

Capítulo I

*Las exportaciones agrarias
valencianas hasta el año 1920*

LAS FUENTES ESTADISTICAS

Con ser la economía valenciana una actividad orientada hacia el exterior, y a pesar de que en los últimos veinte años se han multiplicado los estudios y la investigación sobre las raíces decimonónicas de la actual estructura de nuestra agricultura de exportación, el desconocimiento de las series estadísticas completas y pormenorizadas ha impedido profundizar en este tema como muchos historiadores, economistas y geógrafos hubieran deseado. Para su estudio sobre *L'orange d'Espagne* (1962), Lini-gier-Goumaz se apoyó únicamente en un listado resumen de la exportación española (sin desagregar la participación valenciana) que cubre desde 1849 a 1920. A los mismos resúmenes anuales y estatales recurrió también Teresa Carnero en su trabajo sobre la expansión vinícola de finales del XIX, cubriendo sólo lo referente a vinos en el período 1868-1900¹. José Costa Mas, al estudiar la exportación de las pasas de Dénia (*El Marquesat de Dénia*, 1977), se apoya en las medias quinquenales que el marqués Valerò de Palma publicara en 1906.

Por último, las visiones de tipo global, como la de Ernest Lluch (*La Vía valenciana*, 1976), se apoyan siempre en la serie incompleta en años, pero desagregada por productos y provincias que recopiló y publicó Márquez Pérez en 1910².

Y, sin embargo, la Dirección General de Aduanas publicó desde 1861 a 1920 (después los interrumpió hasta fechas recientes) sus *Anuarios del Comercio Exterior y de Cabotaje por Aduanas*, en los que podía seguirse producto por producto y aduana por aduana todos los movimientos comerciales de este crucial perío-

¹ Carnero Arbat, T: *Expansión vinícola y atraso agrario: 1870-1900*, Madrid, Ministerio de Agricultura, 1980.

² Márquez Pérez, Manuel: *Historia de la industria, comercio, navegación y agricultura del Reino de Valencia*, Valencia, 1910.

do. Encontramos una serie completa de dichos anuarios en la Biblioteca del Ministerio de Hacienda³ y, en base a ella, hemos elaborado los resúmenes que se incluyen como apéndice estadístico y sobre los cuales hemos ordenado el presente capítulo.

Con anterioridad a 1861, la información se hace muy escasa y rara vez se consigue completar para un mismo año los datos referentes a todas las aduanas del País Valenciano. El Archivo Histórico Nacional (Madrid) conserva dentro del antiguo fondo de Hacienda una recopilación en materia de aduanas que, con grandes lagunas, va desde el año 1781 a 1860. Se trata de una verdadera montaña de legajos repletos de expedientes que, desgraciadamente, tiene poca significación para nuestro tema. Solamente para los años 1834, 1835, 1844, 1852 y 1860 se conservan expedientes de exportación por aduanas. Excepto en 1834 y 1844, en el resto de años sólo hay datos referentes a meses aislados. Por si fuera poco, en 1844 faltan los datos referentes a las aduanas de Dénia, Valencia, Sagunt y Vinaròs. Es decir, que sólo para 1834 hemos podido confeccionar un resumen de mercancías agrícolas embarcadas por cada uno de nuestros puertos a partir de los listados diarios que cada jefe de puerto efectuaba con expresión del tipo de embarcación, nacionalidad, destino y cargamento.

Finalmente hemos recurrido a los archivos municipales de núcleos portuarios, en algunos de los cuales, como Vinaròs y Alicante, conservan ciertos documentos de interés para el tema. También nos han sido de valiosa ayuda las tablas estadísticas elaboradas por otros investigadores, y entre los que queremos destacar los referentes a vino embarcado por Alicante durante todo el siglo XVIII, publicados por Giménez López⁴.

RESUMEN DE LAS EXPORTACIONES AGRARIAS VALENCIANAS HASTA 1920

La revolución decimonónica de los transportes, propiciada por la máquina de vapor y la creciente demanda de productos

³ Existe otra en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, aunque de más difícil acceso.

⁴ Giménez López, E.: *Alicante en el siglo XVIII*, Valencia, 1981.

agrarios por parte de las nacientes sociedades industriales europeas, supondría para el País Valenciano una auténtica renovación de su agricultura que, sin perder nunca sus características mediterráneas, acabaría orientándose definitivamente hacia los cultivos comerciales de mayores rendimientos económicos, tales como la vid y el almendro en los terrenos de secano o de regadío eventual o «alicantino», y el naranjo y las hortalizas en los regadíos, con agua abundante y segura. Los cultivos de subsistencia o de menor interés comercial, como el olivo, el algarrobo, el trigo y la morera, irán desapareciendo de muchas zonas o se refugiarán en lugares que por pobreza de suelos o por excesivas pendientes no resulten aptos para los cultivos comerciales.

A menor escala, esta orientación comercial ya se daba en torno al vino para determinadas comarcas, como el Baix Maestrat y la Huerta de Alicante, en el siglo XVII, y se extendió a algunas más cuando la demanda de aguardientes del XVIII; pero el mapa de cultivos que nos dibuja Cavanilles, a finales de aquella centuria, sigue siendo de predominio generalizado de los cereales: lo que más preocupaba era la producción de alimento básico.

La actividad exportadora, aunque muy diversificada, nunca llegó a operar con grandes cantidades hasta la segunda mitad del XIX. En 1834, como muestra de lo que podían ser las exportaciones valencianas en la primera mitad del siglo pasado, se exportaba por valor de poco más de 16 millones de reales de vellón (unos cuatro millones de pesetas según la reducción monetaria de 1868). Por su valor ocupaba el primer lugar la seda, con un 23,4 %, seguida de las pasas (20,1 %), la barrilla (15,6 %), el aguardiente (8,8 %), el vino (8,2 %), el azafrán (6,0 %), la almendra (4,2 %) y con porcentajes más bajos el esparto, las naranjas y el aceite. Nuestros mejores clientes eran el Reino Unido para el vino, pasas, almendras y barrilla, y Francia para la seda, lana, azafrán y aguardiente. Al resto de países europeos y a la América no española lo único que se exportaba eran productos derivados de la vid; y lo mismo ocurría con Africa, en donde en realidad los únicos clientes eran los mismos colonos alicantinos emigrados a Argelia (Véanse apéndices 1 y 2).

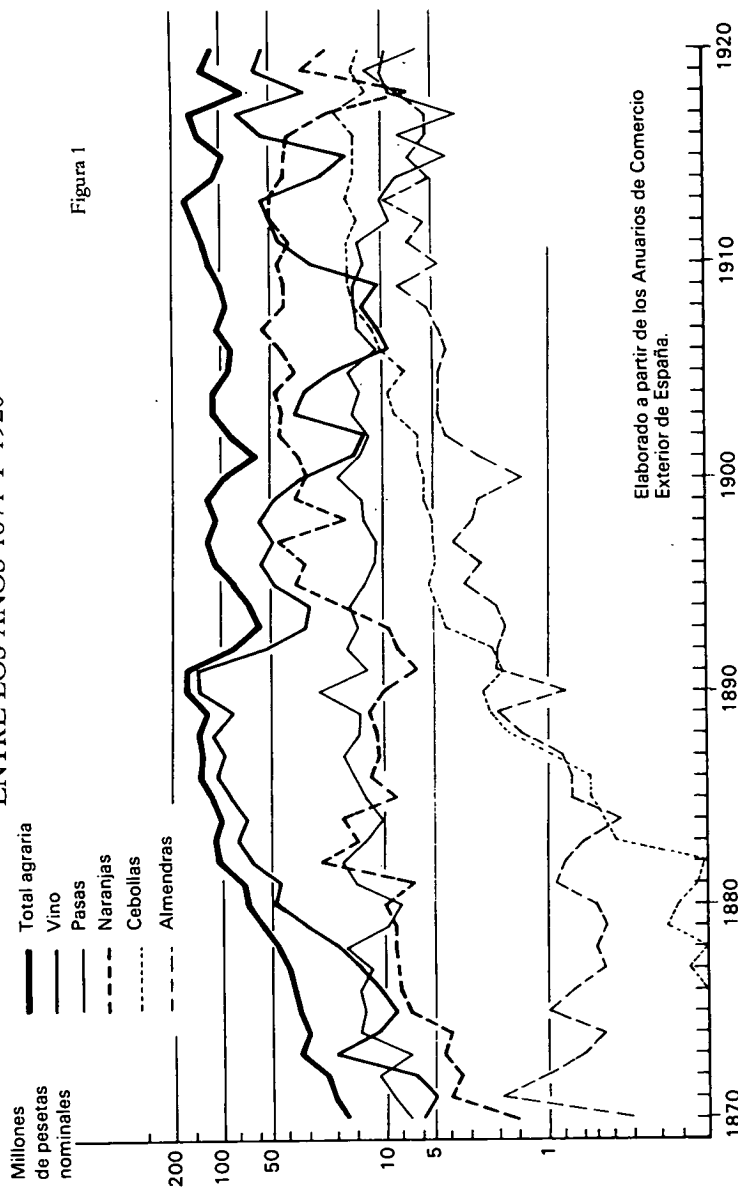
En la segunda mitad del XIX declina la exportación de aguardiente, barrilla, lana y seda. Se mantienen más o menos estables el azafrán y el aceite. Crecen de forma espectacular las de

vino, naranjas y cebollas y, en menor medida, las de almendra, pasas y cacahuets. La figura 1 trata de mostrar la evolución comparada de los cinco principales productos agrarios exportados entre 1870 y 1920, atendiendo a sus respectivos valores, por más que éstos sean en pesetas nominales. El conjunto de exportaciones agrarias creció de manera espectacular entre 1870 y 1890 de 17 a 160 millones de pesetas, cifra esta última que no había de volver a ser rebasada en los treinta años siguientes. La curva muestra claramente que aquel incremento se debió casi exclusivamente al vino, que pasó a valer de 6 millones en 1870 a 140 millones en 1891. Después el descenso del vino se vio compensado por el incremento de la exportación naranjera, que saltó de los 10 a los 40 millones de pesetas entre 1893 y 1897, aunque luego se mantuviera estacionaria hasta 1920. En valor exportado, las naranjas adelantaron al vino en el año 1901, pero sólo por un decenio, ya que, en 1911, el vino volvía a ocupar la cabeza hasta el final del ciclo estudiado. La pasa se mantuvo oscilante entre los 10 y los 20 millones durante los primeros cuarenta años, iniciando su descenso en 1911. Almendras y cebollas parten de valores muy bajos, ya que hasta 1888 ninguno de ambos productos rebasaría definitivamente el millón de pesetas, cerrando el ciclo con valores firmes para la cebolla en torno a las 15 millones, y oscilantes entre 5 y 10 para la almendra.

Por medio de la figura 2 se pretende dar una muestra de la composición de la exportación agraria valenciana en tres momentos significativos del siglo XIX, al tiempo que se da una imagen del incremento de esta actividad. Finalmente, la figura 3 resume el conjunto 1870-1920, destacando el papel de los productos agrarios más importantes en la formación bruta de capital comercial por concepto de exportación. El vino (45,75 %) ocupa el primer puesto, muy por encima de las naranjas (19,1 %) y de las pasas (13,4 %).

VALOR DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS AGRARIAS VALENCIANAS EXPORTADAS ENTRE LOS AÑOS 1871 Y 1920

Figura 1



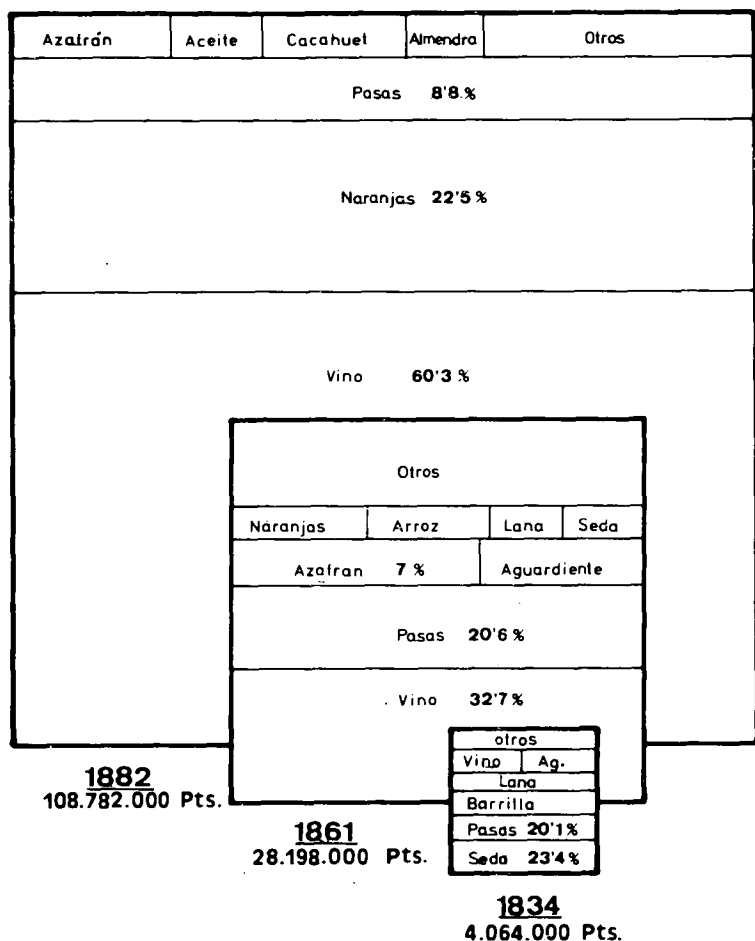


Figura 2.—Valor de las exportaciones agrarias valencianas en tres momentos del siglo XIX.

EVALUACION GLOBAL DE LAS EXPORTACIONES AGRARIAS VALENCIANAS ENTRE 1871 Y 1920

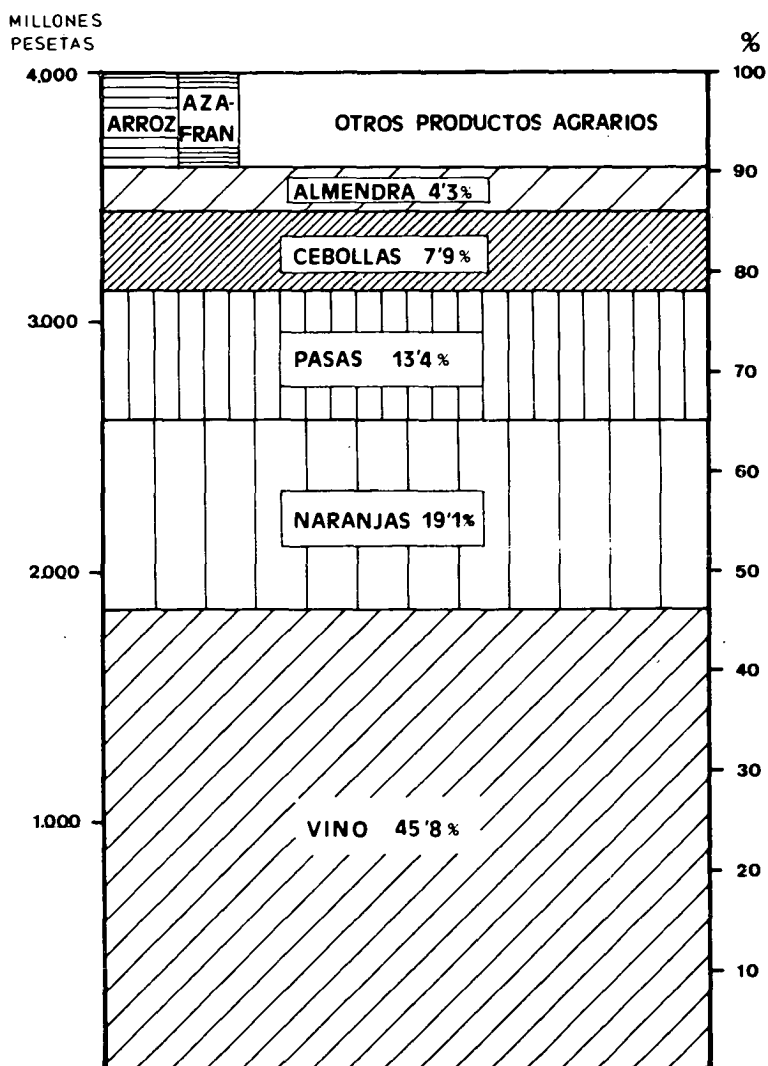


Figura 3

1.1. TRES PRODUCTOS BASICOS EN LA EXPORTACION VALENCIANA DEL SIGLO XVIII QUE DECAEN EN EL XIX: SEDA, BARRILLA Y AGUARDIENTE

1.1.1. La seda: un monopolio del puerto de Valencia

Se supone que la seda fue introducida en Valencia por los árabes, si bien se conservan escasos datos documentales que nos permitan conocer su evolución histórica desde los primeros momentos. La conquista cristiana, respetando a la población musulmana, no supuso ningún cambio negativo para el mundo de la seda; al contrario, las redes comerciales establecidas por la Corona de Aragón favorecieron las exportaciones hacia países europeos y, consecuentemente, la producción local. El siglo XV marcó una de las etapas más prósperas para la seda valenciana, coincidiendo con el esplendor comercial a todos los niveles.

Las principales zonas con plantaciones de moreras eran la Huerta de Valencia y la Ribera del Júcar. La villa de Alzira se convirtió en uno de los principales mercados europeos de seda bruta, siendo significativo que en 1501 recibiera de Fernando el Católico el privilegio de celebrar feria en los meses de mayo y junio (antes se celebraba en septiembre) por ser la época de cosecha del capullo y para aprovechar mejor el mayor caudal del río Júcar en los meses de primavera, ya que la mayoría de exportaciones se realizaban por vía fluvial. La creación de las lonjas, tanto en Alzira como en Valencia, aumentarían las transacciones comerciales. En las Cortes celebradas en Monzón, en 1542, los representantes valencianos solicitaron y consiguieron una serie de medidas proteccionistas y privilegios para su seda, frente a la posible competencia de sedas extranjeras o de las colonias.

La caída de las sederías castellanas en el siglo XVII repercutió favorablemente en las valencianas ⁵, bastante afectadas por la expulsión de los moriscos en 1609. A finales del XVII, el progreso era notable; fue entonces, en 1686, cuando el antiguo *Gremi*

⁵ Larruga Boneta, E: *Memorias políticas y económicas... de España*, Madrid, 1787-1800, volumen I, p. 65.

de velluters fue elevado, por una disposición real, a la categoría de Colegio del Arte Mayor de la Seda. Salvado el paréntesis de la Guerra de Sucesión (1707-1714), las exportaciones de seda bruta o hilada aumentaron considerablemente con destino a los telares de Lyon. La peste que padeció la ciudad de Marsella en 1721, puerto por donde entraban en Francia las sedas valencianas, paralizó durante varios años la exportación de seda bruta o semielaborada y favoreció, de rechazo, la creación de telares en el interior del Reino de Valencia y de algunos lugares castellanos próximos y dependientes económicamente de la ciudad y puerto de Valencia, como es el caso de Requena⁶. La creación de telares locales estuvo muy favorecida tanto por la desgravación fiscal de 1718, la supresión del *Tall* y de ciertos impuestos de consumos y derechos de salida del Reino, cuanto por la prohibición tajante de importar manufacturas sederas procedentes del exterior, especialmente de China. Esto, unido a la coyuntura creada por la peste de Marsella, hizo que el número de telares de la ciudad de Valencia pasase de los 800 que se mantenían desde finales del XVII a los más de 2.000 con que contaba a mediados de los años veinte del siglo XVIII. El sostenimiento de los telares locales tuvo que ser muchas veces protegido con medidas contra la exportación de la seda bruta o hilada. La mayoría de los comerciantes y grandes cosecheros prefirió siempre vender su seda a los tejedores de Lyon, antes que hacerlo a los de Valencia.

La prohibición de exportar seda en rama fue dictada en 1699, pero el paso del tiempo la había convertido en papel mojado. En 1737, los tejedores obtuvieron, mediante presiones, nuevas prohibiciones, que tuvieron que ser repetidas en 1738, 1742 y 1744. A pesar de todo, los comerciantes, como José Vague, continuaron vendiendo seda a los tejedores franceses. Las disputas entre tejedores y comerciantes-productores por esta cuestión continuaron hasta el final de la etapa sedera, en la segunda mitad del XIX⁷.

La producción de seda era, según Tomás Ricord, de 700.000 libras en el año 1791, y había descendido a 560.000 al finalizar

⁶ Piqueras Haba, J: «El desarrollo urbano de Requena», *Cuadernos de Geografía*, 22, Valencia, 1978, p. 45.

⁷ Martínez Santos, V: *Cara y cruz de la sedería valenciana*, Valencia, 1981, p. 48.

el XVIII. Las exportaciones de tejidos se dirigían hacia Madrid, por vía terrestre, o hacia Cádiz, por vía marítima. Desde este puerto eran reexpedidas hacia las colonias americanas. Resulta difícil determinar el volumen de estas exportaciones, contando además con la gran cantidad que era embarcada por contrabando. De los datos oficiales se desprende que la Compañía del Arte Mayor envió a Cádiz 12.835 varas de tejidos de seda en 1779, 4.111 en 1781 y 14.346 en 1783. El último decenio del XVIII marca el inicio de una etapa de decadencia que llegaría hasta 1830. Primero fueron las guerras y los bloqueos marítimos: guerra contra la Convención Francesa entre 1792 y 1795; bloqueo de la flota británica entre 1799 y 1802; guerra contra Inglaterra en 1805; Guerra de la Independencia en 1808-1813, etc. Luego vendría la emancipación de las colonias americanas, la pérdida progresiva de sus mercados y, por último, la competencia de tejidos extranjeros, más baratos y mejor adaptados a las necesidades de los consumidores.

La calidad de la seda valenciana había bajado además con respecto a la que venía desde China o Japón. Ello hacía que el peligro de crisis afectara no solamente a las manufacturas (ya en inferioridad patente con respecto a las de Lyon o el Piamonte), sino también a las mismas exportaciones de seda en rama o hilada que efectuaban grandes propietarios, como el conde de Ripalda o comerciantes-hiladeros como Santiago Dupuy. Entre 1830 y 1835 se realizaron los primeros ensayos para aclimatar la morera *multicaulis*, propia de China. Hacia 1840, la recuperación de la morera y la exportación de seda en rama o hilada era muy considerable y se pensaba que la etapa de crisis había pasado. Realmente podía hablarse de cierta recuperación, pero sólo en los terrenos de producción de seda bruta e hilada, ya que en el campo del tejido la batalla estaba ya más que perdida, dada la incapacidad de los gremios para adaptarse a las nuevas exigencias del mercado y a sus escrúpulos y desconocimiento para mezclar la seda y el algodón o la lana y conseguir tejidos más baratos y prácticos.

La evolución de las exportaciones de seda no tejida es posible seguirla con cierta asiduidad a partir de 1834, año en que se exportaron 49.749 libras, por un valor de 3.810.158 reales de vellón (unas 950.000 pesetas de 1868). Excepto una pequeña

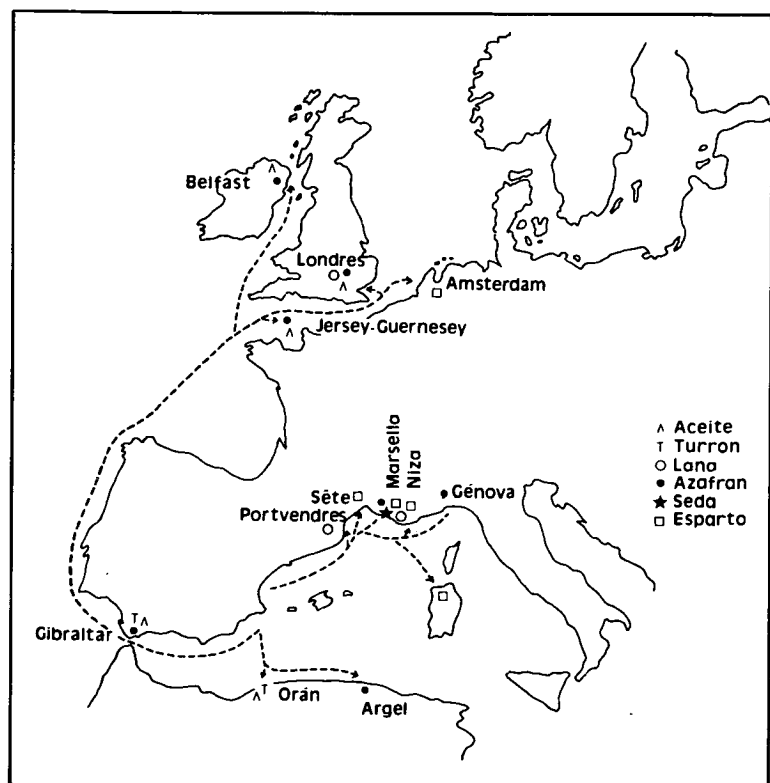


Figura 4.—Destinos más frecuentes de algunos productos valencianos en la primera mitad del siglo XIX.

cantidad (959 libras) embarcadas por Alicante, la inmensa mayoría salió por el puerto de Valencia y su destino era único: el puerto de Marsella, desde donde era transportada luego hasta las sederías de Lyon ⁸. Al año siguiente el valor de lo exportado subió considerablemente y alcanzó los 6,8 millones de reales, cifra todavía baja si se compara con 14,4 millones de reales que reportaron las 196.203 libras expedidas en 1850, uno de los mejores años del período a juicio del contemporáneo a los hechos

⁸ AHN, Hacienda, leg. 2.151.

Berenguer y Ronda⁹. Esta cantidad no se adecua a las estimaciones que, en una mirada retrospectiva, realizó Vicente Lassala, quien en 1865 escribía que, con anterioridad a la ruina de 1854, la cosecha de seda en Valencia era de 1,5 millones de libras y que exportaban las dos terceras partes; es decir, un millón de libras¹⁰, cantidad que juzgamos exagerada a no ser que incluyera también las ventas en el mercado interior (Cataluña, Requena, etc.) o que existiera un comercio de contrabando de gran envergadura que las estadísticas oficiales no reflejan. Siguiendo a la Dirección General de Aduanas, se confirma la grave crisis acaecida a partir de 1854 debida a la fuerte baja en la producción, primero por la enfermedad del gusano, la «pebrina», y luego por las inundaciones de 1864. Sin embargo, a partir de 1870 empieza a notarse una creciente recuperación de las exportaciones que alcanzan su punto culminante en 1882, con casi 3,9 millones de pesetas (mayor valor que en 1850), aunque en los años inmediatos cayeran estrepitosamente (apéndice 3). Este «canto de cisne» de las exportaciones valencianas de seda refleja en cierta medida la resistencia a morir de este sector económico, que no sucumbió como venía siendo tópico pensar en 1854. Efectivamente, dejando ya por sabido que una cosa fue el mundo de los tejidos de seda y otra muy distinta el de las exportaciones de seda bruta o torcida, y que los primeros no supusieran gran cosa en el consumo de la producción valenciana de materia prima, el alza de las exportaciones tuvo que estar apoyada en un alza en la producción. En 1870, Espejo Becerra estima una producción de 1,3 millones de libras de seda en el País Valenciano¹¹, casi tanta como estimaba Lassala antes de la crisis. Es más, en 1875, el agrónomo Sanz Bremón escribía que si bien en años anteriores se habían talado muchas moreras, aún abundaban bastante y seguían cultivándose con esmero¹², lo que nos hace sospechar que

⁹ Berenguer Ronda, J.: «Informe de la Comisión de Agricultura sobre el resultado de la cosecha de seda este año y medios para mejorar la situación», Archivo SEAPV, 1860/I.

¹⁰ Lassala, Vicente: «Contestaciones a las preguntas del señor cónsul de Francia... sobre la industria sedera», Archivo RSEAPV, 1865/II.

¹¹ Espejo Becerra, R.: *Tratado de sericultura, que comprende la historia y estadística de la seda*, Madrid, 1874, p. 56.

¹² Sanz Bremón, M.: *Memoria sobre el estado de la agricultura en la provincia de Valencia*, en 1875, sin numerar.

no fue la «pebrina» quien acabó con nuestra producción de seda, sino otro «enemigo» de la morera: el naranjo, que la desplazó por su mayor rentabilidad económica. De hecho, en las huertas de Murcia, la morera siguió siendo un cultivo importante hasta bien entrado el siglo XX.

1.1.2. Un monopolio alicantino: la barrilla

Se denominaba barrilla a la ceniza resultante de la quema de unas plantas, hoy silvestres, pero antaño cultivadas, como las salsolas y salicornios. Este cultivo se daba en tierras salitrosas, generalmente no aptas para otros cultivos; se sembraban aprovechando las lluvias de abril y se recolectaban a mediados de agosto, dejándolas secar al sol y reduciéndolas luego a ceniza o barrilla. Los usos de la barrilla como materia prima se concentraban en su reducción a sal sosa, aplicable a la fabricación de jabón duro (mezclándola con aceite), y a la de cristal y de tintes ¹³.

Su principal área de cultivo se limitaba en tierras valencianas a la cuenca del Vinalopó y cercanías de Alicante, aunque se extendió también hacia el sur por tierras murcianas ¹⁴. Según Cavanilles, a finales del XVIII, los principales productores eran los términos de Alicante (184.000 arrobas), el Pinós (40.000), Crevillent (26.000), Dolores (50.000), Elx (8.000), etc., hasta completar un total comercial de 332.700 arrobas (83.175 quintales valencianos).

La producción de barrilla se dedicaba, en parte, a las numerosas fábricas de jabón de Elx y otros lugares, a las de vidrio de Busot y l'Ollería, y el resto, preparado, ya para su consumo industrial en los almacenes de Elx ¹⁵, era exportada por el puerto de Alicante, cuyos comerciantes ejercían el monopolio de su embarque ¹⁶.

Las exportaciones de barrilla fueron, junto con las de vino y

¹³ La Gasca, M: *Memoria de las plantas barrilleras de España*, Madrid, 1817, p. 80.

¹⁴ Gil Olcina, A: «Exportación y cultivo de las plantas barrilleras en España», *Estudios Geográficos*, Madrid, 1975, p. 455.

¹⁵ AHN, Hacienda, leg. 2.151.

¹⁶ Bernabé Maestre, J: *Industria y subdesenvolupament al País Valencià*, Mallorca, 1975, página 32.

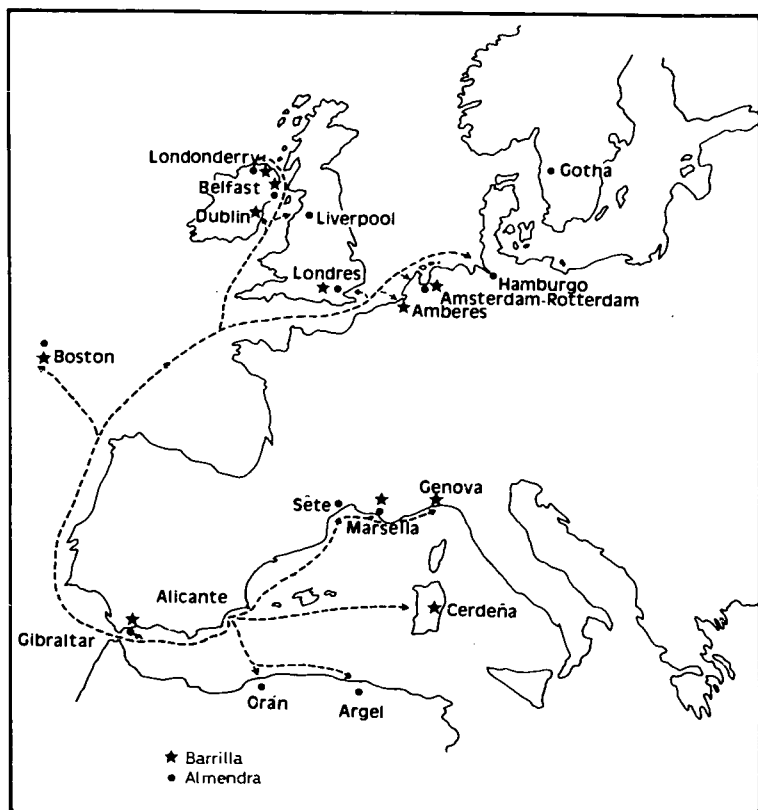


Figura 5.—Principales destinos de la barrilla y almendras embarcadas por el puerto de Alicante en la primera mitad del XIX.

aguardiente, la principal actividad comercial del puerto de Alicante durante todo el siglo XVIII y primera mitad del XIX. Gracias a la reducida tabla estadística que hemos podido elaborar (cuadro I), sabemos que el volumen de las exportaciones en el último tercio del XVIII se mantuvo en torno a los 40.000 quintales anuales, que traducido a dinero suponían entre 1 y 1,5 millones. La competencia de la sal sosa química, obtenida por el método Leblanc desde 1781, no parece que fue un freno importante a las exportaciones. En 1834 se exportaban 84.540 quinta-

Cuadro I
EXPORTACION DE BARRILLA
SALIDAS POR EL PUERTO DE ALICANTE
(en quintales valencianos de 4 arrobas)

Año	Cantidad	Destino	Año 1834	Año 1844
1772 ...	44.692	Belfast	63.252	17.175
1781 ...	60.592	Londonderry ...	8.905	300
1784 ...	45.000	Dublín	850	220
1789 ...	21.530	Londres	1.700	3.130
1790 ...	50.140	Necory	5.390	50
1795 ...	36.000	Gibraltar	190	—
1834 ...	84.540	Amberes	1.000	—
1843 ...	19.104	Rotterdam	497	—
1844 ...	21.097	Boston	1.650	—
1862 ...	1.216	Génova	620	—
1865 ...	683	Cerdeña	245	—
1870 ...	94	Marsella	240	222
Total			84.540	21.097

Fuente: AHN, Hacienda, legs. 2.151 y 2.220. Elaboración propia.

les, que reportaron 2,5 millones de reales, que suponían nada menos que el 58,8 % del valor de todas las mercancías agrarias exportadas por el puerto de Alicante a Europa y a la América no española¹⁷. Pero este año no debe ser tomado como indicativo ya que se trata del mejor conocido para la exportación de barrilla. Diez años más tarde, el volumen exportado había descendido a 20.000 quintales¹⁸, aunque la ruina definitiva no tendría lugar hasta la generalización del método Solvays, para extraer sal sosa química, hacia 1850.

Los principales clientes fueron los británicos, siendo los puertos de Irlanda, especialmente Belfast, los acaparadores de más del 80 % de la exportación, a juzgar por los años 1834 y

¹⁷ AHN, Hacienda, leg. 2.151.

¹⁸ AHN, Hacienda, leg. 2.220.

1844. Los datos referidos al año 1781, extraídos por Giménez del Archivo de Simancas ¹⁹, y que dan como principal destinatario el puerto Ostende, no pueden ser tomados como significativos ya que España estaba en guerra con el Reino Unido y no podían efectuarse envíos directos a Irlanda.

1.1.3. El aguardiente

La demanda internacional de aguardiente, en un mercado controlado y disputado por ingleses y holandeses, se incrementó de forma extraordinaria en las dos últimas décadas del XVII. La razón hay que buscarla en un mayor consumo ocasionado por las siguientes circunstancias: 1. Incremento de la navegación comercial, en donde el aguardiente era el mejor remedio contra el escorbuto en las largas travesías oceánicas; 2. Propagación del consumo de «brandy» a raíz del éxito obtenido por los primeros aguardientes preparados y envejecidos en las bodegas de Cognac (Charentes); 3. Empleo del aguardiente en el encabezamiento de vinos de alta graduación y en la elaboración de ginebra y otras bebidas alcohólicas elaboradas anteriormente con aguardientes no vínicos de menor calidad. Para el caso español hay que añadir además el creciente consumo en las colonias americanas y el propio consumo interior.

Durante el siglo XVII, la región francesa de Charentes se había convertido en el mayor centro productor de aguardiente de Europa. El puerto de La Rochelle y luego los de Tonnay-Charente y Rochefort eran los mayores exportadores del producto, dirigido principalmente hacia Inglaterra y Holanda. El largo período de guerras que ambas potencias sostuvieron de forma intermitente contra Luis XIV entre 1668 y 1713 potenció la extracción de aguardientes del Languedoc, Cataluña y Cinqeterre. Séte, Barcelona y Livorno conocieron entonces una intensa actividad portuaria por esta razón ²⁰. Dentro de España, Cataluña fue la más afectada por la demanda exterior, dando lugar a grandes ganancias en el sector comercial y a una expan-

¹⁹ AGS, Dirección General de Rentas, leg. 724.

²⁰ Enjalbert, H.: *Histoire de la vigne...*, 1975, p. 121.

sión sin precedentes de su viñedo, que se convirtió en el más extenso de toda la Península ²¹.

A raíz de la crisis vitícola francesa entre 1768 y 1782, la demanda exterior de aguardiente español dejó de estar dirigida exclusivamente a Cataluña y se extendió hacia el sur, siguiendo siempre la línea de la costa mediterránea por aquello de que su transporte más barato y seguro era el marítimo. De esta forma, los puertos valencianos se vieron frecuentados por comerciantes catalanes y franceses, que establecieron en los alrededores de los mismos fábricas de aguardiente y casas de exportación, generando la demanda espectacular de vinos para el alambique de que tan a menudo se hace eco Cavanilles, contemporáneo a los hechos. Efectivamente, ninguna otra zona peninsular, después de Cataluña, resultó tan favorecida por aquella demanda, tal como se desprende del cuadro de exportaciones de aguardiente, recopilado por Canga Argüelles y referido al año de mayor tráfico en las postrimerías del siglo XVIII: de las 1.462.305 arrobas (219.345 hl.) expedidos por España, 998.889 arrobas correspondieron a Cataluña, 447.437 a Valencia, 8.907 a Málaga, 7.493 al resto de Andalucía y 2.580 al resto de España ²². En resumidas cuentas, se puede deducir de estos datos que fueron Cataluña y Valencia los que detentaron el monopolio de las exportaciones y que el resto de España apenas si se vio afectada.

Todo parece indicar que las altas cotas de exportación alcanzadas en la segunda mitad del siglo XVIII jamás volverían a repetirse y que, salvada la aguda crisis marcada por las guerras contra Francia e Inglaterra al filo del 1800, la recuperación de los años veinte y treinta no supuso una vuelta al estado anterior, sino que iniciaba una paulatina degradación de las salidas de aguardiente hasta la caída brusca y definitiva de finales del XIX.

Por lo que respecta a la totalidad del Estado, las exportaciones de aguardiente español alcanzaron, en su mejor año de finales del XVIII, la cantidad de 219.345 hl, mientras que en 1826, salvadas ya las crisis bélicas, sólo se exportaron 44.197 hl. ²³. En

²¹ Giralt Raventós, E: «La viticultura y el comercio catalán del siglo XVIII», *Estudios de Historia Moderna*, II, Barcelona, 1956, pp. 157-176.

²² Canga Argüelles, J: *Diccionario de Hacienda*, Madrid, 1833, tomo I, p. 20, voz «Aguardiente».

²³ *Balanza del Comercio de España... en 1826*, Madrid, 1827, p. 107.

los años centrales del siglo se mantiene alrededor de los 30.000 hectolitros anuales, aunque hacia 1860 baja ya de los 20.000 y, en 1886, la exportación es prácticamente nula. En lo que queda de siglo, salvo excepciones, como los cortos períodos de alza de 1887-1888 y 1894-1895, la cantidad exportada oscilará en torno a los 5.000 hl, bajando todavía más en los inicios del siglo XX (apéndice 4).

El País Valenciano también alcanzará a finales del XVIII su punto culminante en cuanto a exportación de aguardiente. El volumen medio alcanzado por aquellos años debió oscilar en torno a los 50.000 hl. anuales. Canga Argüelles lo estima en 67.000 hl; Ricord, para 1791, en 48.600, y Polo Catalina en 26.994, si bien la fiabilidad de los datos estadísticos recopilados por este último en 1799 es dudosa. En 1834, sin contar con el mercado colonial americano ²⁴, las exportaciones valencianas fueron de 10.738 hl. ²⁵. Entre 1861 y 1885 se mantienen en torno a los 5.000 hl, con dos alzas momentáneas en 1867 y 1876 motivadas por las malas cosechas de remolacha, materia prima del aguardiente industrial, en Alemania. La espectacular caída de 1886 es un preludio de la tónica general que informará el último período exportador, antes de que las fábricas de aguardiente se truequen en fábricas de alcohol. Las alzas momentáneas de 1888-1889 y 1894-1895 apenas si enmascaran esta tendencia a la baja (fig. 6).

Los embarques se realizaban principalmente por los puertos de Valencia y Alicante. El primero de ellos mantuvo la primacía hasta que, en 1869, sufrió un fuerte descenso contrapuesto al alza experimentada por Alicante, que pasaría así a desempeñar el primer lugar exportador. Junto a Alicante cabe destacar también el importante papel desempeñado por el vecino puerto de Santa Pola. A partir de 1890, las salidas por Alicante se paralizan y vuelve a ser Valencia, y en parte Santa Pola, los únicos que registrarán cierto movimiento.

²⁴ Remitiéndonos a los datos generales del conjunto español para 1826, el mercado americano suponía menos del 10 % de las exportaciones de aguardiente español y su comercio estaba reservado casi exclusivamente al puerto de Barcelona, en *Balanza Comercial... de 1827*, op. cit., p. 107.

²⁵ AHN Madrid, Hacienda, leg. 2.151.

EXPORTACION DE AGUARDIENTE POR LOS PUERTOS DE VALENCIA Y ALICANTE

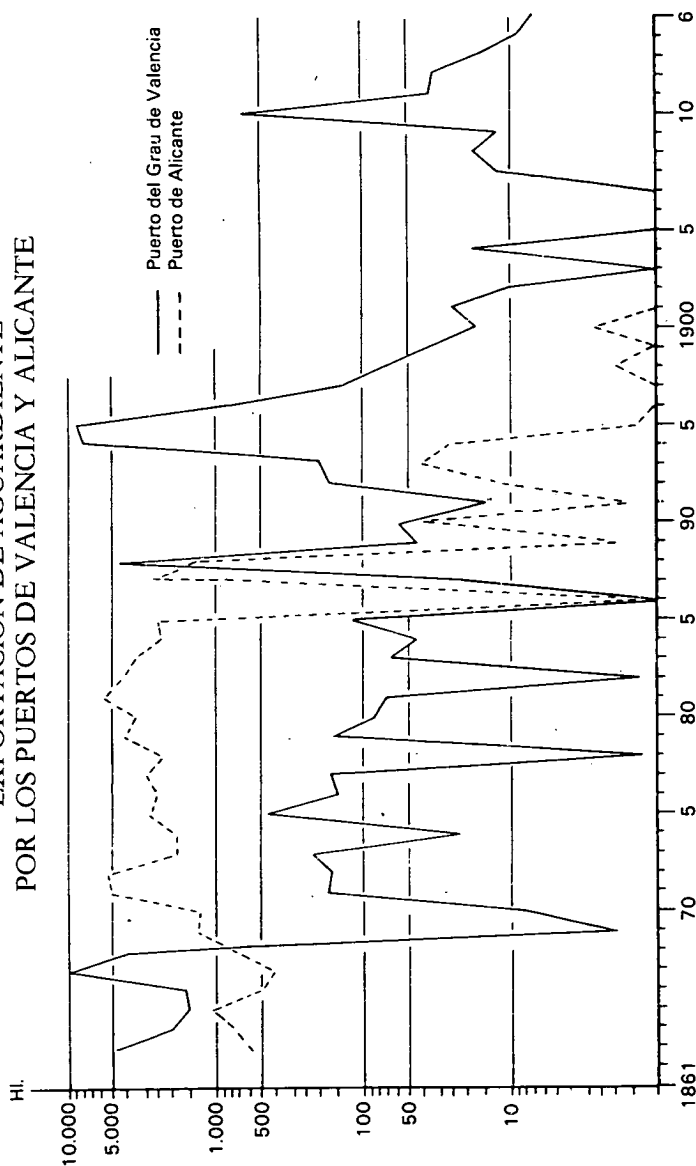


Figura 6

A pesar de todo, no es el comercio exterior el que constituye el grueso de las salidas de aguardiente valenciano. Mucho más importante, por lo menos en la segunda mitad del XIX, resulta ser el comercio de cabotaje, que en términos generales arrojó un volumen cinco veces superior al exterior. Su mejor época coincide con la crisis del «oidium» (1854-1862) y el responsable sería la fuerte demanda catalana, cuyos viñedos padecían la enfermedad y las necesidades de los comerciantes de Reus, Barcelona y Málaga para satisfacer sus mercados exteriores. Resultó entonces que estas tres plazas, las primeras del mercado aguardentero español se dirigieron a Valencia para subsanar sus propios déficits.

El puerto de Valencia monopolizó prácticamente las salidas por cabotaje. Alicante, Benicarló y Sagunt participaron en menor proporción de este incremento del comercio, que apenas si duró veinte años (apéndice 5).

Cuadro II
RED COMERCIAL DE LAS EXPORTACIONES
VALENCIANAS DE AGUARDIENTE SEGUN ADUANA
DE ORIGEN Y PUERTO DE DESTINO
Año 1834. (Cifras en arrobas)

	Vina- rós	Beni- carló	Sagunt	Valen- cia	Ali- cante	Vila- joiosa	Total	%
Gibraltar	1.968	—	1.456	—	3.014	—	6.438	9,0
Londres	—	950	—	—	150	—	1.100	1,5
Liverpool	—	—	—	—	7	—	7	0,1
Belfast	—	—	—	—	63	—	63	0,2
Guernesey	—	560	—	—	580	—	1.140	1,6
Jersey	—	—	—	7.415	1.359	—	8.774	12,3
Burdeos	—	—	2.760	—	—	2.760	3,9	
Marsella	1.107	14.685	9.071	14.380	9.670	—	48.912	68,3
Niza	—	—	—	—	—	240	240	0,3
Argel-Orán	—	—	—	—	280	—	280	0,4
Boston	—	—	—	—	152	—	152	0,2
Río	—	1.726	—	—	—	—	1.726	2,4
Total	3.075	17.920	13.287	21.795	15.275	240	71.592	100,0
¿	4,3	25,0	18,6	30,4	21,3	0,3	100,0	

Fuente: AHN, Hacienda, leg. 2.151. Elaboración propia

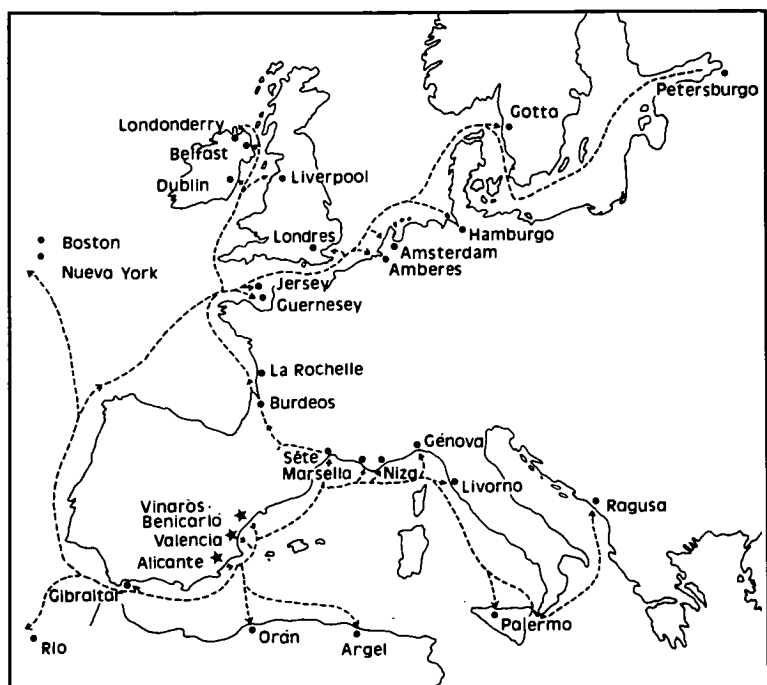


Figura 7.—Vinos y aguardientes. Principales destinos durante la primera mitad del siglo XIX.

A partir de 1885, la DGA elimina la partida «aguardiente» para incluirla en «alcoholes y aguardientes».

El mercado consumidor exterior —ya hemos señalado que en el interior lo canalizan Reus, Barcelona y Málaga— lo constituyen fundamentalmente Francia, Reino Unido y los Países Bajos, entre los europeos, y Cuba, Puerto Rico y Argentina, entre los americanos. Estos por lo que respecta al aguardiente español en general. El aguardiente valenciano sigue la misma dirección. Como se desprende del resumen elaborado para 1834, más de la mitad del aguardiente expedido por Benicarló, Sagunt, Valencia y Alicante iba destinado al puerto de Marsella (cuadro II). Le seguían en importancia Jersey, Gibraltari, Burdeos, Guernesey y Londres, así como Río, este último ya en América (fig. 7).

1.2. DOS PRODUCTOS MENORES EN LA EXPORTACION: AZAFRAN Y CACAHUET

Dentro del cuadro exportador valenciano del XIX merece una llamada de atención el comercio de dos productos que han pasado más o menos desapercibidos, pero que constituyeron en su momento la formación inicial de algunas de las fortunas más sólidas que hoy conocemos en el País Valenciano.

1.2.1. El cacahuete

Las exportaciones de cacahuete, cuyo cultivo se introdujo en Valencia a comienzos del XIX, no empezaron a ser importantes hasta 1864 y acabarían por desaparecer —como también su cultivo— casi un siglo más tarde, marcando así un ciclo totalmente cerrado.

Las Estadísticas de Aduanas correspondientes a 1834 y 1844 consultadas mencionan al cacahuete. En los tres primeros años de la serie que se inicia en 1861, las cantidades exportadas son muy pequeñas (133 Tm. de todo el País Valenciano en 1863), mientras que en 1864 se observa un espectacular auge que se acelerará en los tres años siguientes para estabilizarse en torno a las 2.000 Tm. a partir de 1868, siguiendo luego con algunos altibajos hasta lo que queda de siglo y gran parte del actual. El motivo de este repentino auge se explica por el bloqueo marítimo a que sometieron los Estados de la Unión a los Confederados (Carolina, Georgia y Florida eran los principales productores de cacahuete) durante la Guerra de Secesión. Los mercados de Holanda y Gran Bretaña volvieron sus ojos hacia Valencia, cuyo puerto del Grau se destacaría enseguida como primer centro exportador, por delante de los de Gandía y Cullera. Los puertos de Alicante exportarían pequeñas cantidades, mientras que eran totalmente nulas en los de la provincia de Castellón (apéndice 6).

La importancia del cacahuete dentro del sector de exportación queda reflejada en ese quinto lugar que, por su valor, ocupó entre las exportaciones agrícolas del puerto del Grau entre 1864

y 1896, compitiendo con la seda, el azafrán, las pasas y las cebollas, aunque muy por detrás del vino y de las naranjas. Entre 1865 y 1874, vino a suponer alrededor del 10 % del valor de todas las exportaciones agrícolas del Grau, mientras que en Cullera alcanzaba porcentajes que oscilaban entre el 9,6 % de 1874 y el 37,2 % de 1864, y en Gandía eran del 5 % y 24 %, respectivamente. La tónica de las exportaciones de cacahuete se mantuvo en el primer tercio del XX y decayó bruscamente con la crisis de 1929. El comercio exterior se vio luego casi paralizado desde 1936 a 1945, perdiéndose buena parte de los mercados exteriores y manteniéndose alrededor de las 1.500 Tm. anuales hasta 1957, bajando al año siguiente a sólo 202 Tm. (referidas a toda España).

En los últimos años se ha invertido el comercio y es España quien ha pasado a importar grandes cantidades de cacahuete, siendo también el puerto del Grau el que canaliza el 78 % de las importaciones, según media obtenida para el quinquenio 1972-1976. Brasil (52 %) y USA (37 %) son los principales proveedores, seguidos por pequeñas partidas procedentes de Argentina, Turquía e Israel. La mayor parte de las 20.000 Tm. desembarcadas cada año son distribuidas entre las más de 150 empresas (chocolates, turrón, frutos secos, mantecas, etc.) localizadas en Valencia y pueblos de su entorno, siendo luego comercializados por todo el mercado nacional y exportándose en pequeñas cantidades.

1.2.2. El azafrán

Las exportaciones de azafrán fueron una de las actividades comerciales más firmes y constantes durante buena parte del siglo XIX, dando origen a los dos principales centros manipuladores actuales de este producto en España, como son Novelda (no lejos del puerto de Alicante) y Valencia.

A finales del XVIII, Alicante exportaba en torno a las 5.000 libras anuales de azafrán ²⁶, si bien medio siglo más tarde esta cantidad se había reducido a 1.500 libras, muy poco comparado

²⁶ Cavanilles *op. cit.*, II, p. 252.

Cuadro III
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES VALENCIANAS
DE AZAFRAN EN 1834

Destino	Embarque	Valencia	Alicante	Denia	Torreveija	Total
Marsella		8.452	1.364	—	80	9.986
Londres		—	39	1.300	—	1.339
Gibraltar		—	187	—	—	187
Guernesey		—	5	—	—	5
Génova		—	60	—	—	60
Argel		—	34	—	—	34
Total libras		8.452	1.689	1.300	80	11.521
Valor en rs/un.		754.769	108.665	106.000	7.080	977.114

Fuente: AHN, Hacienda, leg. 2.151. Elaboración propia.

con las más de 20.000 que salían por Valencia²⁷. A juzgar por el cuadro exportador del año 1834, el principal centro de embarque era efectivamente Valencia, y su destino casi exclusivo, el puerto de Marsella, si bien desde Dénia se realizaban algunos envíos notables hacia Londres (cuadro III). El origen del género exportado por Valencia eran las comarcas interiores de Requena-Utiel, donde ocupaba tierras frescas de secano e incluso otras en regadío, y la Manchuela (a caballo entre Albacete y Cuenca). El embarcado por Alicante procedía de Murcia en un 23 % y de la Mancha en un 77 %²⁸. La provincia de Valencia era la que mayor superficie dedicaba al azafrán (2.715 ha.) después de la de Albacete (3.645 ha.) en toda España en fechas todavía recientes como 1934²⁹, año en que su cultivo estaba muy disminuido con respecto al siglo anterior.

La exportación de azafrán conoció su etapa de mayor esplendor entre 1862 y 1882, período durante el cual el valor del

²⁷ Madoz, P: *Diccionario...* Datos referidos a los años 1843 y 1844.

²⁸ AHN, Hacienda, leg. 2.151.

²⁹ Ministerio de Agricultura: *Anuario Estadístico de las producciones agrarias. Año 1934*, Madrid, 1935.

EXPORTACIONES DE AZAFRAN POR EL PUERTO DEL GRAU

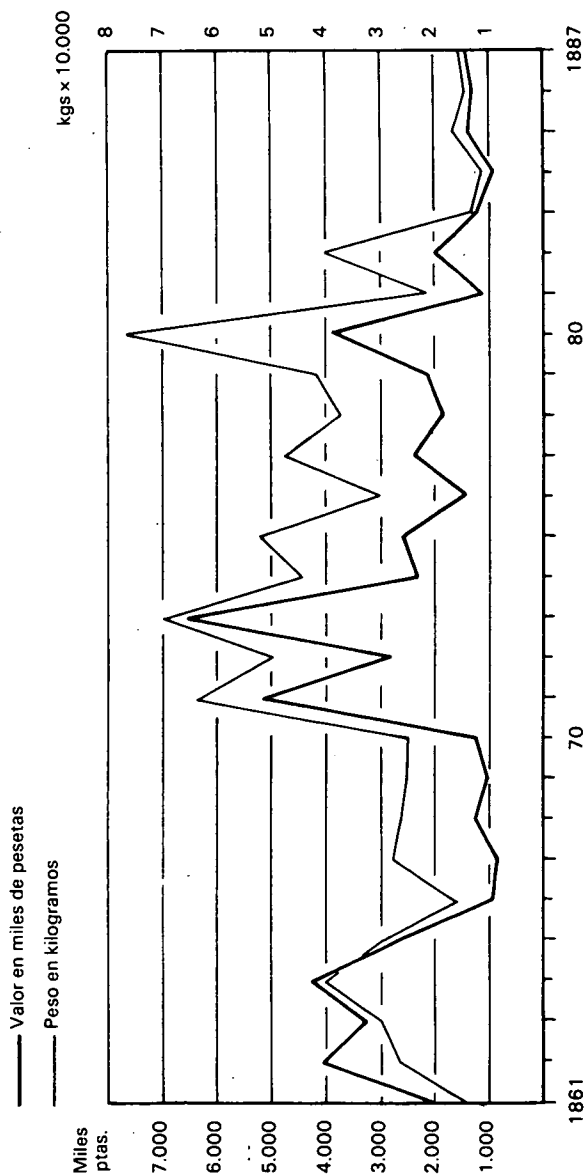


Figura 8

azafrán exportado alcanzó en algunos años la quinta parte de todas las exportaciones agrarias del puerto de Valencia, si bien con respecto al total valenciano nunca llegó a superar el 10 % (apéndice 7). Al no seguir una trayectoria tan alcista como el vino, las naranjas, la almendra y la cebolla, su valor relativo decreció rápidamente en las dos últimas décadas del XIX. Ya en 1882 sólo suponía el 1,8 % de las exportaciones, y en los años siguientes decayó hasta estancarse en torno a los 15.000 kg. anuales, bastante poco si se les compara con los 35.000-40.000 de las dos décadas anteriores (fig. 8). Este descenso se debió a la poca actividad registrada por Valencia a partir de 1883, si bien en Alicante se iniciaba un incremento de la misma y con ello se producía un transvase del control comercial hacia el segundo puerto o, más exactamente, hacia Novelda, localidad en donde se concentraron las principales firmas comerciales. Algunas de estas casas de Novelda llegaron a amasar grandes fortunas y se arriesgaron incluso hasta la creación de una banca local. Tal fue el caso de la sociedad compuesta por Sala y Berasaluce, el primero ligado también al mundo vinícola y el segundo estrictamente comerciante ³⁰.

1.3. EL ARROZ Y EL ACEITE: PRODUCTOS COMERCIALES DE ESCASA PRESENCIA EN LA EXPORTACION

Exponemos ahora dos casos peculiares de la agricultura comercial valenciana, como son el arroz y el aceite, productos ambos muy frecuentes en las transacciones comerciales, pero que rara vez fueron objeto de su exportación fuera de las fronteras españolas, limitándose su especulación a operaciones intercomarcales e interregionales.

³⁰ *Anuarios Estadísticos de la provincia de Alicante de 1862 y 1901.*

1.3.1. La comercialización del arroz: un mercado suficiente en el interior

Aunque, por su valoración, la cosecha de arroz haya sido hasta comienzos del siglo XX la más importante de los regadíos valencianos, y a pesar de ser un cultivo comercial al ciento por ciento, las exportaciones del mismo nunca fueron muy elevadas, manteniéndose su comercialización a un nivel interior y de cabotaje.

Con un rendimiento de 60 Qm/ha., las 26.000 ha. de arrozal que había en 1875 o las 32.000 ha. de 1922 producían una media anual que oscilaba entre las 160.000 y las 190.000 Tm. de arroz, de las que en muy pocos años se exportaron, directamente al menos, por encima de 5.000 Tm., y sólo en una ocasión excepcional (año 1897) se llegó a las 23.000 Tm. Quiere esto decir que para el período de 1861-1920, el arroz exportado supuso entre un 3 y un 5 % de la producción del mismo, mientras que en otros productos, como las naranjas, cebollas y pasas, se solía rebasar cada año el 80 % y en vinos se alcanzó una media superior al 50 %, habiendo años en que ni la misma producción valenciana bastó para cubrir los embarques efectuados por sus puertos.

El puerto del Grau de Valencia monopolizó durante todo este período las modestas exportaciones de arroz, cuyo destino fue casi siempre los mercados de la América española (Cuba y Río de la Plata). En la evolución de la exportación se pueden distinguir varios períodos: en los años sesenta se mantuvo en torno a las 3.000 Tm. anuales, alcanzando en su mejor año (1865) la cantidad de 10.080 Tm.; entre 1871 y 1889 tuvo lugar una profunda contracción, ya que en ninguno de los años comprendidos entre ambas fechas superó la barrera de las 1.000 toneladas; en los años noventa se recuperaría la media de las 3.000 Tm. anuales, ascendiendo luego a las 7.000 Tm. en los primeros años de siglo y gozando de una coyuntura inmejorable, pero momentánea con motivo de la Primera Guerra Mundial (fig. 9).

Conviene aclarar, sin duda, que hasta bien entrados los años noventa, el puerto de Barcelona exportaba a América tanto o más arroz valenciano que el propio puerto del Grau, y que

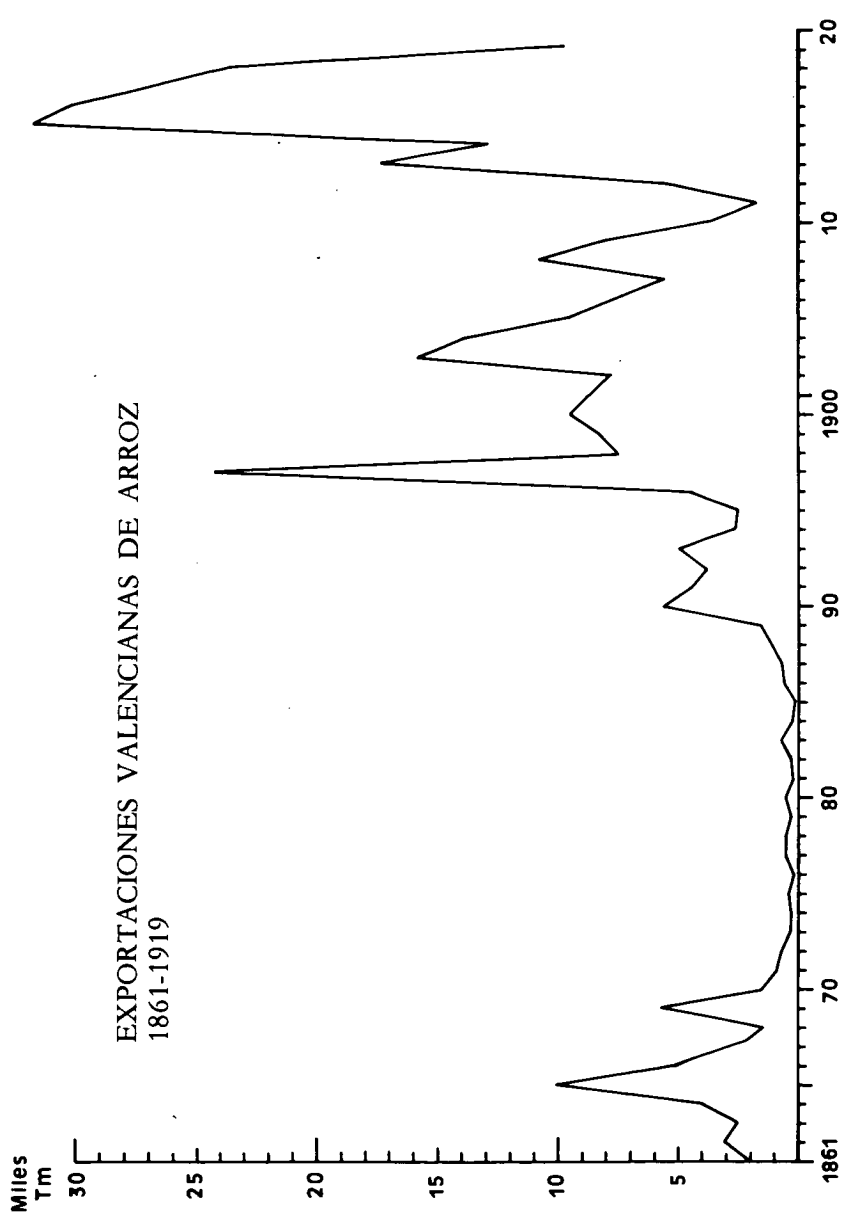


Figura 9

sólo a partir de 1897 empezó a ser prioritario el papel del Grau de Valencia.

Efectivamente, el arroz expedido a otros puertos de la geografía española era cuantitativamente muy superior en volumen que el remitido fuera de España. Los medios de transporte más frecuentes eran el ferrocarril y el barco, si bien no hay que despreciar el que efectuaban carreteros y arrieros. Lamentablemente sólo disponemos de series homogéneas de datos para el tráfico marítimo. De acuerdo con este último, los lugares de embarque eran prácticamente sólo dos: Cullera y Valencia (cuadro IV). Hacia el año 1860 expedían entre ambos casi 60.000 Tm. de arroz y la disminución que se observará en las décadas siguientes se debe a la competencia del ferrocarril, inaugurado por aquellas fechas.

Por lo que a los destinos se refiere, no cabe duda de que el arroz valenciano se repartía por toda la España mediterránea gracias al cabotaje. Recordemos que en 1846 salieron de Valen-

Cuadro IV
EMBARQUES DE ARROZ POR COMERCIO
DE CABOTAJE
(en Tm.)

Año	Expedido por la aduana de	
	Valencia	Cullera
1857	27.934	29.702
1860	23.826	31.478
1865	13.710	10.762
1870	7.580	8.732
1875	11.502	11.785
1880	8.127	13.054
1885	5.909	8.738
1890	18.735	6.251
1895	24.158	4.562
1900	34.839	4.362
1905	31.557	6.228

Fuente: Dirección General de Aduanas. Anuarios de comercio por cabotaje. Elaboración propia.

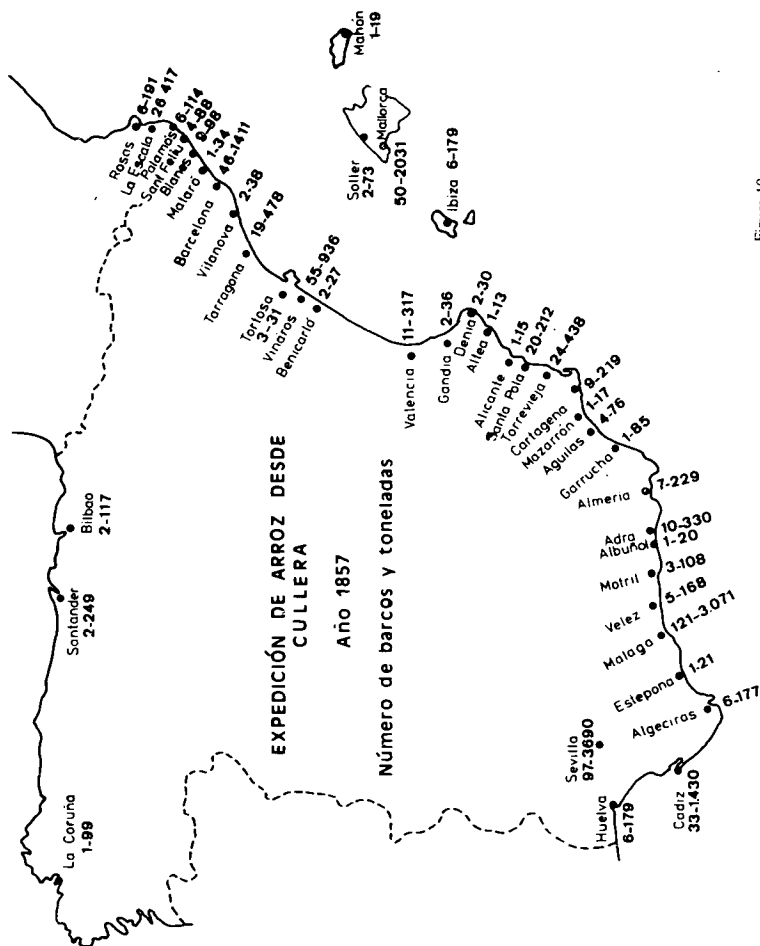


Figura 10

cia 220 barcos cargados de arroz y que, excepto tres, que fueron al extranjero y 14 a puertos del Cantábrico, los restantes se quedaron en puertos catalanes, andaluces y baleares. Otro ejemplo de esta dispersión por el litoral mediterráneo nos lo ofrece el caso de los barcos de arroz salidos de Cullera en el año 1857, según el cual nada menos que 34 puntos del litoral comprendido desde Rosas hasta Huelva, más otros cuatro de las islas Baleares, recibieron su abastecimiento del mismo. De un total de 584 barcos de arroz cargados en la playa de Cullera, sólo cinco navegarían hasta los puertos del Norte, repartiéndose los restantes por el litoral antes señalado (fig. 10).

El grado de dispersión alcanzado por el mercado del arroz en los dos ejemplos comentados nos habla de su aceptación generalizada y del uso que del mismo hacían y siguen haciendo los pueblos del Mediterráneo, hasta convertirlo en un alimento básico y barato, cuya gran demanda era capaz por sí sola de cubrir toda la producción valenciana. Ello explica, en gran medida, la escasa necesidad que ha habido siempre de buscar mercados en el extranjero.

1.3.2. El aceite de oliva: un bien escaso

Aunque dentro del ámbito valenciano no sea difícil encontrar noticias de operaciones comerciales entre algunas comarcas excedentarias y otras muy deficitarias y, sobre todo, los grandes centros urbanos, la mayor parte de las opiniones contemporáneas a los hechos coinciden en atribuir al aceite valenciano un carácter primordial de cultivo de subsistencia que atendía ante todo las necesidades domésticas de los propios agricultores.

En lo que respecta al comercio intercomarcal, hay testimonios documentales que lo acreditan, como sucede a finales del siglo XVIII entre la zona productora de Sant Mateu y la ciudad de Vinaròs, que actuaba no sólo como centro consumidor, sino también como reexpedidor por vía marítima³¹. Por su parte, y por las mismas fechas, la populosa ciudad de Valencia importa-

³¹ AM Vinaròs, leg. del 9-6 al 9-12, «Estados de frutos y manufacturas de los años 1787 al 1795».

ba para su consumo unas cien mil arrobas de aceite al año, que solían llegarle de los secanos no muy alejados del Pla de Quart, Toris, Chiva y Lliria, pero que en años de escasez tenía que importar de Andalucía, Aragón e incluso Mallorca ³². En la ciudad portuaria de Alicante sucedía otro tanto: la producción de su término era muy escasa y el consumo ascendía a 20.000 arrobas, siendo sus centros habituales de aprovisionamiento las almazaras de Elx y Callosa del Segura, así como Andalucía y, sólo en años de gran necesidad, Mallorca ³³. En las ciudades y pueblos del interior, los déficits se cubrían recurriendo más a Andalucía que a las comarcas aceiteras valencianas. En Novelda, con cerca de 7.000 habitantes a finales del XVIII, se producían 3.000 arrobas en el propio término y se importaban otras 3.600 de Andalucía ³⁴. En Requena, gran centro industrial sedero con más de 9.000 habitantes, y sin cosecha propia, se importaban por las mismas fechas casi 10.000 arrobas de aceite de Andalucía, que le llegaba por la ruta de Alcaraz y Albacete ³⁵. El transporte de aceite por tierra era cosa de arrieros, llegando algunos pueblos a especializarse en tal tarea. Así sucedía con los vecinos de l'Ollería y Benigànim, que transportaban el aceite de la Vall d'Albaida hasta Xàtiva y la Ribera del Xúquer; y con los de Borriol, que lo hacían entre el litoral y el interior castellonense.

Todo parece indicar que, según los indicios ya expuestos, las grandes operaciones comerciales con el aceite de oliva, en caso de haberlas, debieron ser de importación y no de exportación, con lo que este producto se sale de la tónica general del resto de productos agrícolas expuestos en este libro. Ello no quiere decir que su especulación no diera lugar a la formación de capital comercial, ni que algunos agricultores no cultivasen el olivo con ánimo de obtener beneficios por la venta del aceite.

Por lo que al primer punto se refiere, desconocemos el volumen de aceite importado desde Andalucía y Aragón, dado que

³² AM Valencia, libros del Pósito de Abastos, varios años, de 1772 a 1793.

³³ AM Alicante, armario 31, libros 21 al 29, expediente sobre «Estados de frutos y manufacturas», años 1789 al 1798.

³⁴ Herrero Jover, Pau: *Aproximación a la historia de Novelda*, 1978, pp. 78-83, reproduce los estados de frutos de 1788 y de 1800.

³⁵ AM Requena, libros de contribución, «Estados de frutos y manufacturas», años 1783 al 1805.

las rutas de transporte en este caso eran preferentemente terrestres y no estaban sujetas a la contabilidad de aduanas como en el tráfico marítimo. Sin embargo, ya hemos visto que estas importaciones existían y cuál era su volumen en un momento dado para algunas poblaciones. Sabemos, además, que el comercio de aceite dio lugar a la formación de algunas grandes fortunas controladas por familias valencianas, como son los casos de los Noguera, Alamar y Casanova, si bien sus negocios no se limitaron sólo al aceite de oliva, sino también al de cacahuete, del que sí se exportaron grandes cantidades como se ha visto en el capítulo anterior. En realidad, estas familias basaban su actividad en almazaras y fábricas de aceite de su propiedad, y a lo largo de los años han elaborado con una gran variedad de materias primas.

El cultivo masivo de olivos con ánimo especulativo fue practicado tanto por estos fabricantes-comerciantes citados (fueron muy famosos los olivares de Alamar en el Pla de Quart y los de Noguera en la Torre de Portaceli), como por algunos grandes terratenientes, como los Roca de Togores en sus extensas posesiones de Elx y Bajo Segura ³⁶, la familia Soler Rico en Castalla o el marqués de Plegamans en Venta del Moro. Sin embargo, esta orientación comercial apenas si afectó a los pequeños y medianos agricultores, tal y como reflejaba un informe redactado en 1921:

«son muy pocos los agricultores que labran más de cuatro o cinco hectáreas de olivar, pudiendo considerarse casi nulo el comercio de aceite, de cuyo caldo hay que importar todos los años grandes cantidades» ³⁷.

³⁶ Ripalda, conde de: «Mejoras positivas de la agricultura», *Bol. RSEAPIV*, tomo 1, años 1839-41, p. 398.

³⁷ Junta Consultiva Agronómica: *El aceite de oliva*, Madrid, 1921, p. 240.

1.4. LAS GRANDES FUENTES DE CAPITAL COMERCIAL: VINO, NARANJAS, PASAS, CEBOLLAS Y ALMENDRAS

1.4.1. Almendra

La exportación valenciana de almendra, que supuso el 4,3 % del valor de las exportaciones agrarias entre 1871 y 1920, estuvo monopolizada durante todo el siglo XIX por el puerto de Alicante. La participación de Dénia fue bastante modesta, mientras que la de Valencia no empezó a ser importante más que a partir de 1909. Aunque con embarques más esporádicos y de menor cuantía, también participaron, ya en el siglo XVIII, Altea y la Vila-joiosa, y en fechas más recientes, Gandía, Vinaròs y Benicarló.

A finales del siglo XVIII, Alicante exportaba el equivalente a 200 Tm. de almendrón o almendra «en pepita», modalidad en la que había de especializarse en la segunda mitad del XIX y que, por tanto, nos vemos en la necesidad de adoptar para poder establecer comparaciones. El mismo puerto embarcaba medio siglo más tarde cantidades que oscilaban entre 117 Tm. de 1834 y las 110 Tm. de 1844 ³⁸, mientras que por el de Dénia salían, respectivamente, 40 y 57, y sumando los dos puertos todavía no se alcanzaban las exportaciones del XVIII. Los principales clientes en este período eran ingleses, alemanes, holandeses y franceses. Los puertos de destino más frecuentes eran Londres, Belfast, Amsterdam, Hamburgo y Marsella (cuadro V). Por su valor, las exportaciones de almendra en 1834 suponían el 4,22 % de las exportaciones agrarias valencianas, porcentaje similar al del período 1871-1920, lo que viene a indicar que su evolución siguió más o menos la tónica general de expansión que atravesó el comercio exterior agrario valenciano.

Dentro del conjunto exportador español de almendra conviene distinguir dos grupos: el primero corresponde a la «almendra en cáscara», monopolizada en el período estudiado por el puerto de Tarragona, y cuyo valor venía a suponer como una quinta parte de toda la almendra exportada por España; el se-

³⁸ AHN, Hacienda, legs. 2.151 y 2.220.

Cuadro V
Destinos de las exportaciones de almendra en 1834 y 1844
(en arrobas)

Destino	Embarque	Año 1834				1834	1844
		Alicante	Denia	Villajoirosa	Gandía	Total	Alicante
Londres		1.318	2.742	44	—	4.104	3.556
Belfast		2.527	—	—	—	2.527	657
Liverpool		611	—	—	—	611	—
Salmout		55	—	—	—	55	—
Londonderry		79	—	—	—	79	—
Necory		3	—	—	—	3	—
Gibraltar		78	—	—	—	78	165
Amsterdam		—	—	—	—	—	1.731
Hamburgo		3.626	—	—	—	3.626	1.568
Suecia		—	—	—	—	—	458
Boston		—	—	—	—	—	76
Marsella		872	352	—	—	1.230	319
Cette		—	—	—	132	132	—
Argel-Orán		—	—	—	—	—	47
Total		9.185	3.094	44	132	12.455	8.623

Origen: País Valenciano únicamente.

Fuente: AHN: Hacienda, legs. 2.151 y 2.220. Elaboración propia.

gundo grupo es el de la «almendra en pepita», que representaba las otras cuatro quintas partes del valor y que era embarcada (según la media obtenida para 1871-1920) por el puerto de Alicante en un 25 %, por el de Palma de Mallorca en un 20,5 %, por el de Málaga en un 20,3 % y por el de Barcelona en un 12,3 %.

Si añadimos a Alicante la actividad del resto de puertos valencianos, se clarifica el papel que ejerció el País Valenciano en el conjunto nacional ya que, para el período 1888-1920, el volumen exportado por sus puertos —Alicante en primer lugar, y Valencia en menor escala— alcanza el 32,2 % de toda la «almendra en pepita» exportada por España. La misma tendencia evolutiva apunta hacia un predominio valenciano cada vez mayor,

EXPORTACIONES DE ALMENDRA EN PEPITA POR EL PUERTO DE ALICANTE, PAIS VALENCIANO Y ESPAÑA

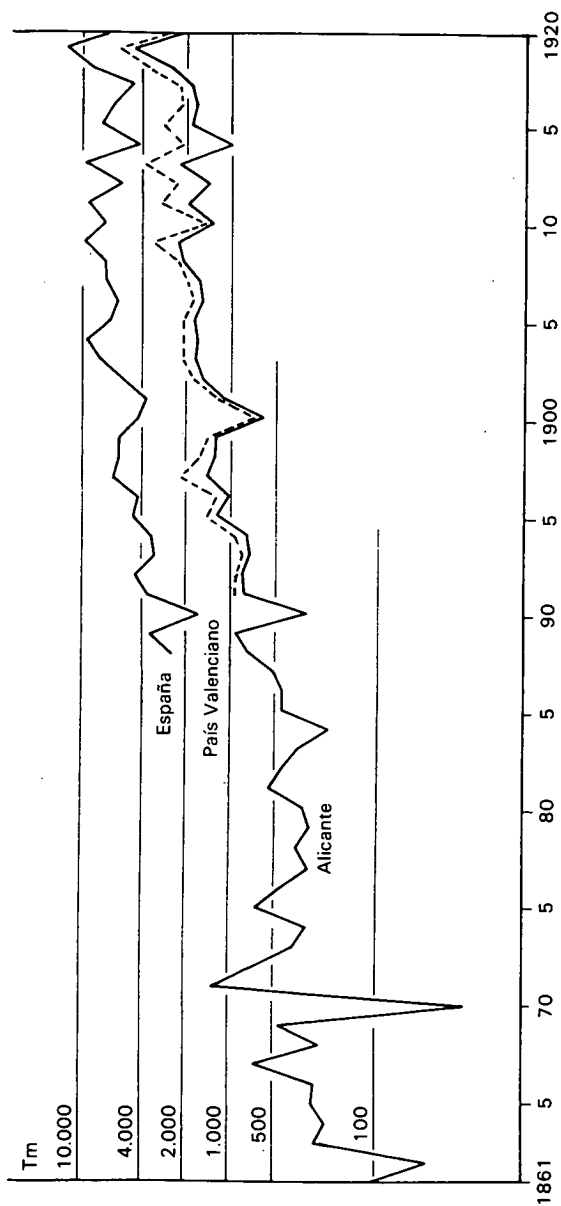


Figura 11

ya que comienza suponiendo en torno al 25 % y acaba con casi un 40 % (apéndice 8). La curva semilogarítmica de la figura 11 nos muestra el incremento de la exportación que, a pesar de atravesar algunas etapas de estancamiento como la que media entre 1872 y 1886, es extraordinario. Si durante el quinquenio 1861-65 se sitúan para el País Valenciano en torno a las 200 toneladas, al final del período la media es 15 veces superior (2.095 Tm. de media anual para el quinquenio 1916-20).

En cuanto a los clientes cuya demanda explica esta expansión, cabe destacar el Reino Unido, que hacia 1900 acaparaba el 60 % de todas las exportaciones, seguido de Francia (el 20 %) y de otros con menor participación, como Italia, Alemania y Países Bajos, en Europa, y Estados Unidos, México y Cuba, en América.

1.4.2. Las cebollas

La exportación de productos hortícolas alcanzaría también gran desarrollo en el período 1861-1920, especialmente a partir de 1880, afectando a los puertos de Valencia, Gandía y Dénia. Destaca entre dichos productos la cebolla, gracias a la creciente demanda por parte de Inglaterra, país que acapararía en torno al 80 % de toda la cebolla exportada. Los otros clientes importantes serían Estados Unidos, Francia y Cuba.

El País Valenciano, a través del puerto del Grau de Valencia, ejercía, como en el caso de la naranja, un monopolio dentro del conjunto español, ya que el porcentaje de cebolla exportado por sus aduanas supondría casi el 100 % del total español (apéndice 9).

La evolución de la exportación es quizá la más espectacular si se tiene en cuenta que se partía prácticamente de cero (figura 12). Las 1.000 Tm. no se superarían hasta 1879; diez años más tarde se pasaba de las 10.000 Tm. y en 1903 se rebasaban las 100.000, manteniéndose estancadas en el decenio 1911-20 en torno a las 150.000 Tm. anuales. El puerto de Valencia marca la tónica general del proceso, ya que acapara más del 90 % del volumen exportado. Sin embargo, cabe señalar el comportamiento de los otros dos puertos exportadores menores. Mientras que Gan-

EXPORTACIONES DE CEBOLLAS DEL PAIS VALENCIANO

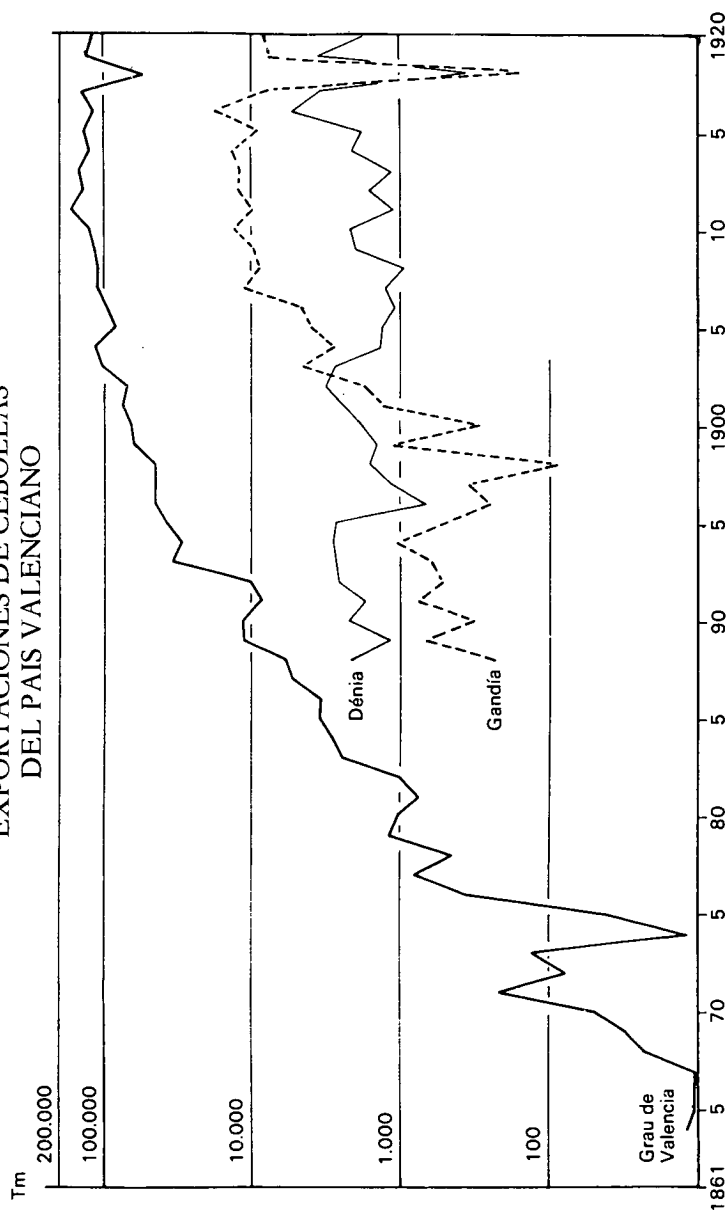


Figura 12

día experimenta un gran avance, el de Dénia se mantiene estancado.

Su cultivo se concentraba, hacia 1920, en las huertas de Valencia, Vega del Turia, la Ribera y la Safor, con una extensión total estimada en 6.400 ha., siendo, por el contrario, casi totalmente desconocida en la Plana y en los regadíos del Vinalopó ³⁹. Al final de los años veinte, Valencia le dedicaba ya 9.310 ha. ⁴⁰.

1.4.3. Las pasas. Orígenes y evolución de su exportación

Antiguas raíces en el comercio exterior de las pasas

La exportación de pasa valenciana era ya una de las partidas más importantes de nuestro comercio exterior en los siglos XIV y XV, siendo sus mercados habituales los países árabes y los del centro y norte de Europa. Los embarques se hacían entonces preferentemente por Alicante, en cuyo puerto estaban afincados buen número de mercaderes flamencos y alemanes, como Iodoco Shedler, representante de la Compañía de Ravensburg. En el transcurso del siglo XVII, los ingleses aumentan sus importaciones dirigiéndose no tanto a Alicante cuanto a Dénia, por donde, según el historiador local Roque Chabas, serían embarcados entre 30 y 40.000 qq. en el año 1686 ⁴¹.

Jerónimo de Ustáriz, en 1724, al repasar las principales exportaciones españolas, señala el importante comercio de pasas entre Málaga y Londres, pero no dice nada al respecto cuando escribe de Dénia y Alicante ⁴². No obstante, se supone que dicho comercio existía. Para 1782, el viajero inglés Townsend señala unas exportaciones de pasa de 30.000 qq. por Valencia y entre 60 y 100.000 qq. por Alicante ⁴³, cantidades que, a nuestro jui-

³⁹ Junta Consultiva Agronómica, *Avance...* 1921, *op. cit.*, p. 316.

⁴⁰ Janini Janini, Rafael: *Resumen estadístico de la producción agrícola en la provincia de Valencia*, Valencia, 1929.

⁴¹ Chabas, Roque: «Los moriscos de Valencia y su expulsión», *El Archivo*, tomo IV, Dénia, P. Botella, 1890, pp. 231-234.

⁴² Ustáriz, Jerónimo: *Teoría y práctica de comercio y de marina*, 1724, edición facsímil de Aguilar, 1968, p. 224.

⁴³ Townsend, A: *Viaje...*, *op. cit.*, pp. 1611 y 1634.

EXPORTACIONES VALENCIANAS DE PASAS

Fuentes: 1824-1848 = Roca de Togores
 1850-1860 = Valero de Palma
 1861-1920 = DGA

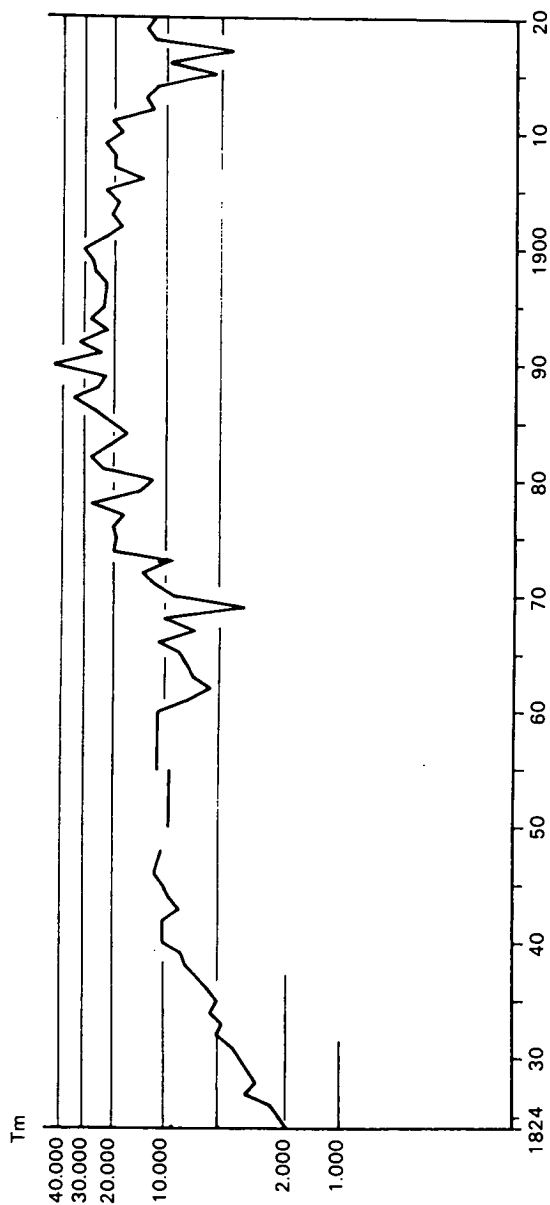


Figura 13

cio, parecen abultadas en demasía, dado que no concuerdan con los de producción, estimada por Cavanilles en unos 60.000 qq. para 1770 ⁴⁴ y en casi 67.000 qq. veinte años más tarde ⁴⁵. El mismo Cavanilles, mejor conocedor que el inglés de la economía valenciana, estima las exportaciones de pasa en una tercera parte de la producción, esto es, en algo más de 20.000 qq. Según la «Guide des Negotiants», publicada por Lipp en 1793, entre Xàbia y Dénia venían a embarcar cada año por término medio entre 20.000 y 30.000 qq, de los que entre 16.000 y 20.000 se destinaban al mercado inglés ⁴⁶. Estas cifras concuerdan mejor con los 29.000 qq. exportados en 1804 ⁴⁷ y con los 34.000 qq. estimados por Jaubert de Passa hacia 1819 ⁴⁸, enlazando, según el ritmo creciente, con la serie completa de datos oficiales que poseemos a partir de 1824 según la recopilación hecha por Roca de Togores en 1849 ⁴⁹ y que comprende las exportaciones realizadas por Dénia y otros puertos de la provincia de Alicante entre 1824 y 1848. El vacío que queda entre 1849 y 1861, año en que comienza a publicarse el Anuario de Comercio Exterior, los hemos cubierto con las medias quinquenales elaboradas por Valero de Palma ⁵⁰ (fig. 8).

La evolución de la exportación de pasas de Dénia ya ha sido tratada de manera amplia por Costa Mas ⁵¹. Poco podemos añadir aquí, como no sea algunas consideraciones acerca de otros puertos exportadores del País Valenciano, como Gandía, Altea,

⁴⁴ Ibídem, p. 1610, según datos que el autor confiesa le habían sido pasados por Cavanilles.

⁴⁵ La fiabilidad de las cifras recopiladas por Townsend es cada vez menor, ya que también en el caso del aguardiente atribuye al puerto de Alicante unas exportaciones que por sí solas superaban a la producción de todo el Reino de Valencia en aquellos momentos.

⁴⁶ Lipp, M. Laurent: *Guide des Negotians...*, París, 1793, p. 388.

⁴⁷ Madoz, Pascual: *Diccionario... 1845-49*, op. cit., voz «Dénia, Partido de».

⁴⁸ Jaubert de Passa: *Canales... 1816-19*, op. cit., p. 600.

⁴⁹ Roca de Togores y Carrasco, Juan: «Memoria sobre el estado de la agricultura en la provincia de Alicante», *Boletín Oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas*, tomo VI, Madrid, 1849, p. 514.

⁵⁰ Valero de Palma, marqués de: *La cosecha de la pasa*, Federación Agraria de Levante, Congreso Agrícola Regional de Castellón de la Plana, 1905, tema XII, Dénia, Imp. José Ezquerdo, 1906, 32 pp.

⁵¹ Costa Más, José: *El Marquesat...*, 1977, op. cit. Véase, para la evolución del comercio dianense de pasas, las pp. 187-262.

Alicante y la misma Valencia, sin olvidar, claro está, que los embarques por Dénia y Xàbia, los puertos del Marquesat, suponían más del 80 % de la pasa valenciana exportada. Otra innovación con respecto al trabajo de Costa es que para el período 1861-1920 hemos utilizado los datos de exportación anual de la Dirección General de Aduanas en lugar de las medias quinquenales que él obtiene a partir de la obra de Valero de Palma, que se refiere únicamente a Dénia e incluyen el comercio de cabotaje.

Tanto Nicolás Morand como Antonio Catalá, dos comerciantes de pasa y publicistas de Dénia de mediados del siglo XIX, coinciden en sus artículos, que regularmente aparecían en el *Boletín de la Sociedad de Amigos del País*, en señalar como inicio a la eclosión pasera el fuerte incremento de la demanda inglesa que siguió a las guerras contra Napoleón y que hizo subir los precios hasta 210 reales de vellón el quintal valenciano de moscatel en 1818 ⁵². Hemos de puntualizar que este precio, considerado altísimo, no es algo privativo de las pasas, sino que se enmarca en el alza general que afectó en aquel mismo año a todos los productos agrícolas, tales como el vino, el aceite, el trigo, etc. ⁵³. La caída de los precios sería escalonada hasta pagarse el quintal a sólo 40 reales en 1832. La rebaja de 5 chelines —25 reales— por quintal, en los derechos de importación a Inglaterra en 1834, permitieron el alza considerable en el precio pagado al productor, que oscilaría entre los 90 reales de 1835 y los 60 de 1840.

Independientemente de estas fluctuaciones en los precios, el volumen de las exportaciones siguió una línea ascendente vertiginosa pasando de 43.434 qq. en 1824 a 204.274 qq. en 1840. En 1834, la pasa exportada representa por su valor el 20,14 % de las exportaciones agrarias valencianas y es la segunda partida en importancia, tras la seda; en el mismo año se embarcó pasa por los puertos de Cullera, Gandía, Dénia, Altea, la Vilajoiosa y Alicante, si bien sólo Dénia supuso el 84,1 % del total. Por destinos, Inglaterra acaparó el 93 %, repartiéndose el resto entre Francia, norte de Africa y Estados Unidos.

⁵² Morand, N: «Apuntaciones sobre el estado en que se halla actualmente en el antiguo Reino de Valencia el ramo de las pasas, causas de su ruina y medios de evitarla», *Boletín Enciclopédico de la SEAPV*, tomo I, Valencia, 1841, pp. 457-460.

⁵³ Hernández, Telesforo, y Piqueras, Juan: «Materiales para la historia de los precios en Valencia durante el siglo XIX», *Estudios*, 7, Valencia, 1980, pp. 155-216.

Entre 1840 y 1870 la pasa sufre una etapa de inmovilismo en el volumen de las exportaciones, estancándose entre los 150.000 y los 200.000 qq. Entre las razones de este inmovilismo o crisis exportadora, Morand apuntaba, ya en 1841, la subida de la tarifa aduanera británica a nada menos que 78 reales por quintal —el precio en origen era de 60 reales por quintal—, que obligaba a un encarecimiento excesivo para el consumidor inglés, quien, por lo mismo, dejaba de comprar dicho producto. A ello había que añadir la competencia de la pasa de Málaga y de la de Esmirna y Corinto ⁵⁴. Dos años más tarde, esto es, en 1843, mejor perfilada ya la crisis, es Catalá quien a la razón arancelaria añade tres causas definitorias de la misma: la primera sería el exceso de oferta y el escaso consumo que se realiza por estos años en Inglaterra, dada la crisis económica de sus industrias y el gran número de parados existentes en aquel país. La segunda causa sería la poca calidad de nuestra pasa frente a la de Málaga y Corinto, especialmente grave ahora que el mercado se había reducido a las clases pudientes inglesas. La tercera y última se refería al monopolio inglés en el tráfico mundial del producto, poniendo e imponiendo precios según sus intereses ⁵⁵.

En un segundo artículo publicado por Catalá, meses más tarde, terminan de perfilarse las razones que determinan la crisis de la pasa de Dénia, mucho más grave aquí que en Málaga y Corinto. La razón estriba en que la pasa de Dénia, más barata, tenía un consumo muy alto entre las clases populares, ya que formaba parte de una comida ordinaria (*pudding*) que, añade el propio Catalá, viene a ser como el consumo usual que aquí se hace del arroz. La pasa de Corinto, de reducida y exquisita elaboración, era mucho más cara y sólo se reservaba a la clase poderosa, mientras que la de Málaga no servía para el *pudding* y se consumía sólo como postre entre las clases pudientes, gozando además de gran aceptación en los Estados Unidos, en donde la de Dénia apenas si era conocida ⁵⁶. Dado que la crisis industrial afectó de manera especial a las clases trabajadoras, principal

⁵⁴ Morand, Nicolás: «Apuntaciones...», *op. cit.*, p. 459.

⁵⁵ Catalá, A: «Sobre la cosecha de la pasa moscatel del Antiguo Reino de Valencia», *Boletín RSEAPV*, tomo II, Valencia, 1843, pp. 393-398.

⁵⁶ Catalá, Antonio: «Noticias sobre el comercio de la pasa moscatel de Dénia», *Boletín Enciclopédico de la SEAPV*, tomo III, Valencia, 1843, pp. 14-16 y 22-25.

mercado de la pasa de Denia, se comprende entonces que las repercusiones fueran aquí peores que en Málaga o Grecia. Los precios, que en 1840 habían sido sólo de 80 reales por quintal, bajaron a 60 reales en 1841 y a 40 en 1842, manteniéndose así al año siguiente ⁵⁷. Como solución a la crisis se apuntaba abrir nuevos mercados en Estados Unidos, Francia, países de Europa central y fomentar más el comercio interior, ya que, salvo algunos carros que se cargaban para Madrid y pequeños embarques para Barcelona, Cádiz y Sevilla, la mayor parte de España desconocía las pasas de Dénia, mientras que la de Málaga gozaba de mayor propaganda tanto por parte de la prensa como parte de la Administración a la hora de establecer leyes arancelarias o formar estados demostrativos de la riqueza nacional. Y no le faltaba razón a Catalá, ya que las pasas de Dénia representaban la mitad de las exportaciones paseras de España, cuyo valor alcanzaba entre el 6,1 % de 1846 ⁵⁸ y el 5,2 % en 1850 ⁵⁹ de todas las exportaciones española.

En 1848 todavía mantenía Inglaterra los 78 reales de arancel aduanero ⁶⁰ y aunque poco después fuera rebajado a 34 reales ⁶¹, la pasa valenciana seguía con dificultades en el mercado inglés, sobre todo a causa de la competencia que le hacía la de Esmirna, antes poco apreciada, pero ahora más solicitada por su baratura y por poder sustituir a la de Dénia en la confección de *pudding* ⁶². También la de Corinto, antes de venta sólo en farmacias, se había popularizado y competía con la de Dénia tanto en Londres como en Trieste, Amberes y Rotterdam, principales mercados europeos, mientras que en Francia, cuyo mercado portuario era Marsella, la competencia corría a cargo de la pasa de Roquevaire, más barata que la nuestra ⁶³.

⁵⁷ Ibídem, p. 15.

⁵⁸ «Importación y exportación en España, año 1846», *Boletín de la SEAPV*, tomo V, Valencia, 1849, pp. 157-161.

⁵⁹ Dirección General de Aduanas y Aranceles: *Cuadro General... en 1850*, op. cit., Madrid, 1853.

⁶⁰ Roce de Togores, J: «Memoria... 1849», op. cit., p. 284.

⁶¹ *La agricultura valenciana*, tomo 1868-1869, p. 101.

⁶² Catalá, Antonio: «A la Sociedad de Amigos del País de Valencia», *Boletín Enciclopédico de la SEAPV*, tomo XII, Valencia, 1860-1861, pp. 269-274.

⁶³ *Memoria de la Exposición General de 1857*, Madrid, p. 494.

El poderoso incremento que las exportaciones de pasa experimentarán entre 1870 y 1890, en que se llega de 10.000 a 40.000 Tm, se deberá fundamentalmente a la conquista del mercado norteamericano —USA y Canadá—, mientras que las ventas al Reino Unido se mantenían casi inalterables. Dicho incremento en el mercado norteamericano es singularmente debido a la ruina de los viñedos malagueños atacados por la filoxera en 1878. Si hasta dicha fecha, Dénia y Málaga se reparten respectivamente los dos grandes mercados mundiales, Reino Unido y Estados Unidos, la ruina de Málaga dejará sola a Dénia como único proveedor peninsular de ambos mercados.

Entre 1878 y 1888 las posibilidades de suministro de Málaga habían quedado reducidas a una quinta parte de lo habitual ⁶⁴, mientras que las exportaciones dianenses a Estados Unidos habrían pasado de 84.000 a 227.000 qq. ⁶⁵. Otros mercados en expansión serían los países nórdicos, sobre todo Dinamarca, Suecia, Noruega y Alemania, que en el último decenio venía a comprar entre 50 y 60.000 qq. anuales de pasa de Dénia.

Este incremento en el comercio provocó una fiebre de plantaciones de moscatel en todo el Marquesat, la Marina, secanos de la Safor y extremo oriental de la Vall d'Albaida ⁶⁶. Gandía, cuyo puerto daba salida a las pasas de la Safor y de Albaida, se convirtió en el segundo exportador y es muy significativo que el valor de las pasas exportadas no fuera rebasado definitivamente por el de las naranjas hasta 1901. Es así que el Grau de Gandía, antes que naranjero, fue un puerto pasero.

Al mismo tiempo se escuchaban voces que advertían del peligro que suponía esta orientación al monocultivo y el exceso de producción que exageraba la oferta y hacía bajar los precios ⁶⁷. Sólo en la Marina-Marquesat la producción pasaba de 400.000 quintales en 1877 a 870.000 en 1890 y nada parecía que iba a detener semejante auge hasta que en 1891 decayeron los precios ⁶⁸, decayó la exportación y se iniciaba la cuenta atrás de un

⁶⁴ Morilla Critz, J: «Vid malagueña y vid americana», *Gibraltar. Revista del Instituto de Estudios Malagueños*, núm. 26, Málaga, CSIC, 1974, p. 81.

⁶⁵ Costa Más, J: *El Marquesat...*, *op. cit.*, p. 199, tabla III.

⁶⁶ Sanz Bremón, M: *Contestaciones...*, *op. cit.*, p. 40.

⁶⁷ *La Gaceta Agrícola*, tomo V, año 1878, p. 368.

⁶⁸ *La Gaceta Agrícola*, tomo XVIII, año 1891, p. 496.

largo período de crisis que culminaría con la casi total desaparición de la actividad pasera.

Tras alcanzar su mejor momento en 1890, con casi 45.000 toneladas, las exportaciones valencianas de pasas inician en 1891 una trayectoria descendente marcada por profundas caídas escalonadas, como las de 1902, 1912 y 1937. En el último decenio del siglo XIX, aunque con precios bajos, el volumen exportado se mantendría todavía en torno a las 25.000 Tm., muy similar a la década anterior. Tras el fuerte descenso de 1902, el nivel medio permanece, durante otro decenio, alrededor de las 20.000 toneladas, pero a partir de 1912 se establece en torno a las 10.000 Tm., bajando de nuevo a raíz de la crisis del 29 y cayendo definitivamente durante la Guerra Civil en 1937 (apéndice 11).

1.4.4. Las exportaciones de naranjas

Limitándonos únicamente al período estudiado, las exportaciones de naranja suponen el 19,1 % del valor total de las exportaciones agrarias valencianas entre 1871 y 1920, porcentaje tres veces menor al de los productos vitícolas, aunque luego pasará a ser el primer puntal indiscutible de la exportación. Y es que el comercio de naranjas irrumpe muy tarde en el mercado internacional. A finales del siglo XVIII las naranjas valencianas se vendían casi exclusivamente en los mercados interiores (Valencia, Madrid, Barcelona, etc.), como fruta de temporada y limitada a aparecer en las mesas como postre típico de Navidad.

El comercio internacional entre los centros productores de la Europa meridional y los mercados septentrionales parece ser que se inició tímidamente en el último tercio del siglo XVIII. El Reino Unido empezó por comprar naranjas a Portugal, tanto dulces como amargas, pasando estas últimas a constituir un plato nacional inglés como es la mermelada⁶⁹. Sicilia y Malta eran otros centros productores que enviaban sus naranjas a Francia, Reino Unido y Países Bajos. También Valencia, según Bourgoing, exportaba naranjas y limones hacia 1787, aunque no

⁶⁹ Liniger-Goumaz, M: *L'orange d'Espagne*, Ginebra, 1962, p. 51.

sabemos a dónde. Pero fueron los mallorquines del puerto de Sóller los que iniciaron de una manera sistemática el embarque con destino a Francia tanto de naranjas mallorquinas como valencianas ⁷⁰.

Desde las playas de Vila-real y Burriana empezaron a embarcarse naranjas en el año 1829, aunque sólo con carácter de cabotaje, tardando bastantes años en iniciar los envíos al extranjero ⁷¹.

Cuadro VI
LOS INICIOS DE LA EXPORTACION DE LA NARANJA
VALENCIANA. AÑO 1834
(en arrobas)

Embarque \ Destino	Marsella	Sete	Londres	Belfast	Nueva York	Total
Valencia	19.000	—	—	—	—	19.444
Cullera	26.550	730	—	—	—	27.280
Gandía	3.000	—	—	—	—	3.000
Dénia	—	—	7.570	—	2.475	10.045
Vilajoiosa	300	—	—	—	—	300
Alicante	2.760	—	3.105	1.175	—	7.035
Torreveja	6.300	—	—	—	—	6.300
Total	58.354	730	10.675	1.175	2.475	73.409

Fuente: AHN, Hacienda, leg. 2.151.

El primer cuadro de exportaciones valencianas no lo hemos podido fijar hasta el año 1834 (cuadro VI), y en él todavía no registran actividad alguna las aduanas de la provincia de Castellón. En cambio, el principal lugar de embarque era la playa de Cullera, sin duda alguna por su cercanía a los huertos de Alzira y Carcaixent, siguiéndole el puerto de Grau (Valencia), Dénia, Alicante, Torreveja, Gandía y la Vilajoiosa (esta última con cantidades muy reducidas). En cuanto a destinos, todos los embar-

⁷⁰ Laborde, A: *Itinéraire descriptif de l'Espagne*, II, p. 146, y III, p. 214.

⁷¹ Ribelles Comín, J: *Intereses económicos de Castellón*, 1905, p. 66.

ques de la provincia de Valencia, más los de Torrevieja y la Vilajiosa iban dirigidos a Marsella, salvo una pequeña partida a Sète, mientras que los embarques por Dénia iban a Londres y Nueva York, y los de Alicante se repartían entre Marsella, Londres y Belfast. En resumen, Francia acaparaba el 80 % de las exportaciones valencianas, mientras que el Reino Unido y los Estados Unidos cubrían el resto. De cualquier forma, todos aquellos envíos no sumaban más que 940 Tm., por un valor de 146.818 rs. de vellón, que no suponían más que el 0,9 % de las exportaciones agrarias valencianas. Diez años más tarde, y a juzgar por los datos recopilados en el *Diccionario* de Pascual Madoz, Castellón exportaba entre 150 y 200 Tm. anuales y Valencia entre las 307 Tm. de 1844 y las 1.410 Tm. de 1845 ⁷².

En estos momentos iniciales, el país exportador mejor situado en el mercado internacional era Portugal, gracias a los embarques que allí realizaban los navíos del Reino Unido, principal consumidor. En 1849, por ejemplo, Portugal exportó 20.000 toneladas mientras que España sólo facturó 6.000, de las que una cuarta parte fueron al Reino Unido y todas las restantes a Francia. Sin embargo, la competencia valenciana y la plaga de insectos parásitos que azotó a los árboles portugueses hizo que nuestro vecino perdiera rápidamente terreno y que treinta años más tarde hubiera desaparecido casi totalmente del panorama exportador (sólo 2.376 Tm. en 1881, por 81.300 de España).

Se considera como básica para entender el desarrollo posterior, la conquista del mercado británico por parte de los valencianos. Ya hemos visto que en 1834 existían embarques para aquel país desde Dénia y Alicante; sin embargo, desde el puerto de Valencia los primeros envíos se retrasan a 1849, según Barrère ⁷³, y a 1853, según Bellver ⁷⁴. Según este último, más explícito en su información, la conquista del mercado británico se debió a la iniciativa del valenciano Francisco Sagristà, quien financió el envío, en 1853, de cien cajas de naranjas que merecieron las alabanzas de la casa consignataria inglesa, quien las califi-

⁷² Madoz, P.: *Diccionario... 1845-49, op. cit.*, voces: «Castellón», «Valencia».

⁷³ Barrère, P.: «Les agrumes dans le monde», *Les cahiers d'Outre Mer*, Burdeos, abril-junio, 1954, p. 157.

⁷⁴ Bellver, J.: *La naranja española en el mundo*, Servicio de Publicaciones Agrícolas, Madrid, 1926, p. 12.

có como de calidad superior a las de Sicilia, tenidas por entonces en Inglaterra como las mejores. El mismo Sagristà ampliaría el negocio en años sucesivos con nuevos envíos a Londres, abriendo, además, mercado también en Hamburgo.

La evolución y pormenores de la exportación española de naranjas, a partir de 1849, ya fue estudiada por Liniger-Goumaz en *L'orange de l'Espagne* (1962). La novedad que ahora presentamos radica fundamentalmente en la confección de nuevos datos estadísticos, extraídos de los Anuarios de Comercio Exterior por Aduanas, que nos permiten conocer no sólo cuál fue la participación valenciana en el conjunto español, sino también el papel de cada una de las aduanas valencianas (fig. 14).

Liniger-Goumaz divide el período exportador en varias fases, y así nos habla de una «Edad de Oro» entre 1850 y 1893. Queremos puntualizar que esta «Edad de Oro» no significa una expansión constante de las exportaciones, sino que presenta dos momentos de estancamiento, el primero entre 1861 y 1870, y el segundo entre 1881 y 1893. Efectivamente, las exportaciones valencianas, que en 1861 suponían el 53,2 % de las españolas, era de 9.000 Tm. en 1861 y se mantuvieron en torno a las 12.000 toneladas durante todo el decenio entrante, en el que Francia siguió siendo nuestro cliente casi exclusivo al acaparar las tres cuartas partes de todas las ventas al exterior. Justo en 1871 tiene lugar un salto espectacular: el País Valenciano pasa a exportar 45.764 Tm. y eleva su participación al 75,2 % en el conjunto español, expansionándose luego durante aquel decenio hasta alcanzar, en 1880, una exportación de casi 90.000 Tm. y una participación del 85 %, que le coloca en situación de claro monopolio. Entretanto, y como causante de dicha expansión, se había producido la conquista del mercado británico, que rápidamente desbancó al francés en el primer puesto de nuestros envíos.

Entre 1881 y 1893 asistimos a un estancamiento de las exportaciones, que se mantienen en torno a las 80.000 Tm., contando también las que salen por ferrocarril a través de la aduana de Port-Bou, ya que procedían exclusivamente de estaciones de ferrocarril valencianas.

De nuevo, en 1894, tiene lugar otro espectacular salto al pasar de 80.000 a 140.000 Tm., que no es sino el inicio de un período expansivo que dura hasta 1913, año en que se rebasa am-

EXPORTACIONES VALENCIANAS DE NARANJAS HASTA 1920

- País Valenciano
- Grau de Valencia
- - - Borriana
- Castellón
- - - Gandía

Tm

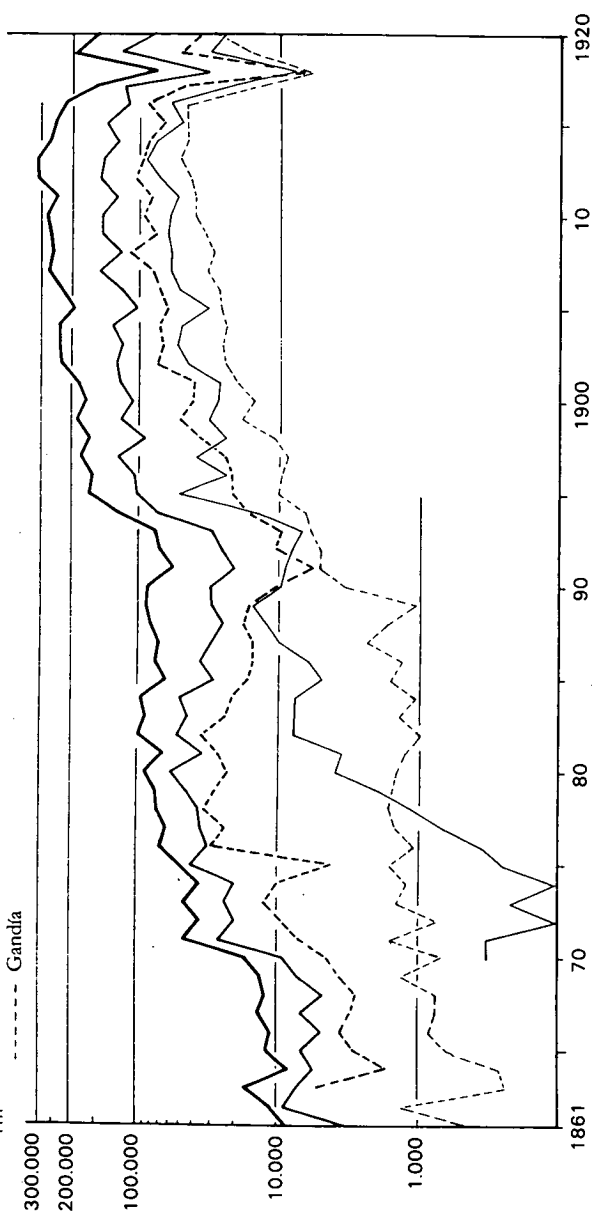


Figura 14

pliamente las 500.000 Tm. También en este caso fue la demanda británica la principal responsable de la expansión, aunque ahora ya empezaban a participar otros clientes, como los Países Bajos y Alemania. En 1902, el Reino Unido acaparaba el 65,5 % de las exportaciones españolas de naranjas; Francia, el 18,7 %; Alemania, el 8,9 %; Bélgica, el 3,5 %, y Holanda, el 2,2 %.

La Primera Guerra Mundial supone un fuerte revés para nuestro comercio exterior, tanto por el descenso en la demanda cuanto porque las compañías navieras extranjeras encargadas del transporte de naranjas tuvieron que poner sus barcos al servicio de sus países y la marina mercante española estaba incapacitada para tomar el relevo. En 1920, las exportaciones valencianas habían bajado a 200.000 Tm. y era el Reino Unido el único cliente que se mantenía más o menos firme, mientras que Francia y Alemania ya no compraban prácticamente nada (apéndice 12).

Recordemos, a modo de apéndice, que la recuperación era total en 1924 y que en 1930 se alcanzó el millón de toneladas, mientras que hoy se exporta en torno a millón y medio y nuestro primer cliente ya no es el Reino Unido, sino Alemania.

En cuanto al papel desempeñado por los distintos puertos y aduanas en la tarea exportadora, la mejor infraestructura del Grau de Valencia permitió que fuera este puerto el que capitalizara, desde casi los mismos momentos iniciales, la mitad de todas las exportaciones marítimas, a pesar de que los centros de producción estaban más próximos a otros lugares de embarque. Borriana, en plena zona naranjera, no construyó su puerto hasta 1923, por lo que los embarques se efectuaban allí a mar abierta, a pesar de lo cual el volumen de exportaciones fue siempre importante, aunque muy inferiores a las del Grau de Valencia. La construcción del puerto de Castellón, emprendida en 1865, pero no inaugurada hasta 1891, dividió las posibilidades de embarque para las naranjas de la Plana, si bien la suma de ambos seguía siendo inferior a las exportaciones del Grau de Valencia. Por la playa de Cullera, principal lugar de embarque en 1834, las exportaciones se mantuvieron siempre muy modestas al no prosperar ninguna de las tentativas portuarias que le hubieran convertido en el puerto de embarque más cercano a los naranjales de la Ribera. Tampoco por Dénia se realizaron muchos embarques a pesar de que tenía mejor infraestructura, recibía la visita

asidua de navíos ingleses que venían por las pasas y contaban con ferrocarril hasta Carcaixent desde 1884. En cambio, Gandía sí que supo aprovechar mejor la oportunidad: aunque hasta 1890 fue más un puerto pasero que naranjero, el ferrocarril Carcaixent-Gandía (1864), el puerto sobre la desembocadura del Riu de Sant Nicolás (1893) y la conversión en naranjales de su antigua huerta, hicieron de Gandía un gran centro exportador de naranjas a comienzos del siglo XX. Ya en fechas más recientes —que no recogemos en nuestra serie estadística—, Gandía ha pasado a ser el segundo exportador valenciano, superando a Burriana y Castellón.

La exportación por ferrocarril no fue posible hasta la inauguración del paso de Port-Bou en 1883, y adquirió rápidamente un volumen tal que Port-Bou se convirtió, ya en 1891, en la segunda aduana naranjera de España, con la particularidad de que, durante el período estudiado por lo menos, todos los trenes procedían de estaciones valencianas, siendo las más asiduas aquellas que no tenían un puerto cerca, como las de Alzira y Sagunt.

1.4.5. Los vinos: la principal fuente de divisas hasta 1920

Hasta la segunda mitad del siglo XIX, la exportación de vinos valencianos estuvo limitada prácticamente a los embarques que se realizaban por los puertos de Alicante, Benicarló y Vinaròs. Por el Grau de Valencia, que más tarde habría de superar en volumen de vino exportado al resto de puertos españoles, el tráfico se reducía al embarque de aguardientes y a alguna que otra esporádica partida de vino. Con anterioridad a 1854 por Benicarló y Vinaròs se llegaron a embarcar conjuntamente en sus mejores años poco más de 50.000 hl., mientras que por Alicante nunca se sobrepasaron los 40.000 hl.⁷⁵

Canga Argüelles estima que, sin incluir el mercado americano, las exportaciones valencianas de vino fueron de 37.216 hl. en su mejor año de finales del XVIII, cantidad que venía a representar el 20 % del total exportado por España. En aquellos momentos, además de los renombrados vinos *Carlón* (Baix Maestrat) y *Fondillón* (Alicante), gozaban de buena demanda los

⁷⁵ Piqueras Haba, J.: *La vid y el vino en el País Valenciano*, Valencia, 1981.

dulces de Torrent y Portaceli, los tintos selectos de Biar y Beniexama, y los vinos de pasto de *Aloque* (Alicante), Pla de Quart, Sagunt, Benicarló y Vinaròs.

Sin contar tampoco los destinos americanos, el volumen exportado en 1834 fue de 50.000 hl, de los que casi las cuatro quintas partes fueron embarcadas por los puertos del Baix Maestrat y el resto por Alicante, siendo minúsculas las partidas embarcadas por Dénia, Altea, la Vila-joiosa, Torrevieja y Valencia. Atendiendo a los destinos, nuestros mejores clientes eran los británicos que, bien directamente, bien a través de Gibraltar, se llevaban la mitad de las exportaciones. El vino restante se repartía entre los puertos del mar del Norte (Amsterdam, Hamburgo, etcétera), Marsella, Livorno y Río de Janeiro. De escasa relevancia eran las ventas a Argelia, para atender la demanda de colonos alicantinos, y a los Estados Unidos.

Diez años más tarde, en 1844, las exportaciones habrían descendido a 25.800 hl, de los que 21.500 hl. serían embarcados por Benicarló-Vinaròs y el resto por Alicante.

Desconocido el volumen que podría ser exportado a la América española, aunque no debía ser muy alto por parte de Valencia, dado el monopolio que en este sentido detectaba Barcelona, solamente podemos añadir que las salidas de vino por cabotaje eran muy superiores a las de comercio exterior. Así, en 1844, salieron de Benicarló y Vinaròs por cabotaje 39.500 hl. de vino, casi el doble del expedido directamente al extranjero. El destino más frecuente de estos embarques era el puerto de Barcelona, desde donde, en barcos de mayor calado, era reexpedido hacia América.

El descenso de la producción mundial de vino entre 1852 y 1862, ocasionado por el «oidium», provocó la demanda de vino de aquellas zonas que no habían sufrido sus efectos o que habían sufrido muy poco, como era el caso del País Valenciano. Estas zonas vitícolas, coyunturalmente favorecidas, tenían que atender los mercados de los países afectados por el «oidium» y los mercados exteriores de esos mismos países que habían quedado desasistidos. Por tanto, al vino valenciano se le ofrecían nuevos mercados al paso que se incrementaban los ya existentes. Dichos mercados eran fundamentalmente dos, dividido cada uno de ellos a su vez en otros dos:

Mercado exterior:

a) Europa: Francia, Italia, Alemania, etc., cuyos viñedos estaban sin producción debido a la enfermedad.

b) América: mercados tradicionalmente abastecidos por España y Francia y que ahora Francia no podía atender.

Mercado interior:

a) Cataluña, tanto porque sus viñedos habían resultado muy dañados cuanto porque Barcelona era puerto de embarque de las principales partidas destinadas a América.

b) España oceánica y del Cantábrico, hasta entonces abastecida por los vinos de la mitad NW de la Península, ahora también invadida por la enfermedad.

*El mercado exterior del vino durante la crisis del «oidium»:
1852-1862*

En términos globales, las exportaciones del vino español crecieron de 613.417 hl. en 1850 a 1.647.336 hl. en 1857 y se mantuvieron en torno a 1.220.000 hasta el año 1867. Si separamos de estas cantidades los vinos de Jerez, Puerto de Santa María y Málaga, y nos quedamos sólo con el vino común, el salto es mucho más espectacular, ya que se pasa de 346.238 hl., en 1850, a 1.297.294 hl., en 1857, manteniéndose luego en torno a los 800.000 hl, toda vez que los vinos generosos apenas si experimentaron variaciones antes, durante y después del «oidium» dadas sus características peculiares de mercado.

Por lo que respecta a Europa, interesa destacar el gran incremento que experimentaron las compras francesas, italianas, alemanas y portuguesas entre 1850 y 1857, y cómo una vez restituidos los viñedos, sólo se mantuvieron los mercados de Alemania e Inglaterra, países de escasa viticultura, aunque en el caso de Francia se había conseguido mejorar la posición con respecto a 1850.

En América, a pesar de ser todavía Cuba y Puerto Rico colonias españolas, tanto ambas islas como el resto de países hispanoamericanos habían sido conquistados por los vinos franceses en el curso de la primera mitad del XIX debido no sólo a la mejor infraestructura comercial francesa, sino también por la calidad en la elaboración de sus vinos. Con todo, la consiguiente de-

manda de vino español, a falta del francés, permitió conquistar un buen número de mercados americanos que se verían consolidados, incluso después de que Francia recuperase su producción normal, gracias también a la «mayor perfección con que presentaban dicho artículo sus introductores»⁷⁶, generalmente comerciantes catalanes que operaban desde los puertos de Barcelona, Tarragona e incluso Cádiz. Así, por ejemplo, en los 650.000 hl. exportados a América por España en 1866, por valor de casi 103 millones de reales de vellón, el puerto de Barcelona participó con un 61,1 %, Cádiz con un 14,2 %, Tarragona con un 7,3 %, Valencia con un 6,5 % y Alicante con un 1,4 %. Como por Cádiz había salido un 2,9 % procedente de Cataluña, resultaba que los catalanes controlaban, cuanto menos, el 74,4 % del total de las exportaciones a América⁷⁷.

Mientras que en el mercado europeo los vinos españoles tendieron a la baja tras ser superada la crisis del «oidium», en el caso americano la tendencia alcista demuestra la firmeza de los mercados conquistados y ellos se reflejan en la tónica sostenida de las exportaciones globales entre 1860 y 1867, cuando, a juzgar solamente por la demanda europea, deberían haber bajado.

El crecimiento de las exportaciones valencianas fue todavía más espectacular que las del conjunto español, dado que en la década de los años cuarenta las salidas por los puertos valencianos eran, por así decir, insignificantes, si se exceptúa la exportación conjunta de Vinaròs y Benicarló, únicos puertos que, unidos, superaban los 20.000 hl. anuales, mientras que en Alicante había poco menos que desaparecido aquel floreciente comercio del XVIII y en el Grau de Valencia no se registraban exportaciones de vino. Dentro de este repentino incremento del comercio exterior valenciano de vinos es preciso destacar el manifiesto estancamiento de las exportaciones por Vinaròs y Benicarló, frente al extraordinario auge del Grau de Valencia y de los puertos de Alicante y Santa Pola, sin olvidar tampoco a Torrevieja, ya que en la provincia de Alicante las exportaciones se hallaban más repartidas por las diversas aduanas, frente al monopolio que el Grau ejercía en la de Valencia.

⁷⁶ *La Gaceta de Madrid*, 1 de mayo de 1868.

⁷⁷ *La Agricultura Valenciana*, 8 de enero de 1871.

En cuanto al destino de los vinos valencianos, Europa acaparó el 74,4 % de los 1.660.150 hl. embarcados en el decenio 1861-1870, mientras que sólo el 25,6 % fue embarcado con destino a América casi y exclusivamente por los puertos de Valencia y Alicante, ya que desde Vinaròs y Benicarló sólo se hicieron algunos embarcos esporádicos.

El comercio interior o de cabotaje de vino

Poco se sabe de las salidas de vino por cabotaje desde nuestros puertos hasta que la Dirección General de Aduanas no comenzó a publicar sus anuarios en 1857. Pascual Madoz en su *Diccionario* solamente lo especifica para los puertos de Vinaròs y Benicarló, que, conjuntamente, embarcaron en 1844 la cantidad de 31.327 hl., despreciando, seguramente por insignificantes, los embarques por los puertos del Grau y de Alicante.

Los datos de la DGA indican que durante la crisis del «oidium», el País Valenciano expidió mayor volumen de vino por cabotaje que por comercio exterior y que siguió en la misma tónica hasta 1868, año en el que el orden se invirtió definitivamente por lo que quedaba de siglo. Entre 1857 y 1862 las salidas por cabotaje se mantuvieron rozando los 400.000 hl.; al año siguiente bajaron a menos de 200.000, cifra que no volvería a ser rebasada, salvo en 1867, hasta finales de siglo (apéndice 13).

La DGA distingue entre cabotaje con destino a puertos del Mediterráneo, incluyendo Cádiz y Huelva, y cabotaje con destino a puertos del océano, esto es, de Galicia y del Cantábrico. Los primeros en el período 1857-67 acapararon el 84,8 % del vino valenciano debido a la fuerte demanda de vino común por parte de los comerciantes catalanes, no sólo porque «Cataluña tenía sus vides secas por el "oidium"»⁷⁸ y la misma producción catalana resultaba insuficiente para abastecer la demanda interior, sino también porque dichos comerciantes tenían que abastecer un mercado exterior (Francia y América) en el que sus competidores franceses y portugueses habían quedado en inferioridad por fallarles sus áreas de abastecimiento. Los mayores embarques para el Mediterráneo español se realizaron en el

⁷⁸ *La Agricultura Valenciana*, 8 de septiembre de 1865.

Grau de Valencia (37,8 %), seguido por el conjunto castellonense (31,4 %) y el alicantino (25,2 %). El mismo Grau de Sagunt embarcaría el 5,3 % y, aunque a muy pequeña escala, también participaron los de Cullera y Gandía.

Por lo que se refiere a los mercados de Galicia y del Cantábrico, suponen para el período citado el 15,2 % del cabotaje valenciano y también se trataba de una demanda momentánea originada por la escasez de las cosechas en las riberas del Miño, Rioja y Castilla la Nueva. En este caso corresponde a los puertos de la provincia de Alicante el primer papel en la expedición de vino, con un 44,4 % del total, mientras que los de Valencia representaron el 38 % y los de Castellón el 17,6 %.

La gran etapa de prosperidad comercial del vino valenciano. Repercusiones de la crisis filoxérica en la exportación valenciana

La recuperación de los viñedos franceses, catalanes y riojanos, a partir de 1862-1863, con la generalización del azufre como remedio contra el «oidium», provocó un fuerte descenso de las salidas de vino valenciano, especialmente en lo concerniente al comercio por cabotaje. En cambio, el sector exportador fue menos afectado por gozar de mercados más sólidos, como el americano, el inglés, el holandés o el ruso, y porque los franceses habían descubierto las propiedades colorantes de los tintos de Alicante, Sagunt y Requena que seguían siendo solicitados por los bodegueros del Midi a pesar de tener recuperados sus viñedos ⁷⁹. Siguiendo la tónica general que marcan las exportaciones españolas de vino, que crecieron súbitamente de 586.000 hl. en 1850 a 1.154.000 hl. en 1854, para luego estancarse en torno a 1.200.000 hasta 1867, las exportaciones valencianas se situaron en el mismo período en torno a los 130.000 hl.

La filoxera empieza a dañar los viñedos franceses en 1868 y, en aquel mismo año, se produce un incremento con respecto al anterior de casi un 40 % en las exportaciones españolas y del 74 % en las valencianas. En los nueve años que siguen, hasta 1877 se asiste a un crecimiento moderado y con altibajos de las

⁷⁹ *La Agricultura Valenciana*, 28 de noviembre de 1866: Un comentarista anónimo se hace eco de la firme demanda de vinos tintos valencianos por Francia, en contraposición a la atonía que prevalecía entre los vinos blancos.

exportaciones a tono con el sostenimiento de la producción interior francesa por encima de los 50 millones de hectolitros. En 1877 Francia obtiene todavía una cosecha de 56 millones y sólo precisa importar a España medio millón; en las dos campañas siguientes, la filoxera actúa con mayor virulencia y mata definitivamente a la mitad de las vides galas, rebajando su producción a poco más de 25 millones en 1879 y manteniendo al país vecino estancado durante los veinte años siguientes en torno a los 30 millones de hectolitros anuales. La demanda de vino común de España crece vertiginosamente de 0,5 a 6,2 millones de hectolitros, entre 1877 y 1882; se produce luego un estancamiento de cuatro años y un nuevo relanzamiento que le lleva a alcanzar la cantidad record de 9,6 millones en el año 1891, lo que suponía nada menos que el 86,6 % de todas las exportaciones de vino realizadas por España en aquel año y 78,2 % de las importaciones francesas. Al año siguiente, Francia revisa su tratado comercial con España y reduce sus compras de vino española 5,7 millones en 1892, a 4 millones en 1893 y a sólo 2,8 en 1894. Aunque entre 1896 y 1899 las compras a España vuelven a situarse por encima de los 4 millones anuales, la recuperación del viñedo francés (67,3 millones de hectolitros en 1900) y el recurso a la colonia de Argel, que había pasado de producir 288.000 hl. en 1881 a 5,5 millones en 1900, relegan la exportación española a un papel muy secundario, hasta el extremo de que entre 1905 y 1909 la media anual española de ventas a Francia no superó al medio millón de hectolitros y su participación en las importaciones francesas de vino suponía en torno al 6 %. Ahora era Argelia la que enviaba a su metrópoli entre 5 y 7 millones anuales. Un descenso en la producción francesa por malas cosechas en 1910, 1911 y 1913, y por los efectos de la Primera Guerra Mundial (1914-17) ocasionó una recuperación de las exportaciones españolas a Francia, que se mantuvieron hasta 1932 en torno a los 2 millones de hectolitros y que venían a suponer cada año entre un 50 y un 75 % del total de vino común español lanzado al mercado internacional (fig. 15).

La participación de los vinos valencianos en el conjunto de la exportación española de vinos comunes empieza como modesta y acaba siendo la de mayor cuantía (véase el apéndice 14). Efectivamente, en la década de los sesenta, cuando la exporta-

EXPORTACION ESPAÑOLA Y VALENCIANA DE VINOS (1860-1911)

Millones de Hl.

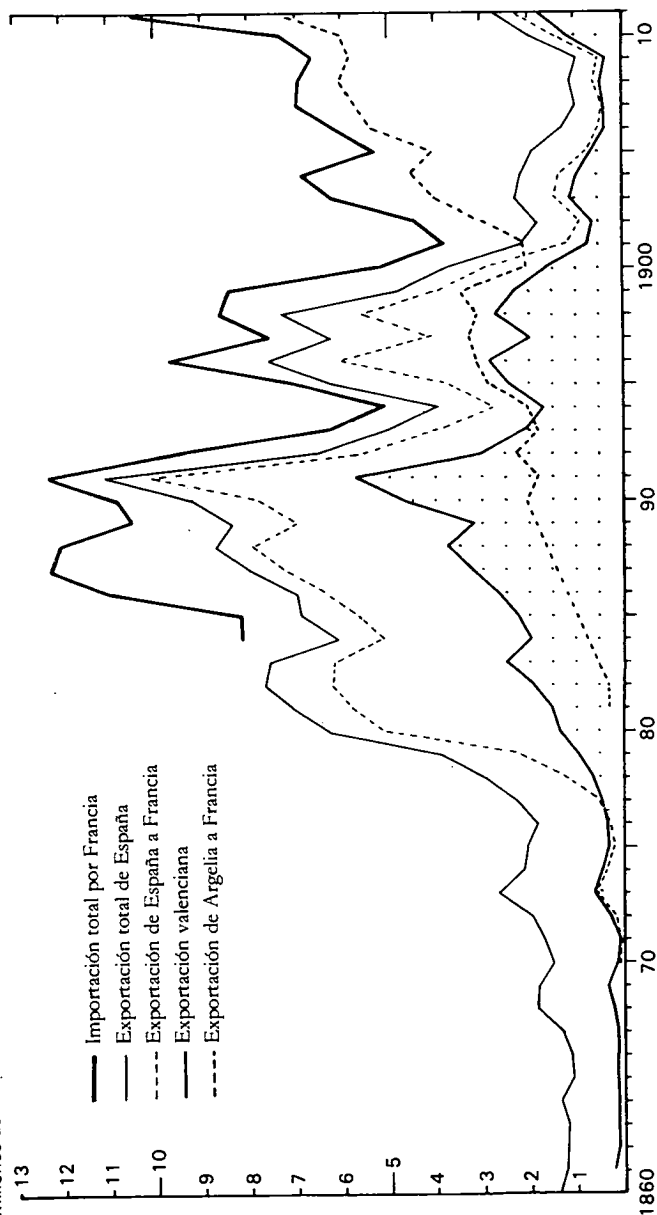


Figura 15

ción estaba más o menos estabilizada, los puertos del País Valenciano representaban poco más del 10 %, casi nada frente al monopolio ejercido por los puertos catalanes (sólo el de Barcelona exportaba entonces tres veces más que todos los del País Valenciano juntos). A medida que crecen las exportaciones a Francia, y son los propios franceses los que se trasladan hasta nuestras comarcas productoras para formalizar los contratos, crece también su nivel de participación, que se sitúa en torno al 20 % a lo largo de los años setenta. Pero sería durante la década de los ochenta cuando, al paso que la filoxera invadía los viñedos de Cataluña y Rioja, mientras que los valencianos permanecían intactos, los puertos de Valencia y Alicante relevaron de sus primeros puestos a los de Barcelona y Tarragona. La participación valenciana se elevaría hasta superar el 50 % en 1890 y 1891, años que, además, coinciden con los máximos absolutos de exportación tanto a nivel de España como del País Valenciano. Esta supremacía ya no sería nunca abandonada, ni siquiera cuando la filoxera invadió los viñedos valencianos entre 1904 y 1920. Por un lado, las casas exportadoras habían creado una sólida infraestructura en torno a los puertos de Valencia y Alicante; por otro, la propagación de la filoxera en las comarcas netamente exportadoras (Utiel-Requena y Vinalopó) fue muy lenta y dio tiempo a que se replantasen las vides sin que apenas disminuyera su producción. De todas formas, el centro de aprovisionamiento para la exportación no se limitaba a las comarcas valencianas, sino que se propagaba hacia el interior por Jumilla, Yecla y Almansa, vecinas de Vinalopó, y por Casas Ibáñez, Villamalea e Iniesta, vecinas de Utiel-Requena, llegando incluso hasta el mismo corazón de la Mancha. Una buena infraestructura de líneas férreas ayudaría también a esta preponderancia que adquirieron los puertos de Valencia y Alicante.

El conjunto de la exportación valenciana de vinos creció de una media de sólo 130.000 hl. en la década de los sesenta a 400.000 en la siguiente y se disparó a partir de 1879, rebasando el millón en 1880, los dos millones en 1883, los tres en 1887 y los cinco (5,6 millones) en 1891. Se mantuvo por encima de los tres millones hasta 1892, pero se redujo a una media de dos en lo que quedaba de siglo. Los primeros años del siglo XX fueron de franca regresión, llegando a tocar fondo en 1909 con

EXPORTACION DE VINO POR LOS PUERTOS DEL PAIS VALENCIANO (1861-1920)

- Total País Valenciano
- - - - - Grau de Valencia
- . - . - Alicante
- Benicarló-Vinaròs-Castellón
- Santa Pola

1.000 HI.

6.000

5.000

3.000

2.000

1.000

500

100

50

10

Fuente: Dirección General de Aduanas. Elaboración propia.

Figura 16

sólo 315.727 hl. En 1911 se vuelve a superar la barrera del millón y entre uno y dos millones se mantendrá hasta las puertas de la Guerra Civil española, que supone la paralización casi absoluta de la exportación vinícola. La Segunda Guerra Mundial, en lugar de reactivar nuestro comercio exterior de vinos, lo que hizo fue prolongar su estancamiento retrasando el inicio de su recuperación hasta 1958.

Los mercados compradores de vinos

El consumo europeo de vinos de pasto españoles no se generalizará hasta el último tercio del XIX, coincidiendo más o menos con el fenómeno de la industrialización —la clase trabajadora es el principal consumidor— y con la crisis filoxérica, cuya incidencia no es sólo momentánea, sino de larga duración, ya que la mitad de sus viñedos no sería jamás reconstituida. En 1857, a pesar de que el «oidium» tiene invadidos la mayoría de los viñedos europeos, ningún país, excepto Italia y Francia, compra a España más de 15.000 hl. de vino común, mientras que al finalizar la centuria, el Reino Unido está comprando ya sobre 100.000 hl., Alemania entre 40.000 y 60.000 hl., Holanda algo parecido y Suiza, que en el último decenio se había convertido en nuestro mejor cliente europeo detrás de Francia, se acercaba al medio millón de hectolitros (483.480 hl. es la media para el período 1893-1900). Estos cuatro países, y otros de menor interés comercial como Bélgica, Dinamarca y Austria, han acabado por ser, ya en el siglo XX, los únicos clientes más o menos constantes de los vinos comunes españoles y, dentro de ellos, de los valencianos. El comportamiento de Francia e Italia va a ser muy distinto. Italia, que durante el XIX se mantuvo como uno de nuestros clientes más modestos, sin superar casi nunca los 20.000 hl., pasó a ser uno de los más importantes entre 1910 y 1936: solamente por el puerto de Valencia se expedían para este país entre 80.000 y 100.000 hl. anuales, si bien después de la Guerra Civil no se ha reanudado este comercio.

Francia, que sólo nos compraba 6.000 hl. de vino en 1850, habría de convertirse poco después no sólo en nuestro principal cliente, sino también en el elemento distorsionador de la evolución de las exportaciones españolas entre 1854 y 1936. Por lo

pronto, mientras duró la crisis del «oidium», Francia compró a España del orden del medio millón de hectolitros anuales, lo que venía a suponer la tercera parte de las exportaciones españolas. Entre 1863 y 1871 rebajó esta cantidad a algo menos de 100.000 hl. por año (el 7 % de las exportaciones españolas que, en compensación a la baja demanda francesa, habían conquistado buenos mercados en otros países europeos y sobre todo en la América española). La demanda francesa vuelve a crecer vertiginosamente a partir de 1877 y en el año 1880 sus importaciones generales de vino común se situan por encima de los 6 millones de hectolitros, y, desde entonces hasta la actualidad (año 1983) sus compras se han mantenido siempre entre los 6 y los 12 millones anuales. En un primer momento, España fue su principal y casi único proveedor (del 70 al 80 % entre 1880 y 1891), aunque luego su participación comenzó a decrecer a medida que se multiplicaban los viñedos en Argelia y la metrópoli se abastecía de esta colonia (fig. 15). En 1902 los papeles se habían invertido totalmente y desde entonces hasta 1936 España sólo aportaría la quinta parte (entre 1,5 y 2,5 millones anuales) de las compras francesas, mientras que Argelia suministraba casi todo el resto, junto con pequeñas partidas procedentes de Marruecos, Túnez y Portugal.

Para la exportación española de vinos, Francia acaparó más del 80 % de nuestras ventas en el feliz período 1880-1900. Después, dentro de la drástica reducción de nuestras exportaciones generales, Francia siguió siendo, hasta la Guerra Civil, el mayor cliente, con una participación que oscilaría entre el 50 y el 75 % de nuestras ventas. Estos porcentajes pueden aplicarse también al País Valenciano, dado que, junto con Cataluña y la Rioja, era la principal región vinícola abastecedora de Francia. Referida al puerto del Grau de Valencia, la participación del mercado francés en sus exportaciones osciló entre el 56,3 % del año 1912 y el 72,4 % del año 1929.

Las exportaciones de vino a la América Latina tuvieron dos grandes mercados de consumo durante el siglo XIX en los países del Río de la Plata y en las colonias de Cuba y Puerto Rico. De menor importancia fue el mercado brasileño, que importaba por los puertos de Río y de Pernambuco. Entre los vinos valencianos, los más solicitados en América fueron los tintos de Requ-

na-Utiel, que salían por el Grau y por Barcelona, y los también tintos del Vinalopó, que eran embarcados por Alicante. En ambos casos eran remontados con aguardiente o alcohol hasta alcanzar los 16-17 grados necesarios para que soportaran la larga travesía sin estropearse ⁸⁰.

En su conjunto, la América española pasó de importar 100.000 hl en 1826 a casi 300.000 en 1850 y alcanzó su mejor época entre 1870 y 1890, período en el que sus importaciones se mantuvieron entre uno y un millón y medio de hectolitros. Entre finales del XIX y primeras décadas del XX, la importación americana decrecería rápidamente hasta ser prácticamente nula en los albores de nuestra Guerra Civil. Las causas de esta regresión deben buscarse para Cuba y Puerto Rico en la norteamericanización de las costumbres de estas islas tras su independencia de España y su caída en el área de influencia de Estados Unidos. Para los países del Plata la razón está en la formación de un viñedo de masa propio en la provincia argentina de Mendoza, lo que fue posible gracias a la construcción del ferrocarril Mendoza-Buenos Aires (1884) y a la inmigración masiva de españoles e italianos a dicha provincia (41.534 españoles y 28.646 italianos había en Mendoza en 1914). Entre 1887 y 1915 se plantaron allí 50.000 ha. de viñedo en regadío, con una producción media anual entre 3 y 5 millones de hectolitros de vino, suficientes ya en aquellos momentos para atender los mercados argentino y uruguayo.

El puerto del Grau de Valencia mantuvo, en los últimos decenios del XIX, un activo comercio con América (126.035 hl. de media anual para el significativo quinquenio 1876-1880), dando

⁸⁰ Sanz Bremón, Manuel: *Contestación al interrogatorio...*, 1881, *op. cit.*, p. 50.

Por el Grau de Valencia se habían expedido a América las siguientes cantidades en el último quinquenio.

Año	Hl.
1876	38.670
1877	125.280
1878	269.772
1879	180.833
1880	115.619
Media 1876-80	126.035

lugar a la consolidación de algunas fortunas comerciales como la de J. A. Mompó, con casa en Buenos Aires. Sin embargo, este comercio decayó mucho en los primeros años del siglo XX hasta situarse en cotas muy bajas a finales de los años veinte (10.718 hectolitros de media para el quinquenio 1926-1930), siendo la caída del mercado argentino bastante más temprana que la del cubano, que se mantuvo por encima de los 20.000 hl. hasta 1920.

