel secundario actividades que históricamente habían tenido muchísima presencia, principalmente la explotación forestal para obtener madera y combustibles (leña y carbón vegetal) o el cereal, que sufrió un proceso de retroceso e incluso desapareció en algunas zonas.

La segunda expansión del cultivo de la vid en el siglo XIX obligó a transformar el paisaje imperante desde la Reconquista Cristiana formado por dehesas con un ecosistema de bosque mediterráneo a un paisaje donde se contemplaban extensas plantaciones de viñas. Una modificación paisajística comenzada en las áreas mas cercanas al ferrocarril y que se propagaría por toda la comarca entre finales del siglo XIX y primeros del XX.

El ferrocarril, como medio de transporte de mercancías era especialmente eficiente en comparación con sus rivales tirados por animales de carga, pero seguía siendo su velocidad más lenta de lo que podía ofrecer de común el ferrocarril europeo. El tiempo de recorrido habitual entre Utiel y Valencia era de tres horas y cincuenta minutos, mientras la línea inversa de Valencia a Utiel duraba más tiempo al deber ascender. Generalmente tardaba cuatro horas y siete minutos.

El ferrocarril fue la cualidad que le dio a Requena, San Antonio y principalmente Utiel un desarrollo económico y demográfico imparable. Utiel exportaba, como el resto de poblaciones, vino en cantidades muy superiores a las otras estaciones comarcales al tener una mayor producción y recibir las mercancías, ya no solo en vino sino también en el resto de

14 Mildew: Hongo parasitario que afecta a toda las partes de la planta. La comarca ha sufrido tres duras epidemias de mildew, en 1885, 1915 y 1976, ocasionando las tres la pérdida casi por completo de toda la cosecha.

materias primas conseguidas en su extensa red de poblaciones dependientes de ella, conformada por la mitad occidental de la meseta, poblaciones de la Serranía del Turia (Benagéber, Villar de Tejas,...), La Manchuela (Minglanilla, Iniesta, Motilla del Palancar, etc.) y la Serranía Conquense.

Las expediciones por las estaciones para cargar los bienes locales era principalmente el vino, superando el 60% de las exportaciones, mientras el resto lo repartían a finales del siglo que nos atañe la madera, carbón y leña, y ya muy reducido el cereal. La comercialización de harina no se presentaría hasta el siglo siguiente y tampoco con mucha fuerza. Respecto al transporte de pasajeros, sería una actividad secundaria, solo comenzaría a tener valor cuando la competencia del autobús comenzó a ser una amenaza. A continuación hablaremos resumidamente sobre estas facturaciones secundarias desde la Estación de Utiel entre 1885 a 1901:

- Madera: Ha supuesto siempre el segundo puesto en los envíos utielanos al Grau de Valencia. La apertura del ferrocarril supuso el cambio de gran parte de la ruta maderera seguida desde hace siglos. Esta se basaba en seguir los troncos cortados por el río Cabriel y luego el Júcar, actividad realizada por los gancheros, hasta Alcira y Cullera, para una vez ahí, trasladarlos a Valencia. El cambio permitía trasladar la madera talada de la Serranía Conquense a Utiel por medio de carretas o siguiendo la ruta del Cabriel hasta Contreras para desde ahí trasladarlo a Utiel con mulas. El termino municipal utielano no contaban con un bosque capacitado para obtener madera de buena calidad, solo existían pequeños reductos en la Sierra del Negrete, por lo que las exportaciones utielanas de esta mercancía provenían casi por completo de los pueblos que estribaban con ella, básicamente toda la Serranía Conquense, dependiendo pueblos tan alejados como Almodóvar del Pinar, Landete o Moya. Siendo habitual las caravanas con troncos de madera entre las calles de Utiel, causando un importante actividad de almacenaje y transformación en fábricas locales, contando con dos serrerías, cuatro talleres de mueble y seis talleres de toneleros y cuberos. Aunque las carretadas de madera también procedían de bosques de pino maderero mas cercanos de nuestra comarca, principalmente Sinarcas, o Benagéber. Aún siendo sus expediciones secundarias, con no más del quince por ciento de los envíos anuales a finales del siglo XIX, logró a expedir 17.300 toneladas. Mientras Requena, segunda estación maderera, alcanzaba una media anual de 4.128 toneladas, procedentes en su mayoría del valle del Cabriel, Martes y Chera. Esta actividad comenzaría a tener un fuerte retroceso con el nuevo siglo, aunque nunca perdería su segunda posición.

- Leña y carbón vegetal: En el tercer puesto encontramos los combustibles vegetales conseguidos de la explotación forestal. La expansión vinícola hizo cortar enormes zonas pobladas de monte bajo, especialmente una vegetación arbustiva que era recogida por los gavilleros o fornilleros, jornaleros con pocos recursos que veían en la recolección de “fornilla” o “gavilla” como un método para aumentar los escasos ingresos de la familia. Además, los bosques de pino carrasco y carrascas no podían ser vendidos como madera, por lo que las zonas

con algo de vegetación de esta franja era utilizados por las gentes de la comarca, especialmente de las aldeas, más cercanos a sus áreas utilizadas y con menor posibilidad de alcanzar ingresos de otras maneras. Estenas, Las Cuevas, Fuenterrobles o Villar de Olmos trasladaban su “fornilla” a los almacenes que se encargaban de comprar el producto a los recolectores para luego venderlo al por menor, a quien lo deseaba de la ciudad o al por mayor, el cual se cargaba en el ferrocarril para trasladarlo a los hornos de cerámica, en Manises. El poder calorífico de este material lo hacía muy demandado para los hornos de la industria manisera de cerámica, y en menor medida en diversas fábricas de licor de L'Horta.

El carbón vegetal, fabricado por los carboneros a partir de la combustión de troncos de los distintos árboles no maderables, contaba con una comercialización menor al ser menos productivo que el carbón mineral, generalmente siendo un producto para los fuegos encendidos en los hogares de las clases más humildes.

Aun siendo unos productos muy demandado para el consumo doméstico esta actividad fue muy poco importante en Utiel. Alrededor del quince por ciento de toda la producción comarcal al especializarse en la madera que generaba mas beneficios, la estación de Requena y la de El Rebollar canalizaron gran parte de estos pedidos. Además, esta actividad comenzó a aplicarse con fines comerciales con la llegada del ferrocarril en 1885, cuando los costes por el traslado podían competir con los de otras zonas más cercanas a Manises, por lo que a diferencia de la madera o el vino no tenía una base comercial exportadora anterior.

- Cereal: Su expedición a Valencia es prácticamente inexistente y es causado a la cierta presencia que siguió hasta la actualidad mantenida en la zona noroeste del altiplano (Camporrobles, Mira, Fuenterrobles) del cultivo principalmente de trigo, al que habría que añadir el grano procedente de los cultivos más amplios de La Manchuela. Las explotaciones de cereal en nuestras tierras eran básicamente de autoconsumo para elaborar harina en los molinos hidráulicos. Apenas prevaleciendo excedentes no superiores al tres por ciento de las expediciones anuales en ferrocarril. Este desinterés por un cultivo tan esencial en la alimentación se corresponde al contar los mercados atañidos con las grandes producciones de La Mancha, con las que no podía enfrentarse, además del escaso interés de la burguesía valenciana por la inversión en un cultivo ya muy extendido y de poca rentabilidad.

Las importaciones procedentes de Valencia fueron trascendentales para el desarrollo de la ciudad, aunque su volumen fue muchísimo menor a las exportaciones y si bien sus mercancías fueron de todo tipo, principalmente están relacionadas con productos vinculados a la industria vinícola (abonos, maquinaria...). Teniendo también una fuerte presencia la alimentación y la construcción.

Los trenes de mercancías procedentes de Valencia partían esencialmente con vagones destinados al transporte de materias primas locales, sobretodo los destinados para colocar los toneles de vino y los “fudres” (vagones cisternas), estos últimos en el siglo XIX aun muy escasos pero que se impondrían lentamente hasta estar solamente ellos ya en los años cuarenta.

La segunda importación con una presencia entre el quince y veinte por ciento está dedicada a los productos agroalimentarios, particularmente cereales (arroz, trigo, etc.), frutas, legumbres, y más escaso, sal y azúcar. Los materiales de construcción superaron el 8%, especialmente cemento, no obstante también se traía ladrillos y acero manufacturado. Este importante crecimiento en la introducción de productos de construcción es un indicador de la gran necesidad de material para las nuevas edificaciones, originado por el gran crecimiento urbanístico acompañado por la bonanza económica. Otros productos contaron con una presencia menor, pero constante: tejidos, ropa, todo tipo de bienes necesarios para los comercios de la localidad y las cada vez más distintos tipos de abonos como el guano y otros componentes químicos (nitratos, sustratos, etc.), aunque estos últimos no comenzarían a tener una verdadera presencia hasta el siglo XX.

El ferrocarril fue el transporte esencial que permitió transmitir las innovaciones al mismo tiempo que en la capital del Turia. Lo que facilitó la modernización de la localidad y en general la comarca, en contraposición con otras zonas cercanas pero con comunicaciones más deficientes.

El ferrocarril al que hacemos constancia no fue diseñado para introducir productos industriales ni con fines sociales, su función era la de extraer los recursos económicos del interior. Pero es innegable la gran cantidad de externalidades positivas que esta ocasionaba en los lugares por los que pasaba, y aquella red de pueblos que dependían indirectamente de sus estaciones, es lógico imaginarnos el porqué de la tal defensa que hicieron los sucesivos gobiernos españoles por su divulgación.

El transporte de pasajeros fue una actividad a la cual no le daban una importancia considerable aun siendo la demanda bastante elevada desde su inauguración por completo sin hacer trasbordo en 1887. Básicamente durante los treinta primeros años de historia los horarios no se modificaron. Durante este periodo al no tener rivales en el transporte rápido a la capital provincial. No llegarían hasta los años veinte las líneas de largo recorrido en autobús con La Alsina y La Requenense, lo que les dio un gran margen de decisión a los encargados de gestionar la línea para establecer precio y servicios sin ningún tipo de reparo en las necesidades de su público. Exceptuando aquellos encargos propuestos por algunos ayuntamientos para hacer expediciones con solo vagones de viajeros para ocasiones especiales en la que habría un acontecimiento que atrajera enormemente a un gran número de visitantes. En estos casos los Ayuntamientos que lo proponían asumían los gastos en caso que las expectativas no se hubieran cumplido, lo cual apenas ocurrió. Generalmente, solo existían dos servicios diarios acondicionados para el público y ambos eran mixtos. El primero salía de Utiel a Valencia a las 4:05 de la madrugada (230 minutos de duración) y otro partía hacia Utiel a las 4:40 desde Valencia (247 minutos de duración), seguía estando mas pensado para mercancías que el transporte humano. El último salía de Valencia a las 6:00 de la mañana, acabando el recorrido a las 9:49, mientras de Utiel salía otro en sentido contrario a las 5:25 y

llegaba a las 9:00, este se encontraba mejor acondicionado para viajeros aun sirviendo como mixto-correo.

El servicio dejaba mucho de desear, su duración media era muy lenta en comparación con la media europea, a lo que se debe añadir la obligación para quien montaba al vagón de hacer noche en alguna de las posadas de ambas ciudades por la imposibilidad de regresar en el mismo día. Por si no era poco, los precios del billete eran altos, los viajes completos valía en primera clase 10,12 pesetas, en segunda 7,48 y en tercera 4,81. Siendo más caros con el siguiente siglo, todo ello contando que el precio medio del salario del trabajador rondaba entre cuatro y seis pesetas. Una serie de condiciones que hicieron su transporte anual no superior a las 39.000 personas entre la Estación de Utiel y los otros tres andenes de la comarca en el XIX (Requena, San Antonio y El Rebollar).

CONCLUSIÓN.

Las mejoras en la comunicación, tanto por carretera como por ferrocarril, aunque fueron motivadas también por algunas familias de la oligarquía utielanorequenessa, fueron principalmente incentivadas por grupos ajenos a nuestra tierra. Al facilitar el transporte, la rentabilidad de exportación de algunos recursos (vino, aguardiente, madera,...) sería mayor en un posible futuro negocio.

Una postura que nos puede recordar al colonialismo imperante de ese momento. Un grupo de fuera comienza a exportar unos recursos, beneficiando sus intereses personales, mientras la población local recibía efectos secundarios positivos. Es decir, aquellos beneficios muy inferiores a los realmente obtenidos por el negocio y en muchas ocasiones provocados por una serie de efectos ajenos a los planes previstos. Una postura que en los últimos años se ha llamado con bastante acierto, colonialismo interno, cuando ciertas regiones se aprovechan de los recursos de otros territorios dentro de las fronteras del mismo país.

No obstante, es innegable que esta postura no es del todo correcta. Aunque es cierto que el gran beneficiado de esta exportación masiva de vino no fueron las gentes de la comarca, sin el apoyo ajeno de los personajes que se interesaron por nuestro potencial, pero preocupado solamente en su interés personal, seguramente la situación social y económica habría estado estancada. Los intentos locales de preindustrialización en el siglo XVIII no habían acabado en buen término. Fue necesario el apoyo constante de un capital exterior para poder crear las bases de una economía local próspera y a un nivel superior que otras zonas rurales.

Por lo tanto, el siglo XIX en Utiel y la comarca es hablar de dos realidades. Por una parte fue una época de cambio y progreso, donde se recibieron los avances del momento que de otra manera habrían llegado con enorme retraso por culpa de las desfavorables condiciones geográficas. Unos avances que supuso una verdadera revolución que haría más cosmopolita un área rural. Por otra parte, los cambios no afectaron las bases de épocas anteriores. La antigua hidalguía local sería sustituida por otra nueva oligarquía caciquista que seguiría

manteniendo el poder político y económico. Se habían hecho grandes cambios, pero los problemas de periodos anteriores persistían.

BIBLIOGRAFÍA.

- MADOZ, Pascual, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, 1845-1850, 16 vol.
- PIRALA, ANTONIO, *Historia de la guerra civil y de los partidos liberal y carlista*, Madrid, 1984.
- BALLESTEROS VIANA, Miguel, *Historia contemporánea de la villa de Utiel*. Ed. lit. José Luis Martínez Martínez. Utiel, Ayuntamiento, 1998, 128 p. Original de 1908.
- HERRERO Y MORAL, Enrique, *Historia de la tres muy leal, dos veces muy noble...ciudad de Requena que comprende desde la más remota antigüedad hasta nuestros días*, Valencia, Imprenta de Manuel Alufre, 1890, 342p.
- ASAMBLEA COMARCAL DE CRONISTA, INVESTIGADORES Y ESCRITORES (1ª.1983.Utiel), *Memoria de la I Asamblea Comarcal de Cronistas, Investigadores y Escritores...celebrada en septiembre de 1983*, Utiel, Ayuntamiento, 1985, 161 p.
- BERNABEU LÓPEZ, Rafael, *Historia crítica y documentada de la ciudad de Requena*, Reedi-
ción, Requena, Ayuntamiento, 1983, 561p.
- PALOMARES, Eliseo, *Sinarcas: geo-historia, folklore, lenguaje y toponimia*. Valencia, Eliseo Palomares, 1981, 337 p.
- PALOMARES, Eliseo. *Historia de Benagéber*. Valencia, 1983, 319 p.
- LOPEZ MARÍN, Mariano, *Salvacañete, su historia y sus gentes*, 2004, 831 p.
- GARCÍA DE FUENTES Luis, GARCÍA EJARQUE, Luis, *Caudete de las Fuentes, ayer y hoy*, Utiel, Llogodí, 1993. 424 p.
- MARTINEZ GARCÍA, Manuel, *Aliaguilla, Memoria de un pueblo*, Diputación de Cuenca, 2006, 410 p.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, “Algunas noticias sobre la Guerra de la Independencia en la Comarca Utiel-Requena 1811-1812”, *Oleana*, n. 24, 2009, p. 565-592. IV Congreso de Historia Comarcal (noviembre de 2009).
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, “Sobre la propiedad y los riegos de la Vega de la Torre y la Acequia del Campo en Utiel y Requena: 1864-1877”, *Oleana*, 2008, nº 23, p. 9-55.
- CREMADES MARTÍNEZ, Miguel, MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, *Miguel Ballesteros Viana y el Utiel de su época*. Utiel, Miguel Cremades, 1997, 134p.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, “Algunas noticias sobre el colegioconvento de los Escolapios en Utiel (1868-1931)”, *Oleana*, n. 27, 2013, p. 189-206.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, “Algunas noticias sobre la difícil situación de la viticultura en Utiel a mediados del siglo XIX”, *Fiestas en honor a San Isidro Labrador*, Utiel, 2013 del 28 de abril al 15 de mayo.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, *El Directorio Militar de Primo de Rivera en Utiel 1923-1926: el Ayuntamiento de D. Alfredo López Goded*, Utiel, José Luis Martínez, 2013, 119 p.

- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis; REQUENA JIMÉNEZ, Miguel; CREMADES MARTÍNEZ, Miguel, *Historia de la música en Utiel*, Utiel, Unión Musical Utielana, 1995.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, *La villa de Utiel en el siglo XIX: algunos aspectos religiosos, políticos y sociales: documentos I*, Utiel, José Luis Martínez Martínez, 2006, 343 p.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, *La villa de Utiel 1808-1814: de la ocupación francesa y la Constitución de 1812*, Utiel, José Luis Martínez Martínez, 2003, 219 p.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José Luis, *La villa de Utiel 1752 según las Respuestas Generales del Catastro de la Ensenada y otros documentos*, Utiel, José Luis Martínez Martínez, 2002, 229 p.
- CREMADES MARTÍNEZ, Miguel, *La historia de Utiel en sus documentos: privilegios y confirmaciones*, Utiel, 2005.
- Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana de Utiel-Requena / Inmaculada Aguilar dir. 1ª ed. Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2008, 252 p.
- PIQUERAS HABA, Juan, "Desarrollo urbano de Requena". *Oleana*, 1986, n. 2, p. 65-85.
- PIQUERAS HABA, Juan, "La sedería de Requena: siglos XVI-XIX: una síntesis de geografía histórica", *Oleana*, 1989, n. 4, p. 69-88.
- PIQUERAS HABA, Juan, *La vid y el vino en el País Valenciano*, 1980. Tesis doctoral.
- PIQUERAS HABA, Juan, "El topónimo ardal en España. El caso de la Meseta de Requena-Utiel: ensayo sobre su significado y dispersión geográfica", *Oleana*, 2013, n. 27, p. 57-88.
- PIQUERAS HABA, Juan, *Geografía de la comarca de Requena-Utiel*. Requena, Centro de Estudios Requenenses, 1990.
- MARTÍNEZ ORTIZ, José, *Utiel turístico y monumental*, Utiel, Gráficas Llogodí, 1992.
- Antología literaria de la viña y el vino de Utiel-Requena, José Martínez Ortiz ed.lit., Valencia, s.n., 2000. 159 p.
- MARTÍNEZ ORTIZ, José, *33 personajes de Utiel: biografías ilustradas*, Valencia, J. Martínez, 1992, 152 p.
- MARTÍNEZ ORTIZ, José, *Privilegios reales de la ciudad de Utiel*: Conferencia, Utiel, Ayuntamiento, 1972, 65p.
- LATORRE ZACARÉS, Ignacio, *Cronología requenense y comarcana*, 118 p.
- LATORRE ZACARÉS, Ignacio, *Bibliografía de la Meseta del Cabriel*, 158 p.
- LATORRE ZACARÉS, Ignacio, "Transformación del paisaje, aprovechamientos forestales y fauna del XVIII en la Meseta de Requena-Utiel", *Oleana*, 2009, n. 24, p. 697-732. IV Congreso de Historia Comarcal (noviembre de 2009).
- RAMÓN ZAMORA, José Enrique. *Segunda oportunidad para una vivienda en Utiel, estudio patológico y propuesta de intervención, C/La Utielana, nº 10. Curso 2011-2012*, Restauración y conservación del patrimonio construido [Taller 120]. Proyecto de fin de grado.