

**UNIVERSITAT  
JAUME I**

**TREBALL FI DE GRAU  
GRAU EN HISTÒRIA I PATRIMONI**

**ARQUITECTURA INDUSTRIAL Y COMERCIO DE LA NARANJA EN LA PLANA  
BAIXA DURANTE EL SIGLO XX.**

**REALITZAT PER: VICENT CEBRIÀ ANDRÉS  
TUTORITZAT PER: PABLO MARCO DOLS**

**CURS: 2022/2023**

# Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
Justificación y Objetivos:.....	4
Metodología:.....	5
<b>2. CONTEXTUALIZACIÓN: EL CULTIVO DE CÍTRICOS EN LA PLANA BAIXA.....</b>	<b>8</b>
2.1 Marco geográfico: la Plana Baixa.....	8
2.1.1 Orografía de la Plana Baixa.....	9
2.1.2 Clima de la Plana Baixa.....	9
2.1.3 Población y poblamiento de la Plana Baixa.....	10
2.1.4 Vías de comunicación de la Plana Baixa.....	12
2.1.4.1 Red Viaria.....	12
2.1.4.2 Red Ferroviaria.....	13
2.1.4.3 Red Marítima.....	14
2.2 Historia de la naranja.....	14
2.2.1 Orígenes de la Naranja.....	14
2.2.1.1 La naranja en la Edad Media.....	14
2.2.1.2 La naranja en la Edad Moderna.....	15
2.2.2 Comercio de la Naranja en el S.XX.....	16
2.2.3 El transporte de la naranja.....	20
2.2.3.1 El transporte marítimo.....	20
2.2.3.2 El transporte ferroviario.....	22
2.2.3.3 El transporte por carretera.....	22
<b>3. LOS ALMACENES DE NARANJA.....</b>	<b>24</b>
3.1 Descripción.....	24
3.2 Estructura.....	24
3.3 Proceso industrial.....	26
3.4 Evolución de las secciones de trabajo.....	26
3.5 Organización del personal.....	27
3.6 Ubicación.....	29
Almenara.....	30
les Alqueries.....	30
Artana.....	31
Betxí.....	31
Borriana.....	31
Xilxes.....	32
la Llosa.....	32
Moncofa.....	32
Nules.....	32
Vall d’Uixó.....	33
Vila-real.....	33
la Vilavella.....	33

3.7 Patrimonio.....	37
3.7.1 Introducción al Patrimonio Cultural Valenciano.....	37
3.7.2 Ejemplos de almacenes de la Plana Baixa destacados por su gran valor arquitectónico.....	38
3.7.2.1 Exportación de Frutas “Tomas Cabrera”.....	38
3.7.2.2 Exportación de naranjas y mandarinas "Real Export".....	39
3.7.2.3 Almacén de Eliseo Arrufat.....	39
<b>4. CONCLUSIONES.....</b>	<b>41</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>43</b>
Artículos:.....	43
Consultas electrónicas:.....	43
Fuentes legales:.....	44
Libros:.....	45
<b>Anexos.....</b>	<b>47</b>
<b>Anexo 1: Batería de preguntas para entrevistas.....</b>	<b>47</b>
<b>Anexo 2: Ficha de entrevista y transcripción.....</b>	<b>48</b>
<b>Anexo 3: Transcripción de la entrevista oral I.....</b>	<b>48</b>
<b>Anexo 4: Trascrición de la entrevista oral II.....</b>	<b>52</b>
<b>Anexo 5: Transcripción de la entrevista oral III.....</b>	<b>56</b>

## **Resumen**

La comarca de la Plana Baixa se encuentra al sur de la provincia de Castelló, es un enclave que se caracteriza por ser de gran riqueza agrícola, hecho que provocó que desde el siglo XIX su paisaje se convirtiera en un gran bosque de naranjos. Esta fruta trajo en su día luz a una época oscura de nuestro territorio, plantando en el bosque que caracteriza el litoral de la comarca riqueza y prosperidad que fue reflejada en unos años de bonanza económica dejando en el siglo XX un gran legado de valor social, técnico y arquitectónico de índole industrial y económica como fueron los almacenes. Para conocer esta tipología de arquitectura industrial se ha realizado un análisis haciendo hincapié en la evolución, características y ubicación de los mismos con el objetivo de legitimar y entender su gran valor patrimonial.

**Palabras clave:** Plana Baixa, naranja, almacenes, cítricos, arquitectura, patrimonio industrial.

## **Abstract**

The Plana Baixa region is located to the south of the province of Castelló, it is an enclave that is characterized by being of great agricultural wealth, a fact that caused its landscape to become a large orange grove since the 19th century. This fruit once brought light to a dark time in our territory, planting wealth and prosperity in the forest that characterizes the region's coastline, which was reflected in years of economic prosperity, leaving a great legacy of social value in the 20th century. technical and architectural of an industrial and economic nature such as the warehouses. To learn about this type of industrial architecture, we have carried out an analysis emphasizing their evolution, characteristics and location with the aim of legitimizing and understanding their great heritage value.

**Keywords:** Plana Baixa, orange, warehouses, citrus, architecture, industrial heritage.

# 1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo habla sobre la arquitectura industrial y comercio de la naranja en la Plana Baixa durante el siglo XX. La naranja es un elemento muy importante para los habitantes de la Plana Baixa, siendo mucho más que una fruta para ellos, puesto que forma parte de su patrimonio cultural. En su día este fruto trajo luz a una época oscura de nuestro territorio, plantando en el bosque que caracteriza el litoral de la comarca, riqueza y prosperidad que fue reflejada en unos años de bonanza económica, dejando en el siglo XX un gran legado patrimonial de valor social, técnico y arquitectónico de índole industrial y económica como fueron los almacenes. Desafortunadamente, no hemos podido analizar en su totalidad dichos almacenes, ya que muchos de ellos, principalmente los que se encontraban cerca de los diferentes núcleos urbanos, han acabado derruidos, olvidando su gran valor patrimonial.

Este trabajo se presenta primero con una contextualización, que muestra con ella el cultivo de cítricos en la Plana Baixa, donde se aborda el marco geográfico, mostrando aspectos básicos de la geografía física y humana de este determinado territorio. Además, en este primer bloque, también se habla acerca de la historia de la naranja, pasando por cada una de las etapas principales de este fruto hasta que llegó y se implantó, tal y como hoy en día lo conocemos en el territorio valenciano y en la Plana Baixa. Más adelante, analizaremos los almacenes de naranjas construidos a lo largo del siglo XX en la comarca, tratando aspectos como su evolución, sus respectivas características, su ubicación y su valor patrimonial. Para acabar desvelando en la conclusión la hipótesis de nuestra investigación.

## **Justificación y Objetivos:**

La justificación de este trabajo de fin de grado surge de la necesidad de investigar y poner en valor este tipo de infraestructuras de gran valor patrimonial, cruciales en la consolidación del comercio exterior de la naranja de la Plana Baixa durante el siglo XX. Por este motivo, es necesario llegar más allá de las fuentes historiográficas recopiladas, ya que estas tratan los almacenes de naranjas desde una perspectiva general o específica.

Teniendo en cuenta la temática planteada, el objetivo principal de este trabajo ha sido analizar la evolución, las características y las diferentes ubicaciones de estos determinados centros frutícolas construidos a lo largo del siglo XX, con la intención de transmitir a cualquier lector o lectora interesada en este ámbito, la importancia de legitimar y poner en valor esta tipología

que forma parte de un patrimonio cultural caracterizado por su valor industrial y arquitectónico, a través del análisis y descripción de estos determinados espacios. Para ello ha sido necesario profundizar y recoger toda la información existente sobre los almacenes de naranjas de la Plana Baixa construidos a lo largo del siglo XX.

Respecto a los objetivos secundarios, conviene destacar los siguientes: desarrollar la propia temática escogida al presentar el trabajo entre otros e investigar los diferentes medios de transporte utilizados a lo largo del siglo XX en el comercio exterior de la naranja. Así mismo, uno de los propósitos principales de la investigación es demostrar que las ubicaciones -donde se construirían los nuevos almacenes del siglo XX- estuvieron pensadas basándose en el principal medio de transporte escogido para el comercio exterior en el momento que se optó por su construcción.

### **Metodología:**

Esta investigación es fruto de la búsqueda y recopilación de diferentes fuentes bibliográficas que abordan la historia de la naranja -y todo lo que la engloba- y su transporte. La búsqueda fue provechosa, pero no llegó a recoger todos los detalles necesarios para realizar nuestra investigación. Además, se han usado otras fuentes como el Instituto Nacional de Estadística (INE), el Portal de información de la Generalitat Valenciana (ARGOS), el Catastro y el visor cartogràfic de la Generalitat Valenciana; también se han consultado fuentes legislativas como la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano. Publicado en *DOGV* núm. 3267, de 18/06/1998, *BOE* núm. 174, de 22/07/1998. Asimismo, se han tomado diversas ilustraciones propias con la finalidad de ampliar la información ofrecida en el texto.

Dado que la bibliografía recopilada trataba el tema del comercio y los almacenes de una forma breve y generalizada, realizamos diversas entrevistas con la finalidad de profundizar más en este ámbito y así recoger diversos testimonios orales relacionados con estos centros citrícolas de la Plana Baixa que vivieron de primera mano el día a día en este tipo de espacios. El objetivo fue recuperar tres testimonios cruciales que ayudasen a reconstruir la evolución y las características de estos centros frutícolas en este modesto trabajo y fusionarlos con las fuentes escritas para resaltar los aspectos más importantes de los almacenes de naranjas durante el siglo XX. Con ello hemos conseguido que estos testimonios

orales queden recogidos en este trabajo, dejándolos para la posteridad, ya que desgraciadamente habían sido olvidados.

Tal y como señaló Paul Tompson, «La historia oral es la más nueva y la más antigua forma de hacer historia». Gracias a esta tipología de la historia, extraída mediante fuentes orales, hemos podido profundizar en algunos aspectos que forman el trabajo, además de ayudar a una reconstrucción del pasado. Por este motivo, la recopilación de testimonios orales es uno de los métodos más utilizados en el campo de la geografía humana, ya que recopila, preserva e interpreta las voces y memorias de la gente. En definitiva, una técnica trascendental que nos ha ayudado a encontrar diversos aspectos de los almacenes de naranjas que no hemos hallado en las fuentes bibliográficas.

Para iniciar las entrevistas, se elaboraron una serie de preguntas, con el fin de descubrir las características y la evolución de los almacenes de naranjas durante el siglo XX. De esta manera, se pretendía profundizar más sobre estos determinados centros, dado que en las fuentes escritas no se hacía demasiado hincapié sobre ellos, ya que solo tratan con profundidad aspectos como la organización del personal o el patrimonio cultural de valor arquitectónico. Con la finalidad de realizar una entrevista amena y dinámica, se han aplicado diferentes secciones a los entrevistados, según sus áreas de conocimiento sobre estos centros frutícolas. Las entrevistas se concertaban a través de la palabra, y se realizaron de manera presencial, entre los meses de enero y febrero de 2023. Además, tuvimos la suerte de que estas personas vivían en la misma población, motivo que facilitó que estos testimonios se recopilaran con brevedad. El método de registro de la entrevista fue a través de la grabación de esta con el teléfono móvil, en las que se incluye antes de la grabación y al inicio de la misma la advertencia de que el sujeto estaba siendo grabado, así como su conformidad con el procedimiento.

Las grabaciones son aproximadamente de una extensión de entre tres cuartos de hora y una hora. La transcripción fue realizada al día siguiente de la entrevista, para poder tener en cuenta todos los detalles de esta. Las transcripciones se registraban de forma escrita en una ficha de transcripción (Anexo). En ella constan los datos del entrevistado/a como nombre completo, fecha y lugar de nacimiento, fecha y lugar de la entrevista y el contacto del sujeto; así como palabras clave según temática, al igual que la batería de preguntas, para facilitar la

búsqueda, si fuera necesaria. La transcripción en sí misma se realizaba en la misma ficha a través del procesador de textos, y se ha realizado de forma completa.

El resultado de meses de investigación ha dado luz a un trabajo que ha profundizado notablemente en los almacenes de naranjas de la Plana Baixa construidos durante el siglo XX mediante una metodología deductiva, mostrando en un primer momento los aspectos generales (marco geográfico de la Plana Baixa y la historia de la naranja), para acabar desarrollando aspectos concretos como nuestro objeto de estudio, y así, lograr una mayor comprensión del estudio.

## 2. CONTEXTUALIZACIÓN: EL CULTIVO DE CÍTRICOS EN LA PLANA BAIXA.

La comarca de la Plana Baixa se encuentra en el sur de la provincia de Castellón, tiene una superficie de 605,15 km cuadrados y 193.553 habitantes en 2023, los cuales se agrupan en veinte municipios. La capital de la comarca es Borriana (población históricamente muy importante, en lo referente al mundo del cítrico de la comarca) y el municipio más poblado es Vila-real con 51.369 habitantes (Portal de información de la Generalitat Valenciana Argos 2023). En lo referido a su extensión territorial, limita por el Norte con la frontera natural del río Mijares que separa la Plana Baixa de la Alta y por el Sur limita con la comarca del Camp de Morvedre por la frontera natural que ejerce la sierra de Almenara (Arasa 2000). Cabe destacar, que este territorio se encuentra dividido por una zona interior donde el cultivo predominante es el de secano y una zona exterior o litoral donde el cultivo predominante es el de regadío, donde se encuentra de una forma mayoritaria la naranja.

### 2.1 Marco geográfico: la Plana Baixa

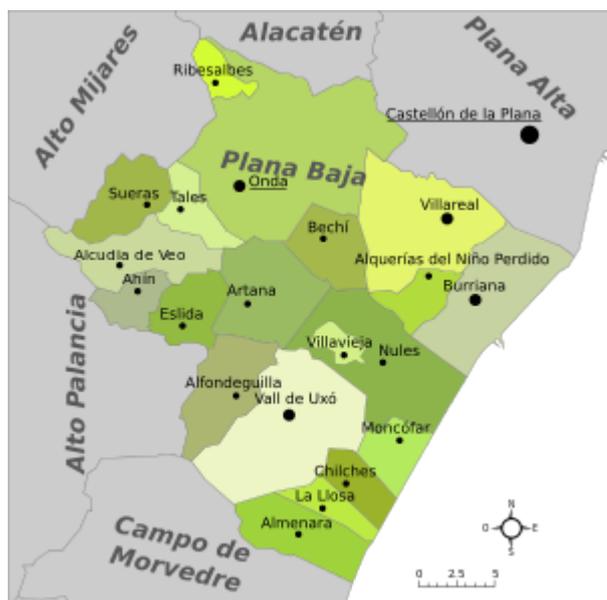


Imagen 1: Mapa de la Plana Baixa. Fuente Wikipedia.

Para poder tratar el marco geográfico de la Plana Baixa, es necesario resaltar que esta comarca junto a la Plana Alta, forman una división administrativa de la comarca natural de la Plana de Castelló (Pérez 2023). En este punto, cabe destacar que no trataremos la llanura en

su totalidad, sino que pondremos el foco en la zona Sur, es decir, en lo que acontece al territorio de la Plana Baixa.

### **2.1.1 Orografía de la Plana Baixa**

La comarca de la Plana Baixa está formada, en su interior, por la serra d'Espadà y en su exterior o zona litoral, por la mitad sur de la Plana de Castelló. Como rasgo fundamental de su relieve podemos observar como la serra d'Espadà bordea la mitad Sur de la Plana de Castelló (Pérez 2023) y que esta llanura acaba chocando contra el Mediterráneo Occidental.

A continuación, procederemos a señalar brevemente las dos grandes unidades morfoestructurales que conforman la Plana Baixa:

En primer lugar, hablaremos brevemente de la serra d'Espadà que se caracteriza tanto por ser una de las estribaciones del Sistema Ibérico (Ormad Sebastián, Chacón Sanchís y Garcia Alonso 2008), como por ser uno de los pocos afloramientos silíceos de la Comunitat Valenciana (Merle Farinos y Ferriol Molina 2008).

En segundo lugar, hablaremos de la Plana de Castelló, una llanura formada en el cuaternario, en la que su mitad Sur forma la llanura litoral de la Plana Baixa. Esta se sitúa en el litoral de la comarca, está tendida al pie de la Serra d'Espadà y tiene un claro perfil cóncavo (López 1957), perfil característico que además de la zona de la Plana Baixa es de todo el centro de la Comunitat Valenciana y que provoca que se formen en los territorios zonas pantanosas y marismas como la Marjal de Nules o els Estanys de Almenara. Finalmente, una vez señalados los dos elementos principales que conforman esta, hablaremos de los materiales que forman el suelo de esta llanura litoral, caracterizada por ser un suelo de gran variedad litológica. Este suelo está formado mayoritariamente por materiales arcillosos que se mezclan entre los materiales calizos compactos (Sos 1981) provocando que sea una tierra fértil, perfecta para el cultivo de la naranja.

### **2.1.2 Clima de la Plana Baixa**

El clima de la Plana Baixa se corresponde al característico del centro de la Comunitat Valenciana. Este se caracteriza por tener los inviernos templados (debido a la influencia del mar sobre el territorio) y los veranos largos y calurosos. Por lo tanto, si nos acogemos a la

clasificación de Köppen, podemos señalar que el clima de la Plana Baixa es un clima semiárido frío (BSk). Otra característica primordial consiste en que las precipitaciones son escasas e irregulares (Martínez 1958), las cuales en otoño, suelen acabar derivando en una concentración de precipitaciones en pocos días del año, provocando episodios como inundaciones y gotas frías. Estas situaciones meteorológicas en algunas ocasiones han sido devastadoras para el territorio de la Plana Baixa, puesto que han generado pérdidas humanas y materiales (Martín 2003). Un claro ejemplo son las producidas cuando graniza en un episodio de gota fría, ya que al impactar el granizo sobre el fruto del naranjo acaba dañándose e inutilizándose para el comercio del mismo.

Como conclusión de este apartado y los anteriores, en lo que respecta al marco físico de la Plana Baixa, hemos podido observar que nos encontramos en una zona que, aunque las precipitaciones sean escasas y se produzcan episodios de gotas frías que puedan dañar la recolección de los cítricos, no deja de ser un lugar con un clima óptimo y un suelo fértil, perfecto para el desarrollo del cultivo citrícola.

### 2.1.3 Población y poblamiento de la Plana Baixa

La Plana Baixa tiene una superficie de 605,15 km cuadrados y cuenta con una población de 193.553 habitantes agrupados de forma desigual en 20 municipios (Portal de información de la Generalitat Valenciana Argos 2023).

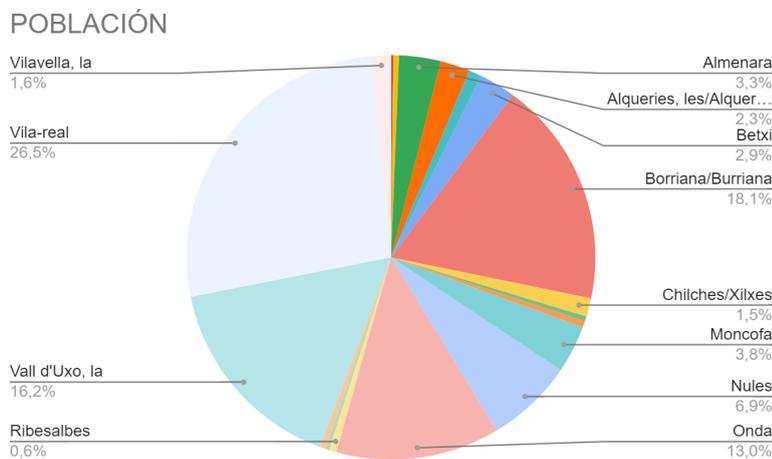
Tabla 1: Habitantes de la Plana Baixa.

MUNICIPIOS	Nº POBLACIÓN
Aín	136
Alcudia de Veo	195
Alfondeguilla	877
Almenara	6.388
Alqueries, les/Alquerías del Niño Perdido	4.511
Artana	1.979
Betxi	5.587
Borriana/Burriana	35.019
Chilches/Xilxes	2.846
Eslida	742
Llosa, La	969

Moncofa	7.338
Nules	13.449
Onda	25.099
Ribesalbes	1.159
Suera/Sueras	565
Tales	853
Vall d'Uxo, la	31.388
Vila-real	51.369
Vilavella, la	3.084

Fuente: Portal de información de la Generalitat Valenciana Argos. Elaboración propia.

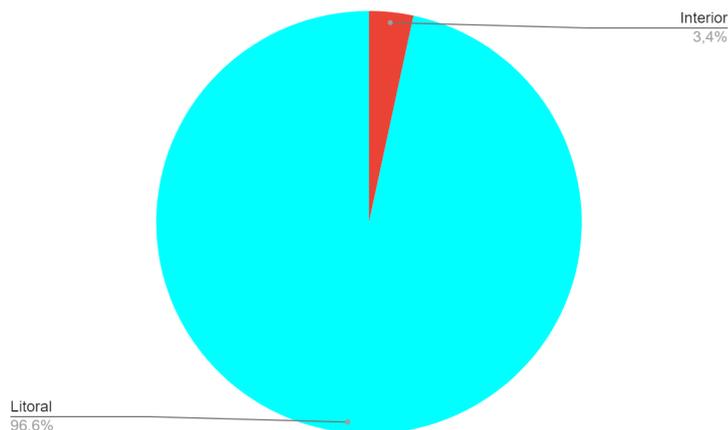
Gráfico 1: Habitantes de la Plana Baixa.



Fuente: Portal de información de la Generalitat Valenciana Argos. Elaboración propia.

Como podemos observar, la población se agrupa mayoritariamente en la llanura litoral y no en la zona montañosa de la comarca. El motivo de este reparto desigual se debe al éxodo rural que se produjo en la zona interior de la comarca a principios de los años sesenta del siglo XX (Instituto Nacional de Estadística 2022), fruto de la falta de trabajo en el sector primario, en lo que se refiere a los cultivos del interior, los cuales se caracterizan por ser de secano.

Gráfico 2: Muestra del reparto desigual de población.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

#### 2.1.4 Vías de comunicación de la Plana Baixa

La Plana Baixa es una de las comarcas mejor comunicadas de la provincia de Castelló. Después de consultar y analizar el mapa de vías de comunicación y observar detalladamente el territorio que forma la Plana Baixa, se ha podido observar que dispone de las siguientes vías de comunicación.

##### 2.1.4.1 Red Viaria

En este subapartado hablaremos de la red viaria de la comarca de la Plana Baixa, que está formada por:

- Vías de alta capacidad como la A-7 y la AP-7.
- Carreteras convencionales como la N-340 y N-225.
- Carreteras autonómicas de primer nivel como: CV-18, CV-10, CV-21 y un tramo de la CV-230.
- Carreteras autonómicas de tercer nivel como: CV-185, CV-222, CV-189, CV-191, CV-201, CV-205, CV-223, CV-200, CV-224, CV-230 y CV-2280.
- Caminos rurales.

Esta red viaria es crucial en el desarrollo de la campaña de recolección, siendo utilizada por los *collidors*<sup>1</sup> y transportistas para desarrollar su labor diaria. Las de alta capacidad, además, canalizan los flujos de exportación de los cítricos hacia el mercado Europeo.

<sup>1</sup> La palabra *Collidors* es una palabra valenciana utilizada según el *Diccionari normatiu valencià*, para referirse a la persona que coge, especialmente que se dedica a coger fruta.

#### 2.1.4.2 Red Ferroviaria

En primer lugar, hablaremos de la red que hoy en día todos conocemos, la cual consiste en la línea ferroviaria de titularidad estatal comprendida entre Valencia y Barcelona, de doble vía electrificada y perteneciente al corredor mediterráneo. Destacan los servicios de viajeros Cercanías de la línea C-6, con las estaciones de Almenara, la Llosa, Xilxes, Moncofa, Nules-la Vilavella, Borriana-les Alqueries y Vila-real.

Aunque hoy en día, esta línea tiene un uso más centrado en los pasajeros que en las mercancías, antiguamente, en el siglo XIX, se utilizaba como medio de transporte de mercancías para los trayectos nacionales por el mal estado o inexistencia de la red viaria. Posteriormente, a mediados del siglo XX llegó a ser el medio de transporte predominante en las exportaciones de naranja, debido a que la red española de carreteras carecía de vías de alta capacidad, dificultando así los trayectos largos de mercancías (Abad 2007). Por lo tanto, esa dificultad que ofrecía el transporte largo por carretera lo solucionaba el tren y es por ello que muchos almacenes citrícolas de la Plana Baixa se situaron al lado de las vías ferroviarias, con el objetivo de agilizar la logística y cargar directamente desde el muelle del almacén al vagón del tren. Un ejemplo de esto que estamos señalando, lo encontramos en los núcleos urbanos de Borriana, Nules o Vila-real (Abad 2007).

Finalmente, me gustaría señalar que el ferrocarril, aunque tuvo mucha importancia a nivel nacional, con el paso del tiempo no tuvo la misma a nivel internacional, ya que debido a factores como el diferente ancho de vía (Courtot 2017) y la construcción de nuevas vías de alta velocidad (autovías) acabó siendo superado por el camión como medio predominante para las exportaciones.

En segundo lugar, no podemos terminar este apartado sin mencionar que durante un tiempo (1888-1963) en nuestra comarca y en la Plana Alta existió otra tipología de red ferroviaria, la cual se caracterizaba por ser de vía estrecha. Dicha red estaba gestionada inicialmente por la Compañía del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón y fue por donde circuló el TVOGC,<sup>2</sup> comúnmente conocido como *La Panderola*. Esta infraestructura, según muchos autores, fue de gran importancia para la consolidación del comercio de la naranja en la Plana Baixa (Pons 2002).

---

<sup>2</sup> Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón.

### **2.1.4.3 Red Marítima**

En cuanto a transporte marítimo, el único puerto existente en la comarca es el de Borriana, muy importante para el comercio de los cítricos. Durante muchos años, del siglo XIX y XX, cuando se trataba de comercio internacional, se optaba por las vías marítimas, que proporcionaban los buques de mercancías ingleses y no por el transporte ferroviario, que aunque era el predominante a nivel nacional, no lo era en el internacional debido a los motivos expuestos anteriormente (Courtot 2017). Hoy en día, la actividad del puerto de Borriana se centra mayoritariamente en la actividad pesquera y deportiva.

En definitiva, la comarca de la Plana Baixa goza de unas vías de comunicación óptimas que facilitan el movimiento de personas y de mercancías. Además, estas vías son cruciales para el desarrollo de la campaña citrícola, dado que se han ido adaptando a lo largo del tiempo. Un ejemplo de esta afirmación lo observamos hoy en día en la transición del ferrocarril al camión en lo que se refiere al transporte de mercancías de larga distancia.

## **2.2 Historia de la naranja**

A lo largo de este punto, viajaremos en el tiempo hasta el origen de la naranja y cómo llegó esta a nuestra Comunitat Valenciana y a nuestra zona de estudio, la Plana Baixa.

### **2.2.1 Orígenes de la Naranja**

Los primeros cítricos nacieron en una extensa área del sudeste asiático durante el Terciario, hace aproximadamente unos 30 de millones de años (Zaragoza 2016). La principal diferencia que encontramos entre los cítricos primitivos y los comerciales es el sabor, dado que los originarios son amargos y los comerciales más dulces (Zaragoza 2016).

#### **2.2.1.1 La naranja en la Edad Media**

La Edad Media fue una época muy importante para este tipo de fruta, ya que fue cuando se expandió desde su lugar de origen hacia todo el mundo. Por esta razón, llegaron con los árabes a nuestro territorio, debido a su expansión desde el Sur hacia el Norte peninsular, apareció la naranja en nuestras comarcas, sembrando las bases de nuestro objeto de estudio. En la Edad Media se utilizaba la naranja en campos como el de la salud, donde hemos encontrado diferentes ejemplos de su utilización para usos medicinales y estéticos (Ribés 1946) como para frenar el mal olor corporal y aliviar el dolor de cabeza (Zaragoza 2017).

La bibliografía consultada recoge ejemplos de estos usos: en lo que respecta a los fines estéticos encontramos algunas recomendaciones de los médicos a los nobles para que llevaran siempre en la boca una hoja de naranja con la finalidad de controlar la halitosis. En cuanto a los fines medicinales, la naranja se utilizó como antidepresivo, dado que la utilizaban para curar enfermedades como la melancolía (Ribés 1946). También hemos podido encontrar ejemplos de la utilización de la naranja con la finalidad ornamental para proporcionar sombra durante los calurosos meses de verano (López 2018) o para el consumo, aunque siempre se asociaba su empleo, para recetas que tenían como fin otorgar a las personas una mejor salud (Zaragoza 2017).

Por otro lado, en lo que respecta al mundo cristiano del medievo, podemos observar un uso de la naranja similar al de los árabes. Sin embargo, tenemos que tener en cuenta que la economía en estos tiempos era de subsistencia, por lo que un cultivo como el de la naranja resultaba excepcional y minoritario, pues la mayoría de personas que habitaban nuestra comarca durante aquel periodo tenían que plantar lo imprescindible para sobrevivir ellos y su ganado (Domínguez 2008).

#### **2.2.1.2 La naranja en la Edad Moderna**

En este apartado se hablará del paso de la naranja a lo largo de la Edad Moderna (siglos XV-XVIII). Una de las características que define su primer periodo se corresponde con que fue un siglo marcado por las exploraciones de la mano de la monarquía hispánica, portuguesa y la república Genovesa (Zaragoza 2004). Estas exploraciones de los genoveses y portugueses repercutieron favorablemente a la naranja, dado que los genoveses a finales de aquel siglo trajeron la primera variedad de naranja dulce a Europa. Posteriormente, los portugueses llegaron al corazón de la naranja dulce, ubicado en China, y allí dieron con las naranjas dulces originales, que trajeron a su país en el año 1548 (Zaragoza 2004). Poco a poco, esta variedad de cítricos se acabó posicionando por delante del primitivo y acabó dispersándose progresivamente por el arco mediterráneo y Centroeuropa, enamorando a todos los europeos. Hasta tal punto que los territorios centrales del viejo continente que no reunían las características óptimas para su cultivo al aire libre, empezaron a cultivar dicho fruto en

unos invernaderos llamados *Orangeries*<sup>3</sup> que se pusieron de moda a lo largo del siglo XVII en países de la Europa Central y Occidental como Francia (Zaragoza 2017). El cultivo de la naranja en estos invernaderos generaba unos costes de producción elevados, debido al mantenimiento de estos espacios y la calefacción de los mismos, provocando que no estuviera al alcance de todos los sectores de la población (Lopez Hernandez y Perez Parra 2023).

Por lo que respecta a los países que reunían las condiciones óptimas para el cultivo al aire libre, poniendo el foco en nuestra Península y recordando que el pilar fundamental de la economía en ese momento era el sector primario, muchos burgueses vieron aquí una oportunidad de negocio. Observaron que en nuestro territorio los costes de producción eran más bajos que en las *Orangeries*, vislumbrando la oportunidad de sacar un buen margen de beneficio debido al alto precio que tenía la naranja en Centroeuropa, dado que allí a diferencia de la Península era un fruto que solamente estaba al alcance de las clases pudientes (Abad 1996).

Esta circunstancia, provocó que se plantara a finales del siglo XVII el primer huerto de naranjos de la Comunitat Valenciana, concretamente en 1781, en la localidad de Carcaixent (Cavanilles 1795), provocando el inicio de un nuevo comercio exterior que con el paso del tiempo llegó a consolidarse, siendo la nación francesa su primer cliente (Abad 1996). Por esta razón, durante el siglo XVIII se produjo una evolución en lo que respecta a los árboles frutales como el de la naranja, puesto que dejaron de plantarse en los márgenes de los campos y pasaron a plantarse en plantaciones exclusivas (Ardit 2009), siguiendo el ejemplo del notario Carlos Maseres y el farmacéutico Jacinto Bodí. Unos hombres de la localidad de Carcaixent que toda la vida serán recordados por ser quienes plantaron el primer huerto exclusivo de naranjas con fines comerciales.

### 2.2.2 Comercio de la Naranja en el S.XX

Como se ha visto en el punto anterior la primera plantación de naranjas destinada a fines comerciales en nuestra *terreta*<sup>4</sup> surgió a finales del siglo XVIII, en la comarca de la Ribera

---

<sup>3</sup> La palabra *Orangeries* es una palabra francesa utilizada según el *Dictionnaire de l'Académie Française*, para referirse a unos Edificios, habitaciones cubiertos/as donde se guardan naranjos y otras plantas frágiles durante el invierno.

<sup>4</sup> La palabra *terreta* es una palabra valenciana utilizada según el *Diccionari normatiu valencià*, para referirse a nuestro lugar de origen.

Baixa. A partir de este momento, se abre una etapa próspera en el territorio valenciano, puesto que algunos visionarios vieron en este cítrico una buena oportunidad de negocio, ya que gracias a su comercio se obtenía un gran beneficio. Por este motivo, al ver la bonanza de este negocio, a principios del siglo XIX en la llanura de la Plana empiezan a producirse las primeras plantaciones especializadas (Abad 1984).

Aquí se sembraron los primeros indicios de aquel cultivo que con el paso del tiempo ayudó a mejorar la calidad de vida de los valencianos, ya que durante este siglo ocurrieron diversas crisis agrícolas y de subsistencia que dificultaron la vida en nuestro territorio. Otro aspecto importante que ocurrió durante este siglo en la provincia de Castellón, fue que se cultivaron los primeros campos de la variedad *mandarina* con finalidad comercial, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, justo seis años después de la crisis de hambruna que se vivió durante aquella época (Abad 1984).

Poco a poco, el cultivo de los cítricos fue expandiéndose, debido a que se obtenía de la naranja un negocio bastante rentable, sembrándose en esta época las bases del comercio actual de la naranja, hecho por lo que su cultivo se extendió de una forma desmesurada a lo largo de todo el litoral mediterráneo y la Plana Baixa (Abad 1999). Muestra de este hecho, son algunos de los testimonios recopilados durante la elaboración de este trabajo: «Mi padre, me contó que se pagaba tanto por la naranja que hasta los Alfondegulleros que en aquel momento tenían olivos plantados, arrancaron los olivares y empezaron a plantar naranjos, por culpa del precio al que se pagaba la naranja<sup>5</sup>». La naranja fue muy importante para la sociedad valenciana, ya que ayudó mediante el comercio y la exportación a revitalizar la economía de la comarca, la cual estaba en horas bajas tanto por la caída de las industrias predominantes del cáñamo y la seda, como por las dos crisis que vivía en aquel momento la población, que se corresponden con una crisis general del sector agrario (Abad 1996).

En definitiva, el comercio exterior de la naranja fue el detonante que impulsó una mejora en la economía valenciana, solucionando aquella crisis agrícola que vivía el territorio valenciano por un lado y ayudando a solucionar la crisis de subsistencia por la que atravesaba la sociedad valenciana, provocando una mejora en el nivel de vida de la clase trabajadora. Y es que el comercio de la naranja, no solo trajo riqueza a las clases altas, sino que con su comercio y

---

<sup>5</sup> Bautista Daniel, en entrevista oral I.

expansión trajo riqueza y bienestar para todas las clases sociales en aquel momento, ayudándoles a salir del mal momento en el que se encontraban.

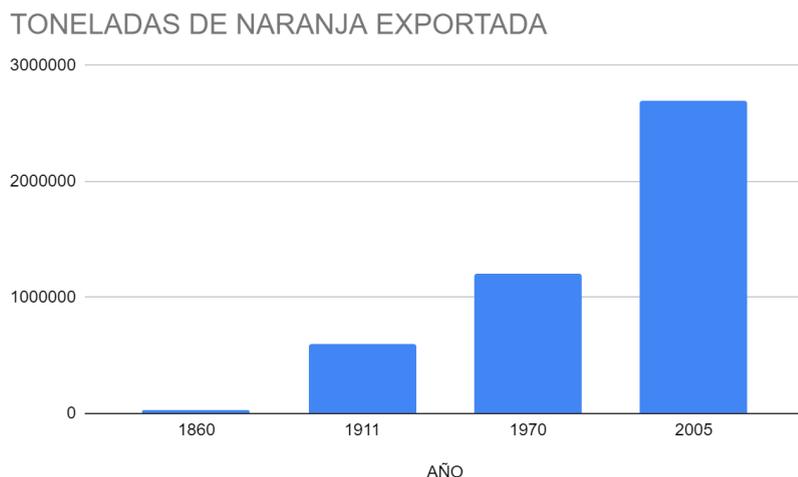
Otro matiz relevante es que el comercio de este cítrico durante el siglo XIX estaba canalizado y centralizado hacia el comercio exterior o las exportaciones, algo perfectamente comprensible dado que en el exterior se pagaba bastante más por la naranja (Abad 1996). Destaca la capacidad de resiliencia de nuestros *llauradors*<sup>6</sup>, ya que si no hubiera sido por ellos, no se hubiera podido llevar este tipo de comercio, ni tampoco se hubieran sembrado las bases de nuestro comercio actual, ya que ellos con su astucia transformaron en pocos años la Plana Baixa en un lugar volcado con la agricultura de exportación (Soriano 2023), generando en ella, como hemos señalado anteriormente, ese paisaje joven que hoy en día conocemos, símbolo de identidad de nuestra zona de estudio.

Una vez señalado a modo de introducción los aspectos básicos del comercio de la naranja durante los siglos XVIII y XIX, pasaremos a analizar el comercio de la naranja en el XX. Para ello, utilizaremos la gráfica donde se observa el elevado crecimiento que se generó en el comercio exterior, donde podemos observar una diferencia abismal al extraer los datos de las toneladas de naranja destinadas al comercio de exportación en los años 1860 y 1911. Además en este gráfico podemos observar cómo esta situación se normaliza a partir del XX, ya que el comercio exterior obtuvo un perfil más estable y gradual, tal y como podemos observar en la transición al XXI, que nada tiene que ver con la que se dio entre el XIX y XX (Mari Vidal, Garcia Martinez, Mateos Ronco, Melia Martí y Peris Moll 2005).

Gráfico 3: Toneladas de naranja exportada.

---

<sup>6</sup> La palabra *llauradors* es una palabra valenciana utilizada según el *Diccionari normatiu valencià*, para referirse a las personas que trabajan la tierra.



Fuente: Datos extraídos de «El cooperativismo agrario de comercialización ante el mercado globalizado» de Mari Vidal, Sergio, Gabriel Garcia Martinez, Alicia Mateos Ronco, Elena Meliá Martí y Elena Maria Peris Moll. Elaboración propia.

En conclusión, se puede afirmar al ver esta gráfica que el siglo XIX sembró las bases del comercio actual de este cítrico y que posteriormente se ha ido desarrollando de una forma estable y constante durante los siglos XX y XXI. Este tipo de comercio tenía como finalidad dar salida o destino a la naranja confeccionada, la cual se confeccionaba previo a pedido, situación típica de cualquier operación comercial.

Gracias a la recuperación de testimonios recopilados durante la elaboración de este trabajo, hemos hallado el punto de vista de un trabajador a la hora de atender un pedido:

Cuando había un pedido fuerte, que casi siempre era para París. Nos hacían trabajar desde las siete de la mañana que entrábamos hasta casi las doce o una de la noche y a todo esto sumale que teníamos que ir caminando desde la Llosa una hora casi, con el frío que hace en invierno a esas horas, menos los días que teníamos suerte y nos veía el tío Manolo de Xilxes y nos subía a su camión. Pero nos lo pasábamos muy bien.<sup>7</sup>

Siguiendo con la investigación sobre los comerciantes Fernando Faubell, explica cómo clasificaban la naranja a mediados del siglo .XX, para posteriormente comercializar en los mercados:

<sup>7</sup> Nieves Valls, en entrevista oral II.

Clasificar las naranjas como en el fútbol, las de primera y segunda división se enviaban a los mercados habituados a pagar precios altos por ellas, como el de París y el de Madrid. Finalmente las de tercera las mandábamos al mercado interior, donde muchas veces se mezclaban las cajas de estos pedidos con cajas de naranja bastante madurada que en muchos casos llegaba al destino podrida o casi.<sup>8</sup>

Con este testimonio podemos observar la astucia que tenían los comerciantes de naranjas. Al mandar la fruta que ellos consideraban de primera y segunda a los mercados que pagaban unos precios más altos y el *rebuig*<sup>9</sup> a los mercados de interior, los cuales se conformaban con género de menor calidad como podemos observar en este testimonio, ya que en muchos casos estas naranjas se destinaban a la venta ambulante, es decir, a los mercadillos cotidianos que puede encontrar uno en su localidad un día a la semana. «El mercado del interior era imprescindible ya que nos ayudaba a resolver la colocación de la fruta dado que este mercado podría adquirir un gran volumen cuando pasaba alguna situación extraordinaria, ya que estas naranjas se acaban vendiendo a peso o ojo<sup>10</sup>». Así pues, hemos podido ver que en el comercio de la naranja del siglo XX existen dos tipos de mercado dentro de esta tipología de comercio: el interior que era el secundario y el exterior que era el predominante.

### **2.2.3 El transporte de la naranja.**

En este apartado hablaremos de los diferentes medios de transporte predominantes que ha tenido el comercio de la naranja y de su evolución a lo largo de la historia.

#### **2.2.3.1 El transporte marítimo.**

A modo de introducción, nos gustaría recalcar que hoy en día este transporte se encuentra en un ámbito secundario, ya que mayoritariamente cubre los envíos de naranja hacia destinos internacionales que no forman parte de la Unión Europea, pero es necesario recordar que desde finales del siglo XVIII hasta bien entrado el siglo XX, el transporte marítimo fue el medio de transporte principal para la actividad comercial de la naranja. La razón por la que este transporte llegó a ser predominante fue debido al sentido exportador que adquirió desde sus inicios el comercio de la naranja, donde el transporte marítimo acabó jugando un papel decisivo en el inicio y posterior expansión de esta actividad comercial (Abad 2007).

---

<sup>8</sup> Fernando Faubell. en entrevista oral III.

<sup>9</sup> La palabra “*rebuig*” es una palabra valenciana utilizada según el *Diccionari normatiu valencià*, para definir la acción de rechazar, la cual daba nombre al rechazo de la naranjas que no gozaban de una buena calidad.

<sup>10</sup> Fernando Faubell, en entrevista oral III.

En primer lugar, hablaremos sobre las primeras exportaciones de naranja realizadas a finales del siglo XVIII, las cuales se realizaron mediante motoveleros que salieron desde las costas valencianas hacia el sur de Francia (Font de Mora 1938), con el propósito de dar respuesta a la nación francesa, que fue el primer cliente que adquirió nuestra «Fruta Daurada» (Abad 1984). Con el paso del tiempo los motoveleros acabaron siendo sustituidos por los buques, dado que en su interior cabían muchas más toneladas de naranja que en los anteriores (Font de Mora 1938).

En segundo lugar, hablaremos de la influencia del transporte marítimo en nuestra comarca, recordando que la naranja mejoró la calidad de vida de los habitantes de nuestro territorio, al igual que el resto de territorio valenciano, y además, impulsó una mejora en la economía (Abad 1984). Este detalle no pasará inadvertido durante la Segunda República, centrándose sus gobiernos en impulsar y respaldar el cultivo y comercio de la naranja, creando en la comarca instalaciones como el puerto de Borriana, una infraestructura que logró el municipio gracias a la mediación de Jaime Chicharro en el año 1920 (Roca 1932).

Esta infraestructura también trajo otra auxiliar que ayudó a la consolidación de la naranja en el extranjero (Pons 2002) la bifurcación de la línea de la Panderola a su paso por Vila-real, creándose un ramal hasta el puerto de Borriana. Esta línea secundaria no sólo unía el Puerto de Borriana con el resto de municipios de la comarca, sino que lo enlazó con la línea de la Compañía de Ferrocarriles del Norte (Roca 1932), ya que al lado de la misma estación de ferrocarril de Borriana-Alqueries, el TVOGC tenía un apeadero. Por este motivo, hoy en día encontramos cerca de la Estación de Ferrocarril de Borriana-Alqueries *el camí de la vieta*, una vía agrícola por donde antiguamente pasaba el TVOGC cuando se dirigía hacia el puerto de Borriana.

Finalmente, para concluir este punto es necesario recalcar que gracias la fusión de estos medios de transporte, se agilizó notablemente la logística hacia el puerto de Borriana, logrando así que esta infraestructura y sus medios ferroviarios auxiliares, terminaran siendo tres elementos claves en el auge de comercio exterior de la naranja de la Plana Baixa formando un triunvirato perfecto que durante muchos años dotó a este puerto de gran rapidez a la hora de dar salida a sus respectivos productos (Pons 2002).

### **2.2.3.2 El transporte ferroviario**

Hoy en día, ya no se transporta naranjas como en antaño, aunque se pretende fomentar infraestructuras como el corredor mediterráneo, con el propósito de que en un futuro no muy lejano el ferrocarril vuelva a llevar este determinado tipo de mercancías buscando un nuevo modelo bimodal que haga disminuir las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera reduciendo así el tráfico de camiones. Este transporte ha sido crucial desde un primer y segundo plano, como podremos ver a lo largo de este apartado:

En primer lugar hablaremos de lo importante que fue el ferrocarril como medio auxiliar o de segundo plano, ya que gracias a este se impulsó notablemente el desarrollo del comercio de la naranja en nuestra comarca, tal y como muestran muchos autores al señalar el TVOGC, como una infraestructura crucial para la consolidación del puerto de Borriana como principal núcleo exportador de las naranjas de la Plana Baixa durante la primera mitad del siglo XX (Pons 2002), como se ha indicado anteriormente. Con el paso del tiempo, la posición del ferrocarril fue cambiando hasta llegar a la segunda mitad del siglo XX: En esta época, se convirtió en el medio de transporte predominante para el comercio exterior de nuestras naranjas, ya que fue el elegido para hacer los trayectos largos a nivel europeo, puesto que el sistema de carreteras español carecía de vías de alta capacidad, dificultando así los trayectos largos de mercancías (Abad 2007).

Por lo tanto, esa dificultad que ofrecía el transporte largo por carretera lo solucionaba el tren, y es por ello, que muchos almacenes citrícolas de la Plana Baixa se situaron al lado de las vías ferroviarias, con el objetivo de agilizar la logística y cargar directamente desde el muelle de la almacén al vagón del tren. Un ejemplo de esto se encuentra en los núcleos urbanos de Borriana, Nules o Vila-real. Finalmente, el ferrocarril dejó de ser el medio de transporte predominante durante la campaña del 1975-1976, ya que acabó en el transcurso de esta superado por el camión (Abad 2007).

### **2.2.3.3 El transporte por carretera**

Hoy en día este medio de transporte es el predominante, ya que ofrece tanto al vendedor como al cliente unas comodidades y una flexibilidad que actualmente no pueden ofrecer los otros medios. El transporte por carretera se impuso como medio de transporte predominante

en el comercio exterior de la naranja, durante la campaña del 1975-1976 y hasta día de hoy no ha aparecido ninguno que lo desplace para este fin.

Como conclusión destacar la capacidad que han tenido los comerciantes de naranja a lo largo del siglo XX, para adaptarse a la situación, sabiendo escoger en cada momento el tipo de transporte más adecuado, para una mayor eficacia y lograr satisfacer al cliente.

### 3. LOS ALMACENES DE NARANJA

#### 3.1 Descripción.

Los almacenes de naranja son centros donde se confeccionan y elaboran los pedidos de naranjas, siendo estos lugares de transición entre el campo y los mercados.

#### 3.2 Estructura.

Para llevar a cabo este apartado, nos centraremos en el almacén de Bordils<sup>11</sup>, ubicado en la localidad de la Llosa. Una infraestructura creada a finales del siglo XX, cuando el ferrocarril empezaba a flaquear como medio predominante del sector comercial de la naranja. Este almacén fue construido debido a que el antiguo de Almenara se quedó limitado para acoger toda su producción. Según nos ha relatado Bautista Daniel Arnau, encargado principal de este almacén desde el día de su inauguración, hasta el día que se jubiló, el almacén se estructuraba en tres zonas: producción, administración y descanso:

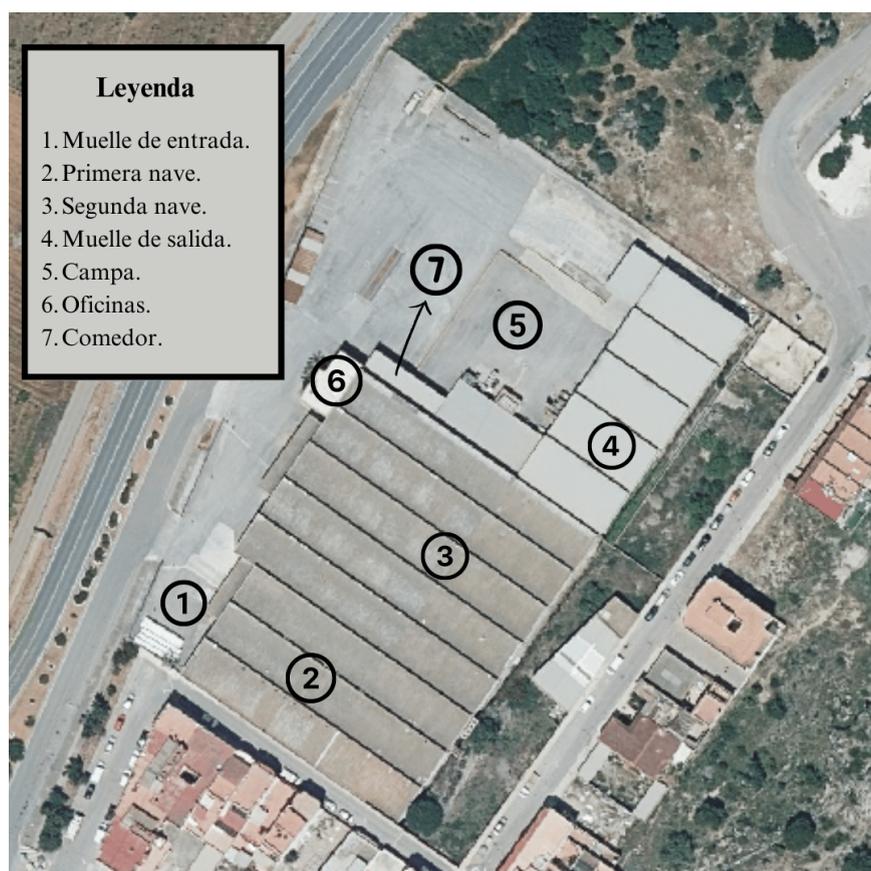


Imagen 2: Imagen aérea del almacén de Bordils. Fuente: Visor cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

<sup>11</sup> Actual Château Benllauch s.l.

- **Zona de producción:**

-Muelle de entrada: Lugar donde los camiones entraban la naranja recolectada por los collidors y lugar por donde salía la naranja podrida.

-Primera nave: Donde se manipulaba la naranja y se almacenaba en las cámaras para madurarla o conservarla.

-Segunda nave: Donde se envasaba o enmallaba la naranja para dar respuesta a los pedidos.

-Muelle de salida: Lugar donde se daba salida a los pedidos.

-Campa: Lugar donde se encuentran los cajones que se destinaban a la recolección y el parking del personal.

- **Zona de administración:**

-Oficinas.

- **Zona de descanso:**

-El comedor.<sup>12</sup>

Por lo que hemos ido observando, esta estructura era y es muy común en casi todos los almacenes, menos los que se encontraban cerca de la vida del tren, que mantenían una estructura de Este a Oeste, encontrándose en el primero el muelle de entrada y en el segundo el muelle de salida, al estar delante de la misma vía ferroviaria.

Donde en el Este se encontraba el muelle de entrada y en el Oeste el muelle de salida, el cual se encontraba delante de la misma vía ferroviaria.

---

<sup>12</sup> Bautista Daniel, en entrevista oral I.

### 3.3 Proceso industrial

Desde principios del siglo XX, los almacenes de naranja han adquirido una estructura mecanizada (Abad 1984) que se articula en diversas funciones que según Vicente Abad son: limpieza, desinfección, abrillantado, calibrado, tria y envasado, tal y como podemos observar gracias a algunos de los testimonios recopilados durante la elaboración de este trabajo. El proceso industrial es el siguiente:

1. La naranja recolectada en los campos entra envasada en cajas al muelle de entrada. Al principio del siglo XX, esta era llevada al almacén con vehículos de tracción animal. Luego, la naranja acabaría llegando al almacén con camiones.
2. Posteriormente, se realizan diferentes tareas de limpieza, desinfección y abrillantado para poder así empezar a confeccionar y elaborar los pedidos.
3. Una vez se tiene la naranja en perfectas condiciones, se calibra, separando las grandes de las pequeñas, con el propósito de dar a los mejores clientes una fruta de buen tamaño.
4. Después de haberse calibrado, se tria con el propósito de observar de una forma detenida si la naranja tiene algún tipo de imperfección y si tiene alguna imperfección se destina a mercados de segunda, tercera o podrido (para animales).
5. Una vez terminado el proceso de tria se lleva a cabo el empaquetado donde las mujeres hacen verdaderas obras de arte en los platones<sup>13</sup>.
6. Finalmente, salen por el muelle de salida, con dirección al lugar donde tienen que ser vendidas.<sup>14</sup>

### 3.4 Evolución de las secciones de trabajo

En este punto hablaremos de cómo han evolucionado algunas secciones de la estructura mecanizada del almacén, facilitando así el día a día de los trabajadores de la misma. Como hemos dicho anteriormente, el almacén se articula mediante una estructura mecanizada compuesta de diferentes secciones: limpieza, desinfección, abrillantado, calibrado, tria y envasado. Tal y como nos señala ella en la entrevista, muchas de estas ya no se desarrollan de la misma manera que cuando ella empezó, provocando indirectamente una mejora del puesto

---

<sup>13</sup> Cajas destinadas a la venta

<sup>14</sup> Bautista Daniel, en entrevista oral I.

de trabajo.«Yo empecé a los 14 años y era una miseria el almacén, porque entonces no estaban las máquinas que encontramos hoy en día<sup>15</sup>».

Un ejemplo de cómo han evolucionado las funciones del almacén lo tenemos en los conocimientos de Nieves Valls, porque ella ha trabajado en esto, desde la segunda mitad del siglo XX hasta que se jubiló en el siglo XXI. Hecho por el cual nos muestra diferentes cambios en las secciones del almacén como los de:

- **Limpeza, desinfección y abrillantado:**

Hoy en día son completamente automatizadas, pero cuando ella empezó: «No había máquinas para limpiar las naranjas como hay ahora y lo que era *negreta*<sup>16</sup>se limpiaba fregando la naranja con cepillos de goma en capazos con serradura mojada<sup>17</sup>».

- **Calibrado:**

Según Nieves, cuando empezó tampoco habían máquinas que calibran automáticamente la naranja como ahora:

Tampoco habían máquinas calibradoras, por lo tanto la naranja se calibraba toda a mano, con unos calibres que habían y entonces teníamos que clasificar las naranjas en una “montonà” de capazos que cada uno tenía su número. Entonces como puedes observar aún no habían ni calibradoras, porque nos echaban lo calibrado a las pasteras y de ahí ya encajamos por números.<sup>18</sup>

Como podemos ver, gracias al testimonio de Nieves Valls, a partir de la segunda mitad del S.XX se mejoró considerablemente las condiciones de trabajo en los almacenes de naranjas.

### **3.5 Organización del personal.**

En lo que respecta al personal de un almacén, hay que distinguir entre el que elabora los pedidos y el que se encarga de gestionar el comercio (Abad 1991):

---

<sup>15</sup> Nieves Valls, en entrevista oral II

<sup>16</sup> Forma coloquial valenciana usada para decir suciedad.

<sup>17</sup> Nieves Valls, en entrevista oral II.

<sup>18</sup> Nieves Valls, en entrevista oral II.

- **Personal directivo:**

1. Equipo directivo: el personal encargado de dirigir el timón del almacén que normalmente está formado por: un director general, gerente, contable y corredor principal.
2. Personal administrativo: formado por administrativos que tienen como función apoyar las tareas del equipo directivo. Además de gestionar las entradas y salidas de los muelles.
3. Corredores: los encargados de acatar las órdenes del corredor principal, que consiste en buscar naranjas por el territorio que cumplan con los requisitos del comercio y ofrecer por ellas el precio que estipula el corredor principal.
4. Departamento de calidad: los que se encargan de analizar si la naranja que entra por el muelle de entrada es óptima y de calidad. Además, de si está bien cogida o no por parte de los cogedores.

- **Personal operario**

Trabajaba en manipular y dar salida al producto. Este grupo era y es el pulmón del comercio, dado que sin él, la actividad comercial no se podría llevar a cabo, por eso también estaba bien estructurado, tal y como podemos observar gracias a algunos de los testimonios recopilados durante la elaboración de este trabajo. «Un Jefe de almacén, otro de máquinas y cinco mujeres encargadas, que se encargaban de dirigir cada línea <sup>19</sup>».

1. Jefe de almacén: se encargaba de dirigir a todo el personal operario.
2. Jefe de máquinas: se encargaba del buen funcionamiento de las máquinas y su correspondiente mantenimiento.

---

<sup>19</sup> Nieves Valls, en entrevista oral II.

3. Cinco mujeres encargadas: su función era dirigir cada una de las cinco líneas que conforman un almacén. Cada una de ellas, si tomamos el ejemplo de Bordils, estaba a cargo de 60 mujeres.<sup>20</sup>
4. Personal de línea: Compuesto en casos como el de Bordils S.L por «300 mujeres fácilmente, de la Llosa, Almenara y los Valles. Mas aparte los hombres».<sup>21</sup>

### **3.6 Ubicación**

En este punto, hemos elaborado un estudio por localidades de cómo han cambiado las ubicaciones de los almacenes de naranjas de la Plana Baixa a lo largo del siglo XX.

Las primeras herramientas nos han ayudado a encontrar y datar las instalaciones. La última, nos ha ayudado a observar la evolución de la tendencia en los medios de transporte de la naranja, aspecto muy importante en cuanto al tema de las ubicaciones.

Una vez tomados los datos extraídos de estas tres fuentes, hemos encontrado cuarenta y ocho almacenes inaugurados a lo largo del siglo XX, mediante los datos extraídos del catastro se ha construido un gráfico para mostrar que de todos ellos solo se inauguraron cuatro en la primera mitad del siglo XX.

Otro factor muy importante en el campo de la ubicación de estos centros frutícolas construidos durante el siglo XX, vino de la mano del posicionamiento del camión como medio de transporte predominante durante el año 1975. A partir de dicho posicionamiento se abrieron nuevos comercios en localidades alejadas de las vías ferroviarias, dando la oportunidad de participar en este negocio a todos los municipios de la comarca que quisieran. Este es el caso del municipio de Betxí o de la Llosa, ya que gracias al nuevo papel del camión como medio de transporte predominante, se pudieron abrir nuevos almacenes en aquellas localidades.

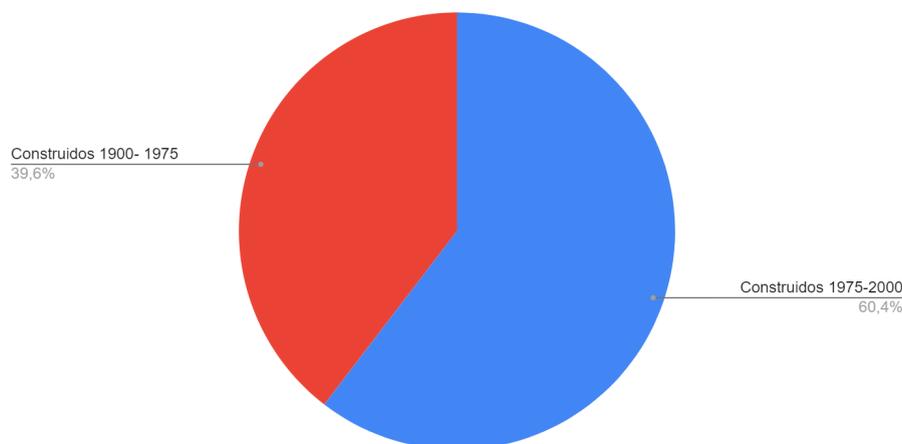
Como rasgo general, antes de entrar de lleno en el análisis por localidades, podemos llegar a la conclusión, de que con el cambio al camión (como medio de transporte predominante en 1975) se incrementó el número de nuevos almacenes en nuestra comarca durante el siglo XX.

---

<sup>20</sup> Nieves Valls, en entrevista oral II.

<sup>21</sup> Nieves Valls, en entrevista oral II.

Gráfico 4: Almacenes de la comarca construidos durante el siglo XX.



Fuente: Datos extraídos del Catastro. Elaboración propia.

Finalmente, procederemos a la clasificación por municipios, con la finalidad de mostrar las diferentes ubicaciones que han tenido estos centros frutícolas construidos a lo largo del siglo XX.

### Almenara

En Almenara, hemos encontrado dos almacenes construidos durante la segunda mitad del siglo XX: German Sancho de 1963 y Pascual Hermanos<sup>22</sup>, de 1964. El caso del almacén de Germán Sancho, situado frente a la antigua carretera que conectaba Almenara con Vall d’Uixó es bastante peculiar, ya que rompe con la tendencia general que había en aquel momento, la cual era construir almacenes al lado de las vías ferroviarias tal y como hizo Pascual Hermanos, «inaugurando en esta localidad el almacén hortofrutícola más importante de Europa con carga directa sobre vagón de ferrocarril (Almela 2023)».

### les Alqueries

En esta localidad, hemos encontrado cinco almacenes construidos durante la segunda mitad del siglo XX: SAT CV Productes Agraris del Mediterrani (1962), Bagu S.L (1974), Garcia Ballester S.L (1975), Agoral S.Coop.Valenciana (1993) y Cocalni Cooperativa (1994). Los tres primeros, se construyeron en una época donde el ferrocarril todavía era el medio de

---

<sup>22</sup> Actual Frutas Romu.

transporte predominante, por este motivo, están equipados con muelle ferroviario y se encuentran cerca de las vías. Los dos últimos, se inauguraron en una época en la que el camión era el medio de transporte predominante, hecho por el cual se encuentran cerca de la CV-222 y N-340 respectivamente. Como curiosidad, nos gustaría añadir, que probablemente la Cocalni se construyera sobre un antiguo almacén que cargaba a la Panderola, ya que su trazado pasa muy cerca de la misma.

### **Artana**

En esta localidad de nuestra comarca que está alejada de la vía ferroviaria, hemos encontrado un almacén (Artanfrut) construido durante la segunda mitad del siglo XX. Este almacén está situado en la carretera CV-223, la cual atravesaba por el medio la localidad y se inauguró durante el 1964 en una época donde el camión aún no era el medio de transporte predominante, pero ya empezaba a acercarse al transporte ferroviario.

### **Betxi**

En esta localidad de nuestra comarca que está alejada de la vía ferroviaria, hemos encontrado cinco almacenes construidos en la segunda mitad del siglo XX. Dos de los cinco construidos en la antesala del cambio de predominio del ferrocarril al camión, tales como: COFRU (1973) y Cañamàs (1974). Los otros tres se construyeron a partir de 1975, fecha en la que se impuso el camión como medio de transporte predominante y son: Fruit Move<sup>23</sup> (1978), S.A.T La Plana (1997) y Euro-Coci Cooperativa Valenciana (1998). Todos ellos se encuentran cerca de la carretera CV-10, que antes era una carretera comarcal.

### **Borriana**

En esta localidad, hemos encontrado tres almacenes construidos durante finales del siglo XX: Antón (1990), Sanahuja (1991) y Bagu S.L (1993). Durante este periodo, el camión era ya el transporte predominante, motivo por el cual se optó por construir estos almacenes cerca de vías principales, tales como el Camí la Cossa, Fondo o Llombai, respectivamente.

---

<sup>23</sup> Antigua Frutas Ibañez.

## **Xilxes**

En esta localidad, hemos encontrado cinco almacenes construidos durante la segunda mitad del siglo XX. De los cinco, únicamente se construyó uno de ellos cuando el ferrocarril era el medio de transporte predominante, y se corresponde con el almacén de Boyquel (1965) con acceso por un lado a la N-340 y por otro a línea ferroviaria, hasta que vendió la nave donde se encontraba el muelle ferroviario a la cooperativa agrícola de Xilxes, donde actualmente se encuentra la Soex 2 de Moncofar (1980). Los otros tres almacenes, se corresponden con los de Llusar (1991), Dracma<sup>24</sup> (1991) y Minguet (1995). Ambos cerca de vías secundarias que conectan rápidamente con la N-340, ya que se construyeron en un periodo donde el camión ya era el medio de transporte predominante.

## **la Llosa**

En la Llosa, encontramos dos almacenes que se construyeron en la segunda mitad del siglo XX. Estos se corresponden con Citrimed (1973) y Château Benllauch S.L.<sup>25</sup> (1975). Dichos almacenes, se construyeron en el periodo en el que el camión acabó imponiéndose al ferrocarril y por este motivo se encuentran los dos a ambos lados de la N-340.

## **Moncofa**

En Moncofa, encontramos dos almacenes construidos durante el siglo XX. Aunque es un municipio con línea ferroviaria, al estar alejada de la misma no se ha dado el caso de encontrar un almacén adherida a ella, los dos únicos almacenes se encuentran dentro del casco urbano y estos son: SOEX 2 (1965) y Filbe (1997).

## **Nules**

En Nules, encontramos diez almacenes construidos a lo largo del siglo XX. Cinco de los mismos se encuentran adheridos a la línea ferroviaria, ya que se inauguraron cuando el ferrocarril era el medio de transporte predominante y por este motivo están equipados con muelle ferroviario. Estos almacenes son: Nebot y Lucas S.L (1963), Nulexport<sup>26</sup> (1974),

---

<sup>24</sup> Antigua Medicitrus.

<sup>25</sup> Antigua Bordils S.L.

<sup>26</sup> Actualmente es una nave de Citrics Nules Coop.V.

Numen (1975) y Sonex 1 (1975). Los otros restantes se corresponden con Vigafrut (1970), anterior a la época del predominio del camión y lejos de la vía ferroviaria, puesto que se encuentra en la carretera de Vilavella; Frutas Éxito (1978) ubicado en la N-340, Sonex 5 (1989) y Citrics Nules Coop.V ubicados en el polígono industrial senda mitjana y Cipla (1998) ubicado frente a la N-340.

### **Vall d'Uixó**

En la Vall de d'Uixó, encontramos dos almacenes construidos durante el siglo XX. El almacén que alberga la Vallfrut Coop V (1977) y Uxorange<sup>27</sup> (1988). Ambas se inauguraron en el periodo donde el ferrocarril dejó paso al camión, y por ello, se encuentran respectivamente en zonas estratégicas como la Ctra de Segorbe y la Ctra de Borriana. Además, la Vall no tiene línea ferroviaria.

### **Vila-real**

En Vila-real, encontramos siete almacenes construidos durante el siglo XX. Como peculiaridad me gustaría señalar que solamente en este municipio hemos encontrado cuatro almacenes construidos durante la primera mitad del siglo XX y estos son: Exportación de naranjas y mandarinas "Real Export", Benjamín Beltran S.A (1940), Antonio Tries exportación de Cítricos (1950) y Vicente Meseguer S.L (1950). Estos se encuentran a ambos lados de la línea ferroviaria de esta localidad y fueron construidos en una época en la que el transporte marítimo era el medio de transporte principal, así que muy probablemente, se ubicaron ahí para agilizar el proceso hasta llegar a Borriana, donde se encontraba una bifurcación de la línea con la vieta que conducía hacia el puerto de Borriana, principal centro de exportador de cítricos durante aquel periodo. El resto de almacenes: Citrias S.Coop (1974), Real Export II (1983) y Cocalni (1998) se inauguraron en una época donde el camión era el medio de transporte predominante y por ello se situaron cerca de vías de acceso a la N-340.

### **la Vilavella**

En esta localidad de nuestra comarca que está alejada de la vía ferroviaria, hemos encontrado cuatro almacenes construidos en la segunda mitad del siglo XX. Dos de los cinco construidos

---

<sup>27</sup> Actual Agribur S.L.

en la antesala del cambio de predominio del ferrocarril al camión, tales como: Llusar I (1960) y Narvill I (1965). Los otros dos se construyeron a partir de 1975, fecha en la que se impuso el camión como medio de transporte predominante y son: Llusar II<sup>28</sup> (1980) y Elementfresh<sup>29</sup> (1992). Finalmente, es necesario señalar que estos se encuentran cerca o en la carretera que conecta la localidad con la Vall d'Uixó.

Como conclusión de este estudio acerca de las ubicaciones de los almacenes de naranja a lo largo del siglo XX, podemos extraer después de los datos tomados que el transporte ha sido predominante a la hora de elegir una ubicación. Es por ello, que desde 1900 a 1975 en las localidades (excepto Moncofa o la Llosa) por donde transcurre la línea ferroviaria se escogió construir los centros frutícolas al lado de la vía proveyéndolos de un muelle ferroviario para agilizar el transporte de este cítrico. Finalmente, con el paso de los años y a partir de 1975 (año de la primera campaña que el camión se impuso al ferrocarril) se optó por construir almacenes cerca de las carreteras para así ganar rapidez a la hora de transportar su producto.

---

<sup>28</sup> Antigua Frutas Romu

<sup>29</sup> Antigua Narvill II

Tabla 2: Almacenes construidos en la Plana Baixa durante el S.XX

	AÑO	NOMBRE	CALLE	PRÓXIMA VÍA FERROVIARIA	ALEJADA VÍA FERROVIARIA
Almenara	1963	German Sancho y CIA	Carrer dels Molins, 67.	NO	SI
Almenara	1964	Pascual hermanos	Edificio Frente Estacion Ffccc, S/n	SI	NO
les Alqueries del Niño Perdido	1962	SAT 29 CV Productes Agraris del Mediterrani	Avinguda José Izquierdo, 51	SI	NO
les Alqueries del Niño Perdido	1974	Bagu S.L	Calle de la Exportación, nº 4	SI	NO
les Alqueries del Niño Perdido	1975	Garcia Ballester S.L. - Exportació de fruites	Calle de la Exportación, nº 5	SI	NO
les Alqueries del Niño Perdido	1993	Agroal S. Coop. Valenciana	Carrer Llevant, 5	NO	SI
les Alqueries del Niño Perdido	1994	Cocalmi Cooperativa V.	Carrer Pany de Lloreta, 22	NO	SI
Artana	1964	Artanfrut	Av. de la Serra d'Espadà, 103	NO	SI
Betxi	1973	Coop. Fruticola (COFRU)	Camí dels Palos, 133	NO	SI
Betxi	1974	Cañamás	Plaça Poligon 2	NO	SI
Betxi	1978	Fruit Move (antigua Frutas Ibañez)	Carrer de la Vilavella	NO	SI
Betxi	1997	S. A. T La Plana	Carrer de Martin Luther King, s/n.	NO	SI
Betxi	1998	Euro - Coci Cooperativa Valenciana	Calle De Joaquim Ferrandis, 68	NO	SI
Borriana	1990	Autón (antigua Biropa)	Camí la Cossa	NO	SI
Borriana	1991	Smaahija	Camí Fondo, 64	NO	SI
Borriana	1993	Bagu S.L. (antigua COHOBO Burriana)	Avenida Llobregat, S/N	NO	SI
Xilxes	1965	Boyquel	N-340, 948	SI	NO
Xilxes	1980	SOEX 2 (antigua Cooperativa "La Junquera")	N-340, 948	SI	NO
Xilxes	1991	Llusar	Carrer Pare Roc Melcior, s/n.	NO	SI
Xilxes	1991	Frutas Drama (antigua Medicitrus)	Camino de, Carrer Moncofa, s/n	NO	SI
Xilxes	1995	Frutas Manguet S.L	CTRA. DEL MAR, S/N	NO	SI
la Llosa	1973	CITRIMED S.L.	Camino Segorbe, S/N	NO	SI
la Llosa	1975	CHÂTEAU BENLLAUCH S.L. (antigua Bordils)	Av. Comunidad Valenciana, 15.	NO	SI
Moncofa	1965	SOEX 2	Carrer de Castelló, 20	NO	SI
Moncofa	1997	Fàbe	Carrer de Castelló, 47	NO	SI
Nules	1963	Naboty Lucas S.L	Carrer Ramon Lull	SI	NO
Nules	1970	Vigafut	Carr. de Vilavella, 92	NO	SI
Nules	1974	Citrices Nules Coop.V (antigua Nulesport)	Carrer Senda Mitjana, 21	SI	NO
Nules	1975	Numen	Carrer Senda Mitjana, 28	SI	NO
Nules	1975	Juan Rubert (antigua SONEX 1)	Carrer Senda Mitjana, 48	SI	NO
Nules	1976	Bicoca	Carrer Senda Mitjana, 14	SI	NO
Nules	1978	La Fruit Company (antigua Frutas Exito)	Ctra. N 340, 4	NO	SI
Nules	1989	SONEX 5	Carrer Senda Mitjana, 58	NO	SI
Nules	1990	Citrices Nules Coop.V	Carrer Senda Mitjana, 25	NO	SI
Nules	1998	Cipla	Carrer Plan Parcial Polar, 1	NO	SI
Vall d'Uxó	1977	Vallfrut Coop V	Ctra. de Segorbe, 216	NO	SI
Vall d'Uxó	1988	Agribur S.L (antigua Uxorange)	Carretera Burriana Segorb. km23'5	NO	SI

Vila-real	1933	Exportación de naranjas y mandarinas "Real Export" I	Carrer Doña Ana Nebot López, 42	SI	NO
Vila-real	1940	Benjamin Beltrán S.A	Carrer Doña Ana Nebot López, 4	SI	NO
Vila-real	1940	Antonio Tries, Exportación de Cítricos	Av. França, 8	SI	NO
Vila-real	1950	Vicente Messeguer S.L	Carrer Doña Ana Nebot López, 24	SI	NO
Vila-real	1974	Citrias S Coop L	Carrer Pietat, 205, 12540 Vila-real, Castelló	NO	SI
Vila-real	1983	"Real Export" II	CL DONES DEL MAGATZEM 27	NO	SI
Vila-real	1998	Cocaini	Cami d'Artana - Vila-Real, 55	NO	SI
Vilavella	1960	Antigua Llusar	Ctra. de la Vall d'Uixó, 155	NO	SI
Vilavella	1965	Narvill I	Ctra. de la Vall d'Uixó, 72	NO	SI
Vilavella	1980	Llusar II (antigua Romu)	Ctra. de la Vall d'Uixó, 96	NO	SI
Vilavella	1992	Elementfresh (antigua Narvill II)	Partida Puet Poligon 3.	NO	SI

Fuente: Catastro y visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. Elaboración propia

### **3.7 Patrimonio**

En este punto nos hemos apoyado en la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, con el propósito de realizar una definición acerca de este tipo de patrimonio, para posteriormente relacionarlo con el mundo citrícola y demostrar así lo importante que es la naranja -y todo lo que la engloba- para la cultura valenciana. Muestra de ello es el museo de la naranja de Borriana (cerrado actualmente), un edificio de gran valor arquitectónico que fue ideado con el propósito de poner en valor el legado patrimonial y que recoge diferentes ejemplos de bienes muebles relacionados con el mundo de la naranja.

#### **3.7.1 Introducción al Patrimonio Cultural Valenciano**

La Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano publicada en el *DOGVI* núm. 3267, de 18/06/1998, define el concepto de Patrimonio Cultural Valenciano como:

Una de las principales señas de identidad del pueblo valenciano y el testimonio de su contribución a la cultura universal. Los bienes que lo integran constituyen un legado patrimonial de inapreciable valor, cuya conservación y enriquecimiento corresponde a todos los valencianos y especialmente a las instituciones y los poderes públicos que los representan». Si relacionamos esta definición con todo lo que significa la naranja para los valencianos, llegamos a la conclusión que la naranja (y todo lo que todo lo que la engloba) es una seña de identidad del pueblo valenciano y por lo tanto un ejemplo de su patrimonio cultural.

De la misma manera, si seguimos analizando la citada ley en el artículo primero sección dos, indica:

El patrimonio cultural valenciano está constituido por los bienes muebles e inmuebles de valor histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico, técnico, o de cualquier otra naturaleza cultural, existentes en el territorio de la Comunitat Valenciana o que, hallándose fuera de él, sean especialmente representativos de la historia y la cultura valenciana. La Generalitat promoverá el retorno a la Comunitat Valenciana de estos últimos a fin de hacer posible la aplicación a ellos de las medidas de protección y fomento previstas en esta ley.

Por lo tanto, si tomamos como referencia esta sección del artículo primero y volvemos a relacionarla con la naranja, podemos llegar otra vez a la deducción de que la naranja es

sinónimo de patrimonio cultural valenciano, ya que su existencia entre otros casos ha generado diferentes bienes inmuebles de valor *arquitectónico*, como los almacenes construidos a lo largo del siglo XX en la Plana Baixa.

### **3.7.2 Ejemplos de almacenes de la Plana Baixa destacados por su gran valor arquitectónico**

El propósito de este apartado consistirá en el análisis de tres diferentes ejemplos de almacenes construidos a lo largo del siglo XX en la Plana Baixa que resaltan por su gran valor arquitectónico. Para ello, nos hemos centrado en tres almacenes situados en el municipio de Vila-real, los cuales son de gran valor arquitectónico, ya que muestran las diferentes tendencias que se han ido viendo a lo largo del siglo XX en la construcción de este tipo de instalaciones.

#### **3.7.2.1 Exportación de Frutas “Tomas Cabrera”**

Ubicado en Vila-real (Av Francia, 23). Este almacén fue proyectado por el arquitecto José Gimeno Almela y fue construido en el año 1919. Es una obra asociada al modernismo tardío (Domenech 1989), tal y como podemos observar en su diseño y decoración principal. Su estado de conservación es favorable. Hoy en día se encuentra en el mismo el “Espai Jove” del Ayuntamiento de Vila-real.



Imagen 3: Vista del antiguo almacén de exportación de Frutas “Tomas Cabrera”. Fotografía del autor.

### 3.7.2.2 Exportación de naranjas y mandarinas "Real Export"

Ubicado en Vila-real (Calle, Doña Ana Nebot López, 42). Este almacén fue proyectado por el arquitecto Vicente Traver Tomás y fue construido en el año 1935. Es una obra donde se aprecian dos estilos: Neobarroco y Art Decó. El primero se aprecia en su diseño, y el segundo, se observa en los apliques cerámicos que forman la decoración principal de la fachada (Domenech 1989). Su estado de conservación es favorable. Actualmente, se utiliza como un simple almacén donde guardan vehículos agrícolas.



Imagen 4: Vista del antiguo almacén de exportación de naranjas y mandarinas "Real Export". Fotografía del autor.

### 3.7.2.3 Almacén de Eliseo Arrufat

Ubicado en Vila-real (Av. Cedre 58). Este almacén fue proyectado por el arquitecto Miquel Prades Safont y fue construido en 1960. Es una obra, -desde nuestro punto de vista- de gran valor arquitectónico, puesto que muestra en ella la renovación arquitectónica que se llevó a cabo en los almacenes construidos durante la segunda mitad del siglo XX. Como se puede observar, esta arquitectura poco tiene que ver con los almacenes destacados anteriormente, ya que se aprecia en ella un instinto renovador (Domenech, 1989). Su estado de conservación es favorable. Hoy en día, la parte donde estaban las oficinas se encuentra cerrada al público y donde se encontraba el almacén, se encuentra la Peña Celtic Submarí.



Imagen 5: Vista del antiguo almacén de Eliseo Arrufat. Fotografía del autor.

A modo de conclusión, me gustaría destacar la importancia de la preservación de este patrimonio. Ya que como dijo Aldo Rossi «los lugares son más fuertes que las personas». Y aunque para muchos sean simples almacenes, son parte de la historia de nuestra comarca y son una muestra valiosa de la arquitectura industrial del siglo XX. Gracias a su preservación hemos podido observar con ellos los diferentes tipos de estilos arquitectónicos de los almacenes construidos a lo largo del siglo XX en la Plana Baixa.

## 4. CONCLUSIONES

La primera conclusión a la que se ha llegado durante la investigación, incluso desde el inicio de la misma, era la necesidad de tratar un tema tan importante como el que nos acontece, puesto que hasta el momento no se había tenido mucho en cuenta, ya que solamente se ha tratado desde una perspectiva generalizada. Y por ello, mucha de la información ha quedado en el olvido, por lo cual se ha recurrido a diversos testimonios para llegar donde la bibliografía no ha podido llegar y así dejar su testimonio para la posteridad.

La segunda conclusión que se ha extraído consiste en la relación entre el diseño y ubicación de los almacenes de la Plana Baixa (construidos durante el siglo XX), con la evolución de las formas de trabajo y de los transportes. El motivo se debe a la astucia de los comerciantes, ya que entendieron que cuanto más cerca estaban del medio de transporte predominante (en el momento que iniciaron la construcción del almacén), más rápido podrían hacer sus envíos. Por ello, adaptaron sus centros frutícolas según el medio de transporte predominante. Un ejemplo de esta relación que señalamos al inicio del párrafo lo tenemos en el municipio de Vila-real, exactamente en la Cooperativa de Exportaciones Real Export. Su primera sede se inauguró en 1935 y se encontraba en la calle Doña Ana Nebot López, 42, enfrente de la red ferroviaria. En esta época, el transporte principal era el marítimo, pero el ferroviario, como hemos podido observar en la investigación, era el secundario. Probablemente, esta cooperativa se ubicó allí para agilizar el proceso hasta llegar a Borriana donde se encontraba una bifurcación de la línea con la vieta que conducía hacia el puerto de Borriana, principal centro exportador de cítricos durante aquel periodo. Con el paso de los años, exactamente a partir de la campaña 1975-1976, el camión se impuso como medio de transporte principal, hecho que llevó a que en 1983 inauguraran un nuevo centro frutícola cerca de la N-340, adaptado a las necesidades del camión. Este ejemplo ha sido crucial para llegar a la conclusión que sí existe una relación con la forma y ubicación de los almacenes de naranja y la evolución de las formas de trabajo y de los transportes.

La tercera conclusión que se aprecia, tras la realización de la investigación, ha sido la gran labor del personal operario de estos determinados centros. Por ello, en esta investigación se ha querido homenajear su labor, mostrando la evolución de estos centros durante el siglo XX, ya que gracias a ellos, entre otros, han hecho que estos ejemplos de patrimonio industrial se

hayan convertido en elementos del patrimonio cultural de esta comarca porque la naranja ha sido y será un símbolo de la cultura de los habitantes de la Plana Baixa.

La cuarta conclusión a la que se ha llegado, tras analizar los puntos de la investigación, es la del diseño. Muchos de estos centros frutícolas tienen un gran valor arquitectónico, provocando que sean una muestra valiosa de la arquitectura industrial del siglo XX en esta comarca. Gracias a la preservación de algunos de estos centros frutícolas, hemos podido llegar a la conclusión de que han existido diferentes tendencias, en lo que respecta al diseño arquitectónico a lo largo del siglo XX, como por ejemplo, el Art Decó o el Neobarroco.

La quinta conclusión consiste en la necesidad de proteger estos espacios que forman el patrimonio industrial citrícola de la Plana Baixa por parte de las instituciones. Ya que, como dijo Aldo Rosi «los lugares son más fuertes que las personas». Y aunque para muchos sean simples almacenes, son parte de la historia de esta comarca y por ello deben ser protegidos institucionalmente, puesto que la naranja y todo lo que la rodea es sinónimo de patrimonio cultural valenciano.

Siguiendo este hilo, para concluir este apartado final se realizarán diferentes recomendaciones y propuestas con el propósito de mantener el legado de estos centros de gran valor patrimonial. La primera recomendación que se propone es convertir estos centros en bienes de interés cultural, por su gran importancia tanto en la cultura de la Plana Baixa como de la Comunitat Valenciana. La segunda consiste en la reapertura de un lugar muy importante como es el Museo de la Naranja de Borriana, porque cada año que continúa cerrado provoca que multitud de escolares o estudiantes de institutos de esta comarca o alrededores acaben perdiendo la oportunidad de descubrir este tipo de patrimonio, y así acabar en el olvido. Por último, en lo que respecta a las propuestas, la primera que se podría realizar para poner en valor estos determinados centros consiste en la creación de una ruta de patrimonio industrial citrícola en la Plana Baixa, con el objetivo de revalorizar esta clase de lugares. Finalmente, la segunda propuesta consiste en la creación de un museo del patrimonio industrial de la naranja en el municipio de Nules, exactamente en el almacén de Bicoca, dado que es un centro que lleva muchos años cerrado y que seguro que conserva de buen grado como eran estos determinados espacios durante el siglo XX.

## **Bibliografía.**

### **Artículos:**

Dominguez Gonzalez, David. 2008. «Los poderes feudales y las maneras de extracción del excedente en la economía medieval». *Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, 17: 1-14.

López Gómez, Antonio. 1957. «Evolución agraria de la Plana de Castellón». *Estudios Geográficos*, 67: 309-360.

Merle Farinos, Hugo y Maria Ferriol Molina. 2008. «Aportación al conocimiento de los melojares relictos de *Quercus pyrenaica* de la Sierra de Espadán (Castellón, España)». *Azaroa*, 29: 125-128.

Ormad Sebastian, Javier, Pablo Chacón Sanchis y Fernando García Alonso. 2008. «Algunos Ascomycetes de la Sierra de Espadán». *Butlletí Societat Micològica Valenciana*, 13: 69-87.

Zaragoza Adriaensens, Salvador. 2004. «Cuando y como se introdujo la naranja dulce en España». *Levante Agrícola*, 3: 204-209.

Zaragoza Adriaensens, Salvador. 2016. «El origen geográfico de los cítricos». *Levante Agrícola*, 4: 257-26.

Zaragoza Adriaensens, Salvador. 2017. «La citricultura en España entre los siglos XVI-XVII». *Levante Agrícola*, 438: 209-212.

### **Consultas electrónicas:**

Instituto Nacional de estadística: *Demografía de la población española en los años sesenta, siglo XX*. <[https://www.ine.es/expo\\_anuarios/1945-1975.html#:~:text=%C3%89xodo%20rural%3A%201950%2D1975&text=Se%20calcula%20que%203.100.000,Madrid%2C%20Barcelona%20y%20Pa%C3%ADs%20Vasco](https://www.ine.es/expo_anuarios/1945-1975.html#:~:text=%C3%89xodo%20rural%3A%201950%2D1975&text=Se%20calcula%20que%203.100.000,Madrid%2C%20Barcelona%20y%20Pa%C3%ADs%20Vasco)>. [12/12/2022].

Lopez Hernandez, Juan Carlos y Jerónimo Perez Parra: *Evolución de las estructuras de invernadero*. <<https://www.publicacionescajamar.es/publicacionescajamar/public/pdf/series-tematicas/centros-experimentales-las-palmerillas/evolucion-de-las-estructuras.pdf>> [10/03/2023].

Miquel Almela, Joan: *Personatges de Pego XVIII: Jose María Pascual, el rei Mides de la taronja*. <<https://lamarinaplaza.com/2014/04/13/personatges-de-pegno-xviii-jose-maria-pascual-el-rei-mides-de-la-taronja/>> [11/02/2023].

Pérez Cueva, Alejandro: “*La Plana de Castelló y los factores naturales de su regadíos*”. <[https://www.chj.es/es-es/ciudadano/libros/Captulos/Los%20regad%C3%ADos%20hist%C3%B3ricos%20del%20Baix%20Millars%20-%20La%20Plana/03\\_Part%C3%A9%20I\\_Cap%C3%ADtulo%202.pdf](https://www.chj.es/es-es/ciudadano/libros/Captulos/Los%20regad%C3%ADos%20hist%C3%B3ricos%20del%20Baix%20Millars%20-%20La%20Plana/03_Part%C3%A9%20I_Cap%C3%ADtulo%202.pdf)> [20/02/2023].

Portal de información de la Generalitat Valenciana “Argos”: *Población de los municipios de la Plana Baixa*. <<https://argos.gva.es/es/municipis-per-comarques>> [12/01/2023].

Sede electrónica del Catastro: *Buscador de inmuebles y visor cartográfico*. <<https://www.sedecatastro.gob.es/>> [12/04/2023].

Soriano Martí, Francisco Javier: Texto de apoyo “*El sistema de riegos del Millars: cambios del paisaje agrario de La Plana*”. <<http://www.agh.uji.es/textoapoyo.pdf>> [14/03/2023].

Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana: *Visor cartográfico*. <<https://visor.gva.es/visor/>> [12/04/23].

### **Fuentes legales:**

Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano. Publicado en: «DOGV» núm. 3267, de 18/06/1998, «BOE» núm. 174, de 22/07/1998.

## **Libros:**

Abad, Vicent. 1984. *Historia de la naranja (1781-1939)*. Valencia: Publicaciones del Comité de la Gestión de la Exportación de Frutos Cítricos.

Abad, Vicent 1996. «La fruta daurada». En *La fruta dorada. La industria Española del cítrico 1781-1995*, coord. Vicente Abad y José Guillermo Morote. València: Publicaciones de la Generalitat Valenciana.

Abad, Vicente. 1991. *Cooperativas citrícolas de exportación (1892-1990)*. Torrent: Publicaciones de Anecoop.S.Coop.

Abad, Vicente. 2007. «La Naranja y el ferrocarril» En *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas*, coord. Inmaculada Aguilar. Burriana: Publicaciones de la Conselleria de infraestructuras y transporte.

Arasa, Ferran. 2000. «El conjunto monumental de Almenara (La Plana Baixa, Castelló)». En *Los orígenes del cristianismo en Valencia y su entorno*, coord. Albert Rivera. Valencia: Publicaciones Ayuntamiento de Valencia.

Cavanilles, Antonio José. 1795. *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Valencia: Publicaciones de la Imprenta Real de Madrid.

Courtot, Roland. 2017. «Agricultura de regadío, organización regional y geografía de la población, una comparación entre Provenza (Francia) y el País Valenciano (España)» En *La población en España. Homenaje al Dr. Vicente Gozávez Pérez: 40 años de cambio (1975-2015)*, coord. Juan-David Sempere-Souvannavong , Ernesto Cutillas Orgilés; Vicente Gozávez Pérez. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante.

Domenech, Eduard. 1989. «L'Arquitectura dels magatzems de Taronja». En *La fruta dorada. La industria Española del cítrico 1781-1995*, coord. Vicente Abad y José Guillermo Morote. València: Publicaciones de la Generalitat Valenciana.

Font de Mora, Rafael. 1938. *Comercio de los Agrios Españoles*. Valencia: Publicaciones del editorial Tipografía Moderna.

Mari Vidal, Sergio, Gabriel Garcia Martinez, Alicia Mateos Ronco, Elena Meliá Martí y Elena Maria Peris Moll. 2005. «El cooperativismo agrario de comercialización ante el mercado globalizado». En *Aportaciones de la economía social al desarrollo rural en Iberoamérica y España*, coord. Francisco Salinas Ramos, José María Herranz de la Casa y Concepción Albarrán Fernandez. Avila: Publicaciones de la Universidad Católica de Ávila.

Martín, Francisco. 2003. *Las gotas frías/ DANAs. Ideas y conceptos básicos*. Madrid: Publicaciones del Instituto Nacional de Meteorología.

Martinez, Rafael. 1958. *Geografía de la provincia de Castellón de la Plana*. Castellón de la Plana: Publicaciones de la inspección de enseñanza primaria.

Pons Chust, Raul. 2002. *La Panderola, 1888-1963*. Valencia: Publicaciones del editorial Brosquil Edicions.

Ribes, Rafael. 1947. *La Naranja Española su historia y situación actual*. Castellón de la Plana: Publicaciones del editorial Hijos de F. Armengot.

Roca, Francisco. 1932. *Historia de Burriana*. Castellón: Publicaciones del editorial Hijos de F. Armengot.

Sos, Vicente. 1981. *El Cuaternario de la provincia de Castellón de la Plana*. Castellón de la Plana: Publicaciones de la Universidad de Valencia.

## Anexos

### Anexo 1: Batería de preguntas para entrevistas

#### PERSONALES. CONTEXTO.

- Nombre y fecha de nacimiento.
- Su pueblo.
- ¿Usted fue a la escuela?
- ¿Cómo fueron los inicios?
- ¿Cuáles son los almacenes donde usted ha trabajado?
- ¿Cuándo empezó a trabajar en el almacén?
- ¿Dónde trabajaba en el almacén?

#### EVOLUCIÓN

- Cómo trabajaban los almacenes de naranjas durante el siglo XX y el siglo XXI.
- ¿Cómo vivieron el cambio en el almacén?.
- ¿Algún cambio que más le impactó del siglo XX al XXI?
- ¿Cómo evolucionaron las distintas secciones a lo largo del siglo XX y XXI?

#### PROCESO INDUSTRIAL

- ¿Cuándo empezó a trabajar en este sector, cuántas secciones había en el proceso industrial?
- En sus inicios, ¿El proceso industrial era mucho más difícil que cuando dejó de trabajar?
- ¿A qué hora solían iniciar y terminar la jornada?
- ¿Cómo era el horario durante su último periodo?
- ¿Cuál era el punto de vista de un trabajador a la hora de atender un pedido?
- ¿Cómo se clasificaban las naranjas?
- ¿Cómo era el proceso industrial de la naranja?

#### CURIOSIDADES

- En plena campaña que hay faena hasta altas horas de la noche ¿También volvían a pie?
- ¿Cómo se expandió la naranja en la Plana Baixa?
- ¿Cómo era el mercado interior?
- ¿Cuántas personas tenía a su cargo?

#### ESTRUCTURA DEL ALMACÉN

- ¿Cómo era la estructura del almacén?
- ¿Cuál era el organigrama del personal operativo del almacén?

#### Anexo 2: Ficha de entrevista y transcripción.

<b>FICHA DE LA ENTREVISTA</b>	
<b>Nombre y apellidos:</b>	
<b>Lugar de nacimiento:</b>	
<b>Fecha de nacimiento:</b>	
<b>Fecha y lugar de la entrevista:</b>	
<b>Contacto</b>	
<b>Palabras clave:</b>	
<b>Transcripción:</b>	

#### Anexo 3: Transcripción de la entrevista oral I.

<b>FICHA DE LA ENTREVISTA</b>	
<b>Nombre y apellidos:</b>	Bautista Daniel Arnau.
<b>Lugar de nacimiento:</b>	la Llosa.

<b>Población actual:</b>	la Llosa.
<b>Fecha de nacimiento:</b>	25-01-1943
<b>Fecha y lugar de la entrevista:</b>	20-02-2023 // Su domicilio
<b>Palabras clave:</b>	expansión, naranja, estructura, almacén, proceso industrial, jefe de almacén, transición.
<b>Transcripción:</b>	<p><b>-¿Usted fue a la escuela?</b> Si, fui a la escuela a aprender lo básico.</p> <p><b>-¿Cuándo empezó a trabajar en el almacén?</b> A los 14 años.</p> <p><b>-¿Cuáles son los almacenes donde usted ha trabajado?</b> Yo he trabajado toda la vida en Bordils S.L. Primero en la sede de Almenara y luego me trasladé al almacén de la Llosa cuando lo inauguraron.</p> <p><b>-¿Dónde trabajaba en el almacén?</b> Hasta los 25 años de mozo de almacén. Luego fui jefe de almacén hasta que me jubilé.</p> <p><b>-¿Cómo trabajaban los almacenes de naranjas durante el siglo XX y el XXI?</b> Cuando empecé era mucho más duro, el factor humano tenía mucho más peso y no nos podíamos relajar. Posteriormente las máquinas adquirieron mucho más peso y facilitaron el día a día.</p> <p><b>-¿Cómo vivieron el cambio en el almacén?.</b> De categoría.</p> <p><b>-¿Algún cambio que más le impactó del siglo XX al XXI?</b></p>

	<p>Cuando trajeron la máquina que se encargaba de limpiar las naranjas de una forma automática.</p> <p><b>-¿Cómo evolucionaron las distintas secciones a lo largo del siglo XX y XXI?</b></p> <p>A mejor.</p> <p><b>-¿Cuándo empezó a trabajar en este sector, cuántas secciones había en el proceso industrial?</b></p> <p>Al principio sólo había dos.</p> <p><b>-En sus inicios: ¿El proceso industrial era mucho más difícil que cuando dejó de trabajar?</b></p> <p>Así es, menos mal que me hicieron jefe de almacén.</p> <p><b>-¿A qué hora solían iniciar y terminar la jornada?</b></p> <p>De ocho de la mañana hasta las siete y cuarto de la tarde. Si se acercaba la entrega de un pedido, se alargaba la hora de fin de jornada hasta las doce de la noche.</p> <p><b>-¿Cómo era el horario durante su último periodo?</b></p> <p>De siete de la mañana hasta las diez de la noche. Si se acercaba la entrega de un pedido la hora de salida se alargaba a las doce de la noche.</p> <p><b>-¿Cómo era el proceso industrial de la naranja?</b></p> <p>La naranja recolectada en los campos entra envasada en cajas al muelle de entrada. Al principio del siglo XX, esta era llevada al almacén con vehículos de tracción animal. Luego, la naranja acabaría llegando al almacén con camiones.</p> <p>Posteriormente, se realizan diferentes tareas de limpieza, desinfección y abrillantado para poder así empezar a confeccionar y elaborar los pedidos.</p>
--	---

	<p>Una vez se tiene la naranja en perfectas condiciones se calibra, separando las grandes de las pequeñas con el propósito de dar a los mejores clientes una fruta de buen tamaño.</p> <p>Después de haberse calibrado, se tria con el propósito de observar de una forma detenida si la naranja tiene algún tipo de imperfección y si tiene alguna imperfección se destina a mercados de segunda, tercera o podrido (para animales).</p> <p>Una vez terminado el proceso de tria, se lleva a cabo el empaquetado donde las mujeres hacen verdaderas obras de arte en los platonos.</p> <p>Finalmente salen por el muelle de salida, con dirección al lugar donde tienen que ser vendidas.</p> <p><b>-En plena campaña que hay faena hasta altas horas de la noche ¿También volvían a pie?</b></p> <p>Al principio, para ir a trabajar a la sede de Almenara utilizaba mi bici, más adelante una moto y cuando la empresa se trasladó a la Llosa, el coche.</p> <p><b>-¿Cómo se expandió la naranja en la Plana Baixa?</b></p> <p>Mi padre, me contó que se pagaba tanto por la naranja que hasta los Alfondegüilleros que en aquel momento tenían olivos plantados, arrancaron los olivares y empezaron a plantar naranjos, por culpa del precio al que se pagaba la naranja.</p> <p><b>-¿Cuántas personas tenía a su cargo?</b></p> <p>En pleno apogeo de Bordils, tenía trescientas mujeres y veinte hombres a mi cargo.</p> <p><b>-¿Cómo era la estructura del almacén?</b></p> <p>El almacén se estructuraba en tres zonas: producción, administración y descanso:</p>
--	---

	<p>Zona de producción:</p> <p>-Muelle de entrada: Lugar donde los camiones entraban la naranja recolectada por los collidors y lugar por donde salía la naranja podrida.</p> <p>-Primera nave: Donde se manipulaba la naranja y se almacenaba en las cámaras para madurarla o conservarla.</p> <p>-Segunda nave: Donde se envasaba o enmallaba la naranja para dar respuesta a los pedidos.</p> <p>-Muelle de salida: Lugar donde se daba salida a los pedidos.</p> <p>-Campa: Lugar donde se encuentran los cajones que se destinaban a la recolección y el parking del personal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de administración:</li> </ul> <p>-Oficinas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de descanso:</li> </ul> <p>-El comedor.</p> <p><b>-Esto ha sido todo, gracias por su colaboración.</b></p>
--	--

#### **Anexo 4: Transcripción de la entrevista oral II.**

<b>FICHA DE LA ENTREVISTA</b>	
<b>Nombre y apellidos:</b>	Nieves Valls Orenga
<b>Lugar de nacimiento:</b>	la Llosa.
<b>Población actual:</b>	la Llosa.
<b>Fecha de nacimiento:</b>	07-10-1947

<b>Fecha y lugar de la entrevista:</b>	21-02-2023 // Su domicilio
<b>Palabras clave:</b>	evolución, naranja, estructura, almacén, proceso industrial, transición, encargada.
<b>Transcripción:</b>	<p><b>-¿Usted fue a la escuela?</b> Si, fui a la escuela hasta los catorce años que empecé a trabajar</p> <p><b>-¿Cuándo empezó a trabajar en el almacén?</b> A los 14 años.</p> <p><b>-¿Cuáles son los almacenes donde usted ha trabajado?</b> Yo he trabajado en Sánchez y Bordils.</p> <p><b>-¿Cómo fueron los inicios?</b> Al principio, era una miseria el almacén, porque entonces no estaban las máquinas que encontramos hoy en día. La naranja la calibramos toda a mano, con unos calibres que habían y entonces teníamos una “montonà” de capazos que cada uno tenía su número. Entonces como puedes observar aun no habían ni calibradoras, porque nos echaban lo calibrado a las pasteras y de ahí ya encajamos por números.</p> <p><b>-¿Dónde trabajaba en el almacén?</b> Al principio de encajadora, hasta que un día vino tu tío Batiste y me dijo “Ven conmigo” y me nombró encargada de la sección del podrido. Al principio, yo no quería de ninguna manera, tenía mucha vergüenza. Hasta que cogí confianza para discutir, que tenía que discutir e incluso a veces tirar alguna de la sección. Allí me jubilé, era una sección complicada.</p> <p><b>-¿Cómo trabajaban los almacenes de naranjas durante el siglo XX y el XXI?</b> Como he dicho antes, al principio, era una miseria el almacén, porque entonces no estaban las máquinas que encontramos hoy en día.</p>

**-¿Cómo vivieron el cambio en el almacén?.**

Uy.... pues muy bien. Porque antes, no había máquinas para limpiar las naranjas como hay ahora y lo que era *negreta* se limpiaba fregando la naranja con cepillos de goma en capazos con serradura mojada. Al igual que para calibrar las naranjas que antes lo hacíamos a mano y ahora se hace automático, gracias a las máquinas.

**-¿Algún cambio que más le impactó del siglo XX al XXI?**

Si, al principio no habían las cámaras frigoríficas que hay hoy en día. Cuando estaba trabajando para Sánchez, tenían las naranjas en carburo en la montaña. Las tapaban en toldos y las cubrían en paja. Más adelante, nos enviaban allí, los hombres las tiraban en la montaña y nosotros íbamos de rodillas o sentadas en tierra a coger las naranjas.

**-¿Cómo evolucionaron las distintas secciones a lo largo del siglo XX y XXI?**

Pasamos de dos a cinco secciones, facilitando y agilizando el proceso notablemente.

**-¿Cuándo empezó a trabajar en este sector, cuántas secciones había en el proceso industrial?**

Cuando empecé a trabajar estaba:

La sección del calibrado, la cual realizamos a mano como he señalado al principio.

Las Pasteras, donde se trabaja la naranja.

**-En sus inicios, ¿El proceso industrial era mucho más difícil que cuando dejó de trabajar?**

Si.

**-¿A qué hora solían iniciar y terminar la jornada?**

	<p>Si mal no recuerdo, de ocho de la mañana hasta las siete y cuarto de la tarde.</p> <p><b>-¿Cómo era el horario durante su último periodo?</b> De siete de la mañana hasta las diez de la noche.</p> <p><b>-¿Cuál era el punto de vista de un trabajador a la hora de atender un pedido?</b> Cuando había un pedido fuerte, que casi siempre era para París. Nos hacían trabajar desde las siete de la mañana que entrábamos hasta casi las doce o una de la noche y a todo esto sumale que teníamos que ir caminando desde la Llosa una hora casi, con el frío que hace en invierno a esas horas, menos los días que teníamos suerte y nos veía el tío Manolo de Xilxes, y nos subía a su camión. Pero nos lo pasabamos muy bien.</p> <p><b>-En plena campaña que hay faena hasta altas horas de la noche ¿También volvían a pie?</b> Alguna vez si nos tenían lástima en el camión que iban a la huerta, nos llevaban a casa. Los hombres iban en bicicleta y nosotras caminando. Si algún día llovía y queríamos coger el coche de línea que iba hacia la Vall, las mujeres mayores nos decían “Malgastadoras”, que vais a gastar 2,5 pesetas (valor de billete del coche de línea entre la Llosa y Almenara)”.</p> <p><b>-¿Cuál era el organigrama del personal operario del almacén?</b> Un Jefe de almacén, otro de máquinas y cinco mujeres encargadas, que se encargaban de dirigir cada línea.</p> <p><b>-Esto ha sido todo, gracias por su colaboración.</b></p>
--	--

### Anexo 5: Transcripción de la entrevista oral III.

<b>FICHA DE LA ENTREVISTA</b>	
<b>Nombre y apellidos:</b>	Fernando Faubell Zapata
<b>Lugar de nacimiento:</b>	la Llosa.
<b>Población actual:</b>	la Llosa.
<b>Fecha de nacimiento:</b>	06-12-1943
<b>Fecha y lugar de la entrevista:</b>	21-02-2023 // Su domicilio
<b>Palabras clave:</b>	evolución, naranja, triaje, almacén, proceso industrial, transición, mercados internos.
<b>Transcripción:</b>	<p><b>-Mi intención era entrevistar a su mujer, pero visto como me ha transmitido diversos conceptos mientras entrevistaba a su pareja, voy a proceder a realizarle una parte de la entrevista ¿Está conforme?</b></p> <p>Si</p> <p><b>-¿Usted fue a la escuela?</b></p> <p>Si, fui a la escuela hasta los catorce años que empecé a trabajar</p> <p><b>-¿Cuándo empezó a trabajar en el almacén?</b></p> <p>A los 14 años.</p> <p><b>-¿Cuáles son los almacenes donde usted ha trabajado?</b></p> <p>Yo he trabajado en Sánchez hasta que me jubilé.</p> <p><b>¿Donde trabajaba en el almacén?</b></p> <p>Al principio de mozo de almacén, más tarde de encargado.</p>

	<p><b>-¿Cómo se clasificaban las naranjas?</b></p> <p>Clasificar las naranjas como en el fútbol, las de primera y segunda división se enviaban a los mercados habituados a pagar precios altos por ellas, como el de París y el de Madrid. Finalmente, las de tercera las mandábamos al mercado interior, donde muchas veces se mezclaban las cajas de estos pedidos con cajas de naranja bastante madurada que en muchos casos llegaba al destino podrida o casi.</p> <p><b>-¿Era el mercado interior imprescindible?</b></p> <p>Si, el mercado del interior era imprescindible ya que nos ayudaba a resolver la colocación de la fruta dado que este mercado podría adquirir un gran volumen cuando pasaba alguna situación extraordinaria, ya que estas naranjas se acababan vendiendo a peso o ojo.</p>
--	---