

Eduardo Pérez Arribas

CANVI ECONÒMIC I ACTITUTS POLÍTQUES A CASTELLÓ, 1876-1900

El procés de desenvolupament capitalista, centrat en l'agricultura d'exportació, tingué obstacles difícils de salvar per part de la burgesia castellonenca més progressista compromesa amb la modernització econòmica i política: per una banda, el nivell de les infraestructures provincials; per altra, el marc legislatiu proteccionista; i, en darrer lloc, l'actitud dels grups polítics dominants, organitzats en estructures caciquils, beneficiats per la seua situació dins de l'Administració i per la seua possibilitat d'explotar el subdesenvolupament en una província on el món rural era predominant.

La paradoxa que dominà l'enfrontament polític a les darreries del segle XIX fou propi d'una societat dual en plena transformació: només un canvi de les estructures econòmiques afavoriria la modernització política, però, així mateix, sense el control, de l'Administració i de les seues institucions per part de les forces renovadores emergents es feia difícil impulsar el desenvolupament econòmic.

The process of capitalist development, based on export of agricultural produce, met with the opposition of the most progressive bourgeoisie of Castellon which was involved with economic and political modernization: on the one hand, the level of the provincial infrastructures of communications and production; on the other, the protectionist laws; and, finally, the attitude of the main political groups, organized in patron-client relationships, profited from their position in the Administration and from their possibility to exploit the underdevelopment in a province where the rural world was prevailing.

The paradox that centered the political confrontation during the last years of the XIX century was that of one dual society in full transformation: only a change of the economic structures would favour the political modernization, but, at the same time, without the control of the Administration and its institutions by the emergent forces of the renovation, was difficult to impel economic development.

El darrer terç del segle XIX suposà per a Espanya l'inici del procés de desenvolupament del capitalisme en els distints sectors econòmics. Les realitzacions precedents, importants en alguns casos i llocs, sempre havien comptat amb l'obstacle de l'endèmica inestabilitat política espanyola. Tanmateix, el règim de la Restauració plantejat per Cànovas inaugurarà per al país una etapa de relativa estabilitat, mai exempta de crispacions, fonamentada bàsicament en la desmovilització de la societat. La burgesia espanyola, aleshores va veure arribat el moment de la seua autèntica consolidació, només possible després del seu control i domini de l'economia nacional. Els seus projectes, en nombroses ocasions, estigueren frenats, ralentitzats o simplement transformats, per la realitat socio-econòmica del país, desproveït de la infraestructura material i humana adient, quan no per l'actitut dels dirigents polítics, en la seua majoria no preparats ni doctrinal ni acadèmicament per a fer front a les transformacions que exigien els nous temps. Malgrat això i malgrat ells, determinades comarques assoliren renovar la seua economia, bé mitjançant la transformació de les seues antigues artesanies en modernes indústries, bé adequant les seues produccions agrícoles a les exigències del mercat interior i exterior al temps que es progressava en les tècniques de producció. Precisament, les comarques de Castelló responen a aquest segon model. En aquest sentit, fou R. Garrabou qui ha fonamentat la idea de que capitalisme i burgesia dominen la societat i l'economia valenciana de les darreries del XIX ⁽¹⁾. Efectivament, la burgesia més progressista de Castelló traduïa el progrés en termes d'agricultura i comercialització dels seus productes. Entre aquests destacaven dos per la seua importància econòmica: els cítrics i el vi. La producció d'aquells es concentrava, principalment, a la Plana, mentre els vinyars, ençara que desenvolupats per un àrea molt àmplia, tenien el seu principal focus al Baix Maestrat.

Les bones expectatives dels negocis agro-mercantils propiciaren el notable esforç d'ampliació i modernització que es produï en el conreu del taronger. L'extensió del regadiu, amb l'adaptació dels motors de vapor per a la captació d'aigües subterrànies, i l'ús creixent de fertilitzants químics, junt amb el guano, demostren l'interés creixent de la burgesia agrària castellanenca per l'especialització en funció del mercat ⁽²⁾. L'augment constant de l'exportació de taronges venia a gratificar l'esforç. Així, en els anys que precediren a la inauguració del tranvia a vapor d'Onda al Grao de Castelló, el valor de les exportacions de taronja de la Plana passà dels 14,14 milions de pessetes de

1 GARRABOU, R.: *Un fals dilema. Modernitat o endarreriment de l'agricultura valenciana, 1850-1900*. València, IVEI 1985. p. 158.

2 Ibid. pp. 25, 47 i 54.

1885 als 16,34 milions de 1887 ⁽³⁾.

En aquestes condicions, l'objectiu bàsic per a productors i comerciants fou el de facilitar al màxim les comunicacions entre les zones productores i els punts des dels quals hauria de exportar-se el fruit de les terres castellonenques. Carreteres, ferrocarrils i ports d'embarcament estigueren dins del punt de mira dels sectors socials més progressistes des d'una perspectiva econòmica. No faltaren, és clar, altres tipus d'objectius, com ara la possible creació d'un Ban Agrícola que recolzara la producció en unes comarques on la propietat es trobava molt repartida, essent la necessitat de capitals cada vegada major degut al grau d'especialització que s'estava assolint ⁽⁴⁾.

El projecte de desenvolupament agro-mercantil de la província anava a trobar la segua primera dificultat, precisament, en la infraestructura de comunicacions de la mateixa. Les carreteres no sols no gaudien de bon estat, sinó que, a més a més no constituïen el mig més adient per al transport de mercaderies a gran escala. El ferrocarril es limitava a la línia València-Barcelona, i l'únic projectat per l'interior provincial, —el que unia Sogorb amb Terol—, devia acabar en Sagunt. Per últim, tan sols Vinaròs contava, cap a les darreries de la dècada dels vuitanta, amb un petit moll comercial, estant en projecte els ports de Benicarló i Castelló. En principi, la Diputació Provincial semblà canalitzar bé el tema de les carreteres, projectant *un gran emprèstit* que donaria els seus fruits, com el de l'acondicionament de la carretera de Sant Mateu a Benicarló ⁽⁵⁾. Però, el ferrocarril, i sobre tot, el tema del port del Grao de Castelló, anaven a restar, de moment, pendents. Amb això, s'inmovilitzaven els avanços en la pretensió d'unir les terres de l'interior de la província, fins i tot les aragoneses, amb el *seu port natural*, el de Castelló. Aquesta ciutat devia convertir-se en el punt en el que convergrien una sèrie de ferrocarrils secundaris que dibuixarien tres eixos fonamentals. El primer uniria la capital amb la comarca dels Ports de Morella a través de Sant Mateu. Un segon devia enllaçar, per la Vall d'Uixó, amb Sogorb, i per tant, amb el projecte de ferrocarril Sagunt-Terol. El tercer se n'entraria per Vistabella dins d'Aragó ⁽⁶⁾. Deixant de banda la viabilitat del projecte, no hi ha dubte de la seua ambició, al voler convertir la ciutat de Castelló en un centre comercial que excidiria no sols els límits comarcals, sinó també els provincials. Malgrat això, es reconeixia també la importància dels ports de Vinaròs i Benicarló com eixides naturals per als vins de la regió.

Tots aquests projectes de ferrocarrils restaren a les carpetes o a les ments dels seus creadors sense que es dugueren a la pràctica. Fins i tot, el port del Grao de Castelló hauria de passar per nombroses vicisituds fins a la seua

3 *El Clamor de Castellón* (Cl. Cs.) 292 (21-III-1888) 2.

4 *Cl. Cs.* 301 (15-IV-1888) 1

5 *Cl. Cs.* 296 (4-IV-1888) 1

6 Vegeu l'article "Ferro-carriles económicos provinciales" en *Cl. Cs.* 293 (23-III-1888) 1

definitiva aprovació. Els inconvenients econòmics i tècnics s'entrecreuaren amb els interessos polítics dels més influents grups de pressió de la ciutat de Castelló, retardant la realització del port. Fins 1896 no s'aconseguí la conjunció de tots els factors favorables per a que la construcció es dugués a terme. Sobre aquestos en parlaré més endavant.

Per tant, quan a l'agost del 1888 s'inaugurà el tram Castelló-Grao del tramvia a vapor que devia travessar la Plana des d'Onda al futur port de la capital, l'esdeveniment fou rebut amb certa passió per la burgesia agro-mercantil castellonenca. Poc després, a l'octubre del 1889, s'obria al tràfic el tram Castelló-Vila-real, amb la incorporació d'Almassora, i la línia que enllaçava amb Onda s'inaugurà a l'abril del 1890. Els elogis que la premsa republicana de Castelló feia del tramvia que després es coneixeria com *la Panderola* eren significatius de la necessitat que existia a la comarca d'un instrument que fera possible la *directa, ràpida i còmoda* comunicació entre les seues principals ciutats. Sobretot, faria possible l'intercanvi dels productes entre l'interior, —*la muntanya*—, i el litoral, —*el plà*—. Frases com, *prosperidad y bien para la comarca; mejora tan deseada y que tan buenos resultados puede dar; realización en primera línea entre a las que Castellón interesan*, i altres semblants, ens donen bona idea de la importància d'aquest tramvia (7).

La utilitat essencial de *la Panderola* era la d'apropar les caixes de taronja des de les principals poblacions productores fins la platja d'embarcament. Això fou, sense dubte, el que motivà als seus promotors catalans. Però, a més a més, tenia la important missió d'apropar també els diversos productes de la serra fins les poblacions de la Plana. De fet, un historiador contemporani anomenava Onda *el puerto de toda la sierra*, ja que al seu mercat, que es celebrava tots els dijous, acudien persones de vint pobles, que es situaven en un radi de setze quilòmetres, per a vendre els seus fruits als comissionats que residien a Onda. Ja abans de la creació del tramvia, eixien nombrosos cotxes per la carretera de Borriana per a enllaçar amb els trens de Vila-real i Castelló(8). Tampoc ha d'oblidar-se que Onda fou la pionera de la indústria ceràmica, i que els seus productes vindrien a unir-se als agraris en la rentabilització del nou tramvia.

De qualsevol manera, les realitzacions restaven encara lluny dels projectes ideals. A més del port de Castelló, romanien pendants altres temes. Així, el vi de l'interior continuava sense trobar eixides fàcils. A la manca de ferrocarrils atribuïen els republicans la crisi del sector vitivinícola, ja que dificultava la creació de grans cases de comerç a les comarques no litorals de la província. També els Liberals, als anys noranta, culpaven l'administració

7 Cl. Cs. 277 (2-II-1888) 2.

8 MUNDINA MILALLAVE, B.: *Historia, Geografía y Estadística de la provincia de Castellón*. Castelló, Imprenta i Librería de Rovira Hermanos, 1873. Nova edició de la Caixa d'Estalvis de Castelló, 1988. p. 419.

En el tema clau del port del Grao de Castelló el desinterés dels homens tetuanistes, dirigits per la família Fabra, respecte a la seua ràpida realització traspasà els límits de més d'una paciència. Per a un polític que extragués la seua força de relacions clientelístiques, qualsevol progrés o millora que no puga agrair-se-li es converteix en poc rentable per a ell. Així, el port, per la seua importància, devia convertir-se en una base política que engrandira l'aurèola que de benefactors de la província s'arrogaven els tetuanistes. Només a l'any 1896, amb un important home adicte al duc de Tetuán al ministeri d'Hisenda i amb el propi patró al d'Estat, el *cossí* gosà donar el pas definitiu. El ministre, Navarro Reverter, era, a més a més, un home influent al districte electoral de Sogorb, al que representà a les Corts reiteradament des de 1886. Per això, la Lliga de Contribuents, encapçalada per el republicà Fernando Gasset, i en representació dels interessos de la burgesia agro-mercantil de Castelló, hagué de visitar Victorino Fabra Adelantado, líder aleshores del tetuanisme castellonenc, per a pregar-li que interposara su *valiosa cooperación cerca del gobierno de S.M. recomendando efizcamente las gestiones y trabajos de la Liga en asunto tan trascendental e importante* ⁽¹⁴⁾. Navarro Reverter assolí que el ministre de Foment dediqués 37.000 pessetes del pressupost per a solventar els problemes econòmics i tècnics que impediien els progressos en la construcció del port. Després d'això, enviava un telegrama als amics polítics de Castelló en uns termes que recordaven més a qui espera se li recompense pels seus favors que a un polític que actués convençut de l'objectiva necessitat del projecte que gestiona:

En el asunto del puerto ya han visto ustedes que les he servido rápidamente, y ahora añado que mi resolución de allanar todos los obstáculos para que el puerto se realice pronto, es firme, y ante ella tenga usted la seguridad de que cederán todos los inconvenientes que al bien de Castellón se opongan ⁽¹⁵⁾.

El *cossí* tetuaniste s'estava convertint, cada vegada més, en una força política de caràcter rural. Aquest mig, i sobretot les comarques del interior, més endarrerides econòmicament, eren el millor terreny per al caciquisme. Aquest rarament hagué de recórrer a mètodes violents per a assolir el consentiment de la població rural; el fonamental fou el poder de regular l'escassetesa de recursos mitjançant concessions i favors que garantiren adhesions d'individus concrets que, al seu temps, pogueren arrossegar altres fidelitats darrere seu. Aquest model d'organització política fonamentat en canvis de beneficis de caràcter personal, en un contexte general d'economia

14 *Heraldo de Castellón* (H. Cs.) 1. 136 (18-III-1896) 1

15 *H. Cs.* 1. 144 (30-III-1896) 1.

agrària tradicional i desmovilització de les masses, és un fenomen premodern. Però, el fet de que el cacic *cossier* extragués el seu poder de la seva influència en l'administració, i no pas de la seua riquesa personal, s'apropa a un tipus de clientelisme més modern, més favorable, per tant, al procés de desenvolupament i modernització, ja que facilita els vincles entre el camperol i el món exterior, és a dir, apropa la ciutat i les institucions estatals al mig rural⁽¹⁶⁾. Sense aquesta evolució la modernització política a mig i llarg termini resultaria impossible, al exercir el mig rural un clar domini sobre l'urbà, materialitzat en els èxits dels tetuanistes, fonamentats en els seus recolçaments rurals. La presència física dels prohoms *cossiers* a la ciutat, és a dir, el fet de que visquen allà, la seua vinculació amb les famílies de Castelló, i les pressions sobre funcionaris públics de les institucions de la capital són alguns del conductes pels que es realitzava aquest domini. Els republicans, però, extraïen la seua força del mig urbà, raó per la qual la seua consolidació com a entitat socio-política important devia passar per un canvi en la situació d'interdependència entre camp i ciutat i per un major desenvolupament dels sectors secundari i terciari, que fera minvar l'escassetat de recursos amb la que especulava el caciquisme⁽¹⁷⁾.

Ens trobem, així, davant del fet de que entre modernització econòmica i modernització política existien uns llaços d'interdependència. Mentre no es donaren ni l'una ni l'altra les forces caciquils tindrien assegurada la seua supervivència, al temps que els grups que extraïen la seua influència de l'opinió es vorien per sempre postergats.

Els republicans, deixant-se dur per una certa inèrcia romàntica que els caracteritzà des dels seus orígens, cregueren que seria prou amb una simple mesura tècnica de caràcter legal per acabar amb l'hegemonia dels cacics. Per això, acolliren amb gran entusiasme la tornada del sufragi universal masculí a l'any 1890. Però, aquesta mesura sols serví per a incrementar més les distàncies entre la ciutat de Castelló i el mig rural que l'envoltava. En efecte, el sufragi universal concedí als republicans el domini sobre la capital, gràcies al recolçament de les classes mitges i baixes, —encara no existien partits de classe arrelats a Castelló—, però, en les zones rurals augmentà encara més l'esfera d'acció del cacic, elevant el seu poder, al temps que es generalitzava la corrupció electoral, obstaculitzant-se la formació d'una opinió pública capaç d'influir en l'esdevenir polític. Per tant, la reinstauració del sufragi

16 Vegeu sobre aquest tema WHITE, C.: *Patrons and partisans, a study of politics in two southern Italian comuni*. Cambridge University Press, 1980. p. 161.

17 Huntington establí uns cicles alternatius de canvi en el poder urbà-rural segons els quals un sistema polític que dependisca més del suport rural que del urbà no pot ser considerat com a modern, encara que el creixement de la ciutat es converteix en un fenomen desestabilitzador, reflex d'un curs de modernització global. Citat per DUNCAN POWELL, J.: "Peasant society and clientelist politics". *American Political Science Review* (1970) LXIV, 2 junio. p. 422.

universal no accelerà el ritme de modernització política efectiva d'una bona part de la societat castellonenca.

Si el sufragi universal no hi era suficient per modernitzar la vida política, era evident que només un canvi de l'estructura econòmica ho podia fer possible, si bé el procés té la mateixa lectura a l'invers. Era necessari que el projecte de desenvolupament de la burgesia agro-mercantil triomfàs per assolir que el mig rural depenguera, també econòmicament, i no sols de manera administrativa, de la ciutat. La recerca d'eixe liderat complet de Castelló respecte al que era considerat la seua àrea econòmica natural fou assumida pels republicans. Pel seu caràcter interclassista pogueren convertir-se en el partit de la ciutat, i des del control de l'Ajuntament, a partir de la darrera dècada del segle, assumiren la representació del conjunt ciutadà⁽¹⁸⁾. La seua pràctica política s'apropà a la d'un partit de masses. Com a tal, es mostraren al servei d'una comunitat, i no al servei de persones concretes, com era preceptiu en els partits clientelístics. Poc importa que en el fons es vetlàs pels interessos de la classe que dirigia el partit, —l'èlit professional i comercial de la ciutat—, el seu missatge era interclassista i, per damunt de tot, orientat cap a una comunitat àmplia. La defensa del lliurecanvisme, per eixemple, resultava popular a Castelló per representar els interessos de diferents col·lectius socials, productors i consumidors.

El missatge dels republicans, però, anava més enllà del concret. Significava una via de canvi en la concepció de la política. El partit no estava format estrictament per polítics professionals, sinó per un col·lectiu que pretenia servir-se de la política per fer realitat els seus projectes de desenvolupament econòmic, tan beneficiòs per a la comunitat com per als seus propis negocis. Això fou possible gràcies a la seua independència de qualsevol tipus de vincle clientelístic, factor aquest que limitava tant l'acció del *cossí* com la de la resta de partits organitzats en estructures caciquils. També per aquest motiu els republicans pogueren triar sempre, per representar la província, a polítics castellonencs, rebutjant el *cunerisme* practicat per la resta de partis, culpable, en la seua opinió, de l'oblit en que l'administració tenia sumits els interessos materials de Castelló. L'*anticunerisme* es convertí en un dels nuclis del programa republicà destinat a apel·lar les consciències dels ciutadans, mentre els projectes de millores materials serviren per a movilitzar a l'acció eixos mateixos ciutadans. Concretament, el tema del port del Grao de Castelló fou, durant la difícil època del retrobament amb el sufragi universal, el que concentrà les energies morals de la multitud i donà lloc a movilitzacions populars que facilitaren la fusió dels interessos col·lectius amb els propis de la jerarquia republicana, tenint sempre com enemic comú el caciquisme *cossier*.

18 Alguna cosa similar succeí amb els blasquistes a la ciutat de València. Vegeu REIG, R.: "Populismes". *Debats*, 12 junio 1985. p. 17.

Però, el partit republicà es trobà sempre amb dos obstacles difícils de superar. Per una banda, estava destinat a ser un partit marginal, al no comptar mai amb el suport oficial degut al seu caràcter antidinàstic. Per altra banda, no podia evitar alçar recels entre la població rural, que veia el republicanisme com a defensor dels interessos de les classes ciutadanes i dels jornalers sense terres. A més a més, desconfiava del seu caràcter anticlerical i era identificat generalment amb la maçoneria, el que mai intentà disimular, per altra banda. Això l'impedí alçar-se amb un major pes específic en el conjunt provincial, sobre tot des de que el catolicisme com actitud política es disposà a donar una mà a les forces més conservadores, incapacitades per ells mateixa de fer front als arguments ideològics d'un moviment d'opinió com era el republicà⁽¹⁹⁾. Sense el control de l'administració provincial i, concretament, de la Diputació, la major part dels projectes de la burgesia a la que representava estaven destinats al fracàs.

Tampoc superaren el nivell de l'èxit local altres enemics del tetuanisme. Així, l'aliança formada al districte de Nules per elements provinents del moderantisme, carlisme, possibilitisme i sagastins de tota la vida, —des de l'època del progressisme—, al voltant del partit Liberal, malgrat d'aconseguir alternar-se als Ajuntaments amb els *coissiers*, no assoliren estendre la seua influència més enllà dels límits de la Plana Baixa. Aquesta coalició d'homens influents tenia en comú amb els republicans el seu descontent per la manera en que els tetuanistes manejaven els assumptes provincials, no veient els seus interessos econòmics defensats pels eterns ocupants de la Diputació. Malgrat que ho tingueren més fàcil, degut al seu caràcter dinàstic, no pogueren acabar amb la influència que els clients del duc de Tetuà exercien en tots els governs⁽²⁰⁾.

Així doncs, el desenvolupament i modernització de l'economia castellanenca no pogué ser més ràpid i integral, —sobretot en termes geogràfics—, degut a l'escassetat d'infraestructura material i, especialment, a la poca col.laboració que prestà el poder polític provincial, que treia la seua influència de la ruralització de la vida política i, per tant, es mostrava poc disposada a encapçalat projectes de modernització econòmica que feren posar en perill la seua hegemonia, fonamentada en el monopoli de l'administració provincial.

19 PEREZ ARRIBAS, E.: Op. Cit. pp. 30-32.

20 Ibid. pp. 72-77. Vegeu també PEREZ ARRIBAS, E.: "El distrito electoral de Nules. Un ejemplo de alternancia política en la Restauración, 1876-1901". *Centre d'Estudis Municipal d'Onda*, 3 desembre 1990, pp. 229-247.