



JOSÉ CARLOS VILLENA SÁEZ.

VALLADA, LA COSTERA.

BANCA, AGRICULTURA EXPORTADORA I FERROCARRIL A LA SEGONA MEITAT I FINAL DE SEGLE XIX AL PAÍS VALENCIÀ.

RESUM: Aquest article tracta les relacions existents entre la banca, l'agricultura exportadora i el ferrocarril, com a elements transcendents en el desenvolupament de l'economia valenciana des de la meitat del segle XIX fins el final del mateix.

Per contextualitzar el període, cal destacar que la Revolució liberal no va suposar cap avanç democràtic, ja que existien unes estructures de poder econòmic de caràcter oligàrquic, monopolitzat per la nova elit burgesa de comerciants, financers i terratinents que tenien una sèrie d'interessos que també comptaven amb poder polític.

És període d'obres públiques impulsades per l'aristocràcia financera que estava als Ajuntaments i en llocs de poder de l'Estat. Aquests, sense ser elegits democràticament,- ja que per elegir-los calia ser baró i tindre certs ingressos- molt a sovint confonien el bé comú amb els interessos individuals i personals de cada subjecte.

Quin és el punt que hi ha en comú entre l'agricultura valenciana i la construcció del ferrocarril valencià? La banca. Aquest grup denominat per Ernest Lluch com <<aristocràcia financera>> en què els seus beneficis proveïen majoritàriament de l'especulació immobiliària i dels contractes d'obres no s'enriqueix mitjançant la producció. Va ser aquesta qui va vincular d'una forma molt estreta l'agricultura valenciana i la construcció del ferrocarril. Els màxims accionistes de la Societat Valenciana de Foment del 1846, foren molts d'ells grans propietaris agraris com Maians, Enríquez de Navarra, Comte del Castellví, entre altres, que pretenien desenvolupar les xarxes de comunicació per treure-li rendibilitat a les seues grans propietats. A més se'ls va informar, des de la Reial Societat Econòmica d'Amics del País, que la creació de noves vies de comunicació eficients, abaratiria les despeses del transport de cereals i també afavoriria altres sectors productius.

El creixement econòmic de mitjan segle XIX, va suposar la realització d'inversions per part d'aquest grup en el camp ferroviari i, també, la destinació d'una important part de capital a les obres públiques que estaven afavorides per l'Estat. No obstant això, les principals inversions realitzades per la Societat Valenciana de Foment foren en l'agricultura, ja que aquesta era la principal font de riquesa del País. Realitzà inversions sobretot en aquells productes agrícoles destinats a l'exportació, que seran a partir de mitjan segle la vinya i la taronja.

La vinya veurà, amb la plaga d'*oidium* en un primer moment i després amb l'expansió de la fil·loxera, una bona oportunitat per penetrar en el mercat francès. Aquesta situació va suposar l'augment de la superfície valenciana conreada, que va suposar un creixement a Alacant de 32.403 hectàrees, al 1860, fins a les 86.335 hectàrees en el període de 1886-1890. La professora Teresa Carnero, arran d'uns estudis realitzats, estableix que les exportacions de vi comú valencià creix de 200.000 hl, entre els anys 1868-1872, fins més de tretze vegades al període del 1883-86. La major part de la producció procedia

de Requena-Utiel, Villena-Monòver i de les zones muntanyoses de l'interior d'Alacant i Castelló. Sobretot es va conrear a terres de secà.

El vi fou transportat majoritàriament per les línies de ferrocarril Alacant-Saragossa- Madrid i Almansa- València- Tarragona predominant, això si, la primera de les línies en la que el saldo era favorable ja que les tarifes eren més barates. A partir de 1888 la línia Almansa- València- Tarragona, com estableix Vidal <<estableció rebajas y tarifas especiales para intentar aumentar el volumen de vino remitido desde La Mancha>>. El port d'Alacant va exportar una gran quantitat de vi a l'exterior. A finals del segle XIX, amb la ruptura del tractat franco-espanyol es produeix una major comercialització del vi al mercat interior.

Pel que fa als tarongers, encara que les dades existents sobre la superfície plantada són precàries, sí que podem observar un important augment de la superfície plantada a les províncies de Castelló i València. En aquestes dos províncies va a passar-se de la plantació de 1249 hectàrees al 1860 fins assolir les 9880 hectàrees al període de 1886-90. Consolidant-se, als voltants de la meitat de segle XIX, l'especialització i la intensificació en la producció de la taronja a la zona de les Riberes per la instal·lació d'una màquina de vapor destinada a regar els horts taronjaires.

El creixement de les exportacions, des de 1861, suposà un augment substancial. Tant que com afirma Javier Vidal <<El País Valenciano llegó a suponer el 90% de las exportaciones españolas de naranja en 1880>>. No obstant, taronjaires i comerciants es queixaven de les altes tarifes que existien en la línia de ferrocarrils d' Almansa- València- Tarragona, al·legant que la taronja es consumia majoritàriament a l'exterior d'Espanya, i que el mercat interior era molt dèbil. Amb el descens de les exportacions de taronges, entre 1885 i 1893, aquest conflicte de les tarifes s'agreujarà produint-se campanyes per part dels collidors contra les empreses ferroviàries, que continuaran fins als primers anys del segle XX. L'exportació de taronja per ferrocarril serà primordial

a partir de la dècada dels 90 d'aquest segle. La creació de l'estació de Port-Bou a França va suposar l'eixida de la taronja per ferrocarril directament des del País Valencià, fet que provocà la disminució del transport per mar.

Abans de començar a tractar el tema de l'arròs, cal destacar que el dèficit de producció cerealística a València ha estat una constant històrica des de l'Edat Mitjana. Tal i com assenyala el professor Telesforo Hernández, << uno de los motivos por los que se instaló el ferrocarril por la comarca de La Costera fue para dar salida al trigo de La Mancha >>, amb la finalitat d'abastir a la població valenciana.

L'arròs, per la seua part, va ser un producte destinat al mercat interior. Aquest no presenta canvis substancials pel que fa a la superfície sembrada, per tant, sol mantenir-se més o menys constant des de la meitat del segle XIX fins el final de segle. De fet, va haver-hi zones on s'observà una forta regressió del seu cultiu. A altres zones com els partits judicials de Sueca, Torrent i Alzira es produeix un increment de la superfície, ja que com afirma Garrabou << l'expansió de l'arròs... té a veure amb les terres que s'estaven guanyant a l'Albufera i que probablement era difícil donar-les-hi un altre ús. >>

A mitjan segle XIX l'arròs va entrar en crisi, produïda per la importació d'arròs estranger, produint-se així una crisi finisecular. La dèbil producció valenciana, va suposar la pèrdua de rendibilitat degut a que la seua expansió es produí a zones marginals, als alts costos de producció i a la caiguda dels preus, que provocà la baixada de la seua rendibilitat.

Les tarifes ferroviàries discriminaren la producció valenciana, ajudant per contrapartida les importacions. Aquest cultiu va ser exportat sobretot a l'interior de l'Estat. A Amèrica i a Cuba, en l'exportació d'aquestes dos es produeix una forta davallada a la dècada dels 70 i dels 80, provocant la pràctica desaparició de l'exportació a Amèrica. Per contrapartida, veiem com augmenta el transport de l'arròs per part de les companyies de ferrocarril Almansa-

València- Tarragona que quasi duplicaran el transport d'aquest cereal entre 1881 i 1890. En canvi, la línia d'Alacant- Madrid- Saragossa restarà més o menys estable en quant a la seua comercialització. Encara que no cal oblidar que l'arròs va ser sobretot comercialitzat a l'interior valencià. No obstant això, al 1890, la protecció aranzelària va posar punt i final als problemes de comercialització.

Per concloure, podem remarcar que el desenvolupament de certes infraestructures, l'existència de nous grups oligàrquics valencians i la nova burgesia comercial agro-exportadora, que tenia com a objectiu l'acumulació massiva de capital, permeteren el desenvolupament del sistema capitalista valencià, sobretot en el sector més productiu i rendible del país: l'agricultura.

BIBLIOGRAFIA:

- Garrabou, Ramon; Un fals dilema. Modernitat o endarreriment de l'agricultura valenciana (1850-1900).
- Hernández, Telesforo-Marcial; Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano: 1843-1879.
- Lluch, Ernest; La via valenciana.
- Vidal, Javier; Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914).