

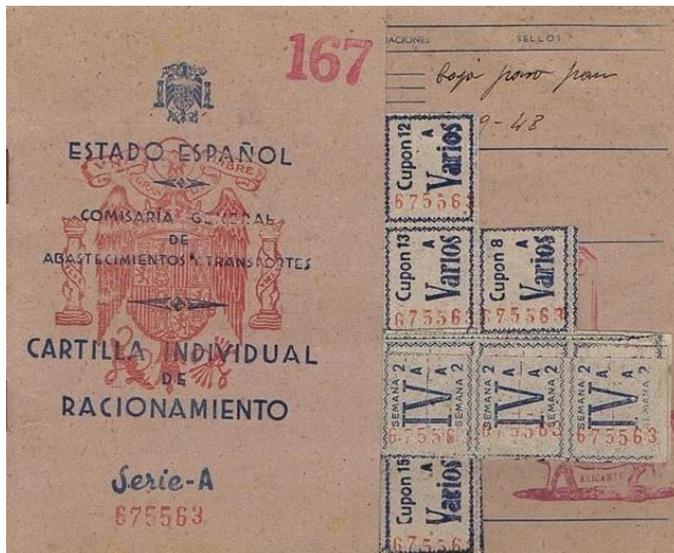
Bernardo Ruiz el ciclista campeón de la Vuelta a España de 1948 y 3º en el Tour de Francia del 52 que venía a hacer estraperlo a Albox y a Almanzora y se volvía con su bicicleta hasta Orihuela.

Miguel Ángel Alonso Mellado

Cuando finalizó la Guerra Civil se decretó oficialmente que los precios vigentes para alimentos fueran los mismos que los que había en julio de 1936. Consecuencia de esta medida fue el acaparamiento, la ocultación y el fraude de todos estos productos por lo que se impuso el racionamiento y las cartillas de racionamiento, donde las familias tenían adjudicadas una cantidad fija de los alimentos racionados.

Los alimentos se dividieron en dos categorías: racionados y de venta libre; los primeros eran: carne, tocino, huevos, aceite, arroz, pan, garbanzos, alubias, patatas, lentejas, boniatos, pasta, azúcar, chocolate, turrón, galletas y café. Los alimentos de venta libre eran: leche, pescado corriente, mariscos, fruta fresca, frutos secos, hortalizas, condimentos...

El precio de los alimentos variaba infinitamente entre el tasado y el precio en el mercado negro, un kilo de azúcar costaba 1,90 pesetas y se revendía por 20 pts el kilo; el aceite de racionamiento estaba tasado en 3,75 pts, pero llegaba a las 30 pts en el mercado negro. Si tenemos en cuenta que un jornalero trabajando de sol a sol ganaba 3,50 pts al día, podemos aventurarnos a pensar que estos productos estaban fuera de su alcance y por lo tanto para no perecer se comenzó a utilizar alimentos en desuso como algarrobas, pan negro, gachas de maíz... por lo que hubo durante esos años una elevada desnutrición debido a la falta de aporte calórico.



Ante esta falta de alimentos se desarrolló un fenómeno comercial llamado el Estraperlo. El racionamiento de los alimentos que el Régimen había impuesto y la falta de víveres, hizo que el hambre agudizara el ingenio y surgieran en nuestra tierra gran número de estraperlistas que ponían en circulación en el mercado negro, productos llegados de otras comarcas o provincias. Este mercado negro se extendió durante más de una década. Los camioneros de Albox, lomereros, como Roque el Jarras; el Papachiche, familia

de los Silventes; el Flores, Juan Domingo el Gringo; el Pinche; el Lobico y otros, iban a Granada a por cebada, aceite, trigo, azúcar, productos fuera del control oficial para traerlos a la luz de la luna a Albox. Estos encontraban escondrijos tan dispares como el chasis del camión o las ruedas de repuesto. Del San Antonio de los estraperlistas de Albox ya nos habló Juan Navarrete, el santo que rellenaban de piedras de mechero y lo tenían siempre los transportistas de camino entre Albox y Barcelona porque se le había roto un dedo, que si se le había desconchado un brazo... y así en cada viaje para que no viniera San Antonio de vacío lo rellenaban de esa preciada carga.

En Almanzora tenía un camión el tío de Lázaro de la Elisa, se llamaba Frasquito y cierta noche que venía cargado de estraperlo por la carretera vieja de Cantoria hacia Albox, la guardia civil le echó el alto, como hizo caso omiso y fue tiroteado por los guardias.



Elisa de la tienda de Almanzora

Los estraperlistas traían alimentos a las zonas donde había escasez de ese género desde otros sitios donde sobra, así se regulaba el comercio alimenticio, una vez que desapareció todo el control sobre los alimentos, el estraperlo pasó a la historia, con la venta libre el mercado no volvió a escasear los productos. La valentía de estos estraperlistas fue tremenda para sortear todas esas vicisitudes en los caminos y sortear el acoso de la guardia civil, por lo que generalmente era una mujer la que hacía el estraperlo en una burrilla llevando género a otros pueblos y así pasaba desapercibida o cuando iba en el tren con falsos refajos donde llevaba tabaco o café. Conocidas son las andanzas del Berneta de Albox en la estación de ferrocarril de Almanzora corriendo por encima de los vagones y los civiles pegándole tiros. El estraperlista se veía obligado a desarrollar su imaginación y su astucia, a la par que las autoridades aumentaban su perspicacia. Aunque la vigilancia y persecución del estraperlo era incansable, la tenacidad de los contrabandistas prevalecía. Eran tiempos de mujeres con falsas barrigas de embarazo, jorobas ficticias, cestas con doble fondo, hubo quien hizo un ataúd para llenarlo de tabaco a granel en el viaje estación de Almanzora hasta Granada y si era hacia Alicante lo rellenaban con harina, trigo o garbanzos.

Contaba Antonio Berbel el Sevillano de Almanzora que el poeta Sotomayor en su libro "Romancero del Almanzora" tenía una poesía dedicada al estraperlo: "Estraperlista no es cualquiera, que hacen falta más estudios que para seguir tres carreras".

El fenómeno del estraperlo no era exclusivo de nuestra tierra y ante la escasez general de alimentos llegaban incluso a desplazarse desde Alicante por la falta de abastecimiento que había en esa zona del Almanzora y del norte de la provincia de Granada, siendo Albox el centro comercial más importante. Los desplazamientos se hacían casi siempre en tren, aunque hubo un pequeño porcentaje de personas, sobre todo jóvenes, que solían venir en el tren con su bicicleta. Una vez cargada con 50 o 60 kilos de cualquier producto alimenticio o tabaco, emprendían el regreso pedaleando a su tierra, siempre de noche, para evitar los controles de la guardia civil.

En marzo de 1945 en uno de esos viajes de regreso, amparado por la oscuridad de la noche, unos jóvenes en bicicleta habían salido de Albox con sus cargas de estraperlo en el cuadro y la guardia civil les dio el alto en la carretera entre Arboleas y Zurgena y al no detenerse, dispararon sus fusiles "cetme" alcanzando a uno de ellos que quedó muerto sobre el asfalto. En las bicicletas solían llevar hasta 150 cajetillas de tabaco según contaba Antonio Berbel de Almanzora en su libro sobre el Estraperlo.

De la zona alicantina venían ciclistas de varias poblaciones como Callosa de Segura, Crevillente o Albufera hasta Albox con sus bicicletas para hacer estraperlo, también lo hacía Cristóbal el Hoyo de Vera o el Panchela de Antas. El Hoyo tuvo un percance en esos años cuando regresaba hacia Vera con su bicicleta cuando a la altura de Palacés se rozó con algún gitano que venía en dirección contraria, empezando una acalorada discusión en la que intentó remediar un vecino hasta que uno de los gitanos le metió un facazo y allí se quedó para siempre el vecino.

El tiempo borró los nombres de aquellos muchachos alicantinos que recorrían dos veces en semana aquel trayecto de casi 200 km en bicicleta con sus preciadas cargas de noche por esas desguazadas carreteras de postguerra. Llegaban en tren hasta la estación de Almanzora donde en esa misma población cogían el contrabando o bien subían hasta Albox para conseguir esos artículos.

En Albox recuerda Pedro de la Fonda el Rosao cuando tenía él seis o siete años que al lado de su casa en la cuesta San Leonardo, veía él a un ciclista que venía a por estraperlo a la tienda de Ana María de Justa situada en la parte alta de la calle, en lo que conocemos como los cuatro cantones, esa vivienda achaflanada que da a Calle Rulador. Esta Ana María Fernández, tenía una tienda de comestibles en la que vendía vino a granel, entre otras muchas cosas. Su madre se llamaba Justa y había tenido la tienda en los años 30.



Tienda de Albox donde iba Bernardo Ruiz a por estraperlo

Pedro el Rosao era pequeño, pero recuerda claramente a uno de esos ciclistas entrando con la bicicleta en la tienda de Ana María que tenía un escalón en la entrada y salir el muchacho con dos pellejos de aceite en el cuadro de la bicicleta que podrían llevar más de 25 litros en cada uno, la operación era siempre la misma, nada más entrar se cerraba la puerta a cal y canto para prepararle el contrabando. Recuerda el Rosao otro detalle de esas bicis, llevaban unas cubiertas más grandes en las ruedas que en las normales, para aguantar el sobrepeso de la carga que debía llegar sin contratiempo a tierras levantinas.

Lo que sí que sabe Pedro el Rosao es el nombre de este muchacho de unos 16 años que venía a menudo a casa de su vecina a por pellejos de aceite, se llamaba Bernardo Ruiz y era de Orihuela en Alicante.

A Almanzora de madrugada llegaban los arrieros con los productos que durante la noche habían comprado en los pueblos y cortijadas de la sierra de los Filabres situadas en un área de hasta 40 kilómetros de distancia. Los productos que traían eran aceite, principalmente, y algo de harina, tabaco que los estancos no repartían en el racionamiento, pan, embutidos, jamones y quesos. El camino lo hacían de noche y por rutas poco transitadas para evitar a los guardias civiles que confiscaba las cargas. Como sería de rutinaria la faena y como estaban de compenetrados los animales que utilizaban para la carga y los arrieros que Salvador de la Elisa tenía unos burros que cuando les decía: "los ceviles", los burros salían corriendo y llegaban solos a Almanzora. Y si los burros cambiaban de camino es porque en ese camino había un control de la guardia civil.

Cuando los arrieros habían descargado sus cargas en las diferentes casas que en Almanzora se dedicaban al estraperlo (la Ramona, la Marisa, la Remedios, la Elisa...) empezaba la tarea de trasegar los líquidos y hacer bultos para que cuando llegaran las

estraperlistas la faena de venta fuera lo más rápida posible. Entre correo y correo había que servir a un gran número de clientas.

A las 14 horas llegaba el correo. Con el tren en marcha, antes de que llegara a la estación, las estraperlistas arrojaban los bultos con pellejos vacíos al lateral de la vía y una cuadrilla de zagalones los iban recogiendo. Si el capitán de la guardia civil de Albox había venido a la estación, no vería ningún movimiento sospechoso.

Entre las 14:00 h. y las 16:00 h., que llegaba el correo de arriba con dirección a Alicante, el bullicio en Almanzora era espectacular. En ese tiempo se preparaban los bultos y, en carrillos de mano, los zagalones, buscando su propinilla, los llevaban a la estación y luego los metían en el tren.

Cuenta Lázaro de la Elisa que le llamaba la atención que a esas horas no hubiese en Almanzora guardias civiles y, sin embargo, que apareciesen por las tardes en su casa y que siempre vinieran con hambre.



Elisa a la izquierda y Salvador en la puerta de la tienda de Alamzora, años 50

Esa mayor tranquilidad de las tardes se alteraba cuando había operaciones especiales. Aparecía algún carro de tabaco, de aceite o de harina y había que despacharlo rápidamente. No sé qué marketing utilizaría la Elisa de la tienda, pero por una puerta entraba el material, se pesaba, se envasaba y por otra salía hasta la orilla de la vía. Allí se guardaba hasta que venía el "tren mercancías", que paraba, aunque allí no había estación, se cargaban los bultos y rápidamente se iba. Paraba el tren en la parte de atrás de una casa particular!!! Impresionante.

En Almanzora se encargaba de proveer a los ciclistas estraperlistas con todo tipo de género de contrabando una mujer que era también estraperlista y que tenía una tienda justo enfrente del Bar Andaluz, se llamaba Elisa Cazorla y era la madre de Lázaro, Fulgencio de las Gasolineras y de Sebastián, recordemos que el marido de Elisa era Sebastián el Rojo, también estraperlista, o sea que estaba animada la cosa en esa casa.

Cuenta Lázaro (nacido en 1945) que cuando su madre ponía el mantel en la mesa de la cocina, sabían que ese día no comían, sus hermanos tenían algún año más que él y sería

1950, había una escasez tremenda de todo tipo de alimentos que estaban solo al alcance de la gente que estaba acomodada, para el resto era dormir todos los días con el estómago vacío. Como Elisa era estraperlista por las noches tenían en la trastienda todo tipo de productos que no se encontraban en el mercado libre como embutidos, aceites, tabaco... etc. Y cuando los guardias civiles que sospechaban de toda la familia, críos incluidos, se ofrecían a venir a almorzar a la casa de Elisa, esta les ponía un mantel que tenía guardado en un cajón y que el resto del año no daba uso. Los chiquillos cuando veían el mantel puesto sabían que ese día no comían porque su madre les plantaba a los civiles, que con su exiguo sueldo llegaban también a pasar hambre, por lo que en pago por su complicidad Elisa les sacaba un repertorio de embutidos, quesos, pan y un buen jarro de vino y para terminar una torta de bizcocho o chicharrones fantástica. Al empezar a comer todos sentados en la mesa, los civiles y esta familia, los guardias les decían a los críos, ¡comed!, ¡Mirad que mesa! y los chiquillos respondían con una tristeza inmensa: es que no tenemos hambre. Eso era lo que les había dicho Elisa a sus hijos que tenían que decir, y que como cogieran algo de la mesa los mataba, de hecho, Elisa les decía a los guardias civiles que el jamón no les gustaba a sus hijos. Eran otros años y lo vemos con humor, pero habría que estar delante para ver las caras de los zagalillos muertos de hambre y decir que no tenían ganas de comer.



Tienda de Elisa en la actualidad, aquí venía Bernardo Ruiz a por el estraperlo

el estraperlo termina con la llegada de la leche en polvo. Los americanos empezaron a mandar alimentos a España que los ricos administraban muy bien y ya no necesitaban comprarlo de contrabando. La leche en polvo no les debía de gustar mucho a los ricos ya que era lo que pillaban los pobres (y tampoco en grandes cantidades).

Lo que si me cuenta Lázaro López Cazorla que a la tienda de su madre venía un ciclista alicantino que se llamaba Bernardo Ruiz y se llevaba aceite para aquellas tierras y me dice que fue normal que cuando le compraran a ese muchacho una bicicleta nueva lo conocieran en toda España.

Bernardo Ruiz Navarrete nació en la población de Orihuela, en el año 1925 al pie de la Sierra de La Muela, un lugar muy popular situado en tierras alicantinas. En la guerra aquel chaval, el cuarto de una familia de cinco hermanos, ya trabajaba en el campo y repartía frutas y verduras con su padre, Bernardo fue hijo del estraperlo y de la catilla de racionamiento.

Nunca fue España el país más rico de Europa, incluso antes de la Guerra Civil, pero tres años de conflicto interno desenfrenado habían dejado la poca infraestructura que había en el país en su mayor parte arruinada, su economía destrozada y más de medio millón de muertos. La situación se vio agravada por un boicot internacional, hasta el punto de que el nivel general de pobreza y atraso económico de España siguió siendo tan alto que los españoles, incluso hoy, se refieren a los años 1940 y principios de los 1950 como "los años del hambre".

La necesidad de Ruiz y su familia de una bicicleta también estaba ligada, indirectamente, a la política española. Como el padre de Ruiz no podía trabajar legalmente porque era un rojo, la familia ganaba todo el dinero que podía en el mercado negro, así que compraban grano en las granjas de los alrededores de Orihuela, la molían y la llevaban con un burro y un carro para venderla en Valencia. Pero entonces un camión atropelló al burro y lo mató, así que necesitábamos otro medio de transporte, y rápido, para que nuestro negocio siguiera adelante".



Bernardo Ruiz en el Tour de Francia

La solución fue una desvencijada **bicicleta** de veinte kilos de peso en la que Bernardo Ruiz iba y venía cada día de Orihuela a Cartagena con 16 años, setenta kilómetros de ciudad a ciudad por carreteras polvorientas de tierra, con multitud de controles de la guardia civil en busca de estraperlistas en una España arrasada aún por el hambre de la posguerra. Así fue esculpiendo esas piernas que años más tarde escalarían la Croix de Fer y el Galibier

Aquel hierro con dos ruedas era un medio de vida para revender el aceite y el tabaco en el mercado negro, o coger un saco de 40 kilos de cebada, maíz o trigo, atarlo a la bicicleta y transportarlo, por lugares dificultosos, a salvo de las miradas de la Guardia Civil, hasta un lugar seguro donde Bernardo molería la mercancía para volver a introducirla en los sacos, a fin de venderla posteriormente a domicilio.

Su primera carrera fue cuando llegó al punto de salida en el **Circuito de las Angustias de Orihuela**, vestido con un pantalón corto, una camiseta de futbolista y sus zapatos de los domingos, el resto de participantes le miró con desdén, no volvieron a verle hasta la meta, subido en el podio, donde ocupó el primer cajón, tenía por entonces tan solo dieciocho años. Consiguiendo de premio de 50 pesetas, y un fabuloso pollo, la bicicleta era de 1918.

Su hermano Tomás luchó en la **División Azul** en contra de su voluntad, porque si no se hubiera presentado como voluntario como comunista, le habrían fusilado, recordaba Bernardo Ruiz. “Pero resultó herido cuando un soldado ruso lanzó una granada de mano dentro de un puesto de ametralladoras y fue el único superviviente”. La cabeza de su hermano absorbió tanta metralla que más tarde se convirtió en un juego de mesa para la familia Ruiz ver cuántos trozos de metal podían sentir en ella. “Como era inválido de guerra, le dieron una pensión de 3.000 pesetas y usaron 425 pesetas de ese dinero para comprar su primera bicicleta de calidad, una Alcyon azul. Era 1943 y aquella bici cambiaría el futuro inmediato del joven Bernardo, el resto lo pusieron su esfuerzo y su clase.

Su carrera fue meteórica, Bernardo Ruíz de buenas a primeras se dio a conocer en la **Vuelta a Valencia** por etapas, encuadrado en el equipo del “Frente de Juventudes” y representando a Alicante. Se adjudicó no sólo la prueba en cuestión, sino también el Gran Premio de la Montaña, un título que en aquellos tiempos era sumamente valorado en nuestro suelo patrio. Este primer triunfo logrado de cierta importancia y eco se producía en concreto en el año 1944.



Como durante la guerra el padre era de la UGT y estuvo en el frente republicano al acabar el conflicto lo pagó. Durante años tuvo que presentarse cada quince días en el cuartel de la Guardia Civil. Eso duró hasta que el hijo, el ciclista, salió en una fotografía del periódico 'Marca' recibiendo el trofeo de la Vuelta a Valencia de manos de José Antonio Elola-Olaso, dirigente falangista. Bernardo corría en el equipo del Frente de Juventudes. Así se le acabó la guerra a su familia. A partir de aquella foto, el padre no volvió al cuartelillo. Indultado por su hijo.

En 1945, gracias a una suscripción popular organizada en su pueblo, pudo competir por libre y sin equipo en la **Volta a Cataluña**, donde resultaría brillante e inesperado vencedor a la edad de 20 años. Con las 17.000 pesetas del premio cuando llegó a la pensión y allí, a solas, extendió los billetes sobre la cama, había algunos incluso de cien pesetas, decía Bernardo Ruiz que estuvo más de dos horas mirándolos con los ojos abiertos, el sueldo mensual de un trabajador no llegaba a doscientas pesetas en aquellos días. Este dinero le permitió devolver a sus vecinos el dinero adelantado para la inscripción y lo más importante, convertirse por fin en un ciclista profesional.

En su palmarés quedaría el Campeonato de España de fondo en carretera (1946, 1948 y 1951) y Vuelta a Los Puertos (1950 y 1951) y sobre todo cabe destacar especialmente su victoria absoluta en la **Vuelta a España (1948)**.

Fue el primer español en ganar una etapa del **Giro de Italia** en 1955, concretamente la 10ª con final en Roma. Su rival era el mítico ciclista italiano Fausto Coppi que era más conocido que el presidente del país. Contaba Bernardo Ruiz que atacaba Coppi en la montaña y la gente se tiraba al suelo para no dejarles pasar, les pegaban si le seguían, pasaba Coppi y besaban el suelo, fueron los primeros tifosis.

El **Tour**, queramos o no, es la competición que da más fama y popularidad al ciclista. Constituye el trampolín de mayor proyección mundial. No hay competición más loable y a la vez más fructífera en su cometido, Bernardo Ruíz fue el primer español que pisó podio del Tour.



Bernardo Ruiz en el Tour de Francia

Bernardo Ruiz nos abrió las esperanzas en la esfera internacional. Primeramente, paso previo, con motivo del Tour del año 1951, cuando ganó destacado las dos etapas que finalizaban en Brive (10ª) y en Aix-les-Bains (21ª), victorias que no fueron nada fáciles. Como consecuencia de lo acontecido, aquel fornido ciclista de Orihuela se clasificaría el noveno en la tabla de la clasificación final. Fue un buen presagio a lo que acontecería al año siguiente.

Por vez primera, en el tour de 1952 a Ruiz tuvo el alto honor de ser el primer español en subir al podio, al conquistar un brillante tercer puesto. El vencedor fue el inolvidable ciclista italiano y portentoso campeón, Fausto Coppi fue el mejor ciclista de todos los tiempos. Se hizo Bernardo, amigo de Coppi, que le llevaba en su coche a los critériums.

Aunque Bernardo Ruiz ya había conquistado buenos laureles en nuestro país, su verdadero prestigio lo alcanzó en la ronda gala. Fue el punto de partida cara a otras gestas que posteriormente protagonizaron otros varios ciclistas españoles. Fue el que abrió las puertas a nuestro ciclismo, un ciclismo un tanto maltrecho en aquel entonces por la escasa capacidad económica del país y la ausencia de patrocinadores. Bernardo Ruíz fue, en verdad, un arrojado y pundonoroso pionero, siendo embajador del ciclismo español en Europa, abriendo el camino a otros grandes paisanos.

Contaba Bernardo Ruiz que como su padre era de la UGT durante la guerra, en sus primeras participaciones en carreras en el año 1942 la gente al verlo pasar le gritaban: rojo, rojo... le decían de todo. Años después en el Tour de Francia como estaba lleno este país de exiliados españoles, lo vieron correr con un maillot con la bandera española de Franco en la espalda y le gritaban: ¡hijo de puta! ¡Franquista! ¡Franquista! e incluso le querían pegar, por lo que Bernardo Ruiz pensaba: será posible, que no puedo correr en ningún sitio sin que me insulten.

Esta es la historia de un campeón ciclista español que visitó nuestra tierra en tiempos difíciles donde había que ser ingenioso para sobrevivir, aunque fuera dando pedaladas hasta Orihuela. Bernardo Ruiz nació en 1925 y sigue viviendo en su pueblo, el año próximo cumplirá cien años y esperamos poder felicitarlo desde esta tierra que lo vio hacerse un verdadero campeón ciclista.



