

JAVIER VIDAL OLIVARES

TRANSPORTES
Y MERCADO
EN EL PAÍS
VALENCIANO
(1850-1914)

EDICIONS ALFONS EL MAGNÀNIM
INSTITUCIÓ VALENCIANA D'ESTUDIS I INVESTIGACIÓ

1992

ÍNDICE

	Pág.
ABREVIATURAS	8
PRESENTACIÓN	9
INTRODUCCIÓN	11
I. LA RED VIARIA VALENCIANA Y EL TRÁFICO POR CARRETERA, 1750-1850	17
1. Caminos y carreteras a fines del Antiguo Régimen	20
2. Los comienzos de la transformación de la red valenciana 1850-1870	38
3. El crecimiento de los tráficos terrestres a mediados del si- glo XIX	42
II. PLANTEAMIENTO LIBERAL DE LAS OBRAS PÚBLICAS Y EL SISTEMA VIARIO	57
1. Planes de carreteras e intensidad del tráfico mercantil: los <i>portazgos</i> valencianos	57
2. La competencia entre los ferrocarriles y los transportes por carretera	76
3. La política de construcciones viarias durante la Restaura- ción	82
4. Los tráficos y la red viaria valenciana a comienzos del si- glo XX	100
III. LOS FERROCARRILES EN EL PAÍS VALENCIANO: DE LA RED BÁSICA A LAS LÍNEAS SECUNDARIAS	111
1. La planificación inicial de la red de ferrocarriles, 1844-1868	113
2. La política ferroviaria del Estado en la Restauración y los ferrocarriles secundarios valencianos	126

3. Un caso especial: la red de ferrocarriles de Alcoy	145
4. La segunda ampliación del sistema ferroviario en el País Valenciano: 1890-1914	166
IV. PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN EN LA ECONOMÍA VALENCIANA:	
ANÁLISIS DEL TRÁFICO FERROVIARIO	183
1. El transporte de cítricos.....	186
2. El transporte de vinos.....	193
3. El transporte de abonos	204
4. El transporte de ganado	219
5. Ferrocarril y crisis cerealista: el arroz.....	232
6. Las materias primas y los productos industriales: los textiles y el carbón	242
7. Los tráficos de mercancías en los ferrocarriles secundarios: el caso de la línea de Alcoy a Gandía	263
CONCLUSIONES	271
BIBLIOGRAFÍA.....	281

PRESENTACION

Ha sido para mí una gran satisfacción poder escribir estas páginas de presentación de la obra del profesor Javier Vidal Olivares *Transportes y mercado en el País Valenciano, 1850-1914*, por dos razones fundamentales: por ser el autor un estrecho y eficaz colaborador en las tareas docentes e investigadoras en el Departamento de Historia Económica de la Universidad de Alicante y por la incuestionable calidad del trabajo.

La incorporación del profesor J. Vidal a la Universidad de Alicante en 1986 tuvo para nuestro Departamento una importancia que hoy, aprovechando esta ocasión, quiero recordar y resaltar. Con él, integramos a un investigador contrastado y sólidamente formado, gracias a la labor de dirección de los profesores T. Carnero y J. Palafox en la Universidad de Valencia, su centro de procedencia. Igualmente, el profesor Vidal demostró ser un experto docente, plenamente capacitado y con auténtica vocación. En un momento particularmente delicado en el desarrollo de nuestro Departamento, no se podía pedir más.

En el campo investigador, el autor de esta obra dió muestras muy tempranamente de su calidad, fundamentalmente al publicar en 1987 su libro *Comerciantes y políticos, Alicante, 1875-1900*, un trabajo de investigación de ámbito restringido pero cuyo interés, dada su acertada integración en el contexto nacional y europeo, desborda con mucho la simple comprensión de un caso local.

No me extenderé en pormenorizar la actividad docente e investigadora del autor en estos años. Sencillamente diré que, paralelamente a una docencia ininterrumpida y de calidad, el profesor J. Vidal ha desarrollado una investigación estimable como lo demuestran sus publicaciones anteriores a la lectura de la tesis y su presencia, asidua, en los principales foros de debate de nuestra disciplina.

En junio de 1989 tuvo lugar la defensa pública de su tesis doctoral en la que obtuvo la máxima calificación de *sobresaliente cum laude*. El presente libro, es precisamente, un resumen de dicha tesis, a la que el autor ha incorporado algunos nuevos resultados de sus más recientes investigaciones, enriquecidos por el debate con otros especialistas en el tema en congresos y seminarios de ámbito nacional e internacional.

El libro muestra las implicaciones que tuvo la construcción del conjunto de la red viaria, de la que el ferrocarril fue el elemento crucial, sobre el desarrollo económico del País Valenciano o, matizando un poco más, sobre su desarrollo industrial y agrario. El lector encontrará en sus páginas una respuesta precisa y satisfactoria, en el actual estado de la investigación, a la pregunta fundamental que era preciso responder: ¿fue, o no, la infraestructura viaria un factor favorable al proceso de desarrollo económico del País Valenciano? La respuesta a esta pregunta clave se articula a través de una detallada explicación que se extiende, temporalmente, desde mediados del siglo XIX hasta 1914 (con un breve y acertado análisis introductorio del período 1750-1850). El autor analiza, en cada una de las diversas coyunturas, no sólo la evolución física de la red viaria, un trabajo de por sí interesante, sino, además, una larga serie de cuestiones del mayor interés para comprender dicho proceso, como los problemas financieros y hacendísticos que afectaron a la construcción, el análisis de los tráficos, las repercusiones de los progresos de la red viaria para la economía regional y comarcal, las repercusiones del planteamiento radial de la red nacional o la importancia de los ferrocarriles secundarios. Todo ello dentro de unos planteamientos rigurosos, innovadores en muchos casos y, polémicos, en mi opinión, en algún otro, como en lo relativo al episodio de la llamada crisis arrocera.

Una completa y cuidada bibliografía, un dominio crítico de las fuentes y un estilo expositivo claro son otros méritos del libro dignos de destacarse. Es de desear que, muy pronto, el autor nos ofrezca los resultados de las investigaciones que realiza en la actualidad sobre los ferrocarriles secundarios, lo que supondrá un nuevo y decisivo elemento para terminar de completar una explicación del problema que ya hoy, en mi opinión, resulta satisfactoria.

El lector de esta presentación habrá detectado, sin duda, el aprecio que siento por la persona y la obra del profesor J. Vidal. Por fortuna, nuestra colaboración en las tareas universitarias no se ha agotado con el cumplimiento de las labores académicas. Por encima de cualquier otra cosa estos años de trabajo en común han consolidado una buena amistad, tal vez, lo más gratificante de nuestro oficio de profesores universitarios.

CARLOS BARCIELA, Alicante, septiembre de 1991

INTRODUCCIÓN

UNO de los temas que ha venido concitando la atención de los historiadores económicos durante el proceso de industrialización en los siglos XVIII y XIX lo constituye el papel de los transportes. Este sector posibilitó con su adaptación a la demanda industrial y agraria ganancias significativas para el conjunto de la economía. El ferrocarril, como innovación tecnológica importante durante el siglo XIX, acaparó el mayor protagonismo en las investigaciones sobre los transportes terrestres por sus efectos inducidos sobre el sector industrial y la profundización en el proceso de constitución del mercado nacional. Al mismo tiempo que los tendidos férreos se desplegaban con mayor o menor celeridad, las infraestructuras viarias tradicionales experimentaron una mejora considerable en muchos países. Las carreteras construidas aumentaron como consecuencia directa del impacto producido por la apertura de la red ferroviaria. Esto produjo la necesidad de aumentar las inversiones estatales para adecuar la oferta de vías pavimentadas a la demanda de infraestructura. En esta última cuestión, la planificación de las obras públicas adquirió una importancia fundamental ya que la coordinación entre ambos modos de transporte se erigió en una de las claves para ordenar el espacio territorial y adecuarlo a las posibilidades de crecimiento económico. La articulación espacial entre los ferrocarriles y la red de carreteras en los países denominados *adelantados* ha constituido

un aspecto fundamental en el desarrollo de las actividades productivas.¹

En la historiografía económica española solo los ferrocarriles han recibido una atención preferente; en particular su contribución a la renta nacional, como sector para la inversión de capitales o impulsor de la constitución de un mercado de carácter nacional. En cuanto a la modernización de la red de caminos y carreteras, con la excepción de alguna investigación de carácter regional, la escasez de trabajos es la característica principal.² La preocupación por el ferrocarril, dada la trascendencia de su instalación para la historia económica española, significó que la construcción de carreteras pasara a un segundo plano. El objetivo inicial de nuestro trabajo es abordar, en primer término, el proceso histórico de ampliación de la red viaria en el País Valenciano; su construcción, longitud, distribución territorial y adecuación a la demanda de

¹ Por señalar sólo algunas obras importantes del Reino Unido, Francia, Italia, Holanda o Portugal, véase respectivamente, ALBERT, W., *The Turnpike Road System in England, 1663-1840*, Cambridge, 1972; FULLERTON, B., *The Development of British Transport Networks*, Oxford, 1975; BUCHANAN, B.J., «The evolution of the English turnpike trusts: lessons from a case study», *Economic History Review*, 2nd Series, XXXIX (1986), pp. 223-224; FREEMAN, M., «Transport», en LANGTON, J. y MORRIS, R.J., *Atlas of industrializing Britain, 1780-1914*, Londres, 1986, pp. 80-93; PRICE, R., *The modernization of rural France. Communications networks and agricultural market in nineteenth century France*, Londres, 1983; LEPETIT, B., *Chemins de terre & voies d'eau. Réseaux des transports et organization de l'espace en France, 1740-1840*, París, 1984; MASSAPA, A., «En Italie méridionale: déséquilibres régionaux et réseaux de transport du XVIII siècle a l'unité italienne», *Annales ESC*, 5 (1988) pp. 1045-1080; DE JONG, H., «Dutch inland transport in the nineteenth century, 1800-1880», *Coloquio internacional sobre transporte e industrialización*, Madrid, F.F.E., 1990, Mimeo; María Fernanda ALEGRIA, «Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos-de-ferro portugueses no século XIX», *Análise Social*, vol. XXIV (101-102) 1988, pp. 769-803.

² Las monografías sobre la construcción de carreteras y el ritmo de adaptación a las nuevas condiciones económicas y sociales del siglo XIX se reducen a los trabajos de Rafael IZQUIERDO, «El modelo de transporte», en *La España de las Autonomías. Pasado, presente y futuro*, Tomo I, Madrid, 1981, pp. 369-477; Santos MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, 1984; y Pere PASCUAL, «La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1886», en *Història de la Diputació de Barcelona*, Barcelona, 1986, pp. 143-195; y *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX*, Barcelona, 1990.

transporte generada por la economía valenciana entre 1840 y 1914. En las dos partes que inician la investigación se plantean este conjunto de cuestiones desde los inicios de la transformación realizada por la política borbónica a mediados del siglo XVIII hasta la I Guerra Mundial. El balance de este período nos indicará si la deficiente articulación de la red de carreteras en el nivel regional generó desequilibrios intrarregionales y si ello supuso un obstáculo para la expansión económica que, en particular en el sector agrario, el País Valenciano atravesó durante el siglo XIX. Las fuentes estadísticas elaboradas por los diferentes niveles de la administración a partir de los denominados *portazgos*, *pontazgos* y *barcajes*, constituyen las principales bases para poder contestar a las primeras cuestiones.

Junto a la política de dotación de caminos y carreteras los ferrocarriles también deben ser considerados como infraestructuras básicas de transporte. La complementariedad entre ambos sistemas constituye el objetivo central de la tercera parte. El ritmo de construcción de los ferrocarriles y sus trazados paralelos a la red de carreteras sugieren una escasa complementariedad. Además de verificar esta hipótesis, se trata también de conocer cuales eran las necesidades de transporte que el ferrocarril venía a cubrir desde mediados del siglo XIX en el País Valenciano. Por ello, los ferrocarriles de carácter *económico o secundarios* (llamados también de vía estrecha) desempeñan un papel fundamental ya que a partir de 1880 esta red tendió a cubrir la demanda de transporte que importantes comarcas —marginadas desde la apertura de los grandes ejes de vía ancha— venían experimentando. La disposición de las diferentes infraestructuras de transporte terrestre durante el proceso de consolidación de la agricultura exportadora y de otros sectores industriales en la economía valenciana tuvo importantes consecuencias sobre el modo en que se configuró el mercado intrarregional y exterior, al estimular la orientación mercantil de las diferentes zonas según su dotación de medios de transporte o de la mayor o menor accesibilidad viaria.

Para conocer el proceso de conformación de los mercados en los que la economía valenciana se fue especializando, los tráficos de mercancías transportadas por la red ferroviaria constituyen una