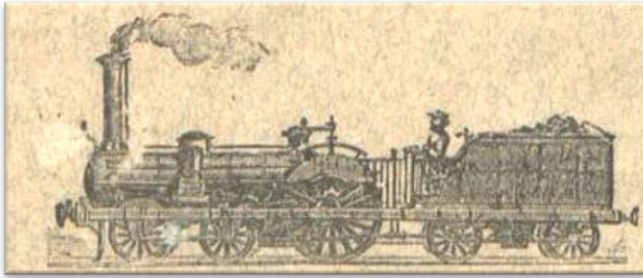


Los Fuster

"Una familia entre la ilustración y el liberalismo"

El último tren

José Izquierdo Anrubia



La inestabilidad política y los conflictos dinásticos producidos en España, durante la primera mitad del siglo XIX, no eran el mejor de los escenarios para desarrollar las inversiones necesarias, muchas de ellas de capital extranjero, para la implantación de una red de ferrocarriles que compitiera con los caminos reales construidos un siglo antes.

Fue la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, la norma básica reguladora de las primeras líneas que entraron en servicio a cargo de compañías privadas que recibieron ventajosas concesiones por parte del Estado. Detrás de estas sociedades encontramos a muchos de los políticos del distrito electoral de Enguera, que envueltos con la bandera del progreso y la modernidad, diseñaron los itinerarios y materializaron los trazados de estas concesiones, de las nuevas líneas del ferrocarril, en base a priorizar la rentabilidad de sus inversiones, entre las cuales nunca estuvimos nosotros. La construcción de estos nuevos caminos de hierro,

al menos en nuestra zona, a grandes rasgos, transcurre de forma paralela al Camino Real y supuso, en sus inicios, una nueva forma de transporte de personas y mercancías que aventajaba al antiguo camino en la rapidez y seguridad de la ruta, en ambos sentidos, entre Madrid, Almansa y Valencia.

El desarrollo que en la década de 1840 alcanzó el comercio de la naranja en las poblaciones de la Ribera, determinó que el trazado de la concesión ferroviaria entre la Costera y el Grao de Valencia se apartara del Camino Real y quedara definido siguiendo la antigua ruta del camino foral de Játiva a Valencia, lo que situó a la capital de la Costera como un nudo del comercio de referencia, favoreciendo el despegue de ciudades como: Carcagente, Alcira, Alginet y Cullera, que a mediados del XIX concentraban, en grandes fincas agrícolas, una buena parte de los réditos obtenidos, en los sucesivos procesos de desamortización, a favor de la *burguesía ilustrada*. Esta decisión, supuso la creación en 1851 del ferrocarril Játiva-Grao de Valencia, con la finalidad de facilitar la salida de los productos de la huerta, fundamentalmente naranja, a través del transporte marítimo a los puertos del sur de Francia¹, y desde allí al resto de países del continente. Las obras de la línea finalizaron en 1854, pero la compañía que disponía de *excelente información*, adquiere en 1852 la concesión entre Játiva y Almansa, lo que le permite enlazar esta línea con la de Madrid a Alicante² que ya formaba parte de la concesión Madrid-Zaragoza-Alicante³, propiedad de José de Salamanca Mayol⁴ y la sociedad financiera Rothschild.

¹ Principalmente Marsella.

² Las obras se ejecutaron entre 1856 y 1859.

³ Conocida como MZA.

⁴ Elegido diputado en 1837, accede al cargo de ministro de hacienda en 1847. Poseedor de una excelente información,

Todos estos procesos de concesión fueron, pasados unos años, debidamente ordenados y regulados por la Ley General de Ferrocarriles de 1855, que definió el marco normativo por el que se debía regir la futura construcción de la red principal de ferrocarriles en España, hecho que sirvió para limitar futuras concesiones, protegiendo los intereses de las inversiones anteriores y condicionando, de facto, la libre competencia⁵. Entre los primeros operadores de esta línea, encontramos a grandes exportadores de naranjas que utilizaron, a partir de 1853, la concesión ferroviaria de Játiva el Grao para grandes envíos a Inglaterra y Hamburgo. Entre ellos, cabe señalar a Francisco Sagristá Coll⁶ y José Aguirre Matiol, que asociado con el Marqués de Campo y otros, fueron los artífices de la transformación del comercio de exportación de la naranja, que utilizando el ferrocarril y el barco, fueron capaces de pasar de las 6.800 Tm de cítricos, comercializados, en 1850 a las 100.000 Tm en 1880. Durante la Década Moderada, de 1844 a 1854, se produce la llegada de las grandes inversiones de capital al ferrocarril, acentuándose la percepción de la estrecha relación existente

construye su fortuna a través de movimientos especulativos en bolsa que reinvierte en proyectos como las nuevas concesiones del ferrocarril. En diciembre de 1845 se constituye la Sociedad del Ferrocarril de Madrid a Aranjuez con un capital de 45 millones de reales. Esta vez contó como socios al banquero Nazario Carriquiri y al conde de Retamoso, cuñado de la reina regente.

⁵ Incluso posteriormente a esta ley marco, el Marqués de Campo, en 1887, adquirió los terrenos del ferrocarril que enlazaba Játiva con Alcoy, antes que el Gobierno le adjudicara por 99 años la concesión y declarara la obra de utilidad pública a efectos de las expropiaciones forzosas.

⁶ Formaba parte junto a los Aguirre, Trenor, Llorente, Comín y otros, de la llamada burguesía Ilustrada de Valencia que aprovecharon los procesos de desamortización para obtener una gran cantidad de tierras de cultivos.

entre los negocios y la política. Los principales inversores, eran miembros de la nueva burguesía surgida de la revolución liberal entre los que se mezclaban nobles, políticos y financieros. Un ejemplo de esto lo constituye D. José Campo, diputado por el distrito de Enguera durante varias legislaturas pero con sus intereses económicos situados fuera de nuestra comarca, a la que solamente se acudía para recolectar los votos necesarios para acceder a la diputación o al parlamento.

La ausencia de intereses patrimoniales de nuestros representantes de distrito, más allá de los estrictamente necesarios para cumplimentar la candidatura en nuestra comarca, determinaron que nunca hubiera una propuesta financiera solida que singularmente apostase por un proyecto de ferrocarril que favoreciese el desarrollo manufacturero en los centros de Enguera y Anna. La construcción de esta línea, hubiese supuesto una mejora imprescindible en las comunicaciones, con la finalidad de abaratar el costo del transporte de los productos agrarios e industriales. Esta infraestructura era en ese momento condición necesaria para la mejora en los márgenes de beneficios, una vía rápida para el intercambio de materias y una puerta de entrada de capitales que fijaran población favoreciendo el crecimiento en nuestra comarca.

La pérdida de las cinco propuestas para hacer llegar el ferrocarril a la comarca, supuso el desplazamiento de la producción papeleras y laneras de las zonas industriales de Anna y Enguera al entorno de Alcoy y posteriormente a las comarcas fluviales de Cataluña, que una vez superada la crisis económica de 1864, se encontraron con unas infraestructuras ferroviarias, adjudicadas a la misma empresa de la concesión de Játiva el Grao, que mejoraron de forma

notable su posición en el mercado⁷. La entrada de capitales que acompañó al ferrocarril, en esas zonas, favoreció la modernización de su tejido industrial, relegando la nuestra a la fabricación de prendas de bajo coste cuyo mercado natural, por el tipo de demanda, eran Andalucía y la Mancha.

Durante los primeros años de 1880, nuestro primer mercado, sufre las secuelas de una prolongada sequía, provocando un fuerte retraimiento de la demanda que lleva a nuestra comarca a una profunda recesión, dada la caída de compras en las plazas de las que éramos los principales proveedores. Esta situación desembocó en despidos, huelgas y disminución de la renta obtenida por el trabajador en estas industrias en un momento en el que la obtenida por sus tierras se desplomaba.

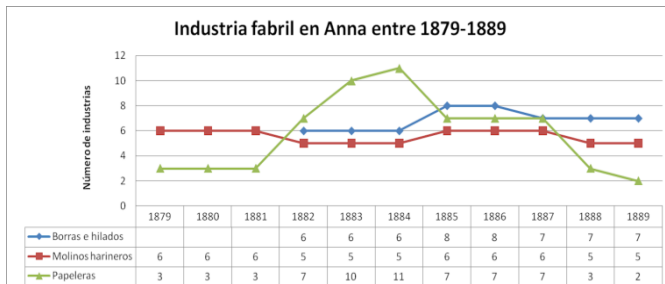
Año	Motivo de la huelga	Trabajadores afectados
1873	Aumento de salario	Cardadores de lana
1873	Aumento de salario	320 Hiladores
1873	Despido de un trabajador del Vapor San Jaime	Trabajadores del textil de Anna. En solidaridad con los de Enguera
1874	No pagar la tarifa fijada	Tejedores
1882	Aumento de salario	Fábricas de cardar e hilar lanas Fábrica del Vapor
1884	Despido de dos obreros	Preparadores de lana
1923	Incumplimiento de la ley del trabajo	Trabajadores del textil en Anna
1923	Cierre patronal	Todo el textil de Anna

Huelgas producidas en la industria textil de Enguera-Anna entre 1873 y 1923.
Izquierdo Anrubia, José. Molinos, batanes y artefactos en la Villa de Anna.
DL: V-670-2018

Como ha quedado claro, la implantación del ferrocarril en España, en las décadas de 1840 y 1850, fue

⁷ La concesión Valencia Tarragona, llegó en 1868, continuando hasta la frontera francesa a través del paso fronterizo de Port Bou en 1878.

ejecutada por compañías privadas, presididas por alguno de nuestros representantes de distrito, que recibieron generosas subvenciones, en muchos casos, legisladas por ellos mismos y otorgadas por parte de la Corona⁸. Estas concesionarias, buscaron obtener la máxima rentabilidad a sus inversiones, también las navieras, en una dura pugna entre los puertos de Valencia y Alicante. Esta competencia, en nuestro caso, fue determinante a la hora de elegir entre los itinerarios a construir, dejando esta comarca aislada de los centros del comercio que podían haber creado las sinergias necesarias para su desarrollo en un momento en el que el número de empresas instaladas y el producto manufacturado, solamente en Anna, era realmente importante.



Izquierdo Anrubia, José. Molinos, batanes y artefactos en la Villa de Anna.
DL: V-670-2018

La llegada del tren a Alcudia de Crespins el jueves 19 de noviembre de 1857, pudo haber convertido a esta población en un importante núcleo de las comunicaciones y el comercio entre los pueblos de la Canal, la Costera y el valle de Albaida. La historia nos cuenta que, en el caso de nuestra comarca, no fue así ya que la compañía presidida por José

⁸ Ley General de Ferrocarriles de 1855.

Campo Pérez⁹ optó por la ciudad de Játiva como centro de comunicaciones entre Alcoy y el Grao, favoreciendo sus intereses navieros con la salida al puerto de Valencia¹⁰ de los productos de la Vall de Albaida y Alcoy. Por esta razón, algunos fabricantes de Enguera, dejaron estas tierras y se establecieron en Alcoy, Alcudia y otros lugares próximos al ferrocarril.

En referencia a este proyecto, el diario el Serpis de Alcoy se ocupó, en una serie de varios artículos, de la elección del trazado y en los que dejaba meridianamente claro cuál era el origen del problema.

Nosotros nos hemos ocupado del proyecto de ferro-carril de Alcudia á Alcoy y a Villena, desde el momento mismo en que fue conocido, y hemos venido dando constantemente noticias a nuestros lectores, por que interesa grandemente á una parte importantísima de nuestra provincia. Poblaciones importantes de esta, como Bocairente, Onteniente, Albaida, Olleria, Anna y Enguera, van a encontrar rápida comunicación con la capital, fácil salida para sus cuantiosos productos, y nuevo y activo desarrollo en su producción y riqueza.

Centros de fabricación de papel, paños de alcoholes y de multitud de otros productos las poblaciones citadas, han de activar sus relaciones con Alcoy, en donde sus industrias encuentran complemento, y han de facilitar

⁹ Marqués de Campo fue: alcalde de Valencia, comerciante, editor, naviero, diputado al Congreso por el distrito de Enguera en los años: 1850,1851,1853,1857 y 1858.

¹⁰ El Marques de Campo, a través de la concesión: Almansa, Valencia, Tarragona, en combinación con la Compañía del Midi, inició a partir de enero de 1884 , el servicio de viajeros y mercancías hasta Argel, **desde el puerto de Valencia**, mediante tres vapores de su propiedad los: "Fe" , "Esperanza" y "Caridad".

"Una familia entre la ilustración y el liberalismo"

*á esta, operaciones industriales para las que necesita de aquellas. Por eso nuestro interés para con Alcoy que al ponerse inmediato contacto con tantas poblaciones fabriles, ha de ver acrecentada, su industria robustecido su crédito y multiplicada su importancia.*¹¹

Un claro ejemplo de lo que supuso la llegada del tren en nuestro entorno lo encontramos en el industrial harinero D. Ramón Colomer Ferri, que proyectó una enorme inversión en una central eléctrica en Anna y una fábrica de harinas en Alcuía de Crespins. Este plan fue un ambicioso intento de mejorar la producción industrial de su localidad, a través del ferrocarril, colocándose en una posición de ventaja frente a los molinos harineros hidráulicos del XIX en Anna, afectados por las continuas riadas y condicionados por el caudal estacional de los ríos.



Central eléctrica de Colomer y vivienda. Foto archivo José Izquierdo.

Por contra ese mismo río a través de la central eléctrica le proporcionaba la energía necesaria para hacer funcionar su industria los 365 días del año. Si a eso añadimos que la harinera la sitúa junto a la vía del tren, permitiéndole

¹¹ Periódico de la mañana El Serpis. Alcoy Jueves 2 de febrero de 1882

Los Fuster

"Una familia entre la ilustración y el liberalismo"

una salida rápida y sostenida de su producción que relativizará, con el tiempo, el costo de la inversión de 225.000 pts. en la central eléctrica frente a las 300.000 pts. en la fábrica de harinas.



Harinera de Colomer junto a estación de tren de Alcudia de Crespins.

El segundo de los muchos emprendedores que tuvieron que salir de su tierra para promover negocios fuera de la comarca, lo encontramos en Jaime Aparicio conocido como "*el Engueri*". Casado con Teresa Canto, hija del fabricante de paños Tomás Cantó. Tras el fallecimiento de su esposa compra, en Alcoy, la parte del edificio que compartía su suegro con la fosforera de Agustín Gisbert e hijos. Tras las huelgas revolucionarias del "petrolio", en 1873, instaló en 1889 un vapor con dos calderas de 80CV cada una con la finalidad de mover sus telares.



Alcoy: Fábrica de paños del Engueri / Sobrinos de Rita Santonja.

En 1891 amplió la potencia con otra de 106CV que sustituía a la antigua de 4CV instalada en 1885. Con esta caldera producía energía eléctrica suficiente para su propio consumo en una fábrica que a comienzos de siglo disponía de 29 telares mecánicos y con sus excedentes abastecía el alumbrado público de Alcoi. Tras su fallecimiento en 1907, sin descendencia directa, la fábrica pasó a sus descendientes con la razón social de "Sobrinos de Rita Santonja" que añadió al negocio textil las manufacturas de papel y específicamente la confección de libritos de papel de fumar con las marcas de: Bambú, Alegría largo y Alegría doblado, La Corza, La Cruz Roja, Hércules, El Indio, RAS, Robinsón cartera y Ruso.



Modelos de la cajetilla de papel Bambú.

De los intentos promovidos para el establecimiento de una línea de ferrocarril entre Alcuñia y los pueblos de la comarca y posteriormente con Ayora a través de Enguera cabe destacar las siguientes iniciativas que aunque no todas cristalizarán, al menos en un diseño básico, podemos afirmar que en su gran mayoría suscitaron el entusiasmo de nuestras gentes y la esperanza de conseguir, para estas tierras, la herramienta que les permitiese salir de pobres.



- ***El primero de los proyectos consistía en acercar el ferrocarril a Enguera***

El 30 de enero y el 7 de febrero de 1872, se autorizó a Juan Gutiérrez a estudiar una línea ferroviaria que partiendo del punto más conveniente de la de *Almansa a Xàtiva y el Grao de Valencia terminase en la Villa de Enguera.*

- ***El segundo proyecto de llegada del tren se dio con la construcción de la línea Alcudia-Alcoy-Villena, en 1880. En base al de 1872 comprometía una prolongación desde Alcudia a Enguera***

La ley de 3 de septiembre de 1880 autorizó a Ángel Calderón Martínez la construcción y explotación por el periodo, habitual en estas concesiones, de 99 años un ferrocarril económico que partiendo de Villena, con un ramal a Yecla, llegara a Alcoy y desde el punto más conveniente del trazado un enlace con la línea del Ferrocarril de Almansa á Valencia. Ese punto de la línea Almansa Valencia, quedó

determinado el 16 de agosto de 1882, cuando en Barcelona quedó constituida la Compañía de Ferrocarriles Económicos de Villena á Alcoy y Alcodia de Crespins, con el soporte financiero del Banco Ibérico. Este proyecto observaba una prolongación de la línea desde Alcodia a Anna y Enguera que facilitase el tránsito en ambos sentidos, de materias y manufacturas de La Canal a Alcoy y otras plazas de las que eran desde antiguo eran complementarias.

"En 1828 D. José María Álvarez fabricante de paños de Alcoy traía la materia a abatanar a Anna. El abatanado se efectuaría en el primero de los batanes, conocido como "Batán de Arriba", situado junto al molino harinero del Conde, que en 1828 disponía de cinco pilas. Ambas partes acordaron que el precio del trabajo, fuera de nueve reales, por paño abatanado, siempre que no excediese de quince a dieciséis palmos. A esta cantidad, había que añadir los jornales de los operarios que se precisasen para llevar a cabo el trabajo. Esos nueve reales se distribuirán de la siguiente manera: cinco para el Conde y cuatro para el batanero Joaquín Rodrigo.

"...En la primera mitad del siglo XIX el numero de pilas de batán en Anna era de 72, mientras que en Alcoy durante el XVIII y primer tercio del XIX apenas alcanzaban a 42, distribuidas entre los ríos Barxell y Molinar".¹²

"En 1866, tras el aluvión de 1.865, el Conde sustituye uno de los batanes hidráulicos por uno mecánico fabricado en Alcoy y construido por Máximo Alcocer¹³, por el que pagó un precio de 13.352 sueldos. El antiguo batán

¹² Izquierdo Anrubia, José. Molinos, batanes y artefactos en la Villa de Anna. Depósito Legal: V-670-2018.

¹³ Posteriormente en 1867 figura como Batanero.

"Una familia entre la ilustración y el liberalismo"

de mazas fue sustituido por el de cilindros que consistía en una máquina de madera con alguna de sus partes exteriores de hierro y con una puerta posterior donde terminaban la lengua y la canal por donde pasaba el tejido. Además de ofrecer un mejor acabado y una producción mayor, solamente necesitaba de un operario, por lo que inexorablemente fue ganando terreno a los antiguos batanes hidráulicos de mazas, establecidos en la Bajada de los Molinos".¹⁴

Este proyecto de ferrocarril chocó con la crisis financiera del Banco Ibérico de Barcelona que liquidado aquel mismo año, dejó a la compañía ferroviaria en manos de una junta liquidadora. Esta situación afectó a los intereses de alguno de nuestros políticos del distrito electoral que tenían los suyos en el puerto de Valencia e inversiones en la construcción de las nuevas líneas de ferrocarril, desde Valencia a Tarragona, por lo que finalmente optaron por la línea Játiva-Alcoy-Alicante.

"...No sabemos aún el trazado que haya de seguir el nuevo proyecto de Játiva a Alicante por Alcoy, y nos alegrará mucho que sirva los intereses de todas las localidades citadas entre Alcoy y Játiva: pero aún así, no sirve a los de Anna y Enguera, poblaciones que sostienen intimas relaciones con Alcoy, dudando mucho, dada las condiciones topográficas de la comarca que en el nuevo estudio se puedan vencer para acercarse a alguna de las poblaciones, las dificultades técnicas que han de ofrecerse, pues las condiciones de este último proyecto han de tener las ordinarias de nuestras vías generales¹⁵.

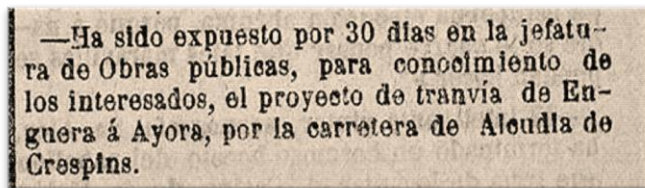
¹⁴ Molinos, batanes y artefactos en la Villa de Anna. Op. Cit.

¹⁵ El Serpis. Op. citada

- ***El tercero, ampliando el anterior, consistió en la creación de una nueva línea que partiendo desde el enlace de Alcudia llegase a Navarrés***

Quedó incluido dentro del Plan de Ferrocarriles Secundarios del Anteproyecto de la Red de Ferrocarriles de una nueva línea desde ***Alcudia de Crespins a Navarrés pasando por Anna, Chella y Bolbaite***. La nueva línea ferroviaria, que fue propuesta por Real orden de 12 de marzo de 1888, debía transcurrir por 28 km entre la Costera y la Canal de Navarrés ***y debía de conectar con Enguera mediante un ramal de 7 km.***

- ***El cuarto proyecto consistía en la ejecución de un tranvía de Enguera a Ayora que arrancara desde la estación de Alcudia.***



—Ha sido expuesto por 30 días en la jefatura de Obras públicas, para conocimiento de los interesados, el proyecto de tranvía de Enguera á Ayora, por la carretera de Alcudia de Crespins.

Este nuevo intento de establecimiento de una conexión ferroviaria fue el que se publica en el periódico de las provincias el 20 de marzo de 1889 por el que se anuncia la exposición de un ***proyecto de tranvía de Enguera a Ayora*** a través de la carretera de Alcudia- Enguera Ayora que todavía tardaría tres décadas en finalizarse. Esta elección del tranvía frente al ferrocarril, permitía aprovechar la plataforma de la carretera en construcción lo que hacía que la

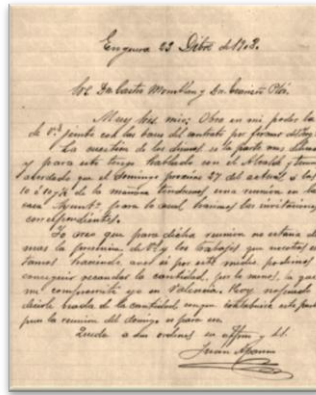
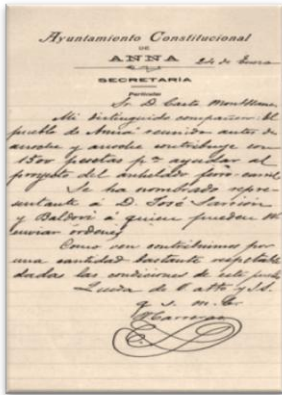
construcción de su infraestructura fuera mucho más económica que la del ferrocarril, lo que hacía más viable su construcción ya que pese a capacidad y velocidad era una infraestructura amortizable a medio plazo ya que entre otras cosas , representaba la única salida razonable de los vecinos del Valle de Ayora con dirección a Valencia, ya que los 24 Km de Ayora a Almansa estaban en un estado de abandono que hacía imposible el tránsito de personas, vehículos y mercancías por ella, lo que les obligaba a desplazarse a Valencia por Requena recorriendo 65Km desde Ayora a Requena y otros 76Km hasta Valencia para un total de 141km, mientras que la ruta Ayora-Enguera-Valencia, disminuía el trayecto en mas de 40Km.

- ***El quinto y último intento conocido de llevar el tren a nuestra comarca data de 1908 con el proyecto de ferrocarril de Alberique a Ayora por Enguera***

En cierta manera retomaba y ampliaba el de 1889. Esta nueva propuesta quedó frustrada, más allá de la complejidad técnica del trazado Enguera-Ayora, por la falta del capital necesario para ponerlo en marcha. El ayuntamiento de Anna comprometió en el proyecto 1.500pts por nada el de Enguera, que alegó la falta de confianza en un trazado que creían que solamente quedaría en estudio sin ninguna compañía que se quedara la concesión y explotación de la línea. El proyecto que rondaba las 22.000pts se tenía que financiar con las aportaciones que de forma proporcional debían hacer los municipios que participasen en el diseño del trazado. A Enguera le correspondían 5.500pts de la época que no pudieron concretarse por la falta de confianza de un ayuntamiento económicamente arruinado y pese al

"Una familia entre la ilustración y el liberalismo"

ofrecimiento de la aportación particular de 3.000pts de Juan Aparicio Micó¹⁶ un acaudalado propietario de tierras engerino¹⁷. Entre las aportaciones de Juan Aparicio Micó y el ayuntamiento de Anna, se consiguieron 4500 de las 5.500 pts necesarias para que el proyecto pudiera comenzar.



Correspondencia del Ayuntamiento de Anna y de Juan Aparicio

Quizás el cansancio de los múltiples aplazamientos y retrasos de la carretera Enguera Ayora, por la que tenía que

¹⁶ Juan Aparicio Micó, héroe de Marahuit, fue condecorado por meritos de Guerra con la Cruz Laureada de San Fernando, conseguida en la guerra de Filipinas, alcanzando en su retiro el grado de Teniente Coronel. Impulsor en Enguera de obras como la llegada del ferrocarril y el alcantarillado, fue presidente del Circulo Industrial y Vicepresidente del Circulo Recreativo. *Aún siendo un engerino honesto, célebre, condecorado y querido por sus vecinos, recibió una paliza de unos bárbaros, teniendo que esconderlo el padre del tío Miguel Micó "El Carnicero", hasta el fin de sus días, en los que murió posiblemente a causa de una grave neumonía y de las contusiones provocadas por dichos bárbaros.* Biblioteca Fundación la Sierra.

¹⁷ Entrevista a Pepe Cerdá Aparicio. Enguera TV-26 abr. 2016

discurrir el tranvía y las posturas encontradas de los patrocinadores Castro Momblan y Gómez Ruíz sobre la entrada en el proyecto de una entidad financiera exterior frente a la postura del primero que postulaba que el capital de la concesionaria fuera el establecido por la Sociedad formada en la Asamblea de Játiva, en la que cada municipio hacía una aportación económica con arreglo a su participación en el proyecto, no favorecieron la cristalización del proyecto. Lo único cierto en todo este proceso fue que estas disputas no ayudaron a crear, sobre todo en Enguera, un movimiento favorable al establecimiento de esta línea de tranvía que con el tiempo, supuso el último intento de hacer viables la producción agrícola y las últimas industrias en la comarca.

Dos décadas después de este último intento de acercar la comarca al ferrocarril, el ilustrado, juez de paz en Anna, y abogado de profesión D. Ramón Argente envía una carta al director del periódico las Provincias¹⁸ en el que realiza una cruda descripción de la situación, aportando como remedio al proceso de despoblación que sufría la comarca la urgente mejora de las vías terrestre:

"Tras el invierno, tan prolongado frío y desairoso por sus inundaciones de este año, ha venido la primavera más floreciente y más hermosa que se ha conocido, brindándonos unas cosechas exuberantes, especialmente la de ajos, trigos de huerta, uva y olivas, que ya terminada la floración nos muestran su fruto.

Pero vienen los peros: la de ajos que ya se está recolectando, no hay la menor demanda, no hay quien de un céntimo por ellos; los trigos que dentro de un mes o antes estarán para segar, se trillarán en las eras y de estas se lo llevarán los molineros y fabricantes de harinas

¹⁸ La carta está fechada el 17 de mayo de 1924

"Una familia entre la ilustración y el liberalismo"

al precio que quieran tasar; la uva, llegada la vendimia, se pagará se pagará a precios ruinosos, si hay compradores, y si los cosecheros se deciden por elaborar vino, ya tienen caldo para días en sus botas, no sabiendo cuando y a como lo podrán vender, lo mismo que el aceite, a pesar de la excelente calidad del que se produce en esta comarca.

De modo que aunque sean abundantísimas en cantidad y de primera calidad dichas cosechas, pocos o ningún beneficio reportarán de ellas los labradores que con su trabajo y abonos las han producido

¿ Qui faciendum?

¿Para qué las quiere el labrador, si con ellas no puede atender al sostenimiento de su familia y a los gastos necesarios para la producción de las mismas? Pues no tiene más remedio como hacen por toda esta comarca, que emigrar a Francia en busca de trabajo a Cuba o a Buenos Aires ¿Y no hay solución para este conflicto? Podrán recetarse muchas, como se proponen; pero dígase lo que quieran, no encuentro otra que el desarrollo muy intensivo del comercio interior de muchos ferrocarriles y carreteras que transporten con facilidad y baratura los productos agrícolas desde el punto de su producción al que hayan de consumirse..."