

LA BURRA, VEHÍCULO HUERTANO

Antonio de los Reyes



De la evolución de la bicicleta basta decir que las actuales usadas por los corredores en las grandes vueltas ciclistas, han variado en forma y tamaño. Pero lo importante es que su uso privado ha crecido tanto en su aspecto deportivo-gimnástico, como de paseo. Su presencia multitudinaria recorre ciudades y campos.

Quizás se deba definir lo que primero fue llamado velocípedo. Según la Real Academia es: *Vehículo de hierro, formado por una especie de caballete, con dos o con tres ruedas, y que movía por medio de pedales el que iba montado en él.* Armatoste al que subirse suponía un alarde de equilibrio.



El velocípedo.

En su uano conductor en realidad se llamaban bicicletas = *Velocípedo de dos ruedas*, una grande y otra muy pequeña, *cuyos pedales actúan directamente sobre una de ellas* la mayor.

Una importante variante fue la bicicleta pues no exigía que el pedal fuese sobre una rueda, si no que pudiera ser movido a través de un engranaje. Así define la R. A. la bicicleta = *Velocípedo de dos ruedas de igual tamaño cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y de una cadena.*

Sé que habrá quien me diga que ya se conoció hacía 1.300 años antes de Cristo, cuando Ramses II reinaba en Egipto. Al aparecer, en un obelisco, existe un hombre sentado sobre un palo que se sostiene sobre dos ruedas. En Pompeya había otro dibujo similar, y en 1761 se exhibió en Versalles un trasto que andaba con cuatro ruedas. El *celerífero* fue inventado en 1790, o

1796, por el francés De Sivrac: Un palo sobre dos ruedas que era impulsado a empujones con los pies en el suelo; o la famosa *draisina* (de 1818), que se diferenciaba del anterior en que disponía de sillín y podía ser dirigido.

El gran avance lo consiguió el también francés Sallemont cuando le agregó los pedales a la rueda delantera. En 1861 se perfeccionó el sillín y cuatro años después construyeron el primer triciclo. En el 1867 aparecieron las de hierro y en el 1875 agregaron las llantas de goma maciza que en 1889 convirtieron en el necesario neumático y en 1893 completaron la bicicleta con la transmisión por cadena. Aquellos velocípedos de final de siglo XIX exigían una seria preparación y así lo consideraron los estatutos murcianos. Aparecieron los manillares de carrera para tomar una doble postura que, *El velocípedo* facilitaba, y facilita el pedalear. Perdura, y nos interesa, el manillar llamado de paseo.

Sí dejamos aclarado todos estos detalles es para justificar como fue Murcia la primera población que reglamentó el funcionamiento y organización de una sociedad dedicada al mejor vehículo personal huertano.

No entro, creo que no es oportuno, a definir las diversas modalidades de bicicletas, desde las personales para hombre o mujer o las llamadas también para la pareja.



Un *draisina* con su uano conductor

Por los años iniciales se clasificaban en: de velocidad, de fondo ó de lentitud.

En la huerta preferían llevar a la novia sentada en la barra del cuadro, más al alcance de los roces.



El lechero.

Para el hijo y otros parientes o amigos, bien estaba el portaequipajes. Solían acompañar a éste la cesta delantera, faros, timbre, guardabarros... Los hay valientes que llevan a las parejitas de niños en un cachivache remolcado y harto peligroso, sin olvidar al lechero de la bicicleta. Más aún asustaba ver pequeños armarios, sillas, mesas..., en equilibrio inestable, pese a que el ciclista circulaba sujetando el manillar.

MURCIA

En estos días que tanto interés despierta el deporte de la bicicleta, (vuelta a España, a Francia, a Italia, a la Región de Murcia, *Premio Virgen de la Consolación*, en Molina) es la ocasión de recordar que en Murcia se fundó, según mis datos, la primera Sociedad Velocipedista de España, ya que la internacional apareció París en 1892 y la española en 1911. El Estatuto murciano, con nueve títulos y treinta artículos, fue *aprobado y declarado vigente por la Junta general en 9 de julio de 1881* y editados a los pocos días, en la Imprenta Nogués.

La sociedad murciana disponía de socios fundadores, de enseñanza (los que necesitaban de la instrucción velocípeda) y de número. Los primeros pagaban 12 reales al mes y los de enseñanza 40. Por aque-

llos años una bici valía la friolera de 370 pesetas. Así se valoraba en una exposición en la plaza de toros murciana en 1892.

El derecho de los socios era: emitir su voto en las reuniones; proponer cuanto estimase conveniente; participar en las carreras tanto públicas como privadas, previo pago de las cantidades estimuladas en las primeras y presentar el carnet en las organizadas por la sociedad. El número de carreras y sus dotaciones, dependían de los fondos de la Sociedad. «Todos los años procura la Sociedad ampliar los premios u organizar más carreras. Los *carreristas extraños* que deseen participar abonarán matrículas extraordinarias». Hacer uso de los periódicos de la sociedad; disfrutar de los derechos que los fabricantes de velocípedos dispensen a la sociedad, y examinar y revisar las cuentas.. Se nombró presidente honorario a Ernesto Forestier, fundador del *Vélo Club Parisien*, fundado en 1868, y al que unía buena amistad con algún murciano organizador. Lástima que estos estatutos que se conservan en el Archivo del Ayuntamiento de Murcia no contengan las firmas y nombres del presidente, secretario y cajero, pero si un sello ovalado horizontalmente **En plena competición** con la leyenda *Sociedad Velocipedista de Murcia* y en su centro un velocípedo clásico. Se detallan las obligaciones y derechos de estos tres que son honoríficos y sin retribución alguna.

Por aclaratorios voy a resumir los arts. 21, 22 y 23.

Los Socios Fundadores son los únicos propietarios del material de Secretaría; de dos velocípedos para la enseñanza, y de los objetos necesitarlos para la misma. Quedará a favor de la Sociedad todo lo indicado en el artículo anterior desde el momento en que los Socios Fundadores hayan obtenido su completo reintegro. Para la disolución de la Sociedad, se celebrará una Junta General Extraordinaria, en la que se procederá a la realización de los bienes de la misma, aplicando sus productos a unas carreras o donándolas a una casa de beneficencia.

En año 1939 el primer presidente de la Federación Murciana de Ciclismo fue José Patricio Moratilla Vázquez.



En plena competición.

La inquietud ciclista en Murcia alcanzó interesantes cotas. He registrado para junio de 1879, una revista titulada *Eco de Lorca* y otra, *Murcia Ciclista*, en 1895, así como las reseñas que año a año han ido dando los periódicos, tanto los diarios como aquellos dedicados a los festejos, aunque fueran los taurinos. En los deportivos, y más sucintamente los diarios y algún semanario, reseñaban los concursos y carreras organizadas no ya sólo en Murcia sino en casi todas las localidades con motivo de sus fiestas patronales, como ocurre con las de Molina, Moratalla, Lorca...

MOLINA

En el comienzo y años siguientes, del siglo XIX, en las fiestas locales, eran típicas dos clases de carreras: la de cintas y de lentitud, como la llamaban los Estatutos.

«También habían carreras de bicicletas que las zagalas del barrio nos vestíamos de huertanas y nos bordábamos unas cintas preciosas, y el mozo que sacaba la cinta entonces nos compraba un trozo de turrón o en la taberna del Niño nos convidaba a comer un plato de habas cocidas y pasábamos unas fiestas muy graciosas, porque mi marido y yo nos conocimos así». Cuenta Antonia en *Historia de Molina*

Otra recuerda como agregaban a las anillas cintas sin nombre de la autora, para darle sorpresa al que se la llevase, y causante de bromas si al final no tenía a quien convidar.

Desde 1931 se celebraron carreras de cintas en los días de fiesta para los alumnos de colegios y escuelas. A partir de los años 40 se reanudaron. En 1946 la infantil festera ofrecía premios para «los tres últimos clasificados»

El interés por las competiciones aumentó con la participación de jóvenes que ya habían superados las enseñanzas elementales. Se inició con una *Gran Prueba Ciclista*. De ello se encargó *La Unión*



Mujer en bici, Antonio Campillo

Velocipédica Murciana, acompañada de los entusiastas aficionados, (Eduardo Arnaldos, Vicente López Gómez, José María Arnaldos Martínez, Andrés López Hernández...). Estos entendieron que era importante crear *El Club Ciclista Moli-*

nense. Así lo hicieron en 1954. Y en ello están sin interrupción animados por el éxito del *Premio Virgen de la Consolación*.

Dice un documento de 1966: «Fue una tarde cuando a don Eduardo Arnaldos, gran aficionado a este deporte, se le ocurrió la idea de organizar una carrera ciclista. Y así año tras año, ha venido celebrándose este Gran Premio, por el cual han desfilado corredores nacionales de gran talla como fueron Luis Navarro, Pérez de las Harás, Ángel Guardiola, Quesada, Ginés García, Fulgencio Sánchez, Luis García; los malogrados Sánchez Belando, Joaquín Barceló y Raúl Motos y otros tantos y tantos, que harían interminable esta lista, haciendo vibrar el corazón entero de toda la gran afición de Molina».

Aparte de ello, tanto a nivel de ciclistas, equipos y organización de competiciones en otras localidades, Molina ha participado con señalados éxitos, principalmente en las de aficionados y juveniles de 1º y 2º categoría a lo largo de muchos años, concediéndose premios y compensaciones económicas hasta a los treinta primeros clasificados, para estimular la participación. Ha colaborado en la llegada de algunas etapas de la Vuelta a España y a la Región de Murcia. Esto merece una historia aparte con el recuerdo de algunos notables aficionados.

2011 ha sido la encargada de la organización del primer certamen de las Escuelas de Ciclismo de la Región con apoyo del Consistorio Municipal.

Capítulo aparte es el significado de la bicicleta para el arte, como lo ha sido en el caso del escultor Antonio Campillo, cuya máquina le ha inspirado multitud de figuras que se encuentran instaladas en los

lugares más emblemáticos de Murcia y otras ciudades de España.

LA BURRA

El burro o mejor la burra, animales de múltiples usos, presentes en los mercados de todas las localidades murcianas, donde los marchantes sabían y conocían de las argucias de vendedores y compradores. Los enganchaban al carro para llevar a la familia a la feria. Para ir a la almazara con las cargas de aceitunas y vuelta



Labrador sobre el burro.

con el aceite. Al molino con el grano y después la harina. Al mercado semanal de su localidad o de otras próximas, con los productos de sus tierras. Más adelante, con las cajas de frutas frescas para las fábricas conserveras. Y también, como no, «ir a ver al conde» para pagar en especie al señor de las **Labrador sobre el burro** tierras cultivadas la parte proporcional que les correspondía. Más para esta ocasión solía ir, refunfuñando, sentado sobre la albarda y arreando impaciente al animal, que nada de eso sabía. Pues, entonces, el mejor destino, tanto del burro como de la burra, era ser el vehículo personal del labrador.

Al margen de esta erudición, y más adelante, la bicicleta ha sido el “animal” más solicitado en la huerta murciana para aquellas faenas, y asimismo, caminar por y entre poblaciones, convirtiéndose en un clásico de la circulación. Cuando apareció como medio ordinario de desplazamiento, recibió de la ironía huertana, el honroso título de *burra*.

En las tareas huertanas lo normal era ver los portaequipajes cargados de alfalfa para los conejos y otros animales de los corrales y patios en los domicilios tanto de la ciudad como de la huerta y campo. Todavía, a mediados del siglo XX, transitaban por el centro de las poblaciones con fardos de alfalfa o sacos de harina o granos y en tiempo adecuado, con los capillos de los gusanos camino de la fábrica de las Seda. (Antes llevaron a bendecir, mediante el



Vendedor de flores.

mismo transporte, la semilla a Santa Catalina del Monte, visitando al Cristo del Perdón en la ermita de san Antonio el pobre, para que la cosecha fuese abundante). Los repartos comerciales estaban también presentes. Recuerdo al panadero llevando los roscos en el manillar y en cajas de cartón las barras, chuscos, hogazas, colines..., en la cesta y el portaequipajes, para su **El lechero** venta y distribución Al lechero haciendo malabarismos con los cántaros. Al cartero. Al repartidor de los ultramarinos con la compra familiar. Al florista... que hoy nos resultarían un tanto exóticos.

También iban a los toros no solo de Murcia, si no de las localidades próximas. Aprovechaban para ir a los baños de Mula y aún a las playas próximas en los meses veraniegos. Eran capaces de transportar los novios enseres para los que “jugaron” a llevarse a la novia y había que amueblar la nueva vivienda.

LAS SANCIONES

En Murcia, una disposición concejil obligaba, bajo multa, a retirar de la calle los animales que solían atarse a las verjas de las fachadas mientras el dueño gestionaba su visita. Eran caballos, burros, el carro, la tartana... Pero la mayor afluencia correspondía a los asnos, vehículo ordinario de los huertanos, recaderos, vendedores ambulantes, etc. Para los carros y otros vehículos tirados por animales, los hábiles recaudadores, aceptaban el hecho liberan-



Huertana.

do las culpas con la presencia de las llamadas *placas*. Chapas grabadas con fecha del año correspondiente autorizado; pues habían de renovarse anualmente, y que obligaban a animales, carros, tartanas... y bicicletas.

Los gestores municipales vieron que esta sanción era buena para las bicicletas. Y en ello estuvieron rápidamente. No variaron los apelativos, pero ampliaron los objetos sancionables. Por ser igual la sanción, la bicicleta recibió el apelativo de *la burra*. Tan chistosa hizo “la gracia” a los afectados que acabaron apodando a los guardias *espantaburras*. Guasona mención de larga andadura murciana.

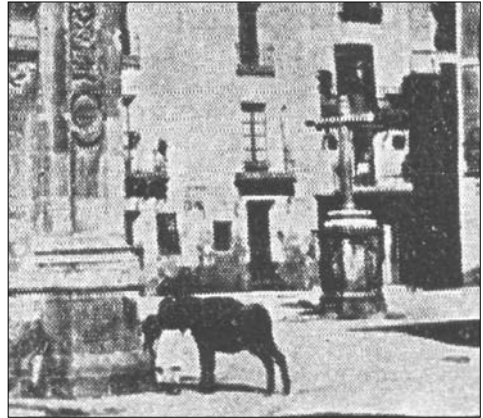
Esto afectó a los visitantes de otras localidades que llegaban a la capital, muchos de ellos con ánimo de vender sus muy diversos productos familiares o a realizar obligadas visitas, se vieron afectados seriamente, pues a poco que se ausentasen, habían de ir *La burra en la plaza de la Cruz de Murcia* a las dependencias municipales a retirarlas con el dinero en mano.

En los pueblos próximos, en los que no existían tales disposiciones, vieron la necesidad de librar de tal castigo a sus vecinos implantado *las placas*. No dejó, en un principio, de ser un fracaso notorio; pero la actitud de la capital obligaba a tomar decisiones aunque solo fuese para los que deseaban llegar a ella y eludir las sanciones y el consiguiente perjuicio.

El ciclista la aparcaba sujetándola con cadena a la verja, farola o reja de ventana más próxima, al igual que se hacía, “tradicionalmente” con los asnos.

Ahora la prohibición no era “espantar” a los animales si no multar a los ciclistas que no tenían la autorización correspondiente, llevando las llamadas *placas*.

Molina, con un ayuntamiento muy necesitado de ingresos, inició sus “actividades” de matriculación en 1927 diciendo que «desde que se puso en práctica el sis-



La burra en la plaza de la Cruz de Murcia.

tema, van 185 y muchas han quedado sin cobrar por ausencia de la localidad del propietario y otras por interposición de influencias».

Las quejas se repitieron en 1930, pues «solo se han dado 8 o 10 placas pese a que sólo costaba cinco pesetas». Tal era el incumplimiento, aunque reconocen que su aplicación estaba muy lastrada «por la interposición de influencias»

El fracaso impositivo era latente, pues el 3 de abril del 32 el ayuntamiento molinense acordó obligar a la matriculación de las bicicletas como a los carros. En junio se habló de realizar su padrón, como se hacía en Murcia, ya que la placa era necesaria para circular por la capital sin inconvenientes. Siguió sin ser eficaz las disposiciones, al menos para las bicicletas, más fáciles de esconder en portales y patios.

Los que somos algo mayores, recordamos como las bicis acabaron convirtiéndose en el mejor compañero de viaje de los huertanos y campesinos tanto por los senderos de la huerta como por caminos vecinales y carreteras. Y todavía podemos contemplar al viejo huertano sobre su rancia *burra Mujer en bici*, Antonio Campillo con su brazado de hierbas en el portaequipajes y su lento caminar pedalada a pedalada, aunque ya no se quejan como cuando pasaban por los “torraos”. Apelativo que algunos vecinos de Molina apellidaban al obligado tránsito por el adoquinado que unía el cementerio de Espinardo con Murcia.