

# ¿DE QUIÉN ERES QUE POR LA CARA NO TE SACO?

## Jesús Pérez Haba, el último del Utiel - Baeza

© Santiago Salinas Robles e Ignacio Latorre Zacarés

**E**n tarde calurosa de junio visitamos la casa de Jesús Pérez Haba en la Calle del Aire de Venta del Moro. Jesús a sus 92 años nos recibe con enorme amabilidad acompañado de su mujer Felicia Martínez Ruiz que comparte los mismos años. Nadie diría que la pareja son ya nonagenarios y, sin embargo, Jesús que goza de plenas facultades y buena memoria nos empieza a relatar su vida que no es otra que la de un esforzado trabajador que nació y ha vivido siempre en Venta del Moro, atravesando esa larga travesía por el desierto que supusieron los malos años del hambre y la escasez. Jesús no emigró y toda su vida ha discurrido entre dos portales situados a escasísimos metros de la misma calle del Aire.

Nuestro personaje se puede considerar un venturreño de generaciones, pues nace en 1916 hijo de los también venturreños Regino Pérez y Dionisia Haba (de los “Roda”) y descendiente también de abuelos del pueblo: Fabián Haba y Adoración Ruiz.

Nacido en una familia humilde, no pudo ir a la escuela y a los 6 años tuvo que empezar a trabajar en la casa de los “Facundines” ganando 1 peseta al mes como “mocete”. También en su infancia trabajaba en el campo con su padre.

Pero a los 15 años, Jesús comenzó a trabajar en el que fue la gran obra inconclusa de la época en nuestras tierras: El Ferrocarril Utiel-Baeza. Recordemos que el Ferrocarril fue un proyecto cuya urgente construcción fue aprobada el 3 de marzo de 1926

por Decreto con un presupuesto inicial de 54.560.731 pesetas y que tenía como objetivo unir por ferrocarril las localidades de Baeza y Utiel (366 km.). El 19 de julio de 1927, D. Mauro Serret comienza el estudio del trayecto del Ferrocarril Utiel-Baeza, iniciándose las obras en el mismo año. A pesar de que el tren nunca ha llegado a circular, sí que se realizaron muchas obras e incluso hay tramos con la vía puesta. En Venta del Moro se construyó una gran infraestructura de túneles, puentes y trincheras. El Puente de Los Cárceles, el Varejo, el de la Bullana, el del Rebollo, el Puente la Vía y los túneles 23, 24 y 25 son algunos de los legados que permanecen firmes como testimonio del gran trabajo realizado. Fue una época próspera para Venta del Moro y sus aldeas porque las obras supusieron mucho movimiento económico entre los jornales que se daban y los ingresos procedentes de los trabajadores foráneos que residían en la zona. En mayo de 1932 se produjo la suspensión temporal de las obras del Ferrocarril Utiel-Baeza y a partir de aquí quedaron muy pocos obreros hasta la paralización definitiva de las obras durante la Guerra Civil de 1936.

Como íbamos diciendo, el “jornal de la vía” era mucho más apetecible que el del campo: se cobraba más y se trabajaban 8 horas frente al trabajo de sol a sol que se exigía en el campo. Así pues, Jesús empieza a trabajar como “pinche” trayendo agua, dinamita y demás utensilios y herramientas. Por este trabajo cobraba 10 reales diarios. Posteriormente, ya estuvo en labores de pico y pala, cargando vago-

netas y de barrenero, bajo la dirección del capataz Paco Carreras. Su jornal ascendió a 18 reales al día. La paga se daba cada 15 días, aunque podían pedirse anticipos semanales. El Utiel-Baeza agrupó a trabajadores de todas las edades en los múltiples oficios que se ofrecían: vigilantes, listeros (los que pasaban lista), barreneros, pinches, picapedreros, practicantes, oficinistas y un amplio etcétera. Mucha gente del pueblo y aldeas venturreñas y también de Los Cojos, Los Isidros, Penén de Albosa, etc. trabajaron en el Ferrocarril junto con brigadas de trabajadores foráneos, especialmente andaluces y portugueses. Jesús relata el buen ambiente que se generaba con el Bar de Constantino y el de Collado de bote en bote y con juergas constantes. Había llegado el dinero a un humilde pueblo y aldeas del interior. También comenta como se generaron algunas rencillas, especialmente con los capataces y oficinistas del Ferrocarril ya que al parecer éstos, tal como relata el entrevistado, *“querían hacerse los amos del pueblo”*. También a veces se ponían en huelga y cortaban la carretera por la subida del pan.

Las cuadras de las caballerías que utilizaban estaban en el Callejón del Mellao de la Calle del Aire; el almacén se situaba en el actual Bar Cervera; las oficinas en los locales del Pub La Fonda y los forasteros hacían vida en casas del pueblo donde estaban muy integrados. Al trabajo se acudía andando y cada uno con su merienda. Se comenzaba a las 8 de la mañana. Se trabajaban 4 horas, descansaban una para comer y continuaban el resto de la jornada. En los túneles se trabajaba en tres turnos de 8 horas y por ello el descanso para comer era de 20 minutos. Solían juntarse en los descansos sobre 20 personas, y en invierno, uno de ellos recogía leña para hacer fuego. Los sábados y domingos no trabajaban, pero tampoco los cobraban. Jesús trabajó en los túneles 23, 24 y 25; en la trinchera de Cañas, en la estación de Las Covatillas, etc.

El 14 de febrero de 1935 la Comisión de Parados Forzosos de Venta del Moro solicitó al pleno del Ayuntamiento que se informara de por qué se restringía la admisión de obreros en las obras del Utiel-Baeza. En 1936 ya quedaba muy poca gente trabajando en el Ferrocarril: *“Nos creíamos que iba a venir el tren, pero se paralizó de una forma... Sólo llegó a Cañá Grande”*.

De todas formas, antes de la definitiva paralización del proyecto, nuestro entrevistado tuvo que dejar el trabajo para ingresar en 1936 en plena Guerra Civil en el Ejército Republicano. *“Estuve en la guerra seis años”*, ante nuestra mirada de extrañeza, se explica: *“me tomaron prisionero en la Sierra Palomera y estuve 21 meses preso en León en el Batallón de Trabajadores más 11 meses en la Cárcel Modelo de Valencia y en El Puig”*. Pero por si esto no fuera bastante, tuvo que volver a realizar el Servicio Militar durante 18 meses en Ceuta.

La vuelta al pueblo en pleno clima de posguerra fue triste, pues el hambre era una sombra permanente. Pero no todo podía ser malo y en el baile de Venta del Moro conoció a su mujer Felicia Martínez Ruiz de Jaraguas. Fueron tiempos de ir andando a Jaraguas a ver a la novia, tirar chinitas al balcón y pagar la *“patente”* a los chicos de Jaraguas para que no lo arrojaran al pilón. A los 22 años se casaron.

El resto de su vida laboral la pasó en obras de carreteras, trabajando en el campo (*“gran parte de los hoyos de las viñas de Sevilluela los cavé en su día”*) y haciendo pozos allí donde lo reclamaban. Se realizaba el pozo sin saber si había agua, simplemente se cavaba hasta que se encontraba o no encontraba. Muchos de estos pozos los realizó en casas y establecimientos particulares como en el Teatro, casa de la Hermandad, la Carpintería Clemente, la casa de Julieta la del *“Tío Julio”*, en las Carrizosas, etc. *“Con mil trabajos pude hacerme con algo de tierras para ir tirando”*. Del periodo

laboral le queda una amargura y es que no percibe nada por lo trabajado en el Ferrocarril Utiel-Baeza.

Felicia y Jesús tuvieron a Jesús y María Madalena que con el tiempo les han regalado 5 nietos y 5 biznietos, que son su actual motivo de orgullo.

El tren no llegó a pasar, símbolo quizás de todos esos trenes cargados de oportunidades y futuro que han pasado sin parar en las tierras del interior, pero Jesús conserva fresca la memoria del que es el último trabajador venturreño que nos queda del Ferrocarril Utiel-Baeza. Que sea por muchos años.



**Jesús Pérez  
Haba y su  
mujer Felicia  
Martínez Ruiz**