

Neutralidad, comercio y relaciones internacionales de España durante la Primera Guerra Mundial

Su incidencia sobre la agricultura murciana de exportación y sobre el movimiento del puerto de Cartagena (1914-1918)

PEDRO M^a EGEA BRUNO
Universidad de Murcia

Resumen

La Primera Guerra Mundial alteró profundamente las relaciones comerciales internacionales. Para entonces, la agricultura murciana había consolidado un modelo de crecimiento asentado en la demanda. Se analiza el impacto económico de la contienda, desde el pánico financiero al hundimiento de las exportaciones provocado por el bloqueo submarino, y la subsiguiente aminoración del tráfico marítimo. El sector más afectado fue el de la naranja, que daba lugar a unos elevados beneficios y que ofrecía importantes conexiones con otras actividades. El estudio de los mercados se revela fundamental para entender la proyección internacional de la crisis, al paso que deja al descubierto la fragilidad de los transportes interiores y la escasa operatividad de las gestiones públicas. Una nutrida emigración de campesinos pone de relieve la debilidad y dependencia de la periferia mediterránea.

Palabras clave: Primera Guerra Mundial, Murcia, agricultura, naranja, comercio internacional, emigración.

Abstract

The First World War altered deeply the commercial international relations. By then, the agriculture murciana there had consolidated a model of economic growth seated in the exterior market. The economic impact

of the rivalry is analyzed, from the financial panic to the collapse of the exports, provoked by the submarine blockade and the subsequent lessening of the maritime traffic. The most affected sector was that of the orange, which was giving place to high benefits and which was offering important connections with other economic activities. The study of the markets is revealed fundamentally to understand the international projection of the crisis, to the step that leaves to the overdraft the fragility of the interior transport and the scanty operability of the public negotiations. A peasants' nourished emigration emphasizes the weakness and dependence of the Mediterranean periphery.

Key words: The First World War, Murcia, agriculture, orange, international trade, emigration.

Planteamiento

En vísperas de la contienda europea la agricultura murciana daba ocupación al 77% de la población activa (165.478 habitantes), superando en 11 puntos al ya elevado promedio español. El sector secundario quedaba reducido al 11% (16.184) y el terciario al 11,7 (23.819), en ambos casos por debajo del referente nacional: 15,9% y 18,2%, respectivamente¹. Resulta mayoritaria una clase de jornaleros sin tierra, cifrada en 133.071 braceros, que representa el 85% del total.

La actividad había iniciado a finales del siglo XIX una etapa de modernización relativa, favorecida por sus rentas de situación². A las buenas comunicaciones marítimas se añadía la demanda de una Europa occidental en crecimiento, especialmente de Gran Bretaña, Francia y Alemania, cuyo incremento de renta per cápita se refleja en la mejora de la dieta, en la que se aprecia un mayor consumo de fruta³.

El desarrollo agrario pudo asentarse de este modo en la orientación exportadora de algunos de sus productos –la naranja, en particular– y en el despegue de una industria agroalimentaria –las del pimentón y la conserva–, con sus respectivos efectos multiplicadores⁴. Su traducción más clara fue la expansión de frutales, tubérculos y plantas

1 DGIGE, *Censo de la población de España según el empadronamiento hecho en la Península e islas adyacentes el 31 de diciembre de 1910*, Madrid, Talleres del Instituto Geográfico y Estadístico, 1919, tomo IV, pp. 182-187.

2 M^a. T. PÉREZ PICAZO, «Pautas de industrialización de la Región Murciana. Del textil al agroalimentario» en J. Nadal y A. Carreras (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, 1990, p. 317.

3 R. GARRABOU, C. BARCIELA Y J.I. JIMÉNEZ BLANCO (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, Barcelona, Crítica, 1986, p. 52. D. GALLEGO MARTÍNEZ y V. PINILLA NAVARRO, «Del librecambio matizado al proteccionismo selectivo: el comercio exterior de productos agrarios y alimentos en España entre 1849 y 1935», *Revista de Historia Económica*, XIV, 2 (1996), p. 405. V. PINILLA NAVARRO, «Cambio agrario y comercio exterior en la España contemporánea», *Agricultura y Sociedad*, 95 (1995), p. 165.

4 M.T. PÉREZ PICAZO, «El modelo de crecimiento contemporáneo murciano. Una perspectiva histórica (1750-1980)», *Papeles de Economía Española, Economía de las Comunidades Autónomas. Murcia*, 7 (1989), pp. 10-16. J.M. MARTÍNEZ CARRIÓN; M.T. PÉREZ PICAZO y M.A. PÉREZ DE PERCEVAL VERDE, «El modelo histórico de crecimiento económico (1780-1939)», en J. Colino Sueiras (dir.), *Estructura Económica de la Región de Murcia*, Madrid, Civitas, 1993, pp. 49-50.

hortícolas, frente a la decadencia de los cultivos tradicionales: cereales, viñedo y olivar⁵. Se integraba así en la agricultura intensiva y exportadora de la periferia mediterránea, según el modelo diseñado por Perpiñá Grau⁶.

Tabla 1
COMPOSICIÓN DEL PRODUCTO AGRÍCOLA, 1900-1910 (%)

	1900	1910
Cereales	48,73	35,19
Viñedo	9,55	7,57
Olivar	4,27	3,95
Frutales	10,85	21,50
Tubérculos	8,21	9,88
Plantas industriales	8,75	10,11
Plantas hortícolas	8,32	9,52
Praderas artificiales	1,60	2,24

Fuente: J.M. Martínez Carrión, «Las estadísticas agrarias de la región murciana, 1890-1935. Un análisis crítico», *XII Simposio de Análisis Económico*, Barcelona, 1987.

La coyuntura alumbrada por la Primera Guerra Mundial la afectaría gravemente, al provocar la caída de las transacciones exteriores, en la que tercian la propia naturaleza de la demanda de estos productos, los problemas del transporte y la perentoriedad de otras necesidades alimenticias⁷. Quedaría igualmente perturbada por la reducción de las importaciones más necesarias, los abonos en primer lugar⁸. No han faltado interpretaciones que han dado una visión general un tanto optimista, como aquella de que la etapa fue de auge exportador para los agrios y la producción hortofrutícola fresca y en conserva⁹. No todos los productos quedaron, empero, intervenidos por igual¹⁰.

5 J.M. MARTÍNEZ CARRIÓN, «El uso del suelo y la producción agraria en la Región de Murcia, 1890-1935. Una valoración crítica de las estadísticas», *Cuadernos de Economía Murciana*, 4 (1989), pp. 94-112.

6 R. PERPIÑÁ GRAU, *De estructura económica y economía hispana*, Madrid, Rialp, 1952, pp. 356-377.

7 R. GARRABOU, C. BARCIELA Y J.I. JIMÉNEZ BLANCO (eds.), op. cit. p. 53.

8 V. SOLER I MARCO, «Els efects econòmics de la primera guerra mundial. El marc europeu i la situació espanyola: un estat de la qüestió» en *Escritos en honor del Prof. Dr. D. Román Perpiñá Grau*, Universidad de Valencia, Valencia, 1983, p. 293. J.A. LACOMBA, *La crisis española de 1917*, Madrid, Ciencia Nueva, 1970, p. 22.

9 M^a. T. PÉREZ PICAZO, «1805-1930: Un tiempo de estancamiento y evolución», en *Historia de la Región Murciana*, Murcia, Ediciones Mediterráneo, 1980, t. VIII, p. 167.

10 V. SOLER, «La coyuntura agraria en el país valenciano durante la Primera Guerra Mundial», *Agricultura y Sociedad*, 18 (1981), p. 178.

1. Impacto económico de la Primera Guerra Mundial

Efecto inmediato de la guerra europea fue la contracción del capital circulante. Las consecuencias no se dejaron esperar: moratorias por parte de los principales destinatarios de las contrataciones exteriores, supresión del giro internacional, caída en vertical de los valores extranjeros y, como resultado, la paralización de los negocios de exportación¹¹. La Cámara de Comercio de Cartagena se hará eco de la situación creada en la exposición remitida al Consejo de Ministros el 8 de septiembre de 1914: «... Las regiones Sur y Levante de la península española son exportadoras para los grandes mercados de los Estados Unidos y Norte de Europa. De dichos mercados la guerra nos ha cerrado la mayor parte y queda la exportación limitada a determinados mercados ingleses y norteamericanos; pero éstos, a su vez, nos los ha cerrado el pánico bancario, negándose tanto en el país como en el extranjero a la negociación de los efectos girados como contravalor de la mercancía objeto de los mismos...»¹². Hasta mediados de 1915 no pareció despejarse este problema, pero surgieron otros nuevos.

El más grave fue el hundimiento de las expediciones, premisa fundamental de la agricultura murciana. Una serie de disposiciones dictadas por los gobiernos beligerantes acabaron por extender la conflagración militar a un nuevo frente: el económico. La incautación de las mercancías consideradas contrabando de guerra por parte de los aliados –25 agosto 1914– desencadenaría la subsiguiente represalia alemana. A partir del 18 de febrero de 1915 sus fuerzas navales destruirían cualquier barco comercial que se hallara en aguas de Gran Bretaña e Irlanda. La espiral desatada ya no pudo detenerse. La siguiente reacción –11 de marzo 1915– fue el bloqueo económico de los Imperios Centrales. Alemania responderá –31 enero 1917– con la ampliación de la zona de exclusión a Francia, Italia y Mediterráneo oriental¹³.

Serán frecuentes las comunicaciones oficiales del siguiente tenor: «Según comunica el Cónsul de la Nación en Southampton, han sido arrojadas a la costa varias cajas de frutas del vapor noruego *Sevilla*, que había embarcado dichas mercancías en puertos españoles...»¹⁴. Algunas sociedades navieras obtuvieron pingües beneficios por la consecuente revalorización de los servicios. Otras corrieron peor suerte. Una de las más perjudicadas fue la *Compañía Cartagenera de Navegación*, erigida en 26 de octubre de 1900, que a principios de septiembre de 1917 se vio obligada a celebrar una asamblea extraordinaria

11 S. ROLDÁN y J.L. GARCÍA DELGADO, *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, Madrid, Confederación Española de Cajas de Ahorro, 1973, t. II, pp. 183-198. J.A. LACOMBA, «La primera guerra europea y la economía española», *Saitabi*, XIX (1969), pp. 167-176. V. SOLER I MARCO, «Efectos económicos de la primera guerra mundial...», p. 290ss.

12 *Gaceta Minera y Comercial* (Cartagena), 8-IX-1914, p. 281.

13 Vid. E. GARCÍA DOMINGO: *¿España neutral?: la Marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial*, Madrid, Real del Catorce, 2005. J. PEREA RUIZ, «Guerra submarina en España (1914-1918)», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, Historia Contemporánea, 16 (2004), pp. 193-230.

14 *Gaceta de Madrid*, 24-V-1918, p. 510.

de accionistas, «... para dar cuenta del torpedeamiento de sus dos vapores *San Leandro* y *San Fulgencio* y de la venta de los *Santa Florentina* y *San Isidoro*, resto de su flota...»¹⁵. El primero de aquellos navíos salió de Málaga el 28 de diciembre de 1916 con un cargamento de naranjas y limones para Londres y se perdió a comienzos de 1917 en el Canal de la Mancha¹⁶.

El movimiento de buques se redujo en paralelo. Fue especialmente grave en la provincia marítima de Murcia, con retrocesos muy superiores a los experimentados por el conjunto nacional. El estrangulamiento será espectacular a partir de 1915, coincidiendo con la declaración de sendos bloqueos¹⁷. Vid. gráfico 1.

Tabla 2
MOVIMIENTO DE BUQUES (1912-1918)
(Año base 1914 = 100)

AÑOS	PROVINCIA MARÍTIMA DE MURCIA				TOTAL NACIONAL			
	ENTRADAS		SALIDAS		ENTRADAS		SALIDAS	
	Nº. buques	Nº. índices	Nº. buques	Nº. índices	Nº. buques	Nº. índices	Nº. buques	Nº. índices
1912	561	100,0	675	100,0	21.738	100,0	19.105	100,0
1913	610	108,7	673	99,7	-	-	-	-
1914	472	84,1	518	76,7	18.915	87,0	16.842	88,1
1915	351	62,6	378	56,0	17.077	78,5	15.147	79,3
1916	333	59,4	303	44,9	16.240	74,7	16.120	84,4
1917	295	52,6	307	45,5	14.204	65,3	14.876	77,9
1918	186	33,1	206	30,5	12.475	57,4	13.936	72,9

Fuente: Elaborado a partir de las *Estadística(s) de pasajeros por mar*. Años citados.

El tráfico marítimo se complica además por el encarecimiento de los fletes y de los seguros: «Al inmovilizar Inglaterra toda la marina mercante alemana y austriaca reduce considerablemente el tonelaje y es natural que entre esto y los riesgos de guerra suba considerablemente el flete dificultando más la exportación»¹⁸. Al comienzo de la guerra los portes de la naranja eran de 10 chelines por caja. En marzo de 1918 se dan noticias para destinos británicos, desde los puertos de Águilas y Cartagena, de 28 y 30 chelines¹⁹.

15 *Gaceta Minera y Comercial*, 11-IX-1917, pp. 291-292.

16 *El Porvenir* (Cartagena), 7-I-1917.

17 Cfr. P.M. EGEA BRUNO, *El distrito minero de Cartagena en torno a la Primera Guerra Mundial (1909-1923)*, Murcia, Universidad de Murcia-Ayuntamiento de Cartagena, 1986, pp. 191-196.

18 *El Liberal* (Murcia), 21-IX-1914.

19 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 5-III-1918.

Los seguros no bajan del 8 por 100. La contracción de los intercambios es inevitable, alcanzando su momento más grave en 1918.

Gráfico 1
MOVIMIENTO DE BUQUES (1912-1918)
(Número índices)

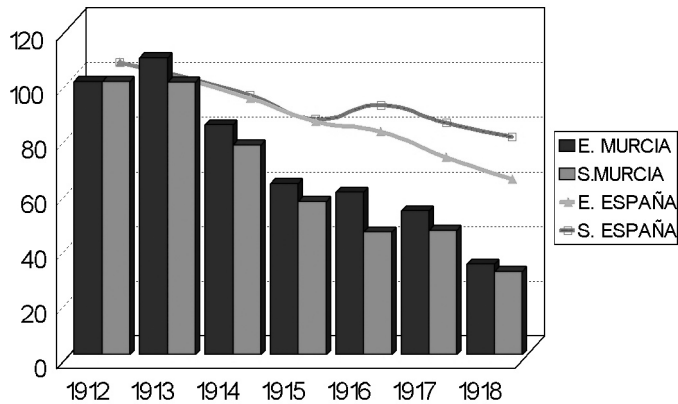


Tabla 3
COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL (1910-1918)
TM

AÑOS	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL
1910	4.517.851	13.296.167	17.814.018
1911	6.467.756	13.270.994	17.738.750
1912	4.873.955	14.471.346	19.345.301
1913	5.784.917	14.871.075	20.655.992
1914	5.348.810	11.135.610	16.484.420
1915	3.756.981	9.263.541	13.020.522
1916	4.140.858	10.906.360	15.047.218
1917	2.059.000	9.079.557	11.138.557
1918	1.390.827	7.303.353	8.694.180

Fuente: Elaborado a partir de *Anuario Financiero 1923*

Se quiso subsanar echando mano del transporte terrestre, pero se tropezó con la cuestión ferroviaria: «... El peligro de la navegación por los torpedeamientos de los submarinos llevó las mercancías que antes iban por mar a las vías terrestres; y como para Francia se

exportaban tantas, la dificultad en el tráfico era cada día mayor...»²⁰. Ello, sin contar con las contrariedades suscitadas en la frontera. El 11 de abril de 1917 la Cámara de Comercio de Cette telegrafiaba a la de Murcia para que participase a los exportadores de frutas «... detengan totalmente las expediciones de naranjas a aquel puerto, en el que existen 100 veleros y numerosísimos vapores sin poder desembarcar por falta de material...»²¹.

2. El cierre de la agricultura de exportación

Una de las primeras actuaciones del Gobierno se centró en la agricultura, tratando de evitar o, al menos, atenuar las perturbaciones causadas por la guerra. Con este sentido se dictó la Real orden de 15 de septiembre de 1914, que tenía por objeto la expansión de la actividad y la pertinente absorción del desempleo obrero, «... dada la paralización de las obras que llevaban a cabo numerosas empresas, obligadas actualmente a prescindir de miles de operarios que sienten la alarma de la miseria y han de sufrir con más intensidad que ninguna otra clase social las consecuencias del actual estado de cosas...»²². A pesar de tan estimable preocupación los hechos se desarrollaron de forma diferente, al menos en nuestra provincia. La agricultura, de esponja laboral que se pretendía hacer de ella, fue –como veremos más adelante– el principal manantial que surtió la crecida corriente migratoria de la zona.

La crisis desencadenada versará esencialmente sobre la interrupción de las contrataciones exteriores: «... la exportación de los productos agrícolas, pimentón, naranjas, uvas, cebollas, etc., y la parte industrial del necesario empaque, que representan en la provincia de Murcia importantísima base de riqueza, ha sufrido una crisis muy trascendental, por la paralización de los mercados extranjeros, donde se realizaba la principal exportación de estos frutos...»²³.

Utilizaremos los valores de la aduana de Cartagena, con la observación de que existen despachos subalternos en Águilas, Mazarrón, Portmán y San Pedro del Pinatar, pero de menor trascendencia. A destacar, con todo, la creciente proyección de Águilas. Fue, también, un recurso utilizado para presionar sobre los fletamentos realizados desde Cartagena. Así se desprende de la carta del presidente del Círculo Frutero de Beniaján, fechada el 27 de enero de 1918, al alcalde de Cartagena: «... expresando las causas que han motivado que el embarque de naranja se haga en Águilas y no en este puerto como ha venido haciéndose, rogando se hagan cuantas gestiones estén al alcance de esta Corporación para conseguir alguna rebaja en los fletes y seguramente se volverían a llevar las cajas a este puerto, dándose con ello pan a cientos de obreros, que sin culpa de ninguna clase han

20 J. de la CIERVA Y PEÑAFIEL, *Notas de mi vida*, Madrid, Instituto Editorial Reus, 1955, p. 200.

21 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 11-IV-1917.

22 *Gaceta de Madrid*, 16-IX-1914, pp. 710-711.

23 IRS, *Resumen de las informaciones de los inspectores del Trabajo acerca de las consecuencias sufridas por las industrias de España con motivo del actual estado de guerra*, Madrid, Imp. de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1914, p. 102. J.A. LACOMBA, «La primera guerra europea...», pp. 158-161.

quedado sin él...»²⁴. Meses más tarde se habilitó el punto denominado El Charco, en el llamado puerto de Poniente, para desembarcar en régimen de cabotaje frutas del país y proceder al embarque de las mismas para la exportación²⁵.

Tabla 4
VALORES REGISTRADOS POR LAS ADUANAS DE LA PROVINCIA DE MURCIA (1920)

ADUANAS	IMPORTACIÓN Pesetas	EXPORTACIÓN Pesetas	TOTAL Pesetas
Cartagena	15.261.469	36.032.618	51.294.087
Águilas	535.325	7.873.200	8.408.525
Mazarrón	1.631	776.964	778.595
Portmán	89.322	1.773.146	1.862.468
San Pedro del Pinatar	-	55.300	55.300

Fuente: Elaborado a partir Dirección General de Aduanas, *Estadística General del Comercio Exterior de España en 1920*.

Tabla 5
EXPORTACIONES AGRÍCOLAS REALIZADAS POR LA ADUANA DE CARTAGENA
POR PAÍSES (1910-1918)
TM

DESTINOS	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Gran Bretaña	8.643	7.706	9.818	9.504	9.943	14.601	12.497	12.649	17.933
Francia	506	1.027	553	1.049	198	885	1.123	87	330
Marruecos (francés)	-	23	161	190	121	184	217	142	74
Cuba	398	296	342	145	219	435	988	874	165
Alemania	10.871	11.018	14.103	12.844	9.390	-	-	-	-
Holanda	536	728	1.262	1.561	2.079	1.325	2.013	-	-
Bélgica	317	409	544	82	64	-	-	-	-
Italia	4	-	12	330	4	40	1	-	-
Argelia	287	608	712	798	501	464	-	-	-
Filipinas	802	694	876	777	501	594	281	-	-
EE.UU.	62	-	-	-	65	194	408	670	54
Otros destinos africanos	-	2	-	-	-	-	-	107	189
Otros destinos europeos	5	-	3	831	1.117	2.570	91	-	1
Otros destinos americanos	121	-	122	19	5	22	-	15	-
Destinos desconocidos	-	3	-	122	474	-	-	-	-

Fuente: Elaborado a partir de *Gaceta Minera y Comercial*. Años citados.

24 Archivo Municipal de Cartagena [AMC], Acta Capitular [AC], 1-II-1918.

25 *Gaceta de Madrid*, 1-X-1918, pp. 13-14.

El desplome de los envíos fue especialmente grave durante el último trienio de la contienda, cuando se redujeron hasta en un tercio con relación a la etapa prebélica. La razón se encuentra en la clausura de los destinos más importantes, como los de Alemania, Holanda, Bélgica, Filipinas, Argelia e Italia, y en el menor retiro de otros como Francia, sin que alcance a equilibrarlo el incremento de las remisiones a Gran Bretaña ni la apertura de nuevos centros de contratación en Europa y América, en concreto Cuba y Estados Unidos²⁶. En este contexto, la guerra de Marruecos no favorece en nada a nuestra agricultura²⁷.

Dificultadas las contrataciones exteriores, se pensó en la ampliación de la demanda interna, solución obstaculizada por el elevado coste del acarreo: «... es la naranja uno de los productos más afectados por la guerra mundial. Cerrados para ella los mercados extranjeros, sólo queda el mercado nacional, y para que éste pudiera absorber la producción del máspreciado fruto de nuestras tierras de Levante, es dificultad insuperable la aplicación de las vigentes tarifas ferroviarias para su transporte»²⁸.

La Federación Agraria de Levante consiguió puntualmente algunas rebajas: «Las naranjas murcianas y valencianas han pagado hasta ahora 57 y 55 pesetas respectivamente, y desde 1º de octubre pagarán 30 pesetas por tonelada desde su procedencia hasta Madrid. / La MZA, de acuerdo con la *Cía. del Norte* ha estudiado reducciones temporales de precios para los transportes de naranjas, limones y uvas, cuando se dirijan a los mercados de la Península»²⁹. No llegaron más allá de 1915, y ante la negativa de las compañías a su prolongación, por decreto de 4 de mayo de 1917, se impuso una tasa de 0,05 pesetas por tonelada y kilómetro, aplicándose –entre otras– a las empresas que cruzaban la Región: *Madrid, Zaragoza y a Alicante, Lorca a Baza, y Alcantarilla a Lorca*. Su carácter eventual –tres meses– fue prorrogado –al subsistir las causas– por otros seis en la Real orden de 21 de noviembre de 1917³⁰. El sector quedó reglamentado –en una compleja trama burocrática– a finales de octubre de 1918³¹.

Otra de las alteraciones provocadas por la guerra fue la elevada cotización alcanzada por los abonos químicos, especialmente necesarios en la labor de los cítricos: «... estamos ante un cultivo intensivo en capital y trabajo, que produce para el mercado y que depende del mercado para la obtención de insumos básicos...»³². Los superfosfatos pasaron de 10 a 30 pesetas los 100 kilos; el amoniaco de 30 a 250 y la potasa de 30 a 150. Es decir, se incrementaron, según los casos, entre un 300 y un 900 por ciento. El inspector regional de Trabajo no podía, por menos, de señalar las consecuencias: «... vistos los precios

26 Cfr. P.Mª. EGEA BRUNO, «Cartagena en el comercio exterior con el continente americano (1909-1919)», *Anales de Historia Contemporánea*, 8 (1990-91), pp. 239-255. J.A. MONTERO JIMÉNEZ, «Las relaciones hispano-norteamericanas en los años de la Primera Guerra Mundial», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 24 (2004), pp. 23-47.

27 V. SOLER, «La coyuntura agraria...», p. 190.

28 *Gaceta de Madrid*, 5-V-1917, pp. 344-345.

29 *El Liberal* (Murcia), 29-IX-1914.

30 *Gaceta de Madrid*, 22-XI-1917, p. 382.

31 *Gaceta de Madrid*, 27-X-1918, pp. 302-304.

32 R. GARRABOU, C. BARCIELA Y J.I. JIMÉNEZ BLANCO (eds.), op. cit., pp. 53-54.

Tabla 6
IMPORTACIÓN DE SUPERFOSFATOS DE CAL Y ESCORIAS THOMAS (1910-1918)

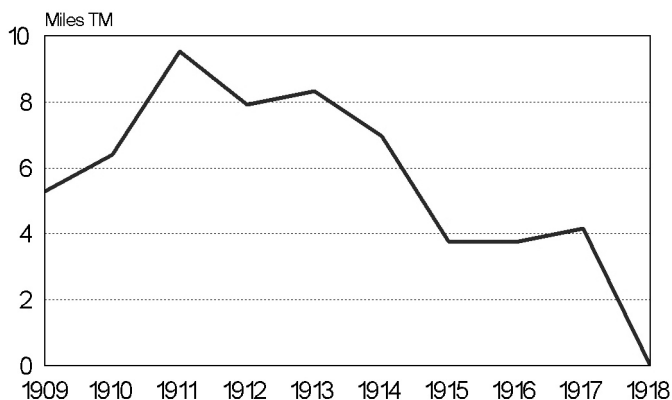
AÑOS	TM
1910	327.302
1911	258.562
1912	160.547
1913	150.235
1914	116.897
1915	63.013
1916	23.057
1917	12.106
1918	11

Fuente: Elaborado a partir de *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año IV. 1919.*

actuales, se comprende el poco uso de los abonos, habiéndose iniciado la desaparición de algunos huertos de naranjos...»³³. A ello se añadía el escaso arribo a nuestros muelles, impidiendo su empleo a los labradores más pudientes. A partir de 1915 la regresión es más que evidente, alcanzando su punto de inflexión definitiva en 1918.

La argumentación es de nuevo mercantil. De un lado, Bélgica, Alemania y Holanda, que durante el quinquenio 1909-1913 aportaron el 58,3% de los arribos totales, cesaron en sus expediciones desde 1914. De otro, Gran Bretaña redujo sus envíos en un 13%.

Gráfico 2
IMPORTACIÓN POR LA ADUANA DE CARTAGENA DE ABONOS MINERALES (1909-1918)



³³ IRS, *Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas (1917-1918)*, Madrid, Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1919, tomo III, p. 128.

Tabla 7
 IMPORTACIÓN POR LA ADUANA DE CARTAGENA DE ABONOS MINERALES (1909-1918)
 TM

AÑOS	CHILE	BÉLGICA	GRAN BRETAÑA	ALEMANIA	HOLANDA	FRANCIA	ITALIA	TOTAL
1909	1.027	2.158	787	752	394	166	-	5.285
1910	1.118	690	1.942	2.043	520	68	-	6.391
1911	-	4.582	2.690	1.336	800	120	-	9.528
1912	-	1.527	3.665	1.149	1.550	30	-	7.921
1913	-	2.261	3.981	1.598	480	-	-	8.321
1914	-	537	4.229	1.140	1.061	-	-	6.968
1915	-	-	3.700	-	10	-	70	3.781
1916	1.490	-	2.272	-	-	-	-	3.762
1917	3.000	-	1.189	-	-	-	-	4.168
1918	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Elaborado a partir de *Gaceta Minera y Comercial*. Años citados.

Por su parte, la concurrencia francesa e italiana careció de significación durante todo el período. El resultado final no pudo ser otro que una aminoración de 50 puntos, no obstante la amplia renovación de pedidos a Chile. Vid. gráfico 2.

El quebranto pudo solventarse a partir de la producción local, al contarse con una fábrica de abonos en la diputación cartagenera de Alumbres, perteneciente a la *Sociedad General de Industria y Comercio* y cuya especialidad eran los superfosfatos. Sufrió el alza de las materias primas. La pirita, que procedía de la sierra minera de Cartagena³⁴, subió de 25 a 30 pesetas, y los fosfatos argelinos, de 50 a 150³⁵. También se elevaron los jornales en un 20 por ciento, pero la facturación no disminuyó³⁶.

El balance no podía ser más deplorable: «Mermada la riqueza de las provincias de Levante por haberse cegado la exportación de la inmensa que representan los frutos del campo: la naranja, las frutas, la pasa, la uva fresca, la cebolla, la patata y otras hortalizas; en merma la importante del arroz; impedida la importación de elementos fertilizantes, lo que fue abundancia y actividad se convirtió en paro y hambre, especialmente allí en donde no es posible cambiar los cultivos y en donde la masa exportable excede extraordinariamente a las necesidades del consumo interior, aún muy saturado y apenas servido por nuestros deplorables transportes»³⁷.

34 Vid. J.B. VILAR y P.M^a. EGEA BRUNO, *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*, Murcia, Cajamurcia-Universidad de Murcia, 1990.

35 Vid. Archivo de la Jefatura Provincial de Minas de Murcia [AJPM], Libro Registro Salida de Correspondencia [LRSC], 1914-1922, fols. 288-290.

36 IRS, *Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas (1917-1918)*..., p. 126.

37 IRS, *Información sobre la emigración española a los países de Europa durante la guerra*, Madrid, Sobrinos de la Suc. de M. Minuesa de los Ríos, 1919, p. 83.

3. El problema de la naranja

El producto más dañado fue la naranja, precisamente el puntal de la economía agraria murciana. Representaba el 8% de la producción nacional, por encima de Alicante (7%) y Málaga (2%), pero lejos de Valencia (52%) y Castellón (24%). En todos los casos, se vendía mayoritariamente en el extranjero, entre el 85 y el 90% de la cosecha³⁸. El resto se abría paso con dificultad en el mercado interior, atendiendo al estado de los transportes y al bajo nivel medio de la renta nacional³⁹. Su fuerte dependencia exterior estará en la base de su declinación durante la etapa bélica. La recesión se dejará sentir desde 1914, siendo especialmente grave en 1917 y, sobre todo, 1918, cuando las salidas se reducen en un 35% con respecto a 1910.

Tabla 8
EXPORTACIÓN DE NARANJAS (1910-1919)
TOTAL NACIONAL

AÑOS	MILES QM
1910	4.972
1911	4.419
1912	5.631
1913	5.691
1914	4.779
1915	4.558
1916	3.827
1917	2.464
1918	1.726
1919	3.491

Fuente: Elaborado a partir de A. CARRERAS (coord.), *Estadísticas históricas de España, Siglos XIX-XX*, Madrid, Fundación Banco Español, 1989.

La naranja murciana superaba, en ocasiones, el 90% del total de las remesas agrícolas regionales (vid. gráfico 3). De ahí su enorme relevancia económica: «Muy importante es la producción agrícola de esta provincia, siendo la principal la frutera, de la que se

38 Cfr. J. SIMPSON, *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*, Madrid, Alianza, 1997, p. 290. M. de TORRES y H. PARÍS EGUILAZ, *La naranja en la economía española*, Madrid, 1950. V. ABAD GARCÍA, *Historia de la naranja (1781-1939)*, Valencia, Comité Exportación Frutos Cítricos, 1984. J. PIQUERAS, *La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica*, Madrid, Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, 1985. H. PALAFOX GAMIR, «Exportaciones, demanda interna y crecimiento económico en el País Valenciano» en N. SÁNCHEZ-ALBORNOZ, *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza, 1991, pp. 319-343.

39 V. SOLER, «La coyuntura agraria...», pp. 186-188.

Gráfico 3
 EXPORTACIONES AGRÍCOLAS REALIZADAS POR LA ADUANA DE CARTAGENA
 (1910-1919)

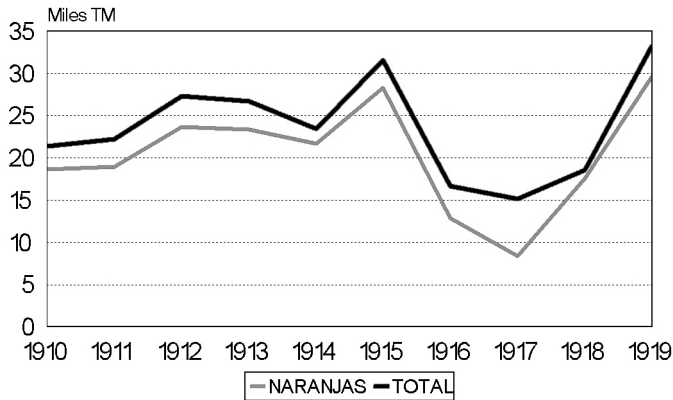


Tabla 9
 EXPORTACIONES AGRÍCOLAS REALIZADAS POR LA ADUANA DE CARTAGENA
 (1910-1919)
 TM

Años	Naranjas	Limones	Uvas Frescas	Almendra Pepita	Almendra Cáscara	Patatas	Cebollas	Ajos	Pimiento Molido y Sin Moler	Aceitunas	Vino Tinto	Aceite de Oliva	Total
1910	18.677	532	346	12	306	13	9	390	255	16	851	13	21.420
1911	18.932	301	491	269	520	5	397	345	175	6	754	24	22.219
1912	23.666	923	289	38	219	411	237	351	206	12	893	85	27.330
1913	23.336	268	463	601	309	339	163	145	280	25	794	19	26.742
1914	21.692	257	151	49	23	62	96	224	341	17	511	21	23.444
1915	28.312	961	192	301	184	122	41	460	374	22	606	25	31.600
1916	12.882	340	172	190	417	590	112	973	451	4	381	177	16.689
1917	8.422	888	170	349	151	60	3.541	850	301	16	2	423	15.173
1918	17.561	155	120	27	2	11	303	165	184	11	1	-	18.540
1919	29.712	1.001	141	343	611	96	407	466	447	63	48	-	33.335

Fuente: Elaborado a partir de *Gaceta Minera y Comercial*. Años citados.

exportaba gran cantidad al natural o en conservas. Entre las exportaciones figuraba en lugar preferente la de naranja, con un millón de cajas anuales»⁴⁰. Los datos que ahora se manejan reducen el saldo a la mitad. La evolución temporal de los despachos indica el fin de la expansión en 1914 y, tras la recuperación de 1915, un hundimiento espectacular, que toca fondo en 1917, cuando representan el 45% de 1910. Habrá que esperar a la firma del armisticio para que se inicie la recuperación.

40 IRS, *Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas (1917-1918)*..., pp. 127-128.

El comportamiento de la demanda resulta decisivo. Tres países, Gran Bretaña, Alemania y Holanda, monopolizan el mercado. Entre 1909-1913 absorben un porcentaje medio de 97,8 por ciento del total. Es, justamente, Alemania la que retira el mayor tonelaje, pero a raíz del conflicto bélico quedará cegada esta vía comercial. El problema se agudiza por la decidida especialización en encargos muy concretos: «... Alemania prefiere la naranja sangrina y apercebidos desde el primer momento nuestros cosecheros se dedicaron al fomento de esta especie, bien haciendo injertos, bien con plantaciones nuevas de esta clase, hasta el punto que hoy, seguramente un 70 por 100 de la naranja de esta región es sangrina, clase que solamente es preferida por el mercado alemán...»⁴¹. El dato ha sido, sin embargo, mal interpretado: «... la variedad sangrina y su excelente presentación en los mercados convirtió la oferta murciana entre las de mejor cotización de los mercados ingleses y extranjeros [...] y amortiguó mejor la crisis de la Gran Guerra y la de comienzos de los 30...»⁴².

A partir de 1915 se intenta que Holanda enjuge las ventas irrealizadas. No fue posible, al vedar Gran Bretaña el paso de navíos con cítricos para aquel destino, queriendo evitar su entrada en Alemania⁴³. Fue el tiro de gracia a la economía murciana: «... motivado por la detención que los barcos ingleses hacen de los vapores de Holanda que se dirigen a nuestros puertos para embarcar naranjas, está paralizado este comercio y muy especialmente en nuestro puerto, hasta el punto de encontrarse en los barracones del muelle de *Alfonso XII* cerca de 20.000 cajas de naranjas procedentes de las huertas de Murcia y Orihuela...»⁴⁴.

La pérdida del mercado alemán sólo podía compensarse con el requerimiento inglés, dada la escasa cuantía de los pedidos franceses: «Si la guerra, como hace prever, continua, no podemos exportar absolutamente nada a Alemania ni a ningún país del Báltico. Los mercados de Francia y Bélgica están completamente trastornados por la guerra [...] pero aun cuando la retirada de los alemanes continuase y se normalizase allí la situación, el consumo que hace Francia de nuestros productos es muy limitado...»⁴⁵.

El comportamiento británico fue desigual. El 28 de julio de 1916 la *Gaceta de Londres* publicaba un decreto prohibiendo la importación de naranjas, aunque la determinación se levantó en octubre⁴⁶. Al final, acabará incrementando sus encargos en un 25 por ciento, pero resultará insuficiente. No mucho más allá fue el refuerzo de los envíos a centros

41 *El Liberal* (Murcia), 21-IX-1914.

42 J.M. MARTÍNEZ CARRIÓN, *Historia Económica de la Región de Murcia. Siglos XIX y XX*, Murcia, Editora Regional de Murcia, 2002, p. 386.

43 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 8-II-1916. Sobre los cambios introducidos en la política económica británica puede verse E. SAN ROMÁN LÓPEZ, «Las consecuencias pacíficas de la Gran Guerra: la movilización industrial», *Hispania*, LIV/2, 187 (1994), pp. 611-658.

44 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 11-I-1916. Cfr. P.M. EGEE BRUNO, «Incidencia socioeconómica de la Primera Guerra Mundial sobre Orihuela y su comarca», *Anales de Historia Contemporánea*, 4 (1985), pp. 121-159.

45 *El Liberal* (Murcia), 21-IX-1914.

46 Vid. *Gaceta de Madrid*, 20-VIII-1916, p. 593 y *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 7-X-1916.

mercantiles ya creados –como Francia, Argelia y Austria– o la apertura de otros nuevos, los de Noruega, Marruecos, Dinamarca y Suecia. Cabe destacarse el empeño realizado desde el comienzo de la guerra para introducir el producto murciano en la importante plaza estadounidense. Al efecto, Juan de la Cierva, presidente de la Junta de Iniciativas, gestionó cerca de la *Compañía Trasatlántica*, pero el fracaso más rotundo coronó sus aspiraciones⁴⁷. Tal vez contribuyese a ello la competencia ejercida por la producción californiana, aunque los estudios realizados desde Valencia la minimizan⁴⁸. En todo caso, la larga distancia estropeaba la mercancía y la relegaba a operaciones marginales y poco rentables.

Tabla 10
EXPORTACIÓN DE NARANJAS POR LA ADUANA DE CARTAGENA
PAÍSES (1910-1918)
TM

DESTINOS	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Gran Bretaña	7.147	6.980	8.373	7.858	8.727	13.228	10.253	8.187	17.523
Alemania	10.690	10.847	13.811	12.754	9.329	-	-	-	-
Holanda	535	728	1.262	1.513	1.967	12.114	2.008	-	-
Bélgica	179	373	208	51	57	-	-	-	-
Italia	-	-	-	201	-	40	-	-	-
Desconocido	-	-	-	95	474	-	-	-	-
Canadá	121	-	-	-	-	-	-	-	-
Argelia	5	-	10	26	30	41	-	154	-
Francia	-	-	-	8	11	216	482	19	-
Filipinas	-	4	-	-	-	-	-	-	-
Austria	-	-	-	755	950	-	-	-	-
Rusia	-	-	-	74	-	-	-	-	-
Noruega	-	-	-	-	145	-	-	-	-
Marruecos (francés)	-	-	-	-	-	104	48	44	36
Dinamarca	-	-	-	-	-	1.783	91	-	-
Suecia	-	-	-	-	-	787	-	-	-
Marruecos (español)	-	-	-	-	-	-	-	18	2
Total	18.677	18.932	23.664	23.335	21.690	28.313	12.881	8.422	17.561

Fuente: Elaborado a partir de la *Gaceta Minera y Comercial*. Años citados.

47 Vid. *Gaceta Minera y Comercial* (Cartagena), 3-XI-1914. Por Real decreto de 18 de septiembre de 1914 se creó una denominada Junta de Iniciativas para enfrentarse a los problemas más acuciantes derivados de la guerra. Cfr. *Gaceta de Madrid*, 19-IX-1918, p. 753. Fue nombrado comisario regio de la nueva entidad el murciano Juan de la Cierva. Vid. J. de la CIERVA Y PEÑAFIEL, *op. cit.*, p. 180. En su opinión no sirvió de mucho. La Junta fue disuelta por decreto de 31 de enero de 1915. Vid. *Gaceta de Madrid*, 2-II-1915, p. 319.

48 S. GARRIDO, «The Anticalifornia. Family farming, prices and quality product in the Spanish citrus industry (1840-1936)», Asociación Española de Historia Económica, Documentos de Trabajo DT-AEHE N° 0701, Madrid, 2007.

Los precios se hundieron. Todo un cúmulo de circunstancias se dieron cita: «Los elevados fletes, los extra-seguros de guerra, la falta de vapores en condiciones necesarias para el transporte de frutas, la falta de personal práctico en el muelle para las operaciones de descarga, apilamiento, examen y demás, hace que no se pueda llevar el artículo en buenas condiciones de precio y conservación»⁴⁹. La estimación a pie del árbol del millar de naranjas descendió de 10 a 12 pesetas a dos. El desenlace fue el esperado y la crisis alcanzó su punto de no retorno: «... el valor de la naranja ha quedado reducido a la quinta parte, y en muchos sitios se han arrancado los pies de naranjo, vendiéndose por leña y reemplazando el cultivo por cereales...»⁵⁰.

Se incrementaron los costes de producción, empezando por la mano de obra empleada en la recolección: «Los jornales, que antes de la guerra valían de 1,50 a 3 pesetas, hoy han subido de 3 a 5». Ocurrió otro tanto con la manipulación: «Sabido es que esta fruta no lleva preparación especial, pero así y todo, los elementos necesarios para una buena exportación son variados, y todos ellos han experimentado una gran subida de precios. Por ejemplo: Las cajas valían antes 1 peseta; hoy, 3,50; las puntas de París, de 1,50 antes a 6 ahora; alambre, de 3 el mazo a 9; papel, de 70 bala a 220; sogas, de 18 fardo a 28. Los jornales, de 1 a 1,25 pesetas las mujeres, antes, a 1,52 ahora. Hombres, de 1,75 y 2,50, antes, a 2,50 y 3,50 ahora»⁵¹.

La guerra afectó a las restantes partidas agrícolas, aunque las consecuencias no fueron tan graves: «En lo referente al pimentón, cebollas, almendras y otros productos, sólo han de hacerse notar los efectos que ocasiona la carestía de los fletes, por la reducción del número de barcos, pero no se perciben los perjuicios que en la naranja, sin duda porque ésta no es susceptible de los aplazamientos que consienten aquellos productos»⁵². Siguiéron la misma dinámica de la naranja, las uvas frescas, las almendras y el vino. El resto experimentó una mejora de sus ventas, en algunos casos considerable, destacándose los ajos, el pimiento, el aceite de oliva y puntualmente, las cebollas. Su interés económico resulta, dada la cuantía de las transacciones, mucho menor. Vid. gráfico 4.

La crisis de los agrios arrastró tras de sí a toda una serie de actividades que le eran tributarias⁵³: «El conflicto internacional deja sentir hondamente su influencia perturbadora en todas las industrias que se relacionan con la exportación de la naranja. Esta exportación constituye la principal riqueza de las provincias de Murcia, Valencia y Castellón, que se distribuye entre numerosos propietarios agrícolas, y una no menos numerosa población obrera ocupada en las labores agrícolas y en las operaciones industriales de empaque del

49 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 25-I-1916.

50 IRS, *Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas (1917-1918)*..., p. 16.

51 *Ibidem*, pp. 127-130.

52 IRS, *Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas durante el año de 1915*, Madrid, Imp. de la Suc. de M. Minuesa de los Ríos, 1916, p. 157.

53 IRS, *Memoria general de la Inspección del Trabajo correspondiente al año 1915*, Madrid, Imp. Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1917, pp. 223 y 241 y *Resumen de las informaciones*..., p. 102.

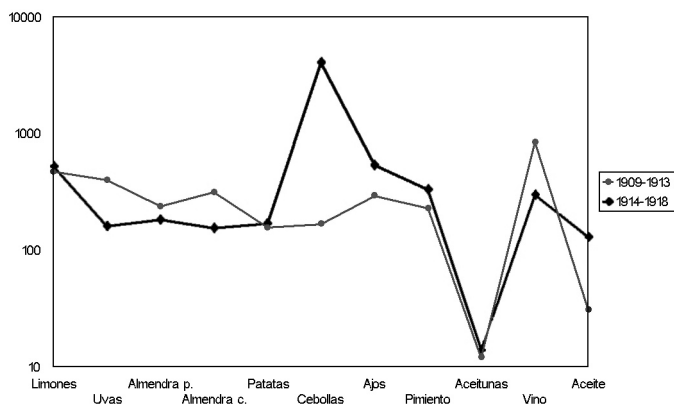
fruto. Además, hay otras industrias auxiliares, cuya existencia y desarrollo está íntimamente relacionado con la mencionada exportación. Tales son: las serrerías mecánicas, que proporcionan la tablazón para las cajas; las fábricas de puntas de París; los talleres de montaje de caja; las de timbrado de papel de seda, con que se envuelve la fruta; las

Tabla 11
 PRODUCTOS AGRÍCOLAS EXPORTADOS POR EL PUERTO DE CARTAGENA (1909-1918)
 TM

PRODUCTOS	PROMEDIO 1909-1913	PROMEDIO 1914-1918	%
Limones	474	520	109,6
Uvas frescas	400	161	40,2
Almendra pepita	239	183	76,6
Almendra cáscara	315	155	49,2
Patatas	157	169	107,6
Cebollas	168	4.093	2.436,3
Ajos	293	534	182,2
Pimiento	230	330	143,4
Aceitunas	12	14	116,6
Vino tinto	843	300	35,6

Fuente: Elaborado a partir de la *Gaceta Minera y Comercial*. Años citados.

Gráfico 4
 EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS POR LA ADUANA DE CARTAGENA
 (1909-1918)



industrias de transporte y otras...»⁵⁴. La peor parada fue la carpintería, que apenas tenía otra solicitud. Daba empleo a una importante nómina laboral diseminada por la provincia: Blanca, Abarán, Cieza, Alcantarilla y Cartagena. Al final del período, la producción se había reducido en un 50 por ciento⁵⁵. El futuro se miraba, no obstante, con optimismo y haciendo hincapié en el carácter coyuntural de la depresión: «Al terminar la guerra, el abaratamiento de los abonos y, sobre todo, la apertura de los antiguos mercados, harán recobrar a estas industrias su antigua vida»⁵⁶.

4. La gestión de la crisis

Como respuesta se organizaron sindicatos y cooperativas agrícolas que contemplaban todos los aspectos del negocio: acopio de frutas, estudio de mercados, gestión comercial y obtención de recursos financieros. En septiembre de 1914 la movilización era un hecho, y en ella terciaba la protesta obrera. Se crean comisiones –como la de Exportadores y Cosecheros de Naranja–, se suceden las asambleas y se hace un frente común con Valencia y Castellón⁵⁷. Las peticiones se centran en el abaratamiento de las tarifas terrestres y marítimas, consecución de fletes equitativos, provisión de abonos, obras públicas, moratorias en el pago de tributos y consecución de nuevas contrataciones en Europa y América⁵⁸. No faltan reclamaciones precisas: entrega inmediata de cargamentos detenidos, indemnización por los prejuicios causados, mantenimiento de los cupos de ventas, fin de la censura en las comunicaciones telegráficas, cercenamiento de impuestos y mediación de los poderes públicos para conseguir la pertinente colaboración de las compañías ferroviarias y navieras⁵⁹.

El Gobierno reaccionó en marzo de 1915, cuando la situación era ya alarmante: «... se da el caso doloroso, nunca hasta ahora previsto, de que constituyendo la exportación de la naranja y otros frutos su principal fuente de riqueza, está sin recolectar, en su mayor parte, la cosecha del corriente año, por no haber barcos que la transporten a los países consumidores...». Todo se fiaba a los armadores, a los que se invitaba, «... para que con las mayores ventajas posibles destinen algunos de sus barcos a la exportación de la naranja y demás frutos de referencia, estableciendo al efecto servicios regulares desde los puertos de la costa de Levante a la costa Occidental de la Gran Bretaña...»⁶⁰.

54 IRS, *Memoria general de la Inspección del Trabajo correspondiente al año 1914*, Madrid, Imp. de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1916, p. 235.

55 IRS, *Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas durante el año de 1915*, Madrid, Imp. de la Suc. de M. Minuesa de los Ríos, 1916, p. 159.

56 IRS, *Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas (1917-1918)...*, tomo III, p. 128.

57 *El Liberal* (Murcia), 16-IX-1914.

58 Vid. *El Liberal* (Murcia), 8-IX-1914 y 15-III-1915. V. SOLER, «La coyuntura agraria...», pp. 186-188.

59 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 28-I-1916 y 8-II-1916.

60 Vid. *Gaceta de Madrid*, 12-III-1915, pp. 769-770.

Esa fue su línea de actuación, contemplando aspectos concretos del problema y provocando las distorsiones predecibles: «... con el fin de facilitar en lo posible el envío de naranja a Inglaterra –comienza el telegrama del ministro de Estado a la Cámara de Comercio de Cartagena– Gobierno S.M. aprovechando patriótico concurso de empresas navieras ha obtenido la seguridad que todos los barcos que zarpen de Sagunto y Bilbao para la Gran Bretaña conduciendo mineral reservarán cabida para cajas de naranjas destinadas a dicho país, con flete de 3 chelines. Conviene por consiguiente que los interesados concurren en dichos puertos las expediciones de naranjas...»⁶¹. A la adversidad que representaba el tener que atravesar toda la península para llevar el producto a la capital de Vizcaya, se sumaba un grave perjuicio al puerto cartagenero⁶².

De poco sirvieron las quejas locales ante la reiterada carencia de cargueros: «Las gestiones hechas por el comité frutero de esta para el embarque de las cajas existentes en Cartagena no han dado ningún resultado. Al requerimiento que se hizo al ministro de Estado, contestó diciendo: *He recomendado urgente gestión a Embajador Su Majestad en Londres para que vapor Asti pueda embarcar 700 toneladas de naranja.* / El cónsul inglés en Cartagena telegrafía al comité diciendo: *Telegrama recibido Soto Aznar diciendo sienten imposible carga naranja Asti pues autoridades insisten cargamento completo minerales.* No habiendo, pues, esperanza de que Valencia mande vapor alguno para embarcar estas cajas, y encontrándose algunas en malas condiciones, los remitentes deben disponer de ellas en la forma que tengan por conveniente...»⁶³. La abundante cosecha podía darse por perdida, señalándose «...la podredumbre que se advierte en las miles de cajas de naranjas depositadas en este muelle en espera de embarque...»⁶⁴. En total, más de 25.000.

En marzo de 1917 se accederá, finalmente, al deseo murciano de obligar a los vapores a tocar en los puertos de Cartagena y Águilas y el dejar en sus bodegas un espacio del 10 por ciento de la carga para el estibo del agrio⁶⁵. Lo recogía la Real orden de 16 de marzo, cuya exposición de motivos devenía contundente: «Resultada paralizada la exportación de frutas frescas en toda la región levantina de España a causa del escaso número de buques que arriban a los puertos de dicha parte de nuestro litoral para tomar carga con destino al extranjero, y a que los pocos que lo realizan prefieren embarcar otras mercancías de mayor conveniencia o necesidad para el país en que hayan de rendir sus viajes, dando ello lugar a que las frutas que están en los muelles en espera de ser embarcadas y permanezcan allí indefinidamente y acaben por averiarse, sin que llegue el momento en que hayan de ser expedidas...». La solución no era tan directa como cabía esperar: «... por las Aduanas marítimas de Levante no se procederá a despachar buque alguno para el extranjero sin que admita un 10 por 100, cuando menos, de su carga, de fruta fresca, siempre que la

61 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 22-II-1916.

62 *Gaceta Minera y Comercial* (Cartagena), 22-II-1916, p. 60.

63 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 1-III-1917.

64 Vid. *El Liberal* (Murcia), 6-II-1917 y *Gaceta Minera y Comercial* (Cartagena), 20-III-1917, pp. 88-89.

65 *El Eco de Cartagena* (Cartagena), 6-III-1917.

hubiera dispuesta para embarque en el puerto de que se trate, con igual destino que el del buque que haya de ser despachado...»⁶⁶.

Se planteó, como no podía ser menos, la falta de equidad en la asignación de los cargamentos, haciéndose necesaria la creación de organismos fiscalizadores, primero en Valencia⁶⁷, y luego en Murcia, en este caso por Real orden de 5 de diciembre de 1917: «... que se constituya en Murcia una Junta presidida por el Gobernador civil, como representante del Gobierno, con el Comité frutero de Murcia, como conjunto de productores y exportadores, con representación de los pueblos productores de naranja, y cuya Junta estará encargada de distribuir las bodegas de los buques que carguen dicha fruta en Cartagena y Águilas...»⁶⁸.

Para entonces el trance era desesperado. Lo reconocía el propio Gobierno: «... angustiosa situación creada a nuestros agricultores de las provincias de Alicante, Almería, Castellón, Murcia y Valencia, que como consecuencia de la honda perturbación producida por la guerra europea han visto depreciadas y en gran parte perdidas sus cosechas de uvas, naranjas y limones por la imposibilidad de exportarlas...». Como último recurso se aplicó la Ley de 2 de marzo de 1917, dictada para favorecer la creación de industrias nuevas y el desarrollo de las existentes. Por aquella disposición se concedían créditos a los productores afectados⁶⁹. Un viejo recurso que dejaba al descubierto la incapacidad para solventar los problemas de fondo.

5. Un balance inapelable: la emigración

La periferia agraria exportadora no pudo resistir el impacto provocado por el conflicto bélico europeo: «El resultado fue —señala el inspector regional de Trabajo— que, arruinada nuestra agricultura, inunda la miseria nuestros ricos campos de antes, y aunque el daño afligiese a propietarios y braceros, hasta el extremo que de aquellos conocemos a alguno, dueño de extensos naranjales, mendigo de un empleo de 1.500 pesetas, cebóse de un modo formidable en la clase jornalera, que cansada de pedir pan, sin conseguirlo, afluyó en torrente para lograrlo a la vecina República francesa».

Clausurada la tradicional emigración levantina a Argelia, consecuencia de la guerra, se reorienta hacia la Europa más desarrollada y cercana: «La emigración ha sido exclusivamente a Francia; pocos han pasado a Inglaterra, por dos razones: porque si no llevaban el pasaporte directamente expedido a ese país, eran detenidos en Francia, y por temor a atravesar el Canal de la Mancha. Al parecer, en vez de emigrar a Suiza, los españoles que se encontraban en esta nación salieron de ella en su mayor parte»⁷⁰.

66 *Gaceta de Madrid*, 17-III-1917, p. 663.

67 *Gaceta de Madrid*, 1-XII-1917, pp. 465-466.

68 *Gaceta de Madrid*, 8-XII-1917, p. 546.

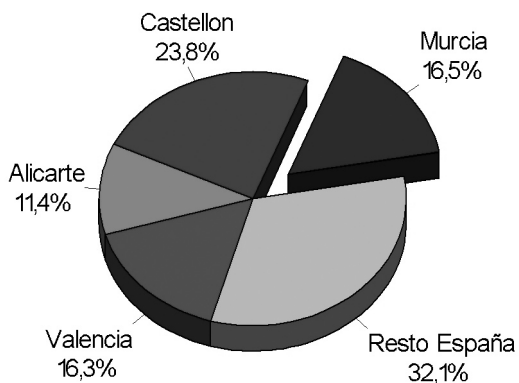
69 *Gaceta de Madrid*, 9-XII-1917, p. 548.

70 IRS, *Información sobre la emigración española...*, pp. 84 y 87. Cfr. J.B. VILAR, *Los españoles en la Argelia francesa (1830-1914)*, Centro de Estudios Históricos – Universidad de Murcia, Murcia, 1989. J.B.

Incide la acuciante solicitud de trabajadores, como señala el cónsul de España en Hendaia: «La situación creada por las tristes circunstancias de la actual guerra europea ha ocasionado, desde el principio del año 1915, una creciente demanda de mano de obra extranjera, por parte de estos agricultores e industriales franceses, fácil de calcular, teniendo en cuenta que la movilización militar, al incorporar a filas el elemento obrero nacional, tenía que originar la paralización de la vida agrícola e industrial de este país». Más determinante es la oferta: «...La situación económica interior no permitía cerrar el paso a los que buscaban en otros países el sustento que no hallaban en su patria...»⁷¹.

Son las provincias del Levante las más comprometidas en estas salidas. Un conjunto de 85.497 emigrantes, el 68% del total nacional. Desde Murcia se aporta el 24%, de los que regresan 1.739. Sólo será superada por Castellón, con 29.970 emigrados, pero con 6.848 retornados. Queda por delante de Valencia –20.470– y Alicante –14.340–, sin que sus poblaciones sean equiparables (vid. gráfico 5). Su filiación es mayoritariamente agrícola: el 73%. De los 20.717 obreros emigrados, 15.082 son agricultores. El resto son, fundamentalmente, mineros, aquejados, como ellos, por la crisis que provoca el enfrentamiento bélico⁷². Entre las restantes ocupaciones debe subrayarse el abultado renglón de los obreros sin especialización, bajo el que se oculta otro sinfín de jornaleros del campo. La presencia de la mujer es limitada, cuidan de los niños o se contratan en la vendimia.

Gráfico 5
EMIGRACIÓN A EUROPA (1914-1918)



VILAR y M^a.J. VILAR, *La emigración española al Norte de África (1830-1999)*, Arco Libros, Madrid, 1999.
J.B. VILAR, C. BEL ADELL, J. GÓMEZ FAYRÉN y P.M. EGEA BRUNO, *Las emigraciones murcianas contemporáneas*, Universidad de Murcia, Murcia, 1999.

71 IRS, *Información sobre la emigración española...*, pp. 8 y 177-178.

72 P.M. EGEA BRUNO, *El distrito minero de Cartagena...*

Tabla 12
 EMIGRACIÓN A EUROPA DE LAS PROVINCIAS LEVANTINAS (1914-1918)

OFICIOS	ALICANTE		CASTELLÓN		MURCIA		VALENCIA		TOTAL NACIONAL	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Mineros y canteros	-	-	-	-	2.310	-	6	-	3.823	203
Agrícolas	10.689	-	25.640	-	15.082	-	13.707	-	90.606	2.931
Metalurgia	26	-	61	-	93	-	71	-	693	15
Alimentación	6	-	22	-	11	-	23	-	527	13
Textil	502	-	-	-	-	-	22	2	585	14
Pieles	-	-	4	-	-	-	-	-	636	-
Vestido	84	-	97	-	86	-	38	-	566	20
Edificación	216	-	350	-	302	-	374	-	1900	-
Moblaje	10	-	-	-	-	-	3	-	74	1
Transporte	45	-	420	-	11	-	23	-	540	-
Sin especialización	2.159	603	236	3.140	931	1.891	4.036	2.163	12.439	10.239
Total	13.737	603	26.830	3.140	18.826	1.891	18.305	2.165	112.389	13.436

Fuente: Elaborado a partir de IRS, *Información sobre la emigración española...*

Son cifras oficiales, estimándose muy superior la expatriación encubierta: «Por virtud de que para obtener el pasaporte regular en los Gobiernos civiles hace falta una carta patronal asegurando trabajo y con garantía para responder de la ida y de la vuelta, y además un depósito de 50 pesetas para el caso de la repatriación por cuenta del Estado, muchos más de la mitad de los emigrantes pasaron ocultamente la frontera únicamente provistos del certificado de buena conducta de las Alcaldías, documento indispensable para vivir en paz y ser admitidos en el trabajo». Se desplazan en condiciones extremas: «... clandestinamente, sufriendo toda clase de privaciones y vejámenes, víctimas de la codicia de agentes de reclutamiento, en quienes sólo pesan razones de explotación y de interesado egoísmo, a bandadas salían de España los obreros acosados por el hambre y ávidos de un jornal que les permitiera vivir con relativa holgura...». Son objeto de toda suerte de atropellos: «... se cometían con ellos abusos tales como los de llevarles a trabajar a las trincheras militares y obligar a muchos a ingresar en el Ejército francés...»⁷³. La Prensa gala estima su número –entre 1916 y el primer trimestre de 1918– en 219.801⁷⁴, casi el doble de lo que se hace público en España.

Se establecen con preferencia en el Mediodía –Nimes, Montpellier, Cette y Marsella–, sobre todo cuando parten con familia. Los obreros solos se internan por todo el territorio. Es el caso de Lyon, donde acuden bastantes lugareños: «Proceden casi todos los emigran-

⁷³ IRS, *Información sobre la emigración española...*, pp. 8-9 y 160.

⁷⁴ *L'Europe Nouvelle, 20-VII-1918*. Vid. J.B. VILAR, *Murcia: de la emigración a la inmigración*, Fundación Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales Región de Murcia, Murcia, 2002. J.B. VILAR Y M.J. VILAR, *La emigración española a Europa en el siglo XX*, ArcoLibros, Madrid, 1999, p. 43ss.

tes de la región de Murcia, Cartagena, Almería, y del Reino de Valencia. Muy pocos del resto de España, y sólo algunos catalanes, pero estos últimos casi todos con oficio y con previo contrato de trabajo». Acuden a los centros industriales de Lyon, Saint-Etienne, Givors, Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Roanne, Le Creusot, Chalons-sur-Saône, Firminy, Chambon-Fougerolles y Grenoble, se emplean en fábricas de pertrechos de guerra, líneas férreas, arreglo de caminos, labores forestales, carga y descarga de buques, minas de carbón y obras de defensa. Sin documentación, y con los inconvenientes propios de trabajar en una nación extranjera, ocupan los peores puestos: «Un 90 por 100 de dichos obreros trabajan en calidad de jornaleros (*manouvres*), y aunque hay muchos que poseen oficio, se ven imposibilitados, al llegar a este país, para poder aprovecharse de sus conocimientos, por no conocer el idioma y por carecer de certificados de trabajo anteriores, cosa a la que aquí le dan muchísima importancia los patronos»⁷⁵. Un destino tan agrio como los frutos sin mercado.

75 IRS, *Información sobre la emigración española...*, p. 152.

