

EXPORTACIÓN AGRARIA Y TRANSPORTE EN VALENCIA: 1850-1930

Juan Piqueras Haba
Universidad de Valencia

INTRODUCCIÓN

Los procesos de industrialización y urbanización en los países del centro de Europa (Reino Unido, Países Bajos, Alemania y Francia) en el transcurso del siglo XIX y primer tercio del XX, trajeron consigo el incremento de la demanda de productos alimenticios por parte de las nuevas sociedades urbanas. Dicha demanda no se limitó sólo a alimentos básicos como pudieran ser los cereales, las patatas, la carne y la leche (de todos los cuales eran grandes productores estos mismos países industrializados), sino que se amplió, al paso que iba aumentando el número de habitantes y su poder adquisitivo, a alimentos de la zona mediterránea, más ricos y variados (también más caros), como el aceite de oliva, el vino, las legumbres, las frutas y las hortalizas.

La exportación de estos alimentos mediterráneos, restringidos antes al reducido mercado de las clases pudientes (burguesía y nobleza), se fue incrementando y popularizando según iban aumentando los ingresos de las clases trabajadoras. Por esta misma razón la demanda de tales productos, relativamente caros y no imprescindibles en la dieta alimentaria, ha sido muy sensible a los vaivenes económicos de los países industriales, cre-

ciendo en los momentos de prosperidad y decayendo en los períodos de crisis y guerras.

La agricultura valenciana pasa hoy por ser una de las mejor adaptadas al mercado europeo de frutas, hortalizas y vino, hasta el punto de que cada año exporta aproximadamente dos tercios de sus cosechas de naranjas y vino, y en torno a dos quintos de las del resto de frutas (uva, albaricoques, ciruelas) y hortalizas. En total (sin contar el vino) tales exportaciones sumaron en 1995 más de 3 millones de toneladas, con un valor de 300.000 millones de pesetas, lo que representa más de la mitad de toda la exportación hortofrutícola de España. Este «poderío» valenciano en el sector exportador se venía generando desde el siglo XV pero su papel hegemónico no se consolidó hasta los siglos XIX y XX, coincidiendo con los procesos de industrialización y urbanización europeos.

Muchos se preguntan cómo y por qué ha podido responder la agricultura valenciana a la demanda europea; y cuáles han sido los efectos de dicha demanda en la evolución de la propia agricultura, en la especialización productiva y en la formación de las redes de transporte. Sobre el tema de la especialización agraria de las distintas zonas mediterráneas, en función de las ventajas comparativas que cada una poseía ante el mercado internacional, pueden consultarse otras obras como el monográfico de la revista *Areas* (1990) o el excelente resumen realizado por M^a Teresa Pérez Picazo (1994). El caso particular valenciano ha sido abordado por autores como Ramón Garrabou (1985), Juan Piqueras (1985), Pedro Ruiz (1985), Jesús Millán (1990) y Teresa Carnero y Jordi Palafox (1990). El tema de las redes de transporte ha sido abordado por Carmen Sanchís (1988) y Javier Vidal (1992), y sobre el mismo vamos a centrar la segunda parte del presente escrito.

ANTECEDENTES: LA TRADICIÓN EXPORTADORA VALENCIANA

Una expansión comercial como la alcanzada por Valencia en la segunda mitad del siglo XIX no se improvisa. La demanda exterior y la revolución de los transportes no hicieron sino

lanzar hacia adelante una situación que estaba ya más o menos consolidada. Desde finales del siglo XV la agricultura de las comarcas litorales valencianas venía haciendo gala de una notable proyección comercial y la ciudad de Valencia se había convertido en uno de los emporios comerciales del Mediterráneo (Guiral-Hadziiossif 1989). En su Viaje por España y Portugal (1494-95) el célebre humanista Hieronimus Münzer quedó admirado del gran número de mercaderes italianos, alemanes y flamencos con casas en Valencia y Alicante que se dedicaban a exportar azúcar cosechado en Gandía y Oliva (el territorio de los Borja), vinos de Murviedro (Sagunto) y de Alicante, uvas pasas de Dénia y Alicante, almendras, lana, seda, arroz, grana, etc.

En los siglos XVI y XVII decayó el azúcar debido a la competencia americana, pero se incrementaron las exportaciones de vinos, aguardientes, seda, pasas, almendras, lana, barrilla, etc., que generaban unos flujos de navegación más o menos estables entre los puertos valencianos (Vinaròs, Sagunt, Valencia, Dénia y Alicante) y un amplio elenco de puertos del resto de Europa (Salvador 1994). Entre los de Italia, destacaban los de Venecia, Nápoles, Palermo, Livorno y Génova, a donde se exportaba barrilla, seda y lana a cambio de vidrio, tejidos y trigo. A los de Francia (Marsella, Sète, Le Havre) y países del Mar del Norte (Amsterdam, Hamburgo, Londres, Plymouth, etc.) se enviaban vinos, aguardientes, almendras, pasas, seda, barrilla, etc. y se importaban a cambio grandes cantidades de bacalao, tejidos y manufacturas metálicas.

Ausente del mercado americano, si se exceptúan los tejidos de seda, durante el siglo XVIII las exportaciones valencianas cobraron nuevos bríos en productos tales como la seda que pasó a convertirse en la primera fuente de divisas y cuyos destinos más importantes eran los centros textiles de Lyon y Milán, a donde llegaba por los puertos de Marsella y Génova respectivamente (Franch, 1986). También se multiplicaron las exportaciones de vino de Vinaròs-Benicarló con destino a Burdeos, donde era mezclado con el vino local para dar lugar al «*French Clairet*» tan apetecido por los británicos; vino y aguardientes de Sagunt y Valencia para toda Europa; vinos generosos de Alicante (Fondillón) con destino a las mejores mesas de Francia, Flandes

e Inglaterra, etc; pasas y almendras de Dénia y Altea para los mismos lugares.

A finales del siglo XVIII el gran número de mercaderes extranjeros establecidos daba un carácter cosmopolita a lugares como Vinaròs, Benicarló, Valencia, Dénia y, sobre todo, Alicante (Giménez 1981), de la que Cavanilles escribía que «la contratación y sus provechos han atraído multitud de familias nacionales y extranjeras, que mezcladas al presente forman un pueblo en gran parte nuevo, como lo evidencian los apellidos» (1797, II, 252).

Hacia 1830, en vísperas de la gran revolución comercial, el comercio exterior agrario valenciano seguía asentado en productos tradicionales. De acuerdo con su valor, los derivados de la vid (pasas, aguardientes y vino) suponían el 37 % del total y la seda más del 23 %. El resto lo componían barrillas (16%), lanas (12 %), azafrán (6 %), almendras (4 %) y otros con valores menores. Los principales clientes eran el Reino Unido (vino, pasas, almendras y barrilla) y Francia (seda, lana y azafrán), seguidos muy de lejos por Alemania, Países Bajos, Italia y América. El negocio de aquel comercio estaba en manos de mercaderes extranjeros y el transporte se realizaba en barcos de los países importadores, con la ayuda de algunos otros de armadores catalanes y mallorquines. El papel de los valencianos quedaba relegado a servir de meros productores o, a lo sumo, como agentes intermediarios (en cada pueblo había varios) entre el productor y las firmas extranjeras de exportación, que tenían casas y almacenes en las ciudades portuarias (Piquerías 1985).

LA GRAN EXPANSIÓN COMERCIAL: EL VINO Y LAS NARANJAS

En torno a 1850 empezaron a darse los primeros grandes cambios en la composición de las exportaciones. Por una parte cayó la demanda de la seda valenciana (por la competencia de sedas de oriente) y la de barrilla (sustituída por sal sosa química), mientras que por otra crecía la demanda exterior y la exportación de vinos, pasas, almendras, naranjas, cacahuete... a

los que en las décadas finales se unirían cebollas, tomates, uvas frescas, etc.

El crecimiento global de las exportaciones fue tal que, entre 1834 y 1882, su valor se multiplicó nada menos que por 25. En cuanto al volumen de las mismas, con todo lo que ello suponía para los medios de transporte, pasó de unas 10.000 Tm antes de 1850 a más 700.000 Tm en vísperas de la Guerra de 1914, y todavía habría de duplicar esta cantidad en 1930.

Las mercancías más destacadas del período 1850-1930 fueron sin duda el vino (y las pasas), las naranjas y las cebollas. El estudio de los vinos y las naranjas nos va a procurar muchos elementos de juicio a la hora de valorar la expansión de la agricultura de exportación, la modernización y especialización productiva, y el papel de las redes de transporte y de comercialización.

EL VINO: LA EDAD DE ORO DE LA VITICULTURA VALENCIANA

En el último tercio del siglo XVIII, la llamada revolución del aguardiente actuó como un fuerte revulsivo que dinamizó la viticultura comercial valenciana. La industria del alambique permitía liberar mayores excedentes de vino y posibilitó las plantaciones masivas de viñedos, no sólo ya en las comarcas litorales donde los puertos aseguraban su comercio, sino también en zonas del interior (Segorbe, Llíria, Utiel, Albaida, Novelda, Monòver, etc.). El mismo puerto del Grau de Valencia, hasta entonces poco activo y totalmente eclipsado por el de Alicante, empezó a cobrar bríos gracias a la exportación de aguardientes a Francia, Holanda y Gran Bretaña (Franch 1986). La expansión del cultivo de la vid, como escribiera en 1792 J.A. Cavanilles, testigo ocular de la misma, debió ser fulgurante. El propio Cavanilles nos dejaría, además de sus reflexiones científicas y literarias, una riquísima información estadística. A finales del siglo XVIII la producción de vino ascendía a 830.000 hl y la superficie del viñedo vendría a cubrir unas 60.000 ha, con especial intensidad de cultivo en los alrededores de Vinaròs y Benicarló, Sagunt y Segorbe, Camp de Llíria, valles de Albaida

y del Vinalopó, huerta de Alicante y comarca pasera de la Marina (Dénia, Xàbia). Obsérvese que todas estas comarcas eran litorales, o muy próximas al mar, y bien comunicadas con los lugares de embarque.

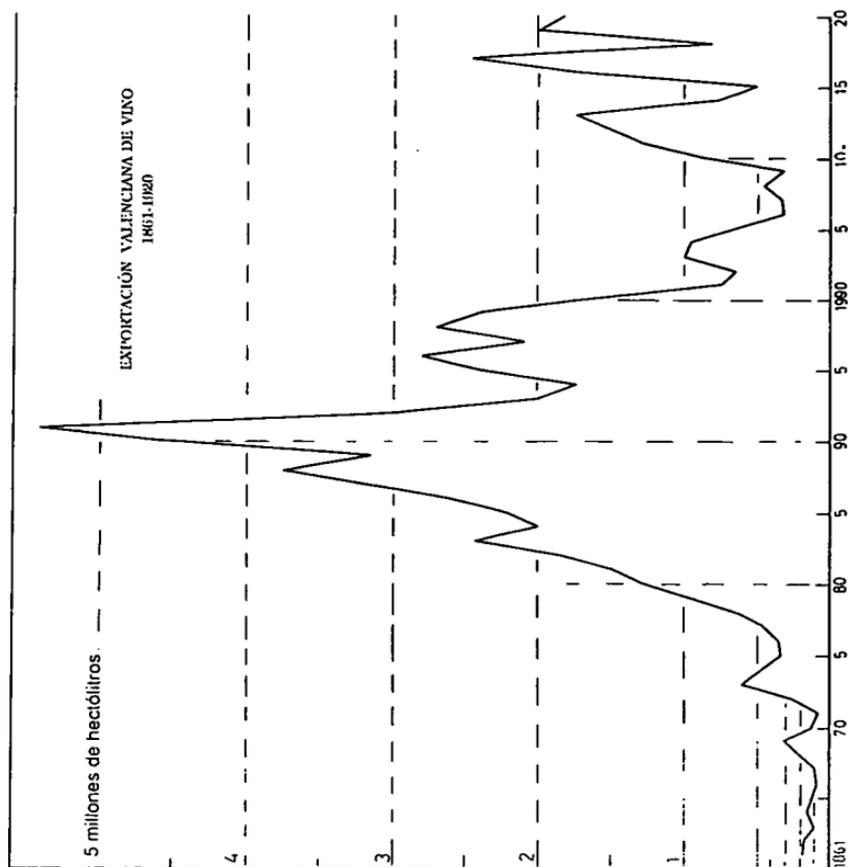
El volumen de las exportaciones de vino en la segunda mitad del siglo XVIII llegó a alcanzar en sus mejores años la cifra de casi 100.000 hl, la mitad expedidos por el puerto de Alicante y el resto por los de Vinaròs, Benicarló y Sagunt, pero en 1834 esta cantidad se había reducido a la mitad (50.000 hl) y en 1844 alcanzaba tan sólo la cifra de 25.800 hl (Piqueras 1981).

Durante la segunda mitad del siglo XIX la viticultura valenciana conoció una auténtica «Edad de Oro», propiciada por la gran demanda de vinos comunes a escala internacional y por las dos crisis coyunturales que el cultivo de la vid padeció en Europa como consecuencia de sendas plagas, de las que Valencia se vió circunstancialmente libre durante mucho tiempo. Se trata, primero, de la llamada Crisis del Oidium (1852-62), que sufrieron los viñedos europeos y algunos peninsulares como los de Rioja, Cataluña y Galicia, siendo mínimos sus efectos en Valencia; y, segundo, de la Crisis de la Filoxera (1868-1920), plaga mucho más dañina que la anterior, que obligó a arrancar casi todas las vides europeas y que empezó a propagarse primero por Francia (1868), luego por Cataluña y Andalucía (1878), Castilla la Vieja (1882) y Rioja (1890), mientras que tardó hasta 1904 en penetrar en los viñedos valencianos y manchegos, y su propagación aquí fue más lenta que en otros lugares (Huetz de Lempis 1993).

La consecuencia de estas diferencias cronológicas fue que en el último tercio del siglo XIX el viñedo valenciano se convirtió en el mayor abastecedor del mercado internacional, con el consiguiente incremento de las exportaciones (la mitad de todas las españolas en el período 1880-1905) de los precios del vino (que saltó de 5 a 20 reales el cántaro) y de las nuevas plantaciones de viñedos, de tal manera que entre 1850 y 1900 la superficie vitícola creció de 100.000 a 260.000 hectáreas, lo que representaba más de la cuarta parte de todas las tierras cultivadas, incluidas las de regadío.

Los efectos de dicha expansión sobre el paisaje agrario fueron espectaculares, ya que no sólo desplazó a otros cultivos

GRÁFICO 1



como los cereales, el olivo y el algarrobo, sino que ganó terreno al monte y al erial, escalando incluso las fuertes laderas de las montañas de Alcoi y la Marina mediante ingentes obras de terrazas en gradería. En algunas comarcas como la Meseta de Requena, la Vall d'Albaida y el Vinalopó occidental, la propiedad de la tierra quedó mejor distribuida como consecuencia de los contratos de plantación de vides (a medias, a cepa muerta, a la enfiteusis, etc.) que los grandes terratenientes se vieron obligados a conceder ante la premura de realizar nuevas plantaciones y la escasez de capital monetario para llevarlas a cabo por cuenta propia (Piqueras 1981). En el plano comercial, la exportación de vinos y pasas representó nada menos que el 65 % de todas las divisas valencianas del período 1870-1920, muy por delante de naranjas, almendras, cebollas y tomates. El negocio del vino y las pasas potenció la actividad transportista de todos los puertos del litoral valenciano, desde Vinaròs hasta Torreveija, siendo los más destacados por su volumen los de Vinaròs, Benicarló, Gandía, Dénia, Santa Pola y, sobre todos, los de Valencia y Alicante. La mejor posición del puerto de Valencia para canalizar la exportación de las grandes zonas vinateras (Requena-Utiel, Llíria, Albaida, etc.) y la concentración de terminales ferroviarias en el mismo (líneas de Almansa, Alcoi, Alberic, Utiel, Llíria, Bétera, Rafelbunyol) acabarían haciendo del puerto de Valencia el mayor centro de negocios y exportación de vino común de toda España, papel que todavía sigue desempeñando a finales del siglo XX (Piqueras 1985b).

Los exportadores, en su mayoría de origen francés, suizo y alemán, e intermediarios valencianos, construyeron numerosas y grandes bodegas en las inmediaciones de los puertos y en el entorno de las principales estaciones de ferrocarril, ya sobre zonas de producción, destacando las aglomeraciones de Utiel, Requena, Chiva, Cheste, Llíria, Sagunto, (en la zona orientada hacia el Puerto de Valencia), y las de Villena, Monóver y Novelda, (en la zona de influencia del puerto de Alicante). En los mejores años, en torno a 1880-90, se llegaron a exportar del orden de los 4 y 5 millones de hectólitros, cantidades que jamás se han vuelto a alcanzar y que rebasaban la propia capacidad de producción valenciana, por lo que hubo que penetrar más al

interior, hacia La Mancha, en la búsqueda de vino para exportar.

Cuando la filoxera empezó a invadir el viñedo valenciano en 1904, ni el vino ni las pasas gozaban ya de la demanda de los años anteriores, ya que en el resto de Europa se habían reconstituido muchos viñedos a base de plantas americanas (resistentes a la filoxera) y Francia, principal consumidor y cliente, había asegurado su abastecimiento mediante ingentes plantaciones en su colonia de Argelia, que pronto suplantó a Valencia en su función de primer proveedor. El descenso de nuestras exportaciones provocó también la caída de los precios pagados a los viticultores, mientras que la irrupción de cultivos más rentables como los naranjos, las hortalizas y el olivo, hacían más difícil el sostenimiento del viñedo. La plaga filoxérica contribuyó a que se acelerase el proceso de reconversión. Los primeros brotes fueron detectados simultáneamente en el norte (Vinaròs-Benicarló) y en el sur (Dolores), y poco después surgieron focos en la mitad central (Chiva y Gata de Gorgos) como consecuencia de la entrada fraudulenta de plantas infestadas. Entre 1904 y 1920 la enfermedad acabó por extenderse a todos los viñedos valencianos, aunque de forma más lenta que en otras regiones. Ello permitió, con ayuda de la producción manchega, que la exportación de vino por los puertos valencianos siguiera manteniéndose relativamente alta, entre 1,5 y 2 millones de hectólitros anuales en los dos primeros decenios del siglo XX. La pérdida del mercado francés se vió compensada por nuevos mercados en Suiza y Alemania, que desde entonces han figurado a la cabeza de las exportaciones valencianas.

La reconstitución postfiloxérica, teniendo en cuenta la nueva coyuntura comercial, sólo se llevó a cabo en aquellas tierras en las que no había posibilidad de introducir cultivos más rentables que el viñedo. De esta manera, fue desapareciendo de los regadíos del litoral y de los secanos en donde vegeta bien el olivo y el algarrobo, refugiándose en las tierras frías y secas del interior, como la Meseta de Requena y el Vinalopó Occidental, zonas en donde llegaría a alcanzar el carácter de monocultivo que actualmente presenta.

LAS NARANJAS: EL PRODUCTO ESTRELLA DE LA EXPORTACIÓN VALENCIANA

Aunque suele atribuirse a los árabes la introducción del limonero y del naranjo amargo en la Península Ibérica, con una proyección más ornamental y farmacéutica que alimenticia, la verdad es que el naranjo dulce que hoy se cultiva procede, como su nombre indica, «*citrus sinensis*», de la China, y parece que no fue conocido en la Península hasta el siglo XV, cuando lo importaron los navegantes portugueses que se aventuraron a viajar hasta el Lejano Oriente. A mediados del siglo XVI su cultivo estaba introducido en varios lugares del viejo reino de Valencia (Orihuela, Xàtiva, Alzira) pero durante mucho tiempo no pasó de ser un árbol plantado en jardines y linderos de los campos. Hubo que esperar hasta finales del siglo XVIII para que el naranjo fuera objeto de un cultivo racional y sistemático, que vino de la mano de personas de mentalidad ilustrada como el cura de Carcaixent, Vicent Monzó, el escribano Maseres y el farmacéutico Bodí. Los primeros huertos plantados en Carcaixent y Alzira no estaban sobre terrenos de riego tradicional, con agua de ríos, sino sobre antiguos secanos ganados para el regadío por medio de pozos y norias. Aquella innovación tecnológica sólo podían hacerla algunos propietarios acomodados y con conocimientos suficientes para aventurarse en una citricultura comercial. Con todo, la verdadera expansión no comenzó hasta iniciada la segunda mitad del siglo XIX y estuvo propiciada exclusivamente por la demanda exterior (Abad 1984).

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII el mercado de los cítricos valencianos estuvo restringido al territorio interior y con un carácter muy estacional, las Navidades, lo que no ayudaba mucho a su prosperidad como cultivo comercial. Pocas son las noticias que tenemos sobre el volumen de ventas y el origen y destino de los envíos, al margen de las referencias literarias de Lope de Vega o de Gaspar de Escolano. Sin embargo algunos documentos nos confirman que en 1632 Xàtiva expedía hacia Castilla no menos de 500 cargas de fruta verde, en las que se incluían naranjas y limones.

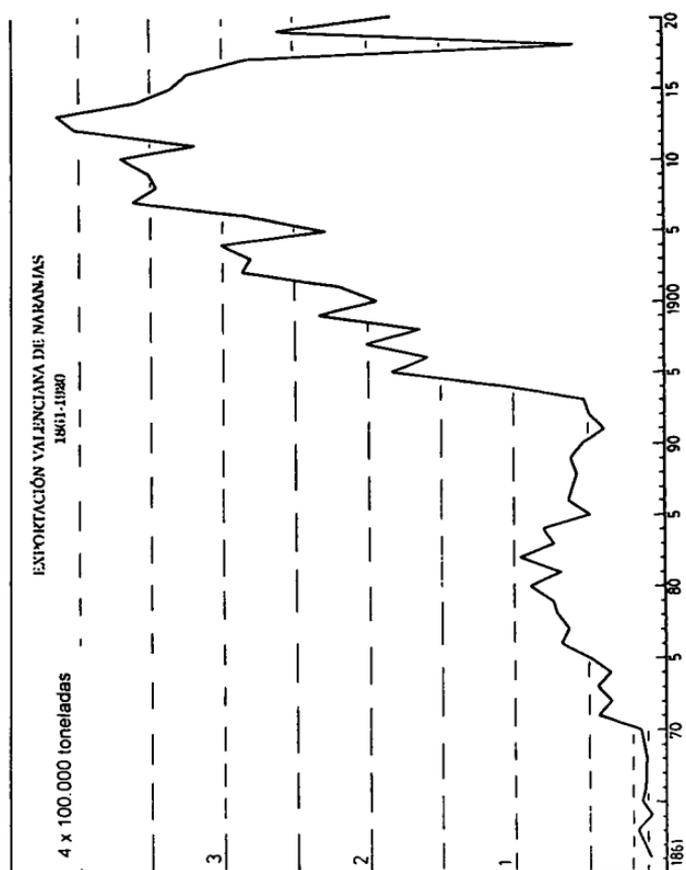
Con anterioridad al siglo XIX las exportaciones debieron ser muy esporádicas, ya que apenas se han conservado noticias sobre las mismas. Una de ellas documenta el envío desde Sagunt a Holanda, en febrero de 1717, de 68.000 limones y 18.000 naranjas, envasadas en pipas y cajas de madera. En todo caso habría que esperar hasta finales del XVIII para que empezara a cobrar fuerza el comercio internacional de cítricos entre los productores mediterráneos y los primeros países ricos capaces de importar en grandes cantidades: Inglaterra y Francia.

En aquellos inicios el principal abastecedor era Portugal, cuyas naranjas dulces y amargas servían en Inglaterra (principal importador) para el consumo en fresco y para elaborar mermeladas. Otros abastecedores de los británicos eran Sevilla, Sicilia y Malta, mientras que Valencia ocupaba posiciones muy secundarias y su mercado estaba en Francia. Aprovechando la trama creada por el comercio de la seda entre los puertos valencianos y el de Marsella, los mercaderes mallorquines de Sóller fueron los verdaderos artífices de las primeras operaciones de envergadura. En 1834 la exportación de naranjas valencianas fue de 940 Tm, acaparadas en más del 80 % por Francia, siendo Cullera el principal punto de expedición.

El relevo de Portugal se inició en 1850. Un año antes, en 1849, aquel país había exportado 20.000 Tm, y España sólo 6.000 Tm, pero los portugueses tuvieron la desgracia de que al año siguiente sus naranjos fueran invadidos por una plaga de parásitos que acabó con ellos en pocos años, desviando de este modo la provisión de los británicos hacia Sevilla y Valencia en un momento en que la demanda empezaba a crecer vertiginosamente. Portugal ya no logró recuperarse y España le ganó la partida: en 1881 nuestros vecinos sólo lograron exportar 2.376 Tm, frente a más de 81.000 Tm de España.

Los primeros grandes envíos a Inglaterra los realizó en 1853 Francisco Sagristà, quien ampliaría su negocio abriendo mercado también en Hamburgo. José Aguirre fue desde 1870 el primer gran consignatario valenciano de buques (en sociedad con los franceses Fourier), e introdujo novedades como el embalaje en cajas y la envoltura de papel con estampación de la marca, lo que contribuyó a crear una imagen de calidad y propagó el

GRÁFICO 2



nombre de Valencia en cada naranja, hasta hacer de este fruto un auténtico símbolo regional (Abad, 1984).

La evolución de las exportaciones valencianas en el conjunto español marca bien a las claras su expansión y su monopolio. En 1861, todavía en los comienzos, los valencianos exportaban 9.000 Tm, algo más de la mitad de toda España. Diez años después, en 1871, se exportaban 45.764 Tm, que representaban el 75 % de España, mientras que en 1880 se alcanzaban las 90.000 Tm y se elevaba al 85 % la cuota respectiva. En estos mismos años el mercado francés iría dejando su papel como primer cliente, convirtiéndose el Reino Unido en el principal punto de destino y rector de la evolución de los precios de la naranja.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX tuvo lugar un fuerte impulso de las exportaciones, gracias a la aparición de nuevos clientes, como Alemania, por entonces ya en fase de convertirse en una gran potencia industrial. En 1894 se exportaron 140.000 Tm y veinte años después, en 1913, se alcanzaba por primera vez el medio millón. Los principales compradores a comienzos de siglo eran, según la campaña de 1902, el Reino Unido (242.000 Tm), Francia (69.000), Alemania (33.000), Bélgica (12.900), y Holanda (8.000). Estos cinco países han seguido siendo durante todo el siglo XX nuestros principales clientes.

La Guerra Mundial (1914-18) supuso un fuerte revés para el comercio de cítricos, tanto por el descenso de la demanda en unos países empobrecidos por la guerra, cuanto porque las compañías navieras encargadas del transporte de la naranja tuvieron que poner sus barcos al servicio de sus gobiernos (inglés y alemán sobre todo) y la marina mercante española no estaba capacitada para tomar el relevo. La crisis posbélica se dejó sentir profundamente hasta el punto de que en 1920 sólo se exportaron 200.000 Tm.

Sin embargo, la recuperación no tardaría en llegar y en 1924 la situación volvía a ser claramente expansiva, alcanzando la cifra del medio millón de toneladas, y siguiendo luego una línea ascendente vertiginosa que le llevó a exportar un millón en 1930. Durante los años de la Segunda República y a pesar de la crisis económica llamada del 29, las exportacio-

nes de naranjas se mantuvieron en torno a las 850.000 Tm anuales gracias a que los países importadores no tomaron medidas restrictivas con respecto a este tipo de fruta. En 1933 se exportaron al Reino Unido 340.000 Tm, a Francia 269.000, a Alemania 160.000, a Bélgica 72.000 y a Holanda 60.000 Tm. Las heladas de 1932-33 y de 1934-35 y el empeño de comerciantes en servir naranjas dañadas desdibujaron la buena imagen exterior y explican, más que la crisis económica, el parón de la tendencia expansiva naranjera (Palafox 1992).

El cultivo del naranjo empezó su expansión en unos pequeños focos (Alzira-Carcaixent en la Ribera y Vilarreal-Borriana en la Plana) que luego fueron extendiéndose como una mancha de aceite siguiendo la misma directriz que la gran línea del ferrocarril Almansa-Valencia-Tarragona y la más modesta de Carcaixent a Gandía y Dénia, invadiendo las comarcas de la Costera, la Safor y la Marina por el sur, y las de l'Horta de Valencia y Camp de Morvedre por el norte. La superficie ocupada por el naranjo era tan sólo de unas 2.500 ha en los primeros años de su expansión comercial (ca. 1850), creciendo luego a 5.000 en 1878, 22.000 en 1904, 37.000 en 1922 y 66.000 en 1934 (hoy cubre 185.000).

EL FACTOR TRANSPORTE: LA RED VALENCIANA DE CAMINOS Y FERROCARRILES. DE LAS COMARCAS PRODUCTORAS A LOS PUERTOS DE EMBARQUE

El papel de las infraestructuras de transporte es uno de los más debatidos a la hora de explicar la formación de los mercados en el sentido moderno del término. El caso valenciano es un buen campo para el estudio y la controversia. Hay autores, como Javier Vidal (1992), que afirman que el crecimiento económico valenciano de la segunda mitad del XIX se llevó a cabo a pesar del déficit histórico de infraestructuras (ferrocarriles y carreteras), sin que quede claro cuál era este déficit en relación a las demandas del transporte.

En nuestra opinión se le ha dado demasiada importancia a los informes locales y quejas de ayuntamientos (como los que

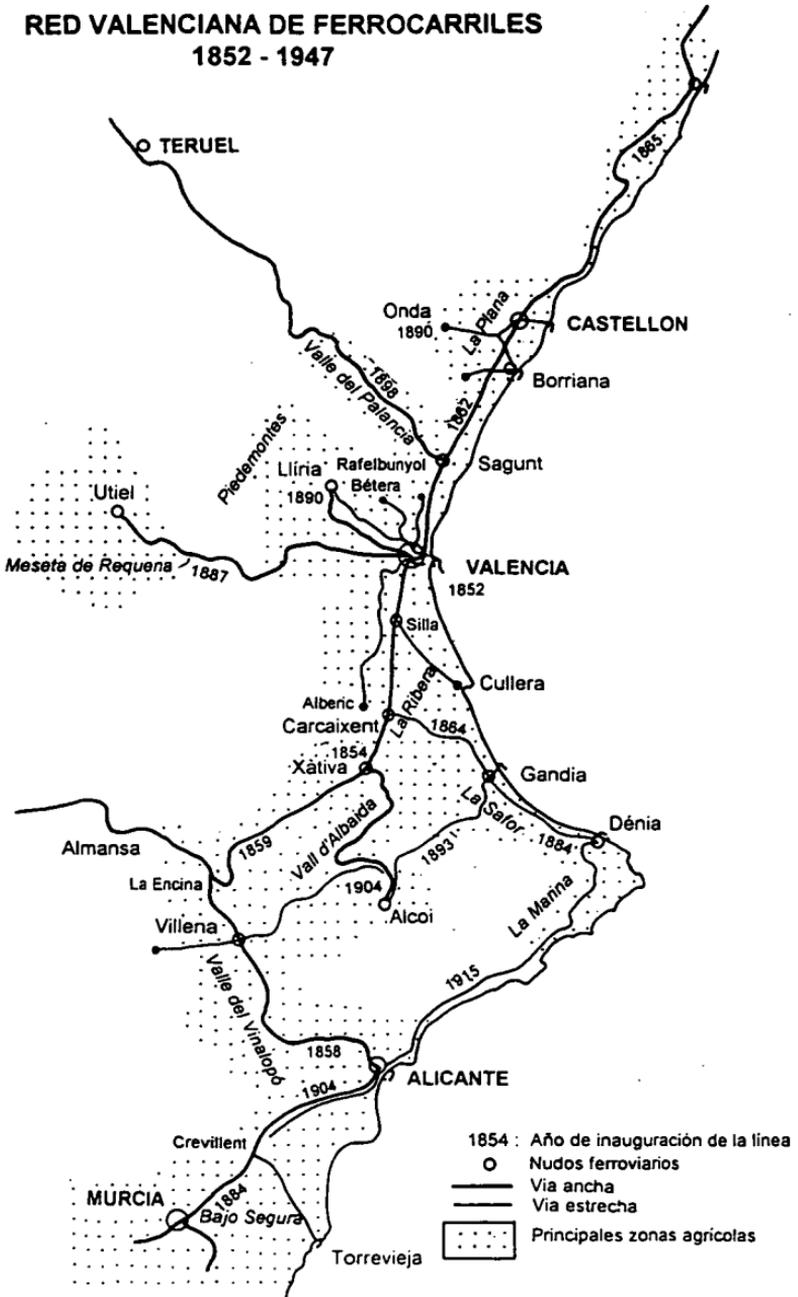
suelen aparecer en el Diccionario de Pascual Madoz, 1845-50) en donde se califica casi siempre de deplorable el estado de los caminos. En cambio se ha valorado muy poco la presencia de las grandes y modernas carreteras que ya había en 1850 (a las que muy pronto se unieron las vías férreas) y, sobre todo, no se ha tenido en cuenta la distancia relativamente corta de la mayoría de los centros agrícolas a dichas carreteras, a las estaciones de ferrocarril y a los puertos y playas de embarque, ya que en último término la exportación se hacía por mar, y ahí es donde está una de las claves principales. No se puede perder de vista que el transporte de vino en carros desde la Vall d'Albaida y desde Requena-Utiel hasta el puerto del Grau de Valencia siguió siendo práctica habitual hasta los años veinte y treinta del siglo XX, a pesar de la existencia de ferrocarriles, y es que las dos jornadas que duraba el viaje desde las bodegas hasta los barcos eran, en términos de costes y tiempo, bien poca cosa dentro del complejo proceso de producción, elaboración y transporte hasta los países de destino. Mejor era la situación para los productores de naranjas y cebollas de las huertas litorales; como mucho, distaban 30 km de los puertos de embarque (menos de una jornada de viaje).

No obstante, a nadie se le oculta que la existencia de buenas carreteras, ferrocarriles y puertos facilitan el transporte y contribuyen de forma notable al crecimiento del comercio. Un breve repaso a la historia de la construcción de dichas infraestructuras nos ayudará a dilucidar hasta qué punto había o no había déficit de las mismas en la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX. En todo caso la cuestión principal no es si había o no adecuadas infraestructuras, sino cómo afectó el comercio exterior la planificación, construcción y ampliación de puertos, ferrocarriles y carreteras (Sanchís 1988).

Sobre cual era la infraestructura previa a la gran expansión comercial de la segunda mitad del XIX, hay que decir que desde finales del siglo XVIII el territorio valenciano contaba con una magnífica carretera, el Nuevo Camino Real de Madrid a Valencia, Alicante y Barcelona (1776-1800), una especie de gran espina dorsal que atravesaba todo el País Valenciano desde las tierras más meridionales hasta la divisoria con Cataluña, describiendo una especie de zig zag que permitía además la comu-

Mapa 1

RED VALENCIANA DE FERROCARRILES 1852 - 1947



nicación entre las principales comarcas agrícolas y los puertos marítimos. Así, los feraces valles del Vinalopó (vinos, aceites y almendras) y las más ricas todavía huertas del Segura tenían fácil y rápida conexión con el puerto de Alicante, que venía siendo unos de los más activos del litoral mediterráneo desde hacía varios siglos. Mas al norte, este mismo Nuevo Camino Real de trazado rectilíneo y siete metros de anchura (tantos como una carretera actual) cruzaba de parte a parte las comarcas de Xàtiva y de la Ribera del Júcar, principales productoras por aquellas fechas de arroz, seda y naranjas, y llegaba hasta Valencia, cuyo modesto puerto del Grao no reunía todavía en 1850 las condiciones que la navegación de altura exigía. De Valencia hasta Vinaròs el Nuevo Camino surcaba las llanuras litorales de Sagunto (vinos), la Plana de Castellón (aceite, naranjas y cáñamo) y la Plana de Vinaroz (vinos y aceites).

A esta «espinas dorsal» se le añadieron en la primera mitad del XIX dos vías de penetración hacia el interior: la Carretera de Aragón (1790-1840), que arranca en Sagunto y sube hacia Teruel siguiendo el valle del Palancia (vinos, aceites, frutas) y la Carretera de Madrid (1825-52) que atravesaba los ricos Campos de Chiva-Cheste (vino y aceite) y la Meseta de Requena (trigo y vino) antes de llegar al río Cabriel, cuyo famoso puente de Contreras fue terminado en 1851. En 1857 fue concluida la carretera de Silla a Cullera, cruzando las tierras semipantanosas de la Ribera Baja del Júcar (arroz).

De esta manera se puede concluir que en los inicios de la gran expansión comercial la casi totalidad de las comarcas agrícolas valencianas estaban conectadas con los puertos de embarque de Valencia y Alicante mediante carreteras de condiciones más que sobradas para el tráfico existente, a juzgar por los comentarios y juicios de viajeros extranjeros (Townsend, Bourgoing, Ford, Laborde..) y de insignes ingenieros de la época como Betancourt, Barra y Lucio del Valle. El mal estado de los caminos que unían estas grandes carreteras con los pueblos próximos (casi nunca a más de diez kilómetros) poco podía influir en los costes del transporte y menos en las decisiones de los agricultores. No en balde, cuando en 1860 se aprobó el Primer Plan General de Carreteras de España, las únicas grandes novedades que podían añadirse a esta red eran la carretera de Xàtiva

a Alicante por Alcoy, y la prolongación de la de Cullera hasta Alicante por Gandia, Dénia y Benidorm, con lo quedaría finiquitada la red básica valenciana de carreteras vigente hasta el momento actual (Piqueras-Sanchís 1992).

Otra cosa son los ferrocarriles y los puertos, símbolos de la primera revolución de los transportes. En este caso la construcción o ampliación de los mismos registra una cronología paralela a la del crecimiento de las exportaciones, por lo que es fácil adivinar que entre ambos procesos hay una clara interacción: el comercio demanda e incentiva la construcción de infraestructuras de transporte y, al mismo tiempo, las infraestructuras facilitan e incentivan el comercio. Es nuestra opinión al caso valenciano se le ajusta mejor la primera de las premisas. Es decir, que la construcción de puertos y ferrocarriles estuvo directamente promovida por la demanda de medios de transporte que exigía el comercio exterior. El asunto es más fácil de comprender si se tiene en cuenta que la construcción y explotación de los puertos y sobre todo de las vías férreas estuvieron promovidas por el interés económico de los inversores particulares. En ello se diferencian radicalmente de la planificación y construcción de carreteras que eran competencia del Estado (gobiernos central y provinciales), se financiaban con dinero público y estaban pensadas para dar un servicio público y gratuito. Los ferrocarriles y algunos puertos obedecían a leyes de mercado: sus constructores lo que querían ante todo era ganar dinero, no prestar un servicio público. Por eso, el nacimiento de las líneas obedeció a criterios financieros y no a razones de Estado (aunque éstas no faltaran en el diseño de las grandes líneas españolas). No es extraño, por consiguiente, que en todo proyecto de ferrocarril hubiera un interés económico por parte de sus promotores y que su trazado y ejecución estuvieran muy ligados a la expectativa de beneficios de los inversores.

Parece claro que, con estas premisas, las iniciativas de nuevos puertos y vías férreas, tanto si se quería transportar mercancías como si estaban pensadas para viajeros, no podían ser llevadas a cabo antes de que existiera la demanda, pues en caso contrario habrían resultado ruinosas.

LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORA DE LOS PUERTOS

Con anterioridad a 1850 los puertos existentes en el litoral valenciano eran propiedad de los respectivos ayuntamientos en cuyo término se encontraban. En las obras realizadas durante la segunda mitad del XIX y primeras décadas del siglo hubo puertos, como los de Valencia y Alicante (que eran los principales) en donde el coste de las sucesivas ampliaciones corrió a cargo de las Diputaciones Provinciales y del Estado, por lo que deben ser considerados como de servicio público (aunque no gratuito). En cambio, en la mayoría de los puertos pequeños, y aunque sin faltar tampoco la participación del Estado, las obras corrieron casi siempre a cargo de inversores particulares y su explotación fue por tanto también particular: casos de Gandía (una sociedad inglesa), Dénia (Marqués de Campo), Borriana (M. Issacs y Joaquim Peris), etc.

En 1850 el único puerto capaz de admitir buques de gran calado, como los veleros y vapores ingleses y franceses que se llevaban el vino, las pasas y las naranjas, era el de Alicante, mientras que la modesta dársena del de Valencia (de fines del XVIII) se hallaba casi totalmente invadida por las arenas, hasta tal punto que los barcos grandes tenían que fondear en mar abierta. En el resto del litoral tan sólo había playas o fondeaderos sin un mal muelle de madera en donde poder atracar. Es de sobra conocido que la mayoría de la docena de puertos comerciales que actualmente existen en el litoral valenciano fueron construídos entre 1850 y 1950 para poder atender la demanda exportadora de vinos, pasas y naranjas (Rosselló 1969, II). Entre los más importantes y sin contar ampliaciones posteriores, primero fueron los vinateros y paseros: Vinaròs entre 1851 y 1875, Dénia entre 1892 y 1918; después los naranjeros: Gandía en 1893, Castelló a partir de 1912 y Borriana a partir de 1923 (cuando el año anterior habían sido despachados en mar abierta nada menos que 312 vapores).

El puerto de Valencia, a pesar de su mayor complejidad, también debe sus primeras obras a la demanda de los exportadores de vino, naranjas y otros frutos. Entre 1852 y 1869 (año en que pasó a depender de la Diputación) se llevó a cabo la obra más importante, como es la actual dársena interior, donde

todavía pueden admirarse los viejos y remozados tinglados adornados con azulejos de motivos frutales (naranjas y uvas). Luego serían necesarias varias ampliaciones (la mejor en los años veinte) hasta llegar al estado actual.

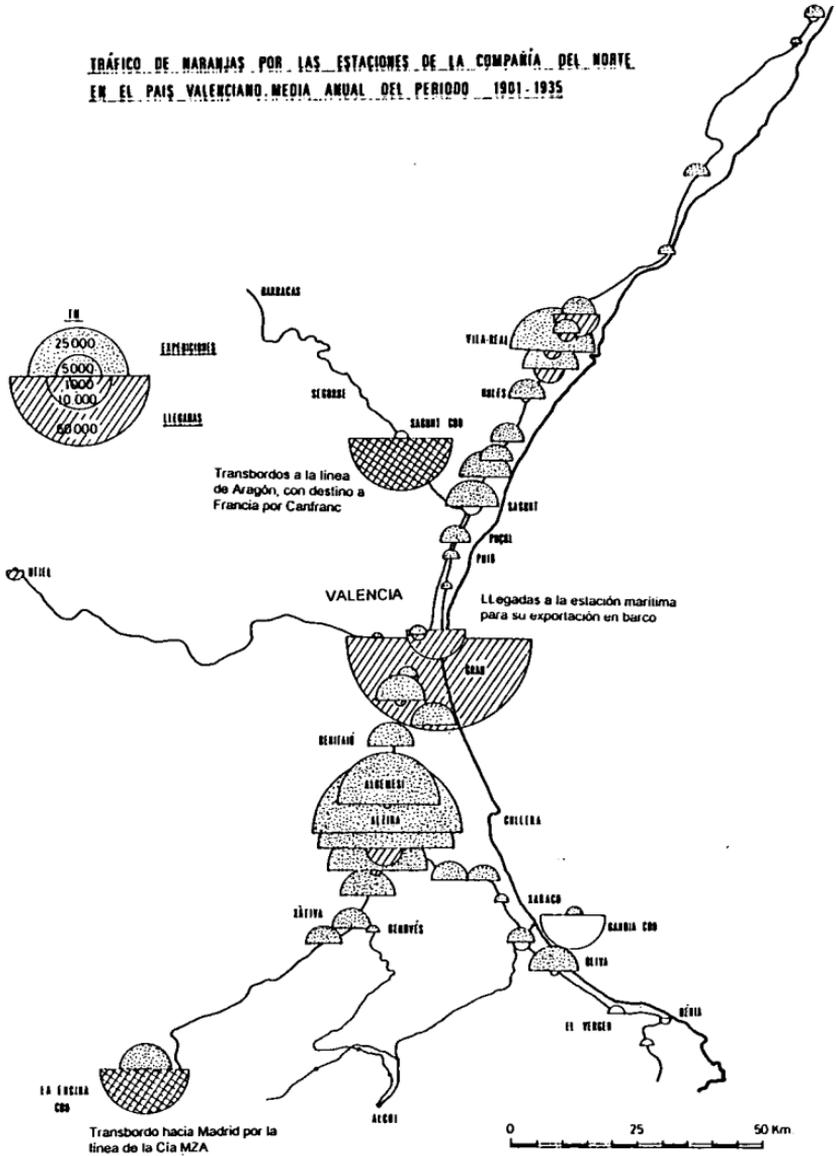
LA RED DE FERROCARRILES

El «espíritu» comercial y las grandes expectativas para el transporte de mercancías de exportación fueron también las que inspiraron la mayor parte de vías férreas «valencianas», un tanto a contracorriente de los planes diseñados en Madrid, en los que prevalecía el interés político y gubernativo de conectar la capital del Estado con los puertos y las fronteras de mayor valor estratégico. A estas premisas centralistas obedece la construcción de la línea Madrid-Alicante (1858) financiada con capital extranjero y explotada por la Compañía MZA. Es curioso el escaso interés en los primeros años por el trazado de líneas periféricas (como pudiera ser el eje mediterráneo) y hubo de ser un desconocido pero espabilado empresario valenciano, José Campo, (hecho insólito en un mundo financiero dominado por las bancas extranjeras), quien primero percibió los beneficios de estas líneas «exportadoras» y logró reunir socios y capital para arremeter la construcción de la primera vía férrea valenciana (Hernández 1983), que habría de convertirse con el paso del tiempo en la espina dorsal del litoral mediterráneo y una de las más rentables de España: la línea Almansa-Valencia-Tarragona.

Es bien significativo del interés comercial el hecho de que esta primera vía férrea arrancara en el puerto de Valencia (1852) y que su primer tramo de 60 km tuviera como destino la ciudad de Xàtiva (1854), atravesando la parte meridional de la Huerta de Valencia y toda la Ribera del Júcar (por Algemesí, Alzira y Carcaixent), siempre sobre terrenos de regadío que habían sido los pioneros en el cultivo del naranjo y seguían siendo grandes cosecheros de arroz. Su prolongación hasta La Encina (1859), donde empalmaría con la línea Madrid-Alicante, permitió la conexión con las amplias superficies trigueras y vinateras de La Mancha. El propio José Campo financió las obras del

Mapa 3

TRÁFICO DE NARANJAS POR LAS ESTACIONES DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE,
EN EL PAÍS VALENCIANO, MEDIA ANUAL DEL PERIODO 1901-1935



ferrocarril de vía estrecha Carcaixent-Gandía (1864) y su prolongación hasta Dénia (1884). De esta forma, las naranjas de la Ribera tuvieron desde muy temprano salida directa por vía férrea hasta tres puntos de embarque: Grau de Valencia, Gandia y Dénia. Recordemos que por aquellas fechas la exportación valenciana de naranjas estaba todavía en sus inicios (11.700 Tm en 1865) y que las dos únicas comarcas productoras eran la Plana de Castelló, que por su carácter litoral contaba con dos puntos de embarque (Castelló y Borriana) y no necesitaba de momento el auxilio del ferrocarril, y la Ribera Alta, cuyos dos mayores municipios naranjeros, Alzira y Carcaixent, tenían vía férrea hasta el Grau desde 1854.

La obsesión por hacer vías férreas orientadas hacia la exportación marítima impregnó la mayoría de proyectos y realizaciones del último tercio del XIX. Entre las de vía ancha hay que señalar el tren «vinatero» de Valencia-Utiel (1887), el huertano Alicante-Murcia (1884) y el vinatero y textil de Xàtiva-Alcoi (terminado en 1904). Entre los de vía estrecha no hay que olvidar el arrocero de Silla-Cullera (1878), el vinatero Yecla-Villena-Alcoi (1884), el huertano y salinero Albaterra-Torre Vieja (1884), la pequeña red naranjera de la Plana de Castelló (de Onda a los puertos de Castelló y Borriana) y la más nutrida red que convergía en Valencia y su puerto, compuesta por las líneas de Lliria (1888), Bétera (1891), Rafelbunyol (1893) y Alberic (1895), a las que hay que añadir otra Valencia-Lliria de vía ancha en 1890.

A finales de siglo el puerto de Valencia estaba rodeado de cuatro estaciones de ferrocarril (dos de vías ancha y dos de vía estrecha) en las que convergían un total de ocho líneas. El mapa ferroviario valenciano por estas mismas fechas cubría todas las grandes comarcas agrícolas, ofreciendo una capacidad de transporte que, a nuestro juicio, era muy superior a la demanda del momento y también más que suficiente para atender las necesidades futuras. El único problema era la falta de trenes (no de vías) en los momentos álgidos de las campañas vinícola y naranjera, dada su concentración temporal en los meses de diciembre, enero y febrero, mientras que en el resto del año apenas había operaciones. No se puede decir que hubiera déficit de infraestructuras cuando en la gran llanura central valenciana,

donde se generaba la mayor parte del tráfico, había tal número de vías férreas que prácticamente era imposible encontrar un municipio sin estación propia o a más de 2 km de la del vecino.

De la valiosa ayuda que el ferrocarril supuso para la expansión naranjera y de otros productos ya se dieron cuenta los mismos contemporáneos. No hay más que releer los comentarios de Vicente Lassala en 1872 sobre como «facilita mucho la extracción de la naranja que los puntos de producción se hallen muy próximos, o en general estén situados en las mismas líneas de ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona». Nueve años más tarde Manuel Sanz Bremón redacta un informe para la Dirección General de Agricultura en el que, apoyándose en datos estadísticos, calcula que durante el trienio 1878-1879 habían llegado al puerto de Valencia para su exportación una media anual de 39.000 Tm por ferrocarril y sólo 3.600 Tm por carretera. Si a ello se añaden otras 2.500 Tm expedidas a Francia directamente por ferrocarril, vía Madrid-Irún, se comprende el fuerte protagonismo del transporte ferroviario.

El predominio del ferrocarril para transportar naranjas hasta el puerto sólo empezó a decaer en la segunda mitad de los años veinte, cuando, como explica Carmen Sanchís (1988) empezó a generalizarse el uso del camión, un medio mucho más versátil que podía llegar hasta los mismos huertos y a los almacenes de los pueblos que no tenían estación ferroviaria. Durante el quinquenio 1921-25 la exportación media anual del puerto de Valencia fue de 180.000 Tm, de las que 134.000 (74'5 %) llegaron al mismo por las vías de la Compañía del Norte, 16.000 Tm por el ferrocarril de vía estrecha de Castelló de la Ribera y 6.000 Tm por los de la Compañía Valenciana de Ferrocarriles y Tranvías (líneas de Llíria, Bétera y Rafelbunyol). En total la participación de los ferrocarriles ascendía todavía a casi el 87%, pero en los años siguientes bajó hasta quedar reducido a sólo el 30 % durante el quinquenio 1931-34.

En contrapartida creció la exportación directa por ferrocarril desde los centros de producción hasta los países de destino, sobre todo a Francia y Alemania, ya que a comienzos de los años veinte se transportaban una media anual de 105.000 Tm, mientras que entre 1930 y 1935 la exportación directa por

los ferrocarriles de las compañías Norte (por Port Bou) y Central de Aragón (por Canfranc) había crecido a una media anual de 300.000 Tm, equivalentes al 35 % de todas las exportaciones de naranjas, frente al 65 % de exportación marítima (Sanchís 1988).

En cuanto al vino, el otro gran protagonista de la exportación valenciana, el transporte por vía férrea hasta los puertos de embarque (Valencia y Alicante, sobre todo) ofrece una gran complejidad. De entrada, cuando se produjo la primera avalancha de exportaciones, entre 1853 y 1860, pocas eran las comarcas vinateras que tenían ferrocarril.

La primera en gozar de este servicio fue la del Valle del Vinalopó (1858) gracias a la línea de MZA entre Madrid y Alicante, pasando por pueblos como Almansa, Caudete, Villena, Sax, Monòver y Novelda, que eran grandes cosecheros de vino. Las cifras no pueden ser más elocuentes: durante el decenio 1877-1886, coincidiendo con la mejor etapa para la exportación de vino, con una media anual de 66.454 Tm para el puerto de Alicante, la cantidad de vino procedente de las estaciones antes referidas alcanzó una media de 52.500 Tm, equivalentes por tanto al 79 % de todo el vino llegado hasta el puerto. El restante 21 % debió corresponder al tráfico por carretera desde las zonas vinícolas más próximas, cosa lógica si se tiene en cuenta que los viñedos del término de Alicante llegaban hasta las mismas orillas del mar.

En el puerto de Valencia la combinación entre el transporte ferroviario y el marítimo tuvo varias etapas. Las áreas vinícolas del valle de Montesa y de Sagunto-Nules dispusieron de ferrocarril desde los primeros momentos (años sesenta), pero en otras como las de Chiva y Cheste, se retrasó hasta 1883; en la de Requena y Utiel hasta 1885-87, y en la de Lliria hasta 1890. Entre 1891 y 1893 se construyeron otras tres líneas de cercanías, las de Lliria (que con esta tenía dos), la de Bétera y la de Rafelbunyol, con final en la divisoria entre los terrenos de huerta y las primeras masas de viñedos. Todas estas líneas, construidas en los momentos en que la exportación de vinos alcanzaba su máxima expresión (250.000 Tm en 1891 por el puerto de Valencia), participaron sin excepción en el transporte de vinos hasta el puerto de Valencia. Las dificultades para reunir

datos estadísticos retrasan la posibilidad de evaluar el papel del ferrocarril hasta después de 1900. Todas las muestras reflejan que las cantidades de vino llegadas a las estaciones ferroviarias eran superiores al volumen embarcado, teniendo en cuenta tanto el comercio exterior como el de cabotaje. En 1905, un mal año para la exportación, llegaron a la estación del Grau, de la Compañía del Norte, por las líneas de Almansa, Utiel y Tarragona, 75.000 tm de vino y se embarcaron por mar sólo 56.000. Por tren se volvieron a reexpedir otras 1.200, pero de las restantes 17.800 nada se sabe. En el bienio 1912-13, con una demanda exterior muy alta, los embarques por mar se elevaron a una media de 130.600 Tm (26.100 por cabotaje), pero las llegadas a las estaciones del puerto fueron de nada menos que 160.000 Tm, repartidas de la siguiente forma: 151.000 por las líneas de la Compañía del Norte y 9.000 por las de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia. Aunque se volvieron a reexpedir por tren 3.200 Tm, quedaron todavía 26.200 Tm en las bodegas de los alrededores del puerto. Algo parecido ocurriría en el trienio 1925-27, cuando la media anual de embarques era de 103.400 Tm, mientras que las llegadas por ferrocarril subían a 144.300, quedando más de 38.000 Tm de vino sin salida conocida.

No sabemos que pasaba con aquellos remanentes en las bodegas. Es posible que fueran vendidos en Valencia, convertidos en alcohol o simplemente destruidos, a menos que hubiera embarques no declarados. En cualquier caso lo que aquí queremos resaltar es que el ferrocarril fue el medio de transporte que tuvo un papel abrumador, aún desconociendo el volumen que pudiera llegar hasta el puerto por medio de carros y, desde los años veinte, en camiones. Estos últimos no suplantarían al ferrocarril hasta los años cincuenta y sesenta.

BIBLIOGRAFÍA

Abad García, V. 1984. *Historia de la naranja (1781-1939)*, Valencia. Comité de Gestión de la Exportación de Frutos Cítricos.

- AREAS. 12. 1990. *El papel de la agricultura en el desarrollo regional de la Europa Mediterránea, 1750-1980*, nº 12 monográfico. Murcia, Editora Regional.
- Carnero Arbat, T. 1980. *Expansión vinícola y atraso agrario, 1870-1900*. Madrid, MAPA.
- Carnero, T. y Palafox, J. 1990. *Creixement, politització i canvi social, 1790-1980*. Valencia, IVEI.
- Cavanilles, Antonio José. 1797. *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia*, Madrid, Imprenta Real.
- Franch Benavent, R. 1986. *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*. Valencia, IVEI.
- Garrabou, R. 1985. *Un fals dilema. Modernitat o endarreriment de l'agricultura valenciana, 1850-1900*. Valencia, IVEI.
- Giménez López, E. 1981. *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*. Valencia, IVEI.
- Guiral-Hadziiossif, J. 1989. *Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia, IVEI.
- Hernández, T. 1983. *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano*. Exmo. Ayuntamiento de Valencia.
- Huetz de Lemps, A. 1993. *Vignobles et vins d'Espagne*. Presses Universitaires de Bordeaux.
- Lassala Palomares, V. 1873. *Memoria sobre la producción y el comercio de la naranja en España*. Valencia, Imprenta de J. Domenech.
- Millán, J. 1990. «L'economia i la societat valencianes, 1830-1914. Les transformacions d'un capitalisme perifèric», en *Història del País Valencià*, vol. 5. Barcelona, Edicions 62.
- Münzer, J. 1495. *Viaje por España y Portugal 1494-1495*. Madrid, Ediciones Polifemo, 1991.
- Palafox, J. 1992. «La lenta marcha hacia la sociedad industrializada (1891-1959)», en *Estructura económica de la Comunidad Valenciana*. Madrid, Espasa-Calpe, 23-39.
- Pérez Picazo, T. y Lemeunier, G. 1984. *El proceso de modernización de la región murciana siglos XVI-XIX*. Murcia
- Pérez Picazo, T. 1994. «La disolución de las sociedades campesinas tradicionales en el mundo mediterráneo», en *Agriculturas mediterráneas y mundo campesino. Cambios históricos y retos actuales. Actas de las jornadas de Historia Agraria, Almería*. IEA, Diputación de Almería, 15-43.
- Piqueras Haba, J. 1981. *La vid y el vino en el País Valenciano*. Valencia, IVEI
- . 1985. *La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica*. Madrid, MAPA .

- . 1995 b. *La vitivinicultura valenciana ante la CEE y el mercado mundial*. Valencia, Conselleria d'Agricultura.
- Piquerías, J. y Sanchis, C. 1992. *La organización histórica del territorio valenciano*. Valencia, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.
- Rosselló Verger, V. 1969. *El litoral valencià*. Valencia, L'Estel, 2 vols.
- Ruiz Torres, P. 1985. «Desarrollo y crisis de la agricultura en el País Valenciano a finales del Antiguo Régimen», en *Historia Agraria de la España Contemporánea*, Vol I. edit. por García Sanz y Garrabou. Barcelona, Editorial Crítica, 343-379.
- Salvador, E. 1994. «España y el comercio mediterráneo en la edad moderna», en *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión científica*. Asociación española de Historia Moderna, Las Palmas de Gran Canaria, vol. II, 14-39.
- Sanchis Deusa, C. 1988. *El transporte en el País Valenciano*. Valencia, IVEI.
- Sanz Bremón, M. 1881. *Contestación al Interrogatorio sobre cultivo de cereales, olivo, vid y agrios e industrias derivadas*, manuscrito de 112 páginas en Archivo del Ministerio de Agricultura, exp. 257,1. Madrid.
- Vidal Olivares, J. 1992. *Transportes y mercado en el País Valenciano*. Valencia, IVEI.