

Capítulo 6

LA GESTIÓN MENGUANTE: ENTRE LA ESTABILIDAD ADMINISTRATIVA Y EL FRACASO AUTONOMISTA (1902-1923)

Francesc A. Martínez Gallego y Antonio Laguna Platero



1. LA DIPUTACIÓN, EN SU LUGAR

«Se entra en el portal, que tiene una marquesina. Se sube la escalera, chapada de azulejos de Onda. Se entra en el piso principal, en donde puede ser vista la *Colección de cuadros* de pintores valencianos contemporáneos, que ha de formar parte del *Museo de Arte Moderno*. Es preferible hacer esta visita por la tarde, cuando hayan terminado las horas de oficina (50 céntimos al portero)»¹

Podríamos adentrarnos de esta manera en los salones que albergan, en 1909, a la Diputación provincial de Valencia. Ubicada en el palacio del Temple, con entrada por la parte posterior. Si lo hiciésemos —tras conceder esa media rubia al portero— podríamos admirar cuadros de Sorolla y de Gamelo, de Pinazo y de Ferrandis.

Pero lo cierto es que, a punto de cumplir cien años, la Diputación no ha encontrado su acomodo definitivo. Si como institución es inamovible, en tanto en cuanto el Estado continúe organizándose a través de la división provincial; como corporación albergada su historia ha sido la de una itinerancia. El nomadismo contrasta con la fijeza institucional.

La Diputación se instaló, por R.O. dictada en 1863, en el palacio de la antigua orden del Temple. El inmueble pertenecía, tras la exclaustación, al Estado y era sede, compartida, del Gobierno Civil, la Delegación de Hacienda, la Policía, Instrucción Pública y otros servicios oficiales. La Diputación, pues, estaba allí alquilada y, dicho sea de corrido, no muy a gusto: alguna vez se habrá de poner en duda su derecho a ocupar el edificio y hasta llegar a formularse amenazas de desahucio.

A finales del siglo XIX, un diputado provincial, miembro del Partido Conservador, erudito, cronista local y provincial, se propuso disipar las dudas sobre los derechos históricos de la Diputación a ocupar los salones del Temple y, más aún, reivindicó un espacio propio y monumental.

Se trataba de José Martínez Aloy y, en realidad, sus trabajos de investigación vinieron motivados por un acuerdo de la Comisión provincial de 1892 que, antes de emprender reformas en el edificio albergante, quiso saber en qué condiciones lo ocupaba. Martínez Aloy estableció en su informe —y luego en artículos de prensa y hasta en publicaciones— que la Diputación tenía derecho al espacio que ocupaba, pero también a la inalienable propiedad del antiguo Palacio de la Generalitat del Reino.

Como hemos visto en los capítulos anteriores, la primera vez que, como acto revolucionario burgués, hizo aparición histórica la Diputación, en 1813, su instalación se produjo en el Salón de Cortes del Palacio de la Generalitat, aunque compartiendo el edificio con la Audiencia, establecida en el entresuelo del palacio desde mediados del Setecientos. Lo mismo sucedió durante el período 1820-1823. El retorno al absolutismo, en 1814 y 1823, eliminó

¹ *Guía de Valencia*, Impr. F. Vives Mora, 1909, p. 239.

Diputaciones, pero no Audiencias. La segundas crecieron, fueron ocupando los rincones de los edificios que las albergaban, de forma que cuando las segundas renacieron no encontraron expedito su antiguo acomodo.

Restablecidas las Diputaciones por ley de 21 de septiembre de 1835, de la mano de Mendizábal, la de Valencia se constituyó en 11 de octubre de 1836; pero no en el Palacio de la Generalitat, sino en la Casa profesa de la Compañía de Jesús, extinguida como espacio eclesiástico. Comienza aquí una larga, larguísima, retahíla de expedientes en los que la Diputación solicitará a la Superioridad el retorno a la Generalitat. Una solicitud avivada por los requerimientos paralelos y coetáneos: como el de la Junta de Enajenación de edificios públicos, que pretendía de la Diputación el pago de alquiler por la parte que ocupaba en el ex-convento de Jesuitas. En definitiva, la Diputación itineró por los edificios que marcaban la ruta de la desamortización. En 1861 el Gobernador ordenó al Arquitecto Provincial un proyecto de reconstrucción del Temple para establecer allí una serie de oficinas sitas en edificios enajenables, según la ley desamortizadora repuesta en 1858. En fin, así llegó al Temple la Diputación. Dispuso entonces de 74.614 reales de sus fondos provinciales para acometer las obras de restauración. La Diputación y el Consejo Provincial se instalaron definitivamente en mayo de 1865.

Los reales señalados fueron esgrimidos durante muchos años como certificado de ocupación, legitimidad incluida. Pero, en el horizonte, siempre la misma reivindicación: conseguir que la Audiencia Territorial desalojase el Palacio de la Generalitat para ocuparlo a continuación. La primera luz, tenue, en la solución del contencioso se vio en marzo de 1887. Ese año una ley confirió a la Diputación la propiedad del Jardín del Real, para que la institución provincial enajenase tales terrenos. Del producto de la venta debía dedicarse un 40 por 100 a la construcción de una nueva Fábrica de Tabacos; el 10 por 100 a la instalación del palacio de Justicia en el edificio de la antigua Aduana —ocupado por la fábrica de Tabacos desde 1828—; y el 50 por 100 restante a otras obligaciones.

La luz se apagó pronto. Las subastas anunciadas para la venta en parcelas del Jardín del Real resultaron desiertas. Pero volvió a lucir. A principios de los 90 el Estado impuso la obligación a la Compañía Arrendataria del Monopolio de Tabacos de construir una serie de nuevas fábricas. Una en Valencia. Fue un ministro de Hacienda valenciano, Juan Navarro Reverter, quien en 1897 cedió el edificio de la Aduana para la instalación del Palacio de Justicia, en cuanto la Compañía Arrendataria de Tabacos tuviese a punto una nueva fábrica.

El trueque no fue inmediato. La Compañía Arrendataria no se mostraba dispuesta a construir nuevos edificios. En 1903 la gestión de la Diputación y de los diputados a Cortes por la provincia de Valencia, servía para que la nueva fábrica de Tabacos se hiciese con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, por 1.500.000 pesetas². Entre unas cosas y otras, el Palacio de la Generalitat ya comenzaba a amenazar ruina y Martínez Aloy volvía a la carga con arsenal de tinta para sostener la vieja reivindicación³.

En 1905 el joven y reciente rey, Alfonso XIII, visitó Valencia. Precisamente la Diputación gastó un considerable caudal para preparar esa visita, máxime teniendo presente que un Ayuntamiento dominado por concejales republicanos no estaba dispuesto a gastar su dinero en gastos de exaltación a la monarquía. Con los fondos provinciales se abrió la puerta a la calle del Temple, se reconstruyó la escalera y se remozó el Salón de Sesiones. En él recibió el Rey a unos 900 representantes de los municipios de la provincia y de la poderosa Cámara Agrícola. Aprovechando la visita, y como suele ser preceptivo en tales ocasiones, el rey puso una primera piedra: la de la nueva Fábrica de Tabacos. La obra se terminó en 1909, justo a punto para albergar el Palacio de la Industria, incluido en la Exposición Regional que ese año abría sus puertas. Terminada la Exposición, el edificio de la Aduana sería habilitado como Palacio de Justicia⁴.

La Exposición se hizo Nacional en 1910. A continuación las obras pertinentes resultaron de envergadura. El tiempo corrió de nuevo. El centenario pasó en las oficinas del Temple, las mismas que nos invitaba a visitar la Guía citada en el encabezamiento.

Y, sólo en 1923, «las gestiones que la Diputación Provincial de Valencia viene realizando desde su constitución en 1813, para recobrar el *Palacio de la Generalitat*, han tenido feliz término en 23 de mayo de 1923, en cuyo día le fue entregado dicho Palacio, después de resistencias pasivas y discusión de sus derechos»⁵.

Para entonces, la Diputación ya no celebraba centenarios, encaraba dictaduras.

² *Memoria de la Diputación. 1903*, Valencia, 1904.

³ *El Mercantil Valenciano*, 4-IV-1903.

⁴ *Memoria de la Diputación. 1918*, Valencia, 1919, pp. 149-165.

⁵ *Memoria de la Diputación. 1923*, Valencia, 1924, p. 193.



Palacio del Temple. Sede de la Diputación a principios del siglo xx.



El mercado de Xàtiva.

Entre 1902 y 1923 la Diputación había conocido algunos cambios internos, más de gestión, personal y funcionamiento que de atribuciones. Aunque se sucedieron los proyectos de variación administrativa del régimen local, la ley marco continuó siendo la de 29 de agosto de 1882. Es cierto que el proyecto del conservador Antonio Maura, de 1907, consignó el derecho de Mancomunidad provincial y facultó al Gobierno para contratar determinados servicios —cesiones competenciales— con las Mancomunidades que se formasen. Con todo, la Diputación no alteró sus principios: gestión de los intereses locales, auspicio de los «intereses provinciales» a través del Pleno y de la Comisión Provincial, todo ello ejecutado en estrecha dependencia del Gobernador Civil, que ha de sancionar los acuerdos provinciales y puede presidir Diputación y Comisión. Tendremos ocasión de tratar de ello.

La Diputación fue también, como gestora de determinados bienes y servicios, una incubadora de agentes políticos y de funcionarios provinciales. Los primeros —los diputados provinciales— han de tener necesariamente reservada una incidente intromisión; los segundos merecen unas palabras.

El año 1905, el mismo en el que se aprobaba el *Reglamento de las Oficinas de la Diputación Provincial de Valencia*⁶, el pleno de la Diputación, a proposición de los diputados republicanos Barrals, Pinto, Veres, Palafox, Bort y Cubells, acordaba «respetar las convicciones religiosas y políticas de todos los empleados, asilados y enfermos albergados en todos los establecimientos a cargo de la Diputación»⁷. La Diputación podía seguir rigiéndose por idénticas leyes, pero los cambios políticos acaecidos, fundamentalmente la llegada al poder provincial de los primeros diputados republicanos, comenzará a alterar las bases para la captación de funcionarios de la plantilla provincial. Tampoco aquí los cambios serán radicales: como se observará, el republicanismo sólo tuvo una incidencia minoritaria en el cómputo total de diputados. Pero, aprobada la disposición anterior, lo bien cierto es que los establecimientos a su cargo, admiten una pluralidad que ha sido cercenada desde 1875.

Se trata de los empleados y dependientes de la Diputación y de sus secciones de Quintas, Censo e Instrucción Pública, pero también del personal facultativo y administrativo de la Dirección de carreteras —que incluye capataces y peones camineros—; se trata de los empleados en el Hospital General, el Manicomio y los asilos de la Beneficiencia y la Misericordia.

Espacio y personal; pero también tiempo, tiempo histórico. El que se inicia con la subida al trono de un rey al cumplir su mayoría de edad —17 años—, en 1902. El hijo póstumo de Alfonso XII reinará asumiendo la constitución de 1876 y las leyes que organizaron el Estado durante la Restauración y la Regencia hasta 1923. En septiembre de ese último año Alfonso XIII dejará de ser rey constitucional para convertirse en aval dictatorial. Es, pues, la Diputación de ese último período constitucional de la monarquía alfonsina la que aquí se estudia.

2. ELECCIONES, TURNOS Y DIPUTADOS

Una corporación que se preciaba de ser exclusivamente administrativa, pero que debía ser elegida por votación universal. He ahí la reiterada paradoja. Manifestaban ser diputados antes que políticos, pero no dejan de pugnar por todos los medios posibles, políticos y no políticos, para conseguir controlar cada proceso electoral, cada nueva reorganización del organigrama provincial, cada nuevo presupuesto, cada nueva oferta de empleos, cada subasta, cada negocio...

La falacia apenas se podía mantener más que en los discursos altisonantes que tanto gustaban a los gobernadores que inauguraban cada nuevo período de sesiones. Pero más allá de las palabras, la política presidía todos y cada uno de los actos de la corporación provincial. Llegar a ser diputado provincial, en la mayoría de los casos y de los distritos, requería de la política electoral del momento, de la adscripción a alguna de las familias políticas de turno, de la protección del cacique correspondiente. Y ser diputado provincial exigía, a cambio y también en buena parte de los casos, corresponder con su acción a quien le había dado tal honor: al cacique, antes que nada, y a la familia política después. La recompensa, si la fidelidad se traducía en obras, podía ser el salto a las Cortes, a los honores de la alta Cámara o a algún Gobierno provincial. Y todo ello con una evidente traducción económica de patrimonio personal que, en la mayoría de los casos, resulta muy difícil de precisar.

⁶ Impr. Casa de la Misericordia, Valencia, 1905.

⁷ ADPV, *Gobierno. Personal. Exp. Generales*, Caja, 3.

Son numerosos los nombres de políticos que empezaron por la Diputación y acabaron en destinos de rango nacional. Teodoro Izquierdo Alcaide, nacido en 1867 en Llíria, será diputado provincial de 1898 a 1905, diputado a Cortes en 1913 y Gobernador civil de Castellón en 1917; Fidel García Berlanga, natural de Camporrobles, será diputado provincial por los distritos de Gandía y Requena de 1888 a 1896 y posterior diputado a Cortes bajo la etiqueta del Partido Liberal, también ejercerá la presidencia del Sindicato Provincial de Viticultores... La vieja definición del diccionario de Rico Amat, en la que señala que la ilusión de todo cacique era convertirse en diputado provincial, seguía teniendo vigencia.⁸

La regulación del proceso electoral provincial venía recogida en el Real Decreto de 5 de noviembre de 1890, siendo el Gobernador provincial y los alcaldes sus ejecutores, y la Comisión Provincial su intérprete.

El Gobernador era el encargado de realizar públicamente la convocatoria de elecciones para renovar bianualmente la mitad de los diputados, tal y como establecía el artículo 59 de la Ley Provincial de 19 de agosto de 1882. A través de las páginas del *Boletín Oficial de la Provincia*, y con la única diferencia del nombre en la firma, aparecía cada dos años el mismo texto:

“En virtud de las atribuciones que me están conferidas por el art. 59 de la vigente ley Provincial y con arreglo a lo dispuesto en el 44 de la misma y sus concordantes de los Reales Decretos de 19 de junio de 1900 y 12 de abril de 1901, he acordado convocar a elecciones ordinarias para la renovación bienal de la Excm. Diputación de esta provincia (...) cuya elección tendrá lugar con sujeción a los preceptos de la ley Provincial de 29 de agosto de 1882, los de la Ley Electoral de 26 de junio de 1890, con las disposiciones dictadas para su cumplimiento, y especialmente según el Real Decreto de adaptación de 5 de noviembre de 1890 (...) Por último, recomiendo a los señores Alcaldes que ajusten todos sus actos estrictamente a las prescripciones legales y a la más recta imparcialidad, debiendo consultar a este Gobierno cualquier duda que les ocurra”⁹

El arbitraje, control y dictamen del proceso electoral, corresponde a la Junta Provincial del Censo, lo que constituye “un semillero de rencores que se traduce en la venganza de no pagar el contingente”.¹⁰ La comisión provincial, convertida en junta de censo en cada período electoral, tenía a su cargo las responsabilidades de elaborar el censo y publicarlo, recoger las alegaciones y dictaminarlas, estudiar los expedientes electorales que se se produjesen durante las votaciones y emitir juicio. En definitiva, confirmar quién podía ser elector, candidato y diputado. No extraña, por tanto, las pugnas que conservadores y liberales van a tener en numerosas ocasiones por controlar la Comisión provincial, ni que sus actuaciones generasen, en aquellos ayuntamientos no agraciados por sus decisiones, “un semillero de rencores”, tal y como señalaba el diputado republicano Ricardo Samper.

Las elecciones provinciales, por tanto, en nada se diferencian de las generales. Participan igualmente de todos los instrumentos y mecanismos que bastardean su sentido originario: desde el encasillado, que como reconociera, —eso sí, en su juventud— Santiago Alba, constituía el primer acto de la batalla y el sitio donde se decidía el éxito de un candidato,¹¹ hasta la coacción. El clientelismo, precisamente por las posibilidades de obras, empleos y otras prestaciones que genera la Diputación, no sólo mueve la máquina electoral que decide nombres y votos. También condicionará, en muchas ocasiones, las inversiones de esta corporación: las obras de infraestructura, la condona de deudas, las reparaciones por catástrofes, epidemias o malas cosechas... Y los resultados de este clientelismo, tal y como señalaba Gabriel Maura, unen más que las ideas a estos “primates” del turnismo¹² cuyas diferencias ideológicas, en cuestiones fundamentales, no van más allá de los meros matices semánticos.

⁸ J. RICO Y AMAT, *Diccionario de los políticos... Verdadero sentido de las voces y frases más usuales entre los mismos...* Madrid, 1855, p. 86.

⁹ BOPV, 15-II-1905.

¹⁰ Según manifiesta el diputado republicano R. Samper en la sesión de 3 junio de 1916. Un año después, en la sesión de 5 de junio de 1917, volvía a insistir en este hecho: «la actuación de la Comisión provincial en material electoral es una de las causas que contribuyen a enajenarse el respeto y la buena voluntad de los ayuntamientos».

¹¹ S. ALBA, «Cómo se hacen los diputados en España», citado por E. MAESTRE, *Los delitos electorales en España*, Editora Nacional, Madrid, 1977, p. 47.

¹² X. TUSELL, «El sistema político español en el reinado de Alfonso XIII», en *Historia Social de España*, s. XX, Biblioteca Universitaria Guadiana, Madrid, 1976, p. 65 y ss. Sobre el caciquismo existe una amplia bibliografía que no corresponde reproducirla aquí. Para una revisión de la misma, ver A. Yanini, «La Restauración monárquica y el caciquismo», *Estudis d'Història Contemporània del País Valencià*, n.º 1, Valencia, 1979, p. 295-312.

Cada elección se verificaba de idéntica forma. Tras la convocatoria del Gobernador, la Diputación tenía que editar el censo electoral, lo que no resultaba nada barato. A continuación, los alcaldes exponían las listas definitivas de electores justo hasta el día en que terminasen las votaciones. El domingo anterior al de la elección, se reunía la Junta Provincial del Censo proclamando los candidatos y la constitución de las mesas electorales. Justo una semana después tenía lugar la jornada electoral. A las siete de la mañana se constituían las mesas de las diferentes secciones, abriéndose al público una hora después. Y así hasta las 16 horas en punto, momento en que el presidente daría por concluida la votación, pasando a continuación a realizar el escrutinio. Por último, el jueves inmediato al domingo de la votación, la Junta de Escrutinio de cada distrito electoral hacía oficiales los resultados. La provincia está dividida en once distritos, de los cuales tan sólo dos pertenecen exclusivamente a la ciudad de Valencia: Mar-Mercado y Serranos. Son los únicos donde el republicanismo tendrá éxito. Un tercero, el de San Vicente está ligado al pueblo de Torrent. El turno bianual separaba en dos bloques a la población: un año votaban Alzira-Alberic, Chelva-Ontinyent, Llíria-Sagunt, Xàtiva-Albaida, Mar-Mercado y Serranos. Al siguiente votaban el resto.

El ambiente intervencionista y coactivo que preside cada uno de estos comicios, impregna todo el lenguaje de la prensa, de los partidos, de los políticos. Nadie escapa a la evidencia y hasta el mismo *Almanaque de Las Provincias*, en sus crónicas anuales, se acomoda a la jerga propia del mundo caciquil: "convocadas para el día 12 de marzo las elecciones de diputados provinciales, comenzó el movimiento de los partidos en los distritos donde debían verificarse; pero la opinión pública se preocupó muy poco de estas luchas del caciquismo".¹³

La opinión pública, y esto sí que se manifiesta como un elemento diferenciador respecto de las generales, no parecía interesarse por las elecciones provinciales. ¿Acaso podía despertar interés lo que ya se sabía con antelación cómo iba a resultar? El diario de Francisco Castell, *El Mercantil Valenciano*, repetía cada año que se convocaban estos comicios la misma valoración: "Por regla general no apasionan las (elecciones) de diputados provinciales, por la doble razón de que las diputaciones son organismos inútiles llamados a desaparecer, y porque por lo que respecta a la de Valencia, viene desde hace años constituida en una especie de cantón cerrado".¹⁴ El resultado es un volumen de votos inferior al que suele arrojar la elección de diputados a Cortes.

Las cifras de sufragios no serán problema para el resultado final. Conservadores y liberales siempre tendrán el control de la corporación y la única nota discordante en este monótono cuadro ideológico vendrá dada por los diputados republicanos que salgan electos por los distritos de la ciudad de Valencia.

La seguridad del resultado no es casual. Cada distrito tenía su trama caciquil; cada cacique su esfera de influencia y sus métodos. Y cuando el acuerdo se hacía difícil, intervenía el Gobernador o, si era preciso, el propio Ministro. Las primeras elecciones provinciales del período que nos ocupa son un buen ejemplo. Convocadas para el 8 de marzo de 1903, siendo presidente del Gobierno Francisco Silvela y cuando corrían vientos de guerra en las filas del conservadurismo valenciano. El viejo Llorente había sustituido a un enfermo marqués de Montortal en la presidencia provincial. La convicción del verbo del periodista podía ser innegable, pero nadie le reconocía el instrumento fundamental para ejecutar el encasillado: la coacción. Llorente no consiguió la unanimidad y en el distrito de Llíria dos mayúsculos caciques presentaron a sus candidatos por separado: el marqués de Cáceres frente al marqués de Montortal, este último apoyado por el jefe en ciernes del conservadurismo valenciano, el naviero A. Lázaro. Tan sólo la intermediación del Gobernador despejaría la duda sobre qué candidatos tendrían el apoyo oficial... "Desde luego es un hecho la retirada de los candidatos cacicistas, los cuales, privados de la protección oficial, no quieren luchar porque saben que les espera una derrota vergonzosa; la misma que tendrían los de Lázaro si les privara de su protección el señor Mosó".¹⁵

El equilibrio, acuerdo o pacto, era sinónimo de hegemonía de una sola familia. Es el caso del distrito ribereño de Alzira-Alberic, donde el llamado "caciquismo hidráulico" controla cada voto, lo que se traducirá en un perfecto y sucesivo encasillado. Uno de sus artífices más destacados, Ramón de Castro Artacho, ejemplifica las formas de actuación. Amigo personal de Canalejas, había sido secretario del Ayuntamiento de Xàtiva antes de ser elegido, en

¹³ *Almanaque de Las Provincias* para 1906, p. 412. El subrayado es nuestro.

¹⁴ *El Mercantil Valenciano*, 8-II-1903. Dos años después, el mismo diario volvía a repetir estas mismas palabras: «las elecciones provinciales no apasionan al país, sin duda alguna porque las diputaciones son organismos moribundos llamados a desaparecer si no se transforman en corporaciones regionales». *EMV*, 1-III-1905.

¹⁵ *El Mercantil Valenciano*, 10-III-1903.

1888, diputado provincial por el distrito de Gandía y, en 1910, diputado a Cortes por Sagunt. Desde comienzos de siglo vendrá en presidir la Junta del Valle de Cárcer, cuyo objeto era convertir en regadío amplias extensiones de secano a partir de la acequia de Escalona. Y he aquí donde empieza el conflicto, habida cuenta que las aguas de esta acequia pertenecían, por concesión de Felipe II, en exclusiva a los regantes de Villanueva de Castellón. En 1904, el pueblo de Villanueva denuncia a la Junta que presidía Castro. El fallo no llegará hasta once años después. El 11 de septiembre de 1915, el juzgado de Alberic condenaba a Ramón de Castro, Leopoldo Monblanch y a los herederos de José de la Peña, a una indemnización de 2.550 ptas. a la comunidad de regantes de Escalona. La cantidad, con ser importante, apenas puede nada con quien convierte de forma tan fácil tierra de secano en huerta. Es más, no significa prácticamente nada para quien había controlado el agua durante once años. Un periodista de Villanueva de Castellón, a la sazón director de uno de los diarios principales de la ciudad de Valencia, Tomás Peris Mora, escribía con conocimiento de causa:

"Honestamente no puede nadie votar en el distrito de Játiva la candidatura de 'hidráulica política' que patrocina el señor Castro (...) ¿Qué representa la candidatura de la Casa Requena en el distrito de Játiva? Representa 'la hidráulica política' contra Villanueva de Castellón, por lo de Escalona; contra Villanueva de Castellón, Manuel, Enova, Puebla Larga, Rafelguaraf, San Juan de Enova y otros pueblos por lo de la Comuna Enova; contra Játiva y contra Canals, por el proyecto de convertir 1.500 hanegadas de secano, bajo el puerto de la Ollería y en término de Montesa, en tierra de regadío, tomando sin derecho las aguas del río Santos, con lesión de los derechos de Játiva y de Canals y en beneficio del señor Castro y del candidato de la Casa..."¹⁶

Este "caciquismo hidráulico" llega incluso hasta la literatura. Vicente Calvo Acacio, con el conocimiento que le permite ser delegado en la Acequia Real del Júcar, amén de Comisario Regio de Agricultura, relata en crudas escenas costumbristas hasta el último eslabón del entramado caciquil: "el propietario llama al colono, el casero al inquilino, el acreedor a sus deudores, el amo a sus criados, el que protege a sus protegidos..."¹⁷

El Ayuntamiento, cuyo alcalde responde al dictado de quien lo nombra por Real Orden, es en última instancia quien garantiza el resultado. No habrá, por tanto, disimulos ni palabras para conseguir el éxito del candidato recomendado. Los ejemplos se agolpan en cada comicio y en cada pueblo.

En 1905, Rodrigo Soriano y un grupo de seguidores entre los que estaba el candidato radical, al acercarse a una mesa electoral del pueblo de Foios para conocer cuántos electores habrían votado, reciben como respuesta una persecución a tiros por la plaza y calles del pueblo, de la que conseguirán escapar gracias a la velocidad del coche que utilizaban, no sin que uno de ellos fuera herido de bala y la capota del coche declarada inservible.

Otro, en esta ocasión un candidato demócrata y reconocido periodista. Nos referimos a José Clemente Lamuela, candidato también en las elecciones de marzo de 1905. Cuando regresaba en carruaje descubierto de recorrer las secciones del distrito de Torrent, un desconocido, "sacando un arma que le puso en el pecho al Sr. Clemente Lamuela, le descerrajó un tiro, dándose a la fuga". Por fortuna para el periodista de *La Correspondencia*, el tiro fue sólo de pólvora, ocasionándole tan sólo heridas leves.

Recordemos que aquellos comicios de 1905 concluyeron con el siguiente resultado:

Serranos: triunfaron un liberal moretista, Juan Izquierdo; un demócrata canalejista, José Moroder; un carlista, Manuel Simó y un republicano blasquista, Juan Barral. Fueron derrotados, Arturo Villarroya y José Casans, conservadores, y Eduardo López, republicano sorianista.

San Vicente-Torrent: triunfaron, Juan Bautista Valldecabres y Lorenzo Lleó, conservadores; Ramón Alapont, liberal moretista, Vicente Veres, republicano blasquista. Derrotados, Miguel Sales, liberal moretista, José Clemente Lamuela, demócrata, Felipe Gil, de la Liga Católica, Enrique Márquez, republicano sorianista.

¹⁶ *Idem*, 8-IV-1916. Otras denuncias, en el mismo de 26-III-1916.

¹⁷ V. CALVO ACACIO, *Los reyes mudos*, Imprenta Juan Guix, Valencia, 1904. Un análisis exhaustivo de esta novela y su contexto histórico, en M. CHIUST, F. A. MARTÍNEZ y E. HERNÁNDEZ, *Los movimientos sociales en el País Valenciano durante la guerra de Marruecos*, texto inédito del archivo del IVEI.

Sueca-Gandía: elegidos, Juan Gomis, Antonio Botella, conservadores; Joaquín Santonja y Manuel Llopis Sapiña, liberales moretistas. Derrotados: Francisco Sancho Ibiza e Higinio Chofré, canalejistas; José Mifsud, republicano blasquista; el barón de Agres, de la Liga Católica.

Chiva-Carlet: elegidos, Alfredo Navarro, conservador; Francisco Escutia y el marqués de Castellfort, moretistas; José Palafox, republicano blasquista; Pablo Meléndez, de la Liga Católica.

Enguera-Ontinyent: electos, Blas Guzmán, conservador; Vicente Fillol y Adrián Sancho, moretistas; Gonzalo Mompó, demócrata. Derrotados, Francisco Maestre y Francisco Pons, conservadores.

Requena-Ayora: electos, Francisco Serrano Larrey y Manuel Cobos, ministeriales; Fausto Pérez y el conde de Villamar, demócratas.

“TOTAL: elegidos, 6 conservadores; 2 ministeriales que no se titulan conservadores; 8 liberales; 4 demócratas; 1 carlista y 3 republicanos de la Unión. Derrotados 5 conservadores, 1 liberal, 4 demócratas, 3 de la Liga Católica; 3 republicanos de la Unión y 2 republicanos radicales”.¹⁸

De esta forma, la Diputación futura quedaba constituida por 16 conservadores, 13 liberales, 8 demócratas, 6 republicanos de la Unión y 1 carlista.

El éxito republicano, allí donde el voto puede ser soberano o ineficaz el control del cacique, irá animando paulatinamente a este partido a concurrir en nuevas elecciones provinciales. Especialmente decidida fue la participación en las elecciones de 1913, cuando los diferentes sectores republicanos se coaligaron para intentar obtener el éxito. Los diarios republicanos dedicarán más espacio y calor a la campaña electoral, destacando en primera página, con gruesos tipos de letras, los nombres de los candidatos. También recuadros especiales con llamadas al voto, al tiempo que descalificaciones al contrario, frecuentarán las primeras páginas de *El Pueblo* y *El Mercantil Valenciano*.

La respuesta conservadora y liberal fue también la coalición, incluso dando cabida a los carlistas. Tampoco se rechazó la propaganda desde sus portavoces periodísticos, incluidos los púlpitos. Pero su éxito no era tan sólo de ese reino. Así, “todas las autoridades, sin excepción ninguna, han trabajado la candidatura del inicu maridaje carlo-alfonsino”.¹⁹ La actuación más denunciada, en esta ocasión, será la compra de votos. *El Mercantil Valenciano* acusaba al alcalde de Valencia de haber gastado 12.000 pesetas. Y es que el resultado fue abrumador: los republicanos no obtuvieron ni una sola acta.

Dos años después, en las elecciones convocadas para el 14 de marzo, el enfrentamiento se repite: republicanos unidos frente a una coalición variopinta de monárquicos. El resultado, en esta ocasión, no iba a ser tan negativo para los candidatos republicanos, que lograban al menos la elección del abogado Ricardo Samper por el distrito de Mar-Mercado. En el resto, la coalición copó. *El Mercantil Valenciano*, con la resignación del nuevo fracaso, describe con gran precisión el cuadro que, *mutatis-mutandi*, define a todos y a cada uno de los procesos electorales de esta época:

“Mucho poder tiene el poder; mucha fuerza tiene una coalición de todos los partidos monárquicos; muchos votos salen de la alcaldía, del Ayuntamiento, de la Diputación; muchos votos se conquistan con el volante, las expropiaciones ruinosas, la condona de multas, la vista gorda respecto a los desmanes de las compañías y empresas, a las cuales pueden el gobernador y el alcalde hacerles daño sin más que hacerles cumplir su deber; muchos votos se conquistan en el infame juego, cuyos explotadores ponen dinero y hombres al servicio de los que gobiernan; mucho hace un gobernador desaprensivo como el que padecemos; mucho intimida la fuerza pública en las puertas de los colegios electorales (...) A pesar de esto, los republicanos triunfan en Valencia. Sin los rurales de Almacera, de Alboraya y de las partidas rurales de Ruzafa, su derrota es completa; sin esos votos

¹⁸ *Almanaque de Las Provincias*, para 1906.

¹⁹ *El Mercantil Valenciano*, 10-III-1913.



Requena.

de la gente analfabeta e ignorante; sin la presión que sobre ella ejerce el amo de las tierras que cultivan con el sudor de su frente, y cuyo arrendamiento pagan, sin que por votación les perdonen un céntimo de la paga de Navidad o San Juan, no triunfan jamás”.²⁰

Los arreglos entre los grupos políticos no concluyen tras la votación. Prosigue a la hora de organizar la Diputación, tal y como denuncian en numerosas ocasiones los diputados republicanos.²¹ Desde el decisivo cargo de presidente, pasando por los integrantes de la Comisión provincial hasta cada uno de los puestos de responsabilidad, eran convertidos en moneda de cambio durante la negociación preelectoral. En ocasiones, las componendas se venían abajo, bien porque algún bando no las respetaba, tal y como ocurrió en 1911 y 1913, o por que “intereses superiores” hacían que el Gobernador impusiese su voluntad por encima del pacto, tal y como ocurrió en 1909.

La Diputación no quedaba formalmente constituida hasta la conclusión del debate inaugural sobre las actas electorales. Un debate cuyo resultado está lógicamente determinado por el resultado abrumador de cada comicio, pero en el que suele aparecer, de vez en cuando, la punta del iceberg caciquil. Ocorre en abril de 1905 con el acta del conservador Alfredo Navarro, que concurría por el distrito de Carlet-Chiva. Secuestro del censo electoral, actas que desaparecen y otras irregularidades al uso que, cómo no, son denunciadas por un diputado republicano, A. Pinto. Pero el asunto no fue más allá de la votación, resuelta con el abrumador resultado de 29 contra 7 votos. ¿Cabía otro resultado, habida cuenta de cómo habían sido elegidos la mayoría de diputados?

La Diputación, entre 1902 y 1923, tan sólo anuló una elección. Ocurrirá en las elecciones de 1920, en el distrito de Enguera por un motivo ciertamente abrumador. El candidato conservador, Francisco Piqueras, era a la vez el alcalde del pueblo, lo que contravenía de forma notoria la legislación vigente. No hubo más.

Constituida definitivamente la Diputación, se empezaban a pagar deudas contraídas o a hacer “favores” concediendo puestos de trabajo a... “sus hijos y sobrinos. Pena y náuseas produce el atropello que ayer perpetraron liberales y conservadores distribuyéndose las 23 plazas del programa (...) ¡Infames chanchulleros, ladrones! Estas exclamaciones oímos al terminar la inacabable sesión de seis horas”.²² Unos años antes, en la sesión de 25 de marzo de 1904, el republicano Antonio Pinto, el conservador Enrique Fernández Córdova, el demócrata Fausto Pérez y el liberal Joaquín Royo, presentaban al pleno una proposición solicitando que “no pueda concederse destino alguno en las oficinas provinciales a parientes de Diputado hasta el cuarto grado de consanguinidad o afinidad”. Obviamente, la propuesta fue deshechada por 23 votos.

Elecciones, turnos, arreglos, caciquismo... todo servía para controlar una corporación como la Diputación. Y pese a todo, al día siguiente de reunirse la misma, el epíteto del apoliticismo volvía a llenar la boca de buena parte de los diputados, de unos diputados que bajo la férula de administradores no hacían sino política, eso sí, de clase.

3. LA GESTIÓN PROVINCIAL: EL PRESUPUESTO QUE NO CUADRA

Gestionar, para la institución que nos ocupa, parecía ser sinónimo exclusivo de administrar la Beneficencia y construir carreteras...²³ la primera de estas atenciones absorbe las tres cuartas partes del presupuesto, y en cuanto a la segunda que es el nexo con los pueblos, la realidad de unión más eficaz, está atendida con la parquedad y modestia que permiten los medios”.²³ Son palabras de un veterano de la Diputación en las que, por enésima vez, se sigue negando el carácter político al tiempo que se refuerza con exclusividad el administrativo. Pero el presupuesto provincial, más allá de sus números y más allá de los mecanismos administrativos, ha sido y es un instrumento decisivo en la gestión de intereses. Muchas veces bien concretos, con identificación nominal.

²⁰ *Idem*, 15-III-1915.

²¹ Sesión de 3-V-1917, Samper protesta por los amaños llevados a cabo para constituir la Diputación.

²² *El Pueblo*, 12-II-1915. *La Correspondencia de Valencia* iba más allá e identificaba las conexiones familiares: «El Sr. Dupuy, que entra de oficial tercero, es hijo de D. Carlos (...) D. Emilio Polo, sobrino de un conocido personaje conservador, don Vicente Guillén Engo, hermano del vicepresidente de la Comisión Provincial y don Leandro Higón, hijo del diputado del mismo apellido».

²³ Discurso inaugural del nuevo presidente de la Corporación en 1919, el conservador Alfredo Navarro Ferrer, un histórico de la Diputación que venía siendo elegido, prácticamente sin interrupción, desde 1901 por el distrito de Chiva-Carlet.

Desarrollar infraestructura deviene condición vital para la circulación de mercancías. Invertir dinero de todos para el negocio de unos cuantos, condición vital para asegurar el beneficio. De esta forma, la Diputación impulsará la construcción del puerto, de la carretera, del ferrocarril, del teléfono y hasta de aeródromos. Pero serán empresas privadas, con intereses muchas veces privativos, las que se aprovechen de la inversión pública para el ejercicio de su negocio. Así, el ferrocarril, el tranvía, el barco, el coche y hasta el avión que utilizan esa infraestructura, tienen nombres propios como Antonio Lázaro y Vicente Puchol, presidente y secretario respectivamente de la Compañía Valenciana de Navegación; Rafael Amat, director de la Sociedad Valenciana de Tranvías; L. Renson, director de la explotación en Valencia de la Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón; el marqués de Morella, representante de Líneas Aéreas Lafécoére... Inversión pública para intereses privados.

Junto a ellos, la defensa o apoyo a organizaciones concretas, identifica la política de la corporación, así como los intereses particulares de muchos de sus miembros. Es así cómo descubrimos que "los intereses agrarios" resaltan notoriamente sobre cualquiera otros. Epidemias, sequías o cuanto merme la cosecha, junto con las posibles trabas a la libre y barata exportación de la misma, llevará a la Diputación a investigar soluciones, a exigir respuestas del Gobierno o a paliar, con cargo a su presupuesto, algunos de los efectos.

En la sesión de 16 de mayo de 1905, ante la epidemia de "poll roig" que invadía el naranjo, nos encontramos con la formación de una Comisión Permanente de Defensa de los intereses agrícolas, donde aparecen todos los diputados provinciales más destacados. En la misma sesión, la Diputación hacía suyas las conclusiones de la Federación Agraria de Levante y del Sindicato Provincial de Viticultores. Después, paulatinamente, vendrían diversas acciones encaminadas hacia los mismos intereses:

- a) La condena de la ley de alcoholes y demanda de aumento de vagones destinados al transporte, el 27 de julio 1916.
- b) La campaña en pro de la rebaja del costo de transportes marítimos de naranja, así como de un aumento del volumen de exportación, el 10 de diciembre de 1917.
- c) Nueva protesta contra el precio de los fletes, el 10 de abril de 1918.
- d) A favor del aumento de la exportación de arroz, 16 de junio de 1920.
- e) Contra la prohibición de exportar patata, el 3 de agosto de 1920.

La Diputación, recordemos la normativa, se reunirá periódicamente dos veces al año, concretamente, el primer día útil de los meses 5.º al 10.º del año económico. Posteriormente, con la reforma de la Ley de 21 de diciembre de 1918 y R. D. de 23 de los mismos, serían los meses de agosto y enero los designados. Aunque no siempre ocurrirá así. La irregular asistencia de los diputados hipotecaba con harta frecuencia la posibilidad de desarrollar con normalidad la sesión plenaria.²⁴

En la primera sesión anual se constituía el conjunto del organigrama de la Diputación: la Comisión Provincial, la Comisión General de Gobernación, la Comisión General de Hacienda, la Comisión General de Fomento, director y comisión auxiliar del Hospital, Misericordia y Beneficencia. Desde esta organización se proyectaba y ejecutaba la acción presupuestaria. Analicémosla.

3.1. RECAUDACIÓN, ENTRE EL DESEO Y LA REALIDAD

El repartimiento de la carga fiscal entre los vecinos de los municipios de la provincia, constituye la mitad de los ingresos de la Diputación. Su importancia queda reflejada en el siguiente cuadro, donde presentamos la evolución de las grandes cifras de entradas y salidas:

²⁴ *El Mercantil Valenciano*, el 27 de mayo de 1903, proponía un sistema de multas. Incluso se llega al extremo de que el Gobernador tuviese que esperar cerca de una hora en la sesión de apertura del primer período de 1906.

CUADRO I

PRESUPUESTOS Y GESTIÓN 1902-1923

	<i>Ingresos</i>	<i>Gastos</i>	<i>Repartimiento</i>
1902	2.883.446,08	2.883.446,08	1.686.425,87
1903	2.831.091,50	2.831.091,50	1.702.803,25
1904	2.952.433,31	2.952.390,59	1.721.188,69
1905	3.815.567,40	3.815.567,40	1.725.938,23
1906	2.868.111,95	2.868.016,26	1.726.412,43
1907	2.887.235,09	2.886.454,34	1.733.789,61
1909	2.995.072,51	2.994.905,39	1.758.913,62
1910	3.095.719,99	3.093.930,06	1.763.554,15
1913	3.189.235,88	3.186.876,40	1.768.935,17
1915	3.251.131,77	3.248.543,85	1.784.260,06
1916	2.785.199,60	2.776.137,86	1.779.909,89
1917	2.808.570,99	2.808.126,49	1.754.185,38
1918	2.841.748,45	2.841.666,23	1.754.463,84
1920	3.045.858,67	3.044.720,95	1.755.318,28
1921-22	4.306.585,19	4.306.091,36	2.013.696,55
1922-23	4.859.162,15	4.858.579,47	2.078.915,84

Sin embargo, subrayémoslo, la principal fuente de ingresos es, al mismo tiempo, una de las más difíciles de hacer efectiva. En los quince primeros años de este siglo, la Diputación arrastraba una deuda de 12 millones de pesetas como consecuencia de no haber cobrado más que la mitad del repartimiento presupuestado.²⁵ En efecto, cobrar el contingente provincial se convierte en un objetivo de extrema dificultad, lo que, a la hora de la verdad, convierte al presupuesto en papel mojado. Modesto Jiménez de Bentsosa, profesor de Geografía y habitual de la Cámara provincial, denunciaba en 1912 que los presupuestos presentaban siempre el mismo defecto: la diferencia tan importante que existía entre la cantidad teórica asignada y la que se conseguiría recaudar. Precisaba que "ningún año se había llegado a recaudar aquella cantidad, alcanzando la recaudación más elevada 1.400.000 ptas. aproximadamente".²⁶

Tres años más tarde, el panorama pintaba un tono gris todavía más agudizado. En la sesión extraordinaria de 11 de febrero de 1915, junto a la amenaza que implicaba la desaparición del arbitrio que por carga y descarga se obtenía del Puerto —lo que implicaba una merma de 300.000 ptas.— la deuda provincial se acercaba a una situación extrema.

Las soluciones proyectadas serán variadas, desigualmente respaldadas y finalmente ineficaces. La primera acción, repetida de forma constante, consistía en condonar el 6% de la cantidad adeudada en el momento en que se liquidase. Y es que habían situaciones de impagos como la de Carcaixent, que no había abonado ni una sola cuota anual desde 1900 a 1912. En ocasiones, cuando el Ayuntamiento mostraba intención contributiva, la Diputación no tenía inconveniente en aceptar moratorias y hasta rebajas, si a cambio se abonaba la cantidad global. Es el caso del Ayuntamiento de Almussafes o el de Paterna. A ambos, en la sesión del 2 de julio de 1914, se les concedía una moratoria para el pago de sus respectivos adeudos: las 3.346 ptas. por contingente provincial de 1911 y 1912 para el pueblo de La Ribera; 25.920 ptas. por el contingente de 1907 a 1913, en el caso del Paterna.

²⁵ ADPV, Actas, Sesión de 3-VI-1916.

²⁶ *Idem*, Actas, Sesión de 29-XI-1912.

Otra alternativa: el arriendo. Se planteó el 17 de julio de 1915 por la Comisión permanente de Hacienda. Su objetivo consistía en alquilar a una compañía privada el cobro del contingente desde 1 de enero de 1916 a 31 de diciembre de 1921, a cambio de obtener un fijo anual. El conservador Alfredo Navarro defendería la alternativa, insistiendo en la grave situación por la que atravesaba el erario provincial como consecuencia de recaudarse tan sólo el 50% del contingente... “esta realidad no permitía más salida que el arriendo, tal y como lo habían hecho las provincias hermanas, especialmente Castellón, que había conseguido pasar del 30 al 90% de recaudación mediante este sistema”.

La proposición, por tanto, se apoya en el argumento de la desesperación... “dejando aparte los gastos de personal, que me complazco en manifestar que no exceden del seis por ciento, cuando en cualquier Ayuntamiento de la provincia, en todos, mejor dicho, se gasta más, existe una extensa red de carreteras, que reclaman en nuestra provincia, esencialmente agrícola, el cuidado especialísimo de la Diputación. Esta red, que constituye el nervio principal de la riqueza regional, no puede atenderse debidamente, y los contratistas no acuden a las subastas, y no se puede pagar, y arrastramos una deuda fabulosa”.

Sin embargo, la propuesta es rechazada en la sesión del 16 de diciembre de 1915 por 23 votos negativos. La apuesta sigue siendo la recaudación directa, ¿por qué?

La palabra caciquismo vuelve a aflorar con insistencia en este punto. Y sin duda, en la utilización de la deuda como moneda de cambio para asegurar resultados electorales, tal y como hemos precisado en el punto anterior, estriba la clave de la respuesta. Entre otras razones, porque la coerción para hacer pagar a los ayuntamientos existía. Pero eso sí, dependía del Gobernador. Y éste no parecía estar dispuesto a perder la capacidad de presión que podía implicar la deuda de un Ayuntamiento con la Diputación.²⁷ Es más, mientras los alcaldes sean designados por el Gobierno, no resulta demasiado coherente que se produzca el enfrentamiento.

En 1916, la crisis de ingresos llega a una situación alarmante. Junto a la dificultad para recaudar el contingente, se ha perdido el arbitrio del Puerto;²⁸ las compras de suministros para los establecimientos de Beneficencia se hacen directamente en el mercado por falta de licitadores en las subastas. Finalmente, arriendos como el de los efectos del mercado son rescindidos a solicitud de parte. Y, obviamente, no hay que perder de vista las consecuencias que la Gran Guerra está provocando en las exportaciones valencianas. Ante este cuadro, en la sesión de 3 de junio de 1916, el diputado carlista Fernando de Rojas, reclama de nuevo la coerción, esto es, propone pasar a la vía del apremio, interviniendo los fondos municipales y decretando la responsabilidad personal de alcaldes y concejales. Incluso va más allá y acusa de corrupción a los agentes cobradores de la Diputación, que “se dejan engañar por los secretarios o sobornar por un puñado de calderilla”.

No es casualidad que sea en esta coyuntura de negro futuro para la Corporación provincial, cuando brote con fuerza la alternativa de la “mancomunidad” provincial. Aquel viejo fantasma de la junta revolucionaria, inscrito en la partida de bautismo de la Diputación, volvía a presentarse en forma de Mancomunidad provincial. La alternativa al centralismo gubernativo y administrativo que seguía caracterizando el modelo de Estado español, donde las Diputaciones habían desempeñado hasta esos momentos el papel de fiel “consejo de administración” bajo la tutela del Gobernador, se estaba planteando con gran insistencia a partir de 1914. En el primer período de sesiones de 1914, el Gobernador comenzará su discurso saludando el proyecto de “Mancomunidad de Levante”. En la sesión de 2 de julio, una comisión provincial se trasladaba a Barcelona para estudiar el modelo de Institut d'Estudis Catalans y aplicarlo en Valencia. Cada año que transcurra, en cada período de sesiones nuevo, la denominada “campana regionalista” ira *in crescendo*.

²⁷ El mismo diputado conservador A. Navarro, en la sesión de 5 de junio de 1917, reconocía que únicamente el Gobernador «era quien tenía a su disposición todos los medios coercitivos que podía salvar a la Diputación». Y un mes después, en la sesión de 5 de julio, el acta correspondiente nos ofrece el siguiente resumen de la intervención del republicano Samper: «...estaba en el deber de llamar la atención del señor Gobernador, respecto a la necesidad urgentísima de fomentar la recaudación del contingente provincial; dijo que ello únicamente podía realizarlo el señor Gobernador(...) Hizo constar que el señor Tejón merecía hasta ahora la gratitud y el aplauso de la Diputación, por las eficaces medidas adoptadas para el cobro del contingente, pero que algunos atribuían tal actitud a la circunstancia de recaer hoy las medidas sobre Alcaldes liberales, y dudaban de que el señor Gobernador perseverase en ellas, cuando los Ayuntamientos se organicen en sentido conservador. Entonces —añadió— el Gobernador recibirá, si no ha recibido ya, visitas y presiones de los caciques de la provincia, para que no persiga a los alcaldes morosos... Actas. El subrayado es nuestro.

²⁸ El impuesto local de carga y descarga, regulado por ley de 18-IX-1885 y fijado en 12 céntimos por cada 100 kilos, termina el 31 de diciembre de 1915. Actas, sesión de 16-X-1915.

El 14 de julio de 1916, la venta de patrimonio se plantea como otra salida a la crisis financiera de la corporación. Claro está que son los bienes del Hospital los que se proponen, lo que constituye un ataque directo a los ingresos de uno de los apartados capitales de la Beneficencia.

Otra línea de propuestas tendrá un mayor resultado. Se trata de establecer impuestos nuevos sobre la circulación y la exportación. El más destacado será el impuesto por exportación de arroz. Una Real Orden del Ministerio de Abastecimientos de 4 de diciembre de 1919, autorizando la exportación de 15.000 toneladas de arroz, iba a permitir a la Diputación valenciana imponer un arbitrio de 5 pesetas por cada 100 kilos que saliesen por el puerto. La medida era excepcional y tan sólo aplicable a los puertos de Valencia y Tarragona. La recaudación por la exportación de arroz constituye el primer ingreso importante que iba a tener la Diputación tras la pérdida del arbitrio portuario. Las cantidades recaudadas y que aparecen reflejadas en el capítulo de arbitrios especiales, iban a ser de 812.204 ptas. en el ejercicio 1921-22, y de 642.578 ptas. en 1922-23. La discrepancia vendrá a la hora de invertir estos ingresos. En teoría, el destino prioritario debía ser la ejecución de infraestructuras viarias en los pueblos productores de arroz que todavía no poseían carretera provincial alguna —Sueca, Cullera, Sollana y Alberic—. El Ayuntamiento de Valencia, sin embargo, acusará a la Diputación de seguir criterios caciquiles a la hora de invertirlo. Y es que, casualmente, el presidente de la corporación provincial en 1920, el conservador A. Navarro, preside a su vez la Asamblea Arrocerá de la Ribera.

En el comienzo de los años veinte, la situación económica de la Diputación es alarmante. En 1921 se recurre a un empréstito de 1.000.000 para pagar obligaciones. En el ejercicio 1922-23, la cantidad de dinero por impagados asciende a 13.638.889 ptas. La búsqueda de soluciones llevará a todas las diputaciones del país a celebrar, en diciembre de 1921, una asamblea en Madrid. El tema estrella iba a ser las cuentas provinciales. Una comisión de presidentes de corporaciones, entre los que se encontraba el de Valencia, Modesto Jiménez de Bentrosa, redactarían las bases que, elevadas al Gobierno, significarían la reforma de los mecanismos presupuestarios provinciales. El Consejo de Ministros, en sesión de 20 de enero de 1922, rechazaría este proyecto con el argumento de que resultaba atentatorio a la soberanía del Estado, especialmente por el artículo 7º, que propugna la creación de Mancomunidades. El debate consiguiente en la Diputación valenciana informa de la radicalización autonomista. El presidente ponía su cargo a disposición de la Cámara, mientras el carlista Simó hacía una exégesis de tal guisa:

“Como ha dicho bien el Sr. Bentrosa, someter el proyecto a la deliberación de las Cortes, vale tanto como negarlo, porque, como también ha dicho, las Cortes españolas son un estorbo y no sirven más que para entorpecer la vida nacional, y a un juego político, de compadres ambiciosos, se sacrifica sin reparo el más sagrado interés de una región y del país entero (...) Estamos, pues, en el caso de que, sin desplantes, protestemos de esa ofensa que se nos ha inferido, y que lo hagamos con toda energía, haciendo ver que ese centralismo absorbente y lunático no es, ni puede ser en modo alguno, la unidad de la patria, sino un dogal opresor para la vida de la nación.”²⁹

Crisis, descentralización, mancomunidad... Tales fueron los efectos que generó en el seno de la Diputación la gestión del principal ingreso que nutría sus arcas. Pero sigamos adelante, pues no es el único.

3.2. LA BENEFICENCIA

La inversión en este capítulo de la Diputación constituye uno de sus ejes básicos. No sólo absorbe la mitad del presupuesto. Define también la única política social que existe en esos momentos. La evolución presupuestaria da idea de esta importancia:

²⁹ *Idem*, sesión 27-I-1922.

CUADRO II

PRESUPUESTO DE BENEFICENCIA (en ptas.)

	Ingresos	Gastos
1902	517.017	1.191.754
1903	476.863	1.145.304
1904	507.350	1.159.590
1905	494.382	1.196.364
1906	518.925	1.211.795
1907	505.459	1.200.029
1909	591.202	1.304.457
1910	773.709	1.413.491
1913	752.369	1.483.449
1915	767.487	1.499.726
1916	788.405	1.482.436
1917	788.405	1.460.937
1918	816.304	1.476.707
1920	915.775	1.574.740
1921-22	1.123.696	1.926.662
1922-23	1.345.084	1.952.222

Como se deduce del cuadro II, el gasto experimenta un lento crecimiento, mientras que los ingresos casi se duplican al final del mismo. Pero, ¿en qué consisten los gastos e ingresos? ¿cuáles son sus efectos sociales? Realicemos el análisis siguiendo el mismo orden de cada partida.

El primer ingreso de la Beneficencia estriba, como no podía ser de otra forma, en la caridad. Se trata de donaciones testamentarias que, en algunos casos, revisten tal importancia que generan largos pleitos. Es el caso de la Herencia de Francisco Javier Borrull, otorgada por testamento en 20 de noviembre de 1837 y que no dejará de promover conflictos con las provincias de Alicante y Castellón y la Compañía de Jesús hasta bien entrado el siglo XX.³⁰

Los bienes raíces de la Diputación se encuentran dispersos a lo largo de la geografía valenciana, llegando por motivo de las herencias antes citadas a lugares como Lucena o Vinarós. Buena parte de estas tierras producen un bajo rendimiento al ser explotadas mediante arrendamiento enfiteútico. No extraña que desde el comienzo de la crisis en la Diputación, en 1914-15, la intención de vender estas tierras esté siempre presente, aunque sin resultado positivo.³¹

El Hospital provincial tiene diversas vías de ingresos. Por ejemplo, existen los denominados "cuartos de distinguidos", cuyas tarifas, según los acuerdos de 1903, eran de 5 ptas. para los enfermos de medicina y 10 ptas. para los de cirugía, todo ello por estancia diaria como veremos más ampliamente en el capítulo 8. Sin embargo, el principal ingreso proviene del arriendo de la Plaza de Toros. Un negocio que, a simple vista, podía estar garantizado por el interés masivo que despertaba la fiesta taurina, pero que está rodeado de conflictos y dificultades, tanto en la celebración de las subastas como en el posterior cumplimiento de los contratos de arrendamiento.

³⁰ Las diputaciones de Alicante y Castellón venían reclamando ante el Ministerio de Hacienda derechos de parte. Finalmente, en 1908, la herencia queda en exclusiva para la corporación de Valencia a cambio de atender un número determinado de enfermos mentales en el manicomio de Jesús, *EMV*, 3 y 10-X-1908. Por otro lado, el 17 de febrero de 1914, la Cia. de Jesús en Aragón, a la que pertenecía el 22,50 por ciento de los bienes de la testamentaria de Francisco Javier Borrull, comprendidos en la cláusula 40, pide a la Diputación que se vendan. La Diputación justiprecia en 204.538,80, los bienes y decide, en la sesión de 11-II-1915, abonar la parte que le toca a la Cia. de Jesús, 46.021, en tres plazos. De esta forma, los bienes quedaban en exclusividad del Hospital.

³¹ «...continuar las gestiones, si las circunstancias políticas son propicias para ello, a fin de conseguir la aprobación de una ley por la que se autorice la venta de los bienes de Beneficencia, según lo tiene acordado la Corporación y se ha gestionado en otras ocasiones, llegándose incluso a ser aprobado el proyecto en Consejo de Ministros y autorizada su lectura en las Cortes, lo cual no llegó a efectuarse». Actas, sesión 28-X-1921.

La primera subasta, en el período que nos ocupa, se celebra en 1904 bajo la premisa del alquiler a largo plazo: en este caso se propone por 4 años, dos forzoso y dos voluntarios. Finalmente, tras el fracaso de dos subastas, se adjudica la explotación a Manuel García Navarro por 90.000 ptas. anuales. Pero la concesión apenas se materializa. Antes de que se cumpla el primer año, el 14 de diciembre, y ante la posible puesta en vigor de la ley de descanso dominical, el arrendatario renuncia a la explotación. La Diputación, en lo que va a ser nada más que una primera prueba, asume la administración directa, consiguiendo unos resultados satisfactorios: se ingresará por encima de las 125.000 ptas. anuales.³²

En diciembre de 1912 y de nuevo tras el fracaso de sendas subastas, se adjudica el arrendamiento al mejor postor, el gerente de "Artística Valenciana" por la cantidad de 133.333 ptas. anuales. Y, al igual que la anterior experiencia, ésta no deja de verse frustrada. En la sesión extraordinaria de 16 de enero de 1915, se anuncia que la sociedad había quebrado, por lo que se volvía acordar, una vez más, explotar directamente la Plaza. Al final de ese mismo ejercicio económico y de nuevo por adjudicación directa al no haber otros postores, se arrendaba la explotación a la "La Taurina", por la cantidad anual de 161.071 ptas.³³

Otra vía de ingresos del Hospital, no menos problemática, es el Teatro Principal. A las dificultades para adjudicar la explotación, hay que añadir que el primer coliseo valenciano se convertirá, sin permiso de la Diputación, en lugar habitual de proyecciones cinematográficas. La cuota anual media que proporcionaba el alquiler estuvo siempre sobre las 15.000 pesetas.

En relación con la Casa de Misericordia, el primer ingreso proviene del arriendo de los efectos que utilizan los vendedores en los mercados de la ciudad, especialmente el Central. La subasta, en esta ocasión, no ofrecía excesivos problemas, concurriendo casi siempre los mismos licitadores. Uno de ellos, Gaspar Pérez Pons, obtenía la concesión en 1912, para un año forzoso y otro voluntario, por una cuota fija de 110 ptas. diarias. Dos años después, en los comienzos de 1915, la nueva adjudicación elevaba la cuota diaria a 125'27 ptas.

No obstante, estamos ante una actividad de serios riesgos al hacer depender el día de trabajo de la existencia de mercado. De esta forma, la inestabilidad política o las huelgas podía implicar la pérdida de un día o más de ingresos. En 1904, en la sesión de 20 de diciembre de 1904, el arrendatario solicita 4.342 ptas. de indemnización por "los perjuicios que asegura ha sufrido con motivo de las huelgas de pescadores de nuestra playa y de los huertanos de la Vega". En 1914, en la sesión de 3 de julio, el contratista Gaspar Pérez, solicitaba una indemnización de 1.950 ptas. por los perjuicios sufridos en la recaudación del arbitrio durante los días 25 de febrero y 7 de marzo, con motivo de la huelga general y manifestación en favor del ferrocarril directo. En esta ocasión, se acordará indemnizarlo en 1.650 ptas. Pero la sucesión de solicitudes no había hecho sino comenzar. Entre 1915 y 1919, las exigencias de reparaciones serán tan frecuentes que llegan a convertirse en una partida de previsible dentro de las cifras de la explotación.

La Misericordia es también empresa. Tal y como veremos en el siguiente apartado, diversos talleres, entre los que destacan el de bordado para las chicas y los de carpintería e imprenta para los chicos, coexisten con los parvularios y comedores.³⁴ El trabajo en el taller correspondiente permite al asilado pagar sus gastos y educación, al tiempo que obtener, según se señalaba reiteradamente, una formación profesional. Sin embargo, en ocasiones el resultado es dramático. El 25 de junio, un niño de 12 años que trabajaba en el taller de carpintería de la Casa de Misericordia, se accidenta en una sierra, muriendo al día siguiente.³⁵

Dentro de lo que podríamos denominar vías de ingresos no regulares, se encuentran las deudas a favor del Hospital. Las más importantes tienen que ver con el antiguo patrimonio de la institución antes de la desamortización. Por este motivo, el Estado debía a la Institución hospitalaria una indemnización que se eternizaba. Pero la situación económica del erario provincial no admitía más demora. En 1908 y con el apoyo del influyente senador Juan Navarro Reverter, la Diputación conseguía finalmente la liquidación de sus deudas. El 12 de febrero se verificaría el ingreso de 4 millones de pesetas en la Caja del Hospital, primer plazo del global reconocido. El segundo, aún se haría de esperar. En la sesión del 14 de mayo de 1915, la Diputación acordaba elevar una instancia al Ministro de Hacienda para:

³² *El Mercantil Valenciano*, 27-X-1906.

³³ Para conocer las condiciones de este nuevo concurso de arriendo, *BOPV*, 1-IX-1915.

³⁴ Los niños concurrentes a la escuela de párvulos pagan 10 céntimos diarios, que se invierten en su manutención, pagándose el déficit que resulta con limosnas. Los beneficios obtenidos en el taller de bordados se aplican a costear el material empleado en el mismo y a obras en el asilo. Actas, sesión de 5 de mayo de 1905.

³⁵ Actas, sesión de 20 de diciembre 1912.

- “1º. Que se abone al Hospital provincial la cantidad de 3.245.847'25 ptas. que le falta percibir para completo pago de las 7.732.352,91 ptas. a que asciende la liquidación aprobada por la Dirección General de la Deuda, de los créditos que contra el Estado posee el Hospital provincial, por el valor de los bienes de su propiedad, que fueron enagenados con arreglo a las leyes desamortizadoras.
- 2º Que se fije definitivamente y abone a las Casas de Misericordia y Beneficencia el importe de las sumas que el Estado les adeuda por razón de sus bienes desmortizados”.

Un mes más tarde se recibía la noticia de que los trámites se iban a agilizar. No tenemos constancia, al menos en el período que nos ocupa, de que finalmente fuese abonado el segundo plazo a la Caja del Hospital. No obstante, el hecho de que el tema ya no volviese a aparecer, nos permite suponer que la deuda fue saldada.

El análisis económico no nos puede hacer olvidar que estamos ante la única institución que oferta un mínimo de servicios sociales, aunque estos sean más propios de la literatura negra que de la realidad de hace apenas un siglo. Enfermedades parasitarias como la tiña acompañaban a los niños de los parvularios; la figura del barbero sangrador se mantiene bien entrada la década de los veinte; el hacinamiento en el asilo de huérfanos provoca que durante ciertos períodos de tiempo no se admita ningún niño más;³⁶ monjas que obligan a beber agua bendita a los enfermos o que prohíben la lectura de prensa republicana;³⁷ y la sala de “La Perrera” y “el sargento Gómez” y los desahuciados...

El cuadro se hace más sombrío si tenemos en cuenta que los gastos doblan a los ingresos. La Diputación, obligada por la necesidad de la creciente miseria que se experimenta en la coyuntura de la Gran Guerra, se ve obligada a mantener unas prestaciones benéficas que tradicionalmente se habían autofinanciado. Ahora, la regularidad e intensidad de los gastos agrava cada ejercicio el déficit y, consecuentemente, la “calidad” de los servicios.

El primer gasto y al mismo tiempo el más regular de la Beneficencia en su conjunto, lo constituye la adquisición de suministros para los diversos establecimientos, mediante el procedimiento de la subasta anual previamente anunciada en las páginas del *BOPV*. Sin embargo, resulta extraño encontrar licitadores que concurren a estas convocatorias. Por ello, tras el fracaso de la subasta, la Diputación se veía obligada a la adjudicación directa, tras cumplir con el trámite de solicitar la oportuna autorización del Ministerio de la Gobernación para poder adquirir administrativamente todos los productos, desde los comestibles hasta los utensilios. El resultado, como se puede deducir, es el pago a un mayor precio de todos los productos.

El otro gasto decisivo, también muy elevado y regular, es el de los sueldos de personal, tanto el facultativo como el religioso. Ya hemos insistido en la política de recompensas mediante empleos que llevaba a cabo cada nueva corporación. Por esta razón, no puede extrañar la desproporción de personal, especialmente el religioso, que padecen los distintos centros. Con la elección de diputados republicanos, las denuncias de esta sobredimensión se sucederán. En la sesión del 28 de abril de 1902, el diputado republicano por el distrito de Serranos, I. Rizo, pedía la supresión de la plaza de capellán del Hospital, dotada con un sueldo anual de 2.500 ptas. El Hospital contaba, según convenio suscrito con el Prelado de la Diócesis, con un vicario y seis capellanes. El primero, dotado con un sueldo anual de 2.250 ptas., es un cargo vitalicio, si bien la persona nombrada no suele ejercerlo directamente, tal y como denunciaba en 1903 el diputado A. Pinto.³⁸ En cuanto a los capellanes, el numerario tenía un sueldo de 1.750 ptas. al año, el mismo que un auxiliar primero de la contaduría. El manicomio y la Casa de la Misericordia eran atendidos por las Hijas de la Caridad, que cobran un sueldo de 1'25 ptas. diarias, algo más de la mitad de lo que cobra un peón caminero. En el manicomio también existía otro capellán que cobraba, en forma de gratificación, la cantidad de 750 ptas. El clero del Hospital se difuminaba en puestos de menor importancia, como capellán auxiliar, organista, sacristán, acólitos, además de contar con la partida destinada a gastos de culto.

³⁶ No será hasta el 1 de mayo de 1902 cuando se proceda a separar el asilo de Huérfanos de las dependencias del Hospital, trasladándose a la Misericordia. *EMV*, 1-V-1902.

³⁷ «El Sr. Bori denunció el hecho de que las hermanas de la Caridad del Hospital les quiten a los enfermos los periódicos avanzados, dándoles en cambio *La Voz de Valencia* (...). El Sr. Veres denunció que las hermanas del Hospital obligan a los enfermos a tomar agua bendita todas las tardes, rociando las camas de los que no quieren tomarla y despertando a los que duermen (...). Pidió que se corrigiera este abuso, así como el de los rezos a que se obliga a los enfermos, cuando el sitio apropiado para rezar es la Iglesia». Reseña de la sesión 3.ª de las Actas en *EMV*, 2-XII-1905. Otras denuncias en *EMV*, 15-XII-1905.

³⁸ Actas, sesión de 24 de noviembre de 1903, Pinto pedía la rebaja del sueldo del vicario en 2.000 ptas. Para descubrir la importancia del sueldo, recordemos que el catedrático de Historia, José Deleito Piñuela, cuya plaza fue reconocida en la sesión provincial de 29 de mayo de 1906, es de 3.500 ptas. año.

3.3. LOS GASTOS, CAUTIVOS Y GENEROSOS

No cabe duda, la administración provincial era una gran empresa. El nivel de sus presupuestos, pero sobre todo el volumen de empleados que registra, convierten a la Diputación de Valencia en una empresa de gran envergadura.³⁹ Pero a diferencia de una explotación privada, la administración provincial funciona con unos desajustes estructurales, propios del sistema político que la regula, que provoca un creciente déficit. Nos referimos a los sucesivos y, hasta abusivos, gastos suntuarios, de representación, de comisiones, de visitas magnas... Junto a estas partidas, que a pesar de no ser previstas se repiten con harta insistencia, la empresa provincial tenía unos gastos fijos que apenas variaban de año a año. La labor inversora en infraestructura, por lo que a continuación estudiaremos, apenas tiene ya más que un carácter testimonial.

CUADRO III

GASTOS ESTRUCTURALES

	<i>Capít. I</i>	<i>Capít. II</i>	<i>Capít. III</i>	<i>Capít. IV</i>	<i>Capít. V</i>	<i>Capít. VI</i>	<i>Capít. VII</i>
1903	218.242	87.750	310.411	704.309	107.831	1.145.304	73.277
1904	206.993	195.084	281.523	688.873	115.272	1.159.590	73.527
1905	181.069	197.078	288.347	1.447.632	116.646	1.196.364	73.777
1906	199.188	89.977	271.416	649.356	106.952	1.211.795	73.030
1907	193.951	92.483	268.916	632.248	107.727	1.200.029	73.030
1908	205.451	90.492	275.174	469.116	121.227	1.304.457	79.780
1910	209.751	94.992	390.733	488.126	121.227	1.413.491	102.780
1913	217.231	112.592	346.125	445.263	122.416	1.483.449	96.300
1915	212.987	117.742	350.702	424.898	123.168	1.499.726	97.300
1916	189.138	84.991	342.358	189.196	119.968	1.482.436	96.300
1917	177.088	81.994	328.689	195.717	121.468	1.460.937	96.300
1918	179.338	80.494	323.953	225.071	122.468	1.476.707	96.300
1920	245.993	63.000	278.386	317.149	114.518	1.574.740	96.300
1921-22	253.903	77.000	787.506	391.452	114.518	1.926.662	116.300
1922-23	327.675	77.000	676.777	846.458	115.918	1.952.222	116.300

La Diputación no genera inversiones nuevas y se limita a costear, de forma cada vez más irregular, los servicios que tradicionalmente venía prestando. Repasemos y expliquemos el presupuesto de gastos, de acuerdo con lo expresado en cada capítulo:

Capítulo I. Administración provincial, que incluye gastos en personal y material de las oficinas centrales, además de los gastos de representación de la presidencia, dietas de la Comisión Provincial, del Tribunal de lo Contencioso Administrativo y de la Comisión mixta de reclutamiento. Porcentualmente, nunca sobrepasa el 7 por cien del total de gastos. No obstante, la adjudicación de empleos se realiza incluso en los momentos peores. Es el caso de 1915, cuando el arbitrio del puerto va a dejar de percibirse y el contingente apenas se puede cobrar por los problemas económicos que ahogan a los municipios. En la sesión de 11 de febrero de 1915, contra la opinión de varios diputados, se aprueba la creación de 22 plazas. No había dinero para Beneficencia o carreteras, pero sí para mantener vivo el sistema de prebendas que reforzaba el poder de ciertos diputados o, simplemente, pagaba favores prestados.

³⁹ El presupuesto provincial del ejercicio 1904 ascendía a 2.952.390 ptas., tanto en ingresos como en gastos. Para el primer año, la Compañía Valenciana de Navegación, propietaria de vapores, además de los almacenes y oficinas de El Grau, presentaba un balance de 4.069.582. Vid. *BOPV*, 14-I-1905.



Patio de Armas del Palacio Ducal en Gandia.

Entre los puestos más destacados, señalamos 2 jefes de sección de Secretaría, con un haber anual de 4.000 ptas.; 3 oficiales primeros de Secretaría, a razón de 3.000 ptas. año.⁴⁰ El máximo responsable de este capítulo es el secretario de la Diputación, cargo que será desempeñado por F. Giménez Valdivieso hasta su muerte en 1913, y por F. Monleón Torres a continuación, con un sueldo de 7.000 ptas. año.

Por lo que respecta a la compra de material, se trata de un gasto rutinario de oficina, aunque también incluye la adquisición de libros de distinta naturaleza. Entre las numerosas compras, una provoca cierta sorpresa: en la sesión de 3 de mayo de 1904 se da cuenta de la adquisición de 70 ejemplares de la obra de T. Llorente *Historia de Valencia* por el increíble importe de 1.977,50 ptas., un desembolso sin parangón en toda la historia de la Diputación y que equivalía al sueldo anual de un oficial 4º de contaduría.

Capítulo II. Servicios Generales, donde destaca el gasto que provocan las elecciones. También pertenece a este capítulo la edición del *Boletín Oficial de la Provincia*, los gastos originados por el sorteo de quintos o las cantidades que se destinan a paliar calamidades. A modo indicativo, señalemos que en la sesión del 28 de abril de 1902 se adjudicaba la edición del *Boletín Oficial de la Provincia* al impresor Francisco Andreu, por un período de cuatro años, al precio anual de 5.477 ptas.

Capítulo III. Obras Públicas, especialmente conservación de carreteras. Si relacionamos esta partida con la número X, que es la destinada a la construcción de nuevas vías, podemos concretar el estado de una de las funciones más identificativas de la Corporación provincial. Establezcamos la evolución de las cifras:

CUADRO IV

GASTOS EN OBRAS PÚBLICAS (cap. III) CARRETERAS (cap. X)

1902	319.911	9.000
1903	310.411	15.000
1904	281.523	10.000
1905	288.347	21.000
1906	271.416	29.489
1907	268.916	7.767
1909	275.174	18.190
1910	390.733	33.100
1913	346.125	56.322
1915	350.702	30.792
1916	342.358	28.850
1917	328.689	12.933
1918	323.953	146
1920	278.386	0
1921-22	787.506	0
1922-23	676.777	0

La conservación, se conserva; pero la inversión en nuevas carreteras, ni siquiera eso. La crisis de ingresos reiterada, de forma muy especial, en este capítulo, observándose cómo a partir de 1916 no se construye ya ni un metro.

⁴⁰ Entre los puestos mejor retribuidos dentro de la administración provincial, destacan los Jefes de Sección con categorías de oficiales primeros, que percibían 3.500 ptas., año. La plantilla de Contaduría, representaba la siguiente división: Oficial 2.º, 3.000 ptas., año; Oficial 3.º, 2.500; Oficial 4.º, 2.000 ptas., año; Auxiliar 1.º, 1.751 ptas., año. Por último, señalaremos que entre los puestos de menor nivel, se encuentra el de conserje, con una retribución anual en el período que nos ocupa de 1.000 ptas.

La conservación siempre es igual: se anuncia en el *BOPV* la oportuna subasta para adquirir acopios de piedras que, posteriormente y de forma muy trabajosa, los peones camineros irán aplicando para reparar los baches.

A comienzos del siglo XX, el número de kilómetros de carreteras que poseía Valencia había conocido un lento aumento desde el Plan General de Carreteras, aprobado en septiembre de 1860. Cerca de 700 kilómetros pertenecían a carreteras de primer orden, según la catalogación de 1857. El resto hasta 1800 kilómetros, eran de segunda y tercera categoría. Algunas de estas carreteras se denominarán "parlamentarias" por estar concebidas única y exclusivamente para favor del cacique.⁴¹ Hasta el plan Gasset de 1914, el mapa de carreteras de la provincia de Valencia se concretaba en 285... "En su conjunto hasta 1909, las Diputaciones provinciales valencianas solamente habían logrado construir por su cuenta 359 kilómetros, cifra que contrasta con los 1.323 kilómetros ejecutados por el Estado".⁴²

El Estado deviene el principal constructor de carreteras. Pero la Diputación no queda al margen. Las Reales Ordenes de 5 de septiembre y 3 de octubre de 1903 dividía la acción constructora entre ambas instancias. Inmediatamente, la corporación provincial valenciana aprobaba el dictamen de las comisiones de Hacienda y Fomento por el que se encargaba al Estado la construcción de los caminos, mientras que la Diputación ponía los terrenos y el 52 por cien del total de la inversión. El plan aprobado implicaba una extensión de 193 kilómetros en numerosos tramos de carreteras de segundo y tercer orden.⁴³

Dos años después, este plan era revisado siguiendo la disposición transitoria de la Ley de 30 de julio de 1904. Del estudio, dos hechos sobresalen al resto:

- a) La cantidad de kilómetros construidos había sido de 207, no superando en ninguna ocasión ningún tramo los 15 km.
- b) El costo total de las obras ascendía a 1.035.000 ptas., tocándole a la Diputación el 52%.⁴⁴

El ordenamiento de la política inversora en caminos tiene un punto de inflexión con el llamado plan Gasset de 1914. La preparación de este macroprograma de carreteras, que marcará el crecimiento de nuestra infraestructura viaria hasta 1939, conocerá sendos estudios que permiten diagnosticar con todo detalle el estado de red. El más conocido es sin duda el de E. Muga, publicado en 1909 bajo el título de "Mapa Itinerario de las provincias de Castellón, Valencia y Alicante". Sin embargo, unos años antes y a requerimiento del ministro de Fomento, el secretario de la Diputación, E. Jiménez Valdivieso, presentaba en la sesión de 27 de abril de 1906 un informe del que destacamos los aspectos más sobresalientes:⁴⁵

- a) Valencia ocupaba el lugar 25 en cuanto a kilómetros de carreteras construidos por el Estado hasta el 1 de enero de 1904.
- b) En lo referente a kilómetros en construcción, Valencia ocupaba el lugar 36.
- c) Frente a la media española de 1 kilómetro de carretera por cada 462 habitantes, Valencia se elevaba a 1.089.
- d) La Diputación de Valencia había construido, sin participación del Estado, un total de 300 km, y desde 1903 venía colaborando con el Gobierno en la construcción de otros tantos.
- e) Añadamos, como elemento comparativo, que la provincia de Valencia pagaba, según consta en el ejercicio de 1906, 10.704.192 ptas. por contribución territorial y 2.193.726 ptas. por la industrial, lo que la sitúa en tercer lugar, tras Madrid (con 52.973.314 ptas. por territorial y 7.182.971 ptas. por la industrial) y Barcelona (con 12.888.469 ptas. por territorial y 9.987.271 ptas. por la industrial). La cuarta era Sevilla, con 9.430.437 y 1.757.840 respectivamente.⁴⁶

La iniciativa privada todavía estaba lejos de asumir la inversión en infraestructura. El concepto actual de peaje, en los comienzos del siglo se traducía por "portazgos", si bien el resultado era el mismo. El proyecto de desarrollo de carreteras con vías metálicas, aprobado por el Congreso en abril de 1908, motivará una protesta de

⁴¹ J. PIQUERAS y C. SANCHIS, *La organización histórica del territorio valenciano*. Generalitat Valenciana, Valencia, 1992, p. 94-96.

⁴² C. SANCHIS DEUSA, *El transporte en el País Valenciano*. IVEI, Valencia, 1988, p. 23.

⁴³ Entre otros, citamos los de Cullera a Gandía, Albaida-Aielo, Sueca a Fortaleny, Requena a Chera, Manuel al Puerto de Benigànim y Casinos a Alcublas. *EMV*, 11-X-1903.

⁴⁴ *BOPV*, 14-VI-1905.

⁴⁵ Un resumen del mismo en *EMV*, 28-IV-1906.

⁴⁶ Añadamos que el total de la recaudación territorial fue de 189.993.765 y 45.706.352 de la industrial. *EMV*, 4-VII-1907.

33 alcaldes de la provincia de Valencia que consideraban el proyecto "sumamente perjudicial para la comarca, al tener que pagar un nuevo impuesto sobre los muchos que normalmente paga, y por estar esta ley en abierta oposición con la de 1881, que declara completamente libre el tránsito por todas las carreteras del Estado, sin que en ellas pueda establecerse portazgo ni peaje de ningún género".⁴⁷

La carretera, definitivamente y tras el plan Gasset, quedaba prácticamente en manos del Estado. La Diputación, seguirá asumiendo el papel de conservador de caminos, pero no de constructor. En 1918 aprobará un presupuesto extraordinario de 825.000 ptas. para reparar carreteras, al tiempo que solicitaba la adjudicación directa en la contratación de materiales. Tan sólo a partir de 1921, con el 20 por cien de los ingresos que percibía por el arbitrio del arroz, se planteó invertir en la creación de carreteras de radio comarcal.

Capítulo IV. Cargas. Son los intereses de los préstamos, lo que convierte a esta partida en una de las más importantes. La emisión de deuda pública provincial, a un interés nominal del 5%, será un recurso para superar la falta de ingresos previstos.

Capítulo V. Instrucción Pública. La Diputación participa directa o a través de subvenciones, en distintos centros instructivos. Citemos tan sólo que los gastos en 1903 de la Facultad de Filosofía y Letras, suponen para la Diputación 14.155 ptas.

Capítulo VI. Beneficencia, donde sobresa con mucho el Hospital, tal y como hemos podido comprobar en el apartado anterior.

Capítulo VII. Corrección Pública, concerniente a los establecimientos penales. A título indicativo, señalemos que en la sesión del 16-XII-1915 se aprobaban las liquidaciones de los gastos carcelarios para los ejercicios 1912, 1913 y 1914, importando respectivamente: 107.284, 116.916 y 106.636 ptas.

Capítulo VIII. Imprevistos, fondo de maniobra para dietas, visitas y otros. Se trata de un buen indicador para reconstruir uno de los mecanismos de la política de la época: el del amiguismo. Cada visita a Valencia de una autoridad, o cada visita a Madrid de un representante de la Diputación, implicaba necesariamente buscar el favor del amigo, del paisano o del correligionario. Y todo ello con una importante lista de gastos. Veamos algunos ejemplos. El 23 de noviembre de 1903 visita Valencia Eduardo Dato, a la sazón Ministro de Gracia y Justicia. La relación de gastos de esta visita, que podríamos aplicarla a otras similares, es la que sigue:

1. Gastos de la comisión que recibe en los límites de la provincia al Ministro	686
2. Banquete al mismo	1.900
3. Fotografías	173
4. Alquiler de carruajes	1.875
5. Decoración palco Teatro Principal	1.447

La visita por excelencia, era la de Alfonso XIII. La venida a Valencia del rey en 1905, provocó una sucesión de gastos que algunos calificaron de desorbitados. Por de pronto, en la sesión provincial de 15 de diciembre de 1904, ya se establece una disponibilidad presupuestaria para preparar el viaje de 75.000 ptas. Después, cuando se den cuenta al pleno de la corporación de la serie de facturas,⁴⁸ habrán algunas tan importantes como la de gastos en carruajes, 9.305 ptas., o la del banquete ofrecido en Sagunt y que ascendía a 6.000 ptas.

Otro apartado de este capítulo de cierta importancia, tiene que ver con los gastos de vivienda que origina el Gobernador. La relación de gobernadores que pasan por Valencia en el período que nos ocupa, es tan abultada como la lista de cambios de mobiliario que realiza cada nueva gobernadora consorte.⁴⁹ En la sesión de 15 de mayo,

⁴⁷ EMV, 30-IV-1908. La única iniciativa privada que sí se iba a dar en las carreteras valencianas tendrá que ver con el transporte público, caso de la línea de autobuses de Segorbe a Sagunt y viceversa. Ver BOPV, núm. 10, 12-I-1921.

⁴⁸ «Relación de las facturas aprobadas y remitidas a Contaduría para su pago con cargo a la consignación para gastos de la venida de S.M. el Rey a esta ciudad», en Actas, 17-V-1905. El debate acerca de estos gastos en EMV, 18-V-1905.

⁴⁹ Relación de gastos en vivienda y mobiliario para el Gobernador:

1. Mobiliario para sus habitaciones (1902)	988
2. Mantelerías para su comedor y otros (1904)	648
3. Colchones, mantelerías y otros (1904)	2.042
4. Artículos de fumistería, cristalería y otros (1905)	1.378.

los diputados Simó y Palafox, solicitan que en lo sucesivo los gastos del Gobernador figuren en presupuesto específico y no en el capítulo de imprevistos.

Veamos la relación numérica de gastos sin justificar, tanto los de este capítulo como los concernientes al capítulo XII, destinado a su vez a gastos imprevistos:

CUADRO V
GASTOS SIN JUSTIFICAR

<i>Gastos</i>	<i>Capít. VIII</i>	<i>Capít. XII</i>
1903	20.000	88.875
1904	20.000	98.750
1905	20.000	163.651
1906	20.000	106.801
1907	20.000	180.301
1908	20.000	301.016
1910	20.000	190.727
1913	25.000	155.176
1914	30.000	234.226
1915	20.000	147.898
1916	20.000	237.998
1917	25.000	237.186
1920	25.000	254.633
1921-22	25.000	538.748
1922-23	25.000	571.227

Apostillemos que entre las partidas extraordinarias destacan las 100.000 ptas., aprobadas en la sesión de 11 de noviembre de 1908, con destino al Ateneo Mercantil para la celebración de la Exposición Regional, así como "30.000 ptas. para los gastos que haya de realizar la Corporación en obsequio a los personajes que se dignen visitar esta capital".

Capítulo IX. Nuevos Establecimientos.

Capítulo X. Carreteras. Construcción de nuevos tramos.

Capítulo XI. Obras diversas.

Capítulo XII. Otros Gastos.

La Diputación, como empresa, no podía dejar de ajustar su política inversora a estos doce capítulos. Sin embargo, la diferencia entre los que podríamos agrupar bajo el identificativo de gastos estructurales y los que llamaríamos como nuevas inversiones, no solamente identifica la evolución económica de la administración provincial, sino que define en buena parte su razón de ser. El dónde se invierte, acompañado del porqué y para quién, serán suficientes para identificar los intereses sociales que privan en esta superestructura administrativa de ámbito provincial. El cuadro VI, que a continuación recogemos, contesta ampliamente a estos interrogantes:

CUADRO VI

GASTOS DE INVERSIÓN

<i>Gastos</i>	<i>Capít. IX</i>	<i>Capít. X</i>	<i>Capít. XI</i>
1903	50.000	10.000	15.000
1904	50.000	10.000	67.000
1905	50.000	21.000	60.000
1906	50.000	29.489	60.000
1907	50.000	7.767	60.000
1908	50.000	18.190	60.000
1910	50.000	33.100	60.000
1913	50.000	56.322	77.000
1915	50.000	30.792	77.000
1916	50.000	28.850	25.000
1917	50.000	12.933	25.000
1918	50.000	146	25.000
1920	50.000	0	25.000
1921-22	50.000	0	25.000
1922-23	0	0	150.000

La Diputación había ido perdiendo paulatinamente su importancia inversora. El Estado le había tomado el relevo en la construcción de las obras de infraestructura, tanto viarias como portuarias. Tan sólo le quedaba la función gestora en el capítulo de servicios sociales. Los justificantes económicos para mantener la institución provincial llegaban a 1923 muy desdibujados. De aquí que nuestra hipótesis aventure que, de no haberse impuesto la dictadura sobre la democracia, la Diputación hubiese desaparecido o reconvertido no más allá de los años treinta.

4. ESPACIOS DE TRABAJO, ESPACIOS DE INSTRUCCIÓN

4.1. EMPLEADOS Y ASILADOS: LA GESTIÓN DEL TRABAJO

La Diputación, gestora de empleados y de obras, de burócratas y jornaleros, habrá de enfrentar la tensión entre el patrono y el trabajador. Justo en los años inmediatamente anteriores a la fecha en que se inicia el reinado de Alfonso XIII, y según pormenorizado estudio de Ramir Reig, se produce en Valencia la reconstrucción de las sociedades de resistencia al capital. Entre 1899 y 1901. Este último año la Diputación comprueba ya su pujanza. En septiembre el pleno recibe una instancia firmada por Baltasar Tarín Cortés, quien preside la *comisión de huelga del oficio de albañiles* y que dice representar a "todos los albañiles de Valencia". Estos, según se afirma, se han reunido en pública asamblea y "acordaron solicitar de los patronos se les concediera la jornada de ocho horas". Es el primer oficio que obtiene esta histórica reivindicación.⁵⁰

⁵⁰ Ramir REIG, *Obrers i ciutadans. Blasquisme i moviment obrer. València, 1898-1906*, Alfons el Magnànim, València, 1982, pp. 132-5.

En efecto, “la mayoría de los patronos, cediendo a la petición, en (*sic*) concedido la jornada de ocho horas”. La instancia dirigida al presidente de la Diputación, va acompañada de una larga lista de patronos y constructores que, en efecto, y ante la presión huelguista, han firmado el convenio. De ahí que “teniendo varias brigadas trabajando en reparaciones bajo su cierta dirección, que pertenecen a nuestro oficio, y esta circunstancia hace que nos dirijamos a VE. para que por su conducto (...) los albañiles que trabajan en dichas obras trabajen también la jornada de ocho horas” (*sic*).

Los albañiles dicen actuar por el “principio de solidaridad” y no bajo presión ni inducción política: “solo la necesidad de procurar trabajo para los numerosos compañeros que están sin él hace que pidamos la reducción de jornada”. El reparto de un trabajo que escasea figura en el pliego de descargos de una huelga histórica.

La Diputación, en sesión de 29 de octubre de 1901, se sumará a los patronos que ceden ante la petición.⁵¹

La conciencia “patronal” de las administraciones públicas crece a la par que la conciencia de los trabajadores se concreta en forma de asociación. En abril de 1902, José Canalejas, a la sazón joven ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, emite una real orden que, en su preámbulo, tiene una clave: “El Estado debe ser nadie lo niega, el patrono modelo”.

En efecto se trata de traducir en medidas legislativas “aquellas reformas que las nuevas exigencias de los tiempos (...) demandan para la evolutiva solución del problema obrero”. La *cuestión social* es ya sin ambages, *problema obrero*. Y, para solucionar o paliar sus más vivos contornos “se impone con apremio (...) regular el contrato de arrendamiento de servicios personales en el que el Estado actúa como patrono”.⁵²

La Real Orden todavía no legisla en términos positivos, sólo recaba información. Remite un cuestionario que, entre otras instancias deben rellenar las diputaciones que tengan servicios a su cargo o servicios encomendados a concesionarios. La Diputación de Valencia sólo remitirá informe de dos servicios a su cargo: la *Casa de la Beneficencia* y la *Casa de la Misericordia*.

Nada menos inferir sobre los empleados de las oficinas de la corporación o sobre los trabajadores en la construcción de carreteras provinciales. De sus penurias sólo sabemos que, en 1917, acudirán mancomunados al pleno de la Diputación para que éste adapte sus “modestos sueldos” al “general encarecimiento de la vida”. Los funcionarios dependientes y jornaleros de la Diputación y de los Establecimientos de la Beneficencia provincial no consiguieron un aumento de sueldo, tan sólo “una bonificación por una sola vez” que era del 10 por 100 para los sueldos de 2.500 pesetas anuales y del 5 por 100 para los de 7.000, contemplando en escala las situaciones intermedias. Tal vez la parquedad de la conquista fuese la que les impulsase a convertirse, en 1919, en *Asociación de Empleados de la Diputación Provincial de Valencia*, adscritos a una Federación constituida por funcionarios de todas las Diputaciones Españolas.⁵³

En realidad, en 1902, la Diputación no informará ni de su propio personal ni del de todas aquellas obras y funciones que, al estar cedidas a un concesionario, no gestiona en términos de regulación laboral. La aportación sobre el trabajo en los asilos es, no obstante, muy valiosa.

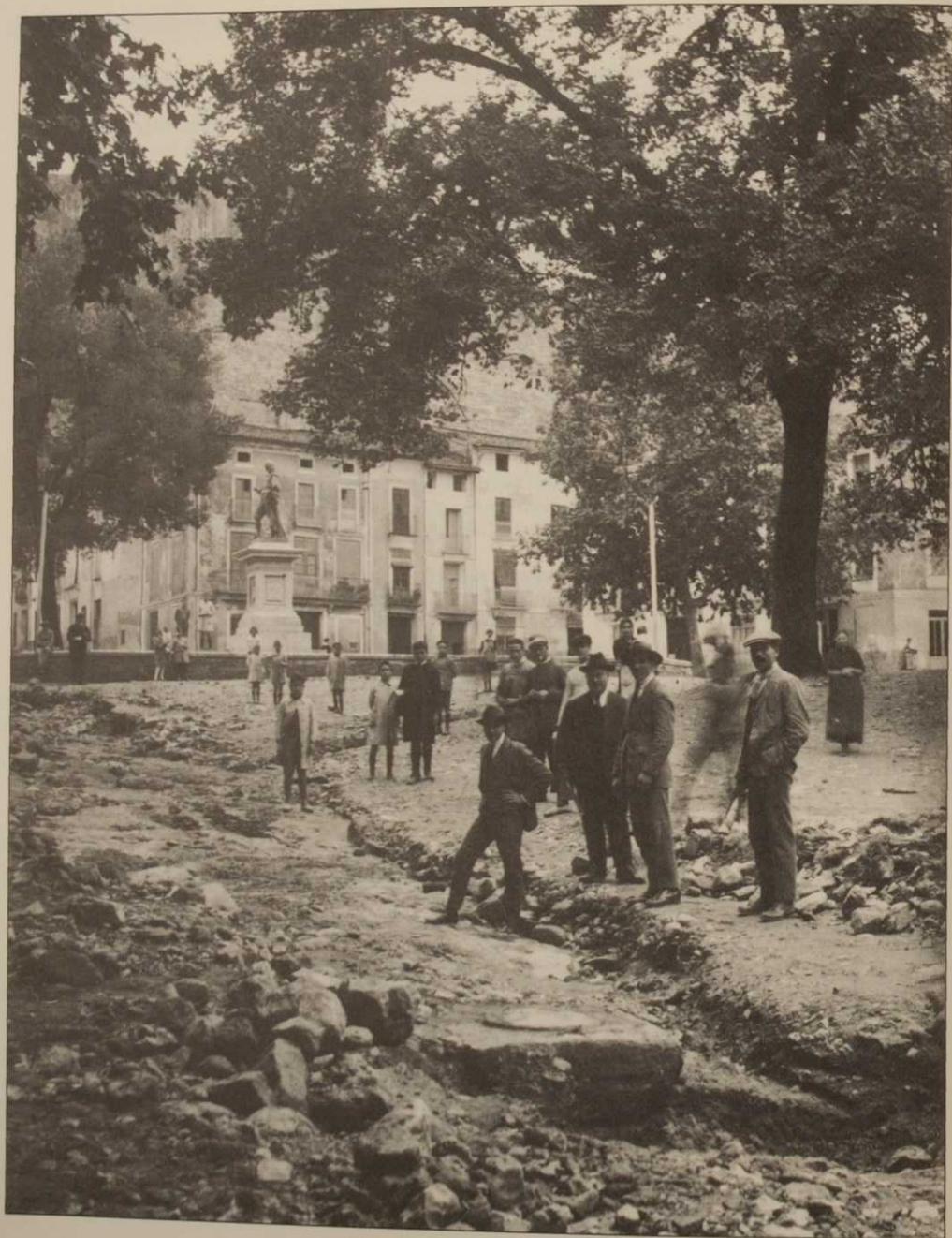
En la *Casa de la Beneficencia*, que alberga a cerca de 700 asilados, la mayoría niños de entre 7 y 16 años, hay talleres de diverso tipo: encuadernación e imprenta, tornería, zapatería, sastrería, alpargatería, carpintería, tejeduría, etc. Son 16 los obreros contratados para dirigir los distintos talleres, así como el horno y los trabajos de albañilería, bien entendido que la mano de obra la componen los propios asilados. Trabajan 65 niños, 10 mujeres y 33 adultos y ancianos que no reciben retribución alguna. Los asilados internos trabajan durante seis horas diarias, mientras que los externos lo hacen durante ocho. Los oficiales de talleres reciben sus sueldos por meses, excepto los dedicados al trabajo de la albañilería que —desde la huelga de 1901— lo reciben semanalmente: en ambos casos el salario está en torno a las cuatro pesetas diarias. Los asilados no reciben salario, en todo caso, esporádicas gratificaciones que no exceden nunca de 1,75 pesetas diarias.

La *Casa-Hospicio de Nuestra Señora de la Misericordia* se mostró un tanto remisa a hacer un balance detallado en su respuesta. Su director en esa fecha, José Martínez Aloy, expresó que: “Entiendo que dicha circular no se refiere a los talleres de la Casa que como V. sabe tienen un fin instructivo antes que productivo y, por lo tanto, están

⁵¹ A.D.P.V., *Central-Indeterminado*, caja 11.

⁵² *Gaceta de Madrid*, 22 abril 1902.

⁵³ *Memoria de la Diputación*, 1917, pp. 126-128.



Xàtiva a principio del siglo XX.



Plaza mayor de Carcaixent.

sujetos al Reglamento del Hospicio antes que a las reglas generales del trabajo. Me limitaré pues a darle a V. detalles del trabajo de albañilería, único a que se contrae la citada circular respecto a este Asilo, según mi parecer. Existen dos brigadas de albañiles cuyo número aumenta y disminuye según las distintas épocas del año; una para las muchas reparaciones de las distintas dependencias de este viejo edificio y la otra para la continuación de las obras de esta Iglesia. En la actualidad estas brigadas constan: en la Casa, de tres oficiales con el jornal diario de 3,50 ptas., 3 y 2,75 ptas., respectivamente y cinco peones a 2 ptas. cada uno; y en la Iglesia de 2 oficiales a 2,75 y 2,25 ptas. y seis peones a 2 ptas. Unos y otros se rigen por las reglas admitidas hoy en el oficio, o sea trabajo de 8 horas, en la siguiente forma; entrada a las siete, descanso para almorzar de 8 1/2 a 9, descanso para comer de 12 a 14 y salida del trabajo a las 17 1/2. Descanso dominical y demás días de fiesta y cobro semanal (...)

Como puede observarse, la Diputación, tanto en la Casa de la Beneficencia como en la Casa de la Misericordia, cumplía el convenio de los albañiles. Pero, al mismo tiempo, especialmente en el segundo de los asilos, pagaba sueldos muy por debajo de los que era habitual en el mercado de trabajo de la ciudad. En todo caso, la Misericordia y su director fueron de nuevo requeridos para que completasen su información. Y, en efecto, tuvieron que emitir un segundo informe.

En su encabezamiento se insistía en disculpar las condiciones de trabajo de los internos:

“Los talleres que existen en esta Casa son de nueva instrucción para el asilado, y los productos de las manufacturas que resultan de los mismos, se invierten en las necesidades del Hospicio; y por lo mismo las condiciones del trabajo difieren bastante de los establecimientos fabriles y demás centros industriales”.

Según el informe, de los aproximadamente 800 asilados, sólo 48 hombres y 60 mujeres y niñas trabajaban en sus oficinicas y talleres. Todas las dependencias de la Diputación provincial poseían ordenanzas y vigilantes salidos de la Misericordia, con lo que se recortaba el presupuesto de personal en tales establecimientos de forma drástica. En la casa de la Misericordia el trabajo se dividía de la siguiente manera:

- Brigadas de obras. Cuatro oficiales de fuera de la Casa, 12 peones también de fuera y 6 asilados. Conocemos salarios y horarios de oficiales y peones “foráneos”. Sabemos que los asilados no cobran ni figuran en las condiciones laborales que tienen los albañiles de oficio.
- Taller de carpintería. Dos oficiales de fuera y 4 asilados.
- Máquina de vapor: un maquinista y 1 asilado.
- Taller de tejidos: un maestro de fuera y 8 asilados.
- Sastería: un maestro de fuera y 3 asilados.
- Zapatería: un maestro de fuera y 3 asilados.
- Homo: Dos oficiales homeros de fuera y 5 asilados.
- Molino: Un molinero foráneo y 2 asilados.
- Espartería: Un maestro y 4 asilados.
- Taller de remiendo de ropa y confección de nueva, lavado, planchado y cocina: 61 asiladas, entre mujeres y niñas.

En realidad, “más como aliciente y estímulo para su aplicación que como retribución”, todos los asilados empleados en tales talleres y dependencias obtienen una gratificación mensual que oscila entre 25 y 50 céntimos! Por supuesto, obtiene también cama, sustento, “siendo de la condición del asilado el que se cubran todas sus necesidades materiales con inclusión de las que afectan al orden moral”. A cambio ofrecen 8 horas diarias de trabajo, todos los días laborales, vigilados por sus propios compañeros de desgracia o por las Hermanas Carmelitas de la Caridad.

Con todo, los asilados no son considerados como trabajadores sino como “educandos en el trabajo”. Pero lo cierto es que el producto de su trabajo se vende en los mercados urbanos, muy especialmente la ropa que se confecciona en el vasto taller en el que trabajan mujeres y niñas: cubren las necesidades indumentarias de los internos y producen un excedente que reporta ingresos al centro.

A estas actividades permanentes, habría que añadir otras esporádicas que sirven también para comprender los intereses de la Diputación con respecto al trabajo. En 1905 el editor del Boletín Oficial de la Provincia, Francisco

Martínez Andreu participaba al pleno de la corporación “que ha visto el personal que confecciona dicho Boletín disminuido, no sabiendo si ello obedece a coacciones o amenazas, interesando la resolución de este Gobierno con el fin de que no deje de publicarse, ya sea con personal de chicos de la Casa de la Beneficencia o Misericordia que tengan aptitudes de impresores y a los cuales abonará el jornal que ganasen”.

Lo que en realidad había era una huelga de tipógrafos, que el empresario, antaño dirigente socialista y ahora sólo preocupado por la marcha de su negocio, pretendía “reventar” con la colaboración de esquirols peculiares, en tanto en cuanto obligados por la dirección de las instituciones asilares que les daban cobijo. En efecto, la Diputación puso a disposición de Martínez Andreu “los aprendices del taller de aquel Asilo”, el de la Beneficencia.⁵⁴

La medida nos da una perfecta noción de la función social de los talleres asilares. Tal vez no sirviesen para autofinanciar las instituciones que los albergaban —aunque cubrían una parte a veces sustancial del presupuesto—, pero sí para educar la mano de obra que, tras su paso por el aprendizaje, podría ser utilizada por empresarios privados. Cuando no, como en el caso, sin esperar a que el asilado salga de la institución benéfica.

4.2. EL INSTITUTO PROVINCIAL DE HIGIENE Y LA LABOR SANITARIA

Hasta promediada la segunda década del siglo xx, la labor de la Diputación provincial en el ámbito de la sanidad —“la salud y la higiene públicas”— fue muy limitada. Su satisfacción consistía en atender los establecimientos provinciales de Beneficencia, dotándolos de servicios médicos. Y no se crea que con demasiada solvencia: en el Hospital General existían, en 1909, doce médicos de visita y seis de guardia, para atender anualmente a más de 7.000 enfermos.

Por lo demás, alguna parca subvención —a las Colonias Escolares, al Sanatorio Antituberculoso, etc.— y el mantenimiento bajo mínimos del Centro Provincial de Vacunación (también subvencionado por el Ayuntamiento), servían para cubrir el expediente y rellenar con presteza el apartado correspondiente en las *Memorias* anuales.

Tanta parquedad merecía un lamento, y fue proferido en 1915:

“La Diputación provincial hace en esta materia todo cuanto le permiten sus medios económicos, cada día más mercados por la crisis que atraviesa el país, y especialmente esta región; crisis que, dada la manera especial como se nutre el presupuesto de ingresos de la provincia, según la legislación vigente, repercute de modo directo en los mismos, produciendo su minoración de forma tan alarmante que amenaza con reducir a la impotencia la actuación de las Diputaciones en general, especialmente la valenciana”.⁵⁵

En tiempos de crisis, el presupuesto aminoraba; pero también la enfermedad acechaba. Es sabido que los *Jinetes del Apocalipsis* cabalgan juntos. Si Europa se veía recorrida por la guerra y la muerte, pronto le vería la cara a la peste. Esta vez con el nombre de gripe, pero en forma epidémica y altamente mortífera.

La Diputación de Valencia, por una vez, y el hecho resulta excepcional, se adelantó al suceso. En 1916 acordó la creación de un Instituto Provincial de Higiene que abriría sus puertas en 1917, dirigido por los doctores Juan Torres Babí y Juan Peset Aleixandre.

La Diputación debía sufragar la construcción del edificio que daría albergue al Instituto y, a continuación, sostenerlo económicamente. Sus funciones eran sustitutivas respecto al Centro de Vacunación Provincial —que quedaba integrado—, pero con una visión de ampliación de trabajos. Se ponía el énfasis en las técnicas de análisis, tanto en personas como en aguas y alimentos, en una clara vía hacia la medicina preventiva; asimismo, la vacunación, muy especialmente la antífica, continuaba estando entre sus prioridades.⁵⁶

El asalto se produjo en 1918. La invasión de gripe fue notable. El doctor Torres Babí realizó una exhaustiva estadística:⁵⁷

⁵⁴ A.D.P.V., *Central-Indeterminado*, caja 14; sobre la figura de Martínez Andreu, Cf. José Antonio PIQUERAS ARENAS, *Història del socialisme*, Alfons el Magnànim, València, 1981, pp. 48-82.

⁵⁵ *Idem*, 1915, p. 59.

⁵⁶ *Idem*, 1917, pp. 73-82.

⁵⁷ *Idem*, 1918, p. 108.

1918. LA GRIPE EN LA PROVINCIA DE VALENCIA

<i>Distritos</i>	<i>Invasiones</i>	<i>Defunciones</i>
Albaida	4.009	131
Alberic	2.702	134
Alzira	6.515	344
Ayora	3.324	166
Carlet	3.982	189
Chelva	2.841	124
Chiva	3.691	61
Enguera	6.923	251
Gandia	11.459	495
Xàtiva	2.639	175
Llíria	5.822	177
Requena	1.520	85
Ontinyent	9.267	200
Sagunt	5.157	249
Sueca	12.174	343
Torrent	8.802	257
Villar del Arzobispo	2.636	58
València-pueblos	5.043	305
València-ciudad	21.832	989
Total	120.338	4.733

El Instituto Provincial de Higiene se multiplicó. La actitud y el trabajo desplegado por el doctor Peset Alexandre lo convirtieron en esa fecha en uno de los médicos más afamados del país y aún de Europa. En 1918 el Instituto y sus profesores realizaron ininidad de análisis bacteriológicos y, ayudados —dirigidos— por el mítico doctor Ferrán en calidad de Delegado sanitario especial del Gobierno, se preparó una vacuna. Con ella la epidemia cesó a finales de año.

Pero, adicionalmente, la invasión había dado relieve a un problema social de fondo. El *pauperismo*, como solía ser citado en la época. El Instituto Provincial de Higiene pudo proporcionar 10.810 cc. de suero, pero “durante la gran extensión de la epidemia fueron muchos los farmacéuticos de esta Ciudad y otras poblaciones que pidieron dicho suero abonando su importe, y a ninguno se proporcionó por ser necesario todo el producido para atender a los pobres de la provincia”.⁵⁸

En efecto, el problema no tenía propuesta de resolución en los plenos de la Diputación. Ante las calamidades los palitativos eran coyunturales, tanto como la propia interpretación social de la calamidad. Un temporal de lluvias, un fuerte pedrisco, una inundación, una epidemia... Ante este tipo de eventualidades la Diputación dispone de unos pocos fondos, como los propios ayuntamientos. Es frecuente todavía la apelación a los mayores propietarios, a quienes se pide su contribución salvífica a cambio de evitar la aflicción y las potencialidades revoltosas de “la masa de trabajadores”.⁵⁹ Pero esa contribución, que el temor induce a ofrecer, pálfa, como mucho, hambres coyunturales. No actúa sobre problemas estructurales del mercado de trabajo, de la distribución de la renta o del acceso a la vivienda.⁶⁰

⁵⁸ *Idem*, 1918, p. 112.

⁵⁹ *Idem*, 1906, pp. 7-9.

⁶⁰ Sobre estas cuestiones resulta de interés Ramir REIG, “La modernització de la ciutat”, y Manuel CHIUST y Francesc A. MARTÍNEZ, “Un nou llenguatge, dues realitats socials”, ambos en *Batlia*, núm. 8, pp. 61-74 y 87-96.

4.3. LA INSTRUCCIÓN PÚBLICA: UN LASTRE, UN ESCAPARATE

¿Y a la educación? “Alimento del espíritu”, “ágape del alma”... las expresiones superan a la realidad, contemplada, al menos, desde los presupuestos de la Diputación provincial. Éstos tienen, como obligación, sostener la Secretaría de la Junta Provincial de Instrucción Pública e Inspección de Primera Enseñanza. Sin embargo, la historia de la Diputación en el período estudiado es la del esfuerzo de sus plenos por dejar de pagar tales servicios, exigiendo que pasen a depender de los presupuestos del Estado. La protesta, que se atisba desde principios de siglo, cobrará fuerza a partir de 1914 y será un clamor en los primeros años 20. Pero de momento...

Cuando el secretario de la corporación quiere darle un cierto empaque al capítulo instructivo —en 1900— anota que “la Diputación ha tratado de suplir, hasta donde sus recursos lo han consentido, la acción del Estado (...) acción que apenas se deja sentir en esta capital (...)”. El Estado subviene a las Facultades de Derecho y Medicina, por lo que la Diputación “ha creado y sostiene la Facultad de Filosofía y Letras, tiene a su cargo la Escuela Náutica en el Instituto de Segunda Enseñanza y trata ahora de dar vida, en unión del Ayuntamiento de Valencia, a una Escuela Oficial de Comercio (...)”.⁶¹ El sostenimiento de la Facultad de Filosofía y Letras se produjo hasta 1907; en éste año pasó a depender del Estado.

Anualmente la Diputación concederá una serie de pequeñas cantidades de dinero para contribuir al sustento de infinidad de centros educativos. La lista, en 1904, es la siguiente:⁶²

Escuela Superior de Comercio.
 Instituto Valenciano de Sordomudos y Ciegos.
 Escuela de Artesanos y Artes y Oficios.
 Institución para la Enseñanza de la Mujer.
 Instituto General y Técnico (Instituto de Segunda Enseñanza y Escuela de Náutica).
 Real Academia de Bellas Artes.
 Patronato de la Niñez Escolar del Sagrado Corazón.
 Universidad Literaria.
 Patronato de la Juventud Obrera.
 Conservatorio de Música.
 Colegio Imperial de Niños Huérfanos.
 Escuelas Parroquiales Gratuitas.
 Asociación de Católicos.

Son evidentes las preferencias. De un lado, las enseñanzas técnico-artísticas —comercio, náutica, música, pintura y escultura—; de otro, la subvención a centros de origen católico, cuyas enseñanzas tienden a contrarrestar la proliferación de la escuela laica que, en la ciudad de Valencia, obtiene el respaldo de un ayuntamiento de mayoría republicana.

En el período que nos ocupa, y gracias a la mayoría monárquica de la Diputación, la estructura de las subvenciones no se alterará en lo sustancial. Tan sólo se registrarán leves variaciones y algún que otro pasajero conflicto. En 1907 se instalaba en Valencia, después de muchos años solicitándola, la Escuela Superior Industrial; su financiación corría a cargo de los fondos municipales, pero a partir de la fecha la Diputación tendría que subvenir en su integridad los gastos de la Escuela Elemental de Artes e Industrias que, hasta entonces, habían financiado a la par las dos instituciones citadas. Para dar locales a la nueva escuela superior industrial el Ayuntamiento pretendía el desalojo de la Escuela Normal de Maestros y Maestras. A la postre se llegó a un acuerdo: se construirían, con cargo a los presupuestos provinciales, nuevas aulas en las dependencias de la Normal.

Los incrementos en el número de centros a subvencionar, o en la cuantía de las dotaciones, se vieron a veces compensados por los ingresos devengados por tales centros o en bajas. Tal es el caso del Conservatorio de Música. Había sido creado en 1879 por la Sociedad Económica de Amigos del País y, desde entonces, subvencionado por

⁶¹ *Memoria de la Diputación*. 1900, pp. 20-24.

⁶² A.D.P.V., *Central-Indeterminado*, caja 13.

el Ayuntamiento y la Diputación. En 1911 ambas consignaron en sus respectivos presupuestos 25.000 pesetas, por mitad, para los gastos que originaba su mantenimiento. Ese mismo año solicitaron la concesión de validez académica para los estudios de solfeo y elementales de piano y violín que allí se cursaban. Lo consiguieron y la oficialidad de una parte de las enseñanzas tuvo como efecto la elevación de la matrícula. En 1909 producía 8.842 pesetas y en 1913 alcanzaba ya las 16.385 pesetas. La subvención, por ende, se redujo. Y en 1917, mediante un Real Decreto, las enseñanzas del Conservatorio valenciano quedaron incorporadas al Estado; aunque hubo de emitir una segunda ley, en octubre de 1920, para dar cumplimiento efectivo a la incorporación. En esa fecha, desaparece la subvención del presupuesto provincial.⁶³

La Diputación sostenía también dos pensionados, de pintura y escultura, siempre de acuerdo con la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. En 1913 la Academia solicitó ampliar los plazos de estancia de los pensionados en sus lugares de destino —la academia romana—. La Diputación accedió, pero a cambio de que el pensionado pintor librase dos cuadros de presidentes de la Diputación, y el escultor modelase sendas esculturas que pudiesen acoplarse a los salones de la corporación.

Finalmente, el único esfuerzo original en este terreno fue el de la creación, en 1913, del Centro de Cultura Valenciana, “que tendrá por objeto el de realizar la superior investigación en todos los ordenes de la cultura general, y en especial de la valenciana, procurando la formación de una biblioteca regional y la publicación de trabajos científicos y literarios”. En el presupuesto de ese año se consignaron 9.000 pesetas para el propósito. Las iniciativas más llamativas del Centro vinieron en 1916, cuando se acordó encargar al Padre Luís Fullana la publicación de un Vocabulario Valenciano y cuando, por iniciativa de Teodoro Llorente Falcó, se acordó la creación de un Cátedra de Lengua Valenciana en la Universidad de Valencia, regentada por el mismo Padre Fullana.⁶⁴ La creaciones de la institución corrían en paralelo a los debates sobre la descentralización y la mancomunidad. Suertes dependientes.

5. LOS “INTERESES MATERIALES DE LA PROVINCIA Y LA REGIÓN”

5.1. EL AUGE DE LA ECONOMÍA EXPORTADORA

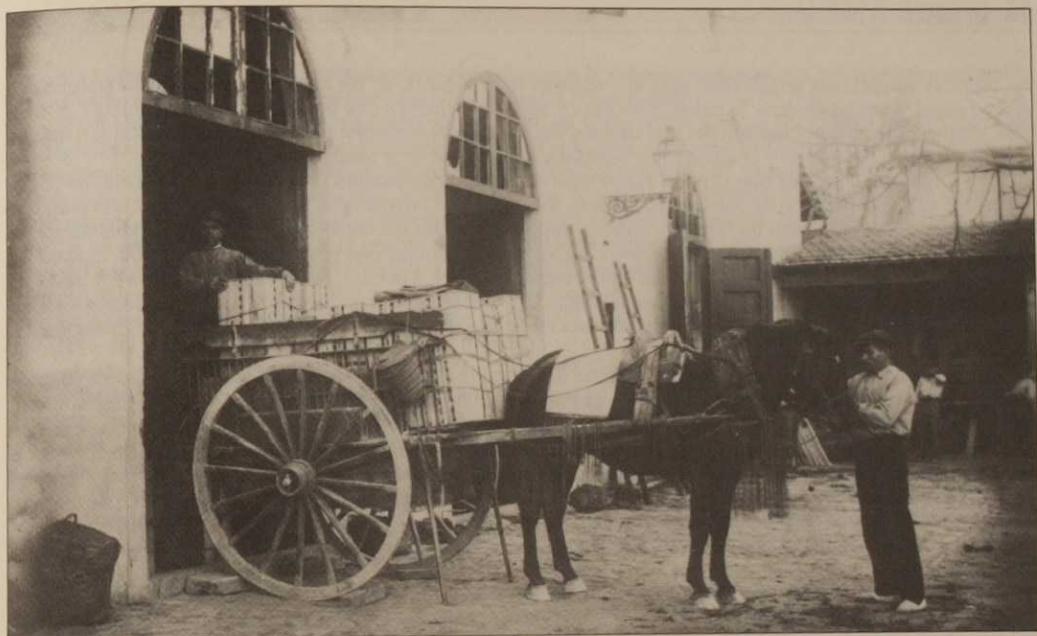
El 1904 existen en el País Valenciano 198.000 Ha. de tierra regadío; en 1922 han aumentado a 227.000 Ha. Desde finales del siglo XIX, coincidiendo con la reestructuración mundial de mercados y líneas de comercio que conocemos como Gran Depresión, la agricultura valenciana experimenta una expansión centrada en la vid, la pasa, los productos hortícolas y la citricultura. La expansión del regadío en el primer tercio del siglo XX se traduce en una considerable reducción de la extensión que ocupaba la viña en el regadío, siendo sustituida por el cultivo de hortalizas, frutales y cítricos. La vitivinicultura se encastillará en las comarcas del interior y expulsará del secano a cultivos tradicionales como el olivo o el algarrobo. En la provincia de Valencia el naranjo ocupa 11.350 Ha. en 1904 —sobre un total de 100.150 Ha.—, en 1922 ocupará ya 20.000 Ha.

No son necesarias más pinceladas para descubrir una tela de vivos colores. Los que impregna una economía que exporta más que importa, que vive volcada hacia los mercados exteriores. ¿Sólo agraria? En absoluto. Las cifras de la agricultura comercial son tan suficientes —no tiene parangón peninsular—, que ensombrecen la producción de una industria que también crece en esos mismos años y que —en parte— sigue, desde el punto de vista comercial, las rutas exportadoras de los productos agrarios de la provincia. La industria se beneficia —interacciona— con la agricultura comercial. Ésta demanda cada vez más productos de aquella y, a la par, potencia un mercado interno donde antes apenas si existía. Las explotaciones agrarias consumirán, con profusión, abonos químicos que

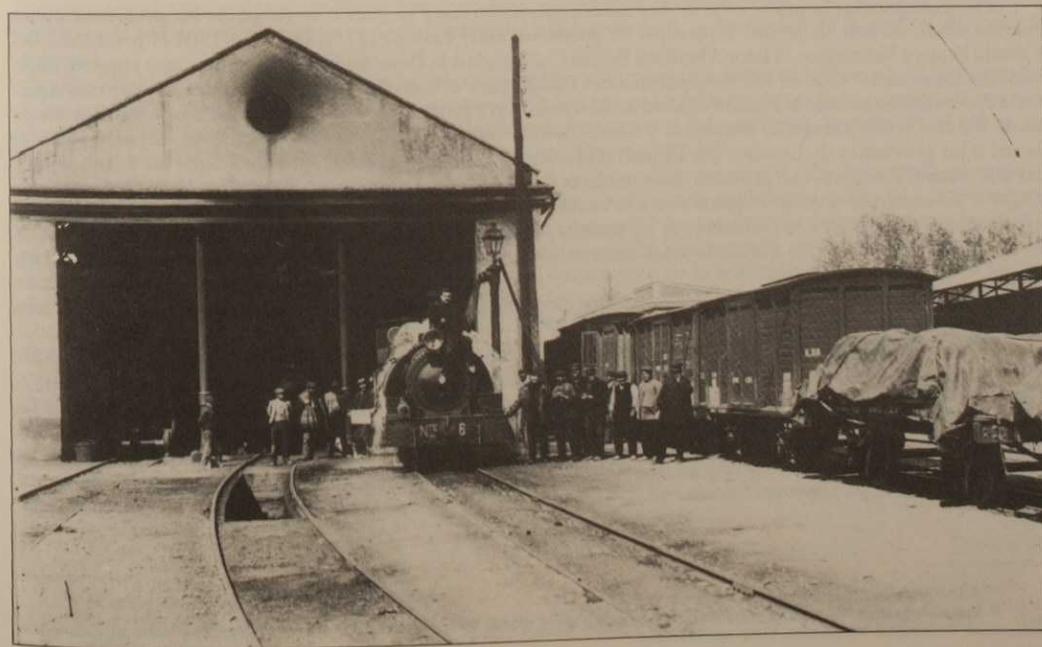
⁶³ *Memoria de la Diputación*, 1913, pp. 55-7 y *Memoria...* 1920, p. 105.

⁶⁴ *Idem*, 1913, pp. 53-55 y *Memoria...* 1916, pp. 70-73.

⁶⁵ Sobre la agricultura exportadora, véase J. PIQUERAS, *La agricultura valencianana de exportación y su formación histórica*, Ministerio de Agricultura, Madrid, 1985; sobre la industria valenciana del momento, Francesc A. MARTÍNEZ, *Sectores y factores del crecimiento industrial en el País Valenciano, 1834-1914*, Conselleria de Industria, Comerç i Turisme, Valencia (en prensa).



Arriero de naranjas. Carcaixent.



Transporte de naranjas por ferrocarril.

las fábricas valencianas producirán; para el embalado de la naranja, de las hortalizas y de la fruta hacen falta mucho papel y mucha madera; la pujanza arrocera y harinera requieren una potente industria molinera... Y además, existen otros sectores industriales que también han ganado desde mucho tiempo atrás, por sí mismos, mercados exteriores: el pavimento y el azulejo, los cortidos y la abaniquería, el mueble y la sombrerería.⁶⁵

La Diputación, entidad que tiene su razón legal de ser en la promoción material de la provincia, no puede sustraerse a tal movilización de fuerzas productivas. Sus diputados provinciales, como hemos visto, son propietarios agrarios, sobre todo, pero no faltan los industriales o los hombres del comercio. No hay sector de la burguesía que no esté representado en los plenos de éstas corporaciones, aunque con peso desigual. En 1900, cuando las sesiones de la Diputación quedaron fijadas en los meses de mayo y octubre —según designaba la ley de 29 de agosto de 1882, se produjo una queja de los diputados. En octubre se hallan “la mayoría de ellos dedicados a las más importantes tareas del campo, que en una comarca esencialmente agrícola como la de Valencia, absorben la atención general”.

La Diputación, con todo, no tiene atribuciones directas en la promoción agrícola e industrial. Puede adquirir cañones “de los que en Italia han comenzado a emplearse, al parecer con éxito, para modificar la marcha y neutralizar los efectos de las nubes”. Puede, junto con la Comisión Provincial, tramitar —como cuerpo consultivo— los expedientes que conciernen al aprovechamiento de aguas, minas, concesiones de líneas eléctricas o explotaciones forestales. Puede intentar crear centros de capacitación agrícola, de análisis de productos o gabinetes técnicos. Pero no hacer política agraria e industrial. Con todo, el medio más a su mano para incidir es, por un lado, la promoción de una infraestructura viaria adecuada; importante en todo caso para la producción, pero más cuando ésta se vuelca hacia la exportación. Por otro lado, la influencia. En efecto, este es un aspecto que conviene no soslayar.

Cuando el Parlamento discuta un proyecto de ley o el Gobierno lo apruebe, cuando dicha ley afecte a los “intereses materiales de la provincia o la región”, las fuerzas vivas —peculiar formulación de época para los grupos de presión— apelarán a sus diputados provinciales para defender su posición ante entidades políticas y administrativas superiores.

Frecuentemente, la promoción de las redes comunicativas y la puesta en juego de las presiones de las fuerzas vivas, no son elementos separados. Se puede ver en el caso de la telefonía. En 1904 el presidente del Círculo Frutero Valenciano, Víctor Almiñana Solanes, se dirigió a la Diputación para un asunto que requería intervención inmediata: “Que en los Presupuestos del Estado para el corriente año se consignen las partidas necesarias para montar en toda la Nación una red de teléfonos, cuya primera sección, llamada internacional, que arranca de Madrid y une Zaragoza, Barcelona y San Sebastián con Francia, llega sólo hasta Reus, dejando fuera de la red a las provincias de Levante que formaron el antiguo reino de Valencia, deficiencia que no se subsana en las dos restantes secciones en proyecto, denominadas del Sur y Norte y Noroeste”. El teléfono internacional debía llegar a Valencia por muchas razones —era la tercera capital del país, etc.—, pero sobre todo porque “la principal riqueza de la región la constituye la agricultura, la que a su vez debe su fomento y valor al comercio con el extranjero (...) para cuyo tráfico la unión internacional por la red telefónica reportaría inapreciables beneficios”.

El Círculo adornaba su exposición con cuadros de exportación y cifras de valor y pedía una ramificación telefónica que, arrancando de Reus, terminase en Valencia.⁶⁶

Las conexiones telefónicas valencianas, aunque precedidas por un primer ensayo celebrado en la temprana fecha de 1878, se habían iniciado en los años 80. Las líneas, previa solicitud a la Dirección General de Correos y Telégrafos, fueron instaladas por compañías privadas y sirvieron para vincular las oficinas de las casas de comercio y de las empresas locales con sus fábricas y almacenes, frecuentemente situados en el puerto. Con todo, ya en sus orígenes, se establecieron conexiones a distancia considerable, aunque por idénticos propósitos a los señalados, al unir las oficinas valencianas con fábricas sitas en Buñol, Xàtiva, Alberic o Ontinyent.⁶⁷

⁶⁶ A.D.P.V., *Central-Indeterminado*, caja 13.

⁶⁷ Inmaculada RIUS SANCHIS, “El teléfono en Valencia: y la luz se hizo sonido”, en A. LAGUNA y A. LÓPEZ, *Dos-cents anys de premsa valenciana*, Generalitat Valenciana, 1992, pp. 715-726.

Era evidente que tanto la agricultura comercializada como la industria requerían una red telefónica coherente y vertebrada. Así lo hacían saber; así constaba a los diputados provinciales.

No obstante, la Diputación no se ocupó del asunto hasta 1916, en los años de la I Guerra Mundial, cuando peor resultaba ser su situación financiera. Ese año, al conocer la noticia de estar en preparación una red de telefonía nacional, en la que se incluía una red provincial para Valencia, convocó una Asamblea para reunir a los alcaldes de todos los pueblos de la provincia, representantes parlamentarios y delegados de las “fuerzas vivas”. En dicha reunión, que tuvo lugar el 26 de noviembre, se estableció un plan de centrales telefónicas que cubría la totalidad de las cabeceras de partido de la provincia, con el objeto de proyectar una red capaz de dar servicio a la totalidad del territorio, aunque se ponía el énfasis en cinco subcentrales que cubrían los espacios Buñol-Chiva, Utiel-Requena, Alzira-Xàtiva, Tavernes-Sueca y Valencia-Grau-Catarroja.

La Asamblea aprobó ofrecer una subvención de 600.000 pesetas, que venían a ser una quinta parte —el 20 por 100— del presupuesto total de la instalación, pagaderas en cinco anualidades. La Diputación lo asumió y en su presupuesto para 1917 consignó 120.000 ptas.⁶⁸ La Dirección General de Correos y Telégrafos pidió que dicha cantidad fuese abonada en material y, si había sobrante, en pago de jornales de peones. Pero la Diputación hizo presentes “las dificultades que encontraba para la indicada forma de pago (...) pues la necesidad de celebrar subastas para la adquisición de material originaría un gasto, que necesariamente había de mermar la cantidad consignada como subvención”.⁶⁹ La cuestión quedó paralizada.

La Diputación insistió sobre el asunto. En sus plenos resultaba una prioridad: cuanto más quedaban dificultades las exportaciones agrarias por culpa de la Guerra, tanto más se hacía notar la necesidad de buenas conexiones telefónicas con el mercado interior y exterior. El proyecto de red telefónica provincial estaba hecho y remitido; la voluntad de financiación puesta por escrito y presupuestada.

Pero, además de las dificultades financieras —de grueso calibre— el proyecto nacional chocaba con los orígenes de la telefonía en España: la atomización de concesiones, unas en manos privadas, otras en manos de distintos organismos públicos. En octubre de 1919 el *Fomento Industrial y Comercial del Reino de Valencia* convocó otra asamblea a la que también acudió la Diputación. Uno de los temas prioritarios fue la telefonía. Se acordó que la Diputación y el Ayuntamiento, de forma mancomunada, gestionarían la cesión de las redes privadas de teléfonos urbanos a la red provincial, así como la concesión del Ministerio de la Gobernación de la gestión absoluta de dicha red.

En definitiva, una nueva estrategia para “atacar” el problema; la misma que había dado fruto a la Mancomunidad de las provincias catalanas y a Guipúzcoa. Se trataba de crear una red telefónica interurbana, gestionada por una Mancomunidad Diputación—Ayuntamiento, que serviría como base de la red provincial. Se presentó, al efecto, un borrador de ley para que el Gobierno sancionase. Pero la sanción no se produjo.

La Diputación y “entidades respetables” de la industria y el comercio provincial iban decantando su opinión: “se mantenía el criterio de que el servicio de teléfonos no debe ser motivo de explotación industrial (...), debe estar a cargo de colectividades capaces de todo sacrificio, en bien general”.⁷⁰ La paralización de los proyectos hacía exigir soluciones drásticas. La Diputación, como fórmula a la vez de presión y de anuencia, continuó consignando importantes cantidades en su presupuesto para contribuir a la construcción de la red telefónica provincial. De hecho, elevó su nivel de cobertura, del 20 al 33 por 100, aunque aplicando el señuelo de entregar la cantidad susodicha a sección terminada y en disposición de funcionar. Esta vez la construcción de la red provincial se activó; en octubre de 1922 se aprobó la liquidación de cerca de 50.000 ptas. para el pago de la red del distrito de Chiva.

Pero la construcción de la mayor parte del tendido, así como la nacionalización del servicio —solicitada, como se ha visto, por los grupos económicos y la Diputación valenciana—, caerán ya del lado de la Dictadura primmerista como veremos en el capítulo siguiente.

En el terreno del despliegue de influencias, el reinado de Alfonso XIII se abre, precisamente, con un debate importante para los intereses productivos y con la consiguiente movilización de influencias. Desde octubre de 1903 se está elaborando una nueva ley arancelaria que quedará definitivamente aprobada en 1906. En el ínterin,

⁶⁸ *Memoria de la Diputación*. 1916, pp. 53-55.

⁶⁹ *Idem*, 1921, p. 81.

⁷⁰ *Ibidem*.

los distintos intereses se movilizan para acercar sus intereses a la tasa del arancel definitivo. En Valencia, la *Federación Agraria de Levante* y la *Cámara Agrícola*, ambas presididas por el terrateniente y vinatero, Manuel Irazzo Benedito, elevan en febrero de 1905 una "Exposición de la Agricultura de Levante a la Presidencia del Consejo de Ministros", para la que recaban y obtienen el apoyo de la Diputación provincial. La exposición, ante el tinte decididamente proteccionista que toma el proyecto arancelario, lo tachará de industrialista y de capitalista (sic!) y opondrá las formas de explotación del capitalismo industrial frente a un mundo agrario, armónico en sus formas agrarias y favorecedor de la baratura de las subsistencias y, por tanto, del orden social. Este evidente aderezo ideológico, de un agrarismo asaz simplista, sirve para protestar enérgicamente contra la forma que ha tomado la Junta de Aranceles y Valoraciones, formada en marzo de 1904, para revisar el sistema arancelario vigente y escuchar las informaciones de los distintos sectores económicos del país.

Según la Federación valenciana, "la agricultura de Levante no acudió a la información", porque su planteamiento era frontal ante la reforma y no hubieran —dicen— sido escuchados por una comisión contraria a sus intereses: "Se nombró una ponencia, y la representación agrícola fue desde luego preferida. Cinco señores vocales la formaban: en Sr. Sert y Badía, por la industria catalana; el Presidente del Círculo de la Unión Mercantil de Madrid, por el comercio; dos altos funcionarios oficiales, a saber, el Director general de Aduanas y el de Agricultura, Industria y Comercio, y D. Pablo Alzola, por la industria vizcaína. A dicha respetable, pero dicha sea con los mayores respetos, tan parcial personalidad, al autor del informe contra el Proyecto de V.E. se le adjudicó la honrosa y decisiva condición de presidente de la ponencia".

Para la Federación Agraria de Levante, la confección de esta ponencia primaba los intereses protectores de la industria frente a los liberalizadores de la agricultura comercial. Y explicaba que las connivencias entre el poder político y el económico estaban en la base de la relación: "Cada industria, grande o pequeña, que se ampara en el arancel, conquista una posición de la cual no puede ya ser desalojada. Los intereses creados no ceden jamás. Podrán afectar a pocos, pero estos pocos son poderosos, poderosísimos, disponen de medios irresistibles, con repercusión eficaz en la administración pública y en la política. Los consejos directivos de las entidades industriales y de las bancarias con ellas relacionadas, se nutren en las primeras filas de los partidos".

Paradójico victimismo para quien no actúa de otro modo. La Federación dirá estar dispuesta a perder los mercados argentino y ruso si de salvar a los cerealeros —trigueros, pero también arroceros— se trata. Pero la Federación no quiere renunciar a los potentes mercados europeos: "Pero ¿qué tienen que ver con eso los mercados del Norte? ¿Por qué, para defensa de la concurrencia industrial de las naciones europeas, ampararse hipócritamente tras el cultivo cereal castellano, como hace la Liga Vizcaína de Productores?".

A través de tales argumentos, la representación de la agricultura comercial valenciana, deseosa de tratados con países terceros y de liberalidad arancelaria, solicitará que el Gobierno rechace las Bases de la Ponencia de la Junta de Aranceles y Valoraciones, que reorganice ésta con una representación de intereses más proporcional y que, de cualquier proyecto de reforma, desaparezca la tentación de recargar tipos sobre los abonos o sobre las materias primas que sirven para confeccionarlos.⁷¹

Conviene advertir que esta última reivindicación redundaba en beneficio no sólo de una agricultura que, desde antaño, utilizaba profusamente el abonado para el aumento de sus rendimientos, sino también para una industria valenciana de primer orden. La industria química dedicada a la fabricación de compuestos inorgánicos para el abonado.⁷² Y conviene advertir también que las fechas no son aleatorias: el mismo año que la reforma arancelaria sea aprobada —1906—, convirtiendo al Estado español en el más protegido del Continente, se firmará el Acuerdo de Algeciras, mediante el cual España pasará a tener un protagonismo acentuado en el proceso imperialista desencadenado en África. El Continente que puede suplir la cara importación de fosfatos que sirven para confeccionar los abonos químicos a las fábricas valencianas... ¿Una forma de resarcir a la burguesía industrial valenciana?

Tendremos ocasión de abundar en ello. En todo caso, es resaltable que, las gestiones de Irazzo Benedito —diputado a Cortes— dieron en parte los frutos apetecidos, por lo que no puede hablarse de que los aranceles se hicieron en favor de una "bloque económico" de industriales catalanes y vascos y trigueros castellanos contra el resto de sectores económicos del país. Se evitó la elevación de derechos propuesta sobre los productos químicos desti-

⁷¹ *La Reforma Arancelaria, Doménech*, Valencia, 1905.

⁷² A.D.P.V., *Industria y comercio*, caja 88, exp. 2457.

⁷³ *Memoria de la Diputación*, 1908, p. 15.

nados a abonos y se obtuvo una vía prioritaria para la negociación y la firma de convenios comerciales favorables a la exportación de los productos valencianos. La Diputación no sólo hizo suyas las reivindicaciones, sino que movilizó a sus componentes para influir cerca del Gobierno. En octubre de 1906 envió una representación ante el Primer Ministro López Domínguez y ante su Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter. En 1908, costeó el viaje de Manuel Lasala, Manuel Iranzo y José Estruch al Congreso de Exportación que ese año se celebraba en Zaragoza con la vista puesta en los tratados bilaterales. Ese mismo año remitía una lista de reivindicaciones:

1. Autorización para el cultivo reglamentario del tabaco en la provincia de Valencia.
2. Que se negocie con Suiza, en aplicación del Tratado de Comercio de 15 de Septiembre de 1906, que admita todas las pasas llamadas "Denias", aunque procedan del puerto de Valencia y siempre que reúnan las condiciones establecidas.
3. Que se incluya al puerto de Valencia como escala obligada en el nuevo plan de comunicaciones marítimas subvencionadas.
4. Que se adopten medidas para paliar la "crisis naranjera".
5. Que se elimine la tasa de 1 peseta por tonelada sobre registro de buques extranjeros.
6. Que se reduzcan las tarifas del ferrocarril para las producciones agrarias e industriales.⁷³

Se podría hablar aquí de un auténtico memorial de contrapartidas: se habla de crisis naranjera cuando ésta no existe y cuando la exportación del producto continúa creciendo, se piden rebajas en los portes que elevarán la tasa de ganancia de los productores, se solicita profundizar en el camino de los tratados comerciales bilaterales y, finalmente, se pide la participación en un monopolio público como el del tabaco.

La consecuencia será inmediata. A partir de 1906 y hasta la I Guerra Mundial, el saldo positivo de la balanza comercial española eleva sus porcentajes, en buena medida gracias al papel que juegan las producciones elaboradas en la provincia de Valencia: las naranjas, vinos, pasas, cebollas, almendras, arroz, pieles y cueros.⁷⁴

La única producción exportadora que, a partir de 1906, pasará por momentos delicados, aunque no por motivos relacionados con el arancel, será la vitivinicultura. Las 150.000 Ha. de viñedo de la provincia están amenazadas por la misma plaga que, al asolar los viñedos de la competencia, le permitió una expansión vertiginosa. El mal se llama filoxera, y mata las vides. Desde 1901 hasta 1910, las exportaciones valencianas de vino común no se detienen, pero sufren una considerable caída en su proporción. Los peores años van de 1906 a 1909.⁷⁵

En 1905, tras el descubrimiento en julio de ese año de las primeras cepas valencianas afectadas por la enfermedad, la Diputación valenciana pedirá al Ministerio de Agricultura la creación de una Estación Ampelográfica, con la finalidad de crear viveros de vides americanas para estudiar la adaptación de las variedades más convenientes e iniciar el proceso de sustitución de las vides asoladas. El Ministerio de Agricultura accedió, pero con la condición de que un impuesto especial gravase las fincas de viñedo. Tal condición paralizó en principio el proyecto, puesto que la Diputación no quiso gravar al producto recesivo; a continuación la Diputación acordó promover, sin intervención del poder central, la Estación proyectada, a la par que solicitaba la reforma de la ley de alcoholes.⁷⁶

La Diputación formó un presupuesto extraordinario de 99.000 pesetas para establecer la Estación y proveyó tres plazas para dirigir el vivero y el laboratorio. El ingeniero agrónomo Rafael Janini se hizo cargo de la dirección de las instalaciones ubicadas en el término de Chiva. Janini realizó un viaje de estudios a diferentes lugares de España, Francia e Italia para observar los resultados de los viñedos reconstruidos con cepas americanas y, a finales de 1906, invitó a los propietarios valencianos a que pidiesen sarmientos a la Estación para hacer plantaciones al año siguiente. Seis años después y en parte gracias a la labor del Servicio Vitícola Provincial, se habían replantado ya en la provincia más de 10.000 Ha. con vides americanas. El nivel de sustitución y de pérdida de superficie cultivada resultó muy distinto según comarcas, como puede verse en el cuadro elaborado por el ingeniero Janini.⁷⁷

⁷³ Leandro PRADOS DE LA ESCOSURA, *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Alianza, Madrid, 1988, pp. 237 y 254. Convendría revisar la opinión de que "la producción de la industria textil, de la siderometalurgia, de la minería de la hulla, de la cerealicultura castellana, extremeña y andaluza, se hará a costa de los sectores con mayor vocación exportadora: minería de exportación, vino y productos hortofrutícolas, si se considera el conjunto de los tres primeros decenios del siglo", sostenida por J. L. GARCÍA DELGADO, "Nacionalismo económico e intervención estatal, 1900-1930", en N. SÁNCHEZ ALBORNOZ (comp.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Alianza, Madrid, 1985, p. 186.

⁷⁴ Juan PIQUERAS, *op. cit.*, apéndice 14, pp. 232-4.

⁷⁵ *Memoria de la Diputación*, 1905, pp. 15-19.

⁷⁷ *Idem*, 1913, pp. 44-49.

CAMPAÑA AGRÍCOLA DE 1913

PARTIDOS JUDICIALES	Superficie que ocupó el viñedo antes de la invasión	Superficie en producción normal o casi	Superficie muy invasida por la filoxera	Superficie destruida por la filoxera	Superficie reconstruida con vides americanas	Cosecha anterior a la invasión filoxérica	Cosecha actual —
	filoxérica	normal actualmente	—	—	—	—	—
	Hectáreas	Hectáreas	Hectáreas	Hectáreas	Hectáreas	Hectáreas	Hectá.
Albaida	11.870	275	1.135	10.460	450	223.463	120
Alberic	461	454	10	2	10	7.708	5.425
Alzira	1.331	150	1.117	64	27	20.060	3.267
Ayora	2.562	2.554	218	54	12	49.301	45.890
Carlet	5.127	4.550	552	25	580	99.261	75.716
Chelva	4.846	4.846	256	51	25	45.614	44.218
Chiva	11.400	35	3.500	7.900	6.735	240.888	55.423
Enguera	5.406	3.045	3.604	1.802	903	89.247	45.228
Gandia	3.175	2.864	420	110	35	15.007	14.640
Xàtiva	1.856	250	950	805	590	29.983	11.220
Llíria	12.957	12.907	325	64	272	204.315	120.415
Ontinyent	7.509	97	3.485	4.024	390	128.419	8.320
Requena	21.766	21.718	100	8	158	501.297	499.240
Sagunt	6.586	6.548	160	10	25	128.559	100.200
Sueca	70	—	—	—	—	1.278	—
Torrent	4.459	1.780	2.425	810	689	73.058	25.400
Valencia	2.466	2.034	350	50	15	51.456	45.112
Villar Arzobispo	4.492	4.490	150	40	8	66.666	60.510
TOTALES	108.339	68.697	18.757	26.279	10.924	1.975.380	1.164.344

En los años en que la reconstrucción vitivinícola, aunque desigual, prospera y comienzan a remontar los índices de producción y exportación, una nueva crisis apunta. Esta vez es mucho más general, puesto que no afecta a un sólo producto, sino a todos los del ámbito exportador. La I Guerra Mundial provoca una cesura en el comercio de exportación y rompe el equilibrio interno de la economía española que equilibraba su balanza de pagos —la saldaba a su favor— gracias a las exportaciones valencianas. El crecimiento industrial, por masiva sustitución de importaciones y por apertura de mercados antes completamente ajenos —los de los países beligerantes—, contrastará con la caída de los precios agrícolas y sus secuelas sociales sobre quienes trabajan en el ámbito rural.⁷⁸

La Diputación habrá de redoblar su papel de portavoz de los “intereses provinciales”. Y, durante el conflicto, se volcará muy especialmente en la defensa de un producto: la naranja. No en vano, a esas alturas, se había convertido ya en el primer producto español de exportación y estaba proporcionando una hinchada tasa de acumulación de capital a los terratenientes, cosecheros y comerciantes valencianos. La escasez y la carestía de los fletes desplazan a la naranja de los mercados europeos, que, en plena guerra, se preocupan con mayor énfasis en acumular bienes básicos de subsistencia que no postres considerados de lujo o, como poco, bienes superiores. El mercado de los Imperios Centrales se pierde desde el inicio del conflicto, dado el aislamiento al que queda sometido por las potencias aliadas. En 1914 y 1915, la orientación de la Diputación y de las “fuerzas vivas” valencianas se inclinará a solicitar de los gobiernos inglés y francés “el libre paso de cargamentos de naranja llevados por barcos españoles,

⁷⁸ Véase Vicent SOLER, *Guerra i expansió industrial: País Valencià (1914-1923)*, Alfons el Magnànim, València, 1984; también J. ALCAZAR, *Temps d'Avalots al País Valencià (1914-1923)*, Diputació de València, 1989.

para procurar descongestionasen de la citada fruta los mercados ingleses, regularizando con ello la exportación y consiguiendo, por lo tanto, mejora de precios que aliviase la crisis porque atraviesa dicha producción". En efecto, el precio de la naranja a pie de árbol había caído cerca de un 75% con respecto al precio anterior a la Guerra.

El año 1915, y a petición de la Diputación, el Gobierno español da facilidades a la exportación de patatas: "medida que reporta grandes beneficios a los agricultores valencianos". En efecto, hortalizas y leguminosas se convierten en un fondo de reserva cuando frutos y cítricos no pueden venderse en el exterior. Al menos cebollas, patatas y otros productos semejantes no serán considerados como bienes superiores y mantendrán cierto nivel exportador. No extrañará que en los años de la Gran Guerra se produzca en Valencia un manifiesto inerte por la cría caballar en la búsqueda del animal "ideal" para la tracción en las labores agrícolas. Valencia es la provincia que posee por esas fechas mayor población caballar de España, con 35.000 cabezas de équidos, de los que 20.000 son yeguas "de buena conformación y aptitud para la cría del caballo agrícola y tiro ligero". El caballo es fundamental para las labores del campo relacionadas con hortalizas y leguminosas, puesto que estos cultivos implican la aplicación regular de los aperos de labranza a unos campos que han de ser abonados, nitrogenados y aireados con suma frecuencia para mantener su productividad en condiciones de actividad inalterada. A propuesta del conde de Montornés —Francisco Trénor, presidente del Consejo Provincial de Fomento, vicepresidente de la Asociación de Agricultores de España, varias veces diputado a Cortes, terrateniente y uno de los directores de la fábrica de tejidos y abonos de Vinalesa—, la Diputación y el Ayuntamiento de Valencia financiarán en 1916 un Depósito de Sementales que se instalará en una finca de la Malva-rosa, con el propósito de conseguir el caballo agrario en las mejores condiciones para los productores valencianos.⁷⁹

A principios de 1916 circuló el rumor de que el Gobierno inglés proyectaba prohibir la importación de naranja. Rápidamente la Diputación convoca una Asamblea en la que se reúnen todos los ayuntamientos y entidades agrarias y económicas de la provincia. La Asamblea se celebra el 6 de febrero en el Paraninfo de la Universidad y abre un período auténticamente asambleario: período en el que las reuniones de este tipo serán periódicas para ir afrontado los frecuentes giros del problema exportador planteados por la coyuntura bélica. En la asamblea del Paraninfo se acuerda solicitar al Gobierno la mediación para que se mantenga libre la exportación a Inglaterra de las frutas españolas y para que los vapores españoles puedan sustituir a los británicos para realizar dicho comercio. Ese mismo año se celebrará una segunda asamblea, esta vez en Alzira, a la que también enviarán representantes la Diputación. Allí se trata la necesidad de que las Compañías ferroviarias del país acumulen los vagones necesarios para el transporte, del torpedeamiento de que han sido objeto algunos vapores mercantes españoles o de la gestión para garantizar la apertura de los mercados de los países del bloque aliado.⁸⁰

Al año siguiente, en 1917, ocupa la presidencia de la Diputación Miguel Paredes, uno de los más importantes cosecheros de naranja de la provincia. Al tiempo, el diputado provincial Juan Polo de Bernabé es el presidente de la Federación Naranjera y se encarga de hacer de puente entre una y otra institución. La Diputación hace sistemáticamente suyas las conclusiones que emanan de las periódicas reuniones de la Federación. En septiembre una delegación presidida por el conde de Montornés acude a Madrid para entregar al Gobierno una serie de peticiones relacionadas con mercados, fletes y transportes... pero también, por primera vez, con medidas relacionadas con el tradicionalmente descuidado mercado interior: se pedirá que los cuarteles, los hospitales y las prisiones españolas consuman naranjas valencianas como fórmula paliativa.⁸¹ Por entonces el cultivo del naranjo ocupa 36.000 Ha. en la provincia y los gastos por Ha. han aumentado de 830 ptas. a 1.320 ptas., por efecto del incremento en los precios de los abonos. El cultivador ha dejado de ganar dinero. Y el panorama no mejora: la campaña del invierno de 1917 a 1918 es todavía peor y queda acompañada por el colapso de la exportación de la pasa, que afecta muy especialmente a la comarca de la Marina, y por la aminoración de la exportación del vino.

En julio de ese año se reunirá una asamblea de las diputaciones de las tres provincias valencianas, junto con las respectivas Cámaras de Comercio y entidades mercantiles. En diciembre se producirá otra Asamblea en la que se discutirán las peticiones formuladas por la Cámara Agrícola de Carcaixent. La naranja ha quedado en el árbol ante las restricciones a la importación impuestas por Inglaterra y Francia; las industrias subsidiarias de la producción naranjera —fabricación de cajas, de papel, etc.— están también paralizadas.⁸²

⁷⁹ *Memoria de la Diputación*. 1916, p. 51.

⁸⁰ *Idem*, 1916, pp. 39-42.

⁸¹ *Idem*, 1917, pp. 39-45.

⁸² *Idem*, 1918, pp. 60-75.

Hasta que la guerra no termina, la situación no se normaliza, aunque todavía tendrá que superar una serie de trabas y de inercias que han fraguado como consecuencia de la guerra y del intervencionismo generalizado que se produce en la postguerra. En la *Memoria* de la Diputación sobre el año 1922 se lee que “las anomalías producidas por la Guerra europea, y en muchos aspectos acentuadas por la postguerra, han sacado de su aislamiento, exageradamente individualista, a los agricultores valencianos, notándose un verdadero movimiento hacia la asociación...”. La Federación Naranjera, desde luego, se ha consolidado y presiona para conseguir beneficiosos tratados comerciales postbélicos. La Diputación acompaña. En 1922 la Federación celebra una Asamblea en Alzira para tomar la iniciativa en una delicada e importante cuestión. Francia, que consume un millón de cajas de naranja al año, ha denunciado su convenio comercial con España; se trata de rehabilitarlo. Será el presidente de la Diputación, Jiménez de Bentrosa, el encargado de negociar con el Ministro de Estado las exigencias de los naranjeros valencianos: ante todo, retornar por la senda de los convenios comerciales bilaterales, para poder salvar a la economía exportadora valenciana de las altas tasas arancelarias impuestas al mercado español y que han alarmado a algunos países tradicionalmente importadores de frutas y cítricos valencianos. En una palabra, salvar a la naranja y a los productos frutícolas de las guerras comerciales de la postguerra. En efecto, el Convenio Comercial entre España y Francia se firmó el día 8 de julio y el de España y Gran Bretaña el 31 de octubre de 1922.⁸³ De ese modo, si en la campaña 1919-1920 se exportaron 3'6 millones de cajas, en la de 1923-24 se exportan 9'4 millones. La tendencia ascendente será, en adelante, la norma.

Durante la I Guerra Mundial, la Diputación apenas se ha ocupado de otro producto importante en el marco de la economía provincial: el arroz. Y es que, aunque a partir de 1914 se crea una normativa de Abastecimientos que prohíbe, en principio, la exportación de arroz, este producto aprovecha la imposibilidad del arroz asiático para llegar a Europa, ante el cierre de los estrechos. A finales de 1914, a través de una serie de presiones a los centros de poder, los arroceros consiguen la consignación de un contingente del producto para la exportación: 30.000 Tn.; en años posteriores la exportación volverá a ser prohibida, pero las consignaciones y, cuando no, el contrabando, permiten la continuidad en los flujos. Buenos años para los arroceros, que obtienen crecidos precios por un producto ahora sin competencia.

Será después de la finalización del conflicto cuando la Diputación asuma también los “intereses arroceros”. Tras la guerra reaparece la competencia, los precios comienzan a descender y hay que afrontar el aumento de la extensión de la zona de cultivo generado por la expansión anterior. Los cosecheros se enfrentan a los industriales de la molinería que también posee un exceso de capacidad y pretenden forzar las importaciones del producto. En febrero de 1920 el Gobierno autoriza la exportación de 15.000 Tn. de arroz blanco; 10.000 a prorrata entre los Sindicatos, Asociaciones Agrícolas y productores privados; y 5.000 entre comerciantes e industriales. El presidente de la Diputación, Alfredo Navarro, acompañado por representantes de los tres sectores implicados —cosecheros, industriales y comerciantes— se trasladó a Madrid con el fin de gestionar la ampliación de la cuota de exportación hasta las 30.000 Tn. Se daban garantías al ministerio sobre la suficiencia del abastecimiento interior. Se aseguró que la cosecha había alcanzado las 242.288 Tn. y que, teniendo en cuenta que el consumo interior estaba sobre las 180.000 Tn., resultaba un excedente comercializable de 62.000 Tn. La cuota de las 30.000 Tn. fue conseguida en junio, aunque el ministerio no hizo distribución entre productores e industriales, sino que dejó que ambos concurriesen en los mercados sin cuotas prefijadas. Al mismo tiempo estableció un gravamen a la exportación de 20 pts. cada 100 kilogramos, de las que 5 pts. serían para la Diputación del arroz salido por los puertos de la provincia.⁸⁴

La exportación arrocerera quedó vinculada a los ingresos de la Diputación, por tanto, a partir de 1920. La Diputación consiguió, mediando entre los sectores involucrados en la producción arrocerera, que se corrigiera la letra del decreto que permitía la exportación: el primer texto explicitaba que el arroz exportado debería serlo blanco, esto es, descascarillado. La modificación estableció que el arroz con cáscara también podía ser objeto exportable. Si la primera normativa favorecía a los industriales, la segunda equiparaba fuerzas. Sólo así la Diputación podía pedir un tributo especial a los arroceros. Tributo que, como se verá, servirá para aprontar recursos en las obras públicas.

⁸³ *Idem*, 1922, pp. 65-85.

⁸⁴ *Idem*, 1920, pp. 62-77.

5.2. CARRETERAS, PENURIAS Y PORTAZGOS

En 1900 el plan de caminos provinciales aprobado en mayo de 1881 está aun vigente. Para la provincia de Valencia comprende 31 carreteras —773 Km—. A fin de llevar a cabo su ejecución se contrató un empréstito de 7'5 millones de pesetas. Pero lo cierto es que de las 31 carreteras proyectas, sólo se han construido por completo 8 y, parcialmente 9 más. En total, 292 Km. Y, lo que es peor, con agotamiento del capital del empréstito. Ese año la Diputación redacta un nuevo plan de carreteras provinciales, en el que se prevén la construcción de 27 principales y 21 secundarias. En total se tienen previstos 176 Km más. Se han rebajado mucho las aspiraciones de los años 80. Se justifica en la existencia de nuevas rutas cubiertas por los ferrocarriles y en el reajuste de necesidades tras dos décadas.

Los especialistas en la cuestión han destacado el tremendo desequilibrio entre el considerable esfuerzo carreteril del Estado y el parco de la Diputación valenciana. Hasta 1909 la segunda había construido por su cuenta 285 Km. —incluyendo caminos vecinales—, mientras el primero había ejecutado en la misma provincia 403 Km.

Cuando termine este período y se inicie la Dictadura, las carreteras provinciales habrán aumentado a 305 Km., a pesar de la puesta en práctica del plan Gasset —1914—, que supuso un nuevo esfuerzo inversor por parte del Estado, eludido de nuevo por la Diputación valenciana.⁸⁵

En 23 años, 20 Km. a cargo de la Diputación.

En ausencia de una política activa en el terreno carreteril, los pocos recursos que se emplean con anterioridad al inicio de la I Guerra Mundial se dedican a la construcción de caminos vecinales. En 1903 aparecen una serie de leyes que favorecen su financiación, puesto que el Estado ofrece —a través del Ministerio de Agricultura— su auxilio, el 52 por 100 del coste de 200 Km, siempre y cuando diputaciones y ayuntamientos estén dispuestos a correr con la otra parte del gasto.

Tras varias sesiones extraordinarias, en la de 10 de octubre de 1903 se aprueba una partida de 520.000 pts. de los fondos provinciales para la construcción de tales caminos; partida pagadera a lo largo de 10 años, tantos como se prevén de ejecución para alcanzar los 200 Km. El día 20 de octubre, con pompa, se inaugurarán las obras de 34 caminos vecinales. Los diputados provinciales se trasladarán a sus respectivas circunscripciones para dar señal y lustre al inicio de obras.

En 1906, tras tres años de obras, se habían construido unos 50 Km de caminos vecinales. Representaba la cuarta parte de lo proyectado, por lo que el retraso acumulado no era sustancial. La marcha de las obras es satisfactoria, tanto que en 1910, cuando se llevan ya 146 Km, el secretario de la Diputación se permite vaticinar la construcción de algún que otro camino vecinal inicialmente no contenido en el plan.⁸⁶ No se producirán alegrías, pero sí un cumplimiento de las previsiones.

En énfasis en los caminos vecinales supondrá una actuación preferente en las comarcas más representativas de la expansión agro-comercial: la Ribera Alta, la Vall d'Albaida y l'Horta. Al tiempo que se relegará a las comarcas del interior, agudizando su tradicional déficit en infraestructuras viarias. Los caminos vecinales están pensados para unir vías importantes, tanto con carreteras como con ferrocarriles: a modo de indicio, la primera construcción es la del camino de Bocairant a la estación ferroviaria, la segunda lleva de Sàlem a la carretera de Albaida—Gandia... La comercialización de los productos agrícolas es el principal objetivo y a ello responde el que la financiación llegue desde el Ministerio de Agricultura.

A partir de 1914, cuando el plan de caminos vecinales ya ha sido cumplido, más que de construcción del tendido carreteril provincial, debiera hablarse de su destrucción. O, si se prefiere, de su progresivo deterioro.

En efecto, “las carreteras provinciales de Valencia se encontraban, durante el último año —1918— en tan mal estado, que se hizo verdaderamente difícil el tránsito rodado, ocasionando enorme perjuicio en la economía provincial”. A partir de 1915, las carreteras provinciales comenzaron a sufrir las consecuencias de la guerra europea, “que alterando la normalidad de todos los organismos nacionales también ha dejado sentir sus efectos en esta Corporación, dificultando su buena marcha administrativa”.⁸⁷

⁸⁵ M. C. SANCHIS DEUSA, *op. cit.*, pp. 24-29.

⁸⁶ *Memoria de la Diputación*. 1910, pp. 13-14.

⁸⁷ *Idem*, 1918, p. 82.

No, las carreteras no fueron bombardeadas por el enemigo, como pudiera desprenderse de los textos justificativos de la inoperancia de la Diputación durante los años 1914-19. En plena crisis de la producción citrícola y vitivinícola, pero en pleno auge de la industria y de las producciones cerealeras, la Diputación acude al señuelo de la crisis para suspender sus recargos tributarios. Un repaso —ya efectuado— a la conformación naranjera y vinatera de los miembros de la Diputación puede ayudar a dar explicación al hecho.

Las carreteras sufrieron el mal por partida doble. No hubo inversión en construcción de nuevas ni en reparación de antiguas; pero además sufrieron un sobre-tránsito. Los ferrocarriles, ante la escasez de su combustible, el carbón, se distinguieron por su lentitud e irregularidad, obligando “a que se verificara por las carreteras la extracción de productos agrícolas e industriales”, con el consiguiente perjuicio para unos firmes desatendidos.

A principios de 1918 varios alcaldes de pueblos situados en el trazado de las carreteras provinciales de Alzira a Silla y de Alzira al Puerto de l'Ollería pusieron en evidencia a la Diputación. Solicitaron al Estado la incautación de las citadas carreteras, como fórmula para su adecuado mantenimiento.

La Diputación reaccionó. Admitió su pasada inactividad, la justificó del modo que hemos visto y pidió al Gobierno que no admitiese la demanda de los pueblos: “Dicha cesión representaría una inconsecuencia en el cumplimiento del principal servicio que a esta Corporación compete, cual es el engrandecimiento y fomento de sus vías de comunicación, en armonía con la gran importancia agrícola de la provincia”. Al tiempo, se comprometió a mantener los 300 km de carreteras provinciales en buen estado, ampliando en 800.000 ptas. el empréstito de 4 millones que poseía en circulación desde 1907. Lo interesante del caso era que, de dicho empréstito, sólo quedaba en circulación la mitad, “pues desde aquella fecha ha amortizado puntualmente 2.000.000 de pesetas”. La amortización había sido realizada, pero no se había realizado ni un nuevo kilómetro de carretera y en materia de mantenimiento tampoco se obraban prodigios. En siete años se habían consumido 2 millones de pesetas en “construcción de carreteras”, sin apenas actividad en ese terreno. Tal vez la respuesta a esta aparente contradicción hubiese que buscarla en las contratas.

En todo caso, desde finales de 1918 se comenzó y se activó la reparación de firmes de las carreteras provinciales. La protesta de los pueblos fue “sancionada” por el final de la I Guerra Mundial y de los problemas recaudatorios del erario provincial. La reparación pudo acometerse con mayor celeridad y hasta se construyeron 5 nuevos kilómetros de carreteras entre 1919 y 1923.⁸⁸ En ese último año, en agosto, a pocos días del golpe de Estado, la Diputación concluyó que “la red de carreteras provinciales, de 305 kilómetros, no es suficiente para dejar servidas todas las comarcas de la provincia, que son acreedoras igualmente a gozar de los beneficios de fácil comunicación, por su industria, agricultura y gran densidad de población”. De ese modo se formuló un anteproyecto para construir 7 carreteras más, que, aun a pesar del argumento esgrimido, no iban a servir para dotar de buenos caminos las tierras del interior de la provincia, sino para comunicar mejor a su capital: todas las carreteras proyectadas tenían como punto de referencia a la ciudad de Valencia.⁸⁹ En todo caso, la ejecución correría a cargo de la Dictadura.

Antes, en 1919 y 1920, hubo intentos de dos tipos por aprontar fondos extraordinarios para acometer obras públicas y carreteriles. De una parte, se aprovechó la participación de la Diputación en el arbitrio sobre la exportación de arroces para beneficiar con obras a los pueblos productores. En efecto, con un presupuesto extraordinario de 594.134 ptas. aprobado en julio de 1919 y obtenido por la vía antedicha, se proyectó la reconstrucción de las principales vías que recorrían la comarca arrocerá, muy especialmente los polémicos caminos de Alzira a Silla y Alzira al Puerto de l'Ollería. La Diputación compró una apisonadora de 10 Tn. —una Búfalo Springfield con motor a gasolina y 35 H.P.—, así como herramientas y enseres de trabajo. Con estos enseres y una previsión de sueldos bajos —3'25 pesetas para capataces y 3 ptas. para los peones— se acometieron las obras. En abril de 1920, la Diputación acordó destinar un 20 por 100 de lo recaudado por su participación en el arbitrio de exportación del arroz en beneficio de los pueblos arroceros no servidos por carreteras provinciales. Convocó a sus alcaldes —noviembre de 1920— para hacer una distribución de los fondos de acuerdo al número de hanegadas dedicadas en cada término al cultivo del arroz. 1'65 ptas./hanegada fue el coeficiente resultante y, con El, unos 40 pueblos se dispusieron a acometer obras: Alberic lo destinó a construir una Casa-Cuartel de la Guardia Civil, Guadassuar un matadero público, l'Alcúdia hizo aceras, Teresa un cementerio general, Massalfasar adecuó el camino vecinal que le unía con Museros,

⁸⁸ *Idem*, 1922, pp. 112-117.

⁸⁹ *Idem*, 1923, pp. 76-78.

Fortaleny un grupo escolar... La ciudad de Valencia salió especialmente beneficiada, puesto que, de acuerdo a la norma le correspondían 11.000 ptas., pero la Diputación la elevó a 40.000 ptas. y aprobó una subvención especial de 100.000 ptas., todo ello para la construcción del camino de Valencia al Perelló y el Palmar.⁹⁰

De otra parte, se concibió el proyecto de recomponer los *portazgos*. Los últimos portazgos valencianos —Cerdà, Cogullada, Marxalenes-Burjassot, Tavernes Blanques y Valls de Sagunt— habían desaparecido en los años 90 de la centuria anterior. En noviembre de 1901 un diputado provincial propuso estudiar la conveniencia de restablecerlos en todas las carreteras provinciales, a fin de destinar los ingresos a la conservación y, de ese modo, poder destinar la parte del presupuesto correspondiente a la construcción de nuevas vías. La idea se abandonó, hasta que, en plena Guerra Mundial, acuciados por los problemas ya vistos, se acordó —4 de julio de 1916— estudiar de nuevo el asunto y formular un proyecto. En enero de 1920 dicho plan estaba a punto, confeccionado por el ingeniero de la Diputación, Emilio Donat; en abril el Jefe de Obras Públicas, Lufís Dicenta, dio su conformidad. El proyecto concebía un portazgo en todas las carreteras provinciales y esperaba recaudar 432.023 ptas. netas anuales, cantidad que superaba con creces las 102.000 ptas que se consignaban en el presupuesto de gastos para la conservación de carreteras antes de 1915.⁹¹

En julio de 1920 se decretó el restablecimiento de *portazgos*, publicándose en el *Boletín Oficial de la Provincia* y dejando un plazo de 15 días para las alegaciones de los ayuntamientos. Los pueblos no habían olvidado su pasado. En los años 90, cuando todavía estaban en pie los portazgos señalados, se produjeron muchos altercados por su causa. En 1894 el arrendatario del portazgo de Tavernes Blanques pedía la protección de la Guardia Civil porque “todos los días ocurren escenas desagradables y no sólo se resisten al pago del arbitrio los que por la carreteras pasan, sino que insultan y amenazan a los empleados del portazgo, y si hasta ahora han sido prudentes evitando un altercado desagradable, pudieran en un momento determinado contestar en la misma forma que se les insulta y tener un percance (...)”. En 1920 los pueblos se mostraron en principio contrarios al restablecimiento. Pero, al poco, cambiaron de opinión, al darse cuenta de que, más que de los portazgos a la antigua usanza —y de significación feudalizante— el proyecto pretendía levantar peajes que gravaban exclusivamente “al ejercicio de la industria de transportes”, pero no a los carros y animales de labranza, ni a los vecinos particulares.

Ni aun así, los portazgos fueron repuestos. El Gobernador civil, atendiendo órdenes del Gobierno, frenó la iniciativa. La Dirección General de Obras Públicas veían en ella una interferencia a su política. El proyecto cayó en el olvido. Una ley de julio de 1922 estableció la participación de las diputaciones en 75 por 100 del impuesto de transportes sobre automóviles y similares, que debían prorratearse entre el Estado y las diputaciones. Suponía “el restablecimiento de los portazgos, que tuvo establecidos esta Diputación desde 1875 a 1895, y que al intentar crearlos de nuevo encontraron gran oposición en determinados Centros directivos (...)”. En el presupuesto para 1923-24 se consignaron en el capítulo de ingresos 40.000 ptas. por el concepto del nuevo peaje, aunque “la forma ambigua de otorgarse el beneficio, hizo sospechar que se trataba de una promesa sin efectividad”. Y así fue, nada se recaudó por tal concepto. El portazgo quedaba liquidado para la historia, pero, sin él, la Diputación se había convertido en el período 1900-1923 en una corporación ineficaz para cumplir uno de sus principales cometidos: vertebrar el territorio a su cargo para impulsar su economía.

5.3. DIRECTOS, ESTRATÉGICOS Y SECUNDARIOS: DIPUTACIÓN Y FERROCARRIL

Pudiera pensarse que, donde no llegaba la actividad constructora y reparadora en materia carreteril, debía suplir la actividad constructora ferroviaria. En el período 1900-1923 no fue así. En 1901 se finalizó el tramo Sagunto-Calatayud y en 1902 el Sagunto-Valencia y Valencia-Grau. Quedaba así terminado el histórico proyecto del ferrocarril hacia Aragón, proyectado en 1877 e iniciado en 1888. En 1904 se concluyó la línea que unía Xàtiva i Alcoi, 63 km. de vía ancha. A partir de esa inauguración no se volvió a abrir una línea o un ramal hasta los años 40.

En 1904 el gobierno pidió a la Diputación de Valencia la confección de un *plan de ferrocarriles secundarios*. El pleno estableció las prioridades:⁹²

⁹⁰ *Idem*, 1921, pp. 80-91.

⁹¹ A.D.P.V., *Portazgos*, cajas 60 y 61.

⁹² *Memoria de la Diputación*, 1904, pp. 13-14.

1. Utiel-Cuenca.
2. Requena-Almansa, por Ayora.
3. Alberic-Ayora, por Enguera.
4. Benigànim-Gandía, por Quatretonda, Lutxent y Benicolet.
5. Xàtiva-Navarrés, por l'Alcúdia, Anna, Chella y Bolbait.
6. Valls de Sagunt-Llíria, por Benavites, Quartell, Faura, Sagunt, Petrés, Segart, Nàquera y Serra.
7. Buñol-Dos Aguas, por Macastre.
8. Losa del Obispo-Chelva, por Domeño y Calles.
9. Chiva-Turís, por Godelleta.
10. L'Alcúdia-Montserrat, por Benimodo, Alfarp, Catadau, Llombai, Real y Montroi.
11. Requena al confin de la provincia de Albacete para alcanzar el proyecto Baeza-Requena.

En el período que nos ocupa no se construyó ninguno. De hecho, la única línea de entre las consignadas que llegó a hacerse efectiva fue la que unía Utiel y Cuenca, pero esto se produjo... en 1947.

Sin embargo, interesa resaltar que las prioridades consignadas por la Diputación tienen dos ejes muy claros. En primer lugar, enlazar con las provincias de Cuenca y Albacete. Valencia tenía como fin penetrar en La Mancha, siguiendo una vieja ruta que tenía su hito más reciente en la incorporación de la comarca de Requena-Utiel a la provincia en 1851. Los proyectos de Mancomunidad incidirán en esta perspectiva y convendrá no sorprenderse ante propuestas "levantinas" de asociación a provincias no valencianas.

En segundo lugar, la otra prioridad continúa centrándose en la zona naranjera —Ribera Alta, Safor, Costera—, en una visión de reforzamiento del trazado carretero —ya de por sí más profuso en esas comarcas— y con ramales hacia zonas de producción vitivinícola en la zona intermedia —Alt Túria, Hoya de Buñol.

Conviene reiterarlo: lo único que denotan tales prioridades son los intereses de la mayor parte de los diputados provinciales. Su explicitación no tendrá incidencia. En abril de 1909 la Dirección General de Obras Públicas preguntó a las diputaciones acerca de las medidas gubernamentales a adoptar para conseguir la expansión comercial y la protección de las industrias marítimas (R.O. 13/4/1909). La de Valencia estaba más que interesada en ambas cuestiones y redactó un informe, aprobado en el pleno de junio de 1910:

"1. La inmediata construcción del ferrocarril directo de Madrid a Valencia como medio eficazísimo para facilitar de manera rápida y económica la salida de los productos del centro de España, a la vez que permita obtener en buenas condiciones los elementos necesarios de consumo o materiales para la industria procedentes de otros puertos.

2. La concesión de primas suficientes de exportación para la apertura de nuevos mercados en el extranjero.

3. La creación de un servicio marítimo directo para los puertos de Trieste y Odessa, con las subvenciones necesarias para que esta línea no quede interrumpida y sirva de salida a los frutos valencianos, aceites andaluces y otros productos que se colocarían en el mercado de Rusia. La subvención de dicha línea puede aumentarse acumulando en favor de ella los beneficios otorgados sin necesidad justificada a los vapores que naveguen hacia los puertos del norte de Europa".⁹³

Una nueva declaración de propósitos. De nuevo conviene sustanciar su dirección. Esta vez se ha abandonado toda especificación *sobre ferrocarriles secundarios*. Cuando de vías y vagones se trata, la única prioridad real continúa siendo la de penetrar en el corazón de la Península, aunque se prefiere con un ferrocarril rápido por directo. El interés está en función del carácter comercial de la provincia y de las potencialidades de un puerto que se haya en proceso de ampliación.

En efecto, desde 1908 la Diputación de Valencia está prestando atención preferente a dos asuntos ferroviarios,⁹⁴ pero sólo uno parece realmente interesar a sus miembros. Se trata del auspicio de dos directos, el Valencia-Madrid y el Valencia-Alicante por el litoral. En abril de ese año se convocarán sendas Asambleas para conciliar los inte-

⁹³ A.D.P.V., *Industria y comercio*, caja 88, exp. 2478.

⁹⁴ *Memoria de la Diputación*, 1908, pp. 22-24.

reses que rodean la construcción de ambas líneas; asistirán Diputados y Senadores, representantes de las corporaciones económicas y sociales, directores de la prensa local, comisiones de los pueblos interesados... De nuevo, una Diputación sin competencias directas se ocupa de catalizar intereses dispersos. El suyo, lo veremos, está puesto en el directo a Madrid, no tanto en la línea litoral hacia Alicante.

El primer proyecto de un directo Madrid-Valencia databa del año 1863 y tenía una de sus prioridades en pasar por las minas de carbón de Henarejos. Ya entonces, las compañías que explotaban la línea de Madrid a Alicante y de Almansa a Valencia se opusieron al proyecto y consiguieron ponerlo en vía muerta. En 1882 el Banco Regional Valenciano se hizo cargo de la concesión, pero sólo llevó a efecto el tramo Valencia-Buñol antes de quedar descapitalizada. En 1886 se hizo cargo del proyecto una nueva compañía, la Caminos de Hierro del Este de España que, tras variar el trazado —con el proyecto Martiniere, que seguía el trazado de la carretera Madrid-Valencia y daba de lado con la línea férrea Madrid-Aranjuez-Cuenca de la MZA—, declaró suspensión de pagos en 1888. La Compañía de Caminos de Hierro del Norte aprovechó la situación para hacerse cargo del proyecto, esto es, para paralizarlo, puesto que, como vimos, lesionaba sus intereses.⁹⁵

En marzo de 1906 el presidente de la Diputación provincial de Cuenca se dirigió a la valenciana, haciéndole saber que había convocado una Asamblea para promover el ferrocarril de Cuenca a Utiel por Landete y con un ramal de ese punto a Teruel. Otro viejo proyecto del Plan de 1877. La Diputación valenciana aceptó participar en la Asamblea, pero, antes, reunió a “los representantes de las fuerzas vivas de esta capital” a fin de adoptar las resoluciones con las que concurrir. La comisión de diputados la formarán Rafael Albiñana, Francisco Serrano Larrey, Pascual Testor y Juan Bort. Los acuerdos que deben adoptarse resultarán de la respuesta que se dé a tres preguntas:

- “1. ¿Conviene a Valencia y a su puerto la construcción del ferrocarril Utiel-Landete-Cuenca o debe procurarse en su lugar que se construya el ferrocarril directo a Madrid por Tarancón?
2. ¿Deben asistir los representantes de esta provincia a la Asamblea convocada por la Diputación provincial de Cuenca para tratar de dicho asunto y que ha de celebrarse el día 10 de este mes?
3. Conclusiones que en caso de asistir a dicha Asamblea han de formular ante la misma los representantes de esta provincia”

Parece obvio que la primera cuestión modifica sustancialmente la cuestión. Es una disyuntiva que se le plantea a las “fuerzas vivas”: la SEAP, la Cámara de Comercio, el Ateneo Mercantil, el Círculo Frutero de Valencia, la Cámara Agrícola, la Liga de Propietarios, la Federación Agraria de Levante, el Círculo Valenciano... Todos ellos se reúnen el 4 de junio, acude también Manuel Boira en representación de Juan Isla, en quien había recaído la concesión *del ferrocarril directo de vía estrecha*.

Las “fuerzas vivas” se ponen rápidamente de acuerdo. Están todas por el *Directo* y no ven con buenos ojos la propuesta conquense. El representante de Isla da cuenta del proyecto que tiene en concesión “y que consiste en unir a Valencia con Madrid por medio de un ferrocarril de vía estrecha, doble, que sigue aproximadamente el trazado de la carretera llamada de las Cabrillas, la cual, como es sabido, tiene una longitud de 352 kilómetros desde la Puerta del Sol hasta las Torres de Quart. Leyó una carta de dicho concesionario, en la cual manifiesta que se ha constituido un Sindicato inglés para construir este ferrocarril; que el día 26 de este mes expira el plazo convenido para la adquisición del proyecto y que dentro de unos días espera a dos individuos de dicho Sindicato para ver los planos y estudiar el negocio. Y si es aceptado, se procederá enseguida a la constitución de la compañía constructora, interesando en la empresa a los capitales valencianos”.⁹⁶

El 6 de junio, en vista de los resultados de la Asamblea, la Diputación emite su opinión desfavorable al proyecto Utiel-Landete-Cuenca, niega su concurrencia a la Asamblea a la que había sido invitada y acepta la propuesta del diputado Testor para que la Diputación tome la iniciativa en las gestiones que deban practicarse en favor del *Directo*.

⁹⁵ M. C. SANCHIS, *op. cit.*, pp. 58-59.

⁹⁶ *Las Provincias*, 5 junio 1906.

En la carta de descargo que se remitió a la Diputación conqunense se explicitan motivos:

“Valencia necesita comunicarse con Madrid por una vía distinta de la que hoy utiliza, por dos razones. Es la primera la distancia, pues siendo esta en línea recta entre ambas Capitales de poco más de trescientos kilómetros, mientras que por Almansa-Albacete llega a cerca de quinientos, puede ahorrarse en los transportes una gran cantidad de coste y de tiempo. La segunda, más importante aun, consiste en la necesidad de utilizar un ferro-carril que pertenezca a una sola empresa o que por lo menos no tenga enlace alguno con líneas de la compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante.

Los productos valencianos, en efecto, tropiezan actualmente con un obstáculo insuperable para difundirse por el interior de España, merced a la verdadera barrera que las tarifas de dicha compañía representan a partir de Venta la Encina. Obedece ello a la oposición de intereses de aquella Empresa y la del Norte, siendo lógico que la primera favorezca el tráfico de los puntos a que alcanza su mayor recorrido; pero es lo cierto que Valencia se queda aislada, teniendo que competir su agricultura, su industria y su comercio en condiciones sumamente desventajosas con las de las provincias de Alicante y Murcia, cuyos transportes gozan de toda clase de facilidades.”

El proyecto conqunense era tributario de las dos compañías ferroviarias —el trayecto Valencia-Utiel pertenecía a la Norte y la comunicación con Madrid desde Cuenca corría a cargo de la Compañía del Mediodía— y la Diputación valenciana temía que lo que sucedía entonces en Venta la Encina sucediera en un futuro en Cuenca o Aranjuez.⁹⁷

En febrero de 1908 se constituye en la Diputación de Valencia una *Comisión Especial* encargada de gestionar la construcción del Directo a Madrid. La forman el presidente, Juan Bautista Valldecabres, y los diputados Francisco Serrano, Vicente Braulio Algarra, Enrique Salvá y Rafael Albiñana. Por esas mismas fechas, el Ayuntamiento de Valencia crea otra comisión con idéntico propósito, formada por los concejales Mariano Cuber, Camilo Urios, Miguel Paredes, José Canos, José Martínez Aloy, Juan Luis Martín y Gregorio Lluch. En marzo se fusionan ambas entidades para formar una comisión mixta. Se reúne el 1 de abril. La publicación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos ha abierto la posibilidad de incluir entre los proyectos al Directo a Madrid. Primero hay que dirimir entre los cuatro proyectos existentes: 1. El de vía estrecha de Isla, 2. El de Utiel por Tarancón, 3. El de Cuenca y 4. El directo de vía ancha de Martiniere.

Valldecabres se decanta por este último; Salvá replica que sin duda es el mejor para los intereses valencianos, pero también el que comporta mayores dificultades técnicas. La reunión acuerda pedir la inclusión del Directo en el Plan General; el día 8, en nueva asamblea, se decide solicitar la vía ancha.

En diciembre de 1908 el Consejo de Ministros trata el asunto del Directo. Acuerda llevar a las Cortes un proyecto para su construcción, proyecto que habrá de trazar el Ministerio de Fomento. Ante la noticia, la prensa valenciana reacciona de forma dispar. *Las Provincias* afirma vivir un día de júbilo, aunque admite que sólo se ha dado un primer paso y que hay que mantener la tensión hasta ver cómo se plantea el asunto en las Cortes. Para *El Pueblo* la acción tiene una lectura muy distinta, supone:

- “1. Dar largas al asunto para que éste se eternice en el Congreso y en el Senado, donde les puede ser sumamente fácil a las Compañías obstruccionarlo (*sic*), si no enterrarlo; en una palabra ganar tiempo, si es que no pueden matarlo, para construir en último término si la cosa se pusiese muy mal, el trozo Utiel—Cuenca y con ello anular toda esperanza de que Valencia y Madrid estén unidas directamente por ferrocarril.
2. Mostrarse vergonzantemente enemigos del proyecto. ¿Por qué declararse tan partidarios del mismo y no acordar lisa y llanamente su inclusión en el plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos? ¿Ha podido más que los deseos de toda Valencia, de Madrid y de Cuenca, la presión del Sr. Rodríguez San Pedro? Así parece, y si las Compañías del Norte y Mediodía hubiesen sido las encargadas de redactar el acuerdo del Gobierno, no lo habrían hecho mejor en defensa de sus intereses (...). Esta conducta hace creer que es cierta la versión según la cual, en toda crisis, para ser nombrado Ministro de Fomento, se necesita el *exequatur*, esto es, el ser persona *grata* a las grandes compañías de ferrocarriles y navegación”.

En efecto, el Directo no había sido admitido, tal y como solicitó la comisión mixta Diputación-Ayuntamiento en el Plan General de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios. El Gobierno conservador Maura —con Sánchez Guerra

⁹⁷ ADPV, E. 6. 1., caja 74.

⁹⁸ *El Pueblo*, 26 diciembre 1908.

en el ministerio de Fomento—, al llevar el proyecto a las Cortes entorpecía más que aligeraba su tramitación. En el foro parlamentario, no obstante, encontrará voces defensoras y promotores de campañas a su favor, del estilo de Rodrigo Soriano. *El Radical* se encargaba cotidianamente de recordarlo.

De la influencia de las Compañías no cabía dudar. A la postre, la misma Diputación de Valencia había admitido ante la de Cuenca —en carta que pudimos leer— que ese iba a ser el principal problema. En enero de 1909 el Ministro de Fomento presentó un proyecto al Congreso “sobre concesión de un ferrocarril de vía ancho normal de Madrid a Utiel”.⁹⁹ El proyecto que no alcanzaba, como es visible, el destino a Valencia, sino sólo a Utiel, reservaba todo tipo de prerrogativas a las grandes compañías. Su artículo 4 establecía que “Si el trazado que se apruebe para la línea de Madrid a Utiel coincidiera en alguno de sus trayectos con el de otras ya construidas, el Gobierno se limitará a otorgar la concesión del ferrocarril en aquellos trozos o secciones donde no existan líneas en explotación, *exigiendo que las nuevas queden convenientemente enlazadas con las ya construidas (...)*”.

El 12 de enero, el presidente de la Diputación valenciana, sin hacer público su parecer, lo comunicaba en carta particular: “... el proyecto de ley presentado por el Gobierno para la construcción del ferrocarril directo a Madrid no satisface por completo las aspiraciones de esta provincia. Por ello se hace preciso adoptar acuerdos inmediatos encaminados a obtener su reforma (...)”.

Tales acuerdos pasaban por la movilización de influencias, muy especialmente la de dos diputados valencianos, Tomás Trénor y Evaristo Crespo Azorín. Ambos gestionaron con éxito “para que se modificase el proyecto presentado por el Gobierno en cuanto pudiera entorpecer la rápida construcción del ferrocarril y después han gestionado que el dictamen fuera el orden del día y se pusiera inmediatamente a discusión”. En Valencia se creó una Junta de Defensa promovida por la comisión mixta y que reunía, de nuevo, a las “fuerzas vivas”. En febrero de 1909, en efecto, el Congreso aprobó el proyecto del Directo, suprimidas los privilegios cedidos a los enlaces. *El Pueblo* advertía que quedaba el Senado, cámara en la que poseían sus mayores influjos las Compañías del Norte y del Mediodía.¹⁰⁰ Pero unos días más tarde también la Alta Cámara daba su aprobación.

A partir de ese momento la lucha se estableció en dos frentes. De un lado la construcción de la línea desde Utiel a Valencia indujo a varios caciques comarcanos a desear que el tren pisase sus respectivas sedes;¹⁰¹ de otro lado, en 1909 salió a subasta el tramo Utiel-Madrid, pero al mismo tiempo se mantuvo el proyecto Utiel-Cuenca, lo que provocó división de opiniones y una larga brega entre las distintas opciones.¹⁰² La traducción concreta fue la dilación; una catarra de proyectos, de planos, de mediciones se fue acumulando... Las Compañías del Norte y del Mediodía, a la postre, habían alcanzado su objetivo por una vía indirecta. Sólo en 1926 la Dictadura declaró la línea Cuenca-Utiel como prioritaria y de ejecución inmediata, aunque tampoco entonces —por problemas financieros— pudo llevarse a cabo.

En el pleno de la Diputación de 8 de abril de 1908 y a propuesta de la Comisión Provincial, no sólo se acordó pedir la inclusión del Directo a Madrid en el Plan de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios, también el directo de Valencia a Alicante. Pero esta reivindicación nunca se sostuvo con demasiado énfasis. Fue desde Alicante —desde sus “fuerzas vivas”— y desde la intervención de uno de sus representantes más significados, José Canalejas, donde se apadrinó e impulsó el proyecto. Pero aquí apareció una nueva causa objetiva del “pleito provincial”: si Valencia conseguía el Directo a Madrid —y esa era su prioridad— el puerto del Grau competiría con ventaja con el de Alicante; entonces el ferrocarril Valencia-Alicante serviría para dar mayor pulso al transporte marítimo por el puerto de Valencia.

Para Alicante el directo a Valencia sería beneficioso siempre y cuando no se supeditase al directo Madrid-Valencia, puesto que de ese modo el puerto de Alicante sería el beneficiado al ganar en entidad y atraer la comercialización de los productos de la Safor y l'Alcoià.

En la reunión que se celebró en marzo de 1908 en los salones de la Diputación de Valencia para tratar el asunto del directo a Alicante “se vislumbraron peligros para Valencia y muy especialmente para su puerto en las aspiraciones del Sr. Canalejas de insertar en el proyecto de ferrocarriles secundarios una línea directa entre Alicante y

⁹⁹ D.S.C., sesión de 11 de enero de 1909, apéndice 39 al núm. 58.

¹⁰⁰ *El Pueblo*, 5 febrero 1909.

¹⁰¹ *El Mercantil Valenciano*, 20 febrero 1909.

¹⁰² R. SERRANO, *El Directo a Madrid*, Ateneo Mercantil, Valencia, 1913.

esta ciudad"; se concluyó apoyar un ferrocarril de vía ancha por el litoral, "porque esta línea puede reportar fundados beneficios enlazándola con la de Aragón", pero con las consabidas prevenciones.¹⁰³

Adicionalmente, también aquí surgieron problemas de itinerario y entraron en juego intereses de caciques y de Compañías férreas preexistentes. En abril de 1908 se comenzó a publicitar un proyecto que unía a Alicante con Dénia, Dénia con Carcaixent —en una línea que ya existía— y Carcaixent con Valencia; proyecto al que se oponía rotundamente el *Comité de Propaganda de Gandía*, creado precisamente para secundar un trazado que cruzase en línea directa la Safor. El Comité expresaba en junio: "Es evidente que para dar gusto a todos la línea iría describiendo inmensos zig-zags desde Valencia hasta Alicante, y siendo esto inadmisiblemente sería verdaderamente lamentable que por no doblarse el gobierno a tamaño absurdo nacieran de nuestro mismo seno las fuerzas que dieran al traste con el proyecto más provechoso que pueda imaginarse en esta región".¹⁰⁴

Si para el directo a Madrid no había servido de mucho el apoyo de la Diputación, el distanciamiento progresivo de la institución respecto al directo a Alicante sólo podía terminar con el fracaso del proyecto. Así fue.

6. UN PUERTO INTERMINABLE

Dónde empieza la obra y dónde el negocio. El dilema había venido caracterizado a esta construcción marítima desde el mismo comienzo del capitalismo español. Había sido pozo sin fondo del erario público, escuela destacada para agiotistas con aspiraciones, reducto de empleos y prebendas, lugar de cita reiterado de cargos públicos que generaban reiteradas cargas. Es la obra que abre Valencia al mar. Como vimos en el capítulo 5 es un aspecto destacado de la Diputación de Valencia, tal y como estableció la Ley de Puertos de 1880, y porque, entre otras cosas, hasta 1916 la Junta de Obras del Puerto se identifica física y materialmente con la corporación provincial.¹⁰⁵

En el puerto de Valencia confluyen dos facetas singulares: resulta una obra de infraestructura fundamental para la realización del negocio, pero es al mismo tiempo un excelente negocio *per se*. Propietarios, comerciantes, agricultores, armadores y cuantos pudiesen tener interés en la utilización del dique para la exportación, ataque o negocio vario, entrarán reiteradas veces en conflicto con los que convierten la realización del puerto en el objetivo del beneficio. La especulación con las obras tenía un límite: el que marcaba la propia necesidad del puerto como medio clave para la distribución.

El crisol de estos enfrentamientos será la Junta de Obras del Puerto (J.O.P.), donde además de la Diputación en pleno, participan el Comandante de Marina y el Director Ingeniero de las obras. Junto a estos miembros natos, otros promovidos por sus respectivas asociaciones. Son los vocales que representarán al Ayuntamiento, a la Real Sociedad de Amigos del País, a la Cámara Oficial de Comercio, a la Cámara Agrícola, a la Sociedad de Capitanes de la Marina Mercante y a un armador, al Círculo Frutero, Unión de Trabajadores de Nazaret y pescadores de El Cabañal, al Ateneo Mercantil...¹⁰⁶

El primer año del período que nos ocupa, en que el puerto fue protagonista de las disputas, sin duda es 1902. La figura del ingeniero, con sus correspondientes ayudantes, concentra la pugna. Se trata de la figura en la que recaen las denuncias de quienes pretenden acelerar el desarrollo de la obra portuaria. El primer aldabonazo lo dará José Clemente Lamuela, en sesión de 5 de junio, al informar al pleno de la Diputación, convertido en esos momentos en Junta de Obras del Puerto, de que los ingenieros llevan en Madrid 15 meses, razón por la cual las obras se hallan paralizadas. La prensa también se había hecho eco de la situación. El Correo advertía que... "no es posible tolerar por más tiempo el abuso que significa la ausencia de los ingenieros, la paralización de las obras, la acumulación de materiales en los muelles, que dificulta el embarque..."¹⁰⁷

¹⁰³ *El Mercantil Valenciano*, 18 marzo 1908.

¹⁰⁴ *Idem*, 7 junio 1909.

¹⁰⁵ Hasta el 19-V-1916, las oficinas de la Junta de Obras del Puerto estuvieron instaladas en el edificio de la Diputación.

¹⁰⁶ Esta organización se había aprobado en la sesión de la Diputación de 24 de marzo de 1902. Ver los debates en *EMV*, 11, 12 y 25-III-1902.

¹⁰⁷ Ver *EMV*, 15-VI-1902.



Puerto de Valencia.



Puerto de Sagunt.

El Ingeniero jefe de las obras, en efecto, se encontraba en Madrid desde hacía largo tiempo. La razón estaba en la defensa que tenía que hacer de un posible proyecto para construir nuevas dársenas. El ingeniero, Manuel Maese, había tenido la amarga experiencia de ver cómo su anterior proyecto se había hundido en las aguas tras un fuerte temporal que azotó la costa levantina en febrero de 1901. Cerca de un año y medio después, tres posibles alternativas para evitar un nuevo fiasco eran rechazadas por el Consejo de Obras Pública, al menos tal y como las habían planteado.¹⁰⁸ El 1 de julio de 1902 había rebrotado, una vez más, "la cuestión del puerto".

La indefinición y la parálisis que venían arrastrando, provocará que los contratistas de obras exijan indemnizaciones, añadiendo una atmósfera más de presión sobre el tema. El 2 de julio, en la reunión de la JOP, se pedía por primera vez la dimisión del ingeniero.¹⁰⁹ Pocos días después, la exigencia era argumentada por el propio presidente Pascual Testor con toda una retahíla de irregularidades:¹¹⁰

- a) Grúas: se habían adquirido 6 de vapor y 4 de mano por valor de 75.200 ptas., que en nueve años tan sólo habían producido unos ingresos de 7.006 ptas. De esta forma, los sueldos cobrados por varios empleados (montadores, engrasadores, reparadores, etc.) no tenían ninguna justificación.
- b) Dragados. Se había realizado un contrato con una casa holandesa, pero "la mitad del costo de la contrata fue dinero arrojado al mar, puesto que se dragó en la zona de poniente, cuando no hacía falta".
- c) Obras de Distribución. Las realizadas por contrata son las correspondientes a piedra y adoquines y superan las 100.000 ptas. Las efectuadas por concurso, son las relativas a las construcciones metálicas para almacenes y superaban el millón de pesetas, por lo cual Testor solicitaba la suspensión.
- d) Jornales. Se produce el pago a una misma persona por desempeñar dos trabajos distintos. Entre otros ejemplos, Testor destaca el de los vigilantes jornaleros que también hacen de sobrestantes con título, por lo que perciben cinco pesetas diarias; o un contraamaestre de taller que percibe siete ptas. de jornal, además de otras dos por realizar la función de guardagrúas, además de las dietas para desplazarse a Cartagena con las dragas.
- e) Facturas. Cita un sólo caso, la edición de las memorias por las que la Junta paga 3.000 ptas., cuando su precio real es de 300.

El resumen de su análisis arroja las siguientes cifras:

- 1) Obras inferiores: presupuesto, 2.766.000; cuantía gastada, 3.792.000.
- 2) Obras exteriores: presupuesto, 14.000.000; la cuantía gastada no se puede contabilizar.

El cuadro es lo suficientemente negro y las irregularidades tan claras, que la dimisión del Ingeniero parecía un hecho. El 11 de julio, una comisión integrada por el presidente de la Junta de Obras del Puerto, P. Testor, los diputados Rizo, Clemente Lamuela, Izquierdo y marqués de González, así como el secretario Palau, se desplaza a Madrid para exponer ante el Ministro de Obras Públicas su denuncia. A su llegada a Madrid, Peris Mencheta se une a la comisión tras haber venido exprofeso desde Barcelona. También los diputados Sapiña y Doménech acompañarán a los representantes de la Diputación. En la misma mañana del 12, son recibidos por el ministro Suárez Inclán, al que pedirán que apruebe lo siguiente:

¹⁰⁸ "A consecuencia del movimiento ocurrido en el dique del Norte a fines de febrero de 1901, y en cumplimiento de la suspensión de las obras de la superestructura, dictada por R.O. de 10 de abril del mismo año, se estudió un anteproyecto reformado en el que se proponían tres soluciones para la prosecución de las mismas (...). Los presupuestos de estas soluciones ocasionaban aumentos de gastos de 2.602.186,63, 5.519.558,833 y 4.346.186,96 pesetas respectivamente" PUERTO DE VALENCIA, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras durante los años de 1903 a 1911*. Tipografía Moderna, Valencia, 1912, p. 3.

¹⁰⁹ "Los reunidos (la J.O.P.) coincidieron unánimemente en el punto capital de la cuestión, esto es: que el Sr. Maese (...) ha fracasado totalmente, y que es preciso adoptar resoluciones enérgicas para que el gobierno no continúe patrocinando al calamitoso ingeniero que, con su conducta, ha acarreado graves perjuicios a Valencia, sin importarle nada las graves acusaciones que contra él se han formulado, ni los intereses generales de la provincia, amenazados hoy por la cuantiosa indemnización que tal vez haya que pagar a la compañía constructora". *EMV*, 3-VII-1902.

¹¹⁰ Ver informe en *EMV*, 6-VII-1902.

1. Sustitución del ingeniero director.
2. Concesión de facultades a la Junta.
3. Reversión de ésta.
4. Revocación de la R.O. respecto al concurso de planchas giratorias.

La respuesta inicial del ministro será positiva. Todo parecía, por tanto, consistir en un problema de mera ineficacia por parte de un técnico. Sin embargo, el ingeniero es sólo la cortina de humo que oculta una cuestión de mayor trascendencia: "Una sensible disminución ha experimentado el tráfico del Puerto en los tres años de 1900, 1901 y 1902, pues habiendo llegado a representar el embarque y desembarque de mercancías en el año 1899 la considerable cifra de 914.227,510 toneladas, no ha pasado de 824.314,174 en el año de 1902, que ha resultado el de mayor movimiento comercial durante el trienio".¹¹¹

La polémica sobre el puerto no había hecho más que empezar. Remitía en sus fundamentos a un problema económico de gran trascendencia para una burguesía que, como la valenciana, necesitaba del puerto para la exportación de sus frutas y hortalizas.¹¹² Y ello, con una dársena que no estaba siendo dragada, que impedía el acceso a barcos de cierto tonelaje, devenía un problema de los que podríamos calificar como de consenso, o de clase.

Y qué coincidencia que el líder del conservadurismo valenciano en estos años sea Antonio Lázaro, uno de los mayores exportadores de vino del país, presidente a su vez de la Compañía Valenciana de Navegación y posterior Compañía de Vapores Correos de África, miembro del Consejo de Administración de la Sociedad Valenciana de Tranvías y de la del ferrocarril de El Grao de Valencia a Turís. Todo en uno: terrateniente viticultor, exportador a gran escala de vino, banquero de la Caja de Ahorros, naviero... y jefe del partido conservador desde 1904 a 1914. ¿Qué aspecto de este líder de la burguesía valenciana, predominaría en el tema del puerto? ¿Su necesidad exportadora? ¿Su condición de naviero? ¿Su vinculación al mundo financiero y, por lo mismo a la especulación?¹¹³

El 29 de julio de 1902, un Real Decreto reorganizaba la composición de la JOP.¹¹⁴ Tres días después, el ingeniero Maese era confirmado en el cargo. Las protestas vendrán inmediatamente. El día 9, del Ateneo Mercantil; el 10, de la Cámara de Comercio; el 11, la Cámara Agrícola; el 12, el Círculo Frutero. El peligro de un puerto inhábil moviliza al unísono a todas las organizaciones que concentran a la burguesía valenciana. El argumento base de todas las protestas es dual: contra el ingeniero y contra la nueva reorganización de la Junta, exigiendo una mayor representación. Resultado: el 4 de septiembre es nombrado un nuevo ingeniero director. Se ponía fin así a la inestabilidad. El tráfico marítimo de mercancías recobraba su pulso progresivamente.

En 1904, el puerto valenciano se situaba en el tercer lugar por la carga movilizada, con un millón de toneladas. El nivel de crecimiento volvía a ser sostenido. Pero el puerto era punto de destino en sí mismo para buena parte de la producción agraria de toda la provincia. Por ello y para seguir creciendo, dependía de una red de transportes complementaria. Es la cuestión del ferrocarril directo que ya abordamos en el anterior apartado.

El objetivo parece concretarse hacia 1907: ¿podía ser Valencia el puerto de Madrid? Esta es la duda que se plantea el colaborador de *El Mercantil Valenciano*, Alejandro Settler; y esta su respuesta:

"Esta funesta construcción de la red de ferrocarriles ha sido tan perjudicial a nuestro puerto, que le ha colocado en la situación de un puerto puramente local, que utiliza sólo Valencia y su región.

Pero si habiendo quedado en esta situación secundaria; si viéndose privado de ser una de las escalas de la Compañía Transatlántica española; si no mereciendo del gobierno el establecimiento de líneas directas y rápidas a Mallorca; si no alcanzando su radio de acción más allá de los límites de la provincia, tiene tan grande importancia y es tan inmenso su tráfico, que su exportación alcanza a millón y medio de toneladas y las toneladas de arqueo de los buques que sólo representan un millón y medio, o sea la segunda de España, y su importación ascien-

¹¹¹ PUERTO DE VALENCIA, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras durante los años 1900, 1901 y 1902*. Establecimiento Tipográfico Doménech, Valencia, 1903, p. 127.

¹¹² Recordemos algunos datos: en 1903, de las 397.405 toneladas que se embarcaron en Valencia con destino a mercados exteriores, 313.645 eran de frutas y hortalizas. Por contra, de las 277.804 tn. de importación, 129.740 eran de carbón mineral y 80.549 de abonos. Ver PUERTO DE VALENCIA, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras durante los años de 1903 a 1911*. Tipografía Moderna, Valencia, 1912, p. 436.

¹¹³ Una aproximación biográfica al personaje en *Almanaque de Las Provincias de 1916*, p. 234-44.

¹¹⁴ El decreto, que lleva la firma de Suárez Inclán, establece la siguiente representación para la Junta: 11 diputados provinciales (los mismos que antes); un concejal (antes no había); un representante del Ateneo Mercantil (antes había 2); cuatro de la Cámara de Comercio (antes había 7). El resto de cargos queda igual. Ver *EMV*, 14-VIII-1902.

de ya a casi 300.000 toneladas. ¿qué sucederá el día, no sé si próximo o lejano, que sea Valencia el puerto de Madrid y venga a él gran parte de las 600.000 toneladas que para ésta última población se desembarcan hoy por otros puertos españoles?"¹¹⁵

La empresa, no por ambiciosa, amilánará a la burguesía valenciana y a sus principales expresiones administrativas. Todos de consuno se volcarán para reivindicar lo que se antojaba una simple obra de infraestructura, una línea ferroviaria más. Sin embargo, como reconoce Settler, el mercado madrileño es lo que está en juego, por tanto, la recompensa del esfuerzo podía ser la ampliación mayúscula del negocio. Pero el esfuerzo será vano. Bilbao, Barcelona y hasta la misma Alicante disputarán a la burguesía valenciana tan codiciado mercado. Estamos entrando en las condiciones objetivas que aparecen en la base del encendido verbo regionalista que, más que casualidad, en 1907 se dejará oír con insistencia en el marco de la primera Asamblea Regionalista.

Pero el puerto, ya lo hemos adelantado, genera otra contradicción propia de su envergadura como obra pública. Se trata de la especulación que, si bien parece ser un aspecto cualitativo de la misma historia de las obras de infraestructura, del capitalismo, en el caso que nos ocupa siempre está limitada por la propia necesidad de operatividad. En definitiva, el negocio intrínseco del mismo puerto no podía anular el crecimiento de éste ni las necesidades comerciales de sus clientes.

Precisamente, las voces más sonoras contra la especulación y el fraude serán las del representante de la Cámara de Comercio en la Junta de Obras, Bartolomé Montañés, y la del diario cuyo nombre es inequívoco, *El Mercantil Valenciano*. La campaña de denuncia aflora en abril de 1908, pero se desata con gran intensidad a partir de junio del mismo. Las cuentas de gastos reales, frente a las cuentas consignadas en los presupuestos, se habían convertido en un enigma para buena parte de los miembros de la Junta...

"Entiende el Sr. Montañés que aunque aparecen gastadas 117.945 pesetas en la reparación de las dragas, no se gastó esa cantidad, con el agravante de aparecer gastadas 41.285 ptas. que ahora se pide la autorización para gastarlas (¡Bonita seriedad administrativa!).

En material móvil había propuestas 6.900 pesetas y se gastaron además 29.343 en obras diversas, con un presupuesto de 1.340, aparecen gastadas 10.147, y en vigilancia, con un presupuesto de 10.950, aparecen en la cuenta como gastadas 29.660.

De modo que en sólo esos cuatro servicios aparecen gastados 95.145 pesetas más de los presupuestos".¹¹⁶

El desfase resultaba generalizado. Pero donde la situación rozaba el fraude era en los empleos. El último día de agosto, Montañés denunciaba varias irregularidades:

- a) En las obras del malecón del Túria, aparecían en nómina más de 200 obreros, mientras que reales no había más de cuarenta.
- b) Que buena parte del personal sólo realizaba media jornada, mientras todos cobraban la jornada completa.
- c) Que, a pesar de que las dragas estaban varios meses sin funcionar, se seguían pagando jornales por este motivo.

La lista desciende al terreno individual para concretar casos que, a pesar del absentismo manifiesto, cobraban en su propio domicilio el salario íntegro, "como un señor que vive en Chiva y al que se le envían mensualmente las 250 pesetas de su haber".

Los datos, no obstante, resultaron insuficientes para que el ingeniero y buena parte de la Junta de Obras, admitiese las denuncias de Montañés. Cada sesión, cada exigencia de comprobar las cuentas, se saldaban de la misma forma, "a votar". El 30 de noviembre, el representante de la Cámara de Comercio anuncia el envío de una solicitud al Gobierno para que realice una visita de inspección que, "abrazando el aspecto técnico y administrativo, oyendo la Visita a los vocales de la Junta, abriendo, sí lo estimase necesario, información pública y examinando de visu LAS OBRAS y la ADMINISTRACIÓN, proponga a la superioridad las medidas necesarias para corregir abusos y dar impulso a los trabajos".¹¹⁷

¹¹⁵ EMV, 14-IX-1907.

¹¹⁶ *Idem*, 16-VI-1908.

¹¹⁷ *Idem*, 2-I-1909.

Por lo que respecta a *El Mercantil Valenciano*, su acusación se basaba en que, desde 1901 a 1907, ambos inclusive, se habían gastado en el puerto 13 millones de pesetas, "sin haberse construido un palmo de dique".¹¹⁸ Se trata de la argumentación del pragmatismo, que tan repetidamente venía utilizando el diario de Castell, y que concluye con la reivindicación de que el puerto sea organizado y dirigido por los exportadores, no por los especuladores. Por tanto, exigirá que la Diputación abandone la gestión en favor de los representantes del comercio. La argumentación que utilizará para fundamentar este fin, es coincidente con la utilizada por Montañés. Entiende que la Junta de Obras es un nido de defraudadores que consumen, año tras año, los presupuestos sin que las obras crezcan lo más mínimo. La relación entre dinero invertido y obras ejecutadas eran sus datos:

1902	1.153.566,33
1903	1.827.876,31
1904	1.324.339,28
1905	1.650.904,55
1906	5.184.291,63
1097	1.278.355,87

Frente a este dinero, al que hay que "añadir el millón y pico gastado en 1908", el diario, asumiendo la voz de toda la ciudad, se preguntaba "¿En qué se ha gastado esos TRECE Y MEDIO millones de pesetas? Porque es indudable que desde que la contrata dejó de trabajar en 1901, en el puerto no se ha hecho más que poner un monolito que ha prolongado el dique Norte unos diez metros longitudinales. ¿No pide este escándalo una visita de inspección? ¿No ha llegado el momento de pedir que se exijan responsabilidades?"¹¹⁹ No cabía más que la intervención inmediata del Gobernador, era su sentencia.

Hasta junio de 1909, cuando la Exposición Regional estaba a punto de comenzar, no se llevó a cabo la exigida inspección. El resultado, más allá de las críticas a la gestión llevada a cabo, sería la aceleración de las pruebas de los monolitos para desarrollar el nuevo dique. Finalmente, el 1 de octubre el tema quedaba resuelto. Ya no parecía haber obstáculo para que la salida marítima valenciana, especialmente en unos momentos donde la guerra marroquí volvía a significar un succulento negocio para la compañía naviera de Antonio Lázaro, tuviese las condiciones óptimas para el tráfico portuario. El volumen de toneladas que registró el puerto en estos años,¹²⁰ pone de manifiesto el salto que significaría 1910:

Años	Exportación	Importación	Total
1903	397.405	277.804	675.208
1904	405.719	321.385	727.104
1905	327.105	319.704	646.809
1906	360.856	322.465	683.321
1907	441.142	309.023	750.165
1908	412.208	330.058	742.226
1909	438.494	274.432	712.926
1910	442.474	381.112	823.586
1911	498.838	296.048	794.886

El puerto siguió siendo lugar idóneo para el fraude, habida cuenta del presupuesto que tenía y de las condiciones políticas en que se movía el país en general. Sueldos que se pagaban sin que se trabajase; material defectuoso o excesivamente caro; actuaciones poco claras... Y al final de la historia repetida, un puerto que seguía robando metros al horizonte marino, que seguía siendo la obra permanente.

¹¹⁸ *Idem*, 1-X-1908.

¹¹⁹ *Idem*, 2-I-1909.

¹²⁰ PUERTO DE VALENCIA, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras durante los años de 1903 a 1911*. Tipografía Moderna, Valencia, 1912, pp. 436-37.

La Diputación valenciana dejó de tener el peso decisivo en la Junta de Obras a partir del R. D. de 4 de febrero de 1916, que volvía a ratificar la remodelación de 1903 en la línea de una variada representación, y limitando a la corporación provincial tan sólo dos representantes. En esos momentos, las obras para concluir los diques exteriores habían avanzado más que en la primera década del siglo. Finalicemos recordando que es también el año en que comenzaron a funcionar, entre el malecón del Túria y el muelle de Poniente, los Astilleros de la Unión Naval de Levante.

7. MANCOMUNIDAD Y AUTONOMÍA ADMINISTRATIVA

Los polos de la política estaban cambiando en muchas ciudades y regiones del país desde finales del siglo XIX. Era la consecuencia del establecimiento del sufragio universal en 1891 y de la consiguiente aparición de movimientos políticos con proyección interclasista y masiva. Ya no todo giraba en torno a los dos viejos partidos, el conservador y el liberal, engastados en las manecillas del turno. En la ciudad de Valencia, tal y como ha estudiado con esmero Ramir Reig, las alternancias turnistas inauguradas con la Restauración —1874—, fueron sustituidas por la aparición de un movimiento político de masas, el republicanismo blausquista frente al cual no cabía ya oponer unos partidos basados en la desmovilización ciudadana. La consecuencia fue la sustitución en el ámbito urbano de los partidos liberal y conservador por una Liga Católica que utilizaba las armas del enemigo: movilizar, tejer redes organizativas, centros de adoctrinamiento y socialización política, inocular el virus del liderazgo...

Claro que el nivel de sustitución era parcial. En el caso valenciano afectaba sólo a la ciudad y a un reducido número de pueblos; la mayor parte del territorio seguía dominada por la diatriba político-caciquil de antaño y la “injerencia” republicana o socialista podía ser, de momento, contenida por la burguesía local. Este hecho contribuía a que las instituciones del poder municipal y provincial —la Diputación de Valencia— estuviesen controladas, como se vio, por los políticos del turno.

En otras partes del Estado la ruptura con las formas tradicionales de dominación censitaria se estaban realizando a través de reagrupamientos distintos de fuerzas. En Cataluña, desde la pérdida de los últimos restos antillanos del imperio, las corrientes regionalistas dirigidas por la burguesía catalana se orientaron hacia el nacionalismo. A raíz del desastre se precipitará la labor organizativa de Prat de la Riva que culmina con la creación de la Lliga Regionalista en 1901. La Lliga —a través de su dirigente Francesc Cambó— pactará pronto con el poder central. Durante el gobierno Maura de 1903-4, éste ofrecerá al líder catalán su apoyo a cambio de la liquidación en Cataluña del sempiterno enemigo turnante, el Partido Liberal.¹²¹ Ambas partes cumplirán el acuerdo.

De ahí que en 1903 los diputados catalanistas en el Congreso comiencen a sugerir la posibilidad de crear *mancomunidades* de provincias. De ahí que la Diputación de Barcelona se vuelque rápido en el impulso a la Asamblea de Diputaciones de España convocada por la de Madrid en 1906. De ahí que el proyecto de Ley de Administración Local presentado por Maura en 1907 recoja, efectivamente, la idea de la creación de las mancomunidades. No se trataba de una *concesión* al empuje local del catalanismo, como a veces se ha creído, sino de una *negociación* previa entre el conservadurismo maurista y el conservadurismo catalanista.

En la Asamblea de Diputaciones celebrada en mayo de 1906 no sólo destacaron los diputados provinciales catalanes, también dos valencianos que firmaron la resolución final en favor de las mancomunidades provinciales. Se trataba de Pascual Testor, conservador y de Ramón Alapont, liberal de la fracción moretista. Ambos habían abogado, durante la asamblea, por la determinación de un régimen económico amplio que permitiese conseguir mayor autonomía a las Diputaciones provinciales.

Esta actitud de los diputados turnistas valencianos —que se convertirá en pauta en las siguientes asambleas— merecería una reflexión y un estudio que superase el planteamiento obsesivo de una burguesía fracasada por falta de ímpetu nacionalista.¹²² En 1906 la Liga Católica, dirigida por esa misma burguesía, aunque con planteamientos

¹²¹ Para el caso valenciano, Ramir REIG, *Blasquistas y clericales. La lucha por la ciudad en la Valencia de 1900*, Valencia, 1986; una visión global en Carlos SERRANO, *Final del imperio. España 1895-1898*, Siglo XXI, Madrid, 1984, pp. 118-127; la componenda entre mauristas y Cambó en Borja de RIQUER, *Lliga regionalista: la burguesía catalana i el nacionalisme (1898-1904)*, Edicions 62, Barcelona, 1977, pp. 305-309.

¹²² Planteamiento desarrollado en la obra de J. M. ANGEL, F. FERRANDO, A. PONS I J. SERNA, *El fracàs de la mancomunitat al País Valencià, 1906-1931*, Diputació Provincial de València, Valencia, 1985, que, por otra parte, dio a conocer materiales de valor documental que no hemos soslayado.

interclasistas, es la que se enfrenta al republicanismo blasquista en la ciudad de Valencia; como el republicanismo lerrouxista es enfrentado en Barcelona por otra fuerza burguesa y conservadora —la Lliga— con planteamientos no menos interclasistas, aunque muy distintos desde el punto de vista doctrinal.¹²³

¿Acaso el planteamiento “integracionista” del catalanismo de la Lliga tenía su correlato en la Liga Católica valenciana y, por ende, no hizo falta a la burguesía valenciana una mayor insistencia en posiciones autonomistas? ¿Acaso se reservaron siempre dicha posibilidad autonomista —posición de Testor, Alapont y de buena parte de los diputados provinciales o, después, de Villalonga— por si fracasaba la opción política del catolicismo liguero?

No es el cometido de esta investigación dar respuesta a tales interrogantes. Pero, al albur de la actividad de la Diputación valenciana, seguiremos los pasos del problema hasta su liquidación dictatorial. En todo caso, afirmamos que una investigación al respecto debería hacerse mediante el cotejo coyuntural de los vaivenes del proyecto mancomunador y de la política local, muy especialmente de la Liga Católica.

En octubre de 1907 tuvo lugar la Segunda Asamblea de Diputaciones Provinciales, esta vez en la ciudad de Sevilla. Uno de sus organizadores fue Pascual Testor, sin duda por el papel que había jugado en la anterior. La comisión que representaba a la Diputación valenciana estuvo compuesta por cuatro diputados, Francisco Serrano Larrey, Fausto Pérez Ballesteros, Manuel Llopis Sapiña y Juan Barral, cada uno de distinto pelaje político: conservador—maurista, demócrata, liberal—moretista y republicano—blasquista, respectivamente.

Aunque la delegación valenciana en conjunto se destacó por su actividad en el congreso, de nuevo un conservador —Serrano Larrey— fue quien desplegó mayor actividad, lo que le valió un lugar en la organización de la siguiente asamblea.

La delegación presentó ocho proposiciones, entre las que destacaba muy especialmente la primera que, a la vista de lo que ocurrirá en el futuro, merece una lectura “proyectada”. En ella se criticaba la división provincial de Javier de Burgos —1833— por no haber tenido en cuenta factores como la extensión territorial o la densidad poblacional; y se criticaba su vigencia por no haber podido integrar en el marco provincial factores novedosos como los modernos medios de comunicación (ferrocarril, telégrafo, teléfono). Por todo ello se solicitaba la intervención gubernamental para que, escuchando a los técnicos del Instituto Geográfico y Estadístico, elaborase una nueva demarcación territorial que tuviese en cuenta: 1. Tradición histórica; 2. Proporcionalidad de superficie, población y riqueza y 3. Vías de comunicación.¹²⁴

Si en 1906 la delegación valenciana habló de fórmulas novedosas de recaudación para dar autonomía al erario provincial; en 1907 se refería a la relación entre espacio, población y vías de comunicación a la hora de dibujar una provincial. Unanse ambas aportaciones. Se dibuja con claridad una orientación futura: la entidad provincial en términos económicos, en términos de solvencia recaudatoria para el erario provincial, de reivindicación de ampliación de los límites de la provincia para dotarla de mayor población, de mayor “conexión” vial, de mayor proyección económica. En la tercera asamblea, santanderina, en 1909, la delegación valenciana volvió a insistir en la necesidad de incrementar las cuotas impositivas destinadas al erario provincial. Sin embargo, esta asamblea, celebrada en medio del inicio de la guerra en el Riff, de la Semana Trágica y de la matanza del Barranco del Lobo, no tuvo el resueno de las anteriores y se disolvió para no volver a reunirse hasta tres años más tarde.

En la primavera de 1911 la Lliga Catalana y las diputaciones del Principat volvieron a reverdecir el asunto de la Mancomunidad, haciendo campaña efectiva para su instauración. Se elaboró el proyecto y se llevó al Congreso y al Senado, pero las vicisitudes políticas —asesinato de Canalejas y posterior dilucidación de sucesor en el liderazgo liberal— pospondrán su sanción hasta diciembre de 1913, ya bajo gobierno del conservador Eduardo Dato.

En el interin, de nuevo el maurismo valenciano reaccionó. Francisco Serrano Larrey —de quien ya conocemos su preocupación “autonomista” en las Asambleas— planteará en enero de 1912 a la Comisión Provincial la necesidad de conocer los términos en que se ha elaborado el proyecto de mancomunidad provincial catalana. Sus motivos: “por tener noticia de que se abordaba la resolución de determinadas cuestiones que siempre se habían disintido con ocasión de aspirar las provincias a verse libres de servicios que el Estado imponía con cargo a los fondos provinciales y a que se dejara a beneficio de éstas determinados ingresos que hoy percibe el Tesoro de la Nación, y que podrían compensar la baja que ha de motivar la supresión del impuesto de consumos”.¹²⁵

¹²⁴ *Memoria de la Diputación Provincial de Valencia, 1907*, Valencia, 1908, pp. 42-51.

¹²⁵ A.D.P.V., *Secretaría General*, caja 10.



Despedida en Valencia de soldados movilizados en la guerra de Marruecos.

Así resurge la cuestión: el diputado conservador quiere saber cómo es posible que la provincia pague *menos* al Estado y cómo puede suplir una parte fundamental de su ingreso, efectuado hasta la fecha a través de los recargos sobre el *impuesto de consumos*. Serrano Larrey y el contador de los Fondos Provinciales se trasladarán a Barcelona para hacer la averiguación y el 20 de enero, tras el rápido viaje, participarán a la Diputación sus conclusiones: allí mismo se creará una comisión para el estudio de una posible Mancomunidad Valenciana.

El balance de lo averiguado es positivo. La Mancomunidad catalana, en efecto, posee mayor capacidad recaudatoria que el resto de las diputaciones del país y puede convertirse en un camino a seguir en este terreno. Pero había que mantener este horizonte con la debida cautela, sin agitar en exceso la *cuestión autonomista* que podría dar alas al valencianismo político y escindir un movimiento católico—monárquico, cada vez más vertebrado en torno al carlismo valenciano, que plantaba cara y hasta ganaba elecciones al republicanismo blasquista.¹²⁶

Nuestra interpretación es la de los dos frentes abiertos, uno en avanzada, otro en retaguardia. Al frente el carlo-caticismo, dando buenos resultados; en la recámara el salto al valencianismo como nacionalismo—como parcela de poder—. Y, entre ambos, la propensión de la burguesía valenciana, que controla la Diputación, a engrandecer la provincia, territorial y económicamente hablando. La Mancomunidad no es el fin, es el medio.

De hecho, cuando en 1913 se constituyó la Mancomunidad catalana y *Las Provincias* quiso conocer la opinión de los presidentes de las tres Diputaciones valencianas respecto a la posibilidad de constituir una propia, los de Alicante y Valencia insistieron en una posición ya conocida: el criterio económico para entender lo regional—criterio que, por cierto, enfrentaba a ambas en asuntos como el ferrocarril o el puerto—, una visión “levantina” que no excluía la integración de comarcas pertenecientes a otras regiones. No se trata de “ridículo imperialismo provincialista”;¹²⁷ al fin y al cabo, una visión de esta entidad ya había dado sus frutos sesenta años antes, con la incorporación de la comarca de Requena-Utiel a la provincia de Valencia: ¿por qué no integrar una parte de Teruel, por ejemplo la que contenía las minas de carbón que abastecían ya las instalaciones siderometalúrgicas de Sagunt? ¿por qué no una parte de La Mancha, con altas tasas de producción vitivinícola que podría reorientarse para la exportación a través del puerto valenciano? El interés de la burguesía valenciana estaba puesto en la obtención de beneficios a corto plazo, no en la creación de entidades políticas que no sirviesen a esta causa.

Con todo, la gestión de la Diputación valenciana cerca de las de Castellón, Alicante, Teruel, Albacete y Murcia, realizada para concitar adhesiones mancomunales, fue un rotundo fracaso. En Alicante, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación—verdadero *lobby* que agrupaba a los grandes comerciantes, gestores del puerto alicantino a través tanto de las consignatarias como de su Junta de Obras y canalejistas de pro o de referencia—, rechazó de plano una oferta en la que observaban una injerencia en términos de competencia mercantil.¹²⁸ Unos años más tarde y cuando era presidente de la Diputación, el profesor Jiménez de Bentrosa, recordando sin duda su experiencia de 1914 como negociador ante Alicante y el resto de las provincias a las que se hizo la oferta mancomunadora, exclamaba: “... el ferrocarril de Alicante a Madrid ha hecho contra el reino de Valencia más que cinco siglos de Historia”. En efecto, la Mancomunidad no se había alzado en Cataluña ni podría alzarse en Valencia contra los intereses de la clase dominante y por mor de un nacionalismo de base lingüística o cultural. La Mancomunidad sólo podría ser realidad si agrupaba a entidades previamente concertadas desde la vertebración económica. Cosa que no sucedía, aunque no fuese sólo por causa del ferrocarril Alicante-Madrid.

El resto de las diputaciones también declinó la invitación. La Mancomunidad estaba muerta; pero no la posible aspiración a la *autonomía*. Ésta resurgiría bien pronto.

La iniciativa partió —2 de diciembre de 1916— de un ayuntamiento en el que seguían siendo mayoría los republicanos blasquistas que figuraban gobernando en pacto con los liberales y con el jefe de éstos y alcalde de la ciudad, Fidel Gurrea. La propuesta inicial fue hecha por el concejal republicano Faustí Valentín y secundada de forma unánime. El ayuntamiento “inició una campaña regionalista Valenciano-Española” que “no trataba de provocar un nacionalismo valenciano, sino un regionalismo valenciano” y cuya finalidad y aspiración era la consecución, dentro de la unidad del Estado, de una “total autonomía administrativa” para las entidades municipales y regionales. Se acordó “ponerse en comunicación con todos los pueblos de la provincia y las de Alicante y Castellón, para que,

¹²⁶ Rafael VALLS, *La Derecha Regional Valenciana (1930-1936)*, Alfons el Magnànim-IVEI, Valencia, 1992, pp. 36-50

¹²⁷ J. M. ANGEL, F. FERRANDO, A. PONS i J. SIERNA, *El fracàs de la mancomunitat al País Valencià, 1906-1931*, p. 49.

¹²⁸ Sobre la Cámara de Comercio de Alicante, Salvador FORNER y Mariano GARCÍA, *Cuneros y caciques*, Patronato Municipal del V Centenario de la Ciudad de Alicante, Alicante, 1990, pp. 83-97.

si aceptan la iniciativa, cooperen con todos sus medios al resurgimiento de la vida municipal; y realizar un verdadero movimiento de opinión para llegar, a ser posible, hasta la *implantación de conciertos económicos de la provincia con el Estado*".¹²⁹

La Diputación, tras ser invitada a sumarse al movimiento, anotó que "estaba dispuesta a toda obra de reforma y orientación que conduzca a la fundamental descentralización de funciones y servicios encomendados a las Corporaciones administrativas".

No podemos certificarlo, pero creemos que el término "*conciertos económicos con el Estado*" debía estar en la mente de la mayoría de los diputados provinciales cuando así se expresaron. No sólo por los antecedentes, también por la coyuntura. Fines de 1916, principios de 1917: en pleno corazón cronológico de la Primera Guerra Mundial; el erario provincial exhausto, primero porque todavía no se ha sabido superar el bajón de ingresos provocado por la liquidación del impuesto de consumos en 1911, después porque la situación de crisis de la exportación naranjera y vitivinícola lleva a los diputados a relajar su presión sobre los recargos de las contribuciones directas.

De las diputaciones de toda España surgen lamentos en el mismo sentido. La Diputación de Zaragoza remitirá una instancia al Ministro de Hacienda para que éste presente en breve tiempo un proyecto de Ley que robustezca las haciendas locales y provinciales. La de Valencia se sumará rápidamente a la petición, afirmando que en tiempos de bonanza es ya complicado el cobro del contingente provincial recaudado mediante la fórmula del repartimiento entre los pueblos, pero que en tiempos de guerra es casi imposible, ha de recurrir a la vía del apremio, y no cuenta —ni cree conveniente emplear— con medios coercitivos para cobrar a las municipalidades. "El mal —dirá la Diputación valenciana a través de su secretario— es de origen, y únicamente puede remediarse prescindiendo del actual reparto para adoptar uno de dos sistemas: o que la parte de recargo sobre contribuciones destinada a los presupuestos provinciales se recaude con los cupos del Tesoro, e ingrese directamente en las arcas de las provincias, o que éstas utilicen arbitrios especiales con recaudación independiente de la del Estado".¹³⁰

Acuciados también los municipios de graves problemas financieros, en una reunión celebrada por sus representantes en ese mismo año, se harán declaraciones en favor de la *desaparición de las Diputaciones*. La de Valencia, de igual modo, reaccionará frente a la propuesta:

"Cuando se habla contra las Diputaciones, se piensa sólo en los Municipios importantes, y se olvida que en España existen más de 7.000 que no tienen la población mínima exigida por la Ley de 2 de Octubre de 1877, o sea 2000 habitantes residentes, y que por lo tanto carecen de medios para atender a los servicios públicos de salubridad, cultura, medios de comunicación, etc., y tanto a éstos como a los de población y medios importantes, son igualmente necesarias las *esferas administrativo-territoriales que enlazan la unidad nacional con los Municipios*. Partes de la vida nacional y unidades de varios Municipios, *organismos sociales intermedios que cumplen todos los fines humanos*".

Esos argumentos "redistributivos", inciertos para cuando fueron emitidos, por cuanto la realidad caciquil distorsionaba el cometido anotado, servirán muchos años más tarde —en el presente y final del siglo XX, cuando otra vez el debate sobre la supresión de las diputaciones se produce— para mantener la institución y justificar su función.

Más allá del argumento, la Diputación de 1917 se preocupa por aligerar con celeridad sus cargas. Del mismo modo que había rehusado las conclusiones de la Asamblea de Municipios y aceptado las iniciativas del Ayuntamiento de Valencia y de la Diputación de Zaragoza, aceptará la de la Diputación de Soria: una petición a las Cortes en protesta por la imposición a las provincias de los gastos generados por el sistema de segunda enseñanza, según el proyecto de ley presentado por el ministro de Hacienda y que pretende liquidar los débitos con el Estado de diputaciones y ayuntamientos.

La Diputación de Soria, perseverando en la campaña, convocará la cuarta Asamblea de Diputaciones, que se celebrará en Madrid en diciembre de 1917. Allí acudieron los diputados valencianos Serrano Larrey, Modesto Jiménez de Bentrosa y el republicano Ricardo Samper Ibáñez. El primero, de nuevo, tendrá papel protagonista, al ser nombrado vicepresidente de la Asamblea. El planteamiento de los diputados valencianos quedó marcado por el acuer-

¹²⁹ Memoria de la Diputación de Valencia. 1916, pp. 139-141.

¹³⁰ *Idem*, 1917, pp. 146-147.

do tomado en el pleno provincial el 30 de junio de ese año: “realizar nuevamente aquellas gestiones que mejor conduzcan a obtener un *concierto económico* con el Estado”.

En los meses siguientes, ya entrados en 1918 —con el trasfondo del wilsoniano derecho de autodeterminación en la palestra y con el concepto de nación en términos étnico-lingüísticos campando en Europa para reformular sus divisiones territoriales—, se concretará la “movilización” autonomista iniciada y proseguida por el Ayuntamiento de Valencia y secundada por la Diputación. Esta última reorientará el problema de la autonomía municipal —el asambleísmo de las entidades locales en ese año fue auténticamente febril— hacia “el problema de la autonomía regional”. La salida está apuntada y queda trazar la metodología para alcanzarla. Primero: unas conferencias públicas en el Salón de la Diputación, “con el objeto de que pudiera explicarse y controvertirse con toda libertad el problema regionalista”. A continuación: establecimiento de un programa, tal vez, de un *estatuto*...

En efecto, las conferencias se celebraron y conviene conocer a sus ponentes:

Ignacio Villalonga Villalba —Juventud Valencianista—: “Sustantivitat del Poble Valencià”.

Facundo Burriel García Polavieja —Liga Católica—: “El derecho privado en el regionalismo valenciano”.

José Barberá Falcó —Decano del Colegio de Abogados—: “Regionalismo”.

Ricardo Samper Ibáñez —PURA—: “Regionalismo dinámico”.

Vicente Gay Forner —Catedrático de la Universidad de Valladolid—: “El Regionalismo en el actual momento político”.

Luis García Guijarro —Diputado a Cortes, Partido Conservador—: “Un problema de Derecho Público. La mayoría de edad de las regiones”.

Facundo Gil Perotín —Notario—: “Autonomía. Su concepto y alcance. Su desenvolvimiento en la política general y local”.

Juan José Pardo —Partido Liberal—: “Regionalismo y Nacionalismo”.

Salvador Ferrandis Luna —abogado—: “Autonomía municipal”.

Francisco Martínez Martínez —Director del Centro de Cultura Valenciana—: “Regió valenciana. Funcionaris a la mateixa. Mancomunitats, legislació i idioma”.

Augusto Villalonga Alemany —notario—: “La autonomía municipal y regional es predominantemente, en el actual momento de nuestra evolución política, un problema de estructura del Estado Español”.

Modesto Jiménez de Bentrosa —diputado provincial, Catedrático de Instituto—: “Organización Regional Valenciana”.

Luis Fullana —Párroco y miembro del Centro de Cultura Valenciana—: “Oficialitat de la llengua”.

Las conferencias se celebraron a finales de 1918 y principios de 1919, con gran asistencia del público, entre el que destacó, según narra la prensa, la participación de los afiliados a los partidos y organizaciones valencianistas. No es cuestión de glosar aquí los textos que la Diputación pensó en publicar pero que todavía hoy esperan conocer imprenta. Conviene, sí, destacar que en todos ellos la asunción de autonomía para las entidades locales y provinciales —a través de agrupación regnícola, regional, mancomunal— se da por hecha y de lo que se trata es de dilucidar problemas concretos que atañen al alcance de la autonomía, al ámbito territorial, a la codificación legal o a la lengua.

Al tiempo, se mantenían contactos para intentar llegar a la Asamblea planeada y la Diputación, en sesión de 18 de enero de 1919 elaboraba un esquema de trabajo, que incluía como punto principal la autonomía, para el caso de que aquella se reuniese. Unos días después, el 22 de enero de 1919 el Gobierno aprobaba presentar a las Cortes un Real Decreto que sancionaba las posibilidades autonomistas de municipios, provincias y regiones, concretándolas de forma legal. El R.D. hizo que la comisión creada al efecto por la Diputación agilizase su trabajo, presentando varias ponencias, auténticos pre-estatutos de autonomía.¹³¹ Pero el empuje quedó de nuevo en nada al existir un previo acuerdo con las Diputaciones de Castellón y Alicante.

Más que en “la insuficiencia de la burguesía valenciana”, creemos que cabe buscar este fracaso, precisamente, en lo contrario. En su suficiencia y su acomodo en el régimen político de la primera parte del reinado de Alfonso XIII.

¹³¹ *Idem*, 1919, pp. 171-183.

Si, en los orígenes —1906— había sido el conservadurismo maurista el impulsor del hábito autonómico o mancomunal, en los últimos tiempos estaba siéndolo el republicanismo. Un republicanismo que se sentía fuerte y hasta homogéneo en Valencia, que tenía arraigo en Castellón y que no había podido superar la pujanza del canalejismo en Alicante. Un republicanismo que no buscaba en la *autonomía administrativa* lo mismo que los políticos conservadores, ligueros o liberales. La conferencia que pronunció Ricardo Samper el 13 de diciembre de 1918 sobre “Regionalismo dinámico” así lo atestiguaba. Para los republicanos, la autonomía era una forma de deshacerse de la tutela de un Estado que imponía el caciquismo que ellos y su política populista intentaban romper. En efecto, pedir atribuciones para ayuntamientos y Diputación es quitárselas a caciques y políticos monárquicos. Por tanto hay que pedir atribuciones. Samper aboga por el mantenimiento de las diputaciones, crecidas en capacidad gestora y eficacia, y deshace una frecuente confusión:

“Ya sé que algunas veces, por asuntos de carácter político, ha quedado confundida la mala fama de la Comisión Provincial con la Diputación, pero tened en cuenta que el organismo Diputación administra, y administra bien. El organismo Comisión Provincial hace política y hasta hace muy pocos días, la hacía mal y tened presente que esto no es la Diputación, que este también es un mal que viene del centralismo. Cuando aquí se reúne la Comisión Provincial, veis alrededor de estos salones a los jefes de las diferentes fracciones políticas que tienen sus raigambres, sus raíces, en el Poder Central. No son árboles que crecen y se vivifican aquí en la tierra valenciana, sino tentáculos cuyo pulpo tiene el motor en el centralismo de Madrid. (Muy bien, muy bien, aplausos) Y esos jefes de partidos sometidos al régimen centralista, que son los causantes de nuestro mal y a los que por dignidad valenciana hay que inutilizar son los que vienen aquí y cohiben y sujetan la voluntad de la Diputación valenciana. Y veis a algunos diputados a Cortes a los que les interesan las comarcas, porque deben sus actas al poder central, que pululan en torno nuestro, en esos días en que se reúne la Comisión Provincial, pululan en torno nuestro, como aves de rapiña, como aves de mal agüero, como aguiluchos que han sido incubados por el águila de la que hablaba en Señor Maura. (Grandes aplausos)”.¹³¹

¿Podían dejar los terratenientes naranjeros que controlaban la Diputación de Castellón, o los comerciantes y consignatarios que controlaban la de Alicante, que se verificase una mancomunidad o una autonomía regional bajo la que perderían organismos como ese denostado Consejo Provincial, resorte privilegiado del caciquismo?

La respuesta la dio la realidad. Y fue el fracaso del proyecto autonomista en 1919.

En los años subsiguientes, y hasta 1923, en la Diputación valenciana se seguirá hablando en los mismos términos: autonomía administrativa, conciertos financieros con el Estado... Pero el conservadurismo local —ora regionalista, ora católico— no permitirá que la región, o la provincia, quede en manos de los blasquistas. Cuando llegue la Dictadura, el autonomismo conservador y el catolicismo quedarán integrados en la Unión Patriótica, desde donde se pasará a la conformación, en 1930, de la Derecha Regional Valenciana.¹³² Y, paradójicamente, los dos “autonomismos” enfrentados en los años 10 —el republicano y el conservador— confluirán en la Segunda República. Justo coincidiendo con un gobierno presidido por Ricardo Samper y respaldado en el Parlamento por los diputados valencianos de la Derecha Regional y sus aliados cedistas.

¹³² A.D.P.V., *Secretaría General*, caja 10.

¹³³ Rafael VALLS, *La Derecha Regional Valenciana (1930-1936)*, op. cit., pp. 36-62.