

TERESA HERNÁNDEZ SORIANO

## ACENTUACIÓN DE LOS CONTRASTES DURANTE EL SIGLO XIX EN EL NORTE DEL PAÍS VALENCIÀ

### RESUMEN

Con este trabajo iniciamos el estudio de un tema de carácter general pero de sumo interés para el norte del País Valencià: las diferencias de desarrollo económico en el norte de Castelló, entre las comarcas del interior y las de la periferia. Diferencias, por otra parte, que se fueron acentuando a lo largo del siglo XIX a causa de una serie de factores que a continuación se explican.

### RÉSUMÉ

Nous commençons avec ce travail l'étude d'un sujet à caractère général mais qui a beaucoup d'intérêt pour le nord du Pays Valencien: les différences du développement économique dans le nord de Castelló, entre les contrées de l'intérieur et celles du littoral. Des différences d'autre part, qui se sont accentuées pendant tout le long du XIX siècle à cause d'une série de facteurs que nous expliquons par la suite.

### PRESENTACIÓN

Es obvio decir que la disposición del relieve, así como la proximidad o lejanía al mar, son factores físicos que juegan un papel decisivo en el desarrollo económico de una área geográfica. No cabe duda, pues, que estos factores han actuado en la base de los contrastes de esta zona norte del País Valencià. Pero es evidente también que muchos otros factores de tipo humano, económico o histórico actúan o bien en la acentuación o bien en la igualación de estos contrastes antes aludidos. En el área de estudio han afectado en el primer sentido.

El presente trabajo va a tratar, pues, de explicar las razones que más directamente han incidido en el aumento de las diferencias entre dos sectores del norte del País Valencià a lo largo del siglo XIX: El sector occidental —comarcas dels Ports, Alt Maestrat y subcomarca de la Tinença de Benifassà— y el sector oriental —la subcomarca del Pla de Vinaròs, Benicarló hasta Alvalà de Xivert—. El

primero, que destacó en el pasado por su tradición artesanal y manufacturera, no conectó con los hilos de la modernización a partir del siglo XIX; en cambio, la parte oriental se enroló en cambios importantes para su economía posterior.

#### CONDICIONANTES FÍSICOS. EL RELIEVE

En líneas generales, el norte del País Valencià constituye una prolongación del Sistema Ibérico de dirección general NW-SE, que al norte de Morella, en el anticlinal de la Vallibona, gira hacia el E y hacia el NE en las angostas tierras de Benifassà, para enlazar con la dirección de la cordillera costero-catalana; por el S, en cambio, los anticlinales de Vilafranca y Cinctorres conservan la dirección general del Sistema Ibérico; hacia el E las sierras costeras se orientan en dirección NE, paralelas a la costa, dejando amplios corredores entre ellos.

Nos encontramos con dos áreas claramente diferenciadas:

1) Zona central y occidental. — Constituyen en sentido genérico la Sierra del «Maestrat», conjunto de grandes plegamientos en varias direcciones originando un tipo de relieve de muelas y mesetas (Muela de Ares, la de Anglesola, la de Todolella, surcada por valles profundos que modelan un paisaje muy agreste), de cuevas (Penyagolosa) y de *brays* (Morella).

2) Zona oriental. — Desde Catí y Adzaneta el paisaje cambia. De O a E encontramos una serie de bloques cretáceos fallados o inclinados paralelos entre sí y separados por valles amplios y abiertos en ocasiones al litoral (Sierra d'Esparraguera, En Galcerán, Talaies d'Alcalà i Hirta con los valles de Albocàsser, Cabanes-Coves-Sant Mateu abiertos al Pla de Vinaròs, y por último, el valle de Alcalà). Continuando hacia el E se extienden los llanos cuaternarios de Vinaròs y Benicarló, formados por los ríos Cénia, Cervol, rambla de Cervera y rambla d'Alcalà; más al S, separada de éstos por la Serra d'Hirta, el llano de Torreblanca (LÓPEZ GÓMEZ, 1977).

#### INFRAESTRUCTURA VIARIA

En el norte del País Valencià la desequilibrada red de comunicaciones será la que marcará las bases de una desequilibrada economía entre los sectores interior y litoral. Vamos a señalar la evolución de las vías de comunicación en esta área geográfica desde fines del siglo XVIII hasta 1920 aproximadamente.

##### *Fines del siglo XVIII*

Siguiendo a CAVANILLES (1795), la densidad de caminos de carro era escasa en todo el sector de estudio, pero se observa que ésta es mayor en la mitad oriental, desde la línea divisoria de Albocàsser, Catí y la Pobla Tornesa: En dirección N-S hay un camino real costero —València, Catalunya por Alcalà, Benicarló y

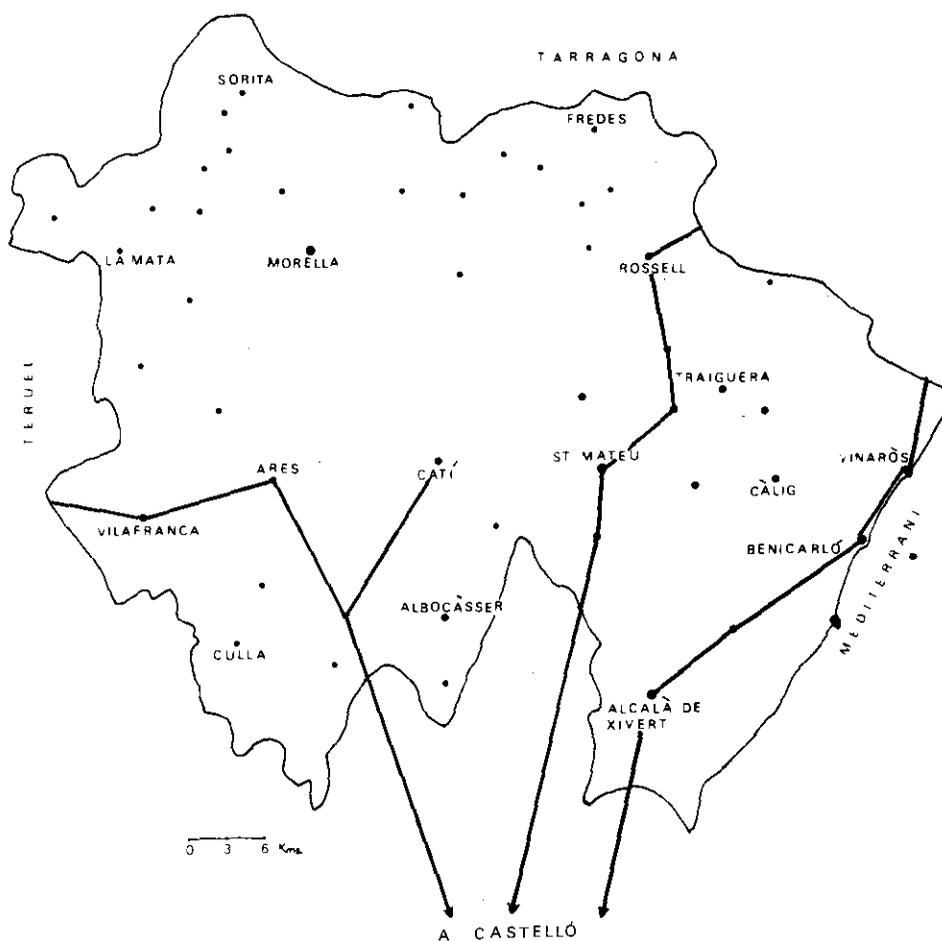


Fig. 1.—Red de comunicaciones según CAVANILLES, 1795

Vinaròs— y otro camino carretero desde Castellón a Pobla Tornersa, bifurcándose desde allí un ramal a Sant Mateu, La Jana, Canet lo Roig, Rosell y la Sénia, y otro ramal a Vilar de Canes, y desde allí otra bifurcación al N, a Catí, y al NW, a Aragón (Mosqueruela), por Ares y Vilafranca, este último es un camino reciente para transportar madera de construcción a la zona costera (Vinaròs y Oropesa).

En la mitad occidental de la divisoria señalada únicamente está la vía Vilar de Canes-Vilafranca como camino carretero, el resto son caminos de herradura.

*Principios del siglo XIX*

Según los datos ofrecidos por TOMÁS LÓPEZ (1812) y CARBONELL (1812), hay algunas novedades respecto al diseño anterior. Una es la prolongación del camino carretero interior Castelló-Zaragoza por Alcañiz desde Sant Mateu a Morella y la Pobleta. Otra, en el camino de Mosqueruela al litoral para conducción de maderas, a la altura de la Venta Segarra sale un desvío al N que sigue hasta Morella.

Para CARBONELL hay otros caminos carreteros: Sant Mateu-La Sénia por la Jana y Rossell, ya citado por CAVANILLES, pero que omite TOMÁS LÓPEZ; otro desde Vilar de Canes (en el camino de Mosqueruela a Oropesa) a Catí y de Catí hasta empalmar con el camino de Castelló a Morella y otro desde Morella a Teruel por Torremocha. Aumenta, pues, un poco la densidad de caminos carreteros en las áreas del interior.

*Mediados del XIX*

La información que poseemos se debe a CABANES (1830) y MADDOZ-COELLO (1852).

La comarca del Baix Maestrat no presenta una homogeneidad en su estructura, antes al contrario, a medida que avanzamos se acentúan las diferencias. El sector litoral está recorrido por caminos carreteros en buen estado que comunican todas las poblaciones entre sí (Vinaròs, Benicarló, Calig, Peníscola, Alcalà, Torreblanca), pero la vía más importante es el camino real de València a Catalunya, con postas en Torreblanca, Alcalà, Benicarló y Vinaròs (CABANES 1830), citado ya por CAVANILLES. Otra vía importante es la que recorre el corredor interior que se abre desde Poble Tornos a Sant Mateu. Se trata del camino carretero desde Castellón a Morella, citado ya por TOMÁS LÓPEZ y CARBONELL a principios de siglo, pero con alguna novedad, pues desde Sant Mateu se abren dos caminos al E, a Vinaròs por Traiguera y otro por Cervera y Calig, resultando Sant Mateu un nudo de comunicaciones que se dirigen al N, a la Cenia; al E, a Vinaròs, y al W, a Morella y Zaragoza.

El área interior de esta comarca del Baix Maestrat está muy abandonada, predominando los caminos de herradura en toda la subcomarca de la Tinença de Benifassà.

En la comarca del Alt Maestrat no hay ninguna novedad respecto al esquema descrito por CAVANILLES: la vía más importante es el camino carretero Castelló-Teruel por Mosqueruela, con sus desvíos hacia Morella desde Ares y al camino real Sant Mateu-Morella desde Vilar de Canes pasando por Catí, ya citados por TOMÁS LÓPEZ y CARBONELL a principios de siglo. En cambio, es COELLO el primero que hace referencia a un empalme de esta vía con Albocàsser.

En els Ports de Morella, aparte de la ya citada vía de Castelló a Zaragoza, pasando por Morella y la Pobleta, hay otra vía que aparece en el mapa de COELLO (1852) por primera vez, el camino de Morella a Teruel por Tronchón, pa-

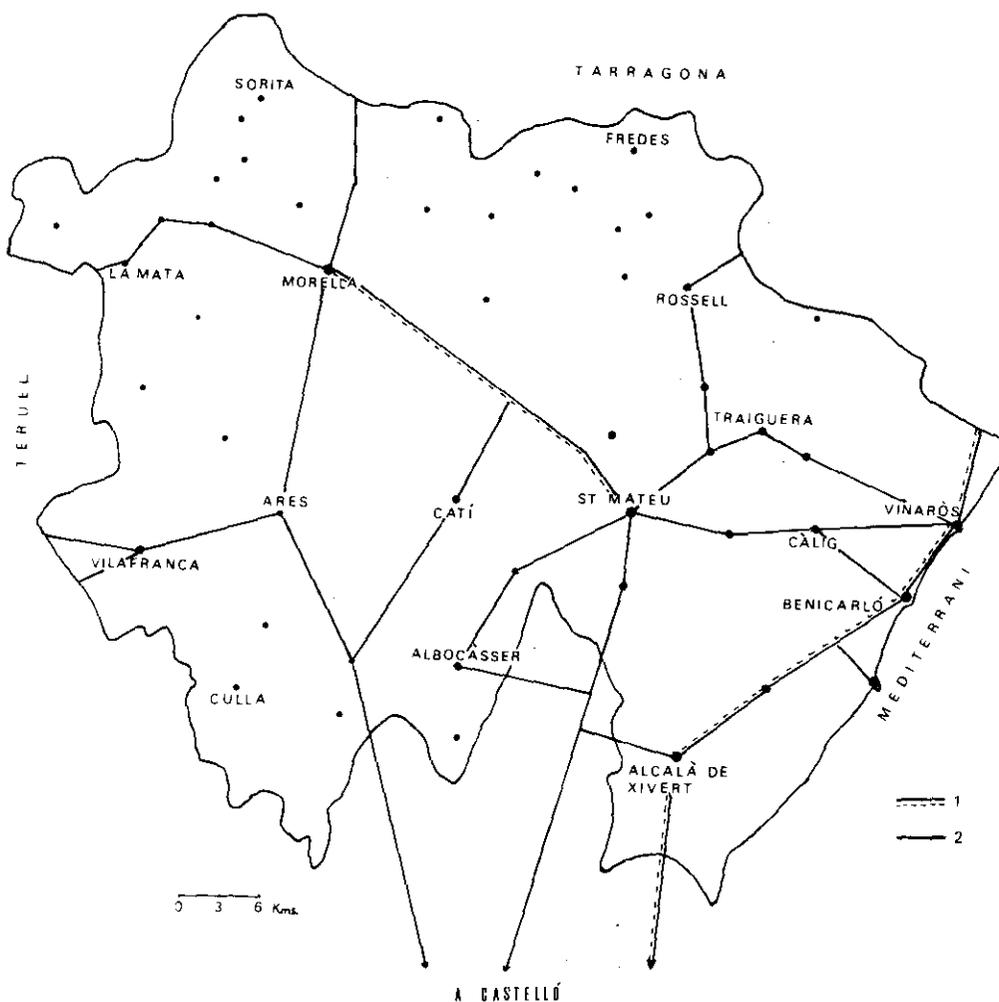


Fig. 2.—Red de comunicaciones según FRANCISCO COELLO, 1850. 1, camino real; 2, camino carretero.

sando por Forcall y La Mata. Desde Morella hay otra vía carretera a Ares para empalmar con el camino de Castelló a Teruel por Mosqueruela. Todas las demás comunicaciones con las poblaciones se producen por caminos de herradura.

#### *Fines del siglo XIX*

El mapa itinerario de Obras Públicas de 1887 nos permite distinguir varias categorías en el trazo viario. De primer orden no hay ninguna en la zona estudiada. De segundo orden figura la vía litoral València-Catalunya, que era camino real

anteriormente, y la vía S-NW, Castelló-Morella-Alcañiz-Zaragoza, que desde Sant Mateu a Morella era también camino real (COELLO, 1852). De tercer orden, los tramos de Vinaròs-Traiguera, de Alcalà a Coves y de Coves de Vinromà a Albocàsser.

Dentro de estas fechas debemos citar la introducción del ferrocarril. Las vías férreas en Benicarló y Vinaròs, así como en Alcalá, datan de 1876 (BAILA), aunque parece ser que los efectos para la zona, al menos en un principio, no fueron muy favorables. Nos referiremos a ellos más adelante.

### *Principios del siglo XX*

Nos hemos basado en un mapa de MUGA de 1909 y en CARRERAS CANDI, 1917. Según estas fuentes, hay una relativa mejora en lo que se refiere a la transformación de caminos ordinarios en carreteras de tercer y segundo orden; no, en cambio, en la construcción de nuevas vías, ni en el paso de caminos de herradura a ordinarios, pues en las zonas interiores siguen predominando los caminos de herradura o en mal estado. Las mejoras son las siguientes respecto a los datos de Obras Públicas de 1887. Se han convertido en carreteras de tercer orden la de Castelló-Iglesuela por Vilafranca, que estaba en construcción en el mapa itinerario de Obras Públicas de 1887; la de Albocàsser-Sant Mateu-Cervera-Vinaròs; el ramal desde la Venta Segarra, en la carretera Castelló-Iglesuela, hasta la carretera Castelló-Morella, pasando por Catí; empalme con la carretera a Zaragoza hasta Fredes; desde V. Serafina en carretera a Zaragoza hasta Rosell.

## FLUJOS DE INFORMACIÓN

Los flujos de información cumplen un papel fundamental en el desarrollo económico general de una zona. Estos flujos de información están en función del desarrollo urbano y de la red de comunicaciones.

Durante el siglo XIX el medio de difusión de información más importante era el correo, ya que tanto el telégrafo como el teléfono se implantaron en la zona a finales de siglo y en puntos muy concretos. El correo, aunque se estableció en la provincia en el siglo XVIII —bando de 1760— (CARRERAS CANDI, 1915-20), hasta la segunda mitad del siglo XIX no alcanza agilidad, «dándose el caso lamentable de que una carta desde la Plana tarda más tiempo en llegar a su destino del Maestrazgo que al extranjero» (CARRERAS CANDI, 1915-20).

A finales del siglo XVIII, FERNÁNDEZ DE MESA (1775) señala en la carretera de Valencia a Tarragona postas en Murviedro, Castelló, Torreblanca, Vinaròs y Tortosa; 55 años más tarde CABANES (1830) enumera para la misma vía, Torreblanca, Alcalà, Benicarló y Vinaròs, además señala la existencia de una conducción de correos transversal de Morella a Sant Mateu y viceversa.

A mediados del siglo XIX, en el Baix Maestrat había una administración subalterna de correos en Vinaròs que despacha y recibe diariamente; otra en Beni-

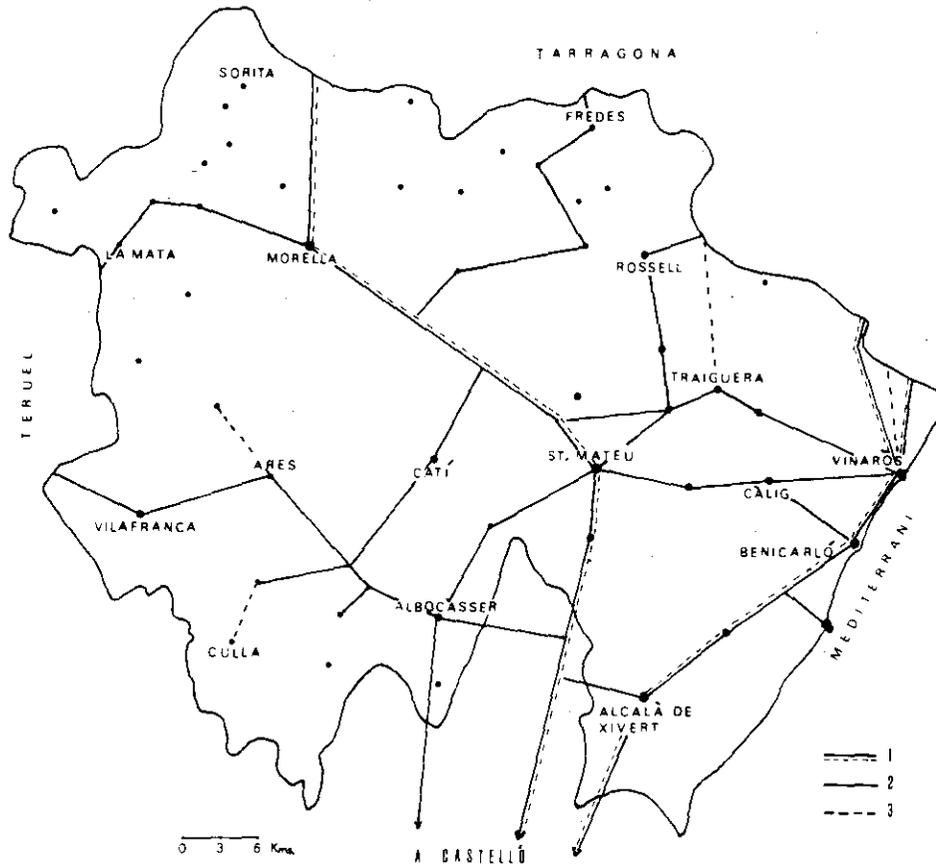


Fig. 3.—Red de comunicaciones según CARRERAS CANDI, 1915-1920. 1, carretera de segundo orden; 2, carretera de tercer orden; 3, camino ordinario.

carló, de servicio alterno con Madrid; una estafeta dependiente de València, en Alcalà, con servicio de más de tres días a la semana con Catalunya y València, recogiendo el correo de Sant Mateu, Morella y todo el Maestrat, y balijero en Sant Mateu, que reparte a veinte pueblos. El resto de las poblaciones reciben correo por balijero con una frecuencia entre 3, 2 y 1 día por semana, y algunos sin día fijo.

En el Alt Maestrat el centro con mayor contacto informativo era Albocàsser, con una frecuencia de tres días por semana. Los demás pueblos de la comarca reciben el correo desde Sant Mateu o Alcalà 2 ó 1 vez por semana.

En la comarca dels Ports hay escaso flujo de correo. Se administra a los pueblos desde el centro de Morella con frecuencia variada, según situación. Algunas

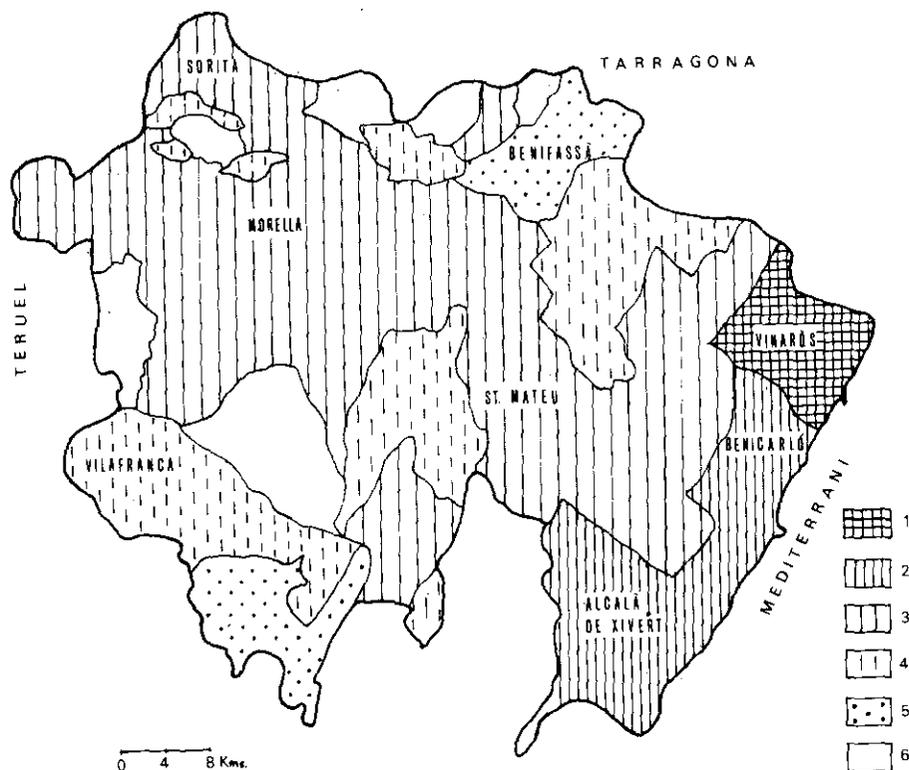


Fig. 4.—Frecuencia de correo. MADOC, 1850. 1, todos los días; 2, más de tres días; 3, tres días; 4, dos días; 5, un día, y 6, sin día fijo.

poblaciones, como Olocau del Rei o Sorita, lo reciben desde Alcañiz (MADOZ, 1850).

A principios del siglo XX el servicio de correos experimenta una expansión cualitativa importante. De la administración central de Castellón dependen trece carterías, Benassal entre ellas, siendo la única de la zona de estudio. Había además estafetas autónomas: Albocàsser, de la que dependían otras carterías; Benicarló, Morella, Sant Mateu y Vinaròs. Estas estafetas están autorizadas para recibir valores (CARRERAS CANDI, 1915-20).

El telégrafo y teléfono llegará más tarde a la zona de estudio. Es en el último tercio del XIX cuando se implanta en Sant Mateu, Benicarló, Vinaròs y Morella (BAILLY BAILLIÈRE, 1879); en 1915 Vinaròs tenía servicio completo y, en cambio, Alcalà, Morella, Sant Mateu, Albocàsser y Benicarló tendrán servicio limitado. De teléfono para estas fechas sólo dispondrá Vinaròs (CARRERAS CANDI, 1915-20).

Se observa, pues, un incremento importante de servicios de información des-

de el último tercio del XIX en toda la zona, pero sobre todo en las zonas litorales y prelitorales, habiendo muchas poblaciones del interior con grandes dificultades de comunicación, limitándose ésta al centro comarcal más próximo.

#### DESIGUAL EVOLUCIÓN DE LA AGRICULTURA

La agricultura es uno de los indicadores más directos del grado de modernización de una zona. Todo cambio hacia la consolidación del capitalismo implica la transformación de la agricultura tradicional en una agricultura comercial. Este cambio también se ha producido, pero de manera desequilibrada, en el área de estudio y en cuya explicación entran factores no sólo de carácter físico: desigual calidad del terreno, del clima, del relieve, etc., sino también factores de carácter económico, humano e hipotéticamente político: mayor crecimiento demográfico, mayor densidad de flujos de información, mejores vías de comunicación y transportes que articulan la oferta y demanda, mejores posibilidades de regadío, etc., en las zonas litoral o prelitoral que en las del interior.

#### *Agricultura desde fines del XVIII a mediados del XIX*

El norte del País Valencià tenía una agricultura retrasada, de barbecho, cuyas causas atribuye CAVANILLES, como buen ilustrado, al absentismo, al sistema de tenencia (arriendo), a la falta de instrucción y de conocimientos. Una agricultura de autoabastecimiento que reunía a una serie de productos básicos, como cereales (trigo), olivos, vid, algarrobos, higos, morera y en algunos sitios frutales, cuyos excedentes se vendían o bien en los mercados semanales de los pueblos y en las ferias anuales (cereales en las comarcas dels Ports y Alt Maestrat) o bien se destinaban a la exportación más o menos sistematizada que desde tiempos remotos se viene efectuando por los puertos de Vinaròs o Benicarló, tal es el caso de las algarrobos y, sobre todo, la vid (VICIANA, siglo XVI), estudiado por J. PIQUERAS HABA.

Destaca CAVANILLES las producciones excedentarias más importantes a fines del siglo XVIII:

Alcalà: Algarrobos (180.000 arrobas), vino (200.000 cántaros).  
 Sant Mateu: Aceite (90.000 arrobas), máximo productor zona.  
 Calig: Vino (40.000 cántaros).  
 Cervera: Vino (70.000 cántaros).  
 Canet lo Roig: Vino (80.000 cántaros).  
 Traiguera: Vino (70.000 cántaros).  
 Benicarló: Vino (225.000 cántaros), algarrobos (180.000 arrobas), hortalizas (360.000 arrobas) y frutas (110.000 arrobas). En hortalizas es el máximo productor de la provincia; la sigue Almassora (120.000) y Burriana (66.000).

Peníscola: Algarrobas (200.000 arrobas) y vino (50.000 cántaros).

Vinaròs: Algarrobas (90.000 arrobas) y vino (180.000 cántaros).

De esta relación se deriva que los mayores excedentes destinados a la exportación se dan en las áreas orientales del Baix Maestrat y en la subcomarca de los llanos de Vinaròs y Benicarló. Dato importante, porque será en esta zona donde primero se producirá una transformación hacia la agricultura comercial y capitalista en la segunda mitad del siglo XIX.

De estos productos (aceite, algarrobas y vino) el vino y el aguardiente protagonizaron el comercio de cabotaje y exterior de los puertos más importantes de Castelló durante los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX (PIQUERAS HABA, 1981). El desarrollo comercial durante el XVIII estimuló la expansión de la vid en el Alt Maestrat, comarca a la cual alcanzaba el *hinterland* de los puertos de Vinaròs y Benicarló. En torno a este comercio del vino y aguardiente, y en menor medida algarrobas y aceite, giró la economía agrícola y artesana de muchos pueblos del Baix Maestrat (fábricas de aguardiente de Canet lo Roig, Les Coves, La Jana, Alcalà de Xivert, Benicarló, Vinaròs y otras industrias subsidiarias: cordeleros, toneleros, etc.).

A fines del siglo XVIII el País Valencià exporta una tercera parte del aguardiente, y será este producto el verdadero responsable de la expansión vinícola de primeros del XIX, entre 1820-1850 (PIQUERAS HABA, 1981).

Pero no toda el área de estudio participa de esta dinámica comercial y de estos volúmenes de excedentes agrarios. Antes al contrario, el Alt Maestrat, els Ports y la subcomarca de la Tinença, tenían una agricultura tradicional, precaria, insuficiente en ocasiones y con un sistema comercial también tradicional (MADOZ, 1850; VALTERRA, 1857). Por tener otro punto de referencia, aunque exceda los límites cronológicos del trabajo presente, en 1970 JOAN MIRA escribe sobre la Tinença de Benifassà: «Está pasando de una economía primitiva intermedia a un sistema intermedio moderno», y cita a DARRIL FORDER.

En estas áreas interiores el único producto excedentario era el trigo y aceite, que lo transportaban a Vinaròs o Benicarló arrieros de La Mata o Vilafranca, a cambio de sal o bacalao, así como también la ganadería lanar, principal fuente de riqueza de la comarca dels Ports —Morella, Forcall, Castellfort y Cincorres— y de Vilafranca.

#### *Agricultura a partir de la segunda mitad del siglo XIX hasta 1920*

A partir de la segunda mitad del siglo XIX se van a acentuar las distancias entre el sistema agrícola de la zona litoral y prelitoral y el del interior. La estructura comercial agrícola de la comarca dels Ports, del Alt Maestrat y de la Tinença de Benifassà continúa siendo tradicional —arrieros de Vilafranca o de La Mata que exportaban al llano aceite, trigo, tejidos, jabón, etc., a cambio de sal, bacalao, etcétera.

En cambio, los productos agrícolas de las zonas prelitoral y litoral (Alcalà, Sant Mateu, Calig, La Jana, Peníscola, Benicarló y Vinaròs) son objeto de mayor demanda. Crece la exportación de algarrobas, aceite, vino y productos hortofrutícolas, estos últimos exclusivamente de Benicarló y Vinaròs. Han sido importantes los regadíos tradicionales de Benicarló y Vinaròs (VALTERRA, 1857) por el sistema de norias (LÓPEZ GÓMEZ, 1972).

Hay un hecho muy importante que explica el desarrollo de la agricultura costera y precostera, y es la estructura viaria, relativamente densa en caminos carreteros en buen estado. Muchos de estos caminos carreteros citados se convierten, en la segunda mitad del siglo XIX, en carreteras de segundo y tercer orden (*Mapa itinerario de Obras Públicas, 1887*).

Otro dato de interés es la ampliación de las obras del puerto de Vinaròs a fines del siglo XIX —1875-1879— (BAILA, 1984), ya que la ampliación del de Benicarló fue en 1932.

El movimiento de los puertos de Benicarló y Vinaròs en la segunda mitad del siglo XIX fue muy importante, conectando con varios países europeos. Benicarló tenía consulados de ocho países europeos y uno de Uruguay, y Vinaròs, de cinco países de Europa (BAILLY BAILLIERE, 1879).

Considerando que la práctica totalidad de productos que se movían a través de estos puertos eran agrarios, creemos conveniente ampliar este aspecto del comercio marítimo de ambos puertos.

El puerto de Benicarló, en los años 1843-44, movía en comercio de cabotaje 800.000 reales de vellón en entradas y más de 2.000.000 de reales de vellón en salidas. El de Vinaròs, en 1844-45, también en cabotaje, movía más de 9.000.000 de reales de vellón en entradas y más de 5.000.000 de reales de vellón en salidas (MADOZ, 1850).

MÁRQUEZ PÉREZ, en 1910, nos aporta los siguientes datos también significativos: el valor de las importaciones y exportaciones en pesetas de los puertos de Castelló, València y Alacant en los años 1844, 1894 y 1904:

	1844	1894	1904
<i>Importaciones en pesetas</i>			
Castelló .....	—	110.405	782.478
Alacant .....	5.274.434	12.671.467	17.668.915
València .....	7.901.723	40.790.736	58.924.890
<i>Exportaciones en pesetas</i>			
Castelló .....	44.975	2.657.549	7.861.505
Alacant .....	2.283.330	26.780.490	31.213.961
València .....	2.505.088	43.448.575	73.483.370

El valor de las importaciones y exportaciones en pesetas de los puertos subal-ternos:

	1844	1894	1904
<i>Importaciones en pesetas</i>			
Cullera .....	—	1.268.568	2.447.096
Gandía .....	—	905.535	1.638.000
Torreveija .....	—	320.534	1.689.097
Denia .....	—	526.928	427.620
Benicarló .....	—	68.791	—
Vinaròs .....	—	1.062.773	2.022.636
Burriana .....	—	—	119.346
<i>Exportaciones en pesetas</i>			
Cullera .....	81.702	64.482	15.290
Gandía .....	—	4.180.990	6.240.975
Torreveija .....	—	794.698	1.436.000
Denia .....	1.460.900	12.724.808	13.449.669
Benicarló .....	164.174	183.614	408.299
Vinaròs .....	32.212	1.363.542	655.920
Burriana .....	6.223	2.074.865	10.735.430

De la comparación conjunta de todos estos datos se pueden sacar las siguientes conclusiones. Por una parte, el puerto de Castelló es el que menos valores mueve en la segunda mitad del siglo XIX, a mucha distancia de Alacant, y más aún de València, y que este retraso no se corresponde al comparar los puertos subalternos donde se ve que Vinaròs está sólo superado por el puerto de Cullera en cuanto a valores de las importaciones. Respecto a las exportaciones los datos confirman el mayor movimiento del puerto de Benicarló a mediados del XIX (1844) debido a su mayor proximidad a las materias primas (Alcalà, Calig, Sant Mateu, etc.); pero este hecho varía en 1894 porque entonces Vinaròs contaba con el muelle nuevo, construido en 1875. En 1904 disminuyen en exportaciones ambos puertos porque comienza el declive del vino en el Maestrat por la filoxera (PIQUERAS HABA, 1985).

Si a todo esto añadimos que las mercancías importadas en la segunda mitad del XIX (1844-1904) son de carácter industrial o energético (mineral carbón de cock, maquinaria agrícola y guano natural) (MÁRQUEZ PÉREZ, 1910), la afirmación puede ser rotunda de que Vinaròs y Benicarló han jugado un papel decisivo en la modernización de la economía —de la agricultura en concreto— del norte del País Valencià.

Siguiendo en las primeras décadas del siglo XX, podemos hablar de una agricultura avanzada, siempre en el sector este, por el uso progresivo, aunque tímido, de abonos, sobre todo en Vinaròs, Benicarló y Alcalà de Xivert; en menor medida y de modo muy localizado se usará en el interior —Morella y Vilafranca— (BAILLY BAILLIÈRE, 1920), que son los dos núcleos que viven de las rentas de un pasado reciente próspero. También a principios de siglo, tanto Vinaròs como Benicarló incluyen en sus servicios talleres de maquinaria agrícola (BAILLY BAILLIÈRE, 1920), dato que no se recoge en ninguna otra localidad de la zona de

estudio, lo que nos da una idea de la progresiva mecanización en este sector, lo mismo la modernización del sistema de riegos, la existencia de almacenes de exportación, que en Alcalà suman 15, entre algarrobas, almendras y naranjas; en Vinaròs 13, entre frutos, arroz, almendras y algarrobas, y en Benicarló, 7 de algarrobas y otros no contabilizados de naranjas y vino (BAILLY BAILLIÈRE, 1920). Por el contrario, no figuran almacenes en otras localidades de la zona.

Interesante también es recoger la producción de electricidad en sendas centrales de Alcalà, Benicarló y Vinaròs (BAILLY BAILLIÈRE, 1920) y la existencia de almacenes de carbón mineral en Alcalà y Vinaròs, según la misma fuente. Ambos datos corroboran el nivel de mecanización dado el consumo de energía.

En otro orden de cosas es significativa la existencia de entidades financieras para estas fechas —banqueros—: Alcalà, 3, Vinaròs, 4, y Benicarló y Sant Mateu (BAILLY BAILLIÈRE, 1920), así como también la presencia de sociedades agrícolas o casinos que en Benicarló y Vinaròs figuraban ya a fines del siglo XIX (BAILLY BAILLIÈRE, 1879), y en Morella más tarde (BAILLY BAILLIÈRE, 1920).

Es evidente que cada vez se acentúan más las diferencias en el sistema agrario desde la segunda mitad del siglo XIX y sobre todo a primeros del XX, donde sólo aparece algún indicador aislado de modernización en Vilafranca y en Morella; pero están ausentes en los demás núcleos del área central y occidental, mientras éstos son múltiples y más repartidos en las zonas bajas orientales.

#### SISTEMA URBANO

Es de todos sabido la incidencia tan directa que tiene una adecuada estructura urbana en el desarrollo económico de una zona. Es necesaria, como dice BERRY (1961), la existencia de núcleos de población importantes con potencia suficiente para aglutinar una serie de servicios, de capitales, etc., y despegar así la economía de una zona.

En el área de estudio no ha existido en la época que estamos estudiando una estructura jerárquica urbana que haya sido capaz de articular los elementos necesarios para producir ese despegue antes aludido.

#### *Punto de partida. Fines del siglo XVIII*

Si tomamos como punto de partida los últimos años del siglo XVIII, observamos, por los datos de CAVANILLES (1795), que este sector norte del País Valencià presentaba un mayor equilibrio de núcleos urbanos que a finales del siglo XIX. Hecho lógico si tenemos en cuenta que fue precisamente a lo largo del XIX cuando se produjo el desarrollo desequilibrado de la zona en estudio.

En 1791 hay 19 poblaciones con más de 1.000 habitantes (CAVANILLES): Albocàsser, Alcalà de Xivert, Benassal, Benicarló, Càlig, Canet lo Roig, Catí, Cervera, Xert, Forcall, La Jana, Morella, Peníscola, Pobla de Benifassà, Rossell, Sant Mateu, Traiguera, Vilafranca y Vinaròs.

A fines del siglo XVIII todos estos núcleos tenían un sistema económico semejante, basado en la diversificación de los sectores económicos, ya sea en favor de la artesanía en ocasiones (Morella, Forcall, Cinctorres), del comercio (Vinaròs, Benicarló), pero en la mayor parte de ellos con predominio agrario claro.

De esta relación de poblaciones destacamos en el sector occidental (Els Ports y Alt Maestrat) a Morella, con 3.552 habitantes, y a bastante distancia, Benassal, con 1.900 habitantes; y en el sector oriental Sant Mateu, con 2.200 habitantes; Benicarló, con 4.810 habitantes, y Vinaròs, a mucha distancia de todos los citados, con 7.400 habitantes.

Estos datos han sido analizados por Burriel (1977-78), concluyendo que la población de las comarcas en cuestión ha aumentado considerablemente; pero este aumento es heterogéneo, ya que son los llanos de Benicarló y Vinaròs los que alcanzan un mayor incremento; le sigue el Alt Maestrat, els Ports, el Baix Maestrat, y por último, la Tinença de Benifassà. Es curioso constatar cómo al NW de la actual provincia de Castelló, zona de dominio artesanal absoluto, la zona más temprana e intensamente ocupada, se queda rezagada en el siglo XVIII, mientras en el XVII fue la región que se mantuvo en medio de la crisis general (LAPEIRE, 1959, cita de BURRIEL, 1977).

La situación de algunos núcleos de población importantes en este momento de arranque del desarrollo económico (fines del XVIII) es la siguiente:

*Morella.* Fue uno de los centros de poder claves en la Edad Media, centro político-económico, enlace de comunicaciones con Aragón de la ruta musulmana que desde Orihuela recorría el Reino de Valencia hasta Zaragoza por Alcañiz (C. DOMINGO, C. BARCELÓ y M. J. TEIXIDOR, 1984).

Durante el siglo XVIII, según CAVANILLES, su población se dobló, siendo su principal fuente de riqueza la lana y la manufactura de la misma, potenciada por nobles y acaudalados. Pero el germen de la descapitalización ya estaba en marcha, ya que sólo la mitad de la lana se manufacturaba, el resto se vendía en forma de estambre para beneficio de otros (CAVANILLES, 1795).

Otro núcleo históricamente importante en el área interior fue *Vilafranca*, surgido después del siglo XIII por la conquista y expansión cristianas. Este centro, enlace con Aragón, siguió en alza durante el siglo XVIII debido a la apertura de una vía de comunicación desde Mosqueruela a Oropesa y Vinaròs para la conducción de maderas de construcción. Por otra parte seguía en fase expansiva la industria lanera (más de 200 personas ocupadas) y también la de jabón. Pero igualmente CAVANILLES predice un futuro poco halagüeño debido a la falta de espíritu de empresa de sus habitantes: «Lástima que los vecinos no tengan caudales para hacer acopio de lana y fomentar debidamente las fábricas.»

En la zona intermedia entre el litoral y el interior destacaba a fines del siglo XVIII *Sant Mateu*, con más de 2.000 habitantes, y *Alcalà de Xivert*, situada al E, con casi 3.000 habitantes (CAVANILLES), ambas con una gricultura rica en aceite (Sant Mateu) y en vino y algarrobas (Alcalà de Xivert), materias objeto de exportación por los puertos de Benicarló y Vinaròs.

Por último, y contrastando mucho con el interior, a pesar de no haberse pro-

ducido aún el despegue económico, el Pla de *Vinaròs* y *Benicarló* que, favorecidos por el clima, la situación y las buenas comunicaciones, que permiten la conexión con la información, presentan un panorama económico óptimo. La agricultura es fértil, de riego en parte, con una producción excedentaria de hortalizas, vino y algarrobas que destinan en su mayor parte a la exportación. Disponía también de otras fuentes de riqueza, como la pesca y toda una variedad industrial derivada de la agricultura (aceite, harina, aguardiente), así como fábricas de toneles y de construcción de barcos en Vinaròs, industrias relacionadas con la función exportadora de estos puertos, muy importantes desde el siglo XVI (MARTÍN DE VICIANA, 1564). Eran dos poblaciones destacadas del norte del Reino de Valencia, con 4.810 habitantes Benicarló y 7.400 Vinaròs, que surgieron como puntos litorales de defensa en la empresa de reconquista cristiana (C. BARCELÓ, C. DOMINGO y TEIXIDOR, 1984).

*Estructura urbana en la segunda mitad del siglo XIX hasta 1920.*

Un planteamiento lineal-estratigráfico de los núcleos más importantes del norte del País Valencià nos permitirá tener una visión de perspectiva comparativa de la estructura urbana.

*Panorama demográfico.* — Ningún núcleo sobrepasa los 10.000 habitantes a principios del siglo XX. Vinaròs tiene 7.520 habitantes; Benicarló, 7.197 habitantes (censo 1910), experimentando ambas un crecimiento negativo, sobre todo, Vinaròs (censo 1900, 8.625 y 7.300 habitantes, respectivamente), debido a la pérdida del protagonismo de ambos puertos como consecuencia de la decadencia de la producción de vino a partir de las primeras décadas de este siglo en el Maestrat (la filoxera, en el País Valencià, se expansiona a principios del siglo XX) (PIQUERAS, 1985), y también de la construcción del ferrocarril en 1867, que al unir directamente Catalunya con València restringe protagonismo a estas zonas intermedias (BAILA, 1984). Le siguen Morella, con 6.722 en censo de 1910, con escasisimo crecimiento desde 1860; Alcalà de Xivert, con 6.198 en 1910, y con ligero incremento desde 1900, Sant Mateu, con 3.788, y Vilafranca, con 3.101 en el censo de 1910.

Un análisis más profundo haría falta para explicar los cambios tan heterogéneos del crecimiento demográfico de estas poblaciones, pero ahora nos limitaremos sólo a señalar la corta población de estos núcleos, destacando a mucha distancia Vinaròs, Benicarló y Alcalà de Xivert, núcleos que están dotados de una situación privilegiada.

*Principales servicios.* — La dotación de servicios de estos centros nos confirma las diferencias entre estos dos sectores geográficos.

En cuanto a los servicios relacionados con la información a mediados del siglo XIX, Vilafranca, Morella y Sant Mateu tenían servicio de correos por balijero con una frecuencia entre dos y tres días a la semana, mientras que Alcalà de Xivert tenía ya una estafeta de correos dependiente de València. Vinaròs tenía

una administración subalterna con servicio diario a Catalunya y València, y Benicarló tenía también una administración subalterna con servicio de cuatro días a la semana (MADOZ, 1850). Por tanto, el único de servicio diario era Vinaròs.

En el último tercio de siglo, Morella y Sant Mateu tienen ya administración de correos, y Vinaròs, Benicarló, Sant Mateu y Morella tenían para esas mismas fechas servicio de telégrafo (BAILLY BAILLIERE, 1879). A principios del siglo XX Vinaròs tenía teléfono (CARRERAS CANDI, 1917).

En cuanto a medios de información escritos, en la segunda mitad del siglo XX los municipios que editan periódicos son, en el sector centro-occidental, Morella, y en el sector oriental, Alcalà, Benicarló y Vinaròs.

Vinaròs llegó a reunir 16 publicaciones entre 1864-1903, de las cuales había seis de carácter económico, instructivo, comercial, etc., y los demás de carácter político o satírico (RIBELLES COMÍN, 1905).

A finales del siglo pasado (1876) se crea la vía férrea en Vinaròs, Benicarló y Alcalà de Xivert (BAILLY BAILLIERE, 1879), de la que carece, incluso ahora, todo el sector centro-occidental. También las vías de comunicación por carretera, como ya hemos señalado más arriba, son más densas y en mejores condiciones que las del sector interior.

En otro orden de servicios (actividades), culturales, intelectuales o recreativos, se pueden establecer unas categorías: Por una parte, Vinaròs y Benicarló disponen ambas de locales de juego de pelota a mediados del siglo XIX (dos Vinaròs y uno Benicarló). Vinaròs, además, poseía un teatro con capacidad para 500 personas (MADOZ, 1845-50); en el último tercio de siglo tenían ambas dos casinos (BAILLY BAILLIERE, 1879). En cambio, tanto Vilafranca como Morella dispondrán de sociedades culturales más tarde, a principios del siglo XX, y para estas fechas Vinaròs tendrá también una orquesta y profesores de música (BAILLY BAILLIERE, 1920). Vemos, pues, el considerable retraso de una zona respecto de la otra en la adopción de servicios semejantes.

Esta gradación se mantiene también en los servicios de tipo comercial, financiero o burocrático al servicio del comercio. En primer lugar, Vinaròs y Benicarló, que presentan una trayectoria muy cercana, tenían a mediados del siglo XIX una organización comercial marítima muy consolidada, con aduanas de cuarta clase ambas y con un volumen de exportación e importación muy importantes, como hemos detallado en el apartado de agricultura. Asimismo disponen ambas ciudades de varios consulados y viceconsulados en Europa y ultramar, cinco Vinaròs y nueve Benicarló (BAILLY BAILLIERE, 1879). Pero aun así mantenían residuos de formas comerciales tradicionales, ferias anuales, citadas por BAILLY BAILLIERE en 1879. Será en las primeras décadas del presente siglo cuando su estructura comercial adquirirá características modernas, tanto la existencia de bancos, de agentes de embarque, agentes de transporte, etc., así como almacenes exportadores de frutos y productos agrarios (trece en Vinaròs y más de diez en Benicarló) (BAILLY BAILLIERE, 1920), que son indicadores de una modernización en el sistema comercial.

Le sigue Alcalà de Xivert y Sant Mateu, que disponen de entidades financie-

ras (tres en Alcalá y una en Sant Mateu), todo tipo de tiendas fijas, así como varios almacenes de exportación en Alcalà (algarrobas y almendras, ya no de vid, en decadencia por el ataque de la filoxera) (BAILLY BAILLIÈRE, 1920). La importancia de Alcalá la confirma la existencia de dos posadas en tiempos de MADDOZ (1850) y de cinco servicios hosteleros (hoteles, fondas y posadas) a principios del siglo XX.

Por último, Morella y Vilafranca, a mediados del siglo XIX poseían, según MADDOZ, un sistema totalmente tradicional: arrieros en Vilafranca y ferias y mercados locales en Morella. A fines del siglo XIX Vilafranca tenía una agencia de transportes (B. BAILLIÈRE, 1879). Morella, en cambio, poseerá este servicio más tarde (B. BAILLIÈRE, 1920). No hay, hasta la fecha tratada, cita de bancos en estas dos poblaciones, lo cual es un dato de gran interés en el marcador de las diferencias.

Hay otro tipo de servicios varios, como por ejemplo talleres de maquinaria, de maquinaria agrícola, fábricas de electricidad, contratistas de construcción, almacenes o comerciantes de abonos, que son también indicadores claros del *hinterland* de un municipio y consiguientemente de su categoría urbana dentro de su marco geográfico. Tomándolos como medidores observamos la misma gradación de la costa al interior, observada ya en los diversos servicios apuntados.

Siguiendo la guía de BAILLY BAILLIÈRE de 1920, Vinaròs y Benicarló, en las primeras décadas del XX, tenían varios almacenes de abonos químicos (seis y cuatro, respectivamente), sigue Morella, con tres, Alcalá de Xivert, con dos, y Vilafranca, con uno. Generadores de electricidad había en Benicarló, Vinaròs, Alcalá y Vilafranca, no en Morella. Talleres de maquinaria había sólo en los dos centros costeros. Almacén de carbón, sólo en Vinaròs y Alcalá.

Por último, no podemos olvidar aspectos estrictamente de morfología urbana. Ya MADDOZ describe las casas acomodadas de Vinaròs y Benicarló, con jardines, huertos en ocasiones, propias de la existencia de una burguesía agraria acomodada, mientras que en las ciudades del interior (Morella, Sant Mateu) señala la existencia de palacios, conventos o casas nobiliarias, propias de un pasado histórico, con estructura de tipo señorial. Por esta parte, y siguiendo también a MADDOZ, Vinaròs poseía en sus tiempos alumbrado municipal, matadero, una alameda amplia, etc., y Benicarló tenía sus calles empedradas amplias y un barrio central acomodado.

#### CONCLUSIÓN

De todo lo expuesto se puede concluir que en todo el sector central y occidental (comarcas dels Ports, Alt Maestrat y parte del Baix Maestrat —Tinença de Benifassà—) se ha producido en el siglo XIX un estancamiento de su artesanía y manufactura, importantes en otro tiempo, debido a una inadecuada infraestructura viaria que actúa negativamente en la difusión de la información y en los transportes necesarios para el acceso a la modernización, persistiendo una estruc-

tura comercial tradicional todavía a principios del siglo XX. Del mismo modo la agricultura sigue siendo de autoabastecimiento, estancada e insuficiente en todo este sector. Este hecho es también importante para explicar el retroceso de la zona, ya que dificulta todo proceso de acumulación de capital. Por otra parte, se observa la inexistencia de una estructura urbana jerarquizada que permita la articulación de servicios y la canalización del despegue económico, ya que para estas fechas sólo destaca relativamente el núcleo aislado de Morella.

Por el contrario, en el sector oriental del Baix Maestrat se ha conjugado una serie de factores que han favorecido el desarrollo económico a lo largo del siglo XIX, tales como una adecuada estructura viaria por carretera, ferrocarril y mar que ha permitido estar en la onda de la información y de las innovaciones necesarias para el acceso a una economía comercial moderna. En todo el norte del País Valencià, además de Castelló, centro regional, sólo dos núcleos, Vinaròs y Benicarló (a mucha más distancia Alcalà) destacan como centros urbanos importantes, con capacidad de generar: producción, servicios, capital, etc., a lo que ha contribuido sin duda la distancia que los separa de núcleos importantes, tales como Tortosa, al N, y el propio Castelló, al S, que es la suficiente para tenerse que autoabastecer de unos bienes que la mayor proximidad hubiera anulado.

A pesar de todo ello, es ahora el momento de decir que el ritmo de crecimiento económico experimentado en la subcomarca del Pla de Vinaròs y Benicarló en la segunda mitad del siglo XIX, no tuvo una continuación progresiva a principios del siglo XX, más bien al contrario, se produjo un estancamiento en su evolución, tal como lo evidencian los datos demográficos señalados más arriba, con tasas de crecimiento negativas entre los censos de 1900 y 1910, volviéndose a recuperar en las décadas siguientes, período que será objeto de un futuro trabajo.

#### BIBLIOGRAFIA

- BAILA PALIARÉS, M.: «Notas sobre el desarrollo urbano de Vinaròs», *Cuadernos de Geografía*, 35, 1984, pp. 189-210.
- BAILLY BAILLIÈRE (varios años), *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración o Directorio de las 4.000.000 de señas de España*, Madrid, Imp. Bailly Baillière Hijos.
- BARCELÓ, C.; TEIXIDOR, M.<sup>a</sup> J.; DOMINGO, C.: «Papel de las ciudades en la configuración del Reino de Valencia», *Cuadernos de Geografía*, 34, Valencia, 1984.
- BERNABÉ MAESTRE, J. M.<sup>a</sup>: *Història i desenvolupament del País Valencià*, Ed. Moll, Mallorca, 1975.
- BURRIEL DE ORUETA, E.: «Crecimiento demográfico del País Valenciano en el siglo XVIII», *Cuadernos de Geografía*, 21, Valencia, 1978.
- CABANES, FCO. J.: *Guía general de correos, postas, caminos del Reyno de España con un mapa itinerario de la Península*, Madrid, 1830.
- CARBONELL, J. J.: *Mapa del Reyno de Valencia*, 1812.
- CARRERAS CANDI: *Geografía general del Reino de Valencia* (5 vols.), provincia de Castellón, t. II (1915-20).
- CAVANILLES, A. J.: *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia*, Madrid, 1795-1797.

- COELLO, F.: *Atlas de España y de sus posesiones en ultramar para el Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de España y sus posesiones en Ultramar*. Mapa de Castellón de la Plana. Madrid, 1852.
- DOMINGO, C.; TEIXIDOR, M.<sup>a</sup> J.: «Morfología urbana y estructura funcional de los núcleos marítimos en el País Valenciano», *I Congr. H.<sup>a</sup> Moderna: La ciudad y el mar en la E. Moderna*, Cartagena, 1984. En prensa.
- FERNÁNDEZ MESA, T.: *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*, Madrid, 1775.
- GARRABOU, R.: «Transformaciones agrarias en los siglos XIX y XX», en J. Nadal y Tortella (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, Ariel, 1974.
- LÓPEZ GÓMEZ, A.: *Geografía de las Terres Valencianes*, Papers Bàsics, 3 i 4, Dpto. Geografia, U. Valencia, 1977.
- MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de España y sus Posesiones en Ultramar*, Madrid, 1845-50.
- Mapa Itinerario de Obras Públicas de España*, Madrid, 1887.
- MARQUEZ PÉREZ, M.: *Historia de la Industria, Comercio, Navegación y Agricultura del Reyno de Valencia desde la época de Jaime I hasta nuestros días*, Valencia, 1910.
- MELIÀ TENA, C.: *La economía de Castellón en tiempos de Cavanilles*, Soc. Cast. Cult., 1963.
- MIRA CASTERA, J.: Població i economia de la Tinença de Benifassà, *Bo. Soc. Cast. Cult.*, t. XLVII, 1971.
- MUGA, E.: *Mapa Itinerario de Valencia, Castelló y Alicante*, Valencia, 1909.
- PIQUERAS HABA, J.: *La vid y el vino en el País Valenciano*, Inst. Alfons el Magnànim, Valencia, 1981.
- PIQUERAS HABA, J.: *La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica*, Inst. Est. Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, 1985.
- RIBELLES COMIN: *Intereses económicos de Castellón*, Barcelona, 1905.
- RICORD, T.: *Noticias de las varias y diferentes producciones del Reyno de Valencia como también de sus fábricas y artefactos del año 1791*, Valencia, 1793.
- ROCA ALBALAT, J.: *El poblamiento de Albocàsser*, tesis licenciatura (inédita).
- ROSSELLÓ VERGER, V.: *55 ciutats valencianes*. Publicaciones de la Universidad de Valencia, Valencia, 1984.
- SALOM, J., y BERNABÉ, J. M.<sup>a</sup>: «Geografía de la industrialización alicantina», *Debats*, n.º 7, Inst. Alfons el Magnànim.
- TRULLEN LLATSE, J.: «Un mapa de la utilización del suelo en la provincia de Castellón», *Bol. Soc. Cast. Cult.*, t. XXXVII, 1961.
- VALTERRA, J. M.<sup>a</sup>: *Memoria sobre los productos de la agricultura española reunidos en la exposición 1857*, Madrid, 1859-61.

