

CARTA DE L'ALCALDE DE DÉNIA
BENITO MERLE, DIRIGIDA AL GOBERNADOR
CIVIL D'ALACANT,
EL DIA 13 DE GENER DE L'ANY 1863

ARXIU MUNICIPAL DE DÉNIA.
LLIBRE REGISTRE D'EIXIDA. SIG. 158 H

Sr. Gobernador Civil, he recibido la atenta comunicación de usted, fecha 10 del actual, relativa al estado en que se encuentra este distrito municipal y a los medios oportunos para mejorar la suerte de estos habitantes, y tengo una especial satisfacción en poder exponer a usted con alguna detención los verdaderos detalles de la deplorable situación en que naturalmente se encuentra no solo este vecindario sino el de todos los pueblos de La Marina.

Nada nuevo ciertamente podré manifestar a usted, puesto que es harto pública la desgracia de este país y demasiado conocidas las causas de su ruina, pero cualquiera que sea el sentido de estas observaciones, siempre tendrán al menos la grave importancia de la realidad.

La riqueza de este país es una riqueza ficticia a causa de la extremada subdivisión de la propiedad, baste decir que tanto en esta población como en casi todas las de La Marina, una inmensa parte de propietarios son al mismo tiempo jornaleros porque sus propiedades son de exigua significación y no bastan de mucho a cubrir las primeras necesidades de la vida. Así es que aun cuando ingresen anualmente en el país capitales de alguna importancia se deslien con incalculable

ramificación hasta lo infinito entre esas masas de pobres y pequeños propietarios, viniendo a resultar por fin que el ingreso es absorbido por las necesidades pasadas y presentes sin que nada pueda conservarse para las futuras. La organización que las circunstancias han establecido desde inmemorial para el movimiento de los intereses materiales de este país, hace imposible los ahorros y de aquí se deduce que efectivamente la riqueza de esta comarca es ficticia, toda vez que no puede remitir la eventualidad de un siniestro.

Conviene no perder de vista esta segura base del estudio que debe hacerse de la situación de La Marina y del juicio que debe formarse tanto de su actual decaimiento como de la futura prosperidad a que realmente puede ser conducida. Y a este propósito debo manifestar que aún cuando la comunicación a que contesto se limita a solo este distrito municipal no puedo menos de extenderme en consideraciones más amplias que las que se refieren a los límites de un municipio, porque es tan íntima la relación que existe entre los intereses de todos los de este litoral que solo considerándoles en conjunto es como puede venirse en conocimiento del estado próspero o adverso de cada uno de

ellos. Si hubiera de exponer la situación actual de esta ciudad debería concretarme a decir simplemente que es lamentable; pero tratándose de explicar las causas de esta ruina es necesario elevar la cuestión a su verdadero terreno desde el cual se descubre la comarca entera como una sola grande población porque todas sus localidades están ligadas entresi con lazos de incortable comunidad de intereses.

Bajo este punto de vista me propongo persuadir a usted de que es imperiosamente necesario tender la mano a este abatido país digno de mejor suerte, si ha de levantarse de su lastimosa postración.

Varias con las causas que han contribuido a ello de un modo más o menos directo, y de todas ellas me ocuparé en la presente contestación para que usted pueda apreciar con acierto el estado que lamentamos.

La primera, y sin duda la más importante, es la pequeñez de las dos últimas cosechas, especialmente la del año 1862; y al hablar de cosechas debo advertir que solamente me refiero a la de la pasa, por ser la única de importancia en este país. Los cereales son tan escasos, al menos en esta población que muy bien puede decirse que no existen.

En el año 1856 se cogieron en toda la comarca productora, que es la zona comprendida entre Altea y Gandía, 180.000 quintales de pasa moscatell y 10.000 de pasa de planta; y tomo el punto de partida en este año porque es el primero en que este fruto tuvo el notable aumento de precio, desconocido hasta entonces y sostenido con algunas alternativas los años posteriores. En 1856 se vendió el quintal de la de moscatell a 130 reales y el de la planta a 90. En vista de tan favorable como inesperado acontecimiento, los cosecheros estendieron el cultivo de la vid, abandonando el del arbolado y el de los demás frutos de la tierra, hasta el extremo de arrancar la mayor parte de los almendos,

algarrobos y olivos para sustituirlos con las cepas en que cifraban toda la esperanza de su porvenir.

Llegó el año 1957 y a pesar de que la cosecha fue más importante que en el anterior, puesto que se embarcaron 190.000 quintales de la de moscatell y 11.000 quintales de la de planta el precio de la primera escedió a todas las congeturas: se vendió a 150 reales el quintal y aún en algunos casos llegó hasta 160 reales, precios que algunos años antes se hubieran considerado fabulosos. Escusado es decir que con tales antecedentes los cosecheros se decidieron por completo a consagrarse exclusivamente al cultivo de la viña y que numerosas plantaciones nuevas vinieron inmediatamente a ocupar multitud de terrenos escabrosos obtenidos en establecimiento a costa de todo género de sacrificios.

En 1958 se recolectaron 288.000 quintales de pasa moscatel; y si no se recogieron más que 5.000 de planta, debiose en gran parte a que los cosecheros habían arrancado muchas cepas de esta clase para sustituirlas con las primeras como más beneficiosas. Los precios debieron naturalmente descender y en realidad descendieron: 128.000 quintales se pagaron a 80 reales y las restantes a 60. Más como el descenso del precio fue compensado con el aumento de las cosechas se sostuvo el equilibrio de los intereses del país.

Pero dígnese observar usted un acontecimiento que de ningún modo era de esperar. Lejos de ir aumentando progresivamente la cosecha a causa del constante desarrollo de las nuevas plantaciones fue gradualmente disminuyendo hasta el extremo de recolectarse en 1861 sólo 165.000 quintales de moscatel y 2.500 de planta, y en 1862, 156.000 quintales de la primera y 700 de la segunda. Es decir, en estos dos últimos años en que sin necesidad de haber habido gran-

des cosechas deberían haberse cogido sobre 300.000 quintales anuales, sólo se han recolectado la mitad.

A esto se añade que los precios han estado muy lejos de suplir la falta de la otra mitad de la cosecha, así se comprenderá la penuria en que se encuentra el país. Sobre todo este último año, los precios han descendido de una manera importantísima: principió a venderse la de moscatell a 80 reales el quintal y concluyó por bajar hasta 40, pudiéndose asegurar que el precio general ha sido por término medio en este año el de 60 reales el quintal.

Dejo a la consideración de usted el apreciar las consecuencias de esta verdadera calamidad. Porque es necesario decir también que como las clases trabajadoras llegaron a creer en 1856 y 57 que las cosechas y los precios serían mayores de día en día, no vacilaron generalmente en contraer obligaciones pecuniarias para engrandecer la esfera de su cultivo y hoy no pueden saldar esas obligaciones sin sacrificar las mismas haciendas que creyeron favorecer y asegurar. Por otra parte, como por regla general en todas las clases sociales, las necesidades de la familia y del individuo están en razón directa de los medios con que cuentan para satisfacerlas, siendo naturalmente mayores los gastos a medida que crecen los ingresos. Resulta que en esta comarca se comenzó a prescindir de la economía en todos los sentidos en cuanto se principió a esperar altos precios en el fruto de su principal cosecha; y como no se temió al porvenir, se contrajeron nuevos compromisos tomando dinero a préstamo para ensanchar también el círculo no sólo de las necesidades sino hasta el de las simples comodidades, a proporción de la prosperidad que se expresaba. Y el resultado ha venido a ser que habiendo salido fallidas aquellas esperanzas, la generalidad de estos habitantes se encuentra ahogada

por falta de recursos y sin poder cumplir las obligaciones que contrajo. En resumen puede decirse que apenas habrá labrador que no tenga afectada su propiedad a las resultas de un gravámen hipotecario. Hay más, son innumerables los que tienen sobre sí dos, tres y hasta más hipotecas escrituradas.

Otra de las causas del mal estar de La Marina es la misma depreciación del esprezado fruto, debida en el fondo a las agitaciones de América. Hasta ahora la pasa de nuestro país se consumía toda en los mercados ingleses; pero temiéndose algún excedente en las cosechas a consecuencia de las nuevas plantaciones, se hicieron algunos ensayos en América, que obtuvieron un éxito satisfactorio, y es indudable que a no haber variado las circunstancias se esportaría hoy a ultramar tal vez una mitad de la cosecha. Pero cuando apenas se estaban abriendo las puertas a este nuevo mercado, vino a cerrarlas la guerra que destruye aquellos Estados, dejando otra vez limitado a Inglaterra el campo de la especulación.

Esto, como usted comprenderá, es un grave mal para este centro productor porque circunscribe el círculo del consumo, pero además implica otro mal mayor debido al malestar de Inglaterra que por este ramo del comercio refluye necesariamente en nuestro país. Sabido es, el estado ruinoso de la industria algodonera inglesa, tan importante en aquella nación. Pues bien cuando el país que compra se halla empobrecido, es imposible que el país que vende consiga buena negociación en sus productos. Véase pues como las convulsiones de América, afectando los intereses de Inglaterra por la falta de algodón, afectan nuestros intereses, hiriendo de muerte la agricultura de esta comarca.

La última causa del abatimiento de La Marina consiste en el cambio radical que han sufrido las relaciones que existían entre comerciantes y cosecheros. Desde tiempo

inmemorial habia establecido en esta comarca un sistema de compras en la pasa, en virtud del cual el comerciante anticipaba en cualquier época del año al labrador que lo solicitaba, las cantidades que éste pedía a cuenta del importe de su cosecha. Estos anticipos eran siempre gratuitos, y no como los que se hacen en Málaga a cuenta de la pasa de aquel país y los que tienen lugar en la Ribera del Júcar a cuenta de la cosecha del arroz, en los cuales se estipula un interés por el capital anticipado.

En esta comarca se adelantaba el dinero gratuitamente y se entregaba hasta sin recibo ni resguardo de ninguna especie, la buena fe presidía en todas estas negociaciones. Pero han venido los bajos precios en el fruto cuando más se necesitaba su elevación, y creyendo los labradores que esta baja se debía a monopolio mercantil, pensaron sustraerse a la intervención del comercio y resolvieron asociarse para llevar y vender la pasa a Inglaterra de cuenta propia. Se establecieron multitud de asociaciones con el nombre de Bancos Agrícolas, y en 1861 y sobre todo en 1862, una inmensa parte de la cosecha ha sido embarcada por los mismos cosecheros, muchos de los cuales tenían recibidos adelantos y por consiguiente comprometido su fruto.

Este acontecimiento debía retraer naturalmente al comercio de hacer anticipo alguno, y en efecto le ha retraído, porque temeroso de que al tiempo de la recolección lleven los cosecheros su pasa a uno de los Bancos organizados con este objeto, como ha sucedido y probablemente sucedería, se niega a anticipar cantidad alguna, para no exponerse a una segura ruina. Y venimos a parar en que ha cambiado por completo el antiguo sistema de compras, quedando de hecho establecido otros, que en el fondo es más ventajoso y conveniente para las clases productoras. Suprimidos los adelantos, el labrado deja de

contraer compromiso alguno, y al llegar la cosecha se encuentra libre para disponer de su fruto en la forma que más le plazca, recibiendo íntegro el importe del precio, lo cual no ha sucedido hasta ahora, puesto que ya tenía consumida quizá la mayoría y aún muchos los habían recibido en su totalidad.

Si bien esto es cierto, no lo es menos también que en la actualidad se están sintiendo los efectos del repentino cambio de sistema. Es imposible alterar costumbres de esta índole, sobre todo estando tan arraigadas como la que nos ocupa, sin ocasionar sacudimientos violentos y consecuencias terribles. Un cambio de esta especie es un trastorno. Cuando una viciosa organización social no puede modificarse paulatinamente y hay que sustituirla precipitadamente por otra, no puede esto verificarse sin dar lugar a un cataclismo. Y esto es lo que está sucediendo en los pueblos de La Marina actualmente. Las clases labradoras no cuentan con ahorro alguno para hacer frente a las necesidades hasta la recolección del fruto. El comercio no puede anticipar fondos sobre artículos que no recibirá después; porque serán embarcados por los mismos cosecheros. Y abolido el adelanto el país está pereciendo de necesidad. No hay recursos para subsistir: la antigua puerta de salvación se ha cerrado.

Y como los propietarios de alguna importancia ven cerrado el porvenir del fruto mientras no se restablezca en América la paz, y por otra parte la escasez de las dos últimas cosechas y el bajo precio de la última en grande escala y le reducen a su más mínima expresión, con lo cual se consigue que no haya trabajo para alimentar a la inmensa clase jornalera... Esta es la verdad de lo que hoy existe en esta comarca.

Las cosechas agrícolas que se producen en esta población, se reducen a la del trigo

y a la de la pasa. Las de vino, aceite y algarrobo nada significan. La del trigo en el año último habrá bastado escasamente para el consumo de un mes, y como usted comprenderá en los once restantes hay necesidad de importarle. La de la pasa que es la verdadera cosecha, se calcula ordinariamente que en un año regular puede ascender en Dénia a 25.000 quintales y no más, pues bien, en el último año se han recolectado solamente 19.000 quintales y como el precio no ha compensado la falta de la otra mitad se ha perdido el equilibrio de la riqueza pública y la miseria se ha levantado por todas partes y ha llamado a todas las puertas. Hasta las clases acomodadas están sufriendo privaciones que quizá no conocían, las no acomodadas gimen en la indigencia. No faltan en esta población porque se importan los artículos de subsistencia, pero faltan recursos para adquirirlos.

Según el recuento de población verificado en 1860, resulta que en esta localidad existen 375 familias de jornaleros, que por mi cálculo prudencia suponen aproximadamente 1.700 personas. Pero además existen 492 propietarios y como quizá más de la mitad de estos son a la vez jornaleros porque sus propiedades son insuficientes para alimentarles, resulta que hay necesidad de aumentar de un modo notable la cifra de los braceros. Toda esta numerosa clase está por falta de trabajo contemplando en la más sensible inacción el doloroso cuadro de sus miserias. Mucha parte de ella ha abandonado ya el país, en busca de una ocupación que aquí no encuentran, otros se disponen a dejarle y los restantes sufren y esperan.

Los trabajos del campo son de escasísima importancia porque los dueños de las tierras no están tampoco para invertir fondos en jornales, y la única obra pública que pudiera sustentar algunos trabajadores, que es la sección de la carretera del litoral,

comprendida entre la Venta de Gata y el Molinell, está ya tocando a su conclusión y es de esperar que muy en breve se abra a la pública circulación. Prescindiendo de esto no hay en la localidad otras obras costeadas por el Estado, por la provincia, por el Municipio o por particulares, pues si bien en el ramo de albañilería había algunos braceros ocupados en algunas edificaciones nuevas, éstas se han terminado en su mayor parte y han quedado paralizadas casi todas las manos dedicadas a este arte. De lo que se infiere que la clase jornalera en esta ciudad carece actualmente de medios para atender a las más apremiantes necesidades de la vida. Ahora bien; ya que usted se sirve manifestarme que debo indicar los medios que considero mas a propósito para proporcionar trabajo, me permitiré hacer a usted algunas indicaciones que si llegasen a realizarse, cortarían de raíz los males de hoy y asegurarían la prosperidad del país para el porvenir. La Marina es un tesoro que aún no se ha descubierto. Es un abundante criadero de riqueza que aún permanece ignorado entre las montañas que la aislan del resto de la Península. El día en que principie a explotarse un sólo filón, será un timbre de gloria para la provincia a que pertenece. Más para ello es necesario facilitar los medios de desenvolver los ricos elementos que encierra, es indispensable hacer desaparecer los obstáculos que se oponen a su desarrollo; es necesario abrir las comunicaciones por donde puedan establecerse relaciones con el interior y con el exterior.

La mejora más esencial y la que en concepto de esta Alcaldía debe solicitarse con preferencia, es la construcción del trozo que principia en esta ciudad de Dénia, de la carretera de Fuente la Higuera. Son muchas las razones que lo aconsejan, pero entre todas la más importante es la que se refiere a la inmensa circulación que establecería en-

tre la mayor parte de los pueblos de esta comarca. Probablemente esta carretera pasará por Ondara o sus inmediaciones y como Ondara es el punto natural de confluencia entre los pueblos de la marina y los de la parte de Pego, Oliva y huerta de Gandía, es evidente que por esta via vendrían hasta el embarcadero de Dénia con economía y comodidad los frutos que hoy vienen por veredas y barrancos poco menos que impracticables. Y a medida que la carretera avanzara hacia el interior, iría ensanchando el círculo de operaciones de esta comarca y ofreciendo campo sin límites a la recompensa a que tiene derecho el laborioso agricultor de este país. Por otra parte, facilitaría la extracción de los productos del interior que hoy son poco apreciados por falta de salida, y los que la tienen por el puerto de Valencia a costa de roderos y sacrificios, vendrían a buscarla en el de esta ciudad por ser más fácil, directa y económica.

Otra de las mejoras necesarias para el desenvolvimiento del país es la construcción del puerto. La naturaleza ha dotado a esta población con uno de los puertos naturales más aceptables de nuestras costas y aún prescindiendo de sus hermosas condiciones, tiene un valor inmenso por su especial situación. Desde Alicante a Valencia hay un trayecto de 30 leguas aproximadamente y en todo su peligroso litoral no se encuentra otro abrigo que el de este puerto. Situado al pie del cabo de San Antonio y a la entrada del golfo de Valencia es una garantía segura para los infelices navegantes que se ven arrastrados por las impetuosas corrientes.

Este puerto de Denia está a punto de desaparecer, abandonado como se halla, sin que se atienda jamás a su limpia y conservación se está terraplenando de día en día y es indudable que dentro de pocos años ya no podrán fondear en sus aguas buques de regular parte. Hoy ya no pueden entrar los vapo-

res, todos tienen que echar sus anclas en alta mar, lo cual sucede con notable perjuicio del comercio y por consiguiente de la agricultura, porque se retraen de tocar en este punto a fin de evitar el peligro que corre fuera del puerto; y si consienten en hacer esta escala es a costa de elevados flotes que les compensan del riesgo. El embarque y trasbordo son también inmensamente más costosos y tardios, y todos son rémoras que se oponen al desarrollo del país. Conveniría, cuanto menos, que se destinara una draga a la continua limpia de este puerto, para evitar siquiera estos inconvenientes y sobretodo su completa desaparición.

La construcción de esta obra regeneraría no sólo a esta comarca, sino a gran parte de la provincia de Valencia, especialmente la zona interesada en la carretera de Fuente La Higuera. Establecido este puerto y habilitada su aduana, vendrían nuevos capitalistas a fecundizar este país. El comercio tomaría incalculables proporciones y la agricultura, que es la única vida de La Marina sería la primera en recibir la influencia de esta nueva era de ventura. Y entre tanto la construcción de sus obras facilitaría trabajos a gran número de jornaleros, que hoy padecen por falta de él.

Esta mejora, no puede intentarse nunca como empresa local o municipal, están interesadas en ella innumerables localidades en cuyo general beneficio redundaría y es evidente que debería iniciarse como cuestión provincial, mayormente cuando en ella están interesados muchos pueblos de la provincia de Valencia, lo cual parece que facilite doblemente su realización. Y es tanto más de sentir el actual estado de cosas, cuanto que existe aprobados por el Gobierno de su Magestad, considerándola mejora de interés local, cuando debería ser provincial, el plano y presupuestos de las Obras del Puerto de Dénia, para las cuales, según

este presupuesto bastan sólo ocho millones de reales, cantidad que tratándose de una mejora de esta clase es insignificante.

Hay, por último, otra obra pública de muchísima importancia para el país y que ya se encuentra en vías de hecho; me refiero al Tranvia de Carcagente a Dénia. En sus trabajos podrían encontrar ocupación un inmenso número de jornaleros, pero obstáculos que no pueden vencerse por el momento son la causa de que la sección de Gandia a esta población se aplase indefinidamente, siendo por tanto en la actualidad inútil esta empresa para llenar las necesidades de hoy.

Y para concluir me esforzaré en repetir a usted que La Marina carece absolutamente

de caminos, lo mismo que carece del puerto que le es indispensable, que sin estos elementos es imposible desenvolver sus grandes intereses y que la clase proletaria, que hoy es inmensa, puesto que la población de este litoral asciende a más de 60.000 almas necesita imperiosamente el auxilio de una inmediata ocupación...

Tengo por mi parte una especial satisfacción en cumplir con el grato deber de rogar a usted muy encarecidamente, se sirva a bien interesarse, a fin de conseguir que el benéfico gobierno de su Magestad se digne tender una mirada de protección a este desolado país...

Transcripció de ROSA SESER PÉREZ
Arxiu Municipal de Dénia
