

POLITICA ESTATAL EN RELACION CON EL TRANSPORTE DE LA NARANJA VALENCIANA DURANTE EL GOBIERNO «LARGO» DE MAURA (1907-1909)

INTRODUCCIÓN

Sabido es cómo los intereses económicos unen y, por el contrario, las ideologías disienten. Nadie ignora la importancia de la «Unión Aduanera» o «Zollverein» en el caso de la integración alemana de 1870. O de los ferrocarriles italianos, cosiendo la «bota geográfica» desde la Lombardía al Meggiogiorno y favoreciendo la unificación política tanto como, en otro orden de cosas, los factores telúrico-románticos del *Risorgimento*.

En el caso concreto de la región valenciana, el «gobierno largo» de Maura (casi un trienio, del 25 de enero de 1907 al 21 de octubre de 1909), vino a coincidir con una grave crisis naranjera, de un lado, y una eclosión de «regionalismo», de otro. Este incidía de algún modo en la corriente «regeneracionista» posterior a 1898. La opinión pública levantina va a escindirse entre centralistas o unitarios y autonomistas. Aquéllos estarán por el partido «Unión Republicana» —que en otro tiempo dirigiera Blasco Ibáñez y otrora, *de facto*, Félix Azzati—. Entre los segundos encontramos un espectro más amplio: desde los radicales de Rodrigo Soriano, a los carlistas de Polo y Peyrolón, pasando por los valencianistas moderados de Lo Rat Penat y los más avanzados de València Nova.

Cuando se plantee la posibilidad de una conjunción con la *Solidaridad* de Cataluña, los primeros se mostrarán furibundos antisolidarios y los sorianistas todo lo contrario. Y es curioso que en cuestiones de infraestructura, como puede ser el tendido de un segmento ferroviario, quisérase encontrar, en un estado de hiperestesia patrioteril, vidriosas implicaciones políticas (no siempre exentas de fundamento). El doctor José María Escuder atribuirá la no construcción del trayecto férreo de Valencia a Alicante, por Denia, a una maquiavélica maniobra del Gobierno Central para mantener divididas ambas

provincias¹. Y, al mismo tiempo, la oligarquía citrícola va a abogar con particular insistencia por el tendido del ferrocarril directo a Madrid por Cuenca. A tal objeto se encaminarán las demandas de las entidades locales que maneja (y que de alguna manera constituyen «grupos de presión»): la Liga Católica, la Federación Agraria de Levante, Lo Rat Penat, etc.

Queda lejos de nuestra intención afrontar aquí el tema de las redes de comunicación y transporte levantinos con un carácter científico o técnico. Solamente trataremos de subrayar su importancia en relación con unos intereses económicos concretos y en el marco de unas relaciones políticas locales, regionales y nacionales. Igualmente abordaremos el modo en que dos periódicos de la capital, de tendencias encontradas (*Las Provincias* y *El Mercantil Valenciano*), sirvieron de canales informativos para sensibilizar a los conciudadanos de los problemas de una producción naranjera excedentaria y de la necesidad de exigir a los ministros Osma y González Besada (de Hacienda y Fomento, respectivamente) los medios adecuados para proceder a su comercialización interior y exterior.

A) VALENCIA Y EL PODER CENTRAL

D) *Los problemas planteados al ministro de la Gobernación don Juan de la Cierva*

Después de Barcelona, no cabe duda de que la capital de provincia más conflictiva era la del Turia. Apenas juró su cargo el político murciano, tuvo que hacer frente a una huelga de consumidores, como contestación a las irregularidades del arrendatario, señor Salmón. Tan graves fueron las alteraciones del orden público —en las cuales destacaron las vendedoras del mercadillo de Monteolivete— que, tal vez con notoria precipitación, fue declarado el estado de sitio. Añádase que el arzobispo de la diócesis, don Victoriano Guisassola, había sido expulsado por los blasquistas por llamar, en una carta pastoral, concubinas a las valencianas que hubieran contraído tan solo matrimonio civil. Don Juan le hizo regresar, utilizando para ello las necesarias medidas precautorias. Los estudiantes de Medicina, disconformes con la exigua asignación, dentro de los presupuestos generales del Estado, para el Ministerio de Instrucción Pública, organizaron una serie de disturbios, apoyando las protestas de Melquíades Álvarez, en Madrid, y del catedrático de la Facultad de Medicina, doctor Moliner, y su hijo, en Valencia. (Ambos fueron encarcelados por su condición de incitadores, tal y como ordenó La Cierva, sin que mediaran apenas en el asunto ni el titular de aquel departamento, Rodríguez San Pedro, ni su delegado en Valencia, don Enrique Serrano Morales.) A los alumnos más revoltosos, que habían abucheado al rector de la Universidad, señor Machí, los de quinto y sexto cursos, se les amenazó con la pérdida de la matrícula.

¹ “La Solidaridad Catalana”, por José M.ª ESCUDER, en *El Mercantil Valenciano*, domingo 10 de marzo de 1907.

Como en los mingitorios o urinarios públicos, y hasta en el propio camarín de la Basílica de Nuestra Señora de los Desamparados, estallaran petardos con relativa periodicidad, en el Congreso se calificó a Valencia de «sucursal de Barcelona». Blasquistas y sorianistas y sus bandas de matones andaban a tiros por las calles de la ciudad; su encono aumentó cuando aquéllos rechazaron y éstos —por táctica política más que por convicción ideológica— abrazaron la causa de los solidarios catalanes.

Desde tiempo atrás, los secuaces de Blasco Ibáñez ejercían el monopolio de los cargos edilicios, y al hacerlo así incurrieron en un cúmulo tal de arbitrariedades que La Cierva decretó la suspensión del Ayuntamiento. Los liberales, a pesar de las consignas en sentido contrario de Moret, se negaron a proporcionar concejales interinos. No así los miembros de la Liga Católica. Contra los *esquirols* barón de Llaurí y Terratig y marqués de Cáceres perpetraron aquéllos sendas agresiones, poniendo una bomba en la casa del primero y apedreando al segundo. Por contribuir a la crispación de las pasiones, se produjo la suspensión de los tres diarios republicanos locales: *El Pueblo*, *El Radical* y *El Mercantil Valenciano*². Mientras Valencia adolecía de una fuerte crisis de autoridad y un notable vacío de poder (sin más alternativa que la anarquía de Unión Republicana), en Madrid, al frente de Gobernación estaba un hombre notable por su energía, conocedor de «la fuerza física, sin entender el problema de la metafísica de la fuerza»³.

En Valencia, el partido conservador, bajo el liderazgo del marqués de Cáceres y del señor don Antonio Lázaro, apenas tenía posibilidades de éxito en las elecciones generales⁴. Son embargo, distó mucho de sufrir un descabro. Para el Congreso, por Valencia capital, resultaron elegidos: don Antonio Lázaro, por 7.973 votos; don Vicente Blasco Ibáñez, por 10.160; don Adolfo Gil y Morte, por 10.212; don Rodrigo Soriano, por 10.977. (El conde de Arcentales, yerno del acaudalado marqués de Cubas, candidato maurista, sólo obtuvo 7.587 y se quedó sin acta⁵.)

Para el Senado, Maura confeccionó una candidatura oficial a base del monárquico y «liguero» Rodríguez de Cepeda, el carlista Polo y Peyrolón; ningún moretisa; pero sí incluyó, para contrarrestar, al periodista valenciano don Francisco Peris Mencheta, a título de liberal independiente. Para el cuarto puesto senatorial era candidato ministerial don Federico Dupuy de Lomé, que acababa de ser derrotado en las elecciones al Congreso por el distrito de Enguera. Se habló de que algunos compromisarios rurales preferían votar al

² Agresión contra el barón de Terrateig y Llaurí en *El Mercantil Valenciano*, jueves 14 de marzo de 1907. Noticia de que fuera apedreado don Fernando Ros, marqués de Cáceres, en *El Mercantil Valenciano* del día siguiente. *Ibíd.*, 16, da la noticia de la suspensión de los tres diarios republicanos por orden ministerial.

³ PABÓN, J., *Cambó...*, t. I, p. 599.

⁴ *El Mercantil Valenciano*, 20 de marzo de 1907.

⁵ Vid. el resultado de las elecciones al Congreso en *Las Provincias*, 22 de abril de 1907. Al día siguiente da la relación de los elegidos según las circunscripciones.

señor Ibáñez de Lara con preferencia a Polo y Peyrolón⁶. En la Universidad, el claustro eligió senador, por 74 votos, al ex ministro demócrata don Amalio Gimeno. Las Sociedades Económicas de Amigos del País de la región, por 18 votos, a don Elías Tormo. Por la provincia eclesiástica lo fue el obispo de Sión, don Jaime Cardona. A nivel nacional, el resultado, según datos oficiales, puede resumirse así: Adictos, 101; Liberales, 23; Demócratas, 4; Independientes, 2; Republicanos, 6; Carlistas, 5; Regionalistas, 4; Integristas, 1; Ligueros, 4⁷. En las Cortes conservadoras de 1903 consiguió el Gobierno 93 actas para los ministeriales. En las liberales de 1905, el número de senadores adictos se elevó a 100⁸.

B) VALENCIA Y LA SOLIDARIDAD CATALANA

I) *Definición del movimiento solidario catalán por Amadeo Hurtado en el Congreso*

Refiriéndose al Proyecto de Ley de Administración Local (que Maura creía que acabaría con el problema catalán), dijo que éste estaba completamente equivocado; el movimiento solidario, que arrancaba de las mismas entrañas de Cataluña, no podía satisfacerse con dicha ley. Recordó que Silvela dijo que España no tenía pulso, la frase hizo fortuna porque era la explicación del fracaso de los partidos políticos turnantes. Cataluña, con el aplastante triunfo de la Solidaridad en las pasadas elecciones, había convertido en sustancia viva los preceptos muertos de la ley.

“Tranquilos velábais el cadáver; pero inesperadamente aparece ese pulso y os quedáis atónitos. Somos representantes de todo un pueblo que quiere vivir y no un partido político que quiere gobernar... Nosotros creemos que Cataluña tiene una fuerza social, llámenle nación, región o comarca, y queremos reivindicar para esta personalidad moral y social la adecuada representación dentro de nuestro organismo. Por un lado afirmamos la autonomía administrativa de los municipios y pedimos el reconocimiento de la personalidad regional y que se den a los organismos regionales las funciones de enseñanza, obras públicas y beneficencia. También afirmamos el hecho evidente de que existe en Cataluña un régimen especial civil y aspiramos a que ese régimen jurídico pueda desenvolverse libremente.”⁹

⁶ Candidatura oficial al Senado por Valencia en *El Mercantil Valenciano*, viernes 3 de mayo de 1907; ibídem, 4; ibídem, 6.

⁷ Ibídem, *El Mercantil Valenciano*, lunes 6 de mayo de 1907.

⁸ Ibídem. “Ahora el Sr. Maura, con haberlo removido todo y haber apurado todos los recursos del Gobierno sólo ha podido aumentar en una unidad la cifra anterior... podía... haber dejado las cosas como estaban y no sacarlas de quicio, disgustando al partido liberal.”

El jefe del Gobierno —que había colaborado con J. COSTA en la confección de *Oligarquía y caciquismo*— prometió, sin embargo, unas elecciones sinceras, de acuerdo con el presupuesto programático de “descuaje” de aquí.

⁹ En *El Mercantil Valenciano*, viernes 14 de junio de 1907. Vid. HURTADO, A., “Cuarenta anys d'advocat...”.

II) *Solidarios y antisolidarios valencianos*

Cuando Salmerón y Cambó trataron de ampliar el marco geográfico de la Solidaridad Catalana y visitaron Valencia con el propósito de ganar adeptos para su causa, toparon con la viva incomprensión de Unión Republicana, cuya propaganda antisolidaria se desplegó desde las columnas de *El Pueblo* por Félix Azzati, su director. Los sorianistas cantaron las glorias de aquélla por medio del doctor José María Escuder, ligado a Rodrigo Soriano y a su diario *El Radical. El Mercantil Valenciano*, aunque de tendencia igualmente republicana, trató de mantenerse independiente en la liza, al margen de las querellas intestinas de uno y otro bando, a pesar de su no disimulada simpatía por los solidarios catalanes. Esta postura basculante debió ser la que le hizo acreedor del juicio despectivo de Lerroux¹⁰.

Recordemos aquí brevemente que los aranceles proteccionistas de 1906 (favorables a la burguesía vasca, implicada en empresas siderometalúrgicas, y la catalana, volcada a la actividad textil) perjudicaban notablemente a los productores y exportadores citrícolas valencianos (beneficiando, en cambio, a los arrozeros). Esto hizo que, de alguna manera, la burguesía *toronjera*, bastante carente de conciencia de clase específica, hiciese patente su descontento ante el poder central. Fueron sus cauces de expresión la Federación Agraria de Levante¹¹ y la Alta Cámara. En el Senado, desde fines de enero hasta mediados de abril de 1908, los próceres levantinos consumieron sendos turnos para debatir el problema de la crisis naranjera, especialmente el señor Navarro Reverter¹², muy ligado al marqués de Campo¹³, importante capitalista de la

¹⁰ "Sin filiación de partido ni representación de persona, sostenía la política acomodaticia y poltrona de los republicanos cansados y desilusionados, fieles al apellido más que a la sustancia del programa." *Mis Memorias*, p. 521.

¹¹ Estas federaciones y ligas agrarias constituyen, de algún modo, elementos de presión de los propietarios sobre el Poder. Vid. TUÑÓN DE LARA, M., *Estudios sobre el siglo XIX español*, p. 171.

Vid. los postulados ideológicos de la Federación Agraria de Levante en relación con Solidaridad Catalana en la circular, firmada por su presidente, señor Estruch, aparecida en toda la prensa local. En *Las Provincias*, 21 de junio de 1907. *El Mercantil Valenciano*, domingo 7 de abril de 1907.

¹² "En Levante —escribió M. Tuñón de Lara—, en la estela del marqués de Campo, se sitúa su colaborador Juan Navarro Reverter, varias veces ministro de Hacienda, primero con Cánovas y luego con los liberales. Campo lo nombró director del Banco Peninsular Ultramarino. De la colabrocción de ambos nacieron la Cía. del Gas de Valencia y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de dicha ciudad. Ya por su cuenta fundó la Sociedad Valenciana de Tranvías." En *Estudios sobre el siglo XIX español*, cap. titulado "La burguesía y la formación del bloque oligárquico", pp. 30 y 177.

Las Provincias, lunes 27 de enero de 1908. *Ibidem*, intervención en el Senado de Polo y Peyrolón, jueves 13 de febrero de 1908. *Ibidem*, 23 de marzo de 1908. *Ibidem*, 28 de enero de 1908, interpelación en el Congreso de Manuel Irujo Bénédicto sobre la política agraria del Gobierno. *Ibidem*, 11 de abril de 1908, reproducción de la excelente intervención de Navarro Reverter en el Senado dos días antes. *Ibidem*, 14 de abril de 1908, da cuenta de que Navarro Reverter y Lassala visitan a González Besada.

¹³ Al marqués de Campo se refiere M. Tuñón de Lara en estos términos: "Con to-

región y antiguo propietario de *Las Provincias*, dirigido por Teodoro Llorens y Olivares, alma de Lo Rat Penat. Estos mismos terratenientes, cuando se produjo la ya aludida visita de Salmerón y Cambó con otros catalanistas a Valencia, se plantearon un mar de dudas por un lado, hablaban de intereses económicos contrapuestos entre Cataluña y Valencia (coincidiendo en este presupuesto programático con sus antípodas, los blasquistas, quienes se dedicaron a abuchear al líder de la Lliga en sus intervenciones públicas); por otro, veían en una posible unión con la Solidaridad Catalana el medio de intimidar a Madrid.

Por puro imperativo biológico, resultaba más clara la conducta de los jóvenes regionalistas de València Nova (rama desgajada del tronco de Lo Rat Penat, ya que ésta acabó siendo monopolizada por Teodoro Llorens y los poetas «de guante blanco», empero la fundara un vate popular, «de espardeña», Constantino Llombart). Aunque muchos de ellos eran hijos de la burguesía terrateniente conservadora (maurisa), se sentían más próximos ideológicamente a los poetas demócratas, y, por lo mismo, rechazaban un valencianismo inmovilista, reducido a categorías literarias bilingües y a unos juegos florales bastardeados.

Al cumplirse los setecientos años del natalicio de Jaume I el Conqueridor, con motivo de los actos celebrados en Montpellier, los regionalistas de València Nova, y con ellos el doctor Faustino Barberá, depositaron una corona de flores ante su monumento y se sintieron identificados, no ya con el espíritu meramente poético de la Renaixença catalana, sino con las aspiraciones que en las «Bases de Manresa», de 1892, había formulado, ya dentro del campo meramente político, Valentín Almirall y Llozer (autor de *Lo Catalanisme*)¹⁴. Su actitud radical se puso de relieve con motivo de la Asamblea Regionalista y de la visita de los catalanistas, contrastando con la pusilánime de *La Voz de Valencia* (órgano de la Liga Católica), que, en un artículo de fondo, decía, en pocas palabras, que nada de Solidaridad Catalana; en todo caso, Valenciana, y mejor aún, Católica. Por su parte, Enrique Alberola hablaba meramente de una Solidaridad Agraria¹⁵.

dos ellos, los Girona, Arnús, etc., hay que mencionar al valenciano marqués de Campo, ennoblecido en 1875, cuando ya era el hombre de negocios más poderoso de todo Levante y proyectado sobre Madrid: fundador del ferrocarril Valencia-Játiva y de la Sociedad Valenciana de Crédito, concesionario de Aguas de Valencia, todo ello en tiempos de Isabel II; no hizo sino prosperar en la Restauración; lo vemos al frente de la Sociedad Valenciana de Tranvías, del Banco Peninsular Ultramarino, en la Cía. Filipina de Tabacos, etcétera, al nivel de los primeros financieros”, *op. cit.*, en nota 12, pp. 173, 174.

¹⁴ *Las Provincias* y *El Mercantil Valenciano*, 4 de febrero de 1908. Dan cuenta de la exaltación de la lengua lemosina celebrada en Montpellier el día anterior.

¹⁵ Los postulados de *La Voz de Valencia*, órgano de la Liga Católica, fueron satirizados en *El Mercantil Valenciano*, miércoles 19 de julio de 1907.

“El espíritu regional”, por Enrique ALBEROLA, en *Las Provincias*, 2 de julio de 1907. Fue reproducido al día siguiente en *El Pueblo*.

IRANZO BENEDITO, M., en “La Asamblea Regional de Valencia. Apelación a la realidad”, *Las Provincias*, 19 de junio de 1907.

La Exposición Regional de 1909¹⁶, bajo sus oropeles, haría olvidar el estado real de un valencianismo dividido por intereses políticos y económicos entre izquierdas y derechas. De alguna manera sirvió de desagravio a la clase propietaria agrícola —burguesía en mixtificación con la aristocracia, por lazos de consanguinidad, asimilación de mentalidad y mimetismo de sus hábitos y costumbres.

Haremos hincapié en una circunstancia meramente anecdótica, pero que se revela como todo un símbolo. A la Feria de Julio de 1907 (que llegó a estar amenazada en lo concerniente a su celebración a causa de los disturbios ocasionados por la suspensión del Ayuntamiento), acudió como invitada especial la Infanta doña Isabel, la «Chata»¹⁷, que presidió la batalla de flores, epílogo de las fiestas, desde una artística tribuna, teniendo a un lado a las marquesas de Nájera y Malferit, y al otro, al genial Mariano Benlliure. Los Juegos Florales, mantenidos por el padre Luis Calpena, y en los que la belleza de la mujer valenciana estuvo representada por Margarita Ruiz de Lihory —hija del presidente de Lo Rat Penat, el barón de Alcalalí—, dieron como ganador de la flor natural al infalible don Teodoro Llorente (por su composición *Visenteta, canción nueva de un poeta viejo*, reproducida en valenciano y castellano en *Las Provincias*). En ellos se patentizó el divorcio definitivo entre València Nova y Lo Rat Penat; los componentes de la primera entidad intentaron boicotear la justa poética, promoviendo alborotos para dejar constancia de su disconformidad.

Estos «jóvenes airados» (que vuelven a sus orígenes en cuanto atraviesan el ecuador de los cuarenta y heredan las fincas rústicas paternas —los más privilegiados, se entiende), mostraron entonces una comprensión clarividente de la dinámica sociopolítica de su región. Eran sabedores de que los terratenientes no querían incidir en cuestiones de autonomía política —ni siquiera administrativa— si con ello se replanteaba la reestructuración de la propiedad agrícola. No en vano el padre Vicent intentó que proliferaran en aquel «hábitat rural» unos sindicatos católicos que muchos historiadores no dudan en tildar de amarillos¹⁸.

Vid. los artículos de *El Pueblo* titulados “La lepra catalanista” (13 de junio de 1907) y “Alerta, agricultores” (25 de mayo de 1908).

¹⁶ Se debió a la iniciativa de don Tomás Trénor Palavicino (luego primer marqués del Turia), diputado por Albaida y presidente del Ateneo Mercantil. La noticia de su designación para este último cargo la dio *Las Provincias* en 24 de enero de 1908. *Ibíd.*, del 15 de marzo, relata la visita que, junto con el gobernador civil, don Jenaro Pérez Moso, realizó a Maura a Madrid. Alejandro Settler, desde sus colaboraciones impresas, sugirió que la Exposición no se circunscribiera solamente a Valencia, sino que abarcara a las provincias limítrofes susceptibles de su influencia; vid. *Las Provincias*, 22 y 29 de marzo de 1908.

¹⁷ La situación anormal del municipio y su proyección negativa sobre la Feria de Julio en *El Mercantil Valenciano*, 18 y 19 de julio. *Las Provincias* da cuenta de la estancia de doña Isabel, cubriendo su información del 20 de julio al 4 de agosto.

¹⁸ Sabido es que los Sindicatos Agrícolas del Padre Antonio Vicent, S. J., estuvieron en buena parte sufragados por el marqués de Comillas, muy afecto a la Compañía de

Así pues, la rebeldía de la «clase dirigente» valenciana, engendrada por los aranceles proteccionistas de 1906, fue sólo un breve impulso; el arma esgrimida para merecer una mayor atención de Madrid, pronto depuesta —como la posibilidad de toda unción a los afanes «redentoristas» de Cataluña—, en cuanto el ministro de Fomento, González Besada, accedió a satisfacer las conclusiones emanadas de los mítines y asambleas celebrados por los propietarios agrícolas en Alcira, Tabernes de Valldigna, Onda, Nules, Castellón, Burriana, etcétera ¹⁹.

Las predicaciones de los señores Estruch y Lassala (sucesivos presidentes de la Federación Agraria de Levante), los artículos en la prensa local del diputado por Castellón don Manuel Iranzo Benedito («Fantasías de un levantino») y sus intervenciones en el Congreso, la brillante interpelación en el Senado de Navarro Reverter y los trabajos de Alejandro Settler ²⁰, lograron atraer el interés del Gobierno hacia Valencia, a la cual el último había calificado como la «cenicienta de España» ²¹. Además, los diputados y senadores valencianos, reunidos en una de las sesiones del Congreso, decidieron concretar sus objetivos: que se incluyera en el plan de los ferrocarriles estratégicos uno de vía ancha de Valencia a Alicante por el litoral; que Lo Rat Penat se encargara de hacer la exposición de dicho ferrocarril de Valencia a Alicante por la costa; encauzar las aspiraciones puestas en la futura Exposición Regional, etcétera ²².

La efervescencia valenciana en los primeros meses del gabinete Maura contrasta con la tranquilidad ciudadana que hubo coincidiendo con la Semana Trágica de julio de 1909 en Barcelona. Resulta lógico que Teodoro Llorente y los suyos se sintieran cómodos arropados en la bolsa marsupial de aquél y

Jesús. En Valencia capital, la Liga Católica (interconectada por la identidad de sus efectivos con la Federación Agraria de Levante y Lo Rat Penat), de la cual era presidente el barón de Terrateig y Llaurí, organizó un Centro Obrero Conservador, cuya inauguración presidió también don Antonio Lázaro, maurista, tomando la palabra el citado E. Alberola. Vid. *Las Provincias*, lunes 27 de enero de 1908. En este mismo número se informaba al lector de los debates en el Senado sobre la crisis naranjera y sobre la trayectoria del proceso de creación de sindicatos agrícolas.

¹⁹ "Congreso Agrario", en *El Mercantil Valenciano*, 6 de noviembre de 1907. Tuvo lugar en Alicante, auspiciado por el señor Estruch. "El mitin de Alcira", en *Las Provincias*, lunes 20 de enero de 1908. "Asamblea en el teatro de Tabernes de Valldigna", en *Las Provincias*, martes 14 de abril de 1908. "Asamblea de la Cámara Agrícola de Valencia", convocada por la Federación Agraria de Levante, ibídem, lunes 16 de marzo de 1908. "Asamblea Naranjera de Burriana", ibídem, 30 de marzo de 1908.

²⁰ IRANZO BENEDITO, M., "Fantasías de un levantino", artículos aparecidos en *Las Provincias* en 21, 28 y 31 de enero y 20 de marzo de 1908. Intervención de Navarro Reverter en el Senado, en 9 de abril, reproducida en ibídem, 11. Polo y Peyrolón consumió un turno del que se informa en ibídem, jueves 13 de febrero de 1908.

²¹ "La Cenicienta de España", dos artículos así titulados, escritos por Alejandro Settler y aparecidos en *Las Provincias*, martes 7 y lunes 13 de abril de 1908.

²² En *Las Provincias*, viernes 10 de abril de 1908.

La Cierva, pero la conducta de Blasco Ibáñez suscitó sendas reprobaciones²³. No reinó, en cambio, la «calma chicha» en Alcoy, donde los sucesos fueron de consideración²⁴. He aquí, quizás, una manifestación más del fenómeno de la consabida ruralización del País Valenciano. A él se refirió Blasco Ibáñez cuando definió a Valencia como «huerta con ciudad» y también mereció la atención de Azorín²⁵. En el fondo de la cuestión, si Lerroux frenó en Barcelona la marcha del catalanismo, sirviendo a los intereses de Madrid, Blasco y Azzati capitanearon igualmente un partido procentrista en Valencia, a pesar de su verborrea demagógica y anticlerical, anticlericalismo que, como observó Tuñón de Lara, en realidad era una válvula de contención de las masas²⁶.

Más adelante, conforme en Valencia aumentaron los afiliados al P.E.S.O.E., U.G.T. y C.N.T., al sufrir notoria merma los efectivos del P.U.R.A., Félix Azzati abrazaría la causa autonómica, pero por simple maniobra política oportunista. Destaquemos que en 1917, su equívoca actitud²⁷ condicionó el estallido, contra el parecer del propio Pablo Iglesias, de la huelga ferroviaria de Valencia, anticipo de la general de agosto, haciendo una vez más el juego al partido gubernamental de turno²⁸.

C) PANORAMA ECONÓMICO VALENCIANO

D) Significación en el contexto nacional

Valencia, en el año 1907, sufría un auténtico complejo de discriminación oficial. Siendo la región una de las más importantes cuando el Estado procura-

²³ En *El País*, en el artículo "Juicios", 30 de agosto de 1909, se lee: "Sea por lo que fuere, por respeto a la Exposición, por los intereses creados tras tantos años de mayoría municipal, por lo que sea, ello es que Valencia, estando quieta desde el 26 de julio al 2 de agosto, ha prestado un servicio imponderable al gobierno constituido y a la causa del orden." Reproducido en *El Mercantil Valenciano*, martes 31 de agosto de 1909. Vid. también en éste "Las bromas de *El País*", 2 de septiembre de 1909.

²⁴ *El Mercantil Valenciano*; de Alcoy, 26 de julio, en miércoles 28; de Alcoy, 28 de julio, en viernes 30; "Lo que pasa en Reus y Alcoy", relato oficial, 29 de julio de 1909.

²⁵ Vid. ARACIL, R., y GARCÍA BONAFÉ, M., *Industrialització al País Valencià. El cas d'Alcoi*, Ed. Climent, València, 1974; GIRALT RAVENTÓS, E., "Problemas históricos de la industrialización valenciana", *Estudios Geográficos*, núms. 112-113, Madrid, 1968; LLUCH, E., *La via valenciana*, Ed. Climent, Valencia, 1976; BERNABÉ MAESTRE, J. M., *Indústria i subdesenvolupament al País Valencià*, Moll, Mallorca, 1975.

²⁶ *Historia y realidad del poder*, p. 61.

²⁷ Vid. CUCÓ, A., *El valencianisme polític, 1874-1936*, Coll, Garbí 2, Valencia, 1971. Y "Contribución a un estudio cuantitativo de la C. N. T.", SAITABI, XX, 1970. También el prólogo, en vernáculo, a las *Narraciones valencianas de Blasco Ibáñez*, Garbí, Valencia, 1967. LEÓN ROCA, J. L., *Vicente Blasco Ibáñez*, Prometeo, Valencia, 1967. CARBÓ, E., *Farsantes a la picota. El 19 de julio*, Ed. La Guerra Social, Valencia, s. a., 1917, p. 56. Culpa a Azzati del fracaso de la huelga.

²⁸ ROMEU ALFARO, F., "La crisis de 1917 y sus consecuencias económicas y sociales en la región valenciana", SAITABI, XIV, Valencia, 1964; LACOMBA ABELLÁN, J. A., *La crisi de 1917 al País Valencià*, Ed. Garbí.

ba sacar dinero, era la última, según sus publicistas, si se trataba de distribuir las mejoras²⁹. De lo que se recaudaba había que gastar el 56 % en lo que pudiéramos llamar atenciones generales, consumidas fuera de la localidad. Siendo la fuerza contributiva de la provincia de Valencia de sesenta millones, procediendo el Estado de una manera justa y equitativa, debería llevarse 33 millones de pesetas para aquellos servicios, dejando otros 27 millones para consumir en la provincia³⁰.

Con esos 27 millones habría para una subvención para el ferrocarril de Utiel a Cuenca durante cinco años y, terminado este plazo, para otra subvención que permitiera transformar en vía normal la línea de Carcagente a Denia, y la continuación de ésta hasta Alicante, como lo solicitaban los pueblos del Marquesado y de la Marina. Había igualmente para que se construyeran 700 kilómetros de carreteras que faltaban en la provincia, y el puente del Rey, junto a Alberique. Para construir todos los pantanos en proyecto en las cuencas del Palancia, del Turia, del Júcar, de Albaida y del Serpis. Para hacer la repoblación de los montes, entonces completamente calvos, desde Teruel hasta Albacete—lo cual regularizaría las lluvias en las comarcas y evitaría las grandes heladas y los granizos, como demostró el ingeniero de montes señor Armenters—. Daba esa cifra para desviar el Turia desde Monteolivete, conduciéndolo a la Albufera, mejorándose así el puerto. Y, sobre todo, para completar la red de ferrocarriles secundarios, llevando los que había entonces hasta los límites de la

²⁹ "Lo que paga y lo que obtiene la provincia de Valencia", en *El Mercantil Valenciano*, lunes 18 de marzo de 1907.

³⁰ *Ibidem*, *loc. cit.*, nota 29. Donde se hace el siguiente análisis: "Las contribuciones directas importan en el presupuesto de ingresos 462 millones, de los cuales paga la provincia de Valencia más de 35 millones. Las contribuciones indirectas y las que se pagan localizadas en Madrid (Banco de España, Ferrocarriles del Norte, etc.), los monopolios y las propiedades y derechos del Estado ascienden a 504. De éstos, los que nuestra provincia paga por Aduanas (144 millones en toda España), alcoholes (18), consumos (73), transportes de viajeros y mercancías (21), Timbre (76), impuestos sobre el gas y electricidad (6), tabacos (133), cerillas (5), loterías (33), giro mutuo y prensa (0'5), Correos (0'3), Telégrafos (0'9), Expositivos (3'5), etc., es más de 35 millones igualmente, que hace un total de 70 millones lo que Valencia paga.

De los 1.033 millones a que asciende el presupuesto de gastos han de ser consumidos, o por lo menos pagados fuera de la provincia de Valencia, las partidas siguientes:

Casa Real	8.900.000 ptas.
Cuerpos Colegisladores	2.020.000 "
Deudas Públicas	405.152.539 "
Clases Pasivas	74.262.000 "
Presidente del Consejo de Ministros	645.000 "
Presupuesto íntegro del Ministerio de Estado.	5.403.000 "
Presupuesto íntegro del Ministerio de Marina.	58.000.000 "
Golfo de Guinea	2.000.000 "
Administración central de todos los ministerios en personal y en material	6.172.000 "
<i>Total</i>	<hr/> 562.556.839 ptas.

provincia. Para facilitar la construcción de una nueva Facultad de Medicina y un Hospital Clínico. Y para edificar un decoroso palacio de Correos, Telégrafos y Teléfonos en un punto céntrico de la ciudad, y un notable edificio de Aduana en el puerto. Esos diez o doce millones que cada año se drenaban de Valencia hacia el epicentro madrileño, al cabo de dos décadas ascendían a 200 millones de pesetas, con los cuales se podía transformar la provincia, el puerto y la ciudad en una de las más prósperas comarcas del Mediterráneo.

II) *La crisis agrícola en general y la naranjera en particular*

El problema de la crisis agrícola valenciana había que ubicarlo, como observó González Besada, en el de una crisis agrícola general, y ésta, a su vez, en el contexto de una recesión económica mundial, a la que hace reiterada referencia la prensa local ³¹.

Los viticultores europeos atravesaban una fase de auténticas dificultades y muy concretamente los italianos y franceses. De estos últimos, los de Beziers, promovieron desórdenes en señal de protesta ³². Los cultivadores de Utiel y Requena se coaligaron en defensa de unos intereses particulares, amenazados por los fabricantes de alcohol industrial, que pretendían parigual trato en el proyecto de ley de desgravación de vinos y alcoholes. Téngase en cuenta que utilizaban las melazas del azúcar y que la Sociedad Azucarera constituía un monopolio, presidido por don Alejandro Pidal, que gozaba de una política preferencial estatal ³³.

Sobre la exportación de aceites se ocupó reiteradamente Alejandro Settler ³⁴. Intimamente ligado con el Proyecto de Ley de Azúcares está el ansiado y no logrado librecambio de los vinateros, que choca, además de con las trabas arancelarias de 1906, con la citada competencia de las melazas del azúcar. A él se opuso el catalanista Vallés y Ribot, en nombre de los confiteros y pasteleros del principado ³⁵.

En cuanto a la llamada «cuestión de la hojalata» recaía igualmente en el terreno de las industrias derivadas de la agricultura. Su adopción temporal afectaba al sector de las conservas vegetales y pesqueras tanto como al de los

³¹ “Después del crac”. Sobre la crisis de New York. En *Las Provincias*, 13 de febrero de 1908. *Ibidem*, 31 de enero.

³² *Las Provincias*, 24 de junio de 1907.

³³ *El Mercantil Valenciano*, jueves 20 de junio de 1907. Contiene los puntos de vista de la Sociedad Agrícola Requense. Vid. “Vinateros, agricultores y solidarios”, *ibidem*, 21 de junio de 1907. Vid. *Las Provincias*, sábado 6 de julio de 1907; *ibidem*, 9 y 10 de julio de 1907; *ibidem*, 15 de abril de 1908.

³⁴ “La exportación de aceites”, por Alejandro Settler, en *Las Provincias*, 29 de junio de 1907; *ibidem*, 27 de junio de 1907.

³⁵ En *D. S. C.*, Congreso, miércoles 17 de julio de 1907, y en *Las Provincias*, jueves 18. El catalanista Maciá afirmó que el Proyecto Azucarero era una concesión al *trust* a cambio de varios millones de pesetas para el erario público y que el Estado pudiera cumplir con las cláusulas del Pacto de Cartagena.

fabricantes de envases (que gozaban de protección arancelaria y abusaban, con precios altos, de los fabricantes de conservas, librecambistas). La Federación Agraria de Levante tomó partido, naturalmente, por los segundos, y el señor Iranzo, en Madrid, desplegó toda su actividad en favor de su causa. Los vascos hicieron valer sus argumentos. Al *trust* periodístico de Miguel Moya (*El Liberal*, *El Imparcial* y *El Heraldo de Madrid*) se le acusó de querer desviar la cuestión y trasladarla del plano puramente económico al político. Sánchez Bustillo (sucesor de Osma como titular de la cartera de Hacienda, tras la dimisión de éste), informó favorablemente de su admisión³⁶. La importancia de las conservas españolas fue ponderada por Grandmontaigne en un artículo titulado «El pleito de los conserveros», que apareció en *El Imparcial* (abril de 1908). El autor esgrimía datos estadísticos que demostraban que en Argentina figuraban al frente de las partidas de entrada. Los fabricantes de conservas vegetales de Lérida acordaron asumir la hojalata, y otro tanto hicieron los de Levante: Valencia y Murcia³⁷.

Vista a grandes rasgos la colapsación general de la agricultura y de las industrias derivadas de ella, pasaremos a analizar, aunque no con la profundidad que lo requiere —por razones obvias—, la crisis citrícola en particular y la actitud adoptada por los propietarios valencianos para paliarla. Estos vieron un antitérmico eficaz en la posibilidad de creación de sindicatos agrarios de la patronal, razón por la cual se mostraron proclives a la defensa del voto corporativo, dentro del Proyecto de Ley de Administración Local presentado por Maura a las Cortes. Como en puridad de los principios auténticamente democráticos —cada ciudadano, un voto— se oponía a los postulados de los liberales, aquél sería víctima de la irreductible obstrucción parlamentaria del Bloque de Izquierdas.

La Federación Agraria de Levante patrocinó una campaña en defensa del supracitado voto corporativo. Fue su corifeo en la prensa local don Manuel Iranzo Benedito, con sus artículos «Fantasías de un levantino» (*Las Provincias*, 21, 28 y 31 de enero y 20 de marzo de 1908). En el segundo de estos trabajos relató el intercambio de pareceres que sostuvo, en Madrid, con el director General de Agricultura, vizconde de Eza, autoridad en temas de cooperativismo agrario —y autor del libro *La cooperación agrícola y su exención fiscal*—, quien encontraba la Ley de Sindicatos Agrícolas de difícil aplicación. Y eso que, aparentemente, contaba con todos los requisitos indispensables, por haber sido elaborada por el Instituto de Reformas Sociales y con el consenso de los dos partidos dinásticos turnantes. Maura prohibió terminantemente a Eza manifestarse sobre la cuestión: «Si ustedes se empeñan en hablar, no pongo a discusión la Ley. Eso habrán conseguido ustedes, que no haya Ley.»

³⁶ *Las Provincias*, 12 de abril de 1908. Los malévolos argumentaron que un ministro del gabinete Maura era consejero de la Sociedad de Altos Hornos de Bilbao, y otro, presidente de la Construcción Metalúrgica.

³⁷ *Ibidem*, 14 de abril de 1908.

En 9 de octubre de 1907, sorpresivamente, *La Gaceta* de Madrid publicó un Reglamento de Hacienda que era la muerte de la misma. Severiano Aznar, ardoroso propagandista de la acción social católica, fue quien primero descubrió el gazapo. González Besada, titular de Fomento, y Eza se enteraron por él del Reglamento cuando les enseñó el número correspondiente del diario oficial en que aparecía impreso. Desde Zamora, Chaves, patriarca del cooperativismo en España, se lamentó con amargura del «carpetazo» propinado. Ante su impopularidad en los círculos católicos y detentadores de la propiedad de la tierra, para reparar la medida, lesiva a sus intereses, *La Gaceta* del 17 de enero de 1908 anulaba el consabido Reglamento de Hacienda y dejaba luz verde a la Ley de Sindicatos Agrícolas. «A ella, pues, agricultores levantinos...», arengaba el diputado Irazo.

Como complemento de los otros medios de ejecución (explayaciones en ambas Cámaras de los diputados y senadores valencianos y recurso a la publicística local), para contribuir a fomentar una toma de conciencia respecto a las dificultades que atravesaba el sector naranjero, la patronal agraria procedió a verificar una serie de congresos y mítines, en distintos lugares de las tres provincias valencianas, con el consiguiente desplazamiento de sus efectivos. Vamos a reseñarlos, aunque sea de un modo meramente superficial.

1.º El entonces presidente de la Federación Agraria de Levante, señor Estruch, a primeros de noviembre de 1907 anunció, desde Cocentaina, la celebración de un Congreso Agrario, en Alicante, del 14 al 29 del mismo mes y año ³⁸.

2.º Al mitin de Castellón acudieron representantes de los naranjeros de Nules, Villarreal, Burriana, Los Valles, Castellón... El acto estuvo presidido por don José López Escolar, presidente de la Cooperativa Naranjera de Castellón. La Comisión de Onda redactó un informe cuya lectura produjo excelente efecto, pues contenía holgadamente todos los remedios para solucionar la crisis de la naranja y las alternativas para abrir nuevos cauces a su producción y venta ³⁹.

3.º En la veintena de enero de 1908 se desarrolló el mitin de Alcira; el señor Lassala, nuevo presidente de la supracitada entidad, dio lectura a las siguientes conclusiones:

- 1.ª Gestionar la baratura de los transportes ferroviarios.
- 2.ª Pedir a los poderes públicos que los Ayuntamientos no pudieran gravar con consumos a la naranja ni imponerle ningún otro arbitrio.
- 3.ª Que la Federación Agraria de Levante debería constituir cooperativas o sindicatos naranjeros ⁴⁰.

³⁸ "Congreso Agrario", en *El Mercantil Valenciano*, 6 de noviembre de 1907, *loc. cit.* en nota 19.

³⁹ "El mitin de Castellón", en *Las Provincias*, lunes 20 de enero de 1908, *ibídem.*

⁴⁰ "El mitin de Alcira", *ibídem.*

4.º En la Asamblea habida en el teatro de Tabernes de Valldigna estuvieron presentes propietarios y cultivadores de aquel término municipal y de Jaraco, Jeresa, Seinet, Benifairó de Valldigna, etc., para dilucidar cuestiones referentes al dorado fruto y, sobre todo, concernientes al ferrocarril de Valencia a Alicante por el litoral. El alcalde de Tabernes cedió la palabra a don Juan Verdín, abogado, que narró las experiencias de sus viajes a Francia, Inglaterra y Alemania para comprobar cómo se verificaba allí su venta; pudo constatar que sufría grandes quebrantos por falta de unión de la clase productora y exportadora. Urgía crear un sindicato para prever contingencias y evitar los recargos innecesarios del producto en el exterior ⁴¹.

5.º En la Cámara Agrícola de Valencia tuvo lugar una Asamblea convocada por la Federación Agraria de Levante, y fue como un compendio y resumen de las habidas en otros puntos de la provincia de Castellón. La numerosa concurrencia que llenó el salón de actos de la Sociedad Económica de Amigos del País y las estancias contiguas oyó, de boca del presidente de la Federación, Lassala, la lectura del preliminar de un folleto publicado con el epígrafe «La cooperación y la mutualidad en la exportación de la naranja». Hubo, pues, una encomiable coordinación de esfuerzos de los cultivadores *toronjeros* para dejarse oír de las altas esferas del poder y, ya *in situ*, de las fuerzas vivas provinciales y locales ⁴².

6.º De todas estas congregaciones de propietarios merece especial atención, por sus derivaciones, la Asamblea Naranjera de Burriana. A ella asistió Navarro Reverter, que se percató hasta tal extremo de la gravedad de la temática tratada que, a su vuelta a Madrid, en 9 de abril de 1908, tuvo una intervención tan brillante en el Senado que ella sola hizo posible la viabilidad de las aspiraciones de los concurrentes al mitin de Burriana ⁴³. Ya que González Besada, en su contestación, seriamente se comprometió a las siguientes premisas:

- 1.º El Estado ordenaría que fueran reparadas todas las carreteras de la provincia de Valencia y Castellón que se encontraran en mal estado, y en especial las afluentes a las estaciones en que el tráfico fuese grande.
- 2.º El Estado asignaría una respetable cantidad a la Federación Agraria de Levante, en concepto de subvención, para que con ella pudiese contribuir a la extinción de las plagas del naranjo.
- 3.º El Gobierno, por conducto del Ministerio de Fomento, ordena-

⁴¹ "Asamblea en el teatro de Tabernes de Valldigna", *Las Provincias*, martes 14 de abril de 1908.

⁴² "Asamblea de la Cámara Agrícola de Valencia", *ibídem*, lunes 16 de marzo de 1908, *ibídem*.

⁴³ "Asamblea Naranjera de Burriana", *ibídem*, 30 de marzo de 1908. Vid. *D. S. C.*, Senado. Interpelación de Navarro Reverter de 9 de abril de 1908. Contestación de González Besada, el día 10.

ría que se hicieran estudios, planos y presupuestos necesarios para proceder a la construcción del muelle y embarcadero en Burriana, con objeto de dar mayor facilidad a la exportación de los frutos, a cuyo efecto se presentaría un proyecto al señor Navarro Reverter. También daría curso legal a una proposición pidiendo que en el nuevo presupuesto se eliminara el pago de consumos en las capitales de provincia a la naranja.

- 5.ª El Gobierno prometía igualmente rebajar a seis céntimos las tarifas de ferrocarriles para el transporte de las naranjas.

Navarro Reverter, de otra parte, se proponía hacer al Gobierno una interpelación acerca de los tratados de comercio, que el señor González Besada aceptó. En su defensa de los intereses valencianos aquél estuvo asistido por el senador carlista Polo y Peyrolón, quien, con sus más modestas intervenciones, le prestó, sin embargo, valioso auxilio ⁴⁴.

D) IMPORTANCIA DE LOS TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PARA VALENCIA: ASPIRACIONES

I) *El Ferrocarril Central*

Uno de los anhelos más unánimemente compartidos, sobre todo por los propietarios agrícolas valencianos, consistía en lograr una mayor integración económica entre Valencia y Madrid, para lo cual se precisaba la construcción ferroviaria de una línea directa que pasara por Cuenca. Se argumentaba que antaño, de esta última y de Utiel llegaban a diario a la ciudad del Turia varios carreteros, como lo atestiguaban los posaderos y comerciantes de Cuarte, para traer sus productos y regresar con los que fueran necesarios para su consumo. Pero hogaño, con su ferrocarril a Aranjuez, había desaparecido aquella exportación, aumentado el tráfico de Alicante en cuanto necesitaban de ultramar, y el de los almacenes de Madrid y otros puntos en lo referente al interior, con gran perjuicio para Valencia.

“Teruel, por el contrario, aunque en cantidad muy inferior, se provee hoy en Valencia de muchos géneros que antes no lo hacía, demostrando prácticamente que si se quiere que el puerto de Valencia tenga el aumento de tráfico y la importancia económica que su estructura y coste requiere, es de todo punto necesario que se ponga en comunicación con los países productores y consumidores, en condiciones tan ventajosas, o más si es posible, como las tengan otros puertos, pues que tal importancia aumentará en relación a la economía de tiempo y dinero en los transportes de su embarque y desembarque.

La provincia de Valencia, por su suelo, por su clima y por el cultivo intensivo, como en ninguna otra, produce más principalmente arroz, naranja,

⁴⁴ Da cuenta de la misma *Las Provincias*, 11 de abril de 1908.

vino, cebollas, algarobas y frutas tempranas, que de pura necesidad necesita exportar como se está viendo no sólo al extranjero, sino al interior de la Península, y para ello es preciso vías económicas de transporte.”⁴⁵

Vemos, subyacente en el párrafo anterior, un difuso sentimiento de desigualdad, aparentemente no justificada, hacia la posición económica privilegiada o preferencial del puerto alicantino. Parece como si «el ser de unos» conllevara «el no ser de los otros», tópico contra el cual nos previno el desaparecido profesor Reglá⁴⁶. Aquí, en esta contraposición de intereses, estribaría una de las dificultades, casi insalvable, ara que se produjera el «consenso» entre ambas provincias con respecto a la confección de un Proyecto de Estatuto de Autonomía, manifestándose siempre reticente Alicante. (Por fin éste sería elaborado por las izquierdas, en vísperas del levantamiento del 18 de julio, como relata Alfonso Cucó en su libro *El valencianisme polític.*)

No existían obstáculos naturales ni económicos que justificaran la anómala situación de no haberse concluido el ferrocarril central:

“Obstáculos naturales no sólo no se oponen ningunos, sino que serán en España muy pocas las vías férreas de tan fácil construcción; porque atravesadas ya las Cabrillas y dominada la altura de 760 m a que se encuentra Utiel, con la vía construida hasta esta población, fuera del paso del río Cabriel y un puente sobre el Júcar, no tendrá necesidad de obra de fábrica alguna, ya se dirija el ferrocarril de Cuenca a Madrid, ya a Manzanares, y por ende a Andalucía y a Portugal, como lo prueban las cotas de nivelación existentes en los pueblos del tránsito.

En cuanto a los obstáculos, o mejor los medios económicos para la realización de tamaña empresa, es la cuestión resurgida en la actualidad, y a la cual todos los valencianos estamos obligados a contribuir moral y materialmente con nuestro correspondiente óbolo para llevarlo a cabo.”⁴⁷

Urgía sentar bases ciertas para deducir las distancias, facilidades y utilidad de la vía:

“Tenemos construida la parte más difícil y costosa: 88 Km de Valencia a Utiel, y con ella vencidas las escabrosidades de las Cabrillas y dominada una altura de 760 m. Prescindir de ella sería una locura, sería no querer nada, y este no es el propósito que nos guía; así, pues, el punto de partida para Madrid no debe ser, en el cálculo y discusión propuestas, Valencia, sino Utiel

⁴⁵ “El ferrocarril central”, en *Las Provincias*, miércoles 5 de febrero de 1908.

⁴⁶ REGLÁ CAMPISTOL, J., *Història del País Valencià. De les Germanies a la Nova Planta*, vol. III, col. Estudis i Documents, Edicions 62, Barcelona, 1975, p. 96, 1.ª ed.

⁴⁷ Los proyectos existentes hasta entonces se ocupaban más de cuestiones técnicas que de financiación: “Proyectos estudiados de público se tiene noticias de haberles desde los del señor Ortega por Landete y Villar del Humo, por el centro de la serranía de Cuenca; los del señor Gil Roger, los del Banco Hipotecario de París, los de Mr. Lamartiniere, los de don Juan Isla por Casas Ibáñez, en la provincia de Albacete, y últimamente los de don Juan Antonio Campillo, del paso del Cabriel; puede darse como seguro que todos ellos responden a las exigencias de la ciencia.” *Ibíd.*, *loc. cit.* en nota 45.

Tenemos también construida la línea de Cuenca a Madrid: 201 Km, pasando por Tarancón, de cuyo punto a Madrid tiene 109, y que podemos utilizar para facilitar la realización de nuestro propósito, siquiera sea provisionalmente, sin renunciar cuando se pueda a otra más directa a continuación de ésta...

Descartando la dirección por Landete, por las pésimas condiciones y pobreza del terreno que atraviesa, y la del ferrocarril de vía estrecha, porque no satisface las aspiraciones que se pretenden, quedándonos solamente los proyectos de Utiel a Cuenca y de Utiel a Tarancón que estudiar comparativamente.”⁴⁸

Leyendo el artículo que comentamos se llega fácilmente a las siguientes conclusiones: 1.º Es preferible hacer pasar la línea férrea por Tarancón⁴⁹. 2.º Los costos de financiación ascienden a unos doce millones y medio de pesetas aproximadamente⁵⁰. 3.º El autor se muestra procastellano, siendo más fuerte el vínculo que le une a Madrid que el sentimiento valencianista global,

⁴⁸ *Ibidem*. El autor del escrito procede a establecer dicho paralelismo en cuanto a las distancias. “Por la primera línea de Valencia a Madrid habrá 88 kms. a Utiel, 125 a Cuenca y 201 a Madrid; total, sobre 414 kilómetros. Por la segunda habrá 88 kms. a Utiel, sobre 180 a Tarancón y 109 a Madrid; total, 377 kilómetros. Siendo por tanto más corta la de Tarancón.”

⁴⁹ “Sobre la facilidad de construcción, prescindiendo del paso del río Cabriel, común o casi igual para ambas líneas, la de Cuenca, ya se haga por el partido de Cañete, o sea por dentro de la serranía con sus consiguientes y bruscos desniveles; ya bordeando dicho partido y teniendo que vencer las alturas del Campillo, Almodóvar y Arcas, siempre sería mucho más costosa que de Minglanilla a Tarancón, que, además del puente del Júcar, apenas tendría obra alguna de fábrica, yendo siempre por terrenos dedicados a cereales y con cotas de nivelación apenas desiguales. La riqueza de las comarcas que respectivamente tendrían que atravesar es muy diferente, y la densidad de población y el comercio consiguientes es décuple por lo menos en la última, esta línea es la directa a Madrid, y si no hoy puede después continuarse con sólo la construcción de unos 20 kilómetros a Colmenar de Oreja y 64 a Madrid que tiene el ferrocarril de vía estrecha hasta allí construido.”

Añade el autor la existencia de un proyecto de línea (a menos a nivel de tanteo) que bifurcándose en Motilla del Palancar, va directo a Manzanares, uniendo este punto de empalme con Valencia, con la distancia más corta que puede hallarse puerto alguno, y siendo por tanto de tanto o más interés que la de Madrid. Y concluye: “*De lo que se deduce notable preferencia de la línea por Tarancón con su menor recorrido, por su facilidad de construcción, su mayor tráfico y posición única respecto al porvenir.*” *Ibidem*, *loc. cit.* en nota 45 y ss. (El subrayado es nuestro.)

⁵⁰ *Ibidem*, *loc. cit.* en notas 45 y 47. “Con relación al coste de la construcción me confieso muy poco perito; pero según el derrotero trazado por mi amigo don Manuel Pons, que lo es en bastante grado, y puesto que vamos a Cuenca, siquiera sea por Tarancón, contando con la subvención del Estado, para cuya consecución tendríamos la valiosa cooperación de los notables de Cuenca, residentes casi todos en esta trayectoria, resulta que teniendo que construir sobre 180 km. a 130.000 ptas. uno, descontada la subvención de 60.000, necesitarán sobre 12.600.000 ptas., prescindiendo de la eficaz rebaja de la emisión de obligaciones a su tiempo, de la cooperación del país, quizás nada despreciable, y de la baratura actual de los jornales.”

regional, que le integre con Alicante ⁵¹. 4.º Gracias a la construcción de este camino de hierro el puerto de Valencia puede alzarse con la hegemonía en la fachada mediterránea española, en todo lo referente al comercio de exportación e importación, dejando muy atrás a Alicante, y quizás solamente superado por Barcelona ⁵².

a) *Polémica entre Alejandro Settler y Serrano Larrey a propósito del ferrocarril de Utiel a Cuenca*. Alejandro Settler, experto en cuestiones agrícolas valencianas y uno de los mejores propagandistas del proyecto de la Exposición Regional de Valencia, se dirigió por dos veces, en sendas cartas abiertas aparecidas en *Las Provincias* (domingo 22 de diciembre y 25 del mismo de 1907), al diputado a Cortes por el distrito de Requena-Ayora, don Fidel García Berlanga ⁵³, para que auspiciase el proyecto de la construcción del ferrocarril directo de Valencia a Madrid, segmento de Utiel a Cuenca, y concienciase al respecto a las autoridades y vecindario de la circunscripción electoral cuya representación parlamentaria ostentaba. Le rebatió el señor Serrano Larrey, casi de inmediato y desde el mismo diario ⁵⁴, viniendo a coincidir con el criterio que hemos recogido anteriormente ⁵⁵: la solución más adecuada consistía en la línea Valencia-Madrid por Tarancón.

“Porque el ferrocarril de Valencia a Madrid por Cuenca, no es ni puede ser una línea directa; sería una más, sin ventaja alguna sobre la que tenemos, ni en kilometraje casi, ni en velocidad, pues los 92 Km de menos que dice el Sr. Settler habrían entre una y otra, quedan reducidos a 56. El error de

⁵¹ *Ibidem, loc. cit.*, en notas 45 y ss. “Para tamaña empresa se necesitarán no quedos estériles, ni protecciones químicas, sino doce millones de pesetas y sobre todo el propósito firme de quienes tengan valimiento y merezcan confianza en las provincias de Valencia y Cuenca, y fe y conocimiento en los demás para seguirles, contribuyendo a nuestro bien y al de nuestra patria chica.”

Los terratenientes procentristas de la región valenciana hacen en esta época frecuente recurso a Cuenca (de la cual la arbitraria división provincial de Javier de Burgos había segregado las comarcas vitícolas de Requena y Utiel para anexionarlas a Valencia), como freno de toda posible veleidad pancatalanista.

⁵² “El ferrocarril central”, *ibidem, loc. cit.* en notas 45 y ss. “Resultando de todo ello que el puerto de Valencia, que el comercio y la industria valenciana, que la provincia toda, con plétora de producción y consiguiente necesidad de exportación, mejorarían de modo notable, colocándose en condiciones ventajosas los unos y en condiciones de competencia los otros, con la realización de la empresa, puesto que, acortando la distancia a Madrid más de 110 kms., nos pondría como puerto más próximo que Alicante de 50 a 60 que hoy está él más cerca, y nuestra provincia sería continuación de la Mancha, país consumidor de nuestra exportación. Cuenca, que hoy dista de Alicante 557 kms., estaría de Valencia sobre 360 kms., y en esta relación las comarcas de tránsito.” (El subrayado es nuestro.)

⁵³ La burguesía en Valencia y Alicante era esencialmente agraria, financiera y mercantil; rara vez industrial. Faltaba en ella un contingente republicano y de izquierdas, nutrido, representado por don Fidel García Berlanga, cuyos paradigmas en Zaragoza fueron Marraco y Basilio Paraíso.

⁵⁴ *Las Provincias*, 27 de diciembre de 1907.

⁵⁵ *Ibidem*, miércoles 5 de febrero de 1908, *loc. cit.*, en notas 45 y ss.

cálculo consiste en que siendo cierto que de Valencia a Utiel hay una distancia de 88 K, y de Cuenca a Madrid, de 201; de Utiel a Cuenca hay no 100 sino 147, con lo cual queda la diferencia de 56 que hemos indicado.”⁵⁶.

II) *Otras cuestiones ferroviarias*

a) *La crisis citrícola y la necesidad de abaratar este tipo de tarifas.* Coincidiendo con la celebración de la Asamblea Regionalista se planteó en la prensa este asunto, que figuraba entre las conclusiones económicas de aquella (*Las Provincias*, 28 y 29 de junio de 1907). En el Congreso, el diputado por Castellón don Manuel Iranzo Benedito, abogó por una adecuada política ferroviaria que facilitara la comercialización interior del producto: «¿Se han acordado —preguntó en su interpelación, refiriéndose al Gobierno— de la política agraria de Levante en la cuestión de los ferrocarriles estratégicos?»⁵⁷. En el Senado, su presidente, el general don Marcelo de Azcárraga, se comprometió con Loygorri a dotar a Valencia de los vagones necesarios para el traslado de la mercancía⁵⁸. Por los mismos días se canalizaba a través de la prensa local el deseo de mudar de sitio la Estación de Ferrocarriles del Norte, de Valencia, trasladando el ruego a las autoridades de Madrid⁵⁹.

Ante la enérgica actuación, en la Cámara Alta, del prócer Navarro Reverter, y a la vista de las conclusiones del mitin de Alcira, pidiendo los cultivadores de naranja el abaratamiento de las tarifas férreas, el ministro de Fomento, González Besada, empeñó su palabra, ofreciendo dotar a Levante de trenes fruteros, siendo esta región la primera de España que los tendría, y a corto plazo⁶⁰. El senador Polo y Peyrolón solicitó de sus colegas que el ferrocarril secundario de Denia fuera de vía ancha⁶¹.

Navarro Reverter, con sus sólidas argumentaciones y su prestigio personal, lograría acaparar la atención del titular de Fomento hacia la causa de la comercialización, no ya solamente interior, sino exterior, de la naranja, en una de sus brillantes intervenciones senatoriales durante la primera decena de

⁵⁶ *Ibidem*, 27 de diciembre de 1907. “Con estos datos el señor Martí, distinguido Jefe de Obras Públicas de la provincia, nos decía en la reunión celebrada por la Diputación y las fuerzas vivas en la provincia de Valencia, que en el ferrocarril a Madrid, pasando por Cuenca, los 56 km. de menos no darían ventaja alguna, en cuanto a velocidad, por lo escabroso del terreno y su desnivel, y explicando lo que se entiende por ferrocarril directo añadía que “es el más corto” y “el más económico”, el de Valencia a Madrid por Tarancón, asegurando que el trazado tendría menos coste porque presenta menos dificultades técnicas”, *loc. cit.* en nota 54. ,

⁵⁷ *D. S. C.*, Congreso, 27 de enero de 1908.

⁵⁸ En *Las Provincias*, martes 12 de noviembre de 1907.

⁵⁹ *Las Provincias*, miércoles 13 y viernes 22 de noviembre de 1907.

⁶⁰ Las conclusiones del mitin de Alcira en *ibidem*, lunes 20 de enero de 1908; en 27 de idéntico mes y año las promesas de G. Besada. “La Asamblea Naranjera de Burriana”, *ibidem*, 30 de marzo de 1908, *loc. cit.* notas 19, 40 y 43.

⁶¹ “Actuación de Polo y Peyrolón en el Senado”, en *Las Provincias*, 24 de enero de 1908; *ibidem*, 13 de febrero de 1908. Vid. *D. S. C.*, Senado.

abril⁶². Para lo primero era imprescindible una notable mejora del trato ferroviario y del estado de las carreteras; para lo segundo, adecuados tratados de comercio y una política naval y aduanera coherente.

Es curioso que mientras, como consecuencia de lo arriba expuesto, el Gobierno hizo en Valencia notables concesiones con respecto a la rebaja solicitada de las tarifas férreas (para que el dorado fruto pudiera llegar a las restantes provincias españolas en las mejores condiciones posibles), en Lorca (Murcia) se promovieran alborotos de relativa consideración porque no se hiciera otro tanto, facilitando así la afluencia de visitantes a sus famosas fiestas de Semana Santa. Hemos de destacar que los tratados de concesión del Estado a las respectivas compañías particulares habían quedado notoriamente desfasados y exigían una urgente revisión. En el mismo orden de cosas, desde sus colaboraciones en *Las Provincias* referentes a la futura Exposición Regional, Alejandro Settler lanzó la idea de que dichas compañías ferroviarias deberían prestar su colaboración, rebajando inclusive el precio de los billetes para que afluyeran a Valencia curiosos pasajeros de toda España⁶³.

III) *El transporte de la naranja por carretera*

Su mal estado, como rémora para ganar tiempo y que aquélla llegara en perfectas condiciones a los centros solicitantes del interior, fue abordado tanto por el ministro de Fomento, González Besada, como por Navarro Reverter, en la Cámara Alta. El primero hablaría en estos términos:

“Permítame S. S. que me cure de un cargo que envuelve algo de injusticia, porque esas estadísticas referentes al primer extremo de su pregunta de conservación y reparación de carreteras, no dan el dato exacto sobre lo que se aplica a reparación y conservación de cada comarca, puesto que, como S. S. sabe muy bien, de los acopios y de las obras de reparación se hace un plan todos los años que se subasta generalmente por tres años, y es claro que cuando un año le cumple a un gobierno atender a la reparación de las carreteras de una provincia determinada, en aquél y en los subsiguientes se nota en las estadísticas la deficiencia de no haber plan de reparación para aquella provincia, pero es porque está en vigor la labor de llevar a cabo la reparación.”⁶⁴

El señor González Besada ordenó a los jefes de Obras Públicas de Castellón y Valencia que formularan, a la mayor brevedad, los presupuestos para la recomposición de las carreteras de ambas provincias⁶⁵. Por su parte, los

⁶² La célebre —y tantas veces aludida— interpelación de Navarro Reverter en la Cámara Alta (9 de abril de 1908) vino a coincidir con la concentración de cultivadores de naranja en el teatro de Tabernes de Valldigna. De ésta da cuenta *Las Provincias* en 10 de abril de 1908, y de aquélla, al día siguiente.

⁶³ *Las Provincias*, lunes 10 de abril de 1908; ibídem, 13 de abril.

⁶⁴ En *D. S. C.*, Senado, 9 y 10 de abril, y en *Las Provincias*, 11 de abril de 1908.

⁶⁵ *Las Provincias*, 7 y 10 de abril de 1908.

senadores y diputados valencianos tuvieron una reunión de importancia para tratar, entre otras cosas, de las nuevas asignaciones presupuestarias a los firmes especiales ⁶⁶.

IV) *Los puertos y la exportación cítrica*

Paralela a la rebaja de las tarifas ferroviarias, en relación con el traslado interior de la naranja, y de un plan de conservación de carreteras como el que acabamos de ver, debería legislarse una política de facilidades a su expedición por mar. (Prescindiendo aquí de la espinosa cuestión arancelaria, unánimemente debatida en la prensa valenciana de izquierdas y derechas. Pensemos que el proteccionismo se impuso con un gabinete liberal, presidido por Moret, que abandonó los postulados del libre comercio.) Así lo expusieron los representantes Polo y Peyrolón y Navarro Reverter en la Cámara Alta (apelando el último a la firma de acuerdos bilaterales de comercio, como el que hicieron los liberales con Suiza, siendo él mismo ministro) ⁶⁷.

En 12 de febrero de 1908, Polo y Peyrolón hizo un ruego al Senado para que se trasladase al Gobierno, con objeto de que se incluyera el puerto de Valencia como escala en el plan de líneas reguladoras entre la Península, Argentina, Cuba, Canarias y Río de Oro ⁶⁸.

Motivo de disgusto y desaprobación para los valencianos —y especialmente para los alicantinos— aceituneros, lo constituía la no autorización de exportar aceites por el puerto de Valencia. La Cámara Agrícola, en vista de las pretensiones de los olivareros andaluces y catalanes (que pretendían el mantenimiento de lo estatuido en aras de un egoísta proteccionismo), se vio precisada a telegrafiar al ministro de Fomento, haciéndole ver los perjuicios que pudieran resultar de tal medida ⁶⁹. Dos días después Alejandro Settier disertaba, desde *Las Provincias*, sobre la exportación de aceites e igualmente —y esta vez desde *El Mercantil Valenciano* y en el artículo «Trabajar por Valencia» ⁷¹— concretaba las aspiraciones valentinas en los diferentes ramos de la Administración, tratando, al incidir en el sector de las Obras Públicas, de las mejoras del puerto.

Tengamos en cuenta que, para tomar medidas de seguridad y precaución

⁶⁶ A ella asistieron los señores Gimeno (don Amalio), Testor, Laiglesia, Lázaro, Trénor, García Berlanga, Calabuig, Crespo-Azorín, Montesinos-Checa, marqués de Ezenarroy y Ariza. Se convocó a las fuerzas vivas a una magna asamblea en 23 de abril, a la que asistieron don José Canalejas y don Amalio Gimeno.

⁶⁷ *Ibidem*, 25 de enero de 1908.

⁶⁸ *D. S. C.*, Senado, 12 de febrero de 1908, y en *Las Provincias* del día siguiente, *loc. cit.*, nota 20.

⁶⁹ *Las Provincias*, jueves 27 de junio de 1907, *loc. cit.* en nota 24.

⁷⁰ *Ibidem*, 20 de junio de 1907.

⁷¹ En *El Mercantil Valenciano*, 6 y 7 de noviembre de 1907. Vid. art. titulado «Trabajar por Valencia», *loc. cit.* en nota 63.

se había constituido en aquél un puesto de la Guardia Civil ⁷². A la creación de una Comandancia de la Guardia Civil en Valencia se había opuesto obstinadamente en el Senado el republicano y médico Odón de Buen —representante de los intereses de Barcelona—, censurando el crédito concedido con dicho fin. Le respondió La Cierva con alegatos contundentes acerca de las necesidades valencianas sobre el particular ⁷³.

Durante su estancia en Valencia, cuando la Feria de Julio de 1907, la Infanta doña Isabel visitaría las obras del puerto, que le sorprendieron muy gratamente ⁷⁴.

Por mor de debatirse la crisis naranjera en el Senado, Navarro Reverter y González Besada disertaron sobre la forma de potenciar la exportación mediante la protección idónea a las industrias y concesionarios marítimos ⁷⁵. Otro correctivo a la mencionada situación precaria consistía en la construcción de un puerto en Burriana dedicado con exclusividad a su expedición ⁷⁶.

En otro lugar indicamos la importancia de las conservas hortícolas levantinas, al tratar del famoso pleito de la hojalata, industria derivada de las cosechas frutícolas de los huertos del SE. Las del Bajo Segura se embarcaban en los puertos del Mar Menor y Cartagena y, dada su proximidad, preferentemente por Alicante.

E) BREVES CONSIDERACIONES ACERCA DEL PLAN NACIONAL DE COMUNICACIONES DE LA CIERVA

I) *Correos, Telégrafos y Teléfonos*

Durante los casi tres años (1907-1909) en que don Juan de la Cierva y Peñafiel fue titular del ministerio de la Gobernación, realizó una importante tarea en el ramo de las comunicaciones (Correos, Telégrafos y Teléfonos), cuya Dirección General quedaba bajo la égida de su ministerio. Su labor es fácil de comprobar recurriendo a la legislación de entonces. A ella se refiere el autor en sus memorias autobiográficas ⁷⁷.

También la prensa local de Valencia nos informa sobre la marcha de estos asuntos. A primeros de febrero de 1907 se puso sobre el tapete la conveniencia de si la Dirección General d Comunicaciones debería seguir siendo subsidiaria

⁷² *Las Provincias*, 4 de julio de 1907.

⁷³ *Ibíd.*, 10 de julio de 1907.

⁷⁴ *Las Provincias*, domingo 28 de julio de 1907. La visita se hizo el 29, a las cuatro de la tarde.

⁷⁵ *Ibíd.*, lunes 27 de enero de 1908.

⁷⁶ Contestación de G. Besada a N. Reverter en *D. S. C.*, Senado, 10 de abril de 1908, y en *Las Provincias*, día 11.

⁷⁷ Vid. LA CIERVA Y PEÑAFIEL, J. DE, *Notas de mi vida*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1955, pp. 114-115.

de Gobernación y Fomento o, por el contrario, convertirse en ministerio independiente. *El Imparcial* optó por la primera vía ⁷⁸. Este mismo periódico defendía la tesis de un personal de comunicaciones bien remunerado y equipado con material moderno, a la altura de las naciones adelantadas ⁷⁹.

En 7 de julio de 1907, *Las Provincias* divulgó las intenciones de La Cierva de dotar de teléfonos a todas las poblaciones importantes y reparar el material de telégrafos ⁸⁰. El Proyecto de Ley de Comunicaciones fue aprobado por el Senado pocos días después ⁸¹. Del nuevo Reglamento de Telégrafos da cuenta el diario conservador a primeros de septiembre. A fines de febrero de 1908 salieron, en *La Gaceta*, de Madrid, las disposiciones pertinentes para proceder a la subasta pública de las obras de construcción de una red telefónica internacional con Francia. Igualmente se abordó lo concerniente al cable submarino telegráfico de Cádiz a Canarias (Tenerife y Las Palmas) ⁸².

a) *Subvención de una línea telefónica secundaria de Valencia a Sueca, Cullera, Denia, Gandía y Alcoy*. Por lo que afecta directamente a la región de Valencia, destacaremos que, en la Cámara Baja, en la sesión del 13 de noviembre (1907), el diputado por Sueca, Adolfo Beltrán (de Unión Republicana), a propósito de los planes relacionados con la red telefónica, y especialmente con las líneas secundarias, encareció que fuera subvencionada una que, partiendo de Valencia, pasase por Sueca, Cullera, Denia, Gandía y Alcoy. La Cierva accedió a complacerle ⁸³.

II) *La Ley de Emigración*

No eludiremos la política ministerial seguida por La Cierva en relación con los emigrantes, especialmente los que se dirigían a América Latina, explotados por los concesionarios de las compañías navieras y por los llamados «ganchos». La Ley de Emigración data de 21 de diciembre de 1907 e incidía en el ramo de las cuestiones laborales que —en ausencia de un Ministerio de Trabajo— estaban entonces encomendadas a Gobernación. (Este en estrecha colaboración

⁷⁸ *El Imparcial*, 5 de febrero de 1907, y en *El Mercantil Valenciano* del día siguiente.

⁷⁹ *El Imparcial*, 6 de marzo de 1907, y en *El Mercantil Valenciano* a la jornada siguiente.

⁸⁰ "De Gobernación.—El señor La Cierva ha manifestado que el Gobierno desea que se aprueben los proyectos de radiografía y telegrafía para preparar los trabajos este verano y comenzar las obras en otoño... Dice que su propósito es el de dotar de teléfonos a todas las poblaciones importantes de España..."

⁸¹ *Las Provincias*, jueves 25 de julio de 1907. Del nuevo Reglamento de Correos, Telégrafos y Teléfonos da cuenta el 13 de septiembre de 1907.

⁸² *Las Provincias*, 22 de febrero de 1908.

⁸³ Súplica de A. Beltrán y contestación de La Cierva. *D. S. C.*, Congreso, 13 de noviembre de 1907. Vid. *Las Provincias* de la jornada posterior.

con el Instituto de Reformas Sociales, presidido a la sazón por don Gumersindo de Azcárate ⁸⁴.) Constaba de seis epígrafes, desarrollados en seis capítulos y sesenta y un artículos ⁸⁵. A esta Ley la completó un extenso reglamento de 185 artículos, de 30 de abril de 1908, que se desarrollaba bajo idénticos epígrafes ⁸⁶.

F) LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1909

D) *Recortadas las asignaciones a Fomento (Obras Públicas) a causa de la Ley de la Escuadra y la guerra de Marruecos*

a) *Incumplimiento de algunas de las promesas hechas a Valencia por su titular, González Besada.* Todas las alternativas válidas encaminadas a mejorar los transportes marítimos y terrestres (favoreciendo con ello la demanda naranjera interior y exterior) quedaron, lógicamente, condicionadas a los presupuestos que deberían confeccionarse para el ejercicio del siguiente año (1909). Salieron notablemente recortados en las asignaciones destinadas a distintos ramos de la Administración Pública, por causa de los gastos extraordinarios militares a que nos obligaban la Conferencia de Algeciras y el Pacto de Cartagena. Al famoso Proyecto de Ley de la Escuadra se opondría, con particular denuedo, Joaquín Costa ⁸⁷. Con el mismo con que, al estallar la guerra de Marruecos, Pablo Iglesias combatiría el colonialismo, el imperialismo y el militarismo para insistir en la necesidad de una política pacifista en el marco de las relaciones exteriores o diplomáticas y de reconstitución interna. Abandono, pues, de aventuras quiméricas y «despensa, escuela y doble llave al sepulcro del Cid».

b) *La Semana Trágica y la caída del poder de Maura.*—Así pues, muchas de las promesas en cuanto a Transportes y Obras Públicas, hechas desde el Senado a Valencia, por el ministro de Fomento, González Besada (bajo cuya competencia quedaba Agricultura), se frenaron, a pesar de las inmejorables disposiciones de éste, al interponerse en el camino la contienda norteafricana, impidiendo su financiación y parando en seco la cristalización en realidades

⁸⁴ *Notas de mi vida*, p. 96, *loc. cit.* en nota 77.

⁸⁵ SERRA RUIZ, R., *Juan de la Cierva, jurista murciano*, Patronato de Cultura de la Diputación de Murcia, pp. 66, 67, 68. Vid. PÉREZ GÓMEZ, A., *Juan de la Cierva, ministro de Alfonso XIII*, Ediciones del Banco Murciano.

⁸⁶ Al problema de los emigrantes y su enfoque legal dado por La Cierva se refieren los números de *Las Provincias* de 17 de octubre del año 1907 y 30 de enero de 1908. Las tierras valencianas no daban un contingente elevado de emigrantes a ultramar por razones estructurales de todos conocidas.

⁸⁷ *Las Provincias*, 10 de abril de 1908; *ibídem*, 11 de abril de 1908. Sobre el proyecto de ley de reconstrucción de la Escuadra y la oposición de Joaquín Costa vid. *El Mercantil Valenciano*, sábado 28 de noviembre de 1907, y *Las Provincias*, domingo 1 y viernes 27 de diciembre de 1907.

prácticas de la corriente ideológica «regeneracionista» detentada por el célebre sociólogo de Greas y los «hombres de 98».

La Semana Trágica acabaría por hacer inviable el programa y la acción gubernamental de los conservadores, cayendo Maura del poder el 21 de octubre de 1909. Los terratenientes valencianos que le seguían se encontraron frente a un ministerio liberal presidido por don Segismundo Moret.

(Facultad de Filosofía y Letras de Alicante.)

FUENTES HEMEROGRAFICAS

1) LOCALES

a) Fundamentales

- *Las Provincias*, de Valencia. Del 25 de enero al 21 de octubre de 1907 y 1909, respectivamente. Hemeroteca del Archivo Municipal de Valencia.
- *El Mercantil Valenciano*. Ibídem.

b) Otras

- *El Pueblo*, órgano de Unión Republicana, dirigido por Félix Azzati. Ibídem.
- *El Radical*, periódico de los republicanos de idéntico apelativo, acaudillados en Valencia por Rodrigo Soriano. Ibídem.
- *La Voz de Valencia*, órgano de la Liga Católica. Ibídem.
- *La Correspondencia de Valencia*, órgano de los carlistas, cuyo jefe local era el senador Polo y Peyrolón. Recordaba el título de su homólogo en Madrid, *La Correspondencia de España*, que patronó don Cándido Nocedal. Ibídem.

2) NACIONALES

Entre los diarios publicados en Madrid citaremos en primer lugar el oficial:

- *La Gaceta*, de Madrid. Ibídem.
 - *La Epoca*, dirigida por Escobar, marqués de Valdeiglesias. Dinástico y católico. Ibídem.
 - *ABC*, patronado por don Torcuato Luca de Tena y Alvarez Ossorio. De tendencia monárquica, católica y conservadora. Ibídem.
 - El trío de Miguel Moya: *El Liberal*, *El Imparcial* y *El Heraldo de Madrid*. Liberales. Ibídem.
 - *El País*, de tendencia republicana y de franca oposición al régimen y al gabinete Maura. Ibídem.
- 3) *Diario de Sesiones de las Cortes*. Congreso y Senado. (D. S. C.) Seminario de la Cátedra de Derecho Político de la Facultad de Derecho de Valencia.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- ARACIL, R., i GARCIA BONAFÈ, M., *Industrialització al País Valencià. El cas d'Alcoi*, Ed. Climent, prólogo de Joan Fuster, Valencia, 1974.
- CUCÓ, A., *El valencianisme polític, 1874-1936*, col. Garbí 2, València, 1971.
- GIRALT RAVENTÓS, E., "Problemas históricos de la industrialización valenciana", *Estudios Geográficos*, núms. 112-113, Madrid, 1968.