

Análisis de Yecla como núcleo industrial

POR

C. PALAO POVEDA

Licenciada en Filosofía y Letras

El Seminario de Geografía de la Universidad de Murcia se ha propuesto realizar el estudio geográfico, lo más completo posible, del área murciana. Los temas de las tesis de Licenciatura y los trabajos efectuados por el Seminario responden a este plan. Se trata, en general, de estudios monográficos, en los que se analiza un municipio en toda su complejidad o se ahonda en determinados aspectos físicos, demográficos, económicos o urbanos.

Las páginas que siguen corresponden al resumen de una tesis de Licenciatura acerca de la economía del municipio de Yecla, iniciada en el curso 1958-59 y terminada en septiembre de 1960. Con otra tesina, que citamos más adelante, dedicada a los aspectos físico y demográfico, constituye un estudio completo del municipio yeclano. Ambas fueron dirigidas por el Dr. J. Vilá Valentí, Catedrático de Geografía y Director del Seminario.

En el presente artículo nos hemos ceñido sólo a la faceta industrial. Yecla es un ejemplo, no excepcional en el Levante, de un núcleo que busca en la industrialización una manera de ampliar su horizonte económico, reducido, casi por completo, a una agricultura aleatoria y de escasos rendimientos. Hemos completado con los datos más recientes los consignados en nuestra tesina, que puede consultarse en la Biblioteca del Seminario de Geografía. Agradecemos la ayuda prestada, entre otros, por D. Miguel Ortuño, D. Fausto Soriano y D. Antonio Prats.

* * *

Yecla, situada entre la Meseta y el Levante mediterráneo, no tiene un carácter típicamente manchego o levantino; es más bien tierra de transición entre ambas regiones, participando en cierta medida del clima, modos de vida y costumbres de aquéllas, con un claro predominio de la primera, es decir, de la Mancha. Esta localización en área de transición ha supuesto una constante, tanto para el establecimiento del núcleo, como para su ulterior desarrollo. La tierra yeclana, históricamente límite entre Castilla y Aragón, constituye esa peculiar franja donde la tierra murciana deja de ser Levante para convertirse en Castilla, a cuyo reino perteneció desde la conquista por Alfonso el Sabio. Esta tierra de paso ha hecho que Yecla haya sido siempre una encrucijada de caminos naturales, resultado de su situación geográfica. Esta característica es la que ha valorizado precisamente, desde antiguo, a la ciudad, a pesar de que, como luego estudiaremos, el hombre yeclano no ha sabido sacar de ello el máximo rendimiento.

Yecla —el «pueblo capitán» según lo denominó Ramón Gómez de la Serna, dada su influencia literaria en algunos de los más significativos representantes de la llamada generación del 98, acrecentada después en la novelística contemporánea— es una ciudad situada al Norte de la provincia de Murcia. Sus calles, anchas y rectas, anuncian la proximidad de la vecina Mancha, sin que, luego, ciertos rasgos sociales de sus habitantes, desmientan esta vecindad. Parte de su población habita de ordinario en las casas de labor diseminadas a lo largo y ancho del término, en donde tiene sus ocupaciones habituales, concurriendo, también en su mayor parte, los días festivos y de mercado para realizar sus compras y matar el ocio, a la ciudad. Con una excepción: la pedanía de Raspay, de unos 500 habitantes, en el límite del término con el de Pinoso (Alicante), cuyos vecinos raramente acuden a Yecla si no es para resolver asuntos de carácter administrativo o judicial. Orientada al Norte y barrida por los frecuentes vientos del NO, está asentada en la falda de un cerro con ten-

dencia a expandirse por el llano, a más de 600 metros sobre el nivel del mar, con un clima claramente continental que se evidencia en sus inviernos extremadamente duros y sus estíos muy calurosos. El aspecto de la población poco ha variado de medio siglo a esta parte. Yecla progresa, sí, pero tan lentamente que su crecimiento y desarrollo pasan inadvertidos, tal vez porque la variación sólo se hace notar a lo largo de más de una generación.

Yecla es un núcleo eminentemente agrícola. Sin embargo la industria se va abriendo camino, aunque lentamente, por carecer de materias primas casi en absoluto, excepción hecha de las de carácter agrícola. Por ello la industria, que ya alcanza relativa importancia, es casi toda de carácter artificial, acogiendo a una parte de la población que, ante la insuficiencia de la economía rural para equilibrar el aumento de la demografía, habría tenido que emigrar a otros lugares.

En el estudio de la industria notaremos que ésta adquiere su actual importancia sobre todo a partir del siglo XIX. Para dejar patente este auge haremos, al principio de cada apartado, una breve reseña histórica de tal evolución. De las distintas ramas industriales, unas, por darse la materia prima en el término, tienen en ello su explicación geográfica; otras, en cambio, deben su localización a hechos puramente humanos. Por último, algunas son las tradicionales adaptadas a las actuales exigencias. Con unas y otras comienza una nueva etapa económica que podría adquirir gran importancia de existir buenas comunicaciones modernas que hicieran posible la entrada y salida de los productos con relativa comodidad y baratura. Por esto, aunque el futuro es incierto, la industrialización ha servido para elevar considerablemente el nivel de vida local.

Haremos primero el estudio de las comunicaciones, dada la importancia que juegan como factor industrial, en dos apartados. Uno, que refleje la evolución sufrida hasta el siglo XIX inclusive; otro, de las existentes en la actualidad. Luego pasaremos a estudiar la actividad industrial con que Yecla cuenta. Siendo la agricultura el medio de vida principal y más tradicional, ha dado por consiguiente desde antiguo casi la única materia prima para la existencia de una pequeña industria derivada. Por ello estudiaremos en primer lugar las industrias derivadas de la agricultura, enumerando luego aquéllas que, aun siendo actividades tradicionales, todavía perduran hoy, como hemos dejado dicho, adaptadas a las exigencias que requiere el actual momento. Seguiremos después con las industrias modernas, es decir, las que han aparecido y se han desarrollado en el presente siglo. Y para completar el panorama industrial de Yecla expondremos, a grandes rasgos, el problema de la energía que la totalidad de la industria utiliza para su funcionamiento.

I.—EVOLUCION DE LAS COMUNICACIONES

Comunicaciones antiguas.—Por su privilegiada situación geográfica, los hombres prehistóricos llegaron fácilmente a estos contornos. La ciudad romana de Ello debió su importancia a las vías de comunicación, pues por la misma pasaban, según se cree, la vía Heraclea, y no debió ser solo ésta la que cruzara la ciudad, ya que tenemos el testimonio de Merino Alvarez, que nos informa a este respecto diciendo que «las calzadas romanas que convergían en Ello perdieron con la destrucción de la ciudad su razón de existencia». Esta decadencia romana no fué obstáculo para que los factores geográficos condicionaran de nuevo el establecimiento de otro núcleo en el actual emplazamiento: ciudad que siguió jugando un importante papel en las comunicaciones.

Las noticias que de nuevo hemos encontrado de ella se deben también al citado autor y se refieren a los años anteriores al reinado de los Reyes Católicos, época en que Yecla aparecía cruzada por el camino de Granada a Valencia. También en el siglo XV sabemos que constituía una de las etapas que unía Villena con Toledo. Estos caminos mantuvieron su vigencia bajo los Austrias, como lo demuestra el testimonio recogido por Merino Alvarez de que la cruzaban el camino de Granada a Valencia y tenía otro secundario de Yecla a Villena y de Jumilla a Yecla. Dato del siglo XVI es el que se recogió en las *Relaciones* de Felipe II; por ellas sabemos que por Yecla pasaban «en tránsito las mercaderías que de Castilla iban a los puertos de Alicante y Cartagena». Esta importancia de las comunicaciones se reflejaba en la profesión de los habitantes de la Villa que se dedicaban en su mayoría a la carretería.

La carencia de datos nos obliga a dejar en blanco la enumeración de los caminos que pudieron existir durante los siglos XVII y XVIII, aunque la existencia de mesones y ventas es testimonio indudable de que Yecla seguía siendo lugar de paso obligado entre Castilla y Levante. Llega-

mos así al siglo XIX del que encontramos noticia más concreta y abundante a partir de la segunda mitad, pues de 1800 a 1850 carecemos por completo de datos.

Es Madoz quien primero nos informa respecto de las comunicaciones de la Villa y del término. De éste nos dice que «...no hay carreteras generales, siendo las más principales la que de Sax pasa en dirección a Alicante, el de Valencia, el de Murcia, el que va para Almansa, otro que conduce al Pinoso y Villena; la travesía que se llama de Granada, la de Caudete y Montealegre, el camino de Jumilla, el de Cieza, el de Madrid y diferentes veredas», y concretándose a la Villa «...los caminos son carreteros y de herradura que conducen a Murcia, Caudete, Villena, Almansa y otros pueblos de las provincias de Alicante y Albacete. El correo entra y sale del modo siguiente: lunes y sábados, en general, entradas y salidas de Madrid para Alicante y viceversa; miércoles en la noche de Alicante a Madrid: jueves de Madrid a Alicante».

Siete años más tarde, el 30 de diciembre de 1857, se acordaba en Murcia construir un ferrocarril de Almansa a Cieza. Pasaría por Venta de la Encina, Yecla y Jumilla, empalmando en Cieza con el de Albacete a Murcia. Tanto Cieza como Jumilla se unieron de buen grado al proyecto; anotamos como dato curioso la presencia en esta reunión del maestro Yuste, uno de los personajes de la novela «La Voluntad» de Azorín. Pero este acuerdo debió caer en el olvido puesto que en 1878 el alcalde de la ciudad pedía se hiciera un ferrocarril de Almansa a Yecla, creando una comisión encargada de llevar a cabo las gestiones oportunas. En este mismo año se solicitaba también la estación telegráfica, comprometiéndose el Ayuntamiento a dar la casa para su instalación, ya que —añadían— interesaba por la riqueza agrícola, fabril y forestal; las esperanzas en la concesión del ferrocarril eran grandes, pues poco después pidiendo el título de ciudad se dice que «...dentro de poco tendrá una vía férrea...». Pero lo cierto es que este ferrocarril, que tanta vida hubiera dado a la economía yeclana, no se llevó a cabo. Faltan noticias escritas sobre las causas que en ello pudieran influir. Sólo podemos apuntar una curiosa explicación que nos ha llegado por tradición oral: los habitantes de entonces renunciaron a la estación de la *vía ancha* por temor a introducir, al aumentar el contacto con el exterior, las malas costumbres que presumían de otros lugares. Pero, repetimos, no nos consta la veracidad de estas afirmaciones y, en todo caso, no hay duda de que la razón señalada no sería exclusiva. La única verdad es que Yecla perdió a finales del pasado siglo una magnífica oportunidad de engrandecimiento difícil de recuperar después.

En cuanto a las comunicaciones por carretera, debemos señalar que

en 1877 se pidió al Gobierno estableciera una con Almansa. Un año después, en el citado documento de petición de título de ciudad, se afirmaba tener «...una carretera de tercer orden hasta Murcia por el Puerto de la Losilla, y tendrá otras dentro de poco, ya en construcción, con Almansa y Jumilla».

En 1879 había varios caminos vecinales: uno para Pinoso y Rabosea; otro para Madrid (debía ser el de Montealegre), un tercero a Almansa y por último el que llevaba a Murcia. Y en este mismo año queda constancia de que la carretera de Caudete está varios meses hecha, pero no abierta al público, aunque éste lo solicitaba. En el kilómetro número dos de esta carretera que quedaba transitable en 1880, se construían dos alcantarillas; una de veinticinco huecos y otra de ocho.

Por último, para completar este apartado, diremos que el término de Yecla estaba surcado por varias vías pecuarias o veredas, de las cuales la más importante era la llamada «de los serranos» que va desde Bilbao a Mazarrón dedicada a la trashumancia de rebaños desde Castilla y Aragón a las comarcas de Murcia y Cartagena, atravesando el término de NO a SE por junto a la ciudad, a la que rodea por detrás del cerro en que ésta se asienta. Hoy ha perdido la gran importancia que tuvo en otros tiempos ya que apenas se utiliza por sus antiguos usuarios que prefieren el ferrocarril o camiones. Ello ha hecho que los dueños de predios inmediatos se hayan apropiado de gran parte de la tierra susceptible de cultivo, disminuyendo en gran medida su anchura que por algunos parajes llegaba a alcanzar más de tres kilómetros.

Comunicaciones actuales.—Las carreteras que irradian actualmente de nuestra ciudad —«como cintas que la atasen al terreno»— conducen a Jumilla, Fuente-Alamo, Almansa, Caudete, Villena y Pinoso. De ellas sólo están asfaltadas en parte las de Jumilla y Villena (fig. 1).

Yecla queda así situada a una distancia de 97 kilómetros de Murcia. Aclaremos aquí los kilómetros que dista de los pueblos limítrofes: con Jumilla 27; hasta Villena 22; 33 con Almansa; 16 a Caudete, 27 a Pinoso y 28 hasta Fuente-Alamo. Para llegar a ellos, los medios de locomoción empleados (exceptuando los taxis) son los siguientes: líneas de autobuses con Murcia, Villena y Fuente-Alamo; además Yecla es escala de la línea Hellín-Valencia.

El ferrocarril de vía estrecha pone a Yecla en contacto con los pueblos situados a lo largo de aquél entre las ciudades de Alcoy y Cieza estaciones éstas terminales. El recorrido total viene a suponer unos 120 kilómetros; esta vía férrea atraviesa el término por su lado sudoriental (fig. 1).

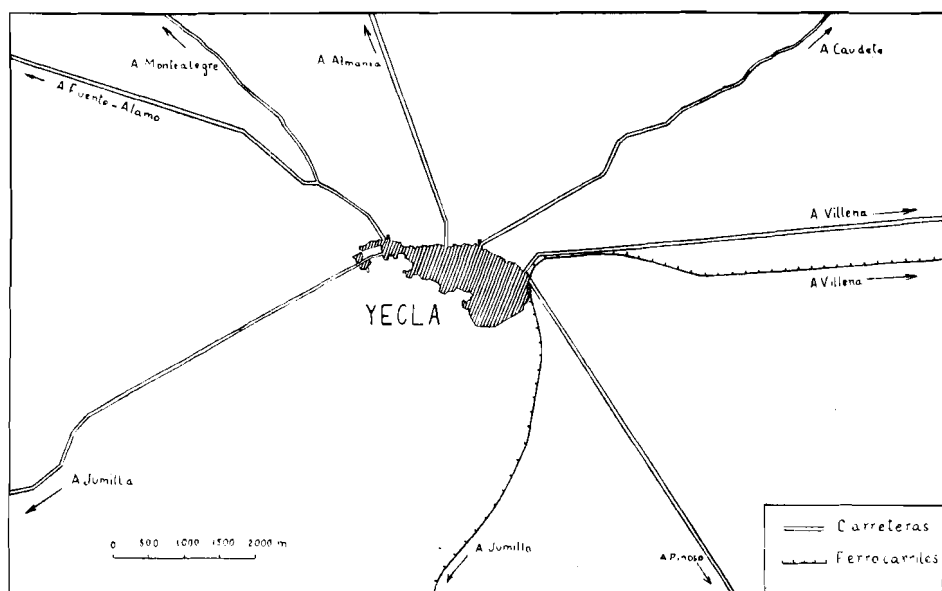


Fig. 1.—Las comunicaciones del núcleo de Yecla.

Camino vecinales hay dos: de Yecla a Montealegre del Castillo y de Venta de las Quebradas al Puerto de la Losilla. Aparte están las llamadas *traviesas*; de ellas se cuentan las de Granada a Alicante; la del camino de Madrid: el camino de Sax y el de Murcia, que se deriva de la *traviesa* de Granada en el paraje de la Hoya del Pozo, hasta Yecla.

De las sendas o caminos de herradura el más importante es el llamado Senda de los Jinetes, que nace en Yecla llegando hasta la provincia de Teruel, antiguo paso de los segadores, cuando su traslado a tierras de Aragón, para faenas de siega, lo efectuaban en caballerías. También son transitables las *ramblas*; de ellas tenemos la de Jumilla que nace en el paraje de la Macolla de dicho término municipal y vierte sus aguas en la Hoya del Pozo del término de Yecla; la rambla del Cegarrón que atraviesa las tierras de la Cañada de la Carrasquilla; la del Príncipe que, naciendo en el cerro de dicho nombre, atraviesa la Cañada del Mortero y por último la rambla del Tomate que empieza en la Herrada del Manco, terminando en el término de Villena.

Estas son las actuales vías de comunicación con que cuenta Yecla, sin duda insuficientes dada su privilegiada situación geográfica y más teniendo en cuenta el precario estado en que se hallan: aunque es de esperar que en un futuro inmediato se lleven a cabo reparaciones que, indudablemente, repercutirían en el desarrollo de la economía local. Nuestra afir-

mación está respaldada por un testimonio digno de ser tenido en cuenta. En la 6.^a conclusión del Estudio de las Comunicaciones incluido en «Bases para un Plan Murcia», establecido por el Consejo Económico Sindical Provincial, en julio de 1961, se dice: «...no podemos por menos sino llamar la atención sobre la carretera comarcal Caravaca-Villena, pasando por Yecla, de la que forma parte, como trayecto de la misma, el camino vecinal Jumilla-Venta del Olivo, ya que el arreglo con firme asfáltico de esta carretera, incluido el camino vecinal referido, no sólo tendría importancia fundamental para el desenvolvimiento de las economías de Jumilla y Yecla, sino incluso importancia nacional, ya que por acortar en más de 180 kilómetros la distancia entre Granada y Valencia... y el ahorro de carburantes, neumáticos, etc. de la flota de transporte que comunica Andalucía con Levante, sería extraordinario y Jumilla y Yecla, por primera vez en su historia, se encontrarían en una ruta comercial y turística de primer orden».

No deja de ser una paradoja que Yecla disfrute de una situación geográfica en un cruce de caminos naturales y, en cambio, carezca de comunicaciones artificiales que tanto necesita. Una ocasión que pudo haber cambiado radicalmente el panorama económico de Yecla fué el intento de construir un ferrocarril, en 1857, que uniera la Encina con Jumilla y Cieza, del que ya hemos hecho mención. No cabe duda que la falta de comunicación cómoda ha influido extraordinariamente en el anquilosamiento de la economía local y en el estancamiento de la población, haciendo que apenas varíe su volumen y originando la emigración de parte de ella; exactamente aquellos que no encuentran aquí campo donde labrarse su futuro.

II.—INDUSTRIAS AGRICOLAS

Obtención de vinos.—El cultivo de la vid en Yecla comienza a tener importancia a partir del siglo XVIII. La primera noticia de este cultivo nos la dan las *Capitulares* de la Catedral de Murcia, del año 1776, en las que se hace referencia al vino mosto yeclano en un memorial presentado por Pedro García al arrendador de aquel producto «...de suerte que cada arroba sale por seis dineros cuando los cosecheros no han podido venderlo más que a cuatro». En 1778 se habla de la necesidad de fabricar dos mesas de lagar, contándose también este año el vino mosto entre las principales producciones.

Como la vid ha ido aumentando su cultivo, es lógico que, una vez convertido en el más importante del término, haya dado lugar a una industria agrícola de primera categoría en la localidad y de relativa importancia en el ámbito nacional. Esta producción vinícola la cifran los datos estadísticos en unos 210.000 Hl. anuales. Pero nosotros vamos a tener en cuenta la cosecha de un año normal que es, según datos recogidos oralmente de los productores, de unos 320.000 Hl. La producción se elabora en su totalidad en Yecla; la quinta parte de ella la absorbe la Cooperativa agrícola «La Purísima» (foto 1); el resto se reparte, mitad y mitad poco más o menos, entre las bodegas y los mismos agricultores que cosechan el fruto. Estos particulares poseen bodegas con capacidad para unos 100 a 200 Hl., situadas generalmente en el mismo edificio en que habita el propietario, muchas de ellas en la casa de labor de la propia finca, efectuando la elaboración a usanza antigua, es decir, sin emplear maquinaria mecánica en el sentido que hoy empleamos estos vocablos, o sea, con prensas y utensilios movidos a mano o por medio de tracción animal, pero en ningún caso empleando fuerza motriz.

Bodegas de importancia son seis las que hay en Yecla. Sus instalaciones cuentan con maquinaria desde hace veinte años, pero en el último quinquenio la han repuesto toda de acuerdo con las actuales exigencias.

Para obtener cien litros de vino son necesarios unos ciento cuarenta y cinco kilos de uva, que dan una media de 14,5° a 16,5°. En los vinos obtenidos, podemos distinguir tres tipos: clarete, rosado y tinto, aunque con un claro predominio del primero. La calidad de cada uno de ellos los hace ser muy apreciados no sólo en España (singularmente en las provincias de Asturias, Santander, Bilbao y Valencia), sino más allá de nuestras fronteras, extendiéndose su mercado hasta Europa Central, donde Alemania es la principal consumidora. Esta exportación se calcula en 16.000 Hl. al año. A pesar de este amplio mercado, en Yecla se consumen unos 1.500 Hl. al año, lo que equivale, aproximadamente, a medio litro diario por habitante.

Los obreros, cuyo número ha disminuído por la mecanización (tornillo sin-fin, desrrapadoras trituradoras, bomba de vendimia y prensas hidráulicas), suman unos 200 fijos y de octubre a noviembre, época de elaboración, otros 200 eventuales, aproximadamente, procedentes en su mayoría de las actividades agrícolas. El capital, todo privado, invertido en esta industria asciende de 140 a 150 millones de pesetas anuales. El vino no se ha embotellado por ninguna de las bodegas; tan sólo la Cooperativa agrícola ha hecho envases de dos, cuatro, ocho y dieciséis litros para el comercio, aunque se prevee el embotellamiento en recipientes de litro, tres cuartos y medio litro, que se ha iniciado ya últimamente. Esta Cooperativa, fundada en 1953 y exponente del espíritu de cooperación al que tan propensos son los yeclanos, cuenta con una de las instalaciones más importantes de España en capacidad.

Incluimos en este apartado el estudio de un subproducto del vino: las brisas o pulpa de la uva. Un 10 % de la producción de la vid corresponde al orujo. Este, una vez elaborado el vino, se deposita en silos situados bajo tierra para que fermente; realizada la fermentación en un plazo de sesenta días, adquiere un 5 % de riqueza alcohólica. Además se obtiene, en un porcentaje del 4 %, el tartrato de cal que posee una riqueza de 50 a 55 %. No se trabaja en Yecla, sino que se envía a Cataluña, principalmente a la provincia de Gerona, donde se transforma.

Otra parte de estas brisas, aproximadamente el 20 %, se dedica a la obtención de aceites secantes, sucedáneo del aceite de linaza, que se elabora en la misma fábrica de extracción de orujos de oliva y alternando con éstos (no detallamos, puesto que la producción la incluimos juntamente con el subproducto del olivo). Actualmente se realizan estudios para emplear el producto como remedio para la arteriosclerosis. De obte-

ner confirmación este aprovechamiento, suponemos que podría alcanzar una importancia hoy insospechada.

Pero no termina con lo enumerado hasta ahora el aprovechamiento de las brisas; como última aplicación, sirve de combustible en hornos de cerámica y calderas de vapor.

Destilación de alcoholes.—En una clasificación por profesiones hecha en el año 1756 se contaba un fabricante de aguardiente y no volvemos a tener noticia hasta 1803 en que se concede licencia para abrir otra fábrica. En 1850 Madoz nos relata la existencia de cinco fábricas de aguardiente y debió ser algunos años más tarde cuando se empezaron a instalar los primeros rectificadores. Las instalaciones actuales cuentan con los más modernos adelantos. En la localización de esta industria, el agua juega un papel importante. Situadas en la parte norte de la ciudad, por donde discurre un canal (fig. 2), parece comprobado que el agua influye en la calidad del producto obtenido, ya que es superior a la de pueblos limítrofes, siendo la técnica y materia prima semejantes.

La capacidad de la industria rectificadora alcoholera de Yecla es la suficiente para fabricar 20.000 Hl. de alcohol, lo que hace sea la materia prima insuficiente, importándose la necesaria de las provincias de Albacete, Cuenca y Toledo. La extraordinaria calidad del alcohol yeclano, le ha abierto un amplio mercado nacional, comprendiendo Alicante, Murcia y Andalucía y es consumido, por ejemplo, para la obtención del coñac de Jerez y del Licor 43.

La financiación de esta industria es privada y supone unos 20 millones de pesetas de inversión, sin incluir el capital necesario para su mantenimiento. En cuanto al número de obreros asciende a 40 de plantilla fija y a unos 60 eventuales.

Obtención de aceite.—La primera noticia de la existencia de esta actividad la encontramos en el siglo XIX; es Madoz quien nos informa de los treinta molinos de aceite con que contaba la ciudad. Hoy se calculan en Yecla de unas ochenta a cien almazaras. Es curioso ver la localización de éstas en el plano: se encuentran preferentemente en la periferia de la ciudad, o sea, en los lugares más cercanos a los campos, evitando así el acarreo de la aceituna por el centro del núcleo (fig. 2). Naturalmente, la técnica ha sufrido un proceso de renovación. Los antiguos molinos movidos por caballerías quedan atrás; las modernas instalaciones cuentan con trituradoras, batidoras, prensas hidráulicas e instalaciones para el lavado de la aceituna y calefacción (foto 2). La producción es función de la cosecha, por lo que es muy variable, calculándose el promedio anual en

700 Tm. de aceite. El trabajo se realiza en una parte del año, por lo que los obreros son eventuales, de cuatro a cinco por almazara.

Unas 325 Tm. de aceite elabora la Cooperativa Agrícola; esto supone el 45 % del volumen total de producción y el 60 % de los cosecheros. Necesita unos 25 obreros y su instalación se cuenta entre las diez mejores de España.

Extracción de orujos y jabones.—Esta actividad a base de subproductos de la oliva tiene también su materia prima en el término, lo que viene a explicar su localización geográfica. Sujeta a la oscilación de cosechas, su producción varía de 1.500 a 3.000 Tm. de orujo. Yecla tiene tres fábricas, con capacidad cada una de ellas para extraer diecisiete toneladas cada 24 horas. De ellas se obtiene en aceite el 7 %, del que se distinguen dos clases: de menos de 10° de acidez, que todavía sirve como comestible, y de más de 10°, que se dedica a la producción de jabones.

Además de estos dos productos hay un nuevo aprovechamiento. Después de la extracción queda un residuo del que se obtiene el *picón* y *chispe* (utilizados como combustible para hornos, calefacción, etc.).

Suponemos la existencia de esta industria por la clasificación por profesiones del año 1756 en que se contaba un jabonero, aumentando en 1850 a nueve las fábricas de jabón en Yecla. En cambio, en la actualidad el número ha descendido a tres, debido a la abundancia de detergentes nacionales y a que no lo producen sino cuando las ganancias de los otros productos extraídos son insuficientes. El capital invertido en esta actividad es también privado y los obreros, eventuales, suman un total de treinta.

Fabricación de harinas.—Es una de las industrias más antiguas de Yecla. Ya en las *Relaciones* de Felipe II se contaban cinco molinos de ribera, localizados junto a las corrientes de agua dedicadas a riego (Aguas de Santa María de la Cabeza, San Isidro, Heredamiento, etc.), que al no trabajar más de seis o siete meses al año, hacían que se llevara el trigo a Jumilla, Almansa y Sax. En el siglo XVIII, en número de nueve, debían jugar un importante papel en la economía local. Giménez Rubio y Madoz difieren en el número existente en el siglo XIX; el segundo mantiene la cifra anterior, mientras que el primero detalla nada más que cinco en 1874.

En la actualidad podemos distinguir en los medios de obtención, dos tipos: los molinos tradicionales y la fábrica de moderna instalación a la que se ha llegado por medio de un proceso evolutivo, ya que antes fué también un molino. Por presentar diferentes características los estudiaremos por separado.

Molinos maquileros hay cuatro en activo que trabajan temporalmente. Tanto la materia prima consumida como el comercio es local y son los propios dueños quienes lo trabajan todo.

En cuanto a la fábrica quedó constituida como tal en 1928 y se ha ido adaptando a las nuevas exigencias. Trabaja durante todo el año con doce obreros fijos y ha de importar cereal de la Mancha y Castilla. También su comercio se extiende hasta las provincias vecinas.

La producción del término es de unas 3.500 Tm. de trigo y el rendimiento equivale, según la calidad del grano, de un 77 % a un 81 % de harina. El capital invertido en esta actividad, también privado, oscila alrededor de unos tres millones de pesetas.

III.—LA PERDURACION DE ACTIVIDADES TRADICIONALES

Tejerías y yesares.—Es la del yeso la más antigua industria de Yecla de que tenemos noticia, para cuya fabricación existían y existen en la localidad magníficas canteras. Todavía se conservan restos de yeserías de la primitiva ciudad de Ello. Un largo período transcurre sin que se encuentren datos acerca de la industria, no sólo en ésta sino en todas las demás ramas.

En el siglo XVIII se lleva a cabo un censo clasificando por profesiones a los habitantes de la ciudad. Por él sabemos de la perduración de esta actividad, ya que se contaban los alfareros y tejeros en número de ocho, aumentando en el 1861 a veintitrés, según nos informa Giménez Rubio. Es pues, posiblemente, el ejemplo más claro de industria tradicional con que Yecla cuenta y que pervive adaptada a las actuales exigencias. Tradición y actualidad quedan señaladas en los tipos de fábrica, entre los que podemos distinguir las de hornos árabes y las de moderna instalación.

Ciertos materiales del término ofrecen la materia prima necesaria al desarrollo de esta industria: margas y arcillas, que se encuentran localizadas a una distancia del núcleo urbano que oscila entre los dos a cinco kilómetros, en las Sierras de Moratillas y Magdalena y en los parajes denominados Fuente-Alamo y Rasillo.

Del primer tipo de fábrica que señalamos, o sea, de las de horno árabe, existen dos, con capacidad cada una de ellas para producir 750.000 piezas anuales. La energía necesaria para esta fabricación se obtiene mediante la quema de leña de pinos secos (conocida por *pinocha*), romero y olivos que, englobados, dan un total de 240 Tm. anuales; este combustible lo proporciona el término.

Respecto de las fábricas de moderna instalación y dentro de ellas podemos distinguir, de nuevo, otros dos tipos por presentar entre sí notables diferencias. Unas dentro de su avance respecto a las árabes son todavía

rudimentarias en su técnica; de las llamadas de horno tipo Hoffman, más perfectamente instaladas, sólo hay una.

Las primeras tienen una capacidad de producción que llegan a alcanzar anualmente 1.600 piezas. Para esto son necesarios 150 Tm. de combustible, que a diferencia de las tejas árabes está formado por carbón y *piñuelo* (orujo extractado).

En la de tipo Hoffman el horno tiene sesenta metros de longitud y se alimenta igualmente de carbón y *piñuelo*, con una equivalencia respecto de la producción de 360 Tm. para 4.000.000 de piezas al año. El proceso de fabricación que se lleva a cabo en esta instalación es el siguiente: las margas y arcillas procedentes de las canteras son llevadas por medio de carros (aunque actualmente ya empiezan a emplearse camiones-volquetes) al secadero, desde donde una vez en disposición de ser trabajadas se hacen pasar por el triturador de martillo. Igualadas en grosor por éste, pasan a la amasadora de palas y a partir de aquí van sufriendo distintos procesos en la galletera, cortador y secadreo de ladrillos, terminando el proceso con la cocción de aquéllos y el almacenamiento para la venta. Los tipos de piezas que principalmente se fabrican son la teja árabe y el ladrillo macizo, tradicionales ya en la industria, y el ladrillo hueco en diversos tipos, que data de este siglo, fabricándose en Yecla desde hace unos quince años.

En el término de Yecla existen varios afloramientos del Triásico, formados por margas yesíferas del Keuper. Las capas de yeso que presentan estas manchas triásicas se explotan en pequeñas canteras aisladas. Estas han dado lugar a una industria también tradicional, ya que data desde hace unos tres siglos. Las canteras yesíferas se encuentran situadas al Oeste-Suroeste del núcleo urbano y al Sur-Suroeste, en los llamados Castillarejos y en los montes llamados de Algezares, respectivamente, distando de la ciudad de cinco a seis kilómetros.

Hasta hace bien poco tiempo, la obtención del yeso se hacía de forma rudimentaria y primitiva, aportando el hombre con su trabajo la energía necesaria para dicha fabricación. Pero no podía permanecer esta industria extraña a los adelantos técnicos y así, en la actualidad, se trabaja ya mecánicamente. Ello, naturalmente, implica una disminución de la mano de obra, siendo hoy el número de obreros empleados muy reducido y en su mayoría eventuales. Para ver hasta que punto esto es cierto, podemos, por vía de ejemplo, decir que para la producción de cinco toneladas diarias de yeso se necesitan un cantero, un cuarto de jornal del transportista y otros dos obreros más, para la calcinación y molienda. Y únicamente estos dos últimos son de plantilla fija.

La industria de referencia en plena producción tiene capacidad para

obtener unas ochenta toneladas de yeso diarias (hay que tener en cuenta que del peso de la piedra al del yeso se pierde el 20 %): sin embargo no se producen más de veinticinco. La energía que para ello se emplea procede de la quema de pinos y romeros que, como anteriormente dijimos respecto a la tejería, también los proporcionan el término municipal yeciano. La cantidad de combustible necesario es de 1,2 Tm. de leña para unas 5 Tm. de yeso. La explotación de estas canteras se dedica, exclusivamente, a satisfacer necesidades puramente locales.

Industria de la construcción.—Aunque el carecer de noticias anteriores nos impide ver la evolución que haya podido tener esta actividad, la incluimos en este apartado, porque, si bien no sabemos datos concretos, es lógico pensar que ha existido en siglos anteriores. Así pues, en este breve apartado vamos a estudiar la labor que llevan a cabo los obreros albañiles en la actualidad. Las estadísticas sindicales de 1957 sólo englobaban setenta y siete hombres, pero se referían a los que se dedican exclusivamente a estas faenas como medio de vida. Sin embargo la mayoría de los albañiles lo son eventualmente, calculándose en un número aproximado de 400 a 500 los hombres que por término medio al año toman parte en esta actividad. Dentro de ellos existen categorías ya que el trabajo se efectúa en cuadrilla formadas por el encargado, oficial 1.ª, oficial 2.ª, amasador 1.ª, peón y arrimador.

La existencia de esta mayoría de eventuales se debe a la discontinuidad del trabajo; discontinuidad que tiene su causa mayormente en el clima tan frío durante el invierno y a su combinación con las actividades agrícolas. En esta estación y por espacio de algunas semanas (de seis a diez aproximadamente) no se puede trabajar. A partir de abril y hasta mediados de junio, abundan las obras. Las faenas de siega y trilla interrumpen el trabajo, que se reanuda con intensidad a mediados de agosto hasta primeros de octubre; otro quehacer agrícola, la vendimia, lo sustituye de nuevo, abundando el trabajo acabada ésta y antes de comenzar los fríos.

Así pues la vida agrícola condiciona esta actividad, ya que su influencia no se reduce a lo expuesto. Vimos que había una mayoría de pequeños propietarios, muchos de los cuales son albañiles que han de cuidar de sus tierras en las épocas en que éstas lo necesitan. También sabemos que un número elevado de la población es agrícola y encargan sus construcciones cuando nada tienen que hacer en el campo. Todas estas causas motivan la paralización de las obras e incluso el paro obrero depende del año agrícola; cuando la cosecha es buena, no falta trabajo para los refe-

ridos obreros; en cambio si la meteorología es adversa y deficientes las cosechas, se produce la emigración de parte de estos obreros.

En cuanto a la producción son pocas las construcciones que se hacen de nueva planta, debido a la abundancia de edificios: en el casco urbano existen cinco mil casas para una población de 18.064 habitantes. La mayoría de ellas recaen a dos calles y tienen, a exigencias de la vida agrícola, grandes patios con corrales, almacenes de granos, pequeñas bodegas, cuartos para aperos, cuadras, etc.; por tanto las obras que predominan son arreglos o ampliaciones de estas dependencias y de cuadras, pajares, graneros, etc. de las casas de labor. Este aspecto ha sido estudiado en el trabajo de Pura Elías, que citamos en bibliografía al final del artículo.

Además, los edificios urbanos son, en general, de una sola planta y de dos. Por ello, aparte las obras de reparación mencionadas, se realizan las de elevación de techados o la habilitación de las cámaras superiores en pisos, bien para alquilar o para habitar los hijos del dueño. Por último otra obra muy frecuente es la de la acometida de desagüe a la red de alcantarillado, ya que ésta alcanza a unas tres mil casas y son sólo unas mil quinientas las que lo han realizado.

Preparación del esparto.—Importante ha sido siempre en los montes de Yecla el esparto. La ciudad está situada en la región conocida en la antigüedad con el nombre de Campo Espartario, estudiado recientemente por el profesor Vilá Valentí.

Del nacimiento de la industria derivada de esta fibra, nada hemos podido averiguar, ya que las noticias que tenemos datan del siglo XIX, debiendo tener esta actividad bastante importancia. Afirmación que queda demostrada con el hecho de que en el año 1879 fuera a Yecla a dar una conferencia sobre esta fibra D. Carlos Nombela. En ella citaba a la ciudad como una de las primeras productoras, al lado de Jumilla, Cieza y Hellín, dando anualmente de cinco a seis mil toneladas. En la actualidad el área que le corresponde, según la estadística del año 1950, es de 3.437 Ha. La producción total viene a suponer una cantidad que osciló (en los años 1940-50) entre las 600 y las 1.000 Tm. en verde.

Esta pequeña industria pervive todavía, aunque ha pasado por graves vicisitudes. En un principio se trataba de picadoras cuyo sistema era el conocido de mazos. Un hecho fortuito iba a oponerse al mantenimiento de aquéllas. Nos referimos a la quiebra de los negocios del dueño, lo que produjo una crisis, a consecuencia de la cual quedaron sin trabajo un centenar de personas. Tras ésto, las picadoras han permanecido inactivas por espacio de unos seis años. Actualmente una nueva empresa quiere hacerse cargo de ellas teniendo en proyecto convertirlas en una fábrica de mo-

terna técnica. Fábrica que una vez en funcionamiento tendría capacidad para absorber la totalidad del esparto del término. Pero esto está todavía en la línea de los proyectos; por eso nosotros, que hemos de basarnos en los hechos reales, tenemos que recurrir para ver el destino que se da a esta producción al empleo que anteriormente tenía esta fibra, que caracteriza a los países de escasa riqueza.

Una mitad aproximadamente de la producción espartera del término se dedicaba a la obtención de papel, con destino a las fábricas instaladas en las ciudades de Alcoy y Bañeres. En él se emplean las fibras de peor calidad, ya que el producto a obtener no es muy exigente. Otra buena parte de esta producción se destinaba a la artesanía local que trabaja cachos, espuertas y cuerdas; esta labor la realizan mujeres e impedidos para trabajos más duros. El resto, por último, se expedía para ser consumido en los centros industriales del esparto cercanos a la población y que son principalmente Hellín y Cieza.

Comienza ahora a perfilarse una causa que indudablemente influye en hacer el esparto menos importante. Nos referimos a la sustitución de las espuertas fabricadas a partir de esta fibra por las modernas fabricadas con caucho. A pesar de ello es de esperar que con la apertura de la moderna fábrica, esta pequeña industria local del esparto adquiera de nuevo la importancia que anteriormente tuvo.

IV.—LAS INDUSTRIAS RECIENTES

Industria del mueble.—La industria del mueble en Yecla es completamente moderna, careciendo de fundamento geográfico y de tradición histórica. En todo caso cabe encontrar un antecedente en los antiguos carpinteros y aperadores, y su auge actual no se debe a un proceso evolutivo, sino a la iniciativa personal de uno de aquellos artesanos. D. Pedro Chinchilla Candela, que había sido tonelero a finales del siglo XIX, se estableció después como carpintero, instalando hacia 1914, junto con D. Rafael Azorín, el primer taller de muebles que, por supuesto, fué en un principio de artesanía. En 1918 aparece el primer brote de mecanización de esta incipiente industria con la compra de una cepilladora mecánica. Este solitario ejemplo tardó en prender; pero en los últimos veinte años han proliferado los talleres desde tres hasta alrededor de cuarenta, equipados, algunos de ellos, con los más modernos adelantos mecánicos conocidos en España (fig. 2).

Las condiciones geográficas no han influido favorablemente en el desarrollo de estas industrias; ni la madera, ni las demás materias primas se producen en el término, teniéndose que importar del norte de España, con transporte costoso dadas las incómodas comunicaciones que enlazan Yecla con el resto del país; a ella llegan por medio de camiones las maderas del Irati y los herrajes, colas, barnices, etc. que, en casi su totalidad, se adquieren en almacenes de Valencia, principal centro proveedor y el más cercano al término. La madera empleada en esta actividad es generalmente de haya, alcanzando unos 1.000 m³ anuales.

Las dificultades con que ha de luchar esta industria no han impedido su desarrollo. ¿Por qué? Por dos razones fundamentales: la relativa baratura de la mano de obra y el determinado tipo de mueble fabricado, que le hacen resistir con ventaja la competencia, sobre todo la del mue-

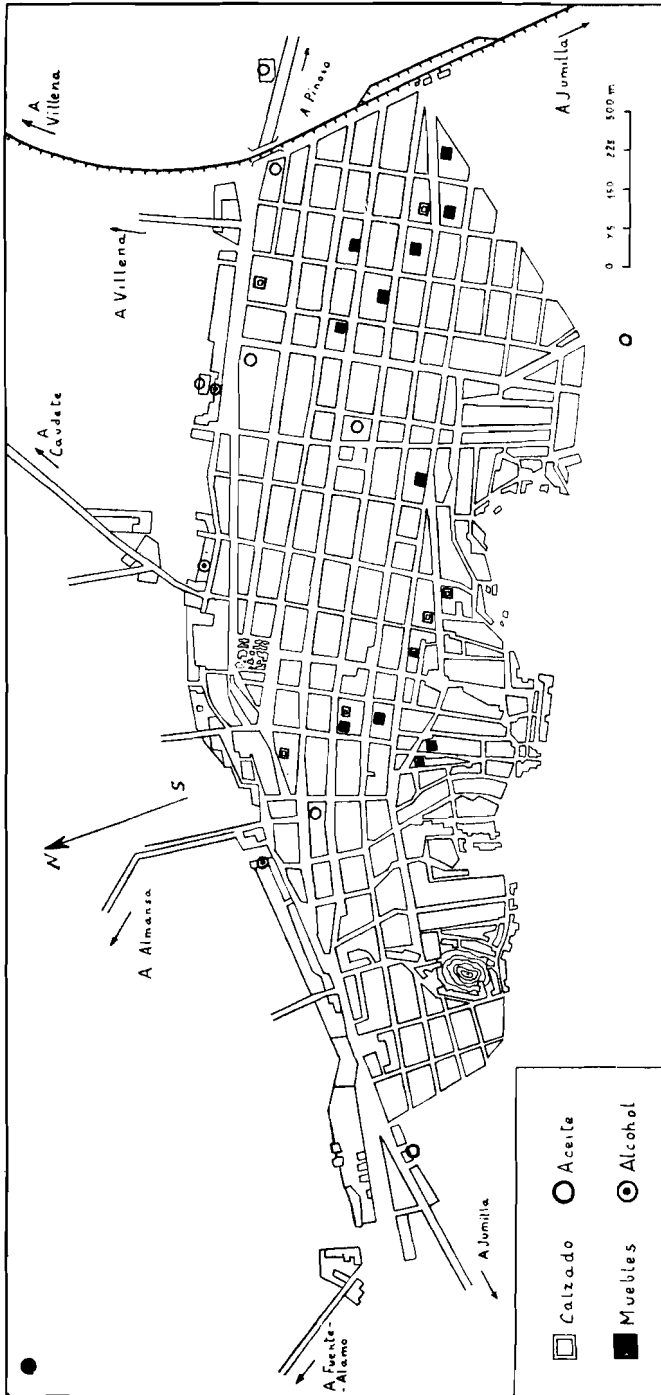


Fig. 2.—La localización de varias industrias yeclanas.—En el plano expresamos la localización de dos industrias agrícolas yeclanas (obtención de aceites y alcohol) y de las dos industrias recientes más importantes (calzado y muebles). Obsérvese la localización septentrional de la industria alcoholera, en función del canal, y la tendencia a la localización periférica de las almazaras, de las que señalamos sólo las más importantes.

ble valenciano, al que en realidad complementa, pues aquél es muy caro o excepcionalmente barato, representando el mueble yeclano un tipo intermedio.

El importe de los muebles fabricados en Yecla se valora en unos cuarenta millones de pesetas al año, siendo el tipo de mueble de uso doméstico aunque algunas fábricas, como la Cooperativa Obrera, produzca también mobiliario escolar para el Ministerio de Educación. El precio no está sujeto a tarifa y cada juego (comedor o dormitorio) oscila de las tres o cuatro mil pesetas a las cuarenta mil (datos del año 1958), fabricándose casi en su totalidad del tipo contrachapado con pulimento.

El mercado de esta industria no se limita a ninguna provincia en particular, puesto que lo mismo se expide al Norte que a Andalucía; en este ámbito nacional ya hemos dicho que compite principalmente con el mueble valenciano.

Esta industria agrupa a unos 700 obreros, siendo por tanto la de mayor volumen de la población. No es, sin embargo, una industria rica, pues los márgenes comerciales con que vende a almacenistas son muy ceñidos, siendo éstos los que verdaderamente se benefician. A este respecto es notable el esfuerzo que viene desarrollando la Cooperativa Obrera de Muebles «Esteban Díaz», en su intento de llegar directamente al consumidor mediante la apertura de exposiciones en algunas capitales, ejemplo que ha sido seguido por los industriales de mayor potencia económica, desembocando en una exposición anual de la casi totalidad de los fabricantes. Nos referimos a la recientísima I Feria Local del Mueble celebrada en septiembre de 1961, cuyo éxito hace esperar que en el próximo año y en los sucesivos se monten exposiciones de carácter regional y aun nacional.

Muestra del cooperativismo obrero en el sector industrial es la Cooperativa de muebles «Esteban Díaz», llamada así en honor de su fundador D. José Esteban, párroco-arcipreste de la Basílica de la Purísima de Yecla (foto 3). Es la fábrica más importante de la localidad, con 150 obreros (incluido el personal femenino dedicado a pulimento) y surgió como consecuencia de una crisis económica que afectó en 1949 a Muebles Chinchilla, quien en trance de cerrar dejando sin trabajo a 90 obreros que entonces constituían su plantilla, optó por ceder sus instalaciones mediante un arrendamiento para que, constituido el personal en cooperativa, procurara seguir adelante. La Cooperativa, surgida en un período de crisis aguda de la industria de la madera, nació completamente inviable; por un lado «Muebles Chinchilla» cedía las instalaciones y los locales, pero no el fichero comercial, con lo que la naciente empresa seguía en condiciones de fabricación, pero no de venta inmediata, pues la búsqueda y

creación de un mercado propio tenía que ser cuestión de tiempo. Gracias al tesonero empeño de un sacerdote, D. José Esteban Díaz, y a la cooperación del Estado que en diversas ocasiones aportó capital suficiente, en donación y en préstamos, para cubrir el almacenaje insoslayable de los primeros tiempos, se hizo posible la viabilidad de la empresa, sin menospreciar, ni mucho menos, el espíritu de sacrificio de los cooperadores que han contribuido en gran medida a la prosperidad actual de la Cooperativa, que posee hoy una modernísima fábrica de nueva planta, valorada en más de seis millones de pesetas.

Industria del calzado.—La industria del calzado es la más reciente en Yec'a. Se debe su instalación, en buena parte, a la proximidad de Elda, uno de los centros de fabricación más importantes de España. Es ésta la única causa que pudiéramos llamar geográfica de la instalación de la industria. El resto se debe a hechos humanos, ya que comenzó con la emigración al vecino pueblo, en busca de trabajo, de algunos obreros que en Yecla no encontraban medios para subsistir o bien aspiraban a trabajo mejor y más remunerado. Al cabo del tiempo, después de trabajar en aquellas fábricas y aprender la técnica, parte de estos obreros volvieron a su ciudad natal para aquí instalarse por su cuenta. Con este origen fueron surgiendo pequeños talleres en los que la maquinaria apenas contaba, llevándose a cabo el trabajo por la mano del hombre. Aumentando progresivamente en adelantos técnicos, en la actualidad son diecisiete las fábricas de calzado con suela de goma que hay en la localidad (fig. 2) y se prevé el establecimiento de otras fábricas, algunas de ellas de suma importancia.

La primera materia, neumáticos viejos y usados, se adquiere en los almacenes que se dedican a esta actividad, generalmente en Barcelona. En cambio las pieles utilizadas para las caras de los zapatos proceden de curtidos nacionales y se compran en Valencia, Lorca, etc. Aparte de estos desechos también se emplea algo el crepé y la suela de goma nueva; es menos corriente el uso de suelas de piel de animal.

El número de obreros que absorbe hoy el trabajo en esta industria es de unos 200 operarios de uno y otro sexo; en algunos casos se incluyen en ellos los dueños de las fábricas y sus familiares.

La producción media de estas diecisiete fábricas alcanza la cifra de unos 700 pares diarios. En su mayoría es calzado escolar fuerte y sandalias de todos los tipos, ya que el calzado más elegante se importa de Elda y otros centros y se encuentran al mercado en las distintas zapaterías de la ciudad. También se fabrica la abarca (calzado todo de goma a especie de sandalia) que emplean los campesinos en sus trabajos agrícolas.

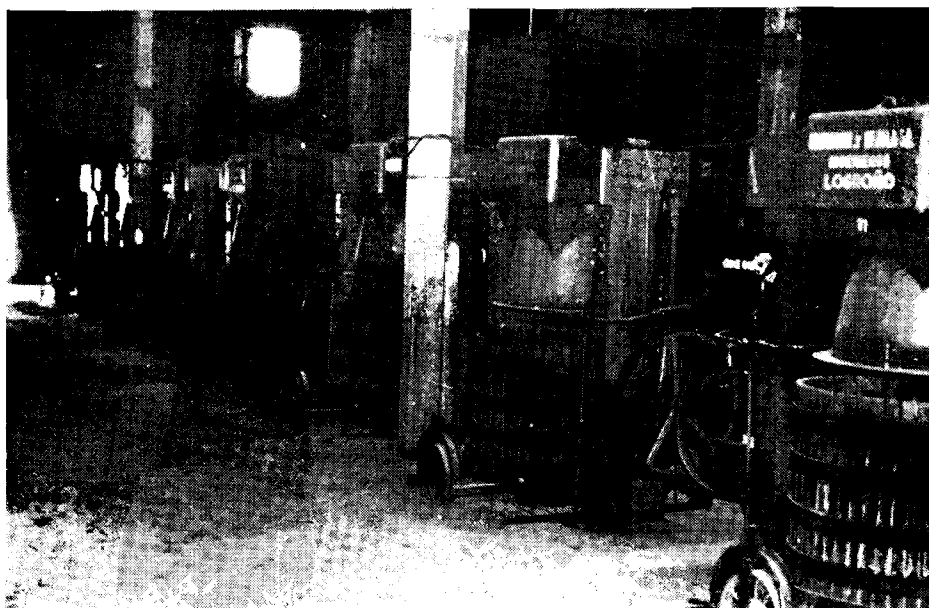


Foto 1.—Prensas hidráulicas, para la obtención del mosto, pertenecientes a las instalaciones de la Cooperativa agrícola «La Purísima»

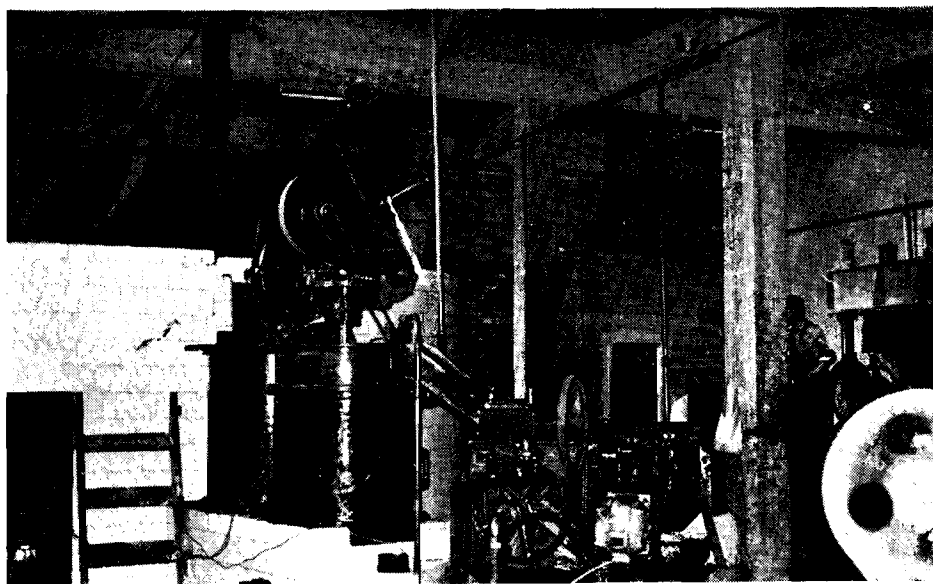


Foto 2.—Vista de la nave destinada a la molturación de la aceituna, en la Cooperativa agrícola «La Purísima»



Foto 3.—Sala dedicada al cepillado de la madera para la fabricación de muebles, en la Cooperativa «Esteban Díaz»



Foto 4.—Vista parcial de uno de los talleres dedicados a la industria del calzado en Yecla (*Fotos Tanit*)

Es de esperar que esta industria adquiriera más importancia en años sucesivos, por la citada proximidad de Elda y sobre todo por la abundancia y baratura de mano de obra.

Como perteneciente a este gremio, podemos incluir aquí los dieciséis talleres de alpargatas con que también cuenta Yecla, aunque más que como industria habría que clasificarlo como artesanado, pues la técnica de su fabricación no cuenta con grandes progresos y es en su mayoría efectuada por la mano del hombre. Su producción se dedica a las necesidades del consumo local, aunque no llega a ser suficiente.

Industria metalúrgica.—Hasta hace pocos años no existía en Yecla una industria metalúrgica propiamente dicha; solamente funcionaban unas cuantas fraguas dedicadas a la reparación de los aperos de labranza, tales como arados vertederas, ejes de carros, etc.; algunas de estas fraguas se dedicaban, también, a fabricar rejas de arados y herramienta agrícola en sus formas más simples (hoces, azadas, rastrillos, etc.). Poco a poco algunas de estas fraguas fueron adquiriendo maquinaria intensificando la producción de herramientas, hasta desembocar en los actuales talleres dotados de toda clase de maquinaria pesada (tornos, cizallas, martillos pilón, soldadura eléctrica, cortadoras por soplete, etc.), especializándose en la construcción de aperos para tractores en cuya actividad han conseguido una calidad que les está abriendo todos los mercados, enviándose esta maquinaria agrícola a todos los puntos de España. Las inversiones de capital en esta actividad son importantes, valorándose la producción de esta industria en más de diez millones de pesetas con una mano de obra que no sobrepasa los cien productores.

Mención especial merece dentro de este capítulo la fabricación de muebles metálicos. Existen en Yecla cinco talleres dedicados a esta actividad, cuya instalación es recentísima (hace un año) con una producción valorada en 1.500.000 pesetas. También están proliferando los talleres dedicados a la reparación de maquinaria agrícola, dado el gran parque de tractores y vehículos de todas clases (motocicletas, turismos y camiones, etc.) con que cuenta la ciudad y su término.

El problema de la energía.—Estudiadas ya las industrias nos vamos a referir ahora a la energía que las mueve. Al hacer el estudio de aquellas hemos visto que pasaron por una primera etapa que pudiéramos llamar de artesanado, pues la maquinaria no era conocida y era el hombre quien las ejecutaba con su trabajo paciente y costoso. Todavía en la actualidad hay algunas, principalmente las agrícolas (obtención de vinos, aceites, etc.) en que la mano del hombre como fuerza motriz sigue ju-

gando un papel importante. Aquéllas (tejerías y yesares) en las que la cocción del producto es fase imprescindible, la energía viene representada por el combustible que, como estudiamos en su apartado, lo constituyen la leña, el *piñuelo* y el carbón.

De la época del artesanado se pasó, a primeros del presente siglo, a las máquinas movidas por calderas de vapor. Pero ésto no tuvo gran repercusión en el campo industrial, ya que le afectó sólo parcialmente. Sin embargo un hecho vendría a cambiar la fisonomía de Yecla y junto con ello la de la industria. Nos referimos a la inauguración, en el año 1903, de la luz eléctrica, que trajo consigo una revolución en el campo de la energía para las industrias.

En el estudio de Yecla efectuado por Pura Elías podemos ver que existen en el término varios nacimientos de agua, pero no hay ningún salto capaz de ser aprovechado para producir electricidad. Por esta causa en Yecla no se produce energía moderna alguna; simplemente se distribuye la que se recibe.

Son dos las Compañías que mandan sus redes de distribución a Yecla: «Hidroeléctrica Española» y «Electra Albacetense», con centrales de producción en Almansa y Hellín respectivamente. En la ciudad hay dos empresas con un centro principal y varios de transformación para conseguir un mayor rendimiento. De la energía eléctrica se consumen en Yecla unos 1.000 kw. hora. El valor anual correspondiente a las distintas industrias es el siguiente: Alimentación y bebida, 36.310 kw.; madera y corcho, 131.239 kw.; imprentas, 1.769 kw.; metalurgia, 80.092 kw.; para poner en funcionamiento los motores de riego, 242.306 kw. En otras distintas industrias se emplean 499.547 kw.; el resto se utiliza para el alumbrado de la población.

Para terminar este trabajo queremos hacer constar que el empleo de la energía eléctrica ha supuesto una revolución en las industrias tradicionales y la posibilidad de establecimiento de las modernas, especialmente en las industrias del mueble y en la recientísima de la metalurgia.

Seminario de Geografía. Septiembre 1961.

BIBLIOGRAFIA

I.—OBRAS PUBLICADAS:

- P. MADOZ.—*Diccionario Geográfico Estadístico Histórico*.—Tomo XVI.—Madrid, 1850.
- P. GIMÉNEZ RUBIO.—*Memoria de Apuntes para la Historia de Yecla*—Yecla, 1865.
- C. NOMBELA.—*Conferencias dadas en la Sociedad del Fomento Agrícola de Yecla*.—«El Semanario Murciano», año II, número 77.—3 de Julio de 1879.
- A. MERINO ALVAREZ.—*Geografía Histórica de Murcia*.—Madrid, 1915.
- M. RUIZ FUNES.—*Derecho consuetudinario de la provincia de Murcia*—Madrid, 1926.
- PRESIDENCIA DEL GOBIERNO.—*Reseña Estadística de la Provincia de Murcia*, Instituto Nacional de Estadística.—Madrid, 1950.
- F. SORIANO TORREGROSA.—*Historia de Yecla*.—Madrid, 1950.
- F. JIMÉNEZ DE GREGORIO.—*Notas para la Geografía de Yecla en el siglo XVI*.—Programa Fiestas de la Coronación.—Yecla, 1954.
- COOPERATIVA AGRÍCOLA «LA PURÍSIMA».—*Memoria, Ejercicio 1955-56 (Cosecha 1955)*; *Ejercicio 1956-57. (Cosecha 1956)*.—Yecla, 1957.
- E. DUPUY DE LÔME y J. MESEGUER PARDO.—*Mapa Geológico de España. Hoja número 445, Yecla*.—Madrid, 1958.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL.—*Estructura y posibilidades de desarrollo económico de Murcia*.—Murcia, Julio 1960.

II.—OBRAS Y DOCUMENTOS INEDITOS:

- Libros Capitulares*.—Archivo de la Catedral de Murcia.
- M.^a P. ELÍAS GARCÍA.—*El municipio de Yecla, Estudio físico y demográfico*.—Murcia, Septiembre 1960. Tesis de Licenciatura. Seminario de Geografía de la Universidad de Murcia
- C. PALAO POVEDA.—*El municipio de Yecla, Estudio económico*.—Murcia, Septiembre 1960. Tesis de Licenciatura. Seminario de Geografía de la Universidad de Murcia.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL.—*Bases para un «Plan Murcia»*.—Murcia, 1961 (en curso de publicación).
- J. VILÁ VALENTÍ.—*El «Campus Spartarius»*, en «Homenaje al Prof. Cayetano de Mergelina» (en curso de publicación).